

06  
11

MIBA

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 2011

B 8784 63. Jahrgang

Deutschland € 6,90

Österreich € 7,60 Schweiz sFr. 13,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,95

Portugal (cont) € 9,00 Belgien € 8,05

Niederlande € 8,75 Luxemburg € 8,05

Schweden skr 96,- Norwegen NOK 89,-

[www.miba.de](http://www.miba.de)



MODELLBAHN NACH MIBA-ANLAGENVORSCHLAG

## Fototour nach Fladungen



**DGG-Ergebnisse:**  
Mitfahrt ins Dampflok-  
werk Meiningen zu gewinnen! S. 36

Pr. T 8 IN VORBILD UND BRAWA-MODELL  
**Robuster Rangierer**



GLEISBILD-STELLPULT IM EIGENBAU  
**Kompakter Kasten**



IM MIBA-TEST: VT 12.5 VON ROCO  
**Eierkopf für nah und fern**



# Rungen, Rohr und Rost

## märklin H0-Flachwagen der DB AG mit Flanschrohr.

Bauart Rs 684 der Deutschen Bahn (DB AG). Epoche V. Europäische Standardbauart mit 19,90 m Länge. Metallanlage für gute Laufeigenschaften. Rungen beweglich. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Viele angeetzte Einzelheiten. Kurzkupplungskulisse und NEM-Kupplungsaufnahme. LüP: 229 mm. Durch Austausch der Radsätze auch auf allen Zweileiter-Gleichstrom-Gleissystemen einsetzbar. Das Flanschrohr-Ladegut ist auf Holzbohlen fixiert und wurde aufwendig mit Rostspuren versehen und farblich gealtert. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 47032

nur € 42,99



Das Telefon mit seinem melodiosen Rufsignal ertönt. Blick aufs Display: Nummer unbekannt. Also ran. Die Stimme am anderen Ende tönt weniger melodios, eher erregt, kritisch, fordernd und – so will es mir wieder scheinen – gar ein wenig anklagend. Aber so wirkt das ja immer auf mich, wenn Kontroverses bei mir landet. Erst mal zuhören. Der Anrufer kommt (unbequem plötzlich, finde ich) zur Sache – zu seiner Sache: Noch ehe er mir die Chance lässt, mich auf seine Tonlage, Erregungsfrequenz und Fragetechnik einzustellen, prasseln An- und Bemerkungen in meinen Gehörgang. Ruhig bleiben, zuhören. Was, will der Anrufer wissen, sich denn

Brawa dabei gedacht habe, ausgerechnet mit dem HO-Modell der preußischen T 8, dem üblen „Knochenschüttler“ unter den preußischen Tenderloks, den Geldbeutel des Modellbahners zu bedrängen. Als ob es nichts „Gescheiteres“ gäbe. Was ich unter „Gescheiterem“ zu verstehen habe, möchte ich wissen. Die mir als Antwort zuge dachte Formel trifft ins Schwarze: Als fachlich und seriös führende Modellbahnzeitschrift habe die MIBA mit ihrer Messeheft-Rubrik „Fehlt Ihnen was?“ nie den „Knochenschüttler“ wirklich verlangt. Das, was da gewünscht und gefordert worden sei, hätte stets echt Fehlendes zum Inhalt gehabt. Vieles davon sei ja auch Modellrealität geworden. Und nun das! Ob solcher Argumente beschleicht mich das Gefühl, dem Anrufer

nicht wirklich widersprechen zu können, zumal er sich „endlich das Modell einer ELNA-Lok“ ausdrücklich von Brawa (!) wünscht. Ich auch, gestehe ich mir ein, wenngleich ich als Nebenbahn-Fan der Schwaben Vorbildwahl gar nicht unglücklich finde und mich damit auch nicht einsam weiß. Die spektakulären Vorbilder sind längst „durch“. Knochenschüttler hin oder her – meines Erachtens kann heutzutage die einstige Beliebt- oder Unbeliebtheit einer Lok allein wohl kaum darüber entscheiden, was ein miniature konstruiert und produziert wird und was warten kann. Angesichts der Verknappung

## Was dem einen die Eule ...

historischer Vorbilder (wirklich?) und der zwingenden Tatsache, dass Neuheiten die wichtigsten Umsatzträger sind, fällt ein Entschluss zunehmend schwer. Ist eine ELNA schöner als eine T 8? Wer mag *das* entscheiden? Und da ich gerade am Vorbildbeitrag sitze, erkläre ich dem Anrufer, dass die T 8 historisch eine interessante Pionierleistung war, in Details nicht ganz gelungen, aber im Prinzip ... Das findet er auch. Ein Glück. So einigen wir uns dann schließlich wie Deutschlands tolerante Küstenbewohner: Wat dem eenen sin Uhl, dat is dem annern sin Nachtigall – meint *Ihr Franz Rittig*



Der Endbahnhof Fladungen in der Rhön, einst nördlichste Endstation der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn, stand 2005 im Mittelpunkt des vierten Teils der MIBA-Endbahnhofsserie „Wenns nicht mehr weitergeht“. Drei Modelleisenbahner aus Franken bauten den relativ kleinen Kopfbahnhof vorbildgetreu in HO nach und schufen damit ein bemerkenswertes Werbemittel für das inzwischen sehr bekannte und beliebte Fränkische Freilandmuseum Fladungen. Foto: Uwe Volkholz  
Zur Bildleiste unten: T 8 in Vorbild und Modelltest, kompaktes Gleisbildstellpult für die Quarzsandgrube, VT 12.5 von Roco im MIBA-Test.  
Fotos: Slg. Gottwaldt, Berthold Wittich, MK

HO

FALLER



»Komm, wir fahren mit!«

# EINSTEIGEN BITTE!

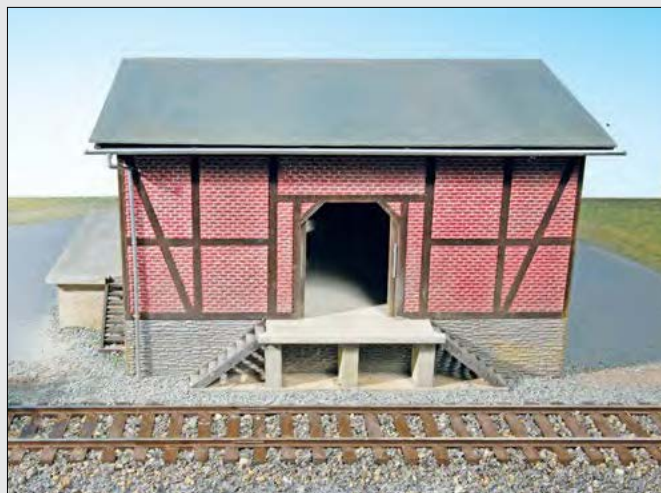
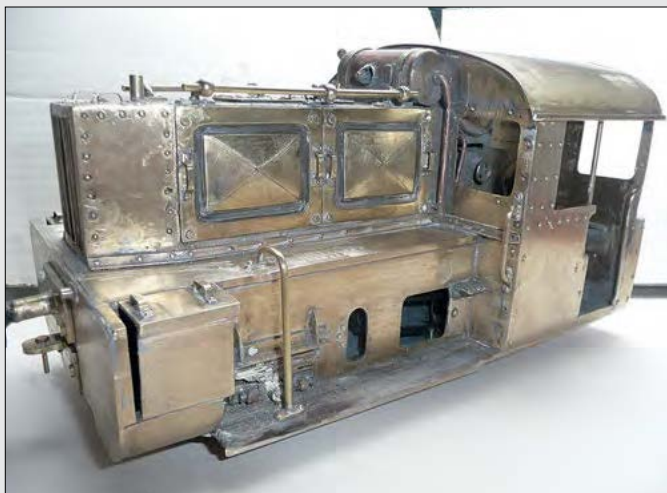


Hier finden Sie den passenden Bahnhof für Ihre Anlage: von Provinz bis Stadt, von alt bis neu, von Fachwerk bis Ziegelbau, klassisch oder Lasercut – und natürlich noch viel mehr!

Alle Produkte mit vielen Details und Informationen rund um die Uhr:

**WWW.FALLER.DE**

**29** Was kann man tun, wenn ein zu Stil und Szenerie der eigenen Anlage passendes Lokmodell bei keinem Hersteller zu haben ist? Franz Stellmaszyk zögerte nicht lange und baute die zu seiner Werkbahn passende Kleinlok gleich selbst. Foto: Franz Stellmaszyk



**66** Für ihr 0-Modell eines Güterschuppens in Fachwerkbauweise hat die Firma Busch ein weit verbreitetes Vorbild mit nahezu universeller Einsetzbarkeit gewählt. Bruno Kaiser erläutert, was man beim Bau des Modells in Lasercut-Technik beachten sollte. Foto: bk

**8** Die bei der DB recht seltenen Dampflok der Baureihe 50 mit Steifrahmentender („Floridsdorfer Kästen“) konnte man Mitte der 1950er Jahre auf der „Rollbahn“ antreffen. Otto Humbach hat die Rarität gekonnt in Szene gesetzt. Foto: Otto Humbach



**16** Der Nahverkehrstriebwagen VT 12.5 (Foto unten) entstand in konstruktiver Analogie zum Fernverkehrstriebwagen VT 08.5. Martin Knaden skizzierte Bau und Einsatz des VT 12.5. Foto: Archiv M. Meinhold





**48** Die preußische Tenderlok T 8, von der DRG als Baureihe 89.0 übernommen und später als Baureihe 89.10 bezeichnet, gilt als umstrittene Lokomotivkonstruktion. Das Erscheinen des Brawa-Modells nahm Franz Rittig zum Anlass, an historische Hintergründe und Mängel, aber auch an die Vorzüge dieser Lokomotive zu erinnern. *Foto: Detlef Hommel*

**70** Wer in den Fahrzeugmodellbau einsteigen will, sollte klein und überschaubar beginnen. Als Übung bietet sich das Umlackieren eines Großserienmodells an, wie Gideon Grimmel anschaulich erläutert. *Foto: gg*



**24** Nach der Erläuterung des Holzunterbaus und der Landschaftsgestaltung seiner H0e-Anlage wendet sich Berthold Wittich dem Untertage-Abbau, dem Gleisbau und der Konstruktion eines Gleisbildstellpults für Servo-Weichenantriebe zu. *Foto: Berthold Wittich*



## MODELLBAHN-ANLAGE

Ottersberg an der Rollbahn – 2. Teil

**Rolle rückwärts** 8

Wenns nicht mehr weitergeht – 28. Teil

**Musealer Endpunkt** 40

Modulanlage in Baugröße 0 – 2. Teil

**Zeit für Züge** 56

## VORBILD

Die Dieseltriebwagen VT 12.5

**Ein Eierkopf für nah und fern** 16

Für und Wider der preußischen T 8

**Die Umstrittene** 48

## MIBA-TEST

VT 12.5 als H0-Modell von Roco

**Maschine mit Maske** 20

Die T 8 als H0-Modell von Brawa

**Robuster Rangierer** 52

N-Tauri von Fleischmann und Hobbytrain

**Die Stiere kommen** 78

## MODELLBAHN-PRAXIS

Eine Quarzsandgrube in H0 (3)

**Kabel, Stellpult, Untertagebau** 24

Selbstbaulok im Maßstab 1:22,5

**Schmalspur-Köf für Gartenbahn** 29

Lackieren und Supern von Rädern

**Fußkosmetik** 34

## GEWINNSPIEL

Das Goldene Gleis – Ergebnisse 2010

**Gewinner und Gewinne** 36

## FAHRZEUGBAU

Kleine Basteleien an Rocos Stadtbahnwagen

**Aufgepeppt für Straße & Region** 60

## NEUHEIT

Lasercut-Bausatz in 0 von Busch

**Ein Güterschuppen auf dem Land** 66

Die Digitalversion der BR 10 von Roco

**Hören und Sehen** 76

## MODELLBAU-PRAXIS

Neulackierung eines bayerischen Pwi 07

**Bayerische Bundesbahn** 70

## DIGITAL-TECHNIK

Für das Selectrix-System fit gemacht

**Sound für Pikos 55er** 72

## RUBRIKEN

Zur Sache 3

Leserbriefe 7

Veranstaltungen · Kurzmeldungen 82

Neuheiten 86

Kleinanzeigen 92

Vorschau · Impressum 106

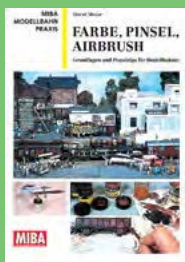
# Prof tipps für die Praxis



Im zweiten Band des MIBA-Praxis-Ratgebers über „Gleise und Weichen“ behandelt Horst Meier zunächst die Gleissysteme von H0-Schmalspurbahnen sowie die großen Spuren 0, 1 und 2 m. Den Schwerpunkt bilden jedoch die ausführlichen Kapitel aus der Modellbahn-Gleisbaupraxis. Der Aufbau eines schalldämmenden Unterbaus wird ebenso gezeigt wie perfektes Einschottern. Breiten Raum nimmt die Vorstellung diverser Weichenantriebe ein – von preiswert bis komfortabel. Wer mit Selbstbaugleisen und exakt maßstäblichen Gleissystemen liebäugelt, kann hier auf einen wertvollen Schatz reichhaltiger Erfahrungen zurückgreifen. Abgerundet wird der Band durch Kapitel über die Planung, die Reinigung von Gleisen, den unauffälligen Einbau der betrieblich so wichtigen Entkuppler sowie ein ausführliches tabellarisches Herstellerverzeichnis.

**84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,  
über 240 Abbildungen  
Best.-Nr. 15087441 • € 10,-**

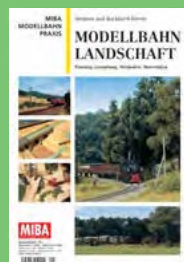
## Weiterhin lieferbar aus der MIBA-Serie MODELLBAHN-PRAXIS:



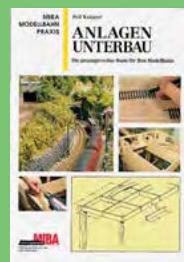
Best.-Nr. 150 87418



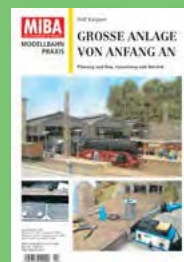
Best.-Nr. 150 87422



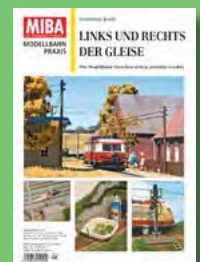
Best.-Nr. 150 87429



Best.-Nr. 150 87430



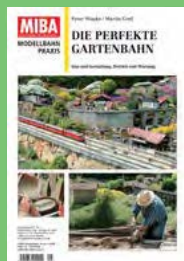
Best.-Nr. 150 87431



Best.-Nr. 150 87434



Best.-Nr. 150 87435



Best.-Nr. 150 87436



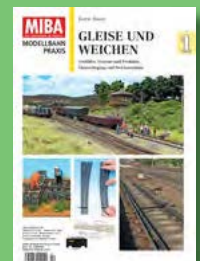
Best.-Nr. 150 87437



Best.-Nr. 150 87438



Best.-Nr. 150 87439



Best.-Nr. 150 87440

**Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 150 Abbildungen, je € 10,-**



## Service

### LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
MIBA-Verlag  
Am Fohlenhof 9a  
82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81-225  
Fax 0 81 41/5 34 81-200  
E-Mail: redaktion@miba.de

### ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
MIBA-Anzeigenverwaltung  
Am Fohlenhof 9a  
82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81-151  
Fax 0 81 41/5 34 81-200  
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de

### ABONNEMENTS

MZVdirekt GmbH & Co. KG  
MIBA-Aboservice  
Postfach 10 41 39  
40032 Düsseldorf  
Tel. 02 11/69 07 89-985  
Fax 02 11/69 07 89-70  
E-Mail: abo@miba.de

### BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
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

### FACHHANDEL

MZV GmbH & Co. KG  
Ohmstraße 1  
85716 Unterschleißheim  
Tel. 089/3 19 06-200  
Fax 089/3 19 06-194

**Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Interesse größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.**

### MIBA 3/2011 Buchrezension

#### Ergänzung und Berichtigung

Die Buchrezensionen der MIBA stellen für die Leser eine echte Orientierungshilfe dar, was auf dem Büchermarkt zum Thema Eisenbahngeschichte und Modellbahn zu haben und zu empfehlen ist. Vor allem erhält man Auskunft darüber, ob das eine oder andere Buch inhaltlich und im Hinblick auf seine Gestaltung auch den (oft nicht geringen) Preis rechtfertigt, der verlangt wird.

So darf man das Buch „Unvergessene Kleinbahn Wittingen–Oebisfelde“ getrost als gelungenes Werk und schönes Buch betrachten, auch wenn sich (u.a. bei einigen Bildunterschriften) kleine Fehler eingeschlichen haben: Die Gründung der Osthannoverschen Eisenbahn OHE datiert vom 10. Juli 1944; alle anderen Angaben sind definitiv falsch, wie die mir vorliegende „Festschrift der Osthannoverschen Eisenbahnen AG zum 50jährigen Jubiläum am 10. Juli 1994“ beweist.

In der Chronik ist für 1944 vermerkt: „Am 10. Juli wird in einer außerordentlichen Hauptversammlung der Celler Eisenbahnen AG die Fusion mit der Lüneburg–Soltau Eisenbahn GmbH, Winsener Eisenbahn GmbH, Lüneburg–Bleckeder Eisenbahn GmbH und der Wittingen–Oebisfelder Eisenbahn GmbH zur ‚Osthannoverschen Eisenbahnen Aktiengesellschaft‘ OHE in Celle beschlossen. Dies ist der Gründungstag der OHE.“ *Heinz-Jürgen Pieper*

### MIBA 3/2011 Rohstoffe und Fertigware

#### Interessanter Kesselwagen

Vielen Dank für Ihren ausführlichen Artikel über das Betonwerk in H0 unter dem Aspekt Rohstoffe und Fertigware. Passend dazu existiert eine Vielfalt an Fahrzeugmodellen diverser Hersteller, die ich auch in meinem Besitz habe, darunter das Modell des Kds 54. Besonders interessant ist das Modell des Kesselwagens KKd 49 amerikanischer Bauart, weil dieser Wagen speziell für Zementtransporte umgerüstet wurde. Nochmals vielen Dank für diesen sehr ausführlichen Bericht. *Uwe Schlüter*

### Chronik der Modelleisenbahn

#### Beratungsresistente Industrie

Meinen besten Dank für die Lieferung der „Chronik der Modelleisenbahn“. Ich habe mich gleich über die Hefte von 1948 hergemacht. Was ich lesen musste, das war für mich (Geburtsjahr 1961)

in der Tat echt erstaunlich, bezog es sich doch auf Memorydraht, Kurzkuppung mit Federpuffern, Selbstbau von Kreuzungsweichen usw. Das kommt mir alles doch sehr bekannt vor, denn für bzw. um einiges kämpfen wir ja heute noch! Mit anderen Worten: Es ist schon recht ernüchternd, wie beratungsresistent sich die Modellbahnindustrie verhält – nach 60 Jahren müssten wir doch eigentlich weiter sein. Gott sei Dank gibts die MIBA. Bleiben Sie dran! *Thomas Probst (E-Mail)*

### MIBA 5/2011 Ersatzteilservice

#### Negative Erfahrungen

Dem Lob über den „tollen“ Ersatzteilservice von Märklin muss ich (Schwabe, 35 km von Göppingen daheim, seit 1968 Märklin/Minitrix/LGB-Kunde!) leider ganz andere Erfahrungen entgegenseetzen.

Nachdem ich seit vielen Jahren kaum einen Minitrix-Artikel erstanden habe, der fabrikneu absolut fehlerfrei war (Darf das denn wirklich „mal“ vorkommen? Wo bleibt die Qualitätskontrolle?), wollte ich über meinen (renommierten!) Händler in Heidenheim kürzlich drei Arten von Ersatzteilen kaufen, und zwar ein Silberling-Drehgestell, einige Radsätze und eine Kuppelstange für den Schienenbus. Nach zwei Wochen erhielt ich als Antwort, dass nichts davon lieferbar sei! Soll ich den „Silberling“ etwa als „zu verschrotten bei Bender“ gekennzeichnet auf meiner Anlage platzieren? Auf eine E-Mail an Märklin bekam ich nur eine ziemlich arrogante Antwort.

Will man etwa so wieder in der Szene Fuß fassen? Ob Herr Gladigaus oder meine Erfahrungen vielleicht nur Einzelfälle darstellen, vermag ich nicht zu sagen. Was mich betrifft, so bin ich von diesem „Service“ überaus enttäuscht und kann das „Banner“ nicht mehr hoch halten! Ich entferne mich zusehends von Minitrix und wechsele zu anderen N-Herstellern – mit sehr guten Erfahrungen! *Ernst Heermann (E-Mail)*

### MIBA 5/2011 Binnencontainer

#### Willy Ade gehört dazu

Schöner Artikel, in dem leider das gepripte 20'-Modell von Kibri übersehen wurde. Überdies zeigt sich recht deutlich, wie arm die Modellwelt ohne das Schaffen von Willy Ade wäre – was bliebe ohne seine Binnencontainer und die aus seiner Konstruktion stammenden Tragwagen übrig? *Peter Wolf (E-Mail)*

Ottersberg an der Rollbahn – 2. Teil

# Rolle rückwärts

*Obwohl hier auch heute noch die Züge ununterbrochen vorbeierollen und sogar die Reisenden schon „rollend“ am Bahnhof ankommen, geht unser Blick natürlich zurück in die Epoche III, als auf der „Rollbahn“ noch König Dampf herrschte. Doch schon Mitte der 50er-Jahre tauchten hier als Vorboten einer neuen Zeit ein paar rote Eindringlinge von edlem Geblüt auf...*

Gemeint sind natürlich die Vorserienmaschinen der Baureihe GV 200, die bereits ab 1955 noble F-Züge zwischen Hamburg und Frankfurt beförderten. Zunächst aber nochmal „zurück“ in die Gegenwart. Der „Flecken“ Ottersberg präsentiert sich heute als 12 000-Seelen-Gemeinde im Landkreis Verden, Regierungsbezirk Lüneburg. Am Rande der Nordheide in der idyllischen, flachen, von Mooren und dem kleinen Flüsschen Wümme durchzogenen Landschaft zeigt sich ein aufgeräumtes Örtchen, das sogar eine Fachhochschule aufzuweisen hat. Sehenswert ist der eingemeindete Ortsteil Fischerhude mit seinen teils noch traditionell reetgedeckten Bauernhäusern. Dort findet man auch das „Otto-Modersohn-Museum“, dessen malender Namensgeber 1896 die bekannte „Worpsweder Künstlerkolonie“ verließ und mit seiner hiesigen Ansiedlung Fischerhude zu einem Anziehungspunkt für Künstler und Kunsthandwerker machte.

Der Bahnhof selbst ist wie viele Bahnhöfe einiger seiner eigentlichen Funktionen beraubt. So gibt es bereits seit mehr als 20 Jahren weder einen Fahrkartenschalter noch eine Expressgutaufgabe. Das optisch recht ansprechend sanierte Empfangsgebäude wird heute von einer Studentengruppe der hiesigen Fachhochschule bewohnt. Im ebenfalls hübsch hergerichteten Nebengebäude befindet sich ein „Bio-Snack“, der versucht, einige der vielen Berufspendler mit einer Körnersemmel zu verführen, bevor sie wieder ihre Drahtesel besteigen.

**Großes Bild:** Ottersberg am 30. Mai 1966: Die kohlegefeuerte 01 1089 mit ihrem Schnellzug nach Bremen kurz vor Passieren des heute nicht mehr existierenden Bahnübergangs am westlichen Bahnhofskopf.

*Foto: Dr. Rolf Löttgers*



**Oben:** Der Bahnhof Ottersberg im Sommer 2010. Fußgängerüberführung und Inselbahnsteig prägen seit der Elektrifizierung 1968 das Bild.



**Oben:** Sind wir ein Volk von Radfahrern? Diese Frage stellt sich immer wieder angesichts solch beeindruckender Ansammlungen von Drahteseln wie hier am Bahnhof Ottersberg.



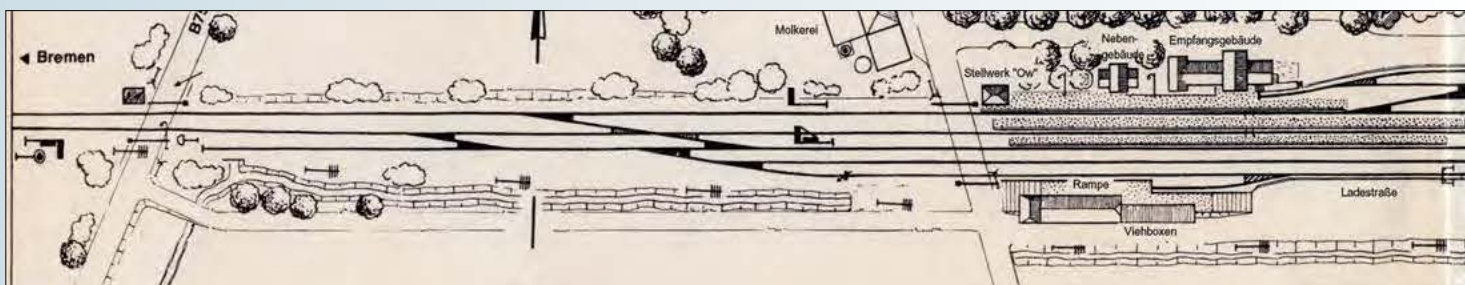




Aus 1962 stammt diese Aufnahme des Empfangsgebäudes von Ottersberg. Zu dieser Zeit gab es zwei Zwischenbahnsteige. Foto: Dr. R. Löttgers



Wie ohne weiteres ersichtlich, ist Jens Kaup (Vampisol) mit seinem als Kleinserie erhältlichen Modell des Bahnhofs Ottersberg ein wahres Meisterstück gelungen! Auf der Anlage musste die Gleislage verändert werden. Zum Einbau kam ein Zwischenbahnsteig, was dem Zustand Mitte der 50er-Jahre entspricht.



Oben: Karte des Bahnhofs Ottersberg im Zustand von 1958. Die Bahnschranke war seinerzeit noch einflügelig. *Zeichnung: Benno Wiesmüller*



Ein paar Bilder aus dem Archiv von Heimatpfleger Günther Wiggers zeigen uns typische Szenen aus der Zeit vor der Epoche III. Oben die Partie am Bahnübergang um 1900.



Auch von Unfällen blieb der Bahnhof Ottersberg nicht verschont: Das schwere Zugunglück vom 30. Dezember 1906 forderte fünf Menschenleben.



Wie überall in Europa ging es auch in Ottersberg mit großem „Hurra“ in den Ersten Weltkrieg.



„Schwein“ hatten die Ottersberger dann im Zweiten Weltkrieg. Ihr Bahnhof blieb von Bombenangriffen verschont.

Der Reisezugverkehr nach Bremen bzw. Hamburg – ausgeführt von der DB und dem Konkurrenzunternehmen „Metronom“ – läuft heute sehr flott und im Stundentakt ab, eine gewaltige Verbesserung im Vergleich zu den 50er-Jahren. So brauchte z.B. ein Schienenbus 1959 für die Strecke nach Bremen noch 27 Minuten, heute sind es nur noch 22. Ist gar nicht so wild? Naja, prozentual gerechnet ergibt das immerhin eine Verkürzung von knapp 20 %.

Obwohl dieser Vergleich den einen oder anderen Leser ins Sinnieren über die Begrenztheit des Prozentdenkens gebracht haben mag, wollen wir nun wirklich flugs unsere angekündigte „Rolle rückwärts“ vollziehen, und zwar zunächst ganz weit zurück in die sogenannte „Stunde Null“ der unmittelbaren Nachkriegszeit. Diese harten Jahre faszinieren – betrachtet man beispielsweise neueste Fernsehproduktionen – augenscheinlich nicht nur Eisenbahnfans. Letztere sind besonders beeindruckt vom Aufbauwillen und der Im-



Ein leerer Kohlezug nimmt auf seinem Rückweg ins Ruhrgebiet „Reisende“ in offenen Güterwagen mit. *Foto 1945 in Hamburg: Walter Hollnagel, Sfg. Gerd Neumann*