

eisenbahn Modellbahn magazin

Diesel-Paradies Ulm - Lindau



Großer Wandel: Was sich auf der „Südbahn“ alles ändert

Steilstrecken-Einheitslok

Baureihe 85

in Vorbild & Modell

Mit exklusiven Farbzeichnungen zum Ausklappen: 85 001 & 85 007

Getestet: Das bietet die neue 85 007 von Roco in H0



EUR 8,25 (A) · SFr 12,00 (CH) · EUR 8,70 (BeNeLux)



DR der Achtziger in H0



Ostalgie pur auf Modulen

Landsberg und Lübeck
Vorbildgetreue Anlagen in H0 & Z
ÖBB-Klassiker im H0-Test
4061/1046 von Rivarossi und Roco
50 Jahre Museumsbetrieb
Deutsche Veteranen bei der MBS

125 Jahre D-Zug
Premiere Berlin – Köln



eisenbahn magazin 9/2017
Vorbild & Modell: Baureihe 85 • „Südbahn“ vor dem Wandel • DR der 1980er auf H0-Modulen • 125 Jahre D-Zug • Landsberg in H0 • Lübeck in Z • ÖBB 4061/1046 im H0-Test • 50 Jahre MBS

Ab zur Baustelle

EUROTRAIN®
...Ideen erster Klasse

Roco

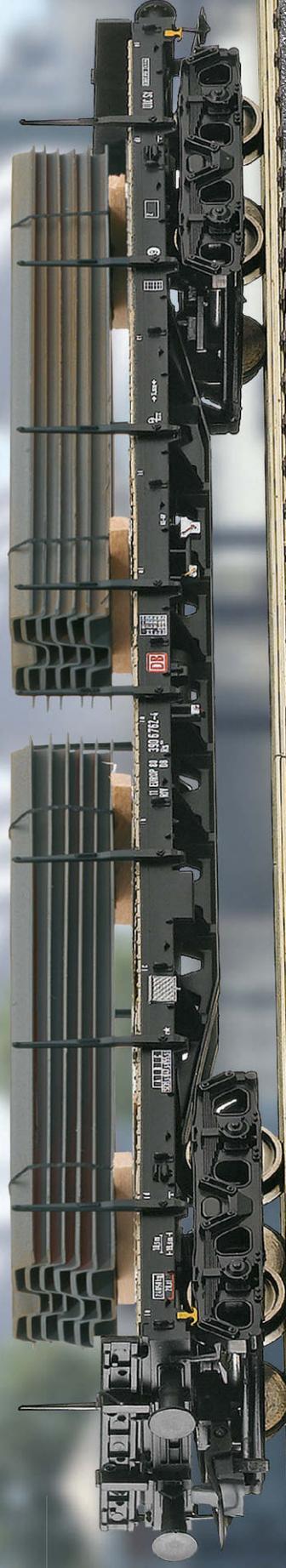
H0 Rungenwagen der DB AG mit Spundwänden

Epoche V/VI. Mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und Kurzkupplungskinematik. Beladen mit maßstabgetreuen Spundwänden. Länge über Puffer: 229 mm.

AC-Radsatz-Artikelnummer: 40196. Abbildung zeigt Vorseienmuster. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 76776

€ 36,99



Preis-, Farb- und Kocheilwirkungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Angebot bei allen teilnehmenden idee+spiel-Händlern; zu finden unter www.idealenspiel.com/de/fachgeschaeft / Werbung konzipiert von: idee+spiel, Fördergemeinschaft Spielwaren Fachzeitschriften-GmbH & Co. KG, Dahlmering 4, 31135 Hildesheim.

EXKLUSIVE NEUHEIT SEPT./OKT. 2017

EUROTRAIN by idee+spiel Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verbund der Welt. Über 800 kompetente Geschäfte.
Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr
www.eurotrain.com

Sein Kürzel: W.R.

Nachruf auf Hans-Wolfgang Rogl

Kurzmeldungen von Neuigkeiten bei der Bahn, Artikel über Klein- und Privatbahnen, Geschichten über die Eisenbahn vorzugsweise aus Norddeutschland – und das alles versehen mit dem Kürzel W.R. Leser des *eisenbahn magazin* und sogar der *modernen eisenbahn*, wie unsere Zeitschrift einst hieß, kennen und schätzen die Beiträge von Hans-Wolfgang Rogl.

Im Alter von 75 Jahren ist Hans-Wolfgang Rogl jetzt nach schwerer Krankheit in Hamburg verstorben. Ich hatte das Vergnügen, ihn früh kennenzulernen: Es war im Sommer 1972, als ich ihn in Einbeck traf, wo eine 094 der DB als Leihlokomotive bei der Ilmebahn aktiv war. Ich wusste vorher nichts davon, Hans-Wolfgang Rogl dank seines Informanten-Netzwerkes natürlich sehr wohl. Wir stellten uns kurz vor, ich kannte ihn natürlich vom Namen her und war überrascht, dass er auch meinen Namen schon gelesen hatte: Der Vollblutjournalist, der als Redakteur bei der Hannover-

» Ein halbes Jahrhundert war Hans-Wolfgang Rogl ein Bestandteil des *em*

schon Allgemeinen Zeitung arbeitete, hatte nach seinem Abitur am Gymnasium in Stadthagen ein Volontariat bei der Deister- und Weserzeitung in Hameln gemacht – und just für dieses Blatt hatte ich schon einige Artikel über die Eisenbahn in der Rattenfängerstadt geschrieben, um mein Taschengeld aufzubessern. Und Hans-Wolfgang Rogl war natürlich aus alter Verbundenheit mit



Hans-Wolfgang Rogl – die Kamera hatte er immer dabei. Von einem Abstecher zur Regentalbahn brachte er 1968 die Aufnahme links mit

seinem Ausbildungsbetrieb weiterhin DeWeZet-Leser. Neben dem Tagesjournalismus hatte sich Rogl schnell einen Ruf als Eisenbahxperte erarbeitet, veröffentlichte Fachbücher, die zum Teil Grundlagen für Forschungen sind, und kannte Kursbücher nahezu auswendig.

Hans-Wolfgang Rogl war aber nicht nur am Schreibtisch für die Eisenbahn aktiv: Seine Vorliebe galt den damals noch zahlreichen Privatbahnen in Niedersachsen, zu denen er viele Reisen für Eisenbahnfreunde organisierte – aus eigenem Antrieb oder auf Bitten von Eisenbahnfreunde-Vereinigungen. So trafen wir uns in den nächsten Jahren mehr als einmal, oft bei unserer gemeinsamen Haus- und Hofbahn, der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

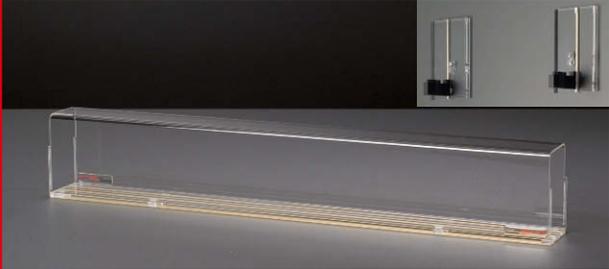
Während der gebürtige Niederbayer Hans-Wolfgang Rogl seiner Wahlheimat Hannover fast Zeit seines Lebens treu blieb, verschlug es mich aus

beruflichen Gründen in andere Gegenden Deutschlands. Der Kontakt ebnete ab und wurde erst wieder intensiver, als das *em* aufgrund seiner teilweisen Neuausrichtung auch wieder Artikel zur Eisenbahngeschichte publizierte. Fast täglich telefonierte Hans-Wolfgang Rogl mit mir, fragte nach dem Wetter und dem Wohlbefinden und brachte noch zahlreiche Ideen in die Redaktionsarbeit ein, nicht nur zu Bahnen aus Niedersachsen. Zwei Besuche stattete er der Münchner Redaktion ab, jeweils mit einem Rucksack voller Dias aus den 60er- und 70er-Jahren. Doch der Krebs und die aufkommende Demenz waren stärker – am 12. Juli 2017 ist Hans-Wolfgang Rogl verstorben. Rogl hat einen Sohn und drei Enkel, die er oft besuchte und denen unser Mitgefühl gilt. Als fester Bestandteil des *eisenbahn magazin* wird er unvergessen bleiben...

Martin Weltner, Redakteur



seit über 20 Jahren für Ihre Züge da!



VORHER, bei uns!



NACHHER, bei Ihnen zu Hause!

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an!
Oder gehen Sie direkt in unseren online Shop: www.train-safe.de



HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg, Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40, Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl, Schweiz - info@train-safe.ch, info@train-safe.de, <http://www.train-safe.de>



Oliver Strüber

12–27 Im Fokus: Baureihe 85

- Seite 12: Das neue Roco-H0-Modell im Test
- Seite 16: Das Vorbild im Porträt
- Seite 19: Zeichnungen zum Ausklappen
- Seite 23: Die Modellbahn-Varianten



Carl Bellingrodt/Slg. Waldemar Schmitz

■ Im Fokus

Titel

12 Schwarzwaldmädel à la Vohwinkel

Tenderlokomotive der Baureihe 85 in Nenngröße H0 als Roco-Neuheit im Kurzttest: Erste Variante ist 85 007 als Epoche-III-Modell des Bw Wuppertal-Vohwinkel

16 Drei Zylinder für das Höllental

Die Baureihe 85 als schwerste Tenderlok des DRG-Einheitslok-Programms und ihre Einsätze im Höllental und nahe Wuppertal

20 1'E1'-Vielfalt in allen Maßstäben

Übersicht zu Modellnachbildungen der Baureihe 85 in den Nenngrößen Z bis 1

■ Eisenbahn

6 „D“ für Durchgangszug

Titel

Vor 125 Jahren führte die KPEV eine neue Zugattung ein und ließ erstmals einen „D-Zug“ auf der Strecke Berlin – Köln fahren. Mit neuartigen Wagen revolutionierte er den schnellen Reiseverkehr ebenso wie es knapp 100 Jahre später der ICE tun sollte

28 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und weltweit

40 Großer Umbruch zwischen Donau und Bodensee

Titel

Noch geben sich auf der „Südbahn“ von Ulm nach Friedrichshafen Loks und Triebwagen etwa der Baureihen 218, 215, 611, 612 oder 628 die Klinke in die Hand. Doch mit dem Dieselidyll wird bald Schluss sein – es besteht bereits Baurecht für die Elektrifizierung

48 Leitthema Lärmschutz

Die Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik in Münster, kurz ifa, präsentiert alle vier Jahre die neusten Technik-Trends im Gleisbau. Lärmschutz ist ein immer wichtigeres Thema in der Branche

50 Deutsche Veteranen im niederländischen Exil

Die niederländische Museumseisenbahn MBS in Haaksbergen nahe der deutschen Grenze existiert 2017 seit einem halben Jahr-

hundert. Speziell deutsche Fahrzeuge ziehen dort Besucher in ihren Bann

54 Zittauer Spezialitäten

Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR hielten sich ältere Fahrzeuge oft lange im Betriebsdienst. Sie wurden zum Ende ihrer Laufbahnen in „Reservaten“ zusammengezogen

■ Modellbahn

56 Großer Bahnhof am Holstentor

In sieben Jahren hat Wolf-Ullrich Malm seiner Heimatstadt Lübeck ein kleines Denkmal in Z gesetzt, zu sehen während IMA und Märklin-Tagen Mitte September in Göppingen

62 Neu im Schaufenster

Zehn Seiten aktuelle Meldungen zu neuen Fahrzeugen, originellem Zubehör und beeindruckender Modellbahntechnik

72 Urlaubsgrüße aus Ostfriesland

H0m-Module der Kreisbahn Leer – Aurich – Wittmund als vorbildgerechte Nachbauten nach norddeutschen Motiven

Wolfgang Bädinka



Claudius Bernhard



82-86

Die ÖBB-Reihe 4061/1046 bestimmt unseren HO-Test

108-109

Ein Anlagen-Nachbautipp für die Gartenbahn-Saison



Jürgen Albrecht

110-116

HO-Modulanlage mit Ringverkehr nach Reichsbahn-Vorbildern



Jürgen Albrecht

Gunter Kuschy, Sammlung Hans Koning



Tramini

40-47

Die Südbahn steht vor großen Veränderungen



56-61

Sehenswerter Modellbau auf einer Großanlage in Z

50-53

Deutsche Veteranen fahren bei der Museumsbahn MBS nahe Enschede (NL)

74 Gebäude-Eigenbauten und heimliche Szenen auf Segmenten

Der Verein Landsberg am Lech betreibt in einem Bahnwaggon eine große HO-Segmentanlage mit einigen nachgestalteten Szenen seiner Heimat

80 Ehrgeizige Pläne beim Panto-Papst

Die Firma Sommerfeldt hat seit einigen Monaten neue Besitzer. Zeit für eine Zwischenbilanz und um die Firmenperspektiven zu ergründen

82 Elektrotriebwagen fürs Reisegepäck

Verglichen & gemessen: Gepäcktriebwagen der ÖBB-Reihe 4061/1046 als HO-Modelle von Rivarossi und Roco im Test

88 Faszination der Königsspur

Ende Juni zeigte das Auto & Technik Museum Sinsheim die Highlights der Spur-Szene

92 Dioramen-Quicky als Übungsstück

In den letzten Jahren gab es viele Innovationen im Segment Landschaftszubehör. Lohnt sich deshalb nun die Überarbeitung der eigenen Anlage?

94 Garantie für erhöhten Spielspaß

Selbst bei nur geringem technischen Aufwand können auf Fertiganlagen mehr als nur zwei Züge digital im Kreis fahren

108 „Gartenstadt“ am Schloss

In Wermsdorf gibt es zwischen Altem Schloss und Jagdschloss Hubertusburg eine sehenswerte 2m/G-Anlage in einem privaten Garten

112 Ringverkehr auf **Titel** Reichsbahn-Gleisen

Eine Gruppe Modellbahner aus Chemnitz hat sich das Thema DR auf die Fahnen geschrieben und macht auf einem Segment-ring tüchtig Betrieb



Frank Zarges

Als erste Variante der Baureihe 85 schickt Roco das Epoche-III-Modell der 85 007 des Bw Wuppertal-Vohwinkel ins Rennen. Hier ruht sich die schwere Tenderlok nach einem Schubeinsatz in einer kleinen Bw-Außenstelle aus

Service

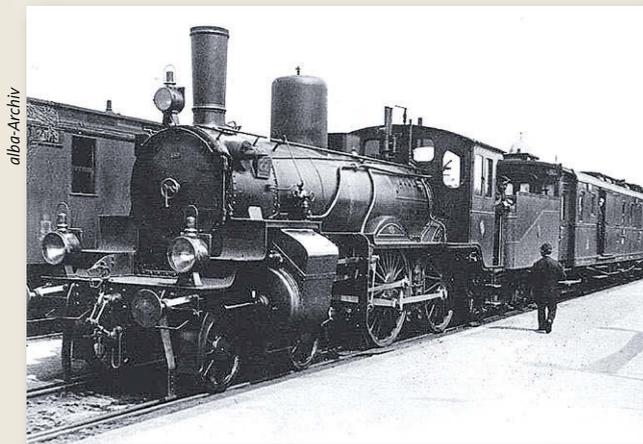
- 98 Leserbrief
- 100 Termine/TV-Tipps
- 102 Kleine Bahn-Börse
- 102 Fachgeschäfte
- 106 Veranstaltungen
- 107 Buch & Film
- 118 Vorschau/Impressum

125 Jahre D-Zug

D

für Durchgangszug

Vor 125 Jahren führte die KPEV eine neue Zuggattung ein und ließ erstmals einen „D-Zug“ auf der Strecke Berlin – Köln fahren. Mit neuartigen Wagen revolutionierte er den schnellen Reiseverkehr ebenso wie es knapp 100 Jahre später der ICE tun sollte. Ironie des Schicksals, dass der erste deutsche „Durchgangszug“ genau zu jenem Zeitpunkt 1991 eingestellt wurde



alba-Archiv

In der Zeit um die Jahrhundertwende bespannten preussische S3 das Zugpaar D 31/32, hier aufgenommen 1895 in Berlin

Man mit etwas Eisenbahn-Fachwissen hätte bei Günther Jauch Millionär werden können, wenn man die Frage, wofür das „D“ in D-Zug steht, richtig beantwortet hätte. Die vorgeschlagenen Antworten lauteten Durchgangs-, Durchfahrts-, Drehstrom- und Direktzug – und der seinerzeitige Kandidat entschied sich leider nicht für den Durchgangszug...

Der Erste: D 31/32

Die neue Zuggattung wurde am 1. Mai 1892 für einen schon seit dem Vorjahr verkehrenden S 31/32 Berlin Potsdamer Bahnhof – Köln Hbf eingeführt, nachdem die Ausstattung des Zuges mit den neuen Drehgestellwagen der KPEV abgeschlossen war. Diese wiesen nicht nur Einzelabteile und einen Seitengang auf, es gab auch Übergangsmöglichkeiten zu den anderen Wagen des Zuges, geschützt durch einen Faltenbalg. Daraufhin entstand im Volksmund auch der Begriff „Ziehharmonikazüge“. Obligatorisch beim D 31/32 war die Platzreservierung, alle Sitzplätze in den neuen D-Zug-Wagen waren nummeriert. Das Beispiel machte Schule, schon nach ein paar Jahren prägten die Durchgangswagen das Bild der Schnellzüge, sie wurden folgerichtig als D-Zug bezeichnet, die Bezeichnung S-Zug für Schnellzug büßte deutlich an Bedeutung ein, zahlreiche S-Züge wurden fortan als Eilzüge geführt.

Zwischenziel Bad Pyrmont

Es überrascht etwas, dass 1892 kein Schnellzug, der zwischen Berlin und Köln auf klassischem Wege über Hannover verkehrte, die Aufwertung zum D-Zug erhielt, sondern eben das Zugpaar 31/32, das von Berlin über Braunschweig – Hameln – Altenbeken – Paderborn und Soest nach Köln fuhr. Ein wichtiges Publikum für dieses Zugpaar waren Kurgäste, die im zwischen Hameln und Altenbeken liegenden Bad Pyrmont ein- und aussteigen woll-



Slg. MHZ

Das Kurswagenverzeichnis vom Sommer 1967 weist unter anderem auf den Kurswagen Berlin – Köln hin



Carl Bellingrodt, Slg. Eisenbahnstiftung



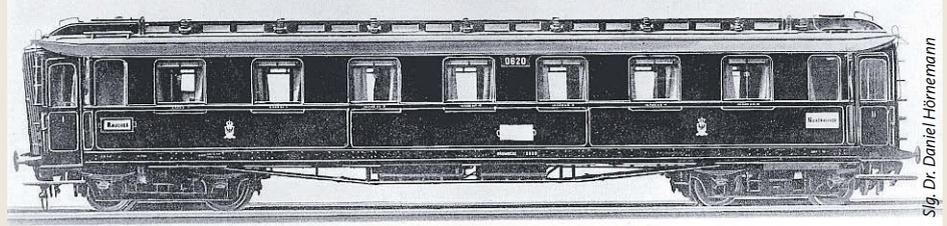
17 202 mit D 31 (Köln - Berlin) am Ostportal des Rehbergtunnels in Langeland (bei Altenbeken) auf dem Weg nach Hannover über Hameln am 15. August 1927

Die zum Bw Hagen-Eckesey gehörende 01 1073 verlässt mit D 31 den Hagener Hauptbahnhof am 26. Mai 1949. Das markante Reiterstellwerk II am Ende der Bahnsteige mit angeschlossener Signalbrücke stammt aus dem Jahre 1912 und wurde nach Kriegszerstörung nur provisorisch wieder aufgebaut



Preußische Durchgangswagen

In den Jahren zwischen 1891 und 1922 beschaffte die KPEV insgesamt über 3.700 Drehgestell-Sitzwagen der Durchgangsbauart, angefangen von reinen 1.-Klasse (A)- bis zu 3.-Klasse (C)-Wagen sowie zahlreiche gemischtklassige Fahrzeuge, hinzu kamen noch zahlreiche Schlaf- und Speisewagen. Der überwiegende Teil war mit zweiachsigen Drehgestellen ausgestattet, nur rund 170 Wagen liefen auf dreiachsigen Drehgestellen. Waren die ersten Wagen mit einer Länge von gut 17 Metern noch relativ kurz, waren später Wagenlängen zwischen 20 und 21 Metern üblich. In kleineren Stückzahlen wurden auch dreiaxlige Durchgangswagen für den D-Zug-Verkehr beschafft. Typisch für die

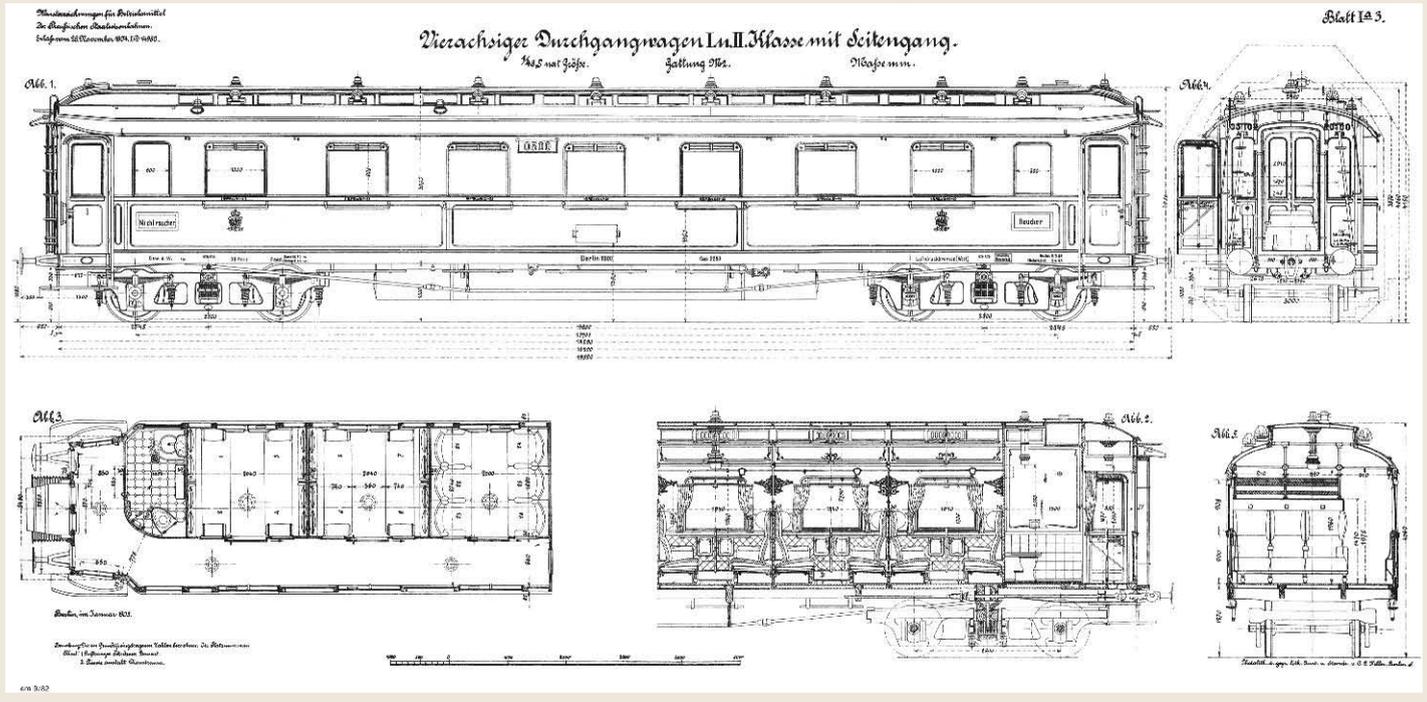


Sig. Dr. Daniel Hörnemann

Wagen „Bromberg 620“, ein typischer preußischer Durchgangswagen 1. und 2. Klasse

Durchgangswagen mit einzelnen Abteilen waren die durchnummerierten Sitzplätze, die eine Platzreservierung möglich machte. Waren bis 1914 die Wagen noch aus Holz gefertigt und trugen Verblechungen, setzte sich später die Stahlbauweise durch. Prak-

tisch alle preußischen Durchgangswagen wiesen ein relativ flaches Dach mit aufgesetztem Oberlichtaufbau auf. Die letzten preußischen D-Zug-Wagen liefen bei der DB noch bis Mitte der 60er-Jahre, bei der Reichsbahn noch ein paar Jahre länger.



ten. Bad Pyrmont war damals ein Kurbad von Weltgeltung, dort trafen sich die Schönen und Reichen – also genau das richtige Publikum für die plüschigen Sitze in den 1. und 2. Klasse-Abteilen der neuen Durchgangswagen. Übrigens: Selbst in den frühen 1970er-Jahren gab es in Bad Pyrmont noch einen Unterschied zwischen (regem) Sommer- und (ruhigem) Winterkurbetrieb. In der warmen Jahreszeit begrüßte der Aufsichtsbeamte die ankommenden Reisenden mit einem französisch angehauchtem „Bad Pührmong“, während er im Winter einfach „Pürromont“ durch die Lautsprecheranlage raunzte. Die Bedeutung Bad Pyrmonts belegt auch ein Vorfall aus dem Jahre 1905: Damals stürzte der Rehbergtunnel bei Altenbeken teilweise ein, und der D 31/32 wurde für längere Zeit über Löhne umgeleitet – nach Bad Pyrmont fuhr aber ein eigens eingelegter Zubringerzug.

Nur 1. und 2. Klasse

Als luxuriöser, aber dennoch schneller Zug bestand der D 31/32 anfangs nur aus vier Reisezugwagen,

D 840 Braunschweig (16.17) – Hildesheim – Hameln – Paderborn – Soest – Wuppertal – Köln (20.36)						
	1/4	ab HHM.	98%	ab HHM 150%	ab EPD	300 t
	max 13, HBS 12, HH 12, HHM 12, EPD 12, ELPP 12					
	BDms	17 +	Braunschweig – Köln	841	841	13043
	Am	16	.	2449	.	13044
				841		
①	Bm	15	.	344	2837	01001 1947
	Bm	262 (Berlin –)	.		841	
	ABm	261	.	.	.	01002
	Bm	260

① Abt 2 u 10 St, Abt 11 DSG, Abt 12 Dst

Sig. MfZ

Der Zugbildungsplan aus dem Jahre 1985 weist den D 840 als Sechs-Wagen-Zug aus, darunter befindet sich der Kurswagen aus Berlin

Im passenden Augenblick zum Start des Freiluftballons einer heute noch bekannten Wuppertaler Firma passiert am 27. Mai 1935 die 39 224 des Bw Paderborn vor D 31 den Startplatz in Wuppertal-Langerfeld

DLA Darmstadt (Maey), Sig. Eisenbahnstiftung





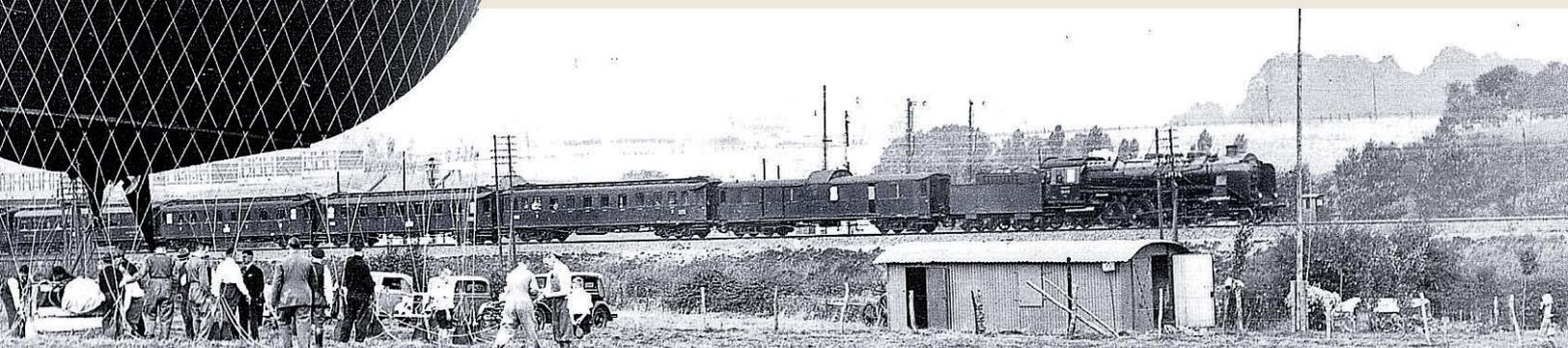
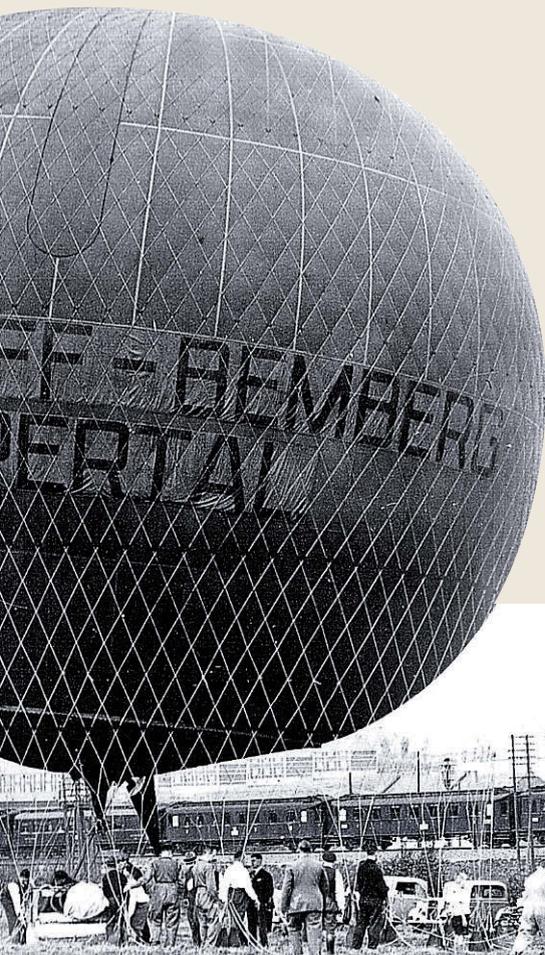
Vor Carl Bellingrodt's Haustür in Wuppertal-Barmen im April 1949: 01 179 (Bw Hagen-Eckesey) führt den D 32 über die Ortsgleise in Richtung Elberfeld

die nur die 1. und die 2. Klasse führten sowie einem Post/Gepäckwagen. Um die damals noch zweifach gekuppelten Zugloks vom Schlage einer preußischen S2 oder S3 nicht zu überfordern, wurde kein Speisewagen mitgeführt, sondern ein kleines Küchenabteil in einem Sitzwagen installiert. Zur Jahrhundertwende erhielt der D 31/32 auch Wagen 3. Klasse – selbstverständlich auch Durchgangswagen mit Einzelabteilen, in denen sich bis zu acht Reisende auf Holzlattensitzen niederlassen konnten. 1904 erhielt der Zug sogar einen Kurswagen von und nach Paris. Der Fahrplan aus jenem Jahr weist ihn als klassischen Tageszugs aus: D 31 verließ Köln Hbf morgens um 8:42 Uhr, um den Potsdamer Bahnhof in Berlin um 20:01 Uhr zu erreichen. Der Gegenzug D 32 fuhr in Berlin um 12:00 Uhr ab, ließ den Halt in Unna aus und erreichte Köln um 22:26 Uhr. Jahrzehntlang blieb der Zug im Angebot der KPEV und später der DR, die Fahrzeiten wurden durch den Einsatz schnellerer und stärkerer Lokomotiven ständig kürzer und erreichten 1939 mit achteinhalb Stunden einen neuen Bestwert, während man 1914 noch rund eine Stunde länger unterwegs war. Auch

im Zweiten Weltkrieg fuhr der Zug weiter, bis die Reichsbahn im Januar 1945 aufgrund der Kriegsergebnisse den Fernverkehr weitgehend einstellte.

Nach 1945 neue Zugnummern

Auch nach dem Krieg gab es noch eine Zukunft für den D 31/32, wenngleich bedingt durch die Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen der Laufweg auf Braunschweig – Köln verkürzt wurde. Nach Beendigung der Berlin-Blockade erhielt der Zug einen Kurswagen von und nach Berlin – umsteigefrei nach Bad Pyrmont reisen, war also wieder möglich. In den 50er-Jahren erhielt das Zugpaar eine neue Nummer und war jetzt unter D 131/132 im Kursbuch zu finden. 1969 kam es zur nächsten Umbezeichnung, jetzt hieß der Zug D 640/641. Durch die Einführung des Konzepts IC'79 wurde 1979 aus unserem Zug der D 840/841. Zehn Jahre später gab es die letzte Änderung, jetzt wurde unser einstiger Paradezug vierstellig und hieß bis zu seiner Einstellung D 2740/41. Nichts geändert hatte sich am Laufweg und an seiner Funktion als Träger des Berliner Kurswagens.



HO-Wagen nach Vorbildern preußischer Wagentypen

Ergänzend zu den Kasten-Informationen zu preußischen D-Zugwagen auf der vorangegangenen Doppelseite möchten wir hier einige Hinweise geben, wo man entsprechendes Wagenmaterial für die Zugbildung im Maßstab 1:87 finden kann. Grundsätzlich muss man unterscheiden zwischen den so genannten Holz- und den ab 1912 gebauten Stahl-Preußen ohne Sprengwerk. In der HO-Modellfahrzeug-Geschichte gab es dazu bislang qualitativ recht unterschiedliche Modelle der Firmen Brawa, Fleischmann, Kleinbahn (1:100), Liliput, Schicht bzw. später Sachsenmodelle sowie Trix, die aber allesamt nur noch aus zweiter Hand beschaffbar sind.

Serien mit verschiedenen Wangengattungen inklusive Packwagen haben aber lediglich Fleischmann in etlichen Epochen-Varianten und zuletzt Brawa produziert. Entsprechende Packwagen gab es außerdem auch bei Liliput, Schicht und Trix. Die aufwändigsten und modelltechnisch aktuellsten Modelle sind jene von Brawa. Aus dieser Serie haben wir den unten abgebildeten kombinierten 1./2.-Klasse-Vierachser in der Version der Reichsbahn-Epoche II beispielhaft ausgewählt. Erhältlich war diese Wagenserie ebenfalls in Versionen der Länderbahn-Epoche I sowie als Wagen der frühen DB-Epoche III.

GS/PW



Brawa HO: der 1./2.-Klasse-Vierachser in Epoche-II-Ausführung

Welche Lokomotiven wurden für die Bespannung des D 31/32 eingesetzt? Da es sich durchaus um einen Prestigezug handelte, der im Laufe der Jahre auch immer länger und schwerer wurde, kamen jeweils die modernsten Loks zum Einsatz. Anfangs waren das preußische S 2 und S 3, später auch S 4 und schließlich die schweren S 6 und S 9, allesamt Zweikuppler. Mit der S 10 in ihren drei Bauformen hielt der Dreikuppler Einzug, die Loks der späteren Baureihe 17 waren bis in die 30er-

Jahre vor dem Zug zu sehen. Dann kamen Einheitsloks in Form der O1 und später O3, auch die kräftige preußische P 10 war auf Teilstrecken vor dem Zug zu sehen, auf dessen Laufweg zwei beachtliche Steigungsabschnitte lagen, so zwischen Paderborn und Altenbeken und zwischen Hameln und Coppenbrügge auf der Hildesheimer Strecke. Nach dem Krieg war im westlichen Abschnitt in Nordrhein-Westfalen auch die O1.10 Zuglok des D 31/32. Ab den 60er-Jahren wurden die Dampf-



Der Ende der 70er-Jahre angelegte Schiedersee zwischen Altenbeken und Bad Pyrmont diente als Vordergrund für diese Aufnahme des D 841 im Sommer 1988

Lokwechsel in Hameln im Jahre 1985: Eine 110 hat den D 2741 hierher gebracht, die 216 181 übernimmt für die Reststrecke bis Braunschweig



Martin Weitrner (3)



loks weitgehend durch Elektrifizierung und neue Dieselloks verdrängt, E 10, V 160 und V 200 waren jetzt die Zugpferde. Ab 1971 war die Traktion wie folgt aufgeteilt: Eine Braunschweiger 216 bespannte den Zug zwischen Braunschweig und Hameln (Elze – Hameln ist bis heute ohne Fahrdrabt), wo der Lokwechsel auf eine Kölner 110

» Nach 99 Jahren war Schluss – mit dem ICE konnte der D-Zug nicht mehr mithalten

durchgeführt wurde. Später wurde die 216 durch eine 218 ersetzt – ansonsten änderte sich bis zur Einstellung des Zuges, dessen Umfang in den letzten Jahren wieder auf sechs Wagen, davon ein Berliner Kurswagen, reduziert worden war, nichts mehr. Still und ohne viel Aufhebens stellte die Bundesbahn das zu diesem Zeitpunkt älteste Fernzugpaar Deutschlands am 2. Juni 1991 ein. Zwischen Altenbeken und Hameln sowie zwischen Hameln und Hildesheim wird seither kein Fernverkehr mehr angeboten.

MW



Kurz vor dem Ende des D-Zuges (Berlin –) Braunschweig – Köln im Jahre 1991: Links ein Sonderzug mit DR-Wagen im Bahnhof Hameln, rechts einer der letzten Lokwechsel am D 2741: Eine Braunschweiger 218 hat soeben die 110 abgelöst, die den Zug aus Köln gebracht hatte

■ Baureihe 85 von Roco

Schwarzwaldmädel à la Vohwinkel

Lange haben die Modelleisenbahner auf Rocos HO-Modell der Baureihe 85 warten müssen. Jetzt ist die schwerste Tenderlok aus dem Einheitslok-Programm endlich lieferbar – allerdings in der speziellen Ausführung der 85 007 in ihrer kurzen Zeit beim Bw Wuppertal-Vohwinkel. Eine klassische Höllentalbahn-Ausführung ist aber bereits im Anrollen



Als erste Version erscheint die 85 007 im letzten Betriebszustand der Jahre 1960/61 beim Bw Wuppertal-Vohwinkel für den Schiebedienst auf der Steilrampe Erkrath – Hochdahl. Im Gegensatz zu den bisherigen Modellen anderer Anbieter – dazu einige Seiten weiter mehr – bildet Roco vorerst keine Freiburger Maschine nach. Ein interessanter Schachzug, dem bald jedoch Schwarzwälder Varianten des „Bullen aus dem Höllental“ folgen sollen (siehe Kasten S. 15).

Die Roco-Lokneuheit im Test

Unsere Erwartungen waren hochgesteckt – nun muss das Roco-Modell zeigen, was in ihm steckt! Zum Test angetreten ist 85 007 als Gleichstrom-

Maßtabelle Maße in mm	Baureihe 85		
	Vorbild	1:87	Roco
Länge über Puffer	16.300	187,4	187,5
Größte Breite	3.050	35,1	35,3
Höhe Schlot über SO	4.550	52,3	52,9
Höhe Kesselmitte über SO	3.150	36,2	36,7
Höhe Puffer über SO	1.025	11,8	11,8
Lokgesamtachsstand	12.500	143,7	143,0
Kuppelachsstand	1.700	19,5	19,5
Kuppel-/Treibrad-durchmesser	1.400	16,1	16,2
Lauffraddurchmesser	850	9,8	9,9

lok in der DCC-Digitalversion mit vorbildgerechtem Sound und dynamischem Dampf (Artikelnummer 72271/509,00 Euro). Schon die stabile Umhüllung lässt auf ein hochwertiges Modell schließen, was beim Blick ins Packungsinere sogleich bestätigt wird. Die Lok wird mit stabilen Halteklammern in einer durchsichtigen Präsentationsbox gehalten. Dadurch sind Transportschäden am Modell so gut wie ausgeschlossen. Wie man die Lok daraus befreit, zeigt ein oben auf liegendes Beilageblatt. Das Zurückpacken gestaltet sich dann allerdings etwas kniffliger, muss das Lokmodell doch exakt fluchten.

Das mitgelieferte Zubehör ist umfangreich: Neben informativen Betriebsanleitungen zu Lok und



Oliver Strüber (4)

Roco bildet den letzten Betriebszustand der 85 007 als Maschine des Bahnbetriebswerkes Wuppertal-Vohwinkel nach

Der Schiebetrieb auf der Steilrampe Erkrath – Hochdahl war zu Beginn der 1960er-Jahre die Aufgabe der in Wuppertal-Vohwinkel beheimateten 85 007, sodass das Roco-Modell für solch ein Motiv absolut passend ist. Das einzelne rote Rücklicht lässt sich als Digitalfunktion schalten

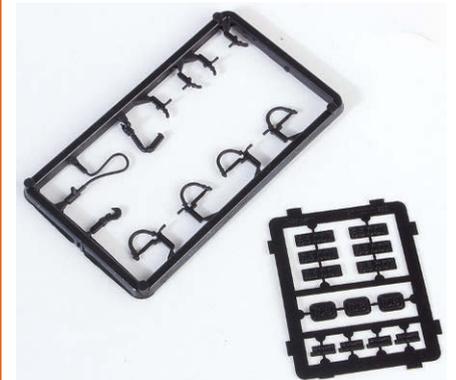
Auspacken!



Transportsicher verpackt gelangt Rocos 85 007 zu den Kunden; in der Sound- und Dampfvariante wird sogar gleich eine Ampulle Dampfdestillat mitgeliefert



Mit Kunststoff-Halteklammern wird die gut proportionierte Tenderlok sicher auf dem Präsentationsgleisstück fixiert



In gewohnter Weise legt Roco neben Zurüstteilen für die Pufferbohle (oben) auch lackierte Messingätzschilder bei (rechts)

Frank Zarges

Sounddecoder finden sich in einem Tütchen die obligatorischen Zurüstteile für die Pufferbohle, Tauschkupplungen sowie die Kolbenstangenschutzrohre. Wer mag, kann seine Lok mit den beiliegenden Messingätzschildern weiter verfeinern. Damit der Käufer sofort in den Genuss des vollen Betriebsprogramms gelangt, liegen zudem ein kleines Fläschchen mit Dampfdestillat und eine Dosierpipette bei.

Um es gleich vorwegzunehmen: Das Modell der 85 007 gehört zur absoluten Spitzenklasse aktueller Modelldampfloks und bezeugt eindrucksvoll, was heute formenbautechnisch bei einem Großserienmodell machbar ist. Das kraft-

strotzende Erscheinungsbild der Vorbildmaschine in ihrem letzten Betriebszustand ist im Maßstab 1:87 perfekt getroffen. Freistehende Rohre und Leitungen, diverse Handräder und feindetaillierte Pumpen am Kessel stellen das Können der Roco-Konstrukteure unter Beweis, ebenso das filigrane

» Ohne Übertreibung ist die neue Roco-HO-Tenderlok ein Meisterstück in puncto Fahr-eigenschaften, Qualmen und Soundqualität

Gestänge, die zierlichen Kuppelstangen und die Speichenräder. Wie das Vorbild erlaubt auch das HO-Modell freie Durchblicke zwischen Kessel und Rahmen sowie beim Fahrwerk.

Der Antrieb sitzt hinten im Bereich des Stehkesels. Den Decoder hat Roco im unteren Bereich des Führerhauses untergebracht. Dadurch bleibt auch hier der freie Durchblick gewahrt, lediglich beim Blick von schräg oben erkennt man die Abdeckplatte. Absolut überzeugend gelungen ist die gestochen scharfe und vollständige Bedruckung, die die 85 007 als Lok der späten Epoche III in der Bundesbahn-Direktion Wuppertal ausweist.

Auch in puncto Lackierung leistet sich Roco bei diesem Modell keinen Fehlgriff: Seidenmatt in den korrekten Schwarz- und Rottönen ausgeführt, gibt es so gut wie keine farblichen Unterschiede zwischen den lackierten und nicht-



Die Tenderlokkfront überzeugt durch viele feine Details und freistehende Leitungen

Fahrwertetabelle	85 007 Roco H0
Langsamfahrverhalten	
v _{min} analog	2 km/h bei 8 V/170 mA
v _{min} digital	1 km/h bei FS 1
Streckenfahrverhalten	
v _{Vorbild} analog	80 km/h bei 11 V/186 mA
v _{Vorbild} digital	80 km/h bei FS 126
v _{max} analog	98 km/h bei 12 V/190 mA
v _{max} digital	86 km/h bei FS 128
Auslauf aus v _{max} analog	60 mm
Auslauf aus v _{max} digital	90 mm

lackierten Bereichen. Ebenso sauber und trennscharf aufgebracht sind die weißen Ringe des Pufferteller-Warnanstrichs.

Fabelhafter Fahrkünstler

Auch im Anlageneinsatz stellt 85 007 ihre Qualitäten eindrucksvoll zur Schau – sowohl im digitalen wie im analogen Betrieb. Fahrwerk und Wasserkästen samt unterem Teil des Kohlenkastens bestehen aus Zinkdruckguss, was für ein relativ hohes Gesamtgewicht von 406 Gramm und eine gute Zugkraft sorgt. Der mit einer Schwungmasse ausgestattete, schräggenutete Motor treibt über ein Schnecke/Stirnrad-Getriebe den vierten, mit Haftreifen versehenen Kuppelradsatz an. Die Stromabnahme erfolgt über kleine Kontaktbleche von oben auf den Spurkränzen.

Seidenweich und akustisch kaum wahrnehmbar setzt sich die Lok digital gesteuert in Bewegung; die Langsamfahreigenschaften und das Ansprechverhalten auf die Befehle der Digitalzentrale vermögen zu begeistern. Im Analogbetrieb fallen die Werte kaum schlechter aus: Nach leichtem Herabregeln hält die Lok auch hier – saubere Gleise vorausgesetzt – ruckfrei ihr Minimaltempo von knapp über zwei km/h. Die Höchstgeschwindigkeit im Digitalbetrieb liegt bei höchster Fahrstufe mit 86 km/h nur knapp über dem Vorbildwert, im Analogbetrieb etwas darüber. Bei Verzicht auf die Kolbenstangenschutzrohre lassen sich Gleisradien bis hinab zu R2 befahren.

Ein Extralob verdient bei der getesteten 85er-Sound-Variante nicht nur der exzellente Klang an sich mit seinem sattem Hall, sondern auch der dynamische Dampfausstoß, der synchron zum Sound und zur Geschwindigkeit gesteuert wird. Hier hat Roco gegenüber der vor mehreren Jahren ausgelieferten Baureihe 10 nochmals eine Schippe draufgelegt und einen sehr effizient arbeitenden Rauchgenerator samt leisem Gebläsemotor und kleinem Ventilator zum Einsatz gebracht. Das ist Sound- und Dampfgenuss pur – Loks in größeren Maßstäben können das kaum besser! Die 130 Euro Mehrkosten gegenüber der Basisausführung mit digitaler PluX22-Schnittstelle (72270/379 Euro) sind hierfür absolut gerechtfertigt.

Etwas diffizile Zugänglichkeit

Roco empfiehlt, die Lok nach 30 Betriebsstunden zu warten. Um an Zahnräder und Schnecke des Getriebes zu gelangen, muss das Modell gemäß

Innenleben



Das Innere der Roco-Lok nach Abnahme von Führerhaus und Kessel: vorn rot lackiert der Dampfgenerator mit Destillat-Reservoir, dahinter der Ballastblock, unter dem sich der Motor verbirgt, und im Führerhaus der Sounddecoder



Auch wenn der Decoder Führerhaus und Kohlenkasten füllt, konnte der Stehkessel detailliert werden

Interview

Auf ein Wort, Herr Reindl!

eisenbahn magazin/Peter Wieland: Die 85er wurde 2012 angekündigt, dann aufgrund mangelnder Bestellungen zurückgestellt und schließlich doch wieder als Produktidee hervorgeholt. Was waren die Gründe für diesen Zickzackkurs?

Reinhard Reindl: Sie haben vollkommen Recht: Zwischen der ersten Ankündigung und schlussendlich der Auslieferung sind fünf Jahre ins Land gegangen. Grundsätzlich hat die Baureihe 85 schon weitaus länger in unserem Ideenpool geschlummert. Leider war anfänglich die Resonanz auf unsere allererste Ankündigung dieser Dampflokomotive eher bescheiden. In weiterer Folge hat sich dieses Projekt technisch als doch umfangreicher dargestellt als ursprünglich erwartet. Wir wollten unbedingt das System des dynamischen Dampfes in diesem Modell unterbringen und gleichzeitig aber ein voll funktionsfähiges Modell mit ausreichender Zugkraft entwickeln. Das kostete Zeit.

em: Unser Tenderlok-Test offenbart, dass ihre Techniker alles gegeben haben, um dem E-Kuppler gemäß seiner Statur einen kräftigen Digital-sound zu verpassen. Wie war das möglich, an welchem Objekt konnten sie die Geräuschkulisse aufnehmen?

Reindl: Die vielen Erfahrungen, die wir zwischenzeitlich mit Soundkomponenten gesammelt haben, fanden natürlich in der Entwicklung der 85er ihren Niederschlag. Insbesondere der große, optimierte Reso-



Werk

Parallel zur Auslieferung der HO-Tenderlok der Baureihe 85 konfrontieren wir den Roco-Produkt-Manager Reinhard Reindl mit einigen Fragen zum formneuen Modell

nanzkörper und die beiden Lautsprecher führen zu einem besonderen Sounderlebnis. Die Erstellung der Sounddateien war mit vielen Schwierigkeiten verbunden, da wir vergleichbare Bauteile an noch existierenden Dampflokomotiven aufnehmen und kombinieren mussten. Hier wie auch bei der Vorbildrecherche haben uns einige Freunde des Hauses und Berater hilfreich zur Seite gestanden.

em: Sie haben mit der Höllentalbahn-Anlage Anfang des Jahres parallel zur Ankündigung der Baureihe 85 für Aufsehen gesorgt. Weshalb kommt nun ihr erstes Modell im Betriebszustand des Bw Wuppertal-Vohwinkel, und wann folgt die Schwarzwälderin?



Der Wuppertaler Maschine 85 007 wird im kommenden Jahr ein authentisches HO-Modell folgen, das dann für jene Schwarzwaldbahn-Anlage passend ist, die Roco Anfang des Jahres während der Messen in Nürnberg und Dortmund zeigte

Markus Tiedtke/Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Reindl: Die Dampflokomotive der Baureihe 85 ist in der Erinnerung der Eisenbahnfreunde eine klassische Höllentalbahn-Lokomotive. Daher haben wir uns für eine Höllentalbahn-Anlage als Präsentationsbasis unserer Tenderlok-Neuheit entschieden.

Warum wir in der ersten Ausführung nun die 85 007 im letzten Betriebszustand aus Wuppertaler Zeit ausgeführt haben, hat insbesondere den Grund in einer Optimierung des Werkzeugaufbaus und einer optimierten Betriebsnummernzuordnung. Auf alle Fälle wird es im nächsten Jahr eine absolut typische Ausführung des Modells für den Schwarzwald-Einsatz geben – versprochen!

der Betriebsanleitung teildemontiert werden. Hierfür sind zunächst vorsichtig die vier Griffstangen am Führerhaus auszuhängen und herauszuziehen. Am einfachsten gelingt das, wenn man unter Zuhilfenahme einer kleinen Pinzette mit der jeweils untersten Befestigung beginnt. Danach können das Führerhaus abgehoben und bei der Digitalversion der Stecker für die Führerstandbeleuchtung herausgezogen werden. Nach Lösen einer im hinteren Dom versteckten Schraube lässt sich auch der Kessel abheben und das Getriebe erreichen.

Das ist sicherlich nicht jedermanns Sache, doch mit etwas Gefühl ist das auch von weniger erfahrenen Modellbahnern zu bewerkstelligen. Die anderen Schmierstellen an den Achsen sind ohne Demontage erreichbar, ebenso die nach gewisser Zeit und bei unsauberen Schienen vorsichtig mit einem Glashaarpinsel zu reinigenden Radstromkontakte.

Genussmodell für Sound-Freaks

Im Fazit betrachtet, ist Roco insbesondere mit der Sound- und Dampfzuführung der 85er ein großer Wurf gelungen. Detaillierung und Filigranität bewegen sich bei vollster Betriebstauglichkeit nahezu auf Kleinserienniveau. Sound und dynamischer Dampfstoß sind ein echter Genuss. Gerade im vorbildgerecht langsamen Nachschiebe- oder Vorspanndienst auf Modellbahn-Rampen lassen sich diese Features in reinster Form erleben. *Oliver Strüber*

Der Decoder im Fußraum des Führerhauses wird durch eine Abdeckplatte geschützt, die aber kaum auffällt

Mehrfarbig aufgedrucktes Herstellerschild auf den Zylindern, eine fein detailierte Steuerung und der im sichtbaren Bereich nachgebildete dritte Zylinder zeugen vom Können der Roco-Konstrukteure



Oliver Strüber (5)



Die Beförderung von Eilzügen gehörte in den 1930er-Jahren zum Betriebsprogramm der Baureihe 85. Bei Hirschsprung beginnt der steilste Rampenabschnitt, den 85 005 mit dem aus drei Wagen bestehenden E 387 am 23. Juni 1934 noch erklimmen musste

■ Baureihe 85: Schwerste Tenderlok des DRG-Einheitslok-Programms

Drei Zylinder für das Höllental

Nur zehn Maschinen umfasste die Baureihe 85, doch waren die bulligen Tenderloks mehrere Jahrzehnte hindurch für den Betriebsdienst unverzichtbar – für die DRG und auch für die Bundesbahn. Ihre Stammstrecke war die Höllentalbahn im Schwarzwald, ein Exemplar verschlug es spät noch nach Wuppertal

Die Überwindung der steilen Schwarzwaldhänge und -täler mit einer Eisenbahn erforderte oftmals besondere Anstrengungen – zunächst bautechnisch, später auch betrieblich. Im Falle der 1887 eröffneten Strecke durch das Höllental von Freiburg über Kirchtal und Hinterzarten nach Titisee und Neustadt fiel die Steigung im Abschnitt zwischen Hirschsprung und Hinterzarten so steil aus, dass sie von damaligen Dampflokomotiven nur mittels einer Zahnstange überwunden werden konnte. Für die bis zu 55 Promille geneigte Rampe wurde sie nach dem verbesserten System Riggenbach ausgeführt. Mit der Fortsetzung der Höllentalbahn von Neustadt bis Donaueschingen (1901) und dem Bau der Dreiseisenbahn von Titisee nach Seebrugg (1926) stiegen die Verkehrsleistungen rapide an, zumal nun auch zusätzliche Sonderzüge für Ausflügler,

Wintersportler und Urlauber gefahren werden mussten. Hierfür erwies sich die zwar bewährte, jedoch nur geringe Geschwindigkeiten zulassende Zahnstange als arges betriebliches Hindernis.

Starke Lok statt Zahnstange

Die Überlegungen der Deutschen Reichsbahn tendierten daher Mitte der 1920er-Jahre zu Modernisierung und Rationalisierung der hohen Betriebs- und Personalkosten verursachenden Höllentalbahn. Hierzu bot sich nur die Umstellung auf reinen Adhäsionsbetrieb an. Um diesen zu ermöglichen, begannen ab 1925 verschiedene Bauarbeiten, die unter anderem den Ersatz des alten Ravenna-Viadukts durch eine neue, belastbare Brücke (eröffnet Ende 1927), die Verstärkung der übrigen Brücken sowie den Ausbau der gesamten Strecke für eine Achslast von 20 Tonnen umfass-

ten. Außerdem wurde der Güterverkehr auf dem steilsten Streckenabschnitt zwischen Hirschsprung und Hinterzarten 1925 eingestellt.

Parallel dazu plante die DRG den künftigen Lok-einsatz auf der Strecke: Schon in ihrem ersten Typisierungsplan von 1923 hatte sie eine schwere Güterzugtenderlokomotive mit der Achsfolge 1'E1' vorgesehen. Aufgrund der guten Bewährung und Weiterbeschaffung der preußischen T 20 (Baureihe 95^o) war es jedoch nicht zu einer Bauausführung gekommen. Um den nun entstandenen Bedarf zu decken, wurden die ursprünglichen Pläne zu einer solchen Lok mit Drillingstriebwerk und 20 Tonnen Achsfahrmasse unter Einbeziehung der bisherigen Betriebsergebnisse mit den bereits zur Ausführung gelangten Einheitsloks überarbeitet. Gefordert war neben einer hohen Zug- respektive Schiebekraft für die Steilrampe eine ausreichend hohe Endgeschwindigkeit für die flacher geneigten Abschnitte der seit 1901 als Hauptstrecke klassifizierten Höllentalbahn.

Grundlage der Konstruktion bildeten in Bezug auf Triebwerk und Achsanordnung die ersten Baupläne der schweren Güterzuglok-Baureihe 44. Statt des anfangs noch geplanten, in Beschaffung und Betrieb günstigeren Zweizylinder-Triebwerks der Baureihe 43 gab man für die neuen Tenderloks doch der Drillingsanordnung den Vorzug. Die Ausführung des Kessels entsprach weitgehend dem der 2'C2' h2-Personenzug-Tenderlok der Baureihe 62, lediglich die Rauchkammer wurde verlängert. Zur Unterbringung der Wasservorräte wurden seitliche Wasserkästen und ein größerer Behälter unterhalb des Kohlenkastens vorgesehen. Die Lauf-

radsätze waren mit den jeweils benachbarten Kupelradsätzen zu Krauss-Helmholtz-Gestellen verbunden, was gleich hohe Geschwindigkeiten bei Vor- und Rückwärtsfahrt ermöglichte. Erstmals kam bei der 85er die neue Verbund-Speisepumpe der Bauart Knorr-Tolkien zum Einsatz; etwas später erhielten Deutschlands längste, schwerste und leistungsfähigste Einrahmen-Tenderloks auch noch die doppelte Westinghouse-Bremse.

Bulliger Drilling im Einsatz

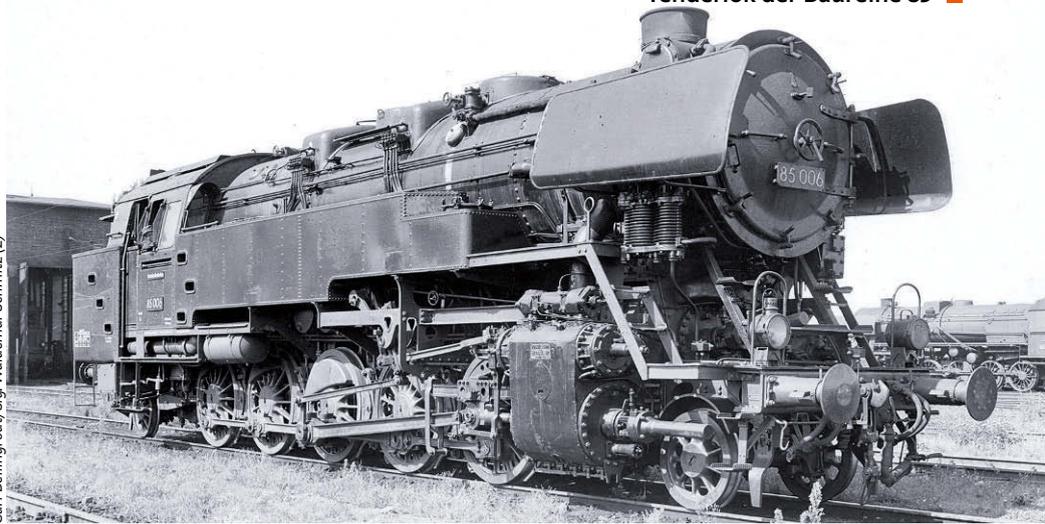
Insgesamt zehn Lokomotiven der neuen Baureihe 85 gab die DRG 1931 bei Henschel in Kassel in Auftrag. 1932/33 wurden sie mit den Fabriknummern 22.110 bis 22.116 sowie 22.142 bis 22.144 an die Reichsbahn abgeliefert. Beheimatet waren 85 001 bis 010 zunächst in der Außenstelle des Bw Villingen beim Lokbahnhof Neustadt. Von dort aus wurden sie auf der Schwarzwaldbahn zwischen Villingen und Donaueschingen, auf der Höllentalbahn und der Dreiseenbahn ausgiebig getestet. Nachdem mit ihnen die im reinen Reibungsbetrieb erreichbaren Fahrzeiten auf der Höllentalbahn ermittelt worden waren, wurden sie am 1. Oktober 1933 zum Bw Freiburg P umstationiert.

Mit der Umstellung vom Zahnrad- auf den Reibungsbetrieb übernahmen die neuen 85er ab dem 8. Oktober 1933 auf der Höllentalbahn von Freiburg bis Neustadt und der in Titisee abzweigenden Dreiseenbahn nach Seeburg fast alle Zugleistungen. Damit verdrängten sie die bislang hier eingesetzten Dampfloks der Baureihe 75¹⁻³ (badische VI b) fast vollständig aus diesen Diensten; die komplett verzichtbar gewordenen Zahnradloks der Baureihe 97² (badische IX b) wurden ausgemustert. Seltener kamen die Kraftpakete auch zwischen Neustadt und Donaueschingen zum Einsatz. Gemäß DRG-Steilstreckenvorschrift fuhren die neuen Tenderloks grundsätzlich mit der Rauchkammer voran bergauf und rückwärts bergab.

Der Wegfall der Betriebshalte in Hirschsprung und Hinterzarten zum An- und Abkuppeln der Zahnradloks brachte der Strecke enorme Fahrzeitverkürzungen: Statt bislang rund 120 (bergauf) und 100 Minuten (bergab) benötigten die Züge mit den neuen Tenderloks nur noch knapp über 70 bzw. 60

» Da die Elloks des 50-Hertz-Versuchsbetriebes nicht ausreichten, blieb die Dampftraktion im Höllental lange Zeit erhalten

Minuten zwischen Freiburg und Neustadt. Bis zu 180 Tonnen schwere Zehn-Wagen-Züge konnten die 85er mit immerhin bis zu 23 km/h über den steilsten Streckenabschnitt befördern. Zwischen Freiburg und Himmelreich sowie zwischen Hinterzarten und Neustadt konnten sie dann aber sowohl vorwärts wie rückwärts ihre Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h voll ausfahren. Mit Einführung des Reibungsbetriebes einher gingen auch weitere Verbesserungen an der Streckenführung. Dazu ge-



Carl Beilingrodt/Slg. Waldemar Schmitz (2)

Zwischen 1933 und 1960 waren die 85er beim Bw Freiburg P stationiert. Am 14. August 1952 stand 85 006 vor dem dortigen Rechteckschuppen; wie ihre Schwestern hat sie kurz zuvor Witte-Windleitbleche erhalten

Geballte Kraft von 4.500 PS: Während des Zweiten Weltkriegs wurde der E 383 Colmar – Freiburg – Ulm über die Höllentalbahn geführt. Zu seiner Beförderung benötigte die Zuglok der Baureihe 85 die Unterstützung von je einer weiteren 85 als Vorspann- bzw. Schiebelok



Werner Hubert/Slg. Waldemar Schmitz

hörten die kreuzungsfreie Ausfädelung der Strecke aus der Rheintalbahn in Freiburg und die Neutrassierung der Strecke von dort bis zum verlegten Bahnhof Freiburg-Wiehre samt des Baues zweier neuer Tunnel. Eröffnet wurde der neue, doppelgleisige Streckenabschnitt Freiburg Hbf – Freiburg-Wiehre aber erst am 8. November 1934.

Dampf trotz Elektrifizierung

In der Zwischenzeit war seitens der Reichsbahn auch die Entscheidung zur Elektrifizierung der Höllentalbahn gefallen. Abweichend zum sonst üblichen Stromsystem von 16 2/3 Hertz wollte man damals Erfahrungen mit dem Betrieb einer Strecke direkt aus dem Landesnetz mit seiner Frequenz von 50-Hertz-Wechselspannung sammeln. Hierfür boten sich die betrieblich anspruchsvolle Höllental- sowie die Dreiseenbahn als Haupt- und Nebenbahn mit ihren teils schwachen, teils starken Steigungen und den oft harten Witterungsbedingungen an. Der am 18. Juni 1936 mit vier Probeloks der Baureihe E 244 aufgenommene elektrische Versuchsbetrieb vermochte die mittlerweile bewährten 85er jedoch nicht von ihrer Stammstrecke zu verdrängen. Aufgrund der geringen Zahl der elektrischen Probeloks blieben sie im Zug- und Schiebedienst unabkömm-

lich, oft auch gemeinsam mit den neuen Elloks. Einzelne Leistungen erbrachten sie ab jetzt jedoch auch vor Güterzügen auf der badischen Hauptbahn zwischen Freiburg und Offenburg.

Anlässlich der ab 1936 alljährlich im September stattfindenden Reichsparteitage in Nürnberg wurden zudem jeweils drei Loks samt ihrer Lokführer zur Geislinger Steige abkommandiert, um die dortigen 95er beim Nachschieben der aus dem Raum Nürnberg dorthin umgeleiteten schweren Durchgangsgüterzüge zu unterstützen. Da der 50-Hertz-Betrieb von Anfang an als reiner Versuchsbetrieb geplant war, unterblieb die Nachbeschaffung weiterer Elloks und damit die Ablösung der schweren Tenderloks. Zusammen mit der für die frühen 1940er-Jahre geplanten Elektrifizierung der Rheintalstrecke sollte auch die Versuchsstrecke auf das normale Stromsystem umgestellt werden – der Zweite Weltkrieg verhinderte beides. Aus dem Probetrieb wurde eine noch viele Jahre fortgeführte Betriebsbesonderheit.

Weiterhin unverzichtbar

Der Kriegsverlauf zeigte zudem Auswirkungen auf die Einsätze der 85er: Durch verschiedene Umleiterzüge und zusätzlich eingelegte Sonderleistun-



Besonders schwere Züge bedurften auf der Steilrampe Erkrath – Hochdahl der Nachschiebekraft zweier Dampfloks. Am 22. Juli 1960 mühten sich die beiden Tenderlokomotiven 85 007 und 94 1646 gemeinsam, den E 347 bergwärts zu bringen

Carl Bellingrodt/Sig. Waldemar Schmitz

Hans Schmidt/Sig. Oliver Strilber



Nach ihrer langen, schweren Dienstzeit auf den Steilrampen im Schwarzwald wurde 85 007 im Mai 1960 nach Wuppertal-Vohwinkel umstationiert. Am 12. September 1960 konnte sie in ihrem neuen Heimat-Bahnbetriebswerk fotografiert werden

gen wurden die schweren Tenderloks noch stärker als bislang im Zug- und Nachschiebedienst gefordert. Gegen Kriegsende häuften sich die alliierten Angriffe auf die Strecke. Durch Tieffliegerbeschuss wurde 85 004 in Freiburg-Littenweiler so schwer beschädigt, dass sie ausgemustert werden musste.

Ihre vor der näherrückenden Front in Sicherheit gebrachten Schwestern befanden sich bei Kriegsende mit Ausnahme der in Neustadt verbliebenen 85 001 in Geislingen, Pforzheim und Waldshut. Noch 1945 kehrten sie nach Freiburg zurück. Auf ihre Stammstrecke konnten sie jedoch erst ab 1946 zurückkehren, nachdem die von der Wehrmacht bei ihrem Rückzug gesprengten Tunnel und Brücken wieder befahrbar gemacht worden waren. Bis zum Wiederaufbau der Ravennabrücke zum Jahresende 1947 war der Betrieb zweigeteilt: Mit dem Zug ging es nur von Freiburg bis Höllsteig und von Hinterzarten nach Neustadt.

Bald normalisierte sich der Betrieb wieder – die Fahrgastzahlen stiegen an und machten die Nachbeschaffung einer weiteren Ellok und des ebenfalls für das 50-Hertz-System ausgelegten Trieb-

wagens ET 255 01 erforderlich. Ein Teil der Personenzüge wurde aber weiterhin von den verbliebenen 85ern die Rampe hinauf- oder hinunterbefördert. Ab den frühen 1950er-Jahren rollten auch wieder Turnus-Sonderzüge des Touristikverkehrs durch das Höllental, wie gewohnt meist mit Schieberunterstützung einer 85er.

» Landesweite Bekanntheit erfuhr die 85er nicht zuletzt wegen ihrer Schiebedienste auf Steilrampen

Mit der Elektrifizierung der Rheintalstrecke stießen ab Juni 1955 im Bahnhof Freiburg zwei Stromsysteme aufeinander, was den dortigen Betriebsablauf kompliziert machte. Die Aufgabe und Umstellung des 50-Hertz-Betriebes im Höllental auf das reguläre DB-Stromsystem war nur noch eine Frage der Zeit. Dementsprechend wurde den 85ern auch keine Hauptuntersuchung mehr genehmigt. Die Maschinen 85 008 und 010 schieden schon 1958/59 aus dem Bestand der DB aus. Doch sollte

es noch bis zum 20. Mai 1960 dauern, bis die Bundesbahn die Umstellung des Stromsystems vollzog und Elloks der Baureihen E 44 und E 40 mit nachgerüsteter elektrischer Widerstandsbremse den gesamten Betrieb zwischen Freiburg und Neustadt/Seeburg übernahmen. Neben den E 244 und dem ET 255 waren damit auch die noch im Betriebsbestand befindlichen 85er in ihrer alten Heimat überflüssig geworden. Mit Ausnahme von 85 007 und der 85 006, die noch bis Ende Juni 1960 als Betriebsreserve in Hirschsprung vorgehalten wurden, wurden alle Loks z-gestellt. Eine weitere Verwendung zerschlug sich. Zum 29. Mai 1961 wurden die Loks ausgemustert und größtenteils kurz darauf verschrottet. Lediglich 85 002 und 009 durften noch ein paar Jahre als Heizloks im Ausbesserungswerk Karlsruhe Dienst verrichten.

Von der Hölle an die Düssel

Etwas zur gleichen Zeit bestand bei der Bundesbahn-Direktion Wuppertal Knappheit an schweren Dampflokomotiven für den Schiebedienst auf der mit 33 Promille geneigten Steilrampe Erkrath – Hochdahl an der Strecke Düsseldorf – Wuppertal-Elberfeld, deren Elektrifizierung erst für die kommenden Jahre geplant war. Ein wie für die 85er geschaffenes neues Einsatzgebiet – was lag also näher, als zunächst einmal eine der schweren Tenderloks aus dem Schwarzwald dorthin zu beordern? Die Wahl fiel auf 85 007, die am 20. Juni 1960 die weite Reise zu ihrem neuen Heimat-Bw Wuppertal-Vohwinkel antrat. Dort erhielt sie die für den Nachschiebebetrieb auf dieser Strecke typische Keller'sche Kupplung, die ein Abkuppeln während der Fahrt ermöglichte. Für die weiteren Maschinen hatte man sich zunächst ebenfalls noch die Option zur Umbeheimatung offengehalten – es blieb letztlich bei der einen Lok. Fortan war 85 007 im Schiebe- und Vorspanndienst zwischen Erkrath und Hochdahl im Einsatz, wieder Rauchkammer voraus. Besonders schwere Züge

Textfortsetzung auf Seite 23

wurden auch im Doppelpack zusammen mit einer 94⁵⁻¹⁷ (preußische T 16') oder einer 44er nachgeschoben oder sogar mit gleich vier Lokomotiven (Vorspann- und Zuglok, zwei Nachschiebeloks) über den Berg gebracht.

Allerdings konnte sich das Wuppertaler Personal mit der für sie fremden Maschine nie so recht anfreunden. Die 85er avancierte damit trotz ihrer unbestrittenen Qualitäten zu einem eher ungeliebten Findelkind. Am 14. Juni 1961 endeten die Fristen der 85 007, eine erneute Hauptuntersuchung wurde seitens der BD Wuppertal nicht beantragt. Noch am selben Tag wurde sie zum Bw Bestwig umbeheimatet und dort z-gestellt. Zum Einsatz kam sie dort nicht mehr, dafür wurde sie noch einmal anlässlich des BDEF-Verbandstages Anfang Oktober 1961 im Bw Hagen-Eckesey ausgestellt. Mangels anderer Verwendungsoptionen musterte die DB sie schließlich am 4. Dezember 1961 aus. Bis zum Frühjahr 1963 nutzte man sie in Bestwig noch als Heizlok und verbrachte sie anschließend ins frühere Bahnbetriebswerk Warburg, wo sie im Schuppen untergestellt wurde.

Zurück in den Süden

Für die mittlerweile einzig erhaltene 85 – ihre Schwesterloks waren inzwischen allesamt verschrottet worden – fand sich jedoch keine weitere Aufgabe. So bot sie die Bundesbahn als Denkmallok an. Nach einer optischen Aufarbeitung im AW Offenburg wurde sie am 6. Oktober 1966 vor der Fachhochschule in Konstanz aufgestellt. Dort setzten ihr jedoch in den folgenden Jahren die Witterung und spielende Kinder reichlich zu. Da die Fachhochschule die laufende Pflege der Lok nicht mehr gewährleisten konnte, wurde 1977 der Leihvertrag mit der DB gelöst. Ihr Interesse an der Aufstellung der 85 007 bekundeten nun die Städte Singen und Kempten, den Zuschlag bekam jedoch dank der tatkräftigen Unterstützung durch die dortigen Eisenbahner die Stadt Freiburg.

Zum Schrottpreis wurde die Lok von der DB erworben und Anfang Mai 1979 per Tieflader und auf Schienen in ihre alte Heimat zurückgebracht. Von den Mitarbeitern des Freiburger „Kameradschaftswerks Lokpersonal“ wurde sie in den folgenden drei Jahren äußerlich wieder aufgearbeitet

Blick ins Ausland

85-Nachbau für die Türkei

Die gute Bewährung der Reichsbahn-Baureihe 85 im Schwarzwald führte zu vielfacher Anerkennung in Fachkreisen; doch unterblieben zunächst weitere Aufträge. 1951 benötigte die Türkische Staatsbahn (TCDD) für ihre Steilrampe Bilecik – Karaköy, gelegen an der wichtigen Hauptstrecke von Istanbul nach Ankara, leistungsfähige neue Lokomotiven für den Schiebedienst. Die Wahl fiel auf die bewährte und immer noch zeitgemäße Baureihe 85, von der 1951/52 von Henschel und Jung vier nur leicht überarbeitete Loks (größerer Kessel, kleinere Zylinder, vorderer Kuhfänger) als Reihe 57.01 bis 04 an den Bosphorus geliefert wurden. Sie kamen dort bis 1972 zum Einsatz und verdingten sich danach noch bis Ende der 1970er-Jahre im Rangierdienst. Die Tenderlokomotive 57.01 wird heute im Eisenbahnmuseum Camlik erhalten. OS



Sig. Oliver Strüber

Mit großen Werbeanzeigen in Fachzeitschriften versuchte Henschel, weitere Interessenten für die Reichsbahn-Baureihe 85 zu finden – zunächst erfolglos, bis die Türkei eine Bestellung aufgab



Rolf Hermkes

85 007, das konkrete Vorbild des neuen Roco-Modells, steht heute witterungsgeschützt als gut gepflegte Denkmallokomotive im Außengelände des ehemaligen Bw Freiburg

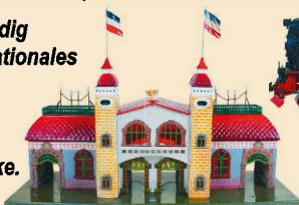
und am 9. September 1982 feierlich an die Stadt übergeben. Auf diversen Veranstaltungen wurde 85 007 – zunächst noch im Reichsbahn-Zustand ohne Windleitbleche – bei verschiedenen Gelegenheiten in und um Freiburg präsentiert. Auf Initiative der Ulmer Eisenbahnfreunde erhielt sie

1985 neu angefertigte Windleitbleche. Seither präsentiert sie sich wieder im letzten Betriebszustand. Mittlerweile hat sie im Freigelände des Bw Freiburg einen neuen Standplatz als Denkmallok unter einer hölzernen Dachkonstruktion gefunden. Oliver Strüber

118. Wormser Spielzeug-Auktion am 31.8./1.+2.9.2017

In unserer 118. Wormser Spielzeug-Auktion werden über 3.500 Positionen antiquarisches Spielzeug an ein internationales Publikum versteigert, dabei ein reichhaltiges Angebot an Eisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten und von allen namhaften Herstellern.

Wir suchen ständig für unser internationales Publikum ganze Sammlungen, Nachlässe und gute Einzelstücke.



Wormser Auktionshaus Lösch®
Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH

67551 Worms • Weinbrennerstr. 20 • Tel. 0049-(0)6247 90 46-0 • Fax 90 46-29 • Email: info@wormser-auktionshaus.de

Auktionen seit 1985: • 32 Jahre Wormser Spielzeug-Auktionen • 32 Jahre Erfahrung und Kompetenz • tausende zufriedene Stammkunden

Weitere Infos sowie das aktuelle Katalogangebot gibt's auch im Internet: www.auktionshaus-loesch.de und bei www.lot-tissimo.de



■ Baureihe 85: Übersicht der Modell-Nachbildungen

1'E1'-Vielfalt in allen Maßstäben

Lange Zeit machten die Modellbahnhersteller einen großen Bogen um die Baureihe 85. Die inzwischen recht große Modellauswahl beweist aber, dass die kräftige Tenderlok trotz überschaubarer Anzahl und regionaler Konzentrierung beim Vorbild zahlreiche (Modell-)Eisenbahnfreunde begeistert

Im Laufe der Jahre besannen sich die Modellbahnhersteller der verschiedenen Nenngrößen und widmeten auch der Baureihe 85 ihre Aufmerksamkeit. Gerade die Betriebsnummer 85 007 war bei den Herstellern immer schon beliebt. Anlässlich der Auslieferung der ersten Serienmaschinen von Rocos HO-Modell lohnt also ein Rückblick in die Modellbahngeschichte durchaus.

Rokal-TT-Modell als Pionier

Nicht etwa in der schon damals weit verbreiteten Modellbahngröße HO, sondern in TT erschien 1964 das erste Modell der Baureihe 85. Verantwortlich dafür zeichnete die Firma Rokal (Robert Kahrmann, Lobberich) – damals der einzige Hersteller in der damaligen Bundesrepublik, der in Großserie Modellbahnen im Maßstab 1:120 produzierte. Noch im Laufe des Jahres 1964 kam die

vielbestaunte Messeneuheit zum Preis von 56 D-Mark auf den Markt. Ausgestattet war die mit einem schweren Metallaufbau auf einem Metallfahrwerk aufwartende Maschine mit dem Rokal-Einheitsmotor und einem Zahnradgetriebe; für die Stromabnahme sorgten Federn am Rahmen. Das immerhin 355 Gramm schwere Modell war als 85 006 der DB beschriftet und zeigte sich in der Ausführung ohne Witte-Windleitbleche. Unter der Artikelnummer 01028 war diese Ausführung bis einschließlich des Katalogjahres 1967 lieferbar, danach folgte unter der neuen sechsstelligen Nummer 501028 ab 1968 für zwei Jahre noch eine ansonsten identische Version, bei der jedoch auf die Versilberung der Kesselringe verzichtet wurde. Nach dem Ausscheiden des 85er-Modells aus dem Katalogprogramm und dem wenige Jahre darauf folgenden Ende der west-

In den zurückliegenden Jahrzehnten erschienen Modelle der Baureihe 85 in nahezu allen Nenngrößen und jeweils auf dem aktuellen Stand der Technik; hier die „Erstlinge“ von Minitrix (N), Rokal (TT) und Märklin (HO) im direkten Größenvergleich

Modell-Übersicht zur Baureihe 85

Nenngröße	Hersteller
Z	Märklin, Westmodel
N	Minitrix
TT	Rokal
HO	M+F, Märklin/Trix, Möller, Roco, Weinert
O	Fulgurex, Schönlaue
1	KM1, Schönlaue

deutschen TT-Fertigung wurde es zunächst einmal wieder ruhig um diese Baureihe im Modell.

Schwerer Drilling im Maßstab 1:160

1978 durften sich erstmals N-Bahner an einer Nachbildung dieser Baureihe im Maßstab 1:160 erfreuen, als Minitrix sein Modell der 85 007 als DB-Maschine vorstellte. Die 102 Millimeter messende Miniatur basierte in ihren Grundzügen auf dem abgewandelten Fahrwerk der bereits seit längerer Zeit im Sortiment befindlichen Dampflok-Baureihe 52. Der bullig-kraftvolle Auftritt der Tenderlok wurde gut getroffen, das stimmige Modell fand rasch Freunde. Nicht unverdient wurde die aus 238 Einzelteilen bestehende Dampflok daher von den *em*-Lesern 1978 zum „Modell des Jahres“ gekürt. Auf die erste Version als Epoche-III-Lok mit Witte-Windleitblechen und Zweilicht-Spitzen-

signal (Artikelnummer 51205300, ab 1986 dann 12053) ließ Minitrix aber erst 1987 die DRG-Version 85 004 ohne Windleitbleche folgen (12149), die bis 1998 erhältlich war. Als Nachfolgerin der bis 1996 angebotenen DB-Lok folgte 2000 eine verbesserte Version als 85 005 (12717), ebenfalls für die Epoche III und mit zeitgemäßem Selectrix-Decoder, guter Optik mit filigranerer Steuerung und sauberer Bedruckung. Sie wurde bis einschließlich des Katalogjahres 2003/04 angeboten. Als einmalige MHI-Serie war 2001 zudem die DRG-Zugpackung „Urlaub im Schwarzwald“ (11455) mit der nur in dieser Packung erhältlichen 85 001 und vier Reisezugwagen erhältlich.

H0-Debüt als M+F-Umbausatz

Jahrelang hatten H0-Modellbahner neidvoll auf die TT- und N-Modelle der Baureihe 85 schauen müssen, blieb ihnen doch eine solche Tenderlok als Großserienmodell verwehrt. Wer jedoch nicht auf ein 1:87-Großserienmodell warten wollte, konnte ab 1975 auf einen Umbausatz von Merker+Fischer (027) zurückgreifen, der auf dem 44er- oder dem damals neuen, detaillierteren 50er-Fahrwerk von Märklin aufbaute; ergänzend dazu gab es separat noch einen Superzurüstsatz (02710), Abziehbilder für die Beschriftung (12046) und filigranere Steuerungen für die 44er. Handwerkliches Geschick war jedoch vonnöten, um daraus eine schöne 85 entstehen zu lassen. Wer sich das nicht zutraute, konnte bei M+F auch ein Fertigmodell in Normal- oder Superausführung für den Wechsel- oder Gleichstrombetrieb ordern.

Nicht unterschlagen sei schließlich noch das allerdings nur wenig Verbreitung gefundene Live-steam-Messingmodell, das ab 1981 von Harald Möller aus Wartenberg angeboten wurde. Der elektrisch beheizte Kessel wurde über Gleich- oder Wechselstromgleise mit Strom versorgt; Dampfzufuhr und Fahrtrichtung wurden ferngesteuert. Der Inhalt des Wasserkastens reichte für einen 15-minütigen Echtdampf-Betrieb.

Märklins H0-Variantenreichtum

1983 hatte das Warten für H0-Bahner ein Ende: Auf der Spielwarenmesse präsentierte Märklin das lang erwartete erste H0-Großserienmodell der schweren Schwarzwälder Tenderlok. Den Anfang machte die DB-Version als späte Epoche-III-Maschine 85 007 mit DB-Keks und Witte-Windleitblechen, interessanterweise mit der wenig vorkonformen Beschriftung mit Bw Bestwig und BD Wuppertal. Neben der Wechselstrom- (3309) war von Anfang an auch die Hamo-Gleichstromversion (3809) verfügbar. Beide Loks verfügten über die hauseigene Telex-Kupplung. Zwei Jahre später



Von Rokal kam schon 1964 die erste Modellnachbildung der Baureihe 85 auf den Markt. Das TT-Modell blieb nur wenige Jahre bis zur Insolvenz der Firma auf dem Markt



Das Minitrix-Modell erschien 1978 auf dem Modellbahnmarkt, zunächst als 85 007 der Deutschen Bundesbahn

Oliver Strüber (3)

folgte die „ohrenlose“ Epoche-II-Maschine 85 006 mit Standard-Kupplungshaken, wieder für Wechsel- (3308) und Gleichstrombahner (8308). Ab 1992 waren die äußerlich unveränderten DRG- und DB-Loks auch als Digitalversionen mit Motorola-Decoder verfügbar (3708/-09). Alle bisher genannten Varianten blieben bis 1995 lieferbar.

Nach einem Jahr der 85-Abstinenz im H0-Programm schob Märklin 1997 eine neue DRG-Version als 85 001 in Delta-Ausführung als limitiertes MHI-Sondermodell nach (33081). Beidseitig waren nun Kurzkupplungen verbaut, erstmals gab es brünierte Räder. Mit der DB-Lok 85 006 in der frühen Epoche-III-Ausführung (37095) kehrte die schwere Tenderlok ab 2002 für drei Jahre ins Märklin-Programm zurück – jetzt serienmäßig mit fx-Decoder bestückt. Brünierte Radsätze und Gestänge ge-

hörten in Göppingen inzwischen zum Standard. Gegenüber den ersten Serien war auch die Bedruckung verfeinert und ergänzt worden. Als MHI-Modell folgte 2005 mit 85 009 eine neue Version für die späte Epoche III (37096), ausgestattet mit der damals aktuellen mfx-Decodergeneration.

Eine Lok mit der Betriebsnummer 85 010 ergänzte 2007/08 als Bestandteil einer Mega-Digital-Startpackung (29840) den Märklin'schen Epoche-III-Fuhrpark um eine weitere Variante. Im Gegensatz zu den normalen Serienloks verfügte sie über ein erweitertes, schaltbares Soundpaket und einen geregelten Hochleistungsantrieb. Nächste im Bunde war 2009/10 wieder eine frühe Epoche-III-Lok, diesmal die bislang noch nicht berücksichtigte 85 003 mit mfx-Sounddecoder. Die gleichen Technikfeatures bot schließlich auch die als Sonderserie 2012



DAMPFLOK ÖL

Gut geölt geht's in die Spur | Premium Kräuterliqueur 18 % Vol.



Ritterguts Manufaktur | Lange Str. 69 | 27232 Sulingen | Tel. 04271-5005 | rittergutsmanufaktur.de

2008 begann KM 1 mit der Auslieferung seiner 1-Modelle. Lieferbar waren insgesamt sieben verschiedene Versionen der Epochen II und III



Frank Zarges

Märklin-Modelle



Märklin wählte für seine erste 85er in HO ebenfalls die letzte Überlebende der Baureihe aus: 85 007 erschien 1983 in der späten Epoche-III-Version mit Telex-Kupplung und der Anschrift des Bw Bestwig



Als einmalige Sonderausgabe für die Märklin-Händler-Initiative gab es 1997 eine DRG-Version als 85 001, erstmals mit brünierten Radreifen

Ab 2002 war eine gegenüber dem ersten Modell optisch und beschriftungstechnisch deutlich optimierte DB-Maschine als frühe Epoche-III-Lok 85 006 mit fx-Decoder verfügbar



ausgelieferte Doppelpackung (37098) mit zwei weiteren Epoche-III-Modellen: der 85 002 und der noch mit alten Anschriften in Messingsausführung versehenen 85 001. Die aktuellste 85er-Variante aus Göppingen ist die 85 005 im letzten Betriebszustand auf der Höllentalbahn um 1959 mit mfx+-Decoder (-99) – diese Neuheit soll in den kommenden Wochen den Fachhandel erreichen.

Gleichstrom-Versionen von Trix

Nach der Übernahme von Trix durch Märklin wurden die Modellprogramme beider Firmen ab 1997 aufeinander abgestimmt und um entsprechend adaptierte Produkte des jeweils anderen Herstellers ergänzt. Dabei unterschieden sich Loks und Wagen meist nicht nur technisch, sondern auch durch andere Betriebsnummern – sicherlich ein Kaufanreiz für eingefleischte Sammler, ließ sich doch durch „Hütchentausch“ ein neues Modell kreieren. So war es nur logisch, dass Märklins Baureihe 85 als Gleichstrommodell ins Trix-Programm gelangte. Im Jahr 2000 eröffnete die DB-Maschine 85 005 mit DB-Keks (22702) den Trix-Reigen; im digitalen Gleichstrommodell war ein achtpoliger Decoder verbaut. Für Epoche-II-Bahner folgte 2003 die technisch identische Maschine 85 001 als DRG-Lok (22003), die bis 2006 im Katalog geführt wurde. 2010/11 kehrte die schwere Einheits-tenderlok als Epoche-III-Maschine 85 009 mit DB-Keks ins Trix-Programm zurück, jetzt mit 21-poliger Digitalchnittstelle ausgestattet. Verfügbar war sie zusammen mit vier „Donnerbüchsen“ zunächst nur in der Startpackung „Höllental“ (21516). 2011/12 ließ Trix eine identische Ausführung als Einzelmodell folgen (22817).

High-End-Modell von Weinert

Neben den mittlerweile tausendfach unter „Modellbahnvolk“ gebrachten Wechsel- und Gleichstrom-Modellen von Märklin gab es Ende der 1990er-Jahre noch Platz für eine weitaus detailliertere HO-Nachbildung der Baureihe 85. Zur Abrundung der hauseigenen Dampflokomotiv-Produktpalette nahm sich daher 1999 Weinert der Tenderlok an, wie gewohnt in Bausatzform. Bis vor einigen Jahren lieferbar waren sechs verschiedene Weißmetall-Komplettbausätze mit Messing-Feigussteilen, wahlweise mit NEM-, RP25- oder RP25fein-2,2-mm-Rädern als DRG- (4176/-77/-770) und DB-Version (4174/-75/-750). Daraus ließen sich von handwerk-



Von Dirk Rohde gebaute Weinert-85er, wie sie ab 1999 als Komplett-Bausatz in Epoche-II- oder -III-Version angeboten wurde. Mit weiteren Zurüstteilen ließ sich auch eine Maschine im letzten Betriebszustand der BD Wuppertal umsetzen

Oliver Strüber (5)

lich geschickten Modellbahnern epochegeeignete Modelle bauen. Zusätzlich zu den in den Bausätzen liegenden Loknummern gab es für alle anderen Betriebsnummern des Vorbildes einzeln erwerb- bare Neusilber-Ätzbeschriftungen (91045 bis -62) sowie einen farbigen Schiegebildersatz (-128).

Eine 85er für die kleinste Spurweite

Seit 1986 ist die Baureihe 85 im Maßstab 1:220 präsent. Hier machte das Kleinserienmodell von Westmodel den Anfang. Lieferbar war es als Bausatz zum Umbau einer Märklin-50er, aus dem man wahlweise die 85 007 als DRG- oder frühe DB-Maschine ohne Windleitbleche erstellen konnte (30026). Auf Wunsch waren später auch Fertigmodelle verfügbar. Bis in die 1990er-Jahre hinein wurden die Modelle angeboten. Im Jahr 2000 zog dann Märklin nach: In das mini-club-Programm rollte zunächst die 85 003 als frühe Epoche-III-Maschine ohne Windleitbleche, zeitgemäß ausgerüs-

» Märklin und Trix hatten zur Baureihe 85 die bislang breiteste Modell-Palette im HO-Sortiment

tet mit Fünfpol-Motor und LED-Beleuchtung (88885). 2001 folgte die 85 005 mit Windleitblechen (-86). 2003 schob Märklin noch die Epoche-II-Variante als 85 001 der DRG nach (-87). Der Verbleib der 85er im mini-club-Sortiment war allerdings nur kurz: Nacheinander schieden die einzelnen Versionen schon in den Katalogjahren 2004 bis 2006 wieder aus dem Programm aus. Wer sein Z-Modell optisch aufpeppen möchte, wird bei Kleinserienhersteller Bahls fündig: Seit 2010 werden dort Serienmodelle mit Detailsteuerung,

Bremsnachbildungen und extra angesetzten Schil- dern verfeinert. Auch Digitalisierungen oder der Einbau eines Glockenanker-Motors sind möglich.

85er der großen Spurweiten

Schon 1980/81 erschienen von Modellbau Schön- lau für die Nenngröße O als Kleinstserie verschie- dene Versionen der schweren Tenderlok als Fer- tigmodell oder Bausatz für die Epoche II bzw. III. Ein Mindestgleisradius von 1,5 Metern war für ihren Betrieb Voraussetzung. Ebenfalls in den oberen Preisregionen rangierte die von Fulgurex 1988 im Maßstab 1:43,5 miniaturisierte 85 007 in Epo- che-III-Ausführung. Seither hat sich noch kein wei- terer O-Hersteller des Kraftpaketes angenommen. Den Fans der Nenngröße 1 machte eine 85er als Kleinstserienmodell im Jahre 2000 erstmals ihre Aufwartung. Das superfiligrane Messingmodell von Schönlau wurde auf Bestellung in der Wunsch- konfiguration als Epoche-II- oder -III-Maschine ohne oder mit Windleitblechen für einen fünfstel- ligen Eurobetrag gefertigt.

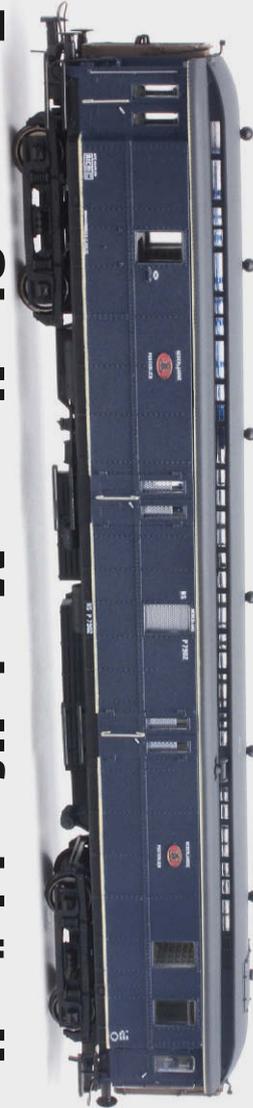
Deutlich günstiger und in größerer Stückzahl ge- langte ab 2008 die Baureihe 85 von KM 1 in den Handel. Lieferbar waren sieben verschiedene Ver- sionen, entweder mit NEM- oder Fine-scale-Rad- sätzen. Für die Epoche II gab es die 85 001 (Bw Frei- burg, 108501/118501) und die 85 010 (Bw Geislingen, 108502/118502), für die frühe Epoche III die in Frei- burg beheimateten 85 002 (108503/118503) und 85 006 (108504/118504), letztere mit Witte-Wind- leitblechen. Über diese verfügten auch die Freibur- ger 85 008 der späten Epoche III (108505/118505) und die Wuppertal-Vohwinkler 85 007 (108506/ 118506). Die heutige Museumslok gab es zudem als Ausstellungsstück für die Epoche IV mit silber- nen Kesselringen (108507/118507). Oliver Strüber

Im Maßstab 1:220 gab es die Baureihe 85 ab 1986 zunächst von Westmodel als Umbausatz auf Basis der Märklin-50 (links 30026 mit nachgerüsteter Detailsteuerung). Ab 2000 bot auch Märklin eine 85er an, hier die ab 2001 gebaute Epoche-III-Version als 85 005 (rechts)



Trainini

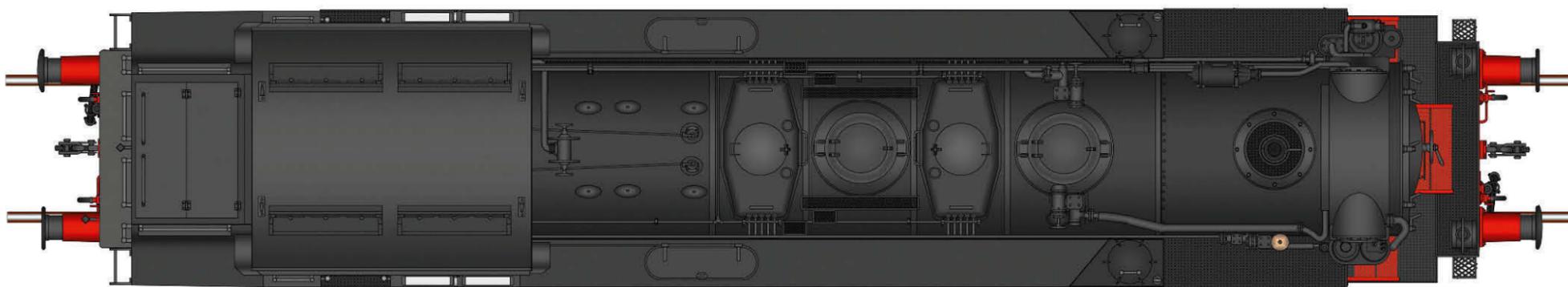
Fragen Sie Ihren Modellfachhändler.



Artitec®

NEU: NS Postwagen P7011-7021

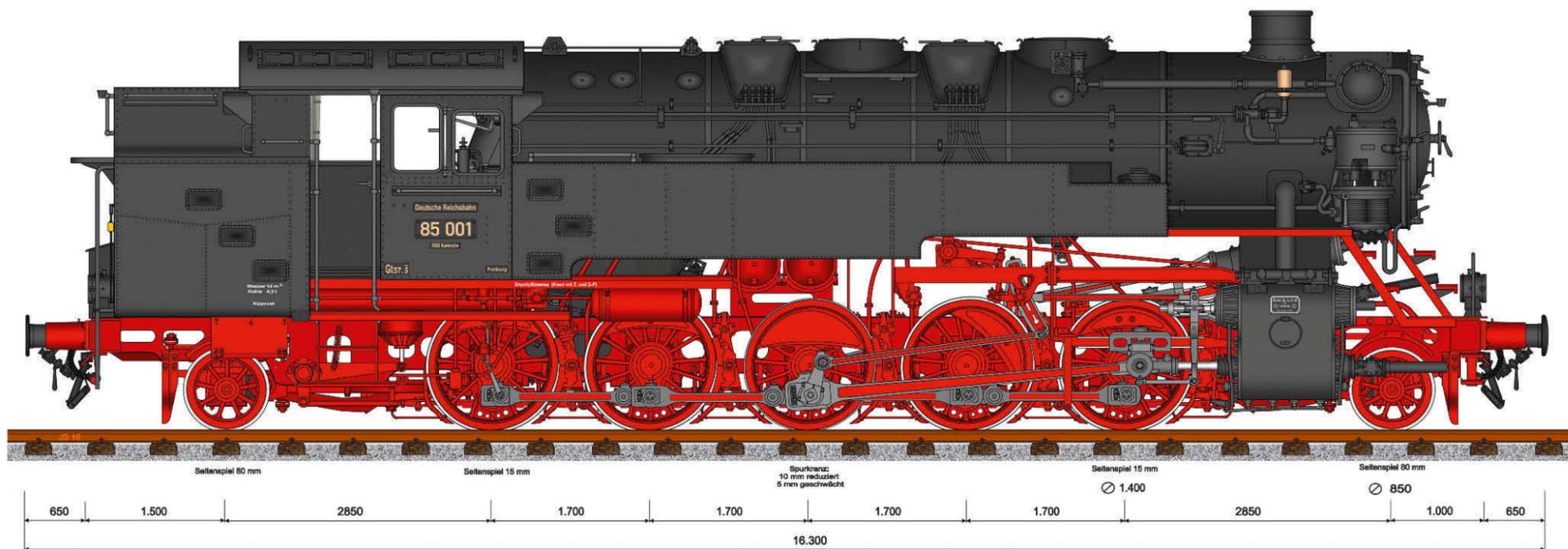
20.295.01 NS Postwagen P 7012, grün, silbernes Dach, IIa-b
 20.295.02 NS Postwagen P 702.1, grün, silbernes Dach, IIa-b
 20.295.03 NS Postwagen P 7012, grün, graues Dach, IIc-IIIa
 20.295.04 NS Postwagen P 702.1, grün, graues Dach, IIc-IIIa
 20.296.01 NS Postwagen P 7017, türkis, weißes Dach, IIIa
 20.296.02 NS Postwagen P 790.1, türkis, weißes Dach, IIIa
 20.296.03 NS Postwagen P 790.1, Foco türkis, hellgraues Dach, IIIa
 20.297.01 NS Postwagen P 790.2, blau, graues Dach, IIb-c
 20.297.02 NS Postwagen P 790.3, blau, graues Dach, IIb-c



Schwere Einheits-Tenderlokomotive der DRG für den Steilstreckenbetrieb der Höllentalbahn Baureihe 85 - Gt 57.20 - 1'E1' h3

Gezeichnet von Joachim Schröter nach Maßtabelle, eigenen und Archiv-Fotos

DRG-85 001 (Henschel 22110/1932), Bw Freiburg, Ablieferzustand Dezember 1932, ohne Windleitbleche, mit Zweilicht-Spitzensignal

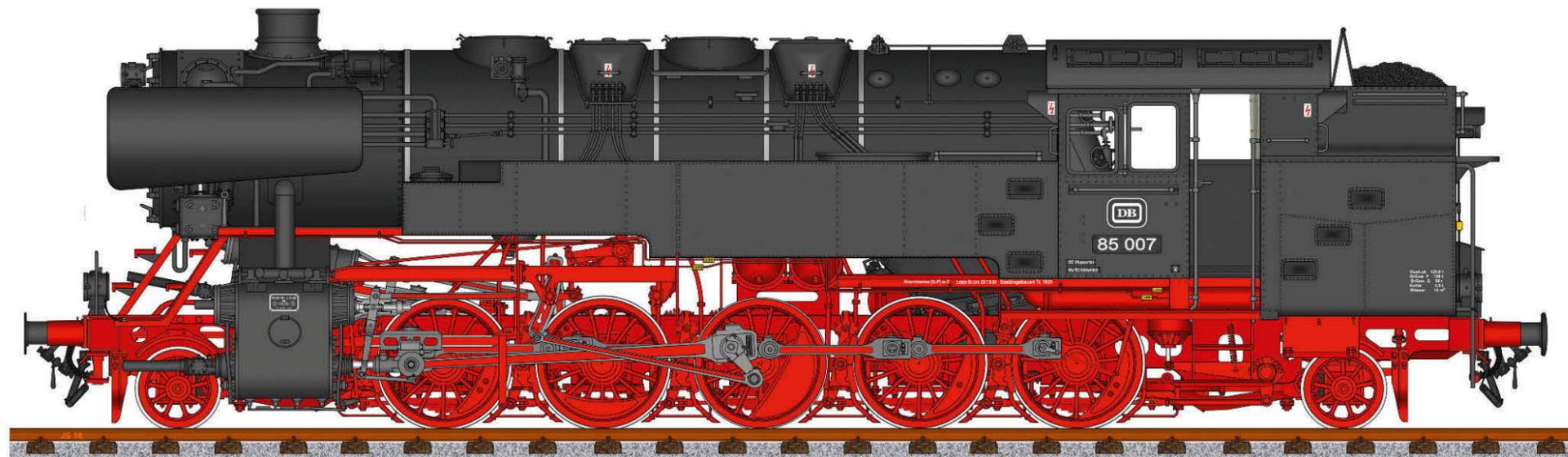


Gew Lok 129 t	
Druckflur: alle	Druckflur mit Gegenflur:
Dr-40 einb	Dr-60 einb
198 t	241 t
201 t	244 t

Anschriftenfeld der Bremsgewichte für Steilstreckeneinsatz auf der Höllentalbahn

1.435
3.050
alle Maße in mm

DB-85 007 (Henschel 1933/22116), Bw Wuppertal-Vohwinkel, Bauzustand 1961, mit Keller'scher Kupplung, Windleitblechen und Dreilicht-Spitzensignal



Der Bulle trabt an!

Zu Beginn der 1930er-Jahre hatte die Deutsche Reichsbahn endlich die Ressourcen, um auf der vor allem touristisch genutzten Höllentalbahn von Freiburg nach Neustadt im Schwarzwald den langwierigen und umständlichen Zahnradbetrieb zu beenden. Man bestellte bei Henschel in Kassel zehn Lokomotiven, bei denen die Idee der Einheitslokomotive mustergültig umgesetzt wurde. Viele Bauteile der Baureihe 85 wurden aus dem Baukasten bereits bestehender Lokomotiven der Baureihen 44, 62 sowie von weiteren Einheitslokomotiven verwendet. In die Entwicklung der Lokomotive flossen die Erfahrungen der Baureihe 95 ein, welche in Thüringen bereits erfolgreich im Reibungsbetrieb eingesetzt wurde.

In den Jahren 1932 und 1933 wurden die Maschinen nach Freiburg geliefert. Sie beschleunigten den Betrieb dort erheblich. Die neuen 85er waren die längsten, schwersten und stärksten Einrahmen-Ten-

derloks der Deutschen Reichsbahn. Daher rührte wohl auch der Spitzname „Bulle“ für diese Loks. Erst 1960, mit der Umstellung auf den elektrischen Betrieb auf 16 2/3 Hertz, wurden die schweren 85er außer Dienst gestellt. Als einzige Lokomotive wurde die 85 007 fortan vom Bw Wuppertal-Vohwinkel aus auf der Steilstrecke Erkrath – Hochdahl eingesetzt. Heute befindet sich diese Maschine als letzte erhaltene Vertreterin der Baureihe 85 in Freiburg als Denkmal aufgestellt.

Die stilechte Höllentalbahn-Tenderlok in H0 ist von Roco im kommenden Jahr zu erwarten. Schon jetzt können Modellbahner auf die abgebildete 85 007 in der Beschriftung der DB-Epoche III als Maschine des Bw Wuppertal-Vohwinkel zurückgreifen. Das H0-Modell gibt es als Gleich- und Wechselstromversion jeweils mit und ohne Rauch- und Soundfunktionen.

Foto: Frank Zarges



Roco



Der Masterplan Schienenverkehr soll die Frachtmenge auf der Schiene steigern und könnte auch der nur von wenigen Güterzügen befahrenen Schwarzwaldbahn Offenburg – Singen mehr Verkehr bescheren. Am 17. Juni 2017 nahm GM 60079 Spreewitz – Zizers(SBB) ausnahmsweise den Weg über die Höhen des Schwarzwaldes, weil die Gäubahn gesperrt war (Foto bei Hausach)

Rolf Schulze

Masterplan Schienengüterverkehr

Hilfspaket für Güterbahnen

Wer als Unternehmen zurzeit im Schienengüterverkehr mitmischt, betreibt ein hartes Geschäft. Die Anteile der Schiene am sogenannten Modal Split – der Verteilung der Transportmengen auf die Verkehrsträger Bahn, Straße und Schiffsverkehr – stagnieren. Der Lkw fährt dem Güterzug buchstäblich davon. Das weiß auch Rudolf Kerkeling nur zu gut. Als Mitglied der Geschäftsführung bei der Havelländischen Eisen-

bahn (HVLE) und Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) kennt er die Probleme aus eigener Anschauung. „Hohe Kostenbelastung und geringe Margen führten zu mangelnder Innovationskraft des Sektors“, sagt Kerkeling.

Fit für den Wettbewerb

Genau da setzt ein von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt am 23. Juni 2017 vorgestelltes Maßnahmenpaket

zur Belebung des Schienengüterverkehrs an. Mit diesem Masterplan Schienengüterverkehr soll die Bahn dauerhaft gestärkt und Wettbewerbsnachteile gemildert werden. Das Papier war am Runden Tisch mit Branchenvertretern erarbeitet worden. Unter Leitung von Staatssekretär Michael Odenwald trugen Verbände und Unternehmen insgesamt zehn „Handlungsfelder und Meilensteine“ (siehe Kasten) für den Masterplan zusammen. Einigen

Punkten aus dem Maßnahmenbündel wird besondere Priorität zugemessen; fünf Sofortmaßnahmen sind für eine zeitnahe Umsetzung vorgesehen. So sollen die wichtigsten Verbindungen des deutschen Bahnnetzes für das 740-Meter-Netz angepasst werden und ein Testfeld für die Digitalisierung und Automatisierung der Zugbildung im Schienengüterverkehr eingerichtet werden. Das Konzept für ein Bundesprogramm Schiene 4.0 soll die Forschung fördern.

Handlungsfelder und Meilensteine

Die zehn Kernpunkte des Masterplans

1. Leistungsfähige Infrastruktur

Mit Neu- und Ausbauten von Güterverkehrsrelevanten Strecken – namentlich genannt werden unter anderem der Ostkorridor Regensburg – Hof und die Ruhr-Sieger-Strecke – und der Erächtigung des Netzes für längere Züge nach dem 740-Meter-UIC-Standard sollen höhere Kapazitäten für einen leistungsfähigen Güterverkehr auf der Schiene geschaffen werden

2. Digitalisierung des Schienengüterverkehrs

Digitale Instrumente beim Netzmanagement und digitale Technik an Fahrzeugen und in Prozessen sollen die Betriebssicherheit erhöhen und Abläufe beschleunigen

3. Automatisierung des Eisenbahnbetriebes

Technische Systeme sollen die Arbeitsprozesse sicherer, störungsunanfälliger und zuverlässiger machen und Kosten reduzieren

4. Innovative Fahrzeugtechnik

Mit neuen Technologien will der Bund die Fahrzeug- und Produktionskosten senken und die Umweltverträglichkeit des Schienengüterverkehrs verbessern

5. Multimodalität stärken

Über den Bereich „Schiene“ hinaus wirkt das Vorhaben, die Multimodalität (Transport mit mind. zwei Verkehrsträgern) zu fördern und den Zugang zur Schiene zu erleichtern

6. Elektromobilität etwa im Vor- und Nachlauf ausbauen

Der Bund plant ein Sonderprogramm zur weiteren Elektrifizierung des Schienennetzes. Weiterhin will er elektromobile Lösungen für Vor- und Nachläufe zur Schiene fördern, die einen durchgängigen elektromobilen Gütertransport ermöglichen (zum Beispiel E-Lkw oder elektrifizierte Autobahnen)

7. Reduzierung der Trassenpreise

Zusätzliche Haushaltsmittel des Bundes sollen die Trassenpreise senken und die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen in den Transportmärkten verbessern

8. Begrenzung von Abgaben und Steuern

Der Bund will den Abbau der Dreifachbelastung aus Stromsteuer, EEG und Emissionshandel für Güterbahnen prüfen

9. Vergleichbare Standards der Arbeits- und Sozialvorschriften

Die Auflagen sollen künftig für alle Verkehrsträger gleich gestaltet, Lohn- und Sozialstandards sollen insgesamt harmonisiert werden

10. Ausbildungsoffensive

Bündelung und Stärkung der Aktivitäten der Branche mit der öffentlichen Hand, damit der wachsende Personalbedarf gedeckt werden kann

Besonders positive Reaktionen aus der Bahnbranche rief schließlich die Ankündigung hervor, dass die Trassenpreise schon 2018 deutlich gesenkt werden sollen. Als Ausgleich sollen aus dem Bundeshaushalt 2018 insgesamt 350 Millionen Euro an die Infrastrukturbetreiber wie DB Netz fließen. Der Gütertransport auf der Schiene würde dadurch deutlich billiger werden.

In der Bahnbranche herrschte nach der Ankündigung des Masterplans nahezu einvernehmliche Euphorie. „Wenn die im Masterplan beschriebenen Maßnahmen umgesetzt werden, kann der Schienengüterverkehr deutlich wachsen und viele Verkehre von der Straße aufnehmen“, zeigt sich NEE-Vorstand Rudolf Kerkeling zufrieden. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG unterstreicht, dass durch eine Halbierung der Trassenpreise die Wettbewerbsnachteile abgebaut würden, die die Eisenbahnunternehmen derzeit hätten.

350

Millionen Euro will der Bund für günstigere Güterzugtrassen bereitstellen

Und auch die Deutsche Bahn begrüßt das Maßnahmenpaket. „Mit dem Masterplan werden wir einen erheblichen Innovationsschub auf die Schiene bringen und selber unsere Hausaufgaben erfüllen“, kündigte DB-Verkehrsvorstand Berthold Huber an. Für den Deutschen Bahnkundenverband reicht das Maßnahmenpaket noch nicht aus; er fordert weitere Maßnahmen.

Bund ist jetzt gefordert

Die Güterbahnen hoffen auf spürbare Effekte des Masterplans. Ob und wie die sich allerdings einstellen werden, bleibt abzuwarten. Ebenso, ob und wie das Maßnahmenpaket nach der Bundestagswahl tatsächlich umgesetzt wird. Ben Möbius, Geschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), fordert in diesem Zusammenhang „dass zentrale Maßnahmen des Masterplans Eingang finden in den nächsten Koalitionsvertrag“. Zuversichtlich zeigt sich auch Michail Stahlhut, der als Delegierter der NEE mit am Runden Tisch gesessen hatte: Der nur gut halbjährige Masterplan-Prozess und nicht zuletzt die angekündigte Schaffung eines eigenen Referats „Schienengüterverkehr“ im Ministerium beweisen für Stahlhut ein „großes Maß an Ernsthaftigkeit“. em



Charly Kissel

Testfahrten mit dem Skoda-Doppelstockzug

Die Deutsche Bahn testete im Juli 2017 ausführlich die neuen Skoda-Doppelstockzüge mit den neuen Loks 102 101 und 102 auf der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart. Obwohl im Regelbetrieb beim München-Nürnberg-Express später maximal 189 km/h erreicht werden sollen, wurde im Testbetrieb überwiegend mit Tempo 200 gefahren. Am 18. Juli 2017 befindet sich der Testzug nahe Heidelberg auf der Rückfahrt nach Hockenheim. Die führende 102 002 fährt ohne gehobenen Stromabnehmer

■ DB Cargo

Personalaufstockung und Investitionen in den Fuhrpark

Seit dem Verkauf von rund 100 Loks der Baureihe 151 und 155, dem Beschluss, noch in diesem Jahr 350 Mitarbeiter zu entlassen, sowie der Umstellung von neun Produktionszentren auf drei Produktionskorridore, häufen sich bei DB Cargo die Probleme aufgrund fehlendem Personal, Loks und Wagen. Im Juni standen hunderte Züge teilweise tagelang in Ausweichgleisen.

Im Kaliverkehr für K+S sprangen bei wöchentlich bis zu 50 Zügen Konkurrenten wie Raildoox oder EBS Erfurter Bahnservice ein. Auch andere Branchen wie die Stahlindustrie berichteten von massiven Problemen und übten Druck auf DB Cargo aus. Die gute Konjunktur und die an-

gekündigte Trassenpreissenkung durch den Masterplan Schienengüterverkehr (siehe S. 28) brachten das Unternehmen trotz anhaltender Verluste nun zum Umdenken.

Anstelle der Fortführung des Sanierungskurses sollen nun in einem ersten Schritt 360 neue Mitarbeiter eingestellt werden. Der Lokpark soll um bis zu 100 Loks im Wert von 370 Millionen Euro erweitert werden, welche bei Siemens bestellt werden. Auch die Anschaffung von 4.000 neuen Güterwagen ist vorgesehen, nachdem zuletzt zahlreiche Waggons verschrottet wurden. Gewerkschaften und Betriebsräte begrüßten den Kurswechsel, kritisieren aber den Schlingerkurs der Güterbahn. em

■ Train4you

Urlaubs-Express Hamburg – München gestartet



Am 6. Juli 2017 traf der privat geführte Autozug 1846 Urlaubs-Express aus Hamburg-Altona in München-Ost ein. Es ist die erste Autozugverbindung für München seit Einstellung des DB-Angebots 2016

Oliver Scholz

Seit Anfang Juli 2017 gibt es wieder eine Autozugverbindung zwischen Hamburg und München. Die Train4you-Unternehmensgruppe ließ am 5. Juli den Urlaubs-Express von Hamburg nach München fahren. Der Zug verlässt Hamburg Altona mittwochabends und erreicht München Ost am Donnerstagmorgen. Zurück geht es donnerstagabends mit Ankunft in Altona am Freitag. Der Zug verkehrt aktuell einmal wöchentlich bis 18. September 2017 auf dieser Relation. Für die Traktionsstellung und das Rangieren in München-Ost ist Lokomotion zuständig. OSZ

■ S-Bahn München

Fahrzeugflotte wird modernisiert

Wieder 420 auf der S 2: Am 6. Juli 2017 ist 420 470 bei Markt Indersdorf unterwegs nach Altomünster

Florian Dürr



Um die Stärke der Fahrzeugflotte während der Modernisierungsphase zu halten, setzt die S-Bahn München künftig wieder mehr Triebzüge der Baureihe 420 ein.

Wieder täglich 420-Einsätze

Zusätzlich zu den heute bereits verkehrenden 15 Fahrzeugen werden weitere 21 gebrauchte Fahrzeuge in die Flotte der Münchner S-Bahn integriert. Die ersten vier dieser Gebrauchtfahrzeuge sind seit Juni in München. Seit dem 24. Juni 2017 befahren sie auch wieder den Stammstreckentunnel. Seit diesem Datum ist die Baureihe 420 zudem wieder täglich bei der Münchner S-Bahn im Einsatz. Seither fahren zwei Vollzüge samstags und sonntags auf der S-Bahnlinie 2. Zusätzlich pendelt eine Garnitur wochentags in der Hauptverkehrszeit zwischen Dachau und Altomünster. Bereits seit rund zwei Jahren fahren die 420er montags bis freitags auf den Linien S 20 (Höllriegelskreuth – Grafrath) und S 4 (Verstärker Geltendorf – München Hauptbahnhof). Möglich wurde das, weil die Fahrzeuge im Frühjahr im AW Nürnberg äußerlich und im Fahrgastraum aufgefrischt und technisch aufgerüstet wurden. Dort erhielten sie auch eine Einrichtung für Linienzugbeeinflussung (LZB), die für die Befahrung des Münchner Stammstreckentunnels erforderlich ist. Zuvor waren Fahrten durch den Stammstreckentunnel vermieden worden, weil den bislang in München eingesetzten Fahrzeugen, die aus Stuttgart in die bayerische Landeshauptstadt gewechselt waren, die LZB fehlt. Sie soll aber nachgerüstet werden. *em*

Die S-Bahn München modernisiert ihre Fahrzeugflotte. In den kommenden drei Jahren wird der Innenraum aller 238 Fahrzeuge der Baureihe 423 umgestaltet. Angesichts der stark wachsenden Nachfrage im Großraum München soll die Platzkapazität in den Fahrzeugen erhöht und die Betriebsstabilität verbessert werden. So soll beispielsweise ein offeneres Raumkonzept mit breiteren Durchgängen den Passagierfluss verbessern. Zudem werden mehr Festhaltemöglichkeiten geschaffen und der Innenraum besser

ausgeleuchtet. Weiterhin wird ein Echtzeit-Fahrgastinformationssystem in den Zügen installiert.

238

Triebzüge der Baureihe 423 sind derzeit bei der S-Bahn München im Einsatz

Ausgangspunkt des Projektes ist das stetige Bevölkerungswachstum im Großraum München. „Mit jeder neuen Studie werden die Prognosen weiter nach oben korrigiert“, sagte Johann

Niggel, Sprecher der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), in München. Die damit verbundene steigende Nachfrage treffe auf ein S-Bahn-System, das bereits jetzt am Limit sei. Bis die derzeit in Bau befindliche zweite Stammstrecke 2026 dem Betrieb übergeben wird und sich damit die Kapazitäten erhöhen, soll die Modernisierung die Betriebsstabilität sicherstellen. Die modernisierten Fahrzeuge werden bis Mitte der 2020er-Jahre im Münchner S-Bahn-System fahren. Danach ist vorgesehen, sie sukzessive durch Neufahrzeuge zu ersetzen.

Ausgewählte Fahrzeiten der Baureihe 420 auf der Münchner S 2

Verstärkerleistungen

Dachau – Altomünster (Mo-Fr)

- S 8937 Altomünster 5:53 – Dachau Bahnhof 6:25
- S 8928 Dachau Bahnhof 6:34 – Altomünster 7:09
- S 8973 Altomünster 7:52 – Dachau Bahnhof 8:25
- S 8940 Dachau Bahnhof 8:34 – Altomünster 9:09 (danach als Lr 38975 zurück nach Dachau, ab Altomünster 14:28)
- S 8970 Dachau Bahnhof 15:04 – Altomünster 15:39
- S 8981 Altomünster 15:52 – Dachau Bahnhof 16:25
- S 8978 Dachau Bahnhof 16:34 – Altomünster 17:08
- S 8993 Altomünster 17:52 – Dachau Bahnhof 18:25
- S 8990 Dachau Bahnhof 18:34 – Altomünster 19:09
- S 8943 Altomünster 6:52 – Dachau Bahnhof 7:25
- S 8934 Dachau Bahnhof 7:34 – Altomünster 8:09
- S 8979 Altomünster 8:52 – Dachau Bahnhof 9:25
- S 8972 Dachau Bahnhof 15:34 – Altomünster 16:08
- S 8987 Altomünster 16:52 – Dachau Bahnhof 17:25

S 8984 Dachau Bahnhof 17:34 – Altomünster 18:09

S 8999 Altomünster 18:52 – Dachau Bahnhof 19:25

S 8996 Dachau Bahnhof 19:34 – Altomünster 20:09

Fahrten über die Stammstrecke (Sa+So)

- S 8236 Erding 8:18 – München Ost 9:01 – Altomünster 10:09
- S 8845 Altomünster 10:52 – München Hbf (tief) 11:51 – Erding 12:42
- S 8884 Erding 12:58 – München Ost 13:38 – Petershausen (Obb) 14:27
- S 8887 Petershausen (Obb) 14:52 – München Hbf (tief) 15:31 – Markt Schwaben 16:03
- S 8896 Markt Schwaben 16:56 – München Hbf (tief) 17:30 – Petershausen (Obb) 18:07
- S 8839 Petershausen 18:32 – München Hbf (tief) 19:11 – Erding 20:02 (nur So)
- S 6208 Erding 20:18 – München Ost 21:01 – Altomünster 22:09 (nur So)



Weniger Sitze, mehr Stehplatz: Die Grafik illustriert den Innenraum der Baureihe 423 nach dem Umbau

Grafik: BEG

■ DB Regio

Zugausfälle, Lokführermangel und neue 3442

Nach wie vor schwierig gestaltet sich die Lage bei DB Regio Württemberg und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB). Nach kurzzeitiger Besserung im Frühjahr nahm die Pünktlichkeit im Juni und Juli wieder drastisch ab. Innerhalb von vier Wochen fielen 1.643 Züge ersatzlos aus, überwiegend aufgrund von Personalmangel, der dadurch verstärkt wird, dass Lokführer aus Unzufriedenheit konzernintern wechseln. Einfach-statt Doppeltraktion sind die Tagesordnung. Auch ein einzelner 650 als Ersatz für vier Doppelstockwagen zwischen Stuttgart und Lindau konnte beobachtet werden. Zur Stabilisierung des Betriebs entfallen während der baden-württembergischen Sommer-

ferien 18 Verstärkerzüge. Dadurch werden Personalschulungen für die neuen Talent 2 (Baureihe 3442), welche ab Dezember auf der Murr- und Gäubahn eingesetzt werden, ermöglicht. Des Weiteren wurde am 14. Juli ein weiterer Verbesserungskatalog beschlossen, nachdem der im Winter erstellte nahezu wirkungslos blieb: Bis zu 30 zusätzliche Lokführer sollen für sechs Monate in Württemberg aus-helfen. Zudem soll die Umstationierung von Loks und Wagen von Stuttgart zum überlasteten Werk Ulm rückgängig gemacht, entfernt liegende Werkstätten in den Instandhaltungsprozess einbezogen und ein zusätzlicher Doppelstockzug für die Filsbahn beschafft werden. AWA



Am 10. Juli 2017 erreichten die ersten Triebzüge der Baureihe 3442 Baden-Württemberg (Foto bei Lorch/Württ.). Wegen Personalschulung auf diesen Fahrzeugen entfallen in den Sommerferien Regelzüge

■ Westerwaldbahn

Einstellung des Güterverkehrs beschlossen

Der Kreistag Altenkirchen hat sich Ende Juni 2017 für die Einstellung des Güterverkehrs durch die kreiseigene Westerwaldbahn (Weba) ausgesprochen. Seit Ende Juli ruht folglich der Verkehr auf der Weba-Stammstrecke. Die Holzbachtalbahn soll am 31. Dezember 2017 eingestellt werden. em

■ Dombühl – Dinkelsbühl

BEG plant Ausschreibung

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft plant die Ausschreibung der SPNV-Zugleistungen auf der Strecke Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl. Die Betriebsaufnahme ist frühestens 2019 vorgesehen. Voraussetzung ist die Ertüchtigung der Strecke durch den Eigentümer BayernBahn. AWA

■ Niederbarnimer Eisenbahn

RB 54 zum Bahnhof Stechlinsee

Die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) verlängert im Juli und August einige Züge der RB 54 über Rheinsberg (Mark) hinaus. Immer samstags und sonntags fährt NEB 61191 nach sei-



Noch bis 29. August 2017 fährt die Regiobahn mit geliehenen VT2E der Bayernbahn Zusatzzüge zwischen Mettmann-Stadtswald und Düsseldorf Hbf (Foto vom 21. Juli 2017)

■ Regiobahn

VT2E als Verstärker

Seit 17. Juli 2017 und noch bis zum 29. August 2017 fahren die beiden von der Bayernbahn angemieteten Ex-AKN-VT2E-Triebwagen in zwei Verstärkerumläufen der Regiobahn zwischen Mettmann Stadtswald und Düsseldorf Hbf. Der VRR hatte die Zusatzleistungen aufgrund der Total-sperrung von Wuppertal (ESTW-Einrichtung) bestellt. Bereits am 2. Juli 2017 waren die beiden VT2E anlässlich des Starts der Tour de France auf der Linie im Einsatz. Die Züge erhielten für ihre Einsätze im Raum Düsseldorf eine Regiobahn-Aufschrift, ein VRR-Logo und blau-rote Zierstreifen in Anlehnung an die französische Flagge. Am 18. Juli 2017 teilte der Ver-

VT2E als Verstärker auf der 450.28 (bis 29. August 2017)

Mettmann Stadtswald 6:55 – Düsseldorf Hbf 07:12
Düsseldorf Hbf 07:47 – Mettmann Stadtswald 8:04
Mettmann Stadtswald 8:55 – Düsseldorf Hbf 9:12
Mettmann Stadtswald 5:55 – Düsseldorf Hbf 6:14
Düsseldorf Hbf 6:47 – Mettmann Stadtswald 7:04
Mettmann Stadtswald 7:55 – Düsseldorf Hbf 8:12
Düsseldorf Hbf 9:00 – Mettmann Stadtswald 9:24
Mettmann Stadtswald 15:35 – Düsseldorf Hbf 15:54
Düsseldorf Hbf 15:59 – Mettmann Stadtswald 16:22
Mettmann Stadtswald 16:53 – Düsseldorf Hbf 17:12
Düsseldorf Hbf 17:59 – Mettmann Stadtswald 18:24

kehrsverbund Rhein-Ruhr mit, dass die Regiobahn die S 28 (Kaarst – Mettmann) bis 2036 weiterbetreiben soll, ab 2021 auch bis nach Wuppertal. AW

Fahrzeiten

PRD 280 Rheinsberg 13:20 – Stechlinsee 13:40
PRD 281 Stechlinsee 14:20 – Rheinsberg 14:40
(Sa+So mit 650)

des 1995 stillgelegten Kernkraftwerks Rheinsberg streng geheim. Die Gleisanlagen werden von der Energie-werke Nord GmbH unterhalten und sind für 21 Tonnen Achslast gebaut. Die NEB versucht das Angebot vor allem Wanderern und Ausflüglern schmackhaft zu machen, denn der Naturpark Stechlin-Ruppiner Land ist ein ausgewiesenes Wanderrevier. Die Natur um den ehemaligen Atommei-ler konnte sich ungestört entfalten. Die Fahrt vom Bhf. Rheinsberg (Mark) zum Bhf. Stechlinsee und zurück gehört nicht zum VBB-Tarif. Die einfache Fahrt kostet 2,50 Euro pro Person. Für Kinder unter 14 Jahren in Beglei-tung eines Erwachsenen ist die Fahrt kostenfrei. BSC



NEB-VT 007 und 017 (650 539 und 650 549) warten auf 9. Juli 2017 im Bahnhof Stechlinsee auf Fahrgäste für die Rückfahrt nach Rheinsberg. Samstags und sonntags verlängert die NEB Zug 61191 dorthin



Bahntechnik-Hersteller Siemens präsentierte am 12. Juli 2017 im PCW Wegberg-Wildenrath erstmals die neuen Fahrzeuge des zukünftigen Rhein-Ruhr-Express

■ Desiro HC RRX für den Rhein-Ruhr-Express

Siemens stellt den neuen Zug vor

Rund 18 Monate vor dem Start des Planeinsatzes hat der Bahntechnik-Hersteller Siemens umfangreiche Tests an den neuen Fahrzeugen für den Rhein-Ruhr-Express (Baureihe 462) eingeläutet. Sieben Fahrzeuge sollen in den kommenden Monaten in Betrieb gesetzt werden. Zuerst steht ein umfangreiches Testprogramm im Siemens-Prüf- und Validationscenter (PCW) im nordrhein-westfälischen Wegberg-Wildenrath auf dem Programm. Später absolvieren die Züge weitere Testfahrten im öffentlichen Bahnnetz.

Am 12. Juli 2017 präsentierte Siemens gemeinsam mit Vertretern der Aufgabenträger in Wegberg-Wildenrath die ersten RRX-Züge. „Die Aufnahme der Testfahrten im PCW zeigt, dass wir im RRX-Projekt im Zeitplan liegen“, betonte Sabrina Soussan, Leiterin des

Geschäfts mit Regionalzügen bei Siemens. Das Unternehmen war im März 2015 von den am RRX-Projekt beteiligten Zweckverbänden mit der Lieferung von 82 Desiro-HC-Elektrotriebzügen beauftragt worden.

Bei der Präsentation wurde der für Abellio bestimmte Triebzug 462 001 auf der Teststrecke des PCW vorgeführt. Zwei weitere Fahrzeuge warteten im Umfeld auf die Inbetriebsetzung. Beim nebenan abgestellten 462 002 war die Beschriftung und Beklebung noch unvollständig, der weiter abseits stehende 462 003 war noch gar nicht beklebt.

Bei den Triebzügen der Baureihe 462 handelt es sich um eine auf der Desiro-Plattform basierende Neuentwicklung für den Rhein-Ruhr-Express (Desiro HC RRX). Jede Zugeinheit be-

steht aus vier Wagen. Die angetriebenen End- bzw. Steuerwagen verfügen jeweils nur über ein Deck, die beiden Mittelwagen sind als Doppelstockwagen ausgeführt. Die Züge sind in den Farben Weiß, Grau, Schwarz und Orange gehalten.

Durchdacht, aber beengt

Das Design des RRX setzt sich auch im Fahrgastraum fort, in den Siemens ebenfalls Einblicke gewährte. Allerdings war beim Präsentationsfahrzeug 462 002 die Innenausstattung noch nicht vollständig installiert und Boden, Displays, Sitze und Griffstangen waren noch mit Plastikfolie überdeckt. Was zu sehen war, wirkt überwiegend solide und weitgehend durchdacht. Der Innenraum verfügt über großzügige Sichtachsen und Fensterfronten, ist aber teilweise beengt. Die Sitzflächen der insgesamt 400 Sitzplätze erscheinen resistent gegen Schmutz- und Verschleiß. Die Gepäckablagen sind für große Gepäckstücke nicht geeignet. Die Mehrzweckabteile sind barrierefrei, geräumig und mit Klappsitzen ausgestattet. Der Führerstand wirkt angemessen groß und die Anordnung der Instrumente übersichtlich und ergonomisch.

Siemens übernimmt die Wartung der Züge für eine Laufzeit von 32 Jahren

Für die Besichtigung des Innenraums stand 462 002 bereit. Noch sind viele Elemente des Interieurs mit Folien abgedeckt

Axel Witzke (2)

Der Vorlaufbetrieb *Desiro HC RRX* kommt im Dezember 2018

Bis der komplette Ausbau der Infrastruktur für den RRX abgeschlossen ist, wird es noch einige Jahre dauern. Die ersten Fahrzeuge sollen im „Vorlaufbetrieb“ des RRX allerdings schon ab Ende 2018 durch Nordrhein-Westfalen rollen. Nach und nach werden die RRX-Fahrzeuge den Betrieb auf den einzelnen Linien aufnehmen. Im Vergabeverfahren hatten sich zuvor Abellio Rail NRW und National Express als künftige Betreiber durchgesetzt. Bis zur Umstellung wird der Betrieb durch DB Regio NRW erbracht. Fünf Strecken werden ab 2018 umgestellt:

- RE 11: Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel (ab Dezember 2018)
- RE 5: Koblenz – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Wesel (ab Juni 2019)
- RE 6: Köln/Bonn (Flughafen) – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm – Minden (ab Dezember 2019)
- RE 1: Aachen – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm (ab Juni 2020)
- RE 4: Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund (ab Dezember 2020)

und garantiert mindestens 99-prozentige Verfügbarkeit. Der Zug versorgt die Service-Einrichtung ständig mit Zustandsdaten, sodass mit vorausschauender Instandhaltung mögliche Fehler schon behoben werden, bevor sie entstehen. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von bis zu 160 km/h und Fahrerassistenzsystemen soll optimaler Verkehrsfluss auf den hochbelasteten Strecken im Ruhrgebiet erreicht werden. In Dortmund wird aktuell eine Werkstatt für RRX-Züge gebaut. AW



■ **NBS Laufach – Heigenbrücken**
Weiterhin Nachschub
im Spessart

Auch nach der Stilllegung der alten Spessarttrampe Laufach – Heigenbrücken mussten schwere Güterzüge im Spessart nachgeschoben werden. Vor allem bei feuchter Witterung blieben in den vergangenen Wochen Güterzüge in der Steigung liegen und benötigten zum Teil Schubunterstützung. Am regnerischen 28. Juni 2017 rollte ein 3.500 Tonnen schwerer Güterzug nach Laufach zurück, nachdem er die Steigung nicht bewältigen konnte. Zwei Schubloks – geschoben wurde mit Loks der Baureihe 185 – brachten den Zug dann schwungvoll in die neue Umfahrungsspanne. Am 6. Juli 2017 wartete ein Zug in Laufach ab, bis die Schienen wieder trocken waren, um die Fahrt fortsetzen zu können. Die neue Umfahrungsspanne (NBS) Laufach – Heigenbrücken ging Ende Juni in Betrieb. Zwischen Laufach und der Gleisverschwenkung in die NBS verfügt die Altstrecke aber noch über die steilen Neigungsverhältnisse der Spessarttrampe. *AW/em*

■ **Mitteldeutsche Regiobahn**
Probleme mit 1440

Nach den Problemen im vergangenen Winter kam es Anfang Juli erneut für mehrere Wochen zu Abstellungen der Triebzüge der Baureihe 1440, welche Transdev Mitteldeutschland im E-Netz Mittelsachsen unter der Marke Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) einsetzt. Ursache waren wieder Probleme an den Rädern, diesmal ein ungewöhnlich hoher Verschleiß des Radflansches, der vom Hersteller Alstom behoben werden musste. Dadurch kam es zu verringerten Sitzplatz-Kapazitäten und Zugausfällen. *AWA*

■ **Abellio Rail Mitteldeutschland**
Zugausfälle wegen
Lokführermangel

Zu zahlreichen Zugausfällen kam es in den letzten Wochen im von Abellio Rail Mitteldeutschland betriebenen Saale-Thüringen-Südharz-Netz. Im Juni entfielen 180 Züge, davon 135 infolge von fehlenden Fahrpersonal. Als Grund nennt das Unternehmen neben der dünnen Personaldecke Urlaub, Krankmeldungen und verlängerte Fahrzeiten aufgrund von Bauarbeiten. *AWA*



„Jungfernfahrt“ im neuen Farbleid: 110 169 befördert am 14. Juli 2017 mit DPF 27808 Musikfans von Köln nach Hamburg zum „Schlagermove“

■ **Euro-Express**
110 169 in Hausfarben lackiert

Der Sonderzugveranstalter Euro-Express (EE) hat die Ellok 110 169 im Juli 2017 umlackiert. Im Mai 2017 hatte EE dem vorherigen Eigentümer DB Systemtechnik die Lok abgekauft. Zunächst zog sie noch im verkehrsroten Lack die Sonder-

züge des Unternehmens aus Münster. In der 28. Kalenderwoche wurde die Maschine im ehemaligen Bw Mönchengladbach umlackiert. Seither fährt sie in den EE-Hausfarben umher, die an die früheren TEE-Farben erinnern. *em*

Thomas Feldmann

■ **Mertz Kies- und Sandwerke**
363 168 rangiert in Stuttgart

Seit Mai ergänzt 363 168 den Bestand des im Aushub-, Sand- und Kiestransport tätigen Unternehmens Heinrich Mertz Kies- und Sandwerke. Die Lok wurde von der Rhein-Neckar Eisenbahnservicegesellschaft (RNE) gekauft, erhielt eine Hauptuntersuchung und wurde bei der Firma Bäcker Rail Design in Siegen in den Unternehmensfarben grau-gelb lackiert.

Die Lok kommt vorrangig als Rangierlok in Stuttgart zum Einsatz. Die Langläufer des Unternehmens werden seit wenigen Wochen neben den von Mertz angemieteten Maxima auch von Class 66 von Heavy Haul Power International (HHPI) bespannt. *AWA*



Henning Vossen

363 168 erhielt bei Rail Design Bäcker in Siegen eine neue Lackierung. Inzwischen ist sie bei den Kies- und Sandwerken Heinrich Mertz in Stuttgart im Einsatz

■ **Bentheimer Eisenbahn**
V 200.1 steht zum Verkauf

Nach zehn Jahren im Betriebseinsatz verkauft die Bentheimer Eisenbahn (BE) noch 2017 ihre V 200. Die vierachsige Lok D20 war am 18. Juli 2008 bei der BE in Betrieb genommen worden. Die D20 ist nur 78 Tonnen schwer. Bergauf von Bentheim nach Nordhorn/Coevorden reicht die Reibungsmasse für schwere Kies- und Holzzüge deshalb oft nicht aus. Weil sie sich zuletzt zusätzlich als sehr störanfällig erwies, wird die 1965 von Krauss Maffei als V200 147 an die Deutsche Bundesbahn gelieferte Maschine noch dieses Jahr verkauft. Ebenfalls zur Veräußerung stehen die Loks D21 und D22. Stattdessen will die BE zwei G2000-Loks beschaffen. *GF*



Guus Ferrée

Am 31. Juli 2015 ist D20 noch bei Veldhausen unterwegs. Die BE will sich noch in diesem Jahr von der V 200.1 trennen



Jürgen Hörstel

Letztes Einsatzgebiet des weiß-pink lackierten 628 154 der EVB waren Nahverkehrsleistungen zwischen Rotenburg/Wümme und Minden (Foto beim Heimsen, 14. Februar 2015)

■ **Verkehrsbetriebe Elbe-Weser**
Letzter pinker 628 abgestellt

Am 29. Juli lief die Frist für den letzten weiß-pink lackierten 628 154 (VT 154) der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) ab. Vor seiner Hinterstellung in Bremervörde pendelte er regelmäßig auf der Strecke

Rotenburg – Verden – Nienburg – Minden. Diese Leistungen werden nun von den letzten beiden verbliebenen evb-628, 628 150 und 628 151, gefahren. Beide Fahrzeuge tragen das neue blau-weiße Unternehmensde-

sign. Wenn im Dezember die Eurobahn die Leistungen zwischen Nienburg und Minden übernimmt, verbleiben den Triebzügen als letztes Einsatzgebiet die Strecke Rotenburg – Verden. AWA

■ **Die Länderbahn**
Erster modernisierter alex-Wagen im Einsatz

Seit Anfang Juli 2017 wird der erste von insgesamt 29 modernisierten alex-Wagen der Länderbahn (DLB) im regulären Betrieb eingesetzt. Es handelt sich um ehemalige Trenitalia-Wagen (Bauart Bmz) mit elf Abteilen. Die ersten Einsätze erfolgten im Nord-Netz nördlich von München. AWA



Länderbahn

Vergleich des alten (links) und neuen (rechts) alex-Farbkonzeptes der Länderbahn

■ **Mittlere Ruhrtalbahn**
Sperrung und Güter-Umleiter über Witten

Güterverkehr im Ruhrtal: Am 7. Juli 2017 hat 294 667 in Herbede (Ruhr) umgesetzt. Nach einem letzten Rangieraufenthalt bei Hattingen (Ruhr) wird der Zug anschließend zurück nach Wanne-Eickel fahren



Matthias Müller

Bis zum 28. August 2017 wird der Streckenabschnitt der S 3 nach Hattingen (Ruhr) umfassend modernisiert. Neben den Bauarbeiten am Bahnhof Bochum-Dahlhausen werden zwischen Essen-Steele und Hattingen Gleise und Weichen erneuert. Die S-Bahnen zwischen Essen Hbf und Hattingen entfallen teil-

weise und werden durch Busse ersetzt. Die DB-Cargo-Bedienungsfahrt nach Herbede wird über Witten und Wengern Ost geführt. Der Zug bedient zwei Anschlüsse der Schrott- und Stahlindustrie nahe des ehemaligen Haltepunktes Henrichshütte und zwischen Blankenstein (Ruhr) und Herbede. MMÜ

■ **Captrain**
Landmaschinentransporte für CLAAS

Seit Juni 2017 bedient Captrain den Gleisanschluss des Landmaschinenherstellers CLAAS im westfälischen Harsewinkel (Ex-TWE-Strecke Gütersloh – Lengerich). Captrain fuhr im Juni bereits drei Züge mit insgesamt 66 Feldhäckslern nach Bremerhaven, von wo aus die Maschinen per Schiff nach

Übersee weitertransportiert werden. Mit Last-Mile-Loks der Baureihe 187 befördert Captrain die Landmaschinen durchgehend vom CLAAS-Werk in Harsewinkel bis zu den Entladeplätzen. „Statt mehrerer Tage dauert der Transport nur noch wenige Stunden. Die schnellen Umlaufzeiten führen zu ei-

ner deutlichen Effizienzsteigerung unserer Lieferlogistik und reduzieren Wagenbedarf sowie Kosten“, sagt CLAAS-Logistikleiter Nils Schuelper. Der Landmaschinenhersteller prüft mit Captrain derzeit weitere mögliche Destinationen. DB Cargo hatte die Verträge mit CLAAS 2016 gekündigt. em



Christopher Steinmüller/Captrain

Mit Last-Mile-Loks der Baureihe 187 bedient Captrain den Claas-Anschluss in Harsewinkel

In Kürze

WestfalenBahn an Abellio

Abellio wird Alleingesellschafter der WestfalenBahn. Die bislang beteiligten Gesellschaften moBiel, Mindener Kreisbahnen und Verkehrsbetriebe Extertal übertragen ihre jeweilige Beteiligung vollständig an die Abellio GmbH. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. em

Ausbau Knoten Frankfurt/M

Am 14. Juni 2017 fiel der offizielle Startschuss für den Ausbau des Knotens Frankfurt/Main Hauptbahnhof. Erstes Projekt ist der zweigleisige Ausbau des Homburger Damms zwischen Frankfurt-Höchst und Hauptbahnhof, das 130 Millionen Euro kostet und 2021 abgeschlossen sein soll. FFÖ

425-Erneuerung für RB 27

DB Regio wird über Dezember 2019 hinaus für sieben weitere Jahre (optional ein weiteres Jahr) die RB-Linie 27 Mönchengladbach – Köln – Koblenz betreiben. Hierfür sollen die eingesetzten Triebzüge der Baureihe 425 umfangreich vor allem im Innenraum erneuert werden. AWA

Vorplanung für Elektrifizierung im Pegintztal

Die DB hat die Vorplanungen für die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz gestartet. Der Bund hat die DB dazu beauftragt, nachdem das Projekt in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 aufgenommen wurde. FFÖ

Stützpunkt Lichtenfels

Nach rund 18-monatiger Bauzeit konnte die DB am 1. Juli 2017 den neuen Instandhaltungsstützpunkt in Lichtenfels eröffnen. Auf dem ehemaligen Gelände des Betriebswerks entstanden z.B. Verwaltung, Werkstätten und Lagerflächen. FFÖ

Geändertes NightJet-Konzept

Ab Dezember 2017 planen die ÖBB, den Nachtzug Zürich – Berlin – Hamburg (EN 470/471) in Göttingen aufzuteilen. Halle und Erfurt verlieren ihre Nachtzugesbindung, neu hinzu kommt dann ein Halt in Magdeburg. AWA

■ Bahnpark Augsburg

Museumsbetrieb ruht bis auf Weiteres

Der Museumsbetrieb im Bahnpark Augsburg ruht behördlich verordnet bis auf Weiteres. Die Aufsichtsbehörden wollen keinen Museumsbetrieb auf gewidmeten Flächen für Eisenbahnbetriebszwecke genehmigen. Die bis Oktober 2017 angesetzten Veranstaltungen musste der Bahnpark vorerst aussetzen. Vor diesem Hintergrund wurde von Prof. Dr. Urs Kramer, Fachmann für Eisenbahnrecht an der Uni Passau, in Ab-

stimmung mit dem Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen ein juristisches Gutachten erstellt, das helfen soll, die behördlichen Zuständigkeiten für deutsche Eisenbahnmuseen am Beispiel des Bahnpark Augsburg zu klären. Auf der Grundlage des Gutachtens versucht der Bahnpark Augsburg nun eine Perspektive für die Wiedereröffnung zu schaffen; ein genauer Zeitpunkt hierfür kann derzeit aber noch nicht genannt werden. *em*



Bahnpark Augsburg

Der Museumsbetrieb im Bahnpark Augsburg ruht bis auf Weiteres. Betreiber und Behörden suchen nach einer Perspektive zur Wiedereröffnung der historischen Anlage



Egon Pempelforth

Jubiläumsfahrt des 62er-Rheingold

Der Freundeskreis Eisenbahn Köln e.V. organisierte zum Jubiläum „55 Jahre 62er-Rheingold“ eine Bahnkreuzfahrt nach und durch Südwestdeutschland. Am Morgen des 22. Juni 2017 startet der von Re 4/4 10009 geführte Rheingold zu einer kleinen Rundreise durch Nordrhein-Westfalen, um die Reisenden einzusammeln, und passiert als DPf 20989 die Niederrheinlandschaft bei Kaarst

■ Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck e.V.

628 201 mintgrün/weiß

Der Verein Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck e.V. hat die Dieseltriebwagen 628 201 übernommen. Die Vereinsmitglieder versetzten das Fahrzeug wieder in den Auslieferungszustand samt mintgrün/weißer Lackierung. Der Triebwagen steht nun für Sonderfahrten zur Verfügung. Zur Region Schleswig-Holstein hat 628 201 einen besonderen Bezug: Er war am 26. April 1987 eines der Ausstellungsfahrzeuge, als der Einsatz der „Regionalschnellbahn Schleswig-Holstein“ in Süderbrarup gefeiert und die ersten Triebwagen der Reihe 628.2 präsentiert wurden. *AW/em*

■ DB Museum

332 298 als Denkmallok

Die ozeanblau-beige 332 298 des DB Museums Koblenz ist seit 1. Juli als Denkmallok vor dem Bahnhofsgelände in Bogen auf einem kurzen Gleisrest aufgestellt. *AWA*

Formneuheit Schmalspur Hom

TILLIGHOBAHN

419,90 €*

Jetzt **NEU** bei Ihrem TILLIG-Fachhändler



Art.-Nr.: 02927

Dampflokomotive 99 222 der HSB, Ep. V



www.tillig.com
www.facebook.com/tilligbahn

TILLIG Modellbahnen GmbH
Promenade 1, 01855 Sebnitz, Tel.: +49 (0)35971 903-0, info@tillig.com

*Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis.

■ Schweizerische Südostbahn

Einstieg ins Fernverkehrsgeschäft



Wie hier in der Mittagssonne des 24. August 2016 auf dem Wissbach-Viadukt bei Degersheim, werden die rot-silbernen Flirt der Südostbahn ab 2020 auch am Gotthard und zwischen Bern und Chur anzutreffen sein – dann allerdings als Fernverkehrs- und nicht als Nahverkehrszug

Felix Förster

Die Schweizerische Südostbahn (SOB) und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) einigten sich Anfang Juli 2017 nach monatelangem Streit auf ein gemeinsames Konzept im Fernverkehr: Die SOB übernimmt ab 2020 zwei Linien, eine davon ist die Gotthard-Bergstrecke. Das SBB-Monopol ist damit Geschichte.

Die privaten Bahngesellschaften SOB und BLS zeigten Anfang des Jahres Interesse an schweizweiten Fernverkehrslinien. Hintergrund ist die für Dezember 2017 vorgesehene Neuvergabe von Fernverkehrskonzessionen durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Der bisherige Monopolist SBB stellte sich daraufhin quer; es entbrannte ein monatelanger Streit.

Am 7. Juli einigten sich nun zumindest SBB und SOB auf eine Zusammenarbeit im Fernverkehrsgeschäft: Ab Dezember 2020 verdoppelt die SOB ihre Zugkilometer und übernimmt die Interregio-Linien Bern – Chur und Zürich –/Basel – Locarno/Lugano, die damit ein regelmäßiges Fernverkehrsangebot auf die Gotthard-Bergstrecke zurückbringt. Die SOB führt die Linien im Auftrag der SBB, bei der weiterhin die Konzession verbleibt.

Zum Einsatz kommen Triebzüge vom Typ FLIRT 3 des Schweizer Herstellers

Stadler. Diese können im Rahmen einer Option, die bei der Bestellung von Rollmaterial für den SOB-eigenen Voralpen-Express zustande gekommen ist, abgerufen werden.

2+1-Bestuhlung, Platz für Fahrräder und ein Bistrobereich gehören damit ab 2020 zum Standard auf den beiden

Interregio-Verbindungen. Laut beider Unternehmen wird es zwar zu Personalübertritten kommen, aber nicht zum Stellenabbau.

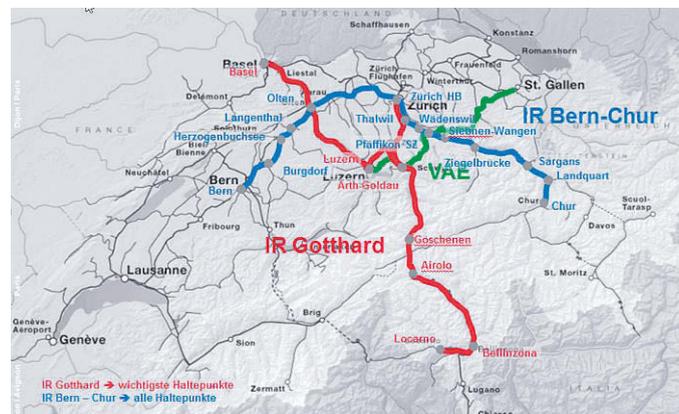
Neben dem neuen Rollmaterial profitieren die Fahrgäste auch wieder von direkten Verbindungen: Der IR Bern – Chur ist die erste direkte Verbindung

auf dieser Relation, während die Gotthard-Bergstrecke seit Eröffnung des Basistunnels im Dezember 2016 fast vollständig vom Fernverkehr abgeschnitten war. Das derzeitige Regionalexpress-Angebot reicht Fahrgastverbänden nicht aus, bleibt aber noch weitere drei Jahre erhalten.

Die SOB-Interregios ab 2020

Mit Übernahme der Betriebsführung der Interregio-Linien Bern – Burgdorf – Zürich – Ziegelbrücke – Chur und Zürich –/Basel – Luzern – Arth-Goldau – Gotthard-Bergstrecke – Locarno/Lugano verdoppelt die SOB ihre Zugkilometer. Die bei-

den Verbindungen bleiben weiterhin in Konzession der SBB, welche auch das unternehmerische Risiko tragen wird. Die SOB übernimmt aber vollständig den Rollmaterial- sowie Personaleinsatz und die Vermarktung der beiden Linien. FFÖ



BLS strebt weiterhin eigene Konzession an

Die BLS, welche bis 2004 selber im Fernverkehrsgeschäft tätig war, will anders als die SOB nicht in eine Kooperation treten und strebt somit eine eigene Fernverkehrskonzession an. Konkret betrifft dies die Linien Interlaken – Basel, Thun – Biel, Bern – Olten sowie zwischen dem Wallis, Berner Oberland und der Ostschweiz. Bis September hat die BLS nun Zeit, ihr Gesuch einzureichen. Laut BLS-Sprecher Matthias Abplanalp liefen allerdings auch weiterhin Verhandlungen mit den SBB.

Die Zusammenarbeit von SOB und SBB ist indessen noch nicht endgültig in trockenen Tüchern: Das Bundesamt für Verkehr muss erst dem Kooperationsvertrag und dem Konzessionsgesuch zustimmen – dies wird voraussichtlich Ende des Jahres der Fall sein. SBB und SOB rechnen mit einem positiven Ergebnis. FFÖ

■ Österreich/Schweiz

Streckensperre Buchs SG – Feldkirch (A)

Zum dritten Mal seit dem Jahr 2010 fanden auf der einspurigen ÖBB-Strecke Buchs SG – Feldkirch (A) umfangreiche Bauarbeiten statt. Um diese zügig durchführen zu können, wurde die ganze Strecke vom Montag 29. Mai 2017 bis zum Sonntag 2. Juli 2017 komplett gesperrt. Dies bedingte zahlreiche Umleitungen im Personen- und Güterverkehr. Die Railjet-Züge und das EC-Zugpaar 162/163 wurden zwischen Zürich HB und Feldkirch (A) durch Busse ersetzt. Zwei Nightjet-Zugpaare wurden via St. Margrethen umgeleitet. Der Nahverkehr zwischen Buchs SG und Feldkirch (A) wurde ebenfalls durch Busse ersetzt. Der Güterverkehr wurde ebenfalls über St.



Remo Hardegger

Wegen der Sperrung zwischen Buchs und Feldkirch wurden viele Güterzüge über die eingleisige Strecke St. Margrethen – Buchs umgeleitet. Am 8. Juni 2017 wartet ein Zug in Salez-Sennwald auf Ausfahrt

Margrethen umgeleitet. Auf der 19 Kilometer langen Verbindung von Buchs nach Feldkirch wurden indessen in den Teilabschnitten Tisis (A) – Schaan-

wald (FL) und Buchs SG – Schaan (FL) im 24-Stundenbetrieb Gleise erneuert, Schwellen ausgetauscht, sowie Schotterbett und Untergrund saniert. *RH*

■ Österreich

Streckensperre im Lavanttal



Manuel Leitner

Der Umleitergüterzug NG 64521 ist am 24. Juni 2017 im steigungsreichen Abschnitt hinter Obdach auf dem Weg nach Frantschach-St. Gertraud

Noch bis 9. Dezember 2017 ist die Lavanttalbahn Zeltweg – St. Paul teilweise gesperrt. Zwischen St. Paul und

Wolfsberg kommt es zu einer längeren Streckenunterbrechung wegen des Baus der Koralmbahn zwischen Graz

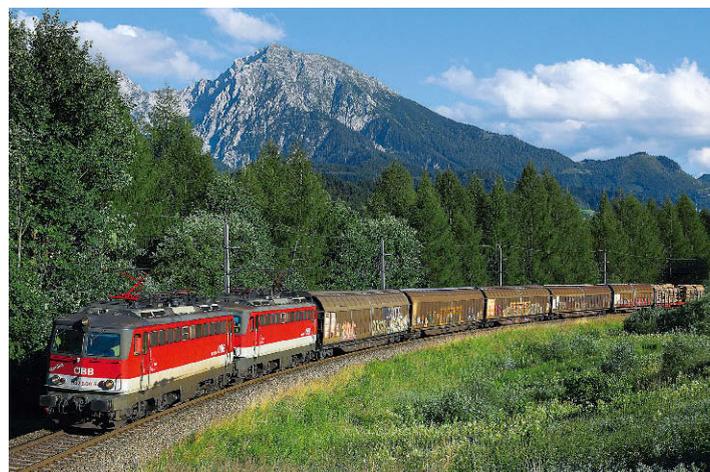
und Klagenfurt. Deshalb werden Reisezüge in diesem Bereich derzeit im Schienenersatzverkehr geführt. Der umfangreiche Güterverkehr wird im gleichen Zeitraum über Obdach zugeführt. Auch die Verschubreserve Frantschach-St. Gertraud erfolgt während der Streckensperre über Zeltweg und dem steigungsreichen Obdacher Sattel. Um dabei Lokzugfahrten zu sparen, wird die Reihe 2068 gerne dem planmäßigen Güterverkehr als Vorspannlokomotive beigegeben, zurück nach Knittelfeld fährt die Lokomotive allerdings doch als Lokzug. *MLE*

■ Österreich

Reihe 1142 vermehrt im Güterverkehr

Weil den ÖBB immer mehr CityJet-Triebzüge zur Verfügung stehen, wird derzeit überlegt, die Reihe 1142 ab 2018 aus dem Betrieb zu nehmen. Bei Erreichen der Kilometerfristen sollen die Loks von der Ausbesserung zurückgestellt werden. Die endgültige Entscheidung hängt von der weiteren Entwicklung des Güterverkehrs ab, außerdem sind zum Fahrplanwechsel in einigen Bundesländern Ausdehnungen im Nahverkehr geplant.

Die Reihe 1142 wurde zuletzt wieder vermehrt im Güterzugdienst eingesetzt, nachdem seit Kurzem nur noch Loks mit punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB 90) Reisezüge ziehen dürfen. Nur wenige Loks der Reihe 1142 sind aber damit ausgerüstet. *MLE*



Manuel Leitner

Die ÖBB setzt die Reihe 1142 wieder häufiger vor Güterzügen ein. Die Maschinen könnten jedoch bald abgestellt werden. 1142 609 und 1142 586 ziehen am 13. Juli 2017 bei Windischgarsten DG 54974

In Kürze

Österreich: Mehr RoLa-Züge

Aufgrund wachsender Auslastung der Rollenden Landstraße zwischen Wörgl und Brennersee bauen die ÖBB das Angebot aus: 18 statt bisher 16 Zugpaare mit insgesamt 648 LKW sollen täglich die Relation bedienen. Aktuell liegt die durchschnittliche Auslastung der Züge bei 93 Prozent. *FFÖ*

Österreich: RJ nach Neusiedl

Vom 1. Juli bis 3. September 2017 bieten die ÖBB täglich zwei Zugpaare zwischen Salzburg und Neusiedl am See an. Die neue Verbindung wird an Wochenenden sowie Feiertagen angeboten, die Fahrzeit beträgt gut 3,5 Stunden. *FFÖ*

Österreich: Fortschritt am Semmeringtunnel

Am 30. Juni 2017 begannen am sieben Kilometer langen Tunnelbereich Grautschenhof des Semmering-Basistunnels die Arbeiten. Es ist der dritte und letzte Bauabschnitt, die Eröffnung ist für 2026 geplant. *FFÖ*

Schweiz: Feste Fahrbahn im Lötschbergtunnel

Die BLS erneuern zwischen 2018 und 2022 die Fahrbahn im Scheiteltunnel der Lötschberg-Bergstrecke. Dort wird eine feste Fahrbahn erstellt. Autoverlad und Regionalverkehr sollen während den Bauarbeiten nur wenig beeinträchtigt werden. *FFÖ*

BOB: Bilanz 2016

Die zur Jungfraubahngruppe gehörende Berner Oberland-Bahn (BOB) AG verzeichnete im Jahr 2016 einen Verkehrsertrag von 16 Millionen Franken. Die dazugehörige Schynigge Platte-Bahn beförderte 26 Prozent mehr Fahrgäste als noch 2015 und kam auf einen Verkehrsertrag in Höhe von 3,6 Millionen Franken. *FFÖ*

Schweiz: Ausbau St. Fiden

Die SBB erweitern die Abstellanlagen in St. Gallen-St. Fiden. Für den geplanten Einsatz von 400 Meter langen Doppelstockzügen zwischen Zürich und St. Gallen werden Abstellgleise verlängert. *FFÖ*

Israel Railways setzt wie auch die DB auf Bombardier-Doppelstockwagen. Erst im Mai verkündete das Unternehmen die Bestellung von 33 TWINDEXX Vario-Doppelstockwagen, die bald über ein wesentlich erweitertes Streckennetz rollen werden



Bombardier

■ Israel

Bahnnetz soll deutlich wachsen

Im Juni hat die staatliche israelische Eisenbahngesellschaft Israel Railways (IR) ihren neuen Strategieplan vorgestellt. Bis zum Jahr 2040 soll sich die Gleislänge des Netzes mehr als verdoppeln und eine Ausdehnung von 2.572 Kilometern erreichen. Künftig soll es 120 Bahnhöfe geben. Entsprechend soll auch der Fuhrpark auf fast die dreifache Größe anwachsen.

Umgerechnet rund 31 Milliarden Euro sollen unter anderem in den vierspurigen Ausbau der von Tel Aviv ausgehenden Strecken nach Haifa, Avalon sowie den Strecken Lod – Beer Sheba und Ashkelon – Pleshet Junction investiert werden. Der Abschnitt Tel Aviv –

Rishpon soll sogar sechsgleisig mit Tunnel ausgebaut werden. Durch die Einführung von Hochgeschwindigkeitszügen mit bis zu 250 km/h Spitzengeschwindigkeit sollen zwei Drittel aller

Fahrgäste Tel Aviv innerhalb von anderthalb Stunden erreichen können, wovon man sich auch eine Steigerung des Modal Splits im Fernverkehr von derzeit 10 auf 40 Prozent für die Bahn erwartet.

Zudem ist die Oststrecke von Kfar Sava nach Hadera East für die Reaktivierung vorgesehen. Damit soll der Knoten Tel Aviv umfahren werden. Die erst jüngst reaktivierte Valley Line von Afula soll nach Hadeera East durchgebunden und die Stationen in Los und am Flughafen Ben Gurion ausgebaut werden. Die Pläne basieren auf dem seit Jahren anhaltenden massiven Anstieg der Fahrgastzahlen.

Langfristig erhofft sich IR auch einen Frieden mit den Nachbarländern und stellt dafür den Wiederaufbau früher bestehender Eisenbahnverbindungen in den Libanon, nach Jordanien und nach Ägypten in Aussicht. **FM**

Auf einen Blick *Eisenbahn in Israel*

- Betreiber:** Israel Railways (IR)
- Länge des Gleisnetzes:** 1.232 Kilometer
- Bahnhöfe:** 68
- Beförderte Passagiere:** 81,2 Millionen (2016)
- Beförderte Güter:** 9,2 Millionen Tonnen (2016)



Die Strecke von Tel Aviv nach Haifa soll in den kommenden Jahren viergleisig ausgebaut werden. Das Bild zeigt einen Zug an der Mittelmeerküste zwischen Atlit und Haifa

Ingo Wagner/dpa

■ Frankreich

Mit InOui nach Toulouse und Bordeaux

Die französische Eisenbahngesellschaft SNCF verpasst ihrem Paradeferd TGV einen neuen Markennamen. Seit dem 2. Juli 2017 verkehren die TGV auf der Strecke Paris – Bordeaux als „InOui“, wo zugleich die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke LGV (Ligne à grande vitesse) Sud Europe Atlantique in Betrieb ging. Als Verlängerung der LGV Atlantique verbindet sie nun die Städte Tours und Bordeaux. Auf der 302 Kilometer langen neuen Trasse fahren nun also die TGV im neuen Kleid vorerst mit 320 km/h. Der „InOui“ braucht von Paris nach Bordeaux nur zwei Stunden und vier Minuten. Sukzessive folgt der Wandel auch auf anderen Hochgeschwindigkeitsstrecken. Mit der neuen Marke will die SNCF die hohe Service-Qualität des neuen Zugangebotes klar vom Low-Cost-Angebot OuiGo abgrenzen. „TGV bleibt TGV“, versprach Rachel Picard, Leiterin des Geschäftsfelds SNCF Voyages. „TGV ist das Material, TGV bleibt der Name des eigentlichen Zuges.“ Unter



Laurent Theillet/dpa

Mit großem Medienrummel wurde die Eröffnung der LGV Sud Europe Atlantique im Bahnhof Bordeaux St. Jean gefeiert. Die TGV-Züge verkehren auf der neuen Linie als InOui

dem Markennamen OuiGo betreibt die SNCF bereits seit zwei Jahren ein TGV-Light-Angebot zwischen den Großräu-

men Paris und Marseille mit mehr Sitzplätzen, dafür aber weniger Sitzkomfort und weniger Stauraum. MPI

■ Spanien

Museumsbahn nimmt O&K-Dampflokomotive in Betrieb

Nach mehr als 40-jähriger Abstellzeit und mehreren Jahren Restaurierung nahm die meterspurige Museumsbahn im spanischen Arganda del Rey eine 1926 gebaute O&K-Dampflokomotive wieder in Betrieb. Der C-Kuppler war einst beim Bergbauunternehmen Real Compañía Asturiana de Minas im Einsatz. Die Museumsvereinigung „Vapor Ma-

drig“ betreibt an allen Sonntagen zwischen März und Oktober Dampfzugverkehr auf der kurzen Reststrecke des einstigen „Tren de Arganda“. Alle einsatzfähigen Triebfahrzeuge stammen aus Deutschland: Neben einer Henschel-Dampflokomotive gehören dazu auch eine Diesellokomotive von O&K und eine weitere von SCHÖMA. DBU



Dirk Budach

Vapor Madrid hat einen O.u.K.-C-Kuppler restauriert

■ Japan

Züge für 360 km/h

Das Eröffnungsdatum 2030 für den Hokkaido-Shinkansen nach Sapporo wirft seine Schatten voraus: Die japanische Eisenbahngesellschaft JR East plant für die Beschaffung der entsprechenden Hochgeschwindigkeitszüge, bis 2019 einen Testzug für 360 km/h in Betrieb zu nehmen. Zwar erreicht JR East auf einzelnen Strecken schon heute 320 km/h, doch gilt diese Geschwindigkeit nicht mehr als konkurrenzfähig. Der Testzug soll unter anderem besondere Federungen erhalten, mit dem das Entgleisungsrisiko während eines Erdbebens gesenkt werden kann. Auch soll eine spezielle Kopfform Schneeanlagerungen verhindern. Auch der Komfort für Fahrgäste soll spürbar erhöht werden. FM



Horia Radulescu

Italien: IC-Züge bereits umfoliert

In Italien zeigen sich viele IC-Garnituren der FS Trenitalia bereits im neuen Farbschema. Die FS hatte das Farbschema für Tages- und Nacht-Fernreisezüge erst vor wenigen Monaten der Öffentlichkeit vorgestellt. Die weiss/rot umfolierten Wagen erinnern auf den ersten Blick an das Fernverkehrs-Farbschema der DB AG. IC 651 Milano – Livorno führt am 11. Juni 2017 im Bahnhof von Sestri Levante bereits Waggons in der neuen Farbgebung mit

In Kürze**Philippinen: Bahnprojekte**

Die philippinische Regierung hat die Mittel für den Bau eines 2.000 Kilometer langen Eisenbahnnetzes auf der Insel Mindanao in den Haushalt eingestellt. Damit können Vorarbeiten und Flächenankäufe für die Bahn von Tagum City nach Digos City beginnen. Der Bau soll 2018 starten, die Strecke bis 2020 in Betrieb gehen. FM

China: Schneller Nachtzug

Die chinesische Eisenbahngesellschaft CRC hat auf der Verbindung Peking – Shanghai 16-teilige Triebwagen mit Schlafwagen für 800 Passagiere in Betrieb genommen. Bei bis zu 250 km/h legt der Zug die Strecke in rund zwölf Stunden zurück. FM

DB Arriva in Südschweden

DB Arriva fährt für weitere acht Jahre die Verkehre auf dem südschwedischen Schienennetz Pågatågen im Bereich der Städte Malmö, Helsingborg und Trelleborg. Das Unternehmen hat von der Verkehrsbehörde der Region Skåne nach einer Ausschreibung einen Vertrag für die Zeit von Dezember 2018 bis Dezember 2026 erhalten. em

Indien: Solarzug in Betrieb

Die staatliche Eisenbahngesellschaft Indian Railways (IR) hat am 14. Juli 2017 einen Zug mit Solarzellen auf den Wagendächern in Betrieb genommen. Per Photovoltaik werden Beleuchtung und Informationsdisplays im Zug mit Strom versorgt. em

GB: Projekte bestimmt

Die National Infrastructure Commission hat die zwölf wichtigsten Infrastrukturprojekte für Großbritannien bestimmt. Darunter sind drei Schienenprojekte: Die Nord-Süd-Hochgeschwindigkeitsstrecke (HGS) von London nach Birmingham, Manchester und Leeds, die Ost-West-HGS von Liverpool nach Manchester, Leeds und Newcastle upon Tyne und die zweite Durchmesserstrecke für London. FM

■ Ulm – Friedrichshafen – Lindau: Die Elektrifizierung kommt

Großer Umbruch zwischen Donau und Bodensee

Die „Südbahn“ von Ulm nach Friedrichshafen und weiter bis Lindau ist immer noch ein Mekka für Fans der Dieseltraktion. Im dichten Takt geben sich Loks und Triebwagen etwa der Baureihen 218, 215, 611, 612 oder 628 auf der „oberschwäbischen Transversale“ die Klinke in die Hand. Doch mit dem Dieseldyall wird bald Schluss sein – es besteht bereits Baurecht für die Elektrifizierung



Stuagat, Ulm und Biberach ... Meckabeure, Durlesbach“ – nicht nur Eisenbahnfans, Bahnkunden und Anrainer kennen die Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau, auch Kenner deutschen Liedguts ist die Verbindung dank der eingängigen Strophe aus der Weise „Auf dr schwäb'scha Eisa-bahna“ bis in die Gegenwart präsent. Bei der Strecke handelt es sich um eine der letzten, zweigleisigen DB-Strecken in Süddeutschland, die nicht mit elektrischer Traktion befahrbar ist. Dies soll sich jedoch in den nächsten Jahren ändern und die Verbindung mit einer Fahrleitung ausgerüstet werden.

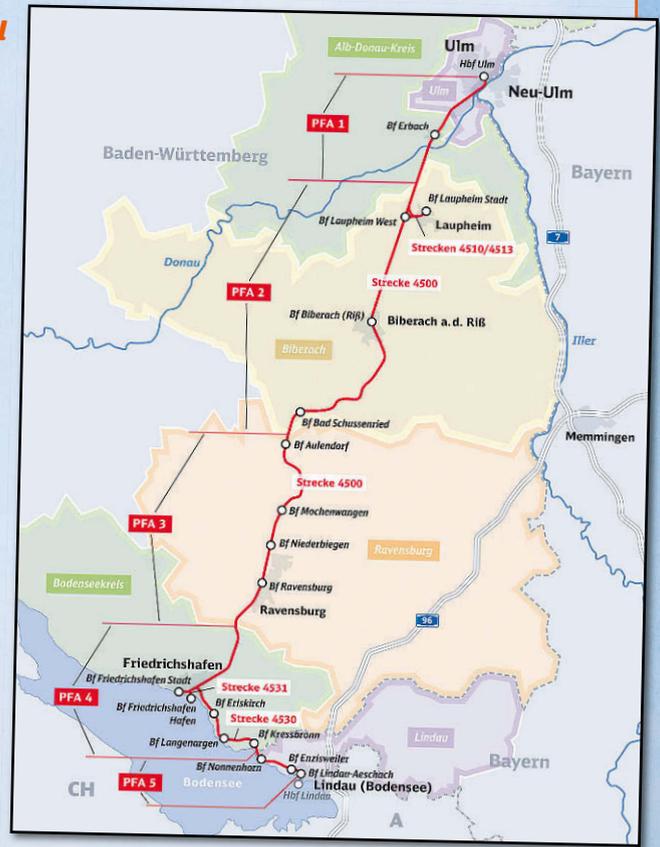
Verkehrsröt beherrscht das Bild

Noch ist die Südbahn ein beliebtes Reiseziel vor allem für Freunde der Dieseltraktion, auch wenn die Vielfalt in den vergangenen Monaten etwas nachgelassen hat. Im Personenverkehr geben sich dort lokbespannte Züge und Triebzüge bzw. Triebwagen die Klinke in die Hand. DB Regio beherrscht hier noch mit den einheitlichen verkehrsroten Fahrzeugen das Geschehen. Noch sind auf der Südbahn die Dieselloks der Baureihe 218 des Bh Ulm vor RE- bzw. IRE-Zügen anzutreffen. In der Regel ziehen sie einen Doppelstockwagenpark, selten verirrt sich sogar nochmal eine n-Wagen-Garnitur auf die Südbahn. Den vierachsigen Dieselloks untersteht auch die Bespannung des derzeit einzigen IC-Zugpaars (IC 118/119) auf der Südbahn zwischen Ulm und Lindau. Mit seinem ÖBB-Wagenpark bringt er

So läuft der Ausbau

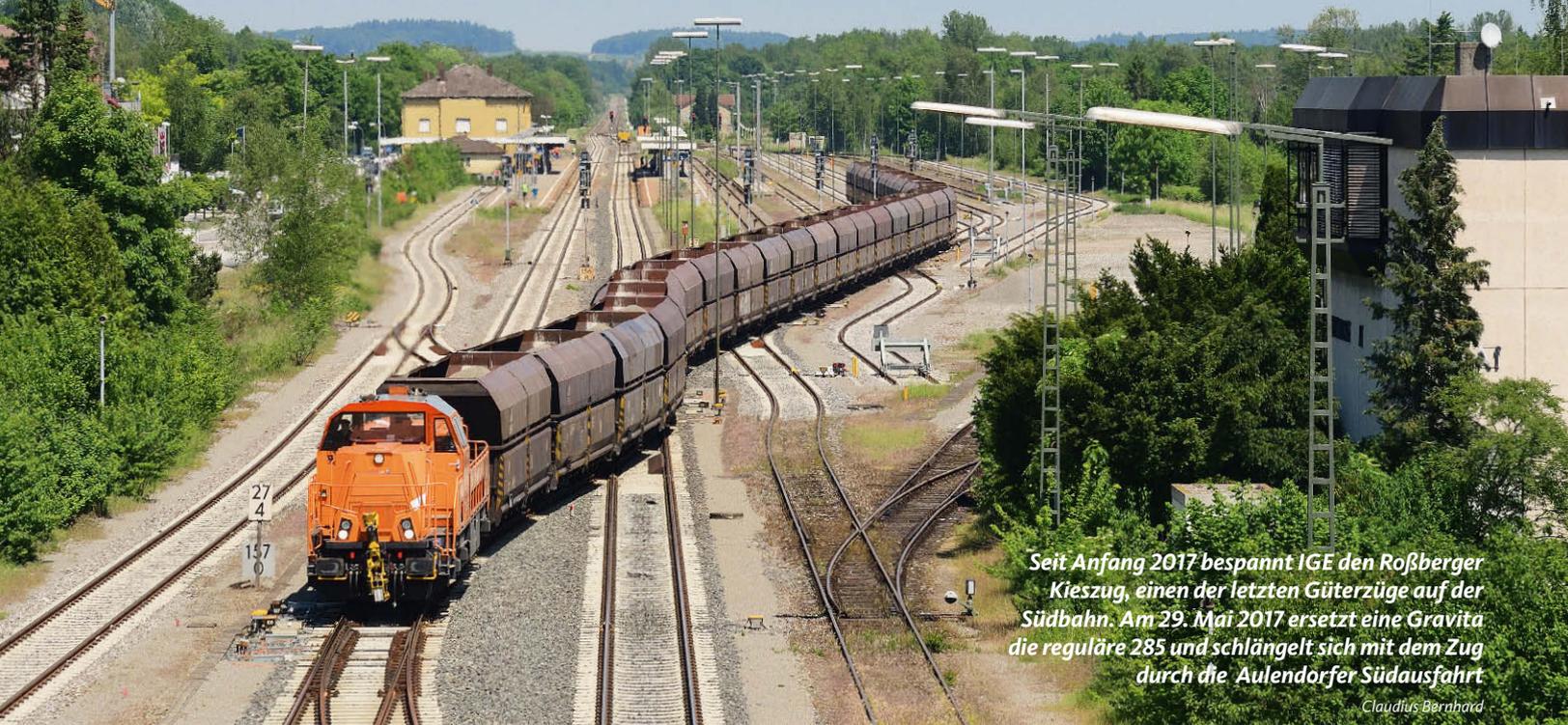
Ausbau und Elektrifizierung der Südbahn sind in fünf Planfeststellungsabschnitte (PFA 1 – 5) unterteilt. Die Aufteilung lehnt sich aus Gründen der Durchführung und Transparenz an die Planfeststellung an die Landkreisgrenzen an.

- **PFA 1** (Stadtkreis Ulm und Alb-Donau-Kreis) Ulm – km 111,4 bei Achstetten
- **PFA 2** (Lkr. Biberach) km 111,4 bei Achstetten – Bad Schussenried bei km 155
- **PFA 3** (Lkr. Ravensburg) – km 155 bei Schussenried – Meckenbeuren bei km 185
- **PFA 4** (Bodenseekreis) - km 185 bei Meckenbeuren – Kressbronn bei km 15,0 (inkl. Ausbau nach FN-Hafen)
- **PFA 5** km 15 bei Kressbronn – Lindau-Aeschach bei km 22



Mit einer Personenschulungsfahrt war 245 036 am 31. Mai 2017 betraut, als sie mit IRE 4209 bei Lohner durch das ober-schwäbische Endmoränen-Hügelland brettet

Claudius Bernhard



Seit Anfang 2017 bespannt IGE den Roßberger Kieszug, einen der letzten Güterzüge auf der Südbahn. Am 29. Mai 2017 ersetzt eine Gravita die reguläre 285 und schlängelt sich mit dem Zug durch die Aulendorfer Südausfahrt

Claudius Bernhard

immer noch etwas internationales Flair auf die Südbahn-Gleise. Seit Ende Mai 2017 verfügt die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee über drei Loks der Baureihe 245, die seit Ende Juli 2017 in Plänen der 218 zum Einsatz kommen. Nach aktuellen Plänen sollen die 245 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 den viertägigen Umlauf der 218 beim IRE Ulm – Lindau vollständig übernehmen.

Auch bei den Triebwagen und Triebzügen herrscht bunte Vielfalt. Mit den verbliebenen Ulmer 611 werden derzeit unter anderem alle IRE-Züge von und nach Basel gefahren. Ihre Zeit in Ulm soll allerdings zum Fahrplanwechsel im Dezember enden. Abgelöst werden sollen sie von modernisierten Triebzügen der Baureihe 612, die auch jetzt schon einige Leistungen zwischen Ulm, Friedrichshafen, Lindau oder Überlingen fahren. Längst totgesagt, aber bislang unverzichtbar sind auch die Einsätze der Baureihe 628, die immer wieder noch zwischen Ulm und Biberach ange-

troffen werden können. Etwas betriebliche und farbliche Abwechslung bringen die Bodensee-Oberschwabenbahn (BOB) und die HZL-Triebwagen nach Oberschwaben. Die private BOB fährt mit ihren dunkelblauen Regioshuttle zudem zwischen Friedrichshafen und Aulendorf. Dem Trend der Zeit folgend gibt's heute auch auf der Südbahn ein Angebot an Sonn- und Feiertagen für Liebhaber des Fahrradsports. Züge mit Fahrrad-

» Seit Mai 2017 können auch die werksneuen RAB-245er auf der Südbahn beobachtet werden

beförderung verbinden im Zwei-Stunden-Takt Ulm mit Lindau, in den Tagesrandlagen sogar die Landeshauptstadt Stuttgart. Für den Transport kommen ehemalige Dm-Gepäckwagen gemeinsam mit n-Wagen oder Dostos auf die Strecke.

Aktuell verkehren nur noch wenige Transitgüterzüge über die Südbahn nach Wolfurt in Vorarlberg. Saisonal gibt es noch Ganzzugverkehr mit Kies zwischen Roßberg und Kressbronn, der planmäßig ab Aulendorf die Strecke nutzt. Im vergangenen Jahr gewährte DB Cargo etwa den letzten verbliebenen Güterzugloks der Baureihe 225 zeitweise Ausflüge auf die Südbahn. Dort bespannte sie sowohl den Wolfurter Containerzug als auch den Rossberger Kieszug (Kressbronn – Rossberg und zurück). Inzwischen sind diese Leistungen auf andere Loks übergegangen oder verlegt worden. Der „Rossberger“ wird inzwischen von Rail Cargo Austria befördert, diese hat das Eisenbahnunternehmen IGE mit der Traktion beauftragt. In der Regel wird der Zug seither mit einer Lok der Baureihe 285 bespannt, in Ausnahmefällen setzt die IGE aber auch eine Gravita vor dieser Leistung ein.

Forderungen nach Elektrifizierung

Doch mit der Vielfalt an Dieseltriebfahrzeugen soll bald Schluss sein. Seit vielen Jahren fordert Baden-Württemberg bereits Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau. Die standardisierte Bewertung für die Modernisierung wurde in einem Kosten-Nutzen-Abgleich mit einem traumhaften Wert zwischen 1,8 und 2,4 eingestuft. Die Verantwortung für den Ausbau liegt jedoch beim Bund. Zumindest als Zulaufstrecke für die Alpenquerungen der NEAT in der Schweiz, aber auch über den Arlberg hat die Strecke durchaus internationale Bedeutung. Auch wenn die Maßnahme seit Jahren im Bundesverkehrswegeplan als „vordringlicher Bedarf“ gelistet ist, hat sich beim praktischen Ausbau leider sehr wenig bewegt.

Mit der Modernisierung sollen weitere Angebotsverbesserungen möglich werden. Die stündlichen Züge der Relation Lindau – Stuttgart sollen durch eine weitere RE-Linie Ulm – Friedrichshafen ergänzt werden. Die geplante „Regio-S-Bahn“ Ulm – Biber-



Im Zuge der Stellwerksauflösung Niederbiegen wurde der Bahnhof Ravensburg beidseitig mit vier Ausfahrtsignalen ausgerüstet. Am 29. Mai 2017 verlässt ein IRE den Bahnhof, während links der Roßberger Kieszug abgestellt ist

Claudius Bernhard

ach soll zusätzlich für die Reisenden den Taktverkehr verdichten. Die elektrische Traktion soll auch die bessere Frequenz durch Fernzüge an den Bodensee und in das benachbarte Österreich vorbringen. Zumindest im Ansatz hofft man an die Zeiten mit attraktivem Taktverkehr durch Interregio-Züge anzuknüpfen. Der weitgehend geradlinige Trassenverlauf durch das relativ flache Oberschwaben wurde auch aufgrund von Entscheidungen des damaligen württembergischen Königs realisiert und gibt der Südbahn nach der Elektrifizierung ein hohes Potenzial für die Verkürzung der Fahrzeiten durch spurtstarke elektrische Triebfahrzeuge.

Bodenseegürtelbahn wird ertüchtigt

Auch die eigentlich zur „Bodenseegürtelbahn“ gehörende Strecke Friedrichshafen – Lindau wird als Fortführung der Südbahn für die Zukunft ertüchtigt. Die eingleisige Strecke ergänzt so in sinnvoller Weise die Modernisierung und bietet die Möglichkeit, heute schon bestehende Relationen durchgehend mit elektrischer Traktion zu fahren. In Lindau trifft man dabei auf den seit 1954 durchgeführten elektrischen Betrieb aus dem österreichischen Netz. Aktuell wird es mit Fahrzeugen der ÖBB, SBB und der Montafonerbahn befahren. Durch die bestehende Aeschacher Kurve lassen sich zukünftig auch elektrisch bespannte Güterzüge direkt nach Wolfurt und weiteren Zielen befördern. Trotz dem Richtungswechsel in Friedrichshafen ergibt sich hiermit eine sinnvolle Ergänzungs- bzw. Ausweichstrecke für bestehende Routen durch das Rheintal oder die Gäubahn als Anschluss an den Alpentransit. Die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für die fünf Abschnitte beim EBA erfolgte von August 2011 bis Mai 2013 und ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Insgesamt müssen etwa 100 Kilometer zweigleisige Strecke und zirka 25 Kilometer eingleisige Strecke mit einer Oberleitung überspannt werden. Viele Kreuzungspunkte mit anderen Verkehrswegen müssen dem veränderten Profil durch Absenkung von Gleisen und vorgeschriebene Einrichtungen zum Berührungsschutz von elektrischer Hochspannung angepasst werden. Ebenso wird die Möglichkeit geschaffen, die zulässige Geschwindigkeit auf der Strecke abschnittsweise auf 160 km/h zu erhöhen. Durch Neueinrichtung zusätzlicher Blocksignale südlich von Ulm und Aulendorf werden zukünftig Zugfolgeabschnitte verkürzt und die Streckenkapazität erhöht. Das für den reibungslosen Betriebsablauf ursprünglich geplante zweite Gleis zwischen Lindau und Friedrichshafen wurde leider bereits in der Planungsphase gestrichen.

Schwieriges Thema: Finanzierung

Bereits im Jahr 2006 war man sich einig darüber, dass die Strecke zwischen Ulm und Lindau auf die elektrische Traktion umgestellt werden soll. Der Interessenverband Südbahn (24 Anrainerstädte und -gemeinden) übernahm 2008 die Kosten für die ersten Planungen in einer Höhe von 1,24 Millionen Euro, bevor das Land und die Bahn im Juni 2009 eine Planungsvereinbarung abschlossen. Weitere anfallende Kosten für Entwürfe und Planungsaufwand mit einer Summe von zirka acht Millionen



Dieselloks wird man in Lindau nur noch selten antreffen, wenn die Allgäubahn und die Bodenseegürtelbahn demnächst elektrifiziert sind. Am 4. Dezember 2007 rollt 232 464 noch durch den nicht mit Oberleitung überspannten Teil des Lindauer Inselbahnhofs

Peter Garke



Auch die Baureihe 628 verrichtet auf der Südbahn noch täglich ihren Dienst. Am 8. Juni 2017 hat ein solches Gefährt als RB 22610 aus Sigmaringen soeben den Ort Essendorf mit seiner barocken Kirche St. Martin passiert

Claudius Bernhard

Die Bodensee-Oberschwabenbahn (BOB) nutzt in Friedrichshafen die Hallen des ehemaligen DB-Bws. VT 67 und VT 63 der BOB wollen am 4. Dezember 2007 weiter zum Hafbahnhof

Peter Garke



Geschichte

Die erste Bahn am Bodensee

Die Südbahn war bis 1971 ein letztes Refugium für Dampfloks der Baureihe 03 bei der Bundesbahn. 03 068 des Bw Ulm führt im Sommer 1963 in Aulendorf einen kurzen Eilzug



Mit der Südbahn gelang Württemberg der Triumph: Noch vor den Konkurrenten aus Bayern und Baden erreichten Gleise den Bodensee. Doch die Geschichte der Strecke war geprägt von Höhen und Tiefen

Bereits kurz nach der Eröffnung der ersten deutschen Bahnstrecke Nürnberg – Fürth im Jahr 1835 begann man auch in Württemberg damit, sich Gedanken über den Eisenbahnbau zu machen. Der Staat Württemberg verabschiedete daher am 18. April 1843 ein Gesetz „Über den Bau von Eisenbahnen“. Damit wurde auch die 103,5 Kilometer lange Südbahn auf den Weg gebracht. In drei Phasen erfolgten schließlich Bauarbeiten und Betriebsaufnahme der einzelnen Abschnitte zwischen 1847 und 1850. Zu Beginn des Bahnbetriebs war die Strecke noch vom übrigen württembergischen Netz getrennt.

Die von der Königlich Württembergischen Staatsbahn geplante, durchgehende Bahn vom Neckar in Heilbronn bis zum Bodensee in Friedrichshafen konnte erst ab Sommer 1850 durchgehend befahren werden. Die Württemberger erreichten damit zuerst, also vor ihren Konkurrenten aus Bayern und Baden, per Bahn den Bodensee. Mit der

durchgehenden Verbindung stieg die Nachfrage nach dem neuen Verkehrsmittel. Daraus resultierte auch der Wunsch, die entlang der Strecke liegenden Regionen mit Nebenstrecken anzubinden.

Ausbau vor dem Ersten Weltkrieg

Insbesondere aus strategischen Gründen wurde die Südbahn in den Jahren 1905 bis 1913 zweigleisig ausgebaut. Dabei wurden auch einige Bahnhofsgebäude entlang der Strecke neu errichtet. Stationen, die weit entfernt vom namensgebenden Ort waren, gab es einige entlang der Strecke. Aufgrund seiner Erwähnung in einem Volkslied erlangte der Halt in Durlasbach im idyllischen Schussental einige Bekanntheit. Bereits 1869 verlor der Halt mit Eröffnung der Bahnverbindung nach Bad Waldsee seine ursprüngliche Bedeutung als Bahnhof von Bad Waldsee. Aufgelassen wurde er jedoch endgültig erst im Jahr 1984, nachdem er zuletzt nur noch auf Antrag für Wan-

dergruppen bedient wurde. Heute erinnert ein Denkmal an das schwäbische Volkslied und die „Haltstation Durlasbach“.

Mit dem Siegeszug des Autos nach dem Zweiten Weltkrieg sanken die Reisendenzahlen auf der Südbahn, was zur Schließung von zahlreichen Haltepunkten führte. Viele Nebenbahnen wurden eingestellt, lediglich die Strecke Kißlegg – Aulendorf – Herbertingen und die reaktivierte Strecke nach Laupheim Stadt werden heute noch bedient.

Fernverkehr im Wandel der Zeit

Neben regionalen Zügen waren auch überregionale D-Züge unterwegs durch Oberschwaben. Vom ehemaligen Fernverkehr, der selbst Nachtschnellzüge nach Kiel/Hamburg über die Strecke führte, ist heute fast nichts mehr übrig geblieben. Selbst der bei Reisenden beliebte InterRegio hatte Ende der 1990er keine große Zukunft und verschwand 2002 wieder.

Danach blieb lediglich ein IC-/EC-Paar der Relation Innsbruck – Münster/Westfalen.

Als einer der ersten privaten Betreiber im SPNV auf ehemaligen DB-Strecken startete im Juli 1993 die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) auf der Relation Friedrichshafen – Ravensburg mit NE81-Triebwagen. Die als „Geißbockbahn“ bekannt gewordene

Inbetriebnahme der Südbahn in Teilstrecken

Streckenabschnitt	Eröffnung	Länge
Friedrichshafen – Ravensburg	08.11.1847	19,3 km
Ravensburg – Biberach/Riß	26.05.1849	46,9 km
Biberach/Riß – Ulm	01.06.1850	37,3 km

Die Geißbockbahn (BOB) bewältigte den Verkehr nördlich von Friedrichshafen zunächst mit NE 81. Der BOB-VT 60 legte am 3. Januar 1994 einen Halt in Oberzell ein



Peter Garke

218 425 vom Bw Kempten am 02.08.1982 mit E3551 Ulm - Friedrichshafen bei der Abfahrt in Aulendorf mit interessanten Wagenpark aus Silberlingen, yl-Eilzugwagen und Altbau-Gepäckwagen



Peter Garke

BOB wurde im Juni 1997 bis zum Hafensbahnhof und nach Aulendorf verlängert. Seit 1998 verkehren die dunkelblauen Regio-Shuttles mit dem Geißbock-Signet.

Auf dem nördlichen Abschnitt übernahm die RAB die Nahverkehrsleistungen. Die ehemalige Nebenstrecke nach Schwendi wurde im Jahr 1999 bis Laupheim Stadt für den Nahverkehr auf der Schiene reaktiviert. Um eine direkte Anbindung der Stadt Laupheim in südliche Richtung zu realisieren, wurde im Jahr

» **Bis 1971 bot die Südbahn den letzten DB-O3ern Auslauf – und errang damit Legendenstatus**

2008 durch die Bahn und den Landkreis Biberach eine Verbindungskurve auf den Weg gebracht und im Juni 2011 eröffnet.

Tangiert wurden durch die Südbahn die Bahnbetriebswerke Ulm, Aulendorf und Friedrichshafen. Die Dienststellen waren letzte Heimatdienststelle für interessante Fahrzeugbaureihen. Beim Bw Ulm wurde mit O3 088 die letzte Dampflok der Baureihe O3 bei der Bundesbahn ausgemustert, nachdem sie auch auf der Südbahn nochmals ihre Leistungsfähigkeit

zur Schau stellen konnte. Die Südbahn avancierte damit Mitte der 1960er-Jahre zum Anziehungspunkt von Eisenbahnfreunden; waren doch hier bis 1971 die letzten O3-Einsätze bei der DB zu erleben. Auch die schmalspurigen Dieselloks der Baureihe 251 für das „Öchsle“ Warthausen – Ochsenhausen waren bis zur Ausmusterung (31. März 1983) offiziell hier beheimatet. Das Betriebswerk Aulendorf war bis zum 27. September 1964 eine eigenständige Dienststelle und beheimatete Anfang der 1960er-Jahre die letzten Exemplare der BR 75.0 (ehemalige württembergische T5). Auch Schmalspurdampflok der BR 99 waren im Bw Aulendorf beheimatet und wurden nach der Schließung an das Bw Friedrichshafen weitergereicht.

Am Ende lockte das Trajekt

Nicht unerwähnt bleiben soll auch der ehemals an die Südbahn anschließende Trajektverkehr über den Bodensee von Friedrichshafen nach Romanshorn (Schweiz). Bereits am 1. Juni 1850 wurde eine 816 Meter lange Gleisverbindung vom Stadtbahnhof zum Hafen eröffnet. Im Jahr 1869 nahm das Trajekt über den See den Betrieb auf. Bis zum 29. Mai 1976 wurden Eisenbahnwagen über den See transportiert, mehr als 600.000 waren es insgesamt in der über 100-jährigen Geschichte des Trajekts. PG

Euro übernahm das Land Baden-Württemberg. Langwierig waren die Verhandlungen für die Finanzierung zwischen Bund und Land sowie die Bewertung des Ausbaus im Bundesverkehrswegeplan. Dies resultierte auch aus immer wieder prognostizierten Kostensteigerungen der Modernisierung. Von anfänglich 90 Millionen Euro im Jahr 2006 stieg der Betrag auf 140 Millionen Euro im Jahr 2011. Ende 2012 ergab sich durch zusätzliche Baumaßnahmen eine Summe von 226 Millionen Euro. Das Bundesverkehrsministerium sah noch Mitte 2014 die Voraussetzungen für den Baustart als nicht erfüllt an und begründete dies mit dem Verkehrshaushalt. Zudem verwies man auf eine neue Betrachtung des Ausbaus im Bundesverkehrswegeplan 2030! Die ge-

» **Die Bauarbeiten für die Elektrifizierung sollen 2018 anlaufen – dazu wird die Südbahn gesperrt**

plante Ratifizierung des Vertrags zur Finanzierung des Ausbaus wurde deshalb weiter hinausgeschoben. Diskussionen über die Übernahme von eventuellen Kostensteigerungen zwischen Bund und Land sowie die Forderung einer erneuten Wirtschaftlichkeitsberechnung führten die gewünschte Modernisierung fast auf das Abstellgleis. Durch eine erhöhte Beteiligung an den Planungskosten versuchte der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben die gewünschte Modernisierung zu forcieren. In Spitzengesprächen zwischen dem seinerzeitigen Bahnchef Grube, dem Ministerpräsident von Baden-Württemberg und dem Bundesverkehrsminister ergab sich schließlich doch eine Lösung.

Land trägt die Hälfte der Kosten

Im November 2015 erklärte sich das Land Baden-Württemberg dazu bereit, für den Ausbau der Südbahn bis zu 112,5 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen. Einige Wochen später erfolgte die Freigabe der Mittel durch den Bund und schließlich die Finanzierungsvereinbarung zwischen Land und Bahn noch vor den Weihnachtstagen im gleichen Jahr. Gemäß dem Vertrag übernahm nach damaligem Kostenstand also das Land etwa die Hälfte der anfallenden Kosten von 222,5 Millionen Euro. Die Beteiligung sollte ursprünglich auch die zeitgemäße Fertigstellung im Jahr 2021 zur Inbetriebnahme von S21 sicherstellen, die zwischenzeitlich aufgrund der aktuellen Entwicklung des Projekts sowieso nicht vorstellbar ist. Ein weiterer Vertrag wird das Vorhaben zwischen DB AG und dem Bund absichern. Im Bundeshaushalt 2017 sind dafür 97,5 Millionen Euro eingeplant, die ab 2018 ausgezahlt werden. Den fehlenden Betrag von 12,5 Millionen Euro wird die Deutsche Bahn aufbringen. Die ursprünglich geplante Umsetzung der Elektrifizierung bis 2017 konnte nicht realisiert werden. Inzwischen hofft man die insgesamt rund 253 Kilometer zu überspannende Gleisanlagen nach etwa dreijähriger Bauzeit trotzdem bis zum Jahresende 2021 fertigzustellen.

Die direkten Arbeiten zur Streckenelektrifizierung sollen in den PFA 1 und 2 im Jahr 2018 begin-

Wegen Bauarbeiten in Friedrichshafen Ende April 2017 musste der Verkehr zwischen Ravensburg und Friedrichshafen einige Wochen eingleisig abgewickelt werden. 218 494 und 218 495 rollen deshalb am 21. April 2017 auf dem „falschen“ Gleis mit IC 119 durch Meckenbeuren *Claudius Bernhard*



Modellbahn-Tipp: Warthausen als HO-Vorschlag

Am Kilometer 128,1 der württembergischen Südbahn liegt auf 526 Metern Meereshöhe der Bahnhof Warthausen. Im Empfangsgebäude ist heute ein Knopf-Museum mit originellen Ausstellungsstücken untergebracht. Eisenbahnfreunde kennen den Ort aber aus einem ganz anderen Grund: als Schmalspurstation des „Öchsle“. Der heutige Startpunkt der 750-Millimeter-spurigen, dampfbetriebenen Museumsbahn war zu Hochzeiten dieser Kleinbahn nur Durchgangsbahnhof.

Ab hier ging es noch 3,24 Kilometer weiter bis Biberach. Doch in Warthausen bestand Anschluss an die weite Welt: Hier konnten

Reisende in die regelspurigen Züge Richtung Ulm/Stuttgart bzw. Friedrichshafen umsteigen. Dafür standen schmalspurseitig zwei Gleise mit einem Schüttbahnsteig und einem Unterstand bereit. Der Zugang zu den Bahnsteigen der Hauptbahn erfolgte durch eine Unterführung.

Weitaus bedeutungsvoller war Warthausen allerdings für den Güterumschlag zur Versorgung der Öchsle-Anrainer. Dafür gab es zwei Rollbockgruben sowie die Betriebsmittelrampe für den Übergang der Schmalspurfahrzeuge auf die Fahrzeugtransportwagen der Normalspur. Eines der Gleise zu den Rollbockgruben führte für die Stückgutverladung

direkt am Güterschuppen vorbei. Wer das alles im Modell nachbauen möchte, hat zumindest im Maßstab 1:87 gute Karten, da Faller das Empfangsgebäude als Bausatz führt. Es ist zwar werkseitig als ausverkauft markiert, aber noch zahlreich im Fachhandel zu finden.

Wer sich ein Bild machen möchte, wie man Warthausen als HO-Bahnhof nachbilden könnte, kann das bei den Eisenbahnfreunden Ravensburg-Weingarten tun, denn auf deren Modulanlage ist diese Station als eine von mehreren Bahnhöfen der Südbahn nachgebildet. Nächste Gelegenheit dazu wäre der 9. Dezember 2017, wenn der Verein zur Modellbahn-Ausstellung und -Börse einlädt. *PW*



Zubehörhersteller Faller bietet den HO-Bausatz des Bahnhofsgebäudes der Station Warthausen an



Der Verein Eisenbahnfreunde Ravensburg-Weingarten baute Warthausen auf HO-Modulen nach

Werk

EFRW



n-Wagen-Garnituren sind inzwischen selten geworden auf der Südbahn. Zunehmend werden die alten Silberlinge von Doppelstock-Garnituren verdrängt (18. Juli 2016)

Felix Löffelholz



Die Neigetechnik-Triebzüge der Baureihe 611 haben auf der Südbahn ein letztes Einsatzfeld. Die IRE Ulm – Basel werden derzeit noch vollständig mit diesen Fahrzeugen gefahren. Am 28. August 2016 legt sich ein 611-Doppel in Biberach in die Kurve

Felix Löffelholz



Anfang 2014 fuhr letztmalig der Saison-IC 1218 „Ski-Express Arlberg“ von München nach Frankfurt über die Süd- und Bodenseegürtelbahn. Am 8. Februar 2014 verlässt der Zug mit einer kalten Ellok am Schluss nach einem Begegnungshalt den Bahnhof Nonnenhorn

Florian Dürr

nen. Ab März 2019 folgen die Abschnitte 3 und 4, bevor dann ab dem September 2020 mit dem Abschnitt 5 der Rest der elektrischen Ausrüstung bis nach Lindau installiert werden soll. Auch wenn der Spatenstich an der Energieversorgung nicht nur ein symbolischer Akt ist, bleibt zu hoffen dass auch der Terminplan für die eigentliche Modernisierung der einzelnen Planfeststellungsabschnitte realisiert wird und Lindau ab 2021 an das elektrische Netz auch über die Südbahn angebunden wird.

Ausschreibungen

Mit dem Ende des großen Verkehrsvertrags zwischen der DB AG und dem Land Baden-Württemberg im Jahr 2016 war auch die Verbindung Ulm – Lindau von den Ausschreibungen betroffen. Ab Dezember 2017 wird die RAB Zugbus-Alb-Boden-

see mit einem neuen Verkehrsvertrag weiterhin das „Aulendorfer Kreuz“ mit der Baureihe 650 bedienen. Betroffen davon sind die Abschnitte Ulm – Aulendorf und die Strecke Friedrichshafen – FH-Stadt – Lindau. Die Vertragslaufzeit erstreckt sich bis in das Jahr 2023.

» Ab Dezember 2021 soll die Südbahn mit elektrischen Fahrzeugen befahren werden

Bereits im Dezember 2014 wurde die Gesamtstrecke der Südbahn als Netz 2 ausgeschrieben. DB Regio erhielt im März 2016 erneut den Zuschlag für die Zugleistungen. Seit Dezember 2016 verkehren damit die IRE auf der Linie Stuttgart – Friedrichsha-

fen – Lindau mit einer Taktverdichtung stündlich und mit modernen, klimatisierten Dosto-Wagenmaterial. Die Laufzeit des Vertrags erstreckt sich wie beim „Aulendorfer Kreuz“ bis in das Jahr 2023. Vorerst wird noch mit Dieseltraktion gefahren, ab Dezember 2021 soll das Netz 2 jedoch komplett mit elektrischen Fahrzeugen betrieben werden.

Unverstellte Blicke auf die Dieselszüge auf der Südbahn wird man also nur noch kurze Zeit erhaschen können. Wenn 2018 die Bagger anrollen und die Fundamente für die Fahrleitungsmaste gegossen werden, soll es auch zu längeren Sperrungen kommen, über deren Start und Dauer aber bei Redaktionsschluss noch Unklarheit herrschte. Dieselfans sollten sich also beeilen, wenn sie die „Oberschwäbische Transversale“ im jetzigen Zustand noch einmal erleben wollen.

Peter Garke/em

Der österreichische Weltmarktführer für Gleisbaumaschinen Plasser und Theurer präsentierte den Fahrleitungsmontagewagen HTW 100E³ in Münster



■ iaf Münster 2017

Leitthema

Lärmschutz

Die Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik in Münster, kurz ifa, präsentiert alle vier Jahre die neusten Technik-Trends im Gleisbau. Anfang Juni 2017 war es wieder soweit. Ein Rundgang über die Ausstellung zeigt: Lärmschutz ist ein immer wichtigeres Thema in der Branche

Vom 30. Mai bis 1. Juni 2017 fand die alle vier Jahre veranstaltete Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik in Münster statt. Zahlreiche Aussteller zeigten in drei Hallen und im WLE-Bahnhof Münster-Ost neueste Produkte zur Fahrwegtechnik, die nicht nur den reinen Gleisbau umfasst. Die Messe wendet sich in erster Linie an Fachbesucher, aber auch interessierte Laien und Museumsbahner sind durchaus willkommen. Da

» **Lärmschutz betrifft auch Baumaschinen, die oft nachts und in Wohngebieten im Einsatz sind**

die Technik im Bereich der Fahrwegtechnik nicht so schnelllebig wie bei den konventionellen Schienenfahrzeugen ist, reicht es aus, alle vier Jahre diese sehr spezielle Ausstellung zu veranstalten.

In den Hallen sind kleinere Anbieter von Gleisbauwerkzeugen zu finden, aber auch Hersteller von

Weichen und Gleisen und Zubehör stellten dort aus. Das weitläufige Freigelände wurde – wie in den vergangenen Jahren praktiziert – von zahlreichen Fahrzeugen der Firma Plasser&Theurer dominiert. Aber auch zahlreiche weitere Anbieter zeigten von großen Gleisbaumaschinen über Schleifzüge bis hin zum Zweibeinbagger die ganze Bandbreite.

Ein großes Thema der iaf 2017 war bei vielen Firmen der Lärmschutz. Neben dem Lärmschutz am Gleis betrifft das auch Gleisbaumaschinen, die oft nachts und im Bereich von Wohngebieten eingesetzt werden müssen.

Strail Minischallschutzwand und Schienenstegdämpfer

Die für Gummibeläge auf Bahnübergängen bekannte Firma Strail zeigte als Weltneuheit die Minischallschutzwand „STRAILastic_mSW“. Diese auf der Gleisseite mit Treppen versehene Schallschutzwand besteht aus Gummi und dämmt direkt am Ort der Entstehung des Schalls die Abstrahlung. Mit nur knapp einem Meter Höhe und

der Treppenstruktur kann die Wand bei Evakuierungen problemlos überstiegen werden. Da die Befestigung am Gleis erfolgt, sind keine Fundamente nötig. Durch die niedrige Höhe bleibt den Fahrgästen der leider oft anzutreffende Blick auf die beschmierten Schallschutzwände erspart. Ebenfalls von Strail werden Schienenstegdämpfer angeboten, die die schallintensiven Vibrationen am Gleis stark dämpfen. Die Dämpfer können ohne Werkzeug montiert und demontiert werden. Bei Stopfarbeiten am Gleis können diese sogar eingebaut bleiben.

Plasser&Theurer

Neben dem Lärmschutz ist ebenfalls der Emissionsschutz ein großes Thema. Plasser&Theurer zeigte mit der UNIMAT 09-4x4/4S e³ erstmals eine Stopfmaschine mit elektrischem Antrieb. Bisher wurden Gleisbaumaschinen für Vollbahnen im Regelfall mit Dieselantrieb gebaut, sowohl für den Fahrbetrieb, als auch für den Baueinsatz. Die „UNIMAT 09-4x4/4S e³“ verfügt über 16 Stopfpi-



UNIMAT 09-4x4/4S e³, so heißt die erste Stopfmaschine mit elektrischem Antrieb von Plasser und Theurer. Bisher wurden Gleisbaumaschinen für Vollbahnen im Regelfall mit Dieselantrieb gebaut



Der Kunststoffhersteller STRAIL ist besonders um Lärmschutz am Gleis bemüht. Auf der iaf zeigte das bayerische Unternehmen eine Mini-Lärmschutzwand und Schienenstegdämpfer, die die schallintensiven Vibrationen am Gleis stark dämpfen



System 7 - Rail Support ist ein junges Unternehmen aus Österreich. Die erste Entwicklung ist die Stopfmaschine Universal Tamper S7 PLS 16 4.0-S

Auf den Namen Felix hört der Messroboter für Gleise von Voestalpine BWG



ckel und kann auch für Weichen eingesetzt werden. Das Stopfaggregat nutzt elektrisch angetriebene Stopfpickel.

Der ebenfalls von Plasser&Theurer gezeigte Fahrleitungsmontagewagen HTW 100E³ verfügt für Überstellfahrten über einen 480 kW starken Dieselmotor. Die Arbeitsfahrt dagegen erfolgt mit emissionsfreiem und leisem Akkuantrieb. Der Akku reicht für zwölf Stunden Fahrt und kann stationär, mit dem Dieselmotor und über die Rückspeisung bei Brem-

sungen während der elektrischen Fahrt geladen werden. Die Lärmreduzierung bei Arbeiten beträgt -10 dBA. Damit ist der Einsatz in Tunnel und im Stadtgebiet auch ohne Lärmbelästigung möglich.

Linsinger

Der speziell für die kleinen Lichtraumprofile bei U-, Stadt- und Straßenbahnen geeignete Schienenfräs- und Schleifzug MG11 wurde vom österreichischen Hersteller Linsinger vorgestellt. Der Schleifzug ist so klein, dass dieser in einem 40-Fuß-Container

mit eigener Kraft eingefahren werden kann. Somit ist der Transport auf Bahn, Schiff und Lkw problemlos möglich. Das dieselektisch angetriebene Fahrzeug ist in der Spurweite anpassungsfähig.

Windhoff-Bahntechnik

Windhoff-Bahntechnik aus Rheine zeigte in Münster einen Skf für Norwegen. Das bei Überführungsfahrten bis zu 100 km/h schnelle Fahrzeug verfügt über einen Dieselmotor nach Stage III B. Mit der optionalen ETCS-Ausrüstung ist es auch auf modernen Strecken problemlos einsetzbar.

Voestalpine BWG

Voestalpine BWG zeigte für die 3D-Messungen von Weichen, Kreuzungen, Schienenausügen und Gleisen den Messroboter „Felix“.

System 7 - Rail Support GmbH

Der neue Anbieter System 7 - Rail Support GmbH aus Österreich wurde u.a. von zwei langjährigen ehemaligen Führungskräften von Plasser&Theurer gegründet. Als erste Maschine aus eigener Konstruktion wurde die Stopfmaschine „Universal Tamper S7 PLS 16 4.0-S“ in Münster gezeigt.

Die nächste iaf wird vom 18. bis 20. Mai 2021 wieder in Münster stattfinden. *Armin Mühl*

Gleisbaufahrzeuge im Modell

Der HO-Spezialist für Baufahrzeuge der Bahn sowie privater Gleisbaufirmen ist kibri/Viessmann. Während kibri seit Jahren die unterschiedlichsten Fahrzeuge – vom

Zwei-Wege-Bagger bis zur Gleisstopfmaschine – als Bausatz anbietet, rüstet Viessmann die Modelle mit Fahrtrieb, Bewegungsfunktionen und Sound aus. *MM*

Modelle von Gleisbaumaschinen aus dem Hause Kibri



Martin Menke



Zwei deutsche Tenderloks in Haaksbergen im Sommer 1975: Links die Ex-KPEV Hannover 1702, rechts die Ex-DHE 353 Gunter Kuschy, Sammlung Hans Koning

■ 50 Jahre MBS in Haaksbergen

Deutsche Veteranen im niederländischen Exil

Die niederländische Museumseisenbahn MBS in Haaksbergen nahe der deutschen Grenze existiert 2017 seit einem halben Jahrhundert. Speziell deutsche Fahrzeuge ziehen dort Besucher in ihren Bann. Sogar der SchiStraBus aus Bochum war schon in Haaksbergen



Jubiläum in Haaksbergen: Seit 50 Jahren existiert die Museumsbahn Museum Buurt Spoorweg (MBS). Im Gründungsjahr 1967 gab es noch die grenzüberschreitende Strecke Alstätte – Enschede Zuid (Süd) der Ahaus Alstätter Eisenbahn (AAE). Heute ist diese Strecke teilweise zum Rad- und Wanderweg umgebaut. Damals jedoch befuhr an einigen Tagen im Jahr die MBS das Teilstück Enschede Zuid – Broekheurne Grenze auf niederländischer Seite. Dies geschah mit dem ex-AAE-Triebwagen M21 und mit dem Wismar Triebwagen T148 der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn. Der M21 (Gotha, 1934) wurde 1966 bei der AAE ausgemustert, nachdem die Bahn den Personenverkehr am 25. September dieses Jahres aufgegeben hatte. Bis 1986 fuhr der M21 bei der MBS.

Auf dem Gelände der ehemaligen Gasfabrik im Bahnhof Enschede Zuid hatte der MBS sein Domizil. Viele Museumsloks und Wagen erhielt die Museumsbahn aus Deutschland. Im Grenzbereich waren viele Fahrzeuge zum Beispiel der Bentheimer Ei-

» Die Museumsbahn Museum Buurt Spoorweg wurde im Jahr 1967 in Enschede (NL) gegründet

senbahn, der AAE oder der Meppen-Haselüner Eisenbahn (MHE) wegen des Traktionswandel oder wegen Einstellung des Personenverkehrs überflüssig geworden. Deshalb konnte das junge Museum

viele für kleines Geld übernehmen. Auf diese Weise gelang zum Beispiel der Wismarer Triebwagen M1 der MHE in die Niederlande. Mit der Geschichte verbunden ist allerdings auch ein herber Rückschlag: Während der Restaurierung kam es zur Brandstiftung, sodass dieser Triebwagen verschrottet werden musste. Von der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn konnte Dampflok 353 erworben werden. Das geschah auf eine besondere Weise. Als der Vorsitzende der MBS in Norddeutschland war, um den Kauf des Wismarer Triebwagens T148 abzuschließen, rollte auf einmal ein Zug vorbei – mit Dampflok 353 im Schlepp. Sie war ausgemustert und sollte verschrottet werden. Als die MBS-Delegation davon hörte, wurde die dreiachsige Hanomag-Lokomotive (1925) kurzerhand auch noch er-

MBS-Jubiläum 2017

Das Festprogramm

Im Rahmen des 50. Geburtstages der MBS in Haaksbergen gibt es verschiedene Aktivitäten:

9.–10. September: Monumententag. Der alte Bahnhof Haaksbergen (1884) zeigt seine besonderen Merkmale

2. Oktober: Nachtfahrt. Vor 80 Jahren fuhr in Haaksbergen der letzte reguläre Personenzug

15. Oktober: Herbstdampftag (Najaarsstoomdag). Grande Finale mit ex-NS Dampfloks 8107 und 7742 (Gastlok der SHM)



Im April 1967 erwarb die MBS den Triebwagen M21 der AAE, hier unterwegs bei Enschede

Gunter Kuschy, Sammlung Hans Koning

Die älteste Dampfloks der NS, Lok 8107 aus dem Jahr 1901, ist am 16. Oktober 2011 in Staatsspoor-Farben bei Stepelo unterwegs

Guus Ferrée



worben. Welch' ein Glück: Eine betriebsfähige Dampfloks kam unerwartet vorbei. Den Preis soll der DHE-Chef auf einen Bierdeckel geschrieben haben. Lok 353 war danach viele Jahre das wichtigste Zugpferd der MBS. Von 1970 bis 1997 versah diese beliebte Tenderloks ohne Probleme ihre Dienste im die Grenzregion Twente. Und sie kehrte auch mal zurück nach Deutschland. Einmal besuchte sie noch ihre Stammstrecke. Und als Gastloks war sie auch mal zwischen Ahaus und Alstätte im Einsatz – eine Strecke, die inzwischen schon lange abgebaut ist.

Lokalbahnmuseum seit 1971

1970 musste das Museum Buurt Spoorweg umsiedeln nach Haaksbergen. Der Grund: Die Strecke nach Broekheurne/Grenze wurde abgerissen. Ein Jahr später fuhr der erste Zug auf der neuen Strecke Haaksbergen – Enschede. Der MBS entwickelte sich dort zu einem klassischen Lokalbahnmuseum mit

1991 besuchte der SchiStraBus aus Bochum die MBS (Foto vom 5. Oktober 1991)

Guus Ferrée



Boekelo heißt seit 1975 der Endbahnhof der MBS, den die belgische Lok Magda hier gerade verlässt *Guus Ferrée*



fast ausschließlich deutschem Fuhrpark, der in den Folgejahren weiter wuchs. Die T3 89 7220 kam genauso dazu wie die 1C-ELNA 152 der TWE (zuletzt bei der Jülicher Kreisbahn). Auch Triebwagen M23 der Schleswiger Kreisbahn, eine bullige Konstruktion von Linke Hoffmann, gelangte nach Haaksbergen.

Die Museumsstrecke Haaksbergen – Enschede wurde zum Inselbetrieb, als die Autobahn A35 um Enschede gebaut wurde. Neuer Endpunkt ist seither Boekelo. In den 1990er-Jahren gab es Pläne, die alte Zweigstrecke Boekelo – Hengelo wieder zu reaktivieren, damit die MBS wieder Anschluss an das übrige niederländische Normalspurnetz bekommt. Aber diese Pläne scheiterten vor allem an mangelnden finanziellen Mitteln. Außerdem protestierten Einwohner von Boekelo gegen die Pläne der Museumsbahn: Sie hatten Angst vor Qualm und Lärm.

» Nach dem Bau der Autobahn fährt die MBS im Inselbetrieb zwischen Boekelo und Haaksbergen

So ist seit 1975 nur noch die 7,5 Kilometer lange Strecke Haaksbergen – Boekelo als Museumsbahn in Betrieb. Heute fahren hier Kleinbahnzüge deutscher, niederländischer und belgischer Herkunft. Es gibt zweiachsige Lokalbahnwagen der Butzbacher Eisenbahn (BE), hölzerne Abteilwagen der NMBS und einen vierachsigen Personenwagen, der einst auf der Strecke Gronau – Oldenzaal im Einsatz war. Viel Wert legt die MBS auch auf ihre Güterwagensammlung. Gelegentlich fahren Dampf- und Dieselloks mit G- oder GmP-Zügen. Nennenswert ist auch Lok 2, eine Cockerill B-Lok mit Stehkessel. Sie stand mal bei einer niederländischen Chemiefabrik im Einsatz. Als sie 2009 eingeweiht wurde, dampften fünf MBS-Loks an einem Tag. Das hatte es bis dahin in der damals 42-jährigen Geschichte der Bahn noch nicht gegeben.

Die Museumseisenbahn ist in Besitz der ältesten in den Niederlanden hergestellten betriebsfähigen Dampflok der NS, der Lok 8107 (ehemalige 657) der Staatsspoorwegen aus dem Jahr 1901. Sie soll im September 2017 nach einer Hauptuntersuchung wieder dampfen. Im Oktober kommt ihm Rahmen des Jubiläums die Ex-NS Lok 7742 der Stoomtram Hoorn-Medemblik (SHM) nach Haaksbergen. Dann sind zwei der insgesamt drei noch betriebsfähigen (Tender-)Loks der NS wieder vereint.

T3 „Hannover 1702“ als älteste Lok

Die älteste Lok ist jedoch die T3 mit Baujahr 1896. Sie wurde von der Union Gießerei Königsberg als „Hannover 1702“ an die Preußische Staatsbahn geliefert. 1921 gelangte sie zur Kalibergwerk in Bokeloh. Dann wurde die Tenderlok von Eisenbahnfreunden erworben. Die Nummer 89 7220, die sie dort trug, hat sie aber in ihrem Einsatzleben nie geführt. Die MBS wurde 1975 der neue Eigentümer der Lok. Derzeit ist die Maschine allerdings z-gestellt. Die Wiederinbetriebnahme ist geplant, sie soll einmal in einer Lackierung der KPEV über die Museumsbahn dampfen.



Hinter der ELNA steckt die Lok 152 der Jülicher Kreisbahn. Sie fuhr dort von 1959 bis 1972 (Boekelo, 11. September 2010) *Sevrien Ferrée*

**Vermutlich nur wenige
Pferdestärken mehr als das
Fuhrwerk im Vordergrund
leisten die Motoren des ehe-
malige DHE-Triebwagens T1.
Der „Wismarer“ ist nach
langjähriger Aufarbeitung
seit 2015 wieder bei der
MBS in Betrieb**

Guus Ferrée



MBS in HO? Eine leichte Aufgabe

Es ist nicht schwierig, den Museumsbetrieb der MBS in HO nachzubilden. Verschiedene Loks, Triebwagen und Wagen gibt es im Modell. Eine 1C-ELNA findet man bei Weinert, eine T3 bei Fleischmann und Märklin. Einen Wismarer Triebwagen (Typ Hannover) führt Bemo im Sortiment und NS-Modelle der Dieselreihen 300 und 600 gibt es von Roco. Für die Nachbildung braucht man außerdem Donnerbüchsen, etwa die Zweiachser von Fleischmann, und Güterwagen wie einen NS-CHD (Philotrain), einen original MBS-Kesselwagen von Zoutindustrie (Salzindustrie) von Fleischmann, ein Exklusiv Modell (Nr. 97 5424 NL) oder baugleiche Wagen von Brawa. Ein GTM-Kohlenwagen (Roco, Fleischmann) sieht aus wie der offene Wagen der Staatsmijnen (Staatszechen). Das gilt auch für die Säuretopfwagen mit Bremserhaus von Fleischmann. Diese Wagen müssen NS-grau umlackiert werden, die Töpfe braun. Artitec bietet „Groentewagens“ (Gemüsewagen) der Epoche III an und liefert dieses Jahr einen Dg, einen typischen NS-Güterzugbegleitwagen, wie er beim MBS-Jubiläum zu sehen sein wird. GF



**Ein MBS-Zug in heimischer
Umgebung**

Guus Ferrée (2)



Eine Sik (Köf) mit Museumsgüterzug – die Wagen sind fast authentisch



**MBS Lok 2 mit Stehkessel
ist als Gastlok in den Nieder-
landen unterwegs gewesen,
hier am 10. Juli 2011
in Simpelveld der ZLSM**

**Blick auf den Bahnhof
Haaksbergen mit
Werkstatt, Drehscheibe
und Lokschuppen**

Sevrien Ferrée (2)

Zurzeit ist die Strecke Haaksbergen – Boekelo teilweise gesperrt wegen des Baus eines Tunnels. Geplant ist aber der Bau eines Umgehungsgleises, sodass die Jubiläumzüge 2017 die ganze Strecke befahren können. In Haaksbergen hat die MBS ein Bahnhofsgebäude aus dem Jahr 1884 erhalten. Es gehörte mal der Geldersch-Overijsselsche Lokalspoor Maatschappij (GOLS). Personen- und Güterzüge führen von Enschede über Haaksbergen, Neede und Ruurlo bis nach Winterswijk. Von hier gab es Strecken nach Bocholt und Borken. Das alles ist längst Geschichte. Bei dem MBS lebt diese interessante Historie weiter. Guus Ferrée



Eine Badenerin im Zittauer Dreiländereck: 75 411 der DR mit Personenzug nach Varnsdorf, aufgenommen in Mittelherwigsdorf (Sachsen) am 22. Juni 1968

Harald Navé/Slg. Alfred Luft

em-Serie:
„Der besondere Zug“
DR-Abteilwagenzug
im Dreiländereck

■ Der besondere Zug

Zittauer

Spezialitäten

Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR hielten sich ältere Fahrzeuge viel länger im Betriebsdienst als bei der Bundesbahn, und dies galt sowohl für Lokomotiven als auch für Wagen, die zum Ende ihrer Laufbahnen in „Reservaten“ zusammengezogen wurden

An einem schönen Sommertag im Juni 1968 hatten Harald Navé und Alfred Luft bei ihrer DDR-Reise dem Dreiländereck um Zittau ihre Aufwartung gemacht. Dort dampfte es noch reichlich, außerdem waren die bergigen Strecken bekannt für ihre interessanten Zugbildungen aus Wagen, die in anderen Teilen der Republik schon kaum mehr angetroffen werden konnten. So ist der Personenzug nach Varnsdorf, der hier bei Mittelherwigsdorf mit der 75 411 herangedampft kommt, höchst sehenswert: Schon bei der Zuglok, einer badischen V1c, fragt sich der Betrach-

ter, was eine solche Lok denn auf Reichsbahn-Gleisen zu suchen hat? Des Rätsels Lösung: Schon vor dem Zweiten Weltkrieg setzte die Reichsbahn ins-

» Der Raum Zittau war ein Sammelbecken für alte Abteilwagen

gesamt 38 dieser universellen 1' C1'-Tenderloks fern der Heimat in Mecklenburg ein. So verwundert es nicht, dass die Reichsbahn der DDR noch

29 Loks in ihren Bestand übernahm und einige noch bis 1970 verwendete. Hinter dem vermutlich sächsischen Gepäckwagen entdeckt man eine Reihe Einheitsabteilwagen aus den 20er-Jahren, die seinerzeit zunächst mit verblechtem Holz- und später mit Stahlaufbau geliefert wurden. Diese Wagen hielten sich bei der DR noch lange im Bestand und wurden gegen Ende ihrer Laufbahn im Raum Zittau zusammengezogen, wo sie noch bis zirka 1975 angetroffen werden konnten – zum Schluss sogar mit computergerechter EDV-Beschriftung.

Martin Weltner



Modellumsetzung: Kompromisse sind nötig

Die Auswahl dieses Zuges ist motivisch recht originell und eindrucksvoll und auch als Zugbildungsvorschlag für Modellbahner geeignet, wenn man bereit ist, einige Kompromisse einzugehen. Wir beschränken uns nur auf HO und können für die DR-Zuglok eine klare Empfehlung geben, da Liliput dieses Modell der badi-schen Gattung VIc bzw. der Baureihe 75⁴, ¹⁰⁻¹¹ in 1:87 im Programm führte – allerdings ist das

schon einige Jahre her. Die DR-Version mit der Betriebsnummer 75 1002 führte im Jahre 2006 die Artikelnummer L131006. Ganz neu kommt demnächst die IVc von Märklin/Trix, zunächst allerdings nur als DB-Lok (Nr. 39753/22793).

Bei den Abteilwagen ist man geneigt, auf Piko zu verweisen, denn die Sonneberger haben ja säch-sische Zweiachser ähnlicher Typen im Sorti-ment. Doch hier handelt es sich um Einheitswa-

gen aus den 20er-Jahren. Diese waren früher bei Trix HO erhältlich und sind aktuell zumindest als DB-Fahrzeuge bei Liliput gelistet. Unter den Artikelnummern L334043 bis -48 gab es aber auch schon eine DR-Serie in Epoche III, auf deren Suche man sich begeben kann. Beim Packwagen handelt es sich wohl um einen Pwi Pr 13, allerdings von der DR modifiziert. Ein Wagen, den es als Modell leider noch nicht gibt PW/MW

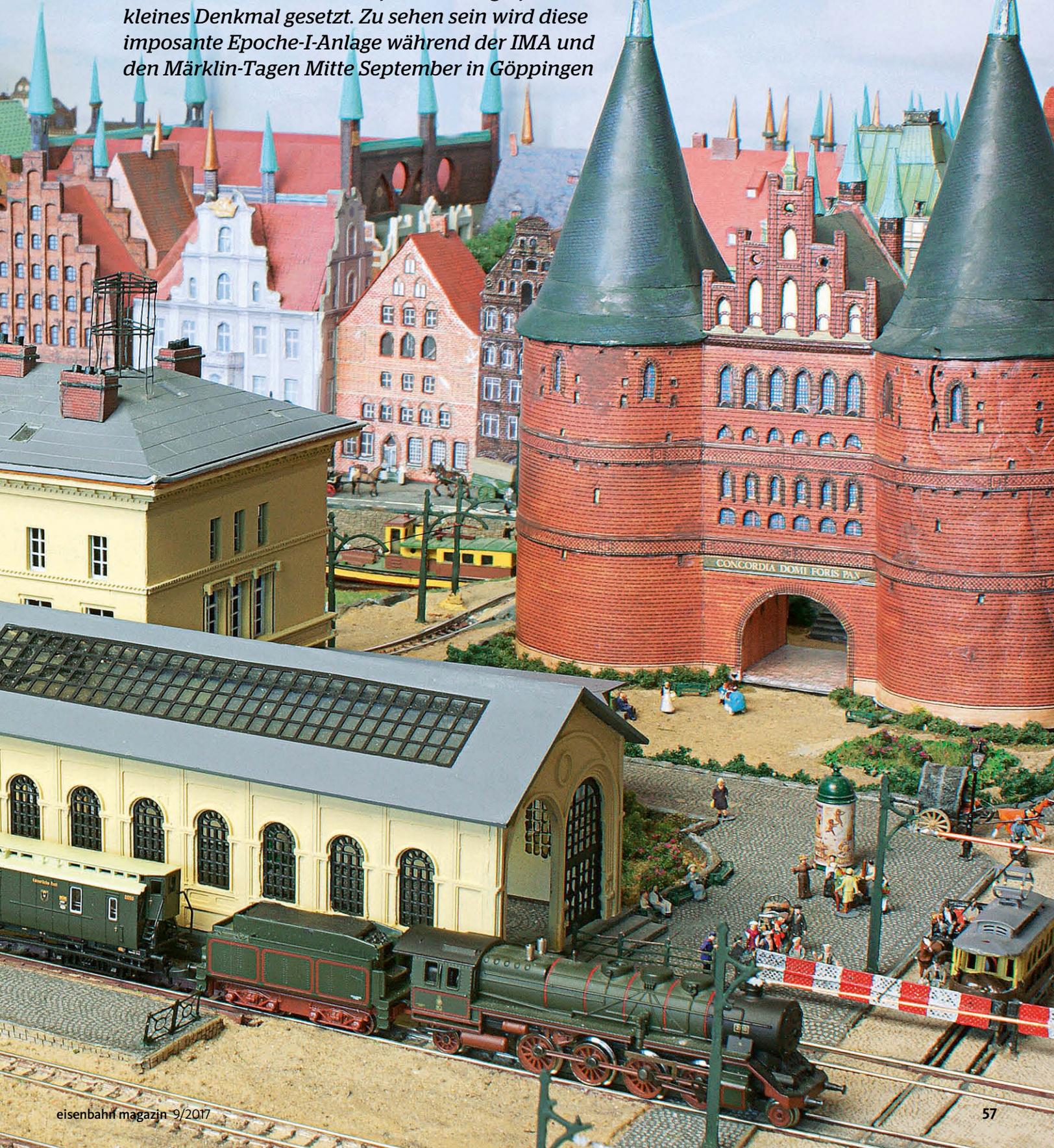


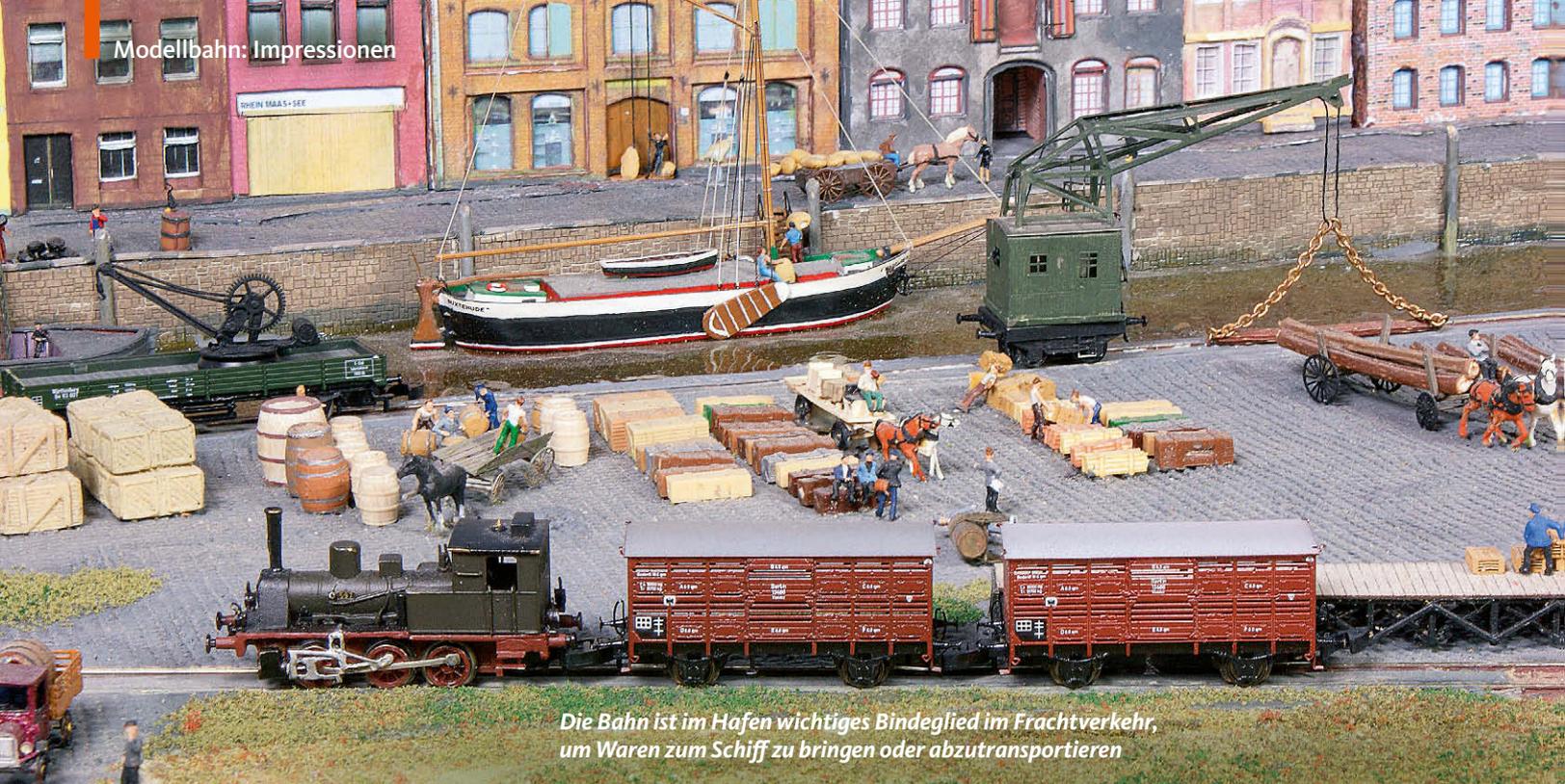
■ Alt-Lübeck auf einer Anlage im Maßstab 1:220

Großer Bahnhof am *Holstentor*

In sieben Jahren hat Wolf-Ullrich Malm seiner Heimatstadt Lübeck mit Hilfe der Nenngröße Z ein kleines Denkmal gesetzt. Zu sehen sein wird diese imposante Epoche-I-Anlage während der IMA und den Märklin-Tagen Mitte September in Göppingen

Eindrucksvolle Stadtkulisse des alten Lübeck im Zustand von 1905 mit dem prächtigen Bahnhof jener Zeit und dem berühmten Holstentor





Die Bahn ist im Hafen wichtiges Bindeglied im Frachtverkehr, um Waren zum Schiff zu bringen oder abzutransportieren

Im Jahre 1851 errichtete die Lübeck-Büchener Eisenbahn den ersten Bahnhof vor den Toren der Hansestadt. Dafür musste das äußere Holstentor abgerissen werden, das innere in unmittelbarer Nähe blieb nach Bürgerprotesten erhalten und wurde zum Wahrzeichen Lübecks. Mit dem Aufstieg der Eisenbahn als Verkehrsmittel wuchs der Bahnhof, und an der niveaugleich kreuzenden Hauptstraße waren die Schranken schließlich kaum noch geöffnet. Ein Neubau musste her. Damit verlor der Bahnhof am Holstentor 1908 dann seine Bedeutung an den heutigen Hauptbahnhof.

Lübeck im Jahre 1905

Wolf-Ullrich Malm, einst geschichtsinteressierter Erdkundelehrer und seit 2009 pensionierter Oberstudienrat, wohnt in Lübecks Altstadt und ist seit

jeder fasziniert von der Wärme, die die alten Backsteinhäuser seiner Heimatstadt ausstrahlen. Eine Zeichnung des historischen Bahnhofs samt der dahinterliegenden Altstadt, die er in einem älteren *alba*-Buchtitel fand, lieferte den Denkanstoß für

» Der Ex-Pädagoge zeigt seinem Publikum recht anschaulich und plastisch, wie Lübeck vor 112 Jahren ausgesehen hat

seine Anlage „Alt-Lübeck 1905“. Zeit für sein Vorhaben fand er allerdings erst mit seiner Pensionierung. Infrage kam für sein Vorhaben nur die Nenngröße Z, die ihn schon seit über 30 Jahren

begeisterte. Einige zwischenzeitlich geknüpft Kontakte zu Gleichgesinnten kamen ihm beim Bau der Anlage durchaus zugute.

In drei Stufen näherte er sich dem heutigen Bauzustand an: Aus der 200 mal 90 Zentimeter messenden Solitäranlage mit Schattenbahnhof wurde mit der Zeit eine in vier Segmente gegliederte Nachbildung, die inzwischen komplett digital betrieben wird. Ihre Steuerung erfolgt auf den Gleisen zwei bis fünf des Bahnhofs vollautomatisch mit dem TrainController. Gefahren wird im Selectrix-Digitalformat. Eine Umstellung auf das Rautenhaus-Format SX2 ist geplant, um künftig verstärkt Soundfunktionen der Triebfahrzeuge nutzen zu können.

Auf Gleis 1 greift Fahrdienstleiter Malm gern auch manuell ein und sorgt für etwas Individualverkehr.

Göppingen im Ausnahmezustand

Märklin als Messe-Gastgeber

Vom 15. bis 17. September steht Göppingen Kopf: In Märklins Heimstatt strömen dann aus allen Himmelsrichtungen Eisenbahnfans und Modelleisenbahner. Was diese erwarten können, wollte em-Redakteur Peter Wieland vom Cheforganisator Eric-Michael Peschel wissen

eisenbahn magazin: Sie sind für die Organisation der 11. Märklin-Tage und der 34. Internationalen Modellbahn-Ausstellung verantwortlich. Mit welchen Angeboten wollen Sie den Bahnenthusiasten nach Göppingen locken?

Eric-Michael Peschel: Ich glaube, dass die Göppinger IMA in dieser Form einmalig ist. Wir werden die Stadt an den drei Tagen in eine Mo-

dellbahn-City verwandeln: Am Bahnhof die Originale sowie stadtwweit über 100 Aussteller rund um die Modelleisenbahn – es fehlt eigentlich an nichts. Wir werden an sechs Veranstaltungsorten alles rund ums Thema Bahn zeigen und einen Einblick in die Vielfalt der Modellbahn bieten. Dieses Mal können wir sowohl die Modelleisenbahn GmbH mit den Fahrzeug-Marken Roco und Fleischmann in Göppingen begrüßen als auch elf weitere Modellbahn-Hersteller. Fast jede Nenngröße ist vertreten: Z, N, HOe, HOm, HO, 1 und 2m/G. Zudem haben sich sehr viele Zubehör-Firmen angemeldet. Es werden aber auch zahlreiche Vereine vor Ort sein, die Modellbahnanlagen verschiedener Baugrößen zeigen. Auch meh-



tere Schulklassen sind dabei und führen ihre Anlagen vor. Die EWS-Arena dient wieder als Standort für das Thema Gartenbahn. Am Freitag und Samstag werden wir jeweils zwischen 9 und 15 Uhr unser Stammwerk in der Stuttgarter Straße 55-57 für die Besucher öffnen, um Interessenten unsere Produktion zu erläutern. Dafür ist keine Anmeldung erforderlich.

em: Die Märklin-Tage sind immer auch ein Event für Eisenbahnfreunde, da am Bahnhof und bei der Gleisbaufirma Weiss zahlreiche Schienenfahrzeuge stehen. Welche Highlights gibt es für den Vorbildfreak dieses Mal?

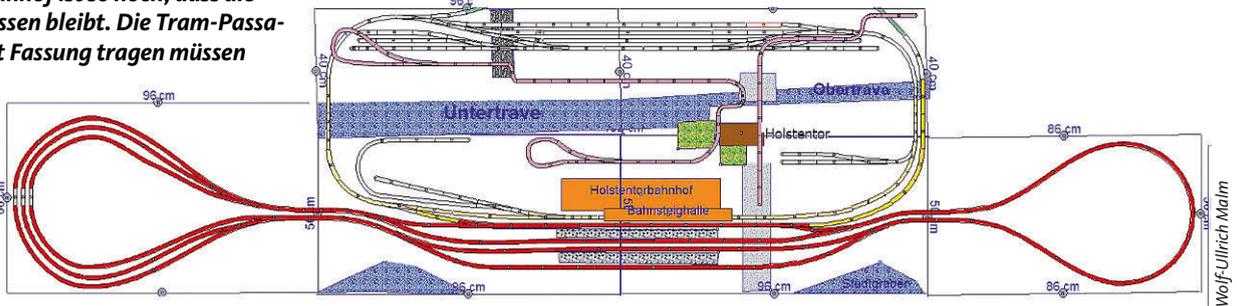
Peschel: Wir stellen bei der Firma Weiss den Gleisbau in den Vordergrund. Verschiedene



Auch kleine Pötte beleben die Gewässer, während oben auf der Straße recht beschaulicher Verkehr rollt

Die Zugfrequenz im Bahnhof ist so hoch, dass die Schranke meist geschlossen bleibt. Die Tram-Passagiere werden ihr Los mit Fassung tragen müssen

Gleisplan der 3,74 Meter langen und zwischen 50 und 100 Zentimeter tiefen Z-Anlage (weiß: Schattenbahnhof, violett: Straßenbahn)



Bei sechs bis sieben Zügen, die auf der Anlage unterwegs sind, wird auch dem Betrachter bald klar, wie häufig der Bahnübergang am Hauptzufahrtsweg der Stadt geschlossen war. Hier finden wir, wie könnte es für einen ehemaligen Lehrer auch anders sein, einen sehr wertvollen Pädagogikansatz: Wolf-Ullrich Malm zeigt seinen Besuchern sehr eindrucksvoll und plastisch, wie Lübeck vor über 100 Jahren ausgesehen hat. Dazu gehört nicht nur der Baustil der Häuser oder die Technik der Schrankenanlage, an der die Bäume einst noch verschoben und nicht aufgerichtet wurden.

Straßenbahn zweier Systeme

Auch weitere Besonderheiten – wie die zwei mit unterschiedlichen Systemen betriebenen Straßenbahnen – hat Malm ganz genau umgesetzt. Da je-

der Hersteller seine Produkte verkaufen und eine privilegierte Stellung behaupten wollte, verkehrten sie parallel auf getrennten Gleisen ohne jeden Berührungspunkt. Auch die vom Kleinserienkünstler Trafofuchs individuell gestalteten und historisch gewandeten Figuren erzählen in vielen Szenen, wie das gesellschaftliche und berufliche Leben zur Kaiserzeit aussah.

Gemütliches Tempo mit 60 km/h

Zur Länderbahnzeit fuhren viele Züge noch mit 40 km/h Höchstgeschwindigkeit. Auf dieser Z-Anlage ist die Streckengeschwindigkeit auf umgerechnet 60 km/h eingestellt. Sicherer fahren im Ausstellungsbetrieb auch in diesem geringen Geschwindigkeitsbereich sieht er als einen der entscheidenden Vorteile des Digitalbetriebs auch im

kleinen Maßstab. So hat Malm auch eine Möglichkeit gefunden, besonders seinen kleinen Zuschauern einen Eindruck zu vermitteln, wie gemütlich es auf der Schiene zuzugehen schien, als es noch keine ICE-Züge gab.

Epoche-II-Loks werden geduldet

Beim Rollmaterial liegt der Fokus ganz klar auf der Epoche I. Doch Wolf-Ullrich Malm schreckt auch nicht vor verschiedenen Epoche-II-Fahrzeugen zurück. Eigentlich passen sie nicht mehr vor das Holstentor, doch diesen Kompromiss geht er gerne ein, immerhin ist das Angebot für die Länderbahnzeit im Maßstab 1:220 recht eingeschränkt. Und so dürfen auch mal eine Lok oder ein Triebwagen verkehren, die nicht regionaltypisch sind. Das meiste, was auf der Anlage anzu-

Fahrzeuge werden in der Halle zu sehen sein, die man sonst nur nachts im Einsatz an Strecken erleben könnte. Ferner gibt es verschiedene Vorführungen. Den genauen Ablauf dort sowie eine Info über die ausgestellten Fahrzeuge gibt es auf unserer Homepage www.maerklin.de. Am Bahnhof werden Dampf-, Diesel- und Elektroloks zu sehen sein. Ich möchte nur einige Fahrzeuge nennen: 01 180 und 2066, 18 478, 44 2546, 52 8168, 194 192 sowie 295 093. Es



Eric-Michael Peschel ist der Cheforganisator für IMA und Märklin-Tage Mitte September

sind auch einige Sonderfahrten sowie die beliebten Führerstand-Mitfahrten geplant. Darüber hinaus haben sich einige Sonderzüge aus ganz Deutschland angemeldet.

em: Sechs Veranstaltungsplätze wird es in Göppingen geben. Wie kommen denn die Ausstellungsbesucher von

Ort zu Ort, und was wollen Sie für Verpflegung und kulturelle Unterhaltung auf die Beine stellen?

Peschel: Wir werden dieses Jahr bis zu 34 Pendelbusse einsetzen, um die Besucher be-

quem von einem zum anderen Veranstaltungsort zu bringen. Besucher, die mit dem Auto anreisen, sollten den Hinweisschildern folgen. Ein guter Tipp ist das Parkhaus in der Jahnstraße. Auf dem zentralen Ausstellungsgelände gibt es eine Bühne sowie Mitmach-Aktionen für Kinder. Für das leibliche Wohl wird an jedem Veranstaltungsort gesorgt. Mehrere Vereine aus dem Raum Göppingen verköstigen die Besucher mit deftigen Imbissen und süßen Häppchen. Alle aktuellen Informationen werden auf unserer Homepage bekanntgegeben. Kurz vor der Veranstaltung gibt es dann einen Messekatalog zum kostenlosen Download. Dieser wird auch in gedruckter Form an den Eintrittskassen verteilt, damit der Besucher schnell und gezielt seinen Messtag planen kann.



Diesen Blick auf das Holstentor haben Anlagenbetreiber eher nicht, denn das Foto entstand von der Bedienerseite aus

Hafenbecken von Lübeck mit dem mächtigen Segelschiff „Passat“ und quirligem Treiben am Kai



Trainini (8)



Die Doppelstockgarnitur samt stromlinienverkleideter Tenderlokomotive der Baureihe 60 der Lübeck-Büchener Eisenbahn ist ein tolerierbarer Schwenk zur Eisenbahn-Epoche II

treffen ist, stammt selbstverständlich von Marktführer Märklin. Dazwischen mischt sich aber auch Kleinserienmaterial von Bahls oder Heckl sowie Selbstgebautes wie der Thomas-Dampftriebwagen. Besonders stolz ist der Besitzer auf seine stromlinienverkleidete Baureihe 60 samt Doppelstockzug der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Ganz ohne Zugeständnisse geht es eben doch nicht, was auch für die Stadt selbst gilt. In keiner anderen Spurweite ließe sich Lübeck in Anlagengröße nachbauen, und ein spannendes Vorhaben blieb es sogar in Z: Die Anordnung der Gebäude entspricht nicht durchweg exakt dem geschichtlichen Vorbild, und auch beim Einpassen musste der Gestalter oft ein Auge zudrücken. Erschwert wurde sein Anliegen durch Lücken in den historischen Unterlagen, auf die er zugreifen

konnte. Aber auch die geringe Auswahl an kommerziellem Zubehör machte das Projekt nicht leichter. Letzteres gilt eigentlich für jedes Vorhaben, gleich welcher Spurweite, wenn es sich konsequent an einem realen Vorbild orientieren soll. Immerhin hat es dazu geführt, dass Wolf-Ullrich Malm auch sein eigenes Wohnhaus an nicht ganz korrekter Stelle ins Stadtbild integrieren musste.

Kompromisse im Stadtbild

Der Gesamteindruck ist allerdings stimmig, was die Besucher immer wieder reflektieren, die jene Orte wiedererkennen, an denen sie selbst schon gewesen sind. Da viele Häuser heute noch existieren, lohnt sich ein Vergleich zwischen 1905 und der Gegenwart quer über die gesamte Anlage hinweg. Nur Einheimische bemerken, was dem historischen Lübeck fehlt, darunter die Alf-

straße. Wo die genau angesiedelt sein müsste, weiß der Schreiber dieser Porträts jedoch auch nicht zu belegen ...

Spannend ist, wie die rund 100 Gebäude des städtischen Arrangements im Maßstab 1:220 entstanden. Rund die Hälfte von ihnen hat ihr Besitzer selbst am Computer mit Hilfe verschiedener Zeichenprogramme auf Basis eigener Fotografien entwickelt, ausgedruckt, mit Bristolkarton verstärkt, zusammgebaut und mit einer Glanzversiegelung für Bodenfliesen fixiert, bevor die Häuser eingebaut werden konnten. Fast alle anderen basieren auf Kitbashing, ihre Basis stammt aus verschiedenen Quellen. Das historische Bahnhofsgebäude mit der das Gleis 1 überdachenden Halle besteht aus lackiertem Polystyrol, das Rainer-Tielke-Modellbau umgesetzt hat.

Auch Überland-Motive bietet diese Z-Anlage, wobei das Flüsschen Trave und seine Ausläufer stets im Mittelpunkt stehen

Das Flair der Anlage wird aber nicht nur von den vielen Backsteinhäusern im hanseatisch geprägten Stil, dem Bahnhofsareal und der kreuzenden Hauptstraße bestimmt. Fast ebenso wichtig für den Gesamteindruck sind die Wasserflächen, die beide Hauptareale voneinander trennen.

Hafenflair mit großen Pötten

An den Kaimauern liegen Plattbodenschiffe, kleine Frachter und Boote, doch eines ragt ganz besonders heraus und versprüht den Charme des ausgehenden Zeitalters der Segelschiffe. Der Windjammer Passat ist eigentlich viel zu groß, um hinter dem Bahnhof anzulegen, denn er könnte dort nicht einmal wenden. Aber das fällt kaum jemandem auf, denn das Schiff lässt die nahe Ostsee förmlich spüren, über die die Lübecker ihr berühmtes Marzipan und vieles mehr in alle Welt verschifften. Hans-Ullrich Malm hat den Segler beim „Freundeskreis der Spur Z Hamburg“ – eine Stammtischgruppe, zu der er sich auch zählt – in defektem Zustand gefunden. Es war wohl Liebe auf den ersten Blick, denn er nahm sich des Modells an, reparierte es, spendierte ihm neue Segel und Tauen und verpasste ihm einen Ehrenplatz auf seiner Anlage.



Um die Schifffahrt bzw. ums Wasser drehen sich auch die Wendemodule an den Enden der Stadt. Die Züge in einem Tunnel verschwinden zu lassen,

» **An den Kaimauern liegen Plattbodenschiffe, kleine Frachter und Boote, die das maritime Flair dieser Anlage verstärken**

entspräche nicht dem Vorbild platten Lands in Küstennähe. So hat er dort auf der einen Seite einen belebten Badesee und gegenüber eine kleine Werft am Flusslauf untergebracht. Während die Personen- und Güterzüge die Brücken überque-

ren, entsteht aus vielen Holzprofilen und großen leisten ein Boot ganz im Stile alter Zeiten.

Viele Stunden könnten die Augen auf diesen Szenen verweilen, denn es gibt immer wieder Neues zu entdecken, auch zwischen den Häusern oder in Höfen, die sie bilden. Für Wolf-Ullrich Malm ist die Arbeit indes noch nicht erledigt, denn auch er feilt noch an Plänen für die Zukunft seines wertvollen Schaustücks. Das von Märklin stammende Gleis- und Weichenmaterial soll noch modifiziert werden. Wenn das erledigt ist, gehören sichtbare Weichenantriebe der Vergangenheit an, denn sie sollen auf einen Unterflurbetrieb mit Servomotoren umgestellt werden. Eine gute Anlage wird eben nie fertig, was für Alt-Lübeck in ganz besonderer Weise gilt.

Holger Späing

Unverzichtbares Wissen!

topaktuell · umfassend · übersichtlich



160 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95613-033-5
€ [D] 20,-



160 Seiten · ca. 400 Abb.
ISBN 978-3-86245-029-9
€ [D] 20,-

Faszination Technik

GeraMond

Diese und viele weitere Titel unter
www.geramond.de oder im Buchhandel

■ Baureihe 290 der DB in H0 von ESU

Rangierkünstler mit Sound und Rauch



Ab 1964 stellte die DB insgesamt 407 Exemplare der vierachsigen und maximal 80 km/h fahrenden Rangierdiesellok-Baureihe V 90 in den Dienst. Äußerlich zu unterscheiden sind 118 Loks mit zwei und 392 Stück mit einem Lüfterrad im langen Vorbau. Die ab 1968 als Baureihe 290 bezeichneten Maschinen bzw. die daraus abgeleiteten Unterbaureihen 291 und die 294 mit Rangierkupplung sind bis heute auf vielen Bahnhöfen unentbehrlich. Doch neben dem reinen Rangierdienst trifft man sie auch vor Nahgüterzügen, auf Hafenbahnen und in Industriegebieten an. In der langen Einsatzzeit gab es viele optische Detailänderungen und auch neue Austauschmotoren, die man am Klang er-



Drehgestelle mit Skischleifer-Aufnahme und digitalen Kupplungen

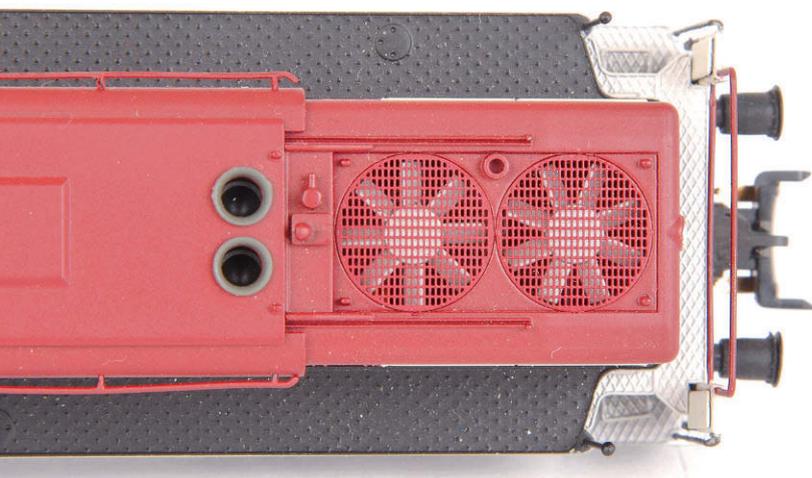
kennen kann. Die attraktiven Einsatzgebiete und die unterschiedlichen Motorengeräusche veranlassten ESU, diese Baureihe als digitales Modell mit Metallrahmen und Kunststoffaufbau umzusetzen. Zum Start gibt es die altrote V 90 043 (Artikelnummer 31230), die ozeanblau/beigefarbene 290 026 (-31), die verkehrsrote 294 074 (-32) und die altrote 290 048 (-33) zum einheitlichen Preis von 439 Euro.

Wie bei allen digitalen ESU-Loks sind auch die Varianten der V 90 mit vielen Geräusch-, Rauch- und Lichtfunktionen ausgestattet und für Gleich- und Wechselstromsysteme geeignet.

Variante mit zwei Lüftern

Der optische Eindruck mit den zwei durchbrochenen Lüftergittern im langen Vorbau, den separat angesetzten Griffstangen und Trittstufen sowie

den aus mehreren Teilen montierten Drehgestellen ist stimmig. Einzig den im Prospekt erwähnten Lokführer muss man suchen, denn er sitzt zu tief, kann vom gut nachgebildeten Arbeitsplatz gar nicht durch die Scheiben schauen und ist daher nur aus der Hubschrauberperspektive von außen zu erkennen. Mit 302 Gramm ist die V 90 kein Schwergewicht, da viel Technik eingebaut wurde. Der Glockenankermotor mit zwei Schwungmassen sorgt zusammen mit dem auf alle Radsätze wirkenden Kardan/Schnecken-Getriebe sowie zwei diagonal versetzten Haftreifen an den jeweils äußeren Radsätzen für gute Fahreigenschaften – sowohl bei der werkseitig eingestellten Höchstge-



Die zwei Lüfterräder (links) sind gut am langen Motorvorbau zu erkennen. Am kurzen Vorbau (rechts) fallen die feinen Gravuren und die flachen Lampen auf



ESU HO: Dank vieler digitaler Funktionen ist die V 90 bestens für den Rangierdienst geeignet



schwindigkeit von 67 km/h als auch im Rangiergang mit unter 3 km/h. Dank des PowerPack-Speicherkondensators für eine unterbrechungsfreie Spannungsversorgung rollt die Maschine bei Stromunterbrechung noch 56 Zentimeter weit aus. Im klassischen Analogbetrieb beträgt der mechanische Auslauf dagegen nur rund 30 Millimeter.

407

Dieselloks der Baureihe V 90 wurden für den Rangierdienst gebaut

Die Betriebsgeräusche sind dank des Lautsprechers mit großer Schallkapsel sowie den digitalisierten Originalgeräuschen des Zwölf-Zylinder-Motors MB 835 A äußerst realistisch. Wenn zusätzlich noch „Qualm“ gewünscht wird, kann der lastabhängige Raucherzeuger seine Wolken synchron zum Loksound ausstoßen. Für den Einsatz im Rangierbetrieb ist die digital fernbedienbare Kupplung an beiden Lokenden in kulissengeführtem NEM-Schacht ein Muss. Zur Bestückung der passenden Wagen liegen zwei Kupplungen mit nicht-magnetischem Bügel bei. In den nächsten Wochen werden wir die Lok einem ausgiebigen Praxistest unterziehen und mit der ebenfalls gerade wiederholt aufgelegten Brawa-Lok vergleichen. MM

■ Bachmann 2m/G Bahnmeisterdraisine

Von Bachmann wurde die kleine Bahnmeisterdraisine überarbeitet und exklusiv mit Blinklicht und in schwarzer Farbgebung der Southern Pacific (Artikelnummer 96254/110 Euro) für die „Gold Coast Station“ (www.goldcoaststation.com) ausgeliefert, dessen Inhaber Hans-G. Kahl gut deutsch spricht. Das kleine Modell hat gute Fahreigenschaften und kann nachträglich digitalisiert werden. MM



Bachmann 2m/G: Draisine der Southern Pacific

■ Brawa Ho Oppeln mit Handbremse



Jeder Modellbahner, dessen Anlage zwischen den Epochen II und IV spielt, sollte gleich mehrere „Oppeln“ im Bestand führen. Darunter können durchaus auch Fahrzeuge von anderen Bahnverwaltungen sein, da diese Wagen in Europa frei ausgetauscht wurden. Fachleute erkennen an der aktu-

ellen, 39,90 Euro kostenden Formneuheit das spitze Sprengwerk, das auf die geschweißte Ausführung des 90 km/h schnell fahrenden „Oppeln“ mit offener Bühne bzw. Bremserhaus und Handbremse hinweist. Im Einzelnen gibt es für die Vorkriegszeit den Grhhs (Artikelnummer 47947) sowie Grs

Brawa HO: Grs der ÖBB, Gklm²⁰⁰ und Grs 30 der DB

(-48), für die Epoche III, die Grs 30 (-49/-50) der DB mit Europ-Beschriftung und die CSD- (-42), ÖBB- (-52), SNCF- (-53), DR-Modelle (-54) sowie den hellen Grs des Spangenberg-Werk Hamburg (-56) mit der grünen Werbebeschriftung „ALAK“. Für die Epoche IV fahren schließlich noch der Gklm²⁰⁰ der DB (-51) und der Hkms der DR vor (-55). Dank der zahlreichen angesetzten Details und des kompletten, von der Seite einsehbaren Unterbodens samt Bremsgestänge und Metallachshalter sind die 61 Gramm wiegenden Güterwagen sowohl perfekt für die Vitrine als auch für die Modellbahnanlage geeignet. MM

■ Dietz 2m Xrot 9213 und Gmf 4/4

Zusätzlich zu den vorbestellten RhB-Schneeschleudern hat man noch eine kleine Serie für kurzentschlossene Gartenbahner aufgelegt. Da die Einzelteilfertigung nicht mehr wirtschaftlich möglich ist, wird das die letzte Serie der Xrot 9213 sein. Die ak-

tuelle Ausführung wird ausgeliefert mit DCC/Motorola-Decoder, Profi-Sound und gepulstem Verdampfer. Dieser ist sowohl im Fahrbetrieb als auch im Schleuderbetrieb in Funktion. Die Schleudereinheit wird per Funktion zugeschaltet, ist aber nicht für den Betrieb mit echtem Schnee vorgesehen. Des Weiteren wurde die

digitale, gelbe RhB-Diesellok Gmf 4/4 mit Profi-Sound und gepulstem Verdampfer sowie Lichtwechsel und Rangierlicht mit V-Lampe ausgeliefert. Das Fahrzeug hat automatische Entkuppeler und einen angetriebenen Kühlventilator, der wie beim Vorbild erst beim Erhöhen der Motordrehzahl anläuft. MM

■ Piko N: DB-Neubaulok der Baureihe 82



Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die Neukonstruktion der Baureihe 82. Die Originale waren im Personen- und Güterzugdienst ab 1950 im Einsatz. Dem entsprechend ist auch die 82 024 bedruckt. Das analoge

(Artikelnummer 40100/230 Euro) oder digitale Modell mit Sound (-01/330 Euro) verfügt über zahlreiche angesetzte Teile, LED-Beleuchtung und zwei diagonal versetzte Haftreifen am zweiten und vierten Radsatz. MM

Eigens für den Pressetermin präsentierte Tillig ein H0m-Diorama mit der neu konstruierten 99er auf ihrem Straßenweg ins Dampfloswerk Meiningen



■ Harzbahnlok 99 222 von Tillig in H0m

Der Urahn aller Brockenloks rollt an

Großer Bahnhof am 22. Juni 2017 in Wernigerode: In der Wagenhalle der Harzer Schmalspurbahn wartet 99 222 auf die Pressevertreter und Gäste der Industrie. Die Lok ist zwar an diesem Tage kalt, fährt aber sonst im regulären Umlauf auf dem HSB-Meterspurnetz und auch zum Brocken. Grund für die Ruhepause ist die Präsentation ihrer kleinen Schwesterlok im Maßstab 1:87, die Tillig als H0m-Maschine unter der Artikelnummer 02927 für 419,90 Euro seinen Kunden anbietet. Das Epoche-V-Modell mit Digitalschnittstelle basiert auf den schon in *em 2/17* im Fokus vorgestellten Brockenloks der Baureihe 99²³⁻²⁴ aus der Babelsberger Nachbauserie.

Die bullige Einheitslok 99²² rundet aktuell das Harzer Schmalspurprogramm der Sebnitzer ab, zu dem schon besagte 99 247 und 7238, 99 6101 sowie diverse Personen- und Güterwagen gehören. Wer die neue 99 222 haben möchte, muss sich sputen, denn werkseitig ist die erste, lediglich 200 Modelle umfassende Serie bereits ausverkauft. Doch verschiedene Fachhändler haben die Lok noch vorrätig und bieten sie sogar mit leichten Preisnachlässen an. Epoche-III-Fans sollten auf das Folgemodell warten, das unter

02928 avisiert ist. HSB-Geschäftsführer Matthias Wagner gehört jedenfalls schon zu den glücklichen Lokmodell-Besitzern, denn er bekam an jenem Donnerstag eine Miniatur von Tillig-Chef Günter Kopp als Dankeschön für die gute Zusammenarbeit während der Modellkonstruktion geschenkt.

Fahrtechnisch geglückt

Die uns vorliegende 1'E1'-gekuppelte Tenderlok fürs Zwölf-Millimeter-spu-

rige H0m-Gleis besitzt das Fahrwerk der Neubaurok; lediglich im vorderen Bereich ist der Barrenrahmen des Vorbildes imitiert. Die vorhandenen Unterschiede bei der Steuerung blieben leider unberücksichtigt. Am Lokaufbau indes sind alle typischen Merkmale der Einheitslok umgesetzt worden. Speziell der typische Oberflächenvorwärmer vor der Esse ist gut nachgebildet. Markante Teile wie Pfeife, Läutewerk und Dachfensterabdeckung sind detailliert

herausgebildet. Die Leitungsführung zeigt sich plastisch, die Sandkastendeckel haben separat angebrachte Griffe. Fahrtechnisch setzt sich das Modell recht langsam in Bewegung, sodass mit der Lok auch gut rangiert werden kann. Die Höchstgeschwindigkeit bei vollem Reglerausschlag liegt zwar über dem Maximaltempo des Vorbildes von 40 km/h, was betrieblich aber nicht von Belang ist, da der Regelbereich genügend Spielraum lässt. *PW*



Vor der Vorbildlok 99 222 überreichte Tillig-Chef Günter Kopp (links) am 22. Juni in Wernigerode ein Modell dieser Baureihe an HSB-Geschäftsführer Matthias Wagner

■ A.C.M.E. Ho

DB-Systemtechnik-Zug

Nach längerer Vorankündigungszeit rollt nun endlich die Baureihe 120 in gelber Farbgebung vor. Man hat im Dachbereich vorbildentsprechende Änderungen umgesetzt und unterschiedliche Stromabnehmer montiert. Modellbahner sollten bei Überführungen darauf achten, dass der graue Stromabnehmer zum Fahren und der rote Panto



A.C.M.E. HO: 120 mit Begleitwagen der DB Systemtechnik

für Messwertmessungen verwendet wird. Damit die Lok nicht solo fährt, hat man dem Set (Artikelnummer 70075/

349 Euro) den gelb/grauen Zusatzwagen mit Lagerraum der DB Systemtechnik hinzugelegt. Da der Dms noch das

Zugführerabteil und ein WC besitzt, kann die 120 auch alleine mit dem Wagen überführt werden. **MM**

■ Modellbahn Union Ho

Knickkesselwagen

Modellbahn Union HO: neuwertiger und gealterter Knickkesselwagen

Mit dem vierachsigen Knickkesselwagen Zafns konnte die Dortmunder Firma nun den ersten eigenen HO-Güterwagen vorstellen, nachdem das N-Modell schon erfolgreich verkauft wurde. Das Vorbild wird zum Transport

von Kreideschlamm eingesetzt, der über ein Auslassventil in Wagenmitte entladen wird. Da seit Mitte der 1990er-Jahre verschiedene Firmen diese Fahrzeuge besitzen und in ganz Europa einsetzen, werden demen-

sprechend auch die Modellvarianten folgen. Das optisch auffallend kleinere Lichtraumprofil ist dem möglichen Einsatz im Kanaltunnel und den Fährtransporten nach Großbritannien geschuldet, aber im gemischten Modell-

güterzug ein reizvoller Blickfang. Bis auf die beiliegenden Bremschläuche mit farbigen Endstücken und Vorbildkupplungen sind die Kesselwagen mit zahlreichen, farbigen Ansteckteilen komplett ausgerüstet. Die Gravuren und Details sind gelungen, einzig der Aufstieg zur Rangiererbühne wirkt etwas zu grob. Hier sollte der Modellbahner die Kunststoffränder neben der Leiter etwas abfeilen. Die zum Teil farbige Bedruckung ist sauber und unter der Lupe gut lesbar. Neben den Modellen mit chromglänzendem Kessel (Artikelnummern G32001/-03, je 45,99 Euro) gibt es auch realistisch gealterte Wagen (-02/-04, je 49,99 Euro) mit geänderten Betriebsnummern. **MM**

Roco HO

150 Jahre Brennerbahn

Das Jubiläum der berühmten Transitstrecke von Innsbruck über den Brenner nach Bozen ist Roco eine Jubiläumspackung wert: Im auf 300 Stück limitierten Regionalzug-Set (Artikelnummer 61454/359 Euro) befinden sich die Lok 1020.040, drei vierachsige Zweite-Klasse-Schlierenwagen Bp und ein zweiachsiger Spanten-



Gepäckwagen. Für die Personenwagen liegen Griffstangen und weitere Kleinteile zur Nachrüstung bei. **MM**

■ Accucraft/MBV Schug 1:13

Decauville-Typ 1 als Live-steam-Lokomotive

Für das Fahren mit Feldbahn-Echtdampflok auf dem klassischen Gartenbahngleis mit 45 Millimetern Spurweite hat sich inzwischen eine kleine Fanggemeinde gefunden. Daraus ergibt sich dann der Maßstab von 1:13, in den der in den Farben Dunkelrot (Artikel-

nummer B77-531), Grün (-32) und Schwarz (-33) erhältliche, im Original ab 1899 gebaute Decauville-Typ 1 konsequent umgesetzt ist. In Deutschland werden die mit Butan gefeuerten, gut detaillierten Zweizylinder-Maschinen von MBV Schug vertrieben. **MM**



Accucraft 1:13: Echtdampf-Decauville-Typ 1

Werk

■ Rivarossi Ho

G-Wagen mit Faltenbalg

Rivarossi HO: Güterwagen-Pärchen der FS

Optisch etwas Besonderes sind die mit Faltenbalgübergängen ausgestatteten Güterwagenpärchen der FS. Als Formvariante erscheinen die FI 148 und 181 in einer Packung (Artikelnummer 6310/49,90 Euro) sowie das gleichviel kostende Set 6311 mit als

Hcs beschrifteten Modellen. Die Wagen haben ab Werk an beiden Seiten einen ausgefahrenen Faltenbalg montiert. Zum Austausch liegen aber zwei Spritzlinge im eingefahrenen Zustand bei, sodass man diese am Zugschluss montieren kann. **MM**



Piko HO: Mitteleinstiegswagen Bym⁴²¹, Aby⁴¹¹ und Steuerwagen Bymf

■ Formneue Mitteleinstiegswagen in HO von Piko

Endlich auch ein Steuerwagen dabei!

Nach den formneuen IC-Wagen (siehe *em* 8/17) rollen nun die ebenfalls formneuen, maßstäblichen Mitteleinstiegswagen vor. Zur Erstausslieferung gehören der Bym⁴²¹ (Artikelnummer 59680), Aby⁴¹¹ (-81/je 44,99 Euro) und Bymf (-82/59,99 Euro). Die Vorbilder wurden zu Beginn der Epoche III von der DB als erste Wagen mit einer Länge von 26,4 Metern beschafft und besaßen neben den Eindeinstiegen zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels noch zusätzliche Türen in Wagenmitte. Die Fahrzeuge waren der Zeit entsprechend schon komplett geschweißt und mit den für 140 km/h zugelassenen Minden-Deutz-Drehgestellen MD 32 bestückt. Da Lichtmaschinen vom Typ D 62 verbaut wurden, musste die Geschwindigkeit auf 120 km/h herabgesetzt werden. Unsere Testmuster der Epoche IV tragen deshalb auch die



Mitteleinstieg und Übersetzfenster mit Griffen

Angabe „120“ im Anschriftenfeld. Des Weiteren sind alle sauber bedruckten Wagen in München beheimatet.

Steuerabteil im Wagen

Eine Besonderheit in dieser Wagen-garnitur ist der Steuerwagen Bymf mit Gepäckabteil, den es bisher noch nicht als Großserienmodell gab. Er

wurde beim Vorbild übrigens nicht nur zusammen mit den Mitteleinstiegswagen, sondern auch mit „Silberlingen“ oder Vierachser-Umbauwagen genutzt, was auf der Modellbahnanlage bunte Züge ermöglicht. In einigen Regionen erlebten die Fahrzeuge sogar noch die Epoche V, allerdings in untergeordneten

Diensten. Auf der Modellbahn kann man den Wendezug problemlos einsetzen; man sollte bei Steuerabteil voraus aber noch einen Lokführer in den Steuerstand einkleben. Doch auch bei gezogenem Zug wirkt der Steuerwagen dank seiner großen Endfenster und dem großen Fenster zwischen dem Gummibalb originell.

Viele gute Detaillösungen

Die klassischen Übersatzfenster mit Nachbildung der Griffen sind ebenfalls gut eingepasst und bedruckt. Die Griffstangen sind extra angesteckt, andere Details sauber angraviert. Damit die jeweils zum Wagen passende Inneneinrichtung besser zur Geltung kommt, kann eine LED-Innenbeleuchtung (56280) nachgerüstet werden. Ab Werk bereits eingebaut ist die digital schaltbare Führerstandbeleuchtung im Steuerwagen. MM



Steuerkopf mit wechselndem Spitzenlicht



Durchbrochene Drehgestelle und Aufstiege mit Riffelblech

Märklin Z: Nahverkehr anno 1958

In Auslieferung ist die Zugpackung Nahverkehr (Artikelnummer 81770/279,99 Euro). Das Modell stellt die V 36 237 des Bw Delmenhorst im Betriebszustand des Jahres 1958 dar. Deshalb weist sie auch Formunterschiede zum bereits an dieser Stelle vorgestellten „Doppelten Lottchen“ auf: Sie trägt korrekt eine Glocke auf der Motorhaube und auf dem Führerhausdach noch eine Druckluftpfeife, die erst später von einem Typhon abgelöst wurde. Mit Dofa-Koksofen und



Märklin Z: V 36 mit Donnerbüchsen

durch Jalousien verschließbarem Kühlergrill weist sie bereits einige Modernisierungsmaßnahmen auf, obwohl sie noch keinen erhöhten Kühlwasserausgleichbehälter erhalten hat. Sehr kultiviert sind die Fahreigenschaften, was auf den neuen Antrieb zurückzuführen ist, der mit dieser Baureihe in die mini-club-Serie eingeführt wurde. Geändert zeigen sich übrigens auch die vier beiliegenden „Donnerbüchsen“ im purpurroten Lack mit beigefarbenen Zierlinien. HSP

■ Wenz-Modellbau on30

Schmalspur-Dieselpower

Das Vorbild der als Kunststoffbausatz mit Messing- und Edelstahl-Bauteilen im Maßstab 1:48 erhältlichen Maschine wurde 1973 in einer Serie von 20 Stück an die südafrikanische Staatsbahn geliefert. Das Modell (Artikelnummer 0874/1.298 Euro) ist mit zwei Maxon-Motoren, hochübersetzten Schneckengetrieben für vorbildliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in den Drehgestellen und Antrieb auf alle Radsätze ausgestattet. Zur weiteren technischen Ausrüstung gehören ein hochwertiger Visaton-Lautsprecher für den Caterpillar-Sound, Führerstand- und wechselnde Spitzenbeleuchtung sowie Bachmann-Klauenkupplungen. Für die originale Beschriftung liegen Aufreißer, für die Warnlackierung der



**Wenz-Modellbau On30:
US-Schmalspurdiesellok**

Schürzen Nassschiebebilder bei. Die Griffstangen und Tritte kann man mithilfe der beiliegenden Biegelehre exakt ausführen. Weiterhin lieferbar sind passende Wagenbausätze für Drop Bottom Gondola Cars in Composite- (0925) oder Steel-Bauweise (-26) für je 79,99 Euro. In Vorbereitung befinden sich aktuell noch Bausätze eines Flatcars (-29), eines Containertragwagens (-28) sowie eines Kesselwagens (-30). MM

Exklusives Sammlermodell

LGB-Museumswagen 2017

Exklusiv im Göppinger Märklin-Museum ist der LGB-Museumswagen (Artikelnummer 40017/139,99 Euro) erhältlich. In diesem Jahr hat die Patenschaft das Fürther Bindulin-Werk übernommen. Diese Klebstoffe aller Art herstellende Traditionsfirma hat

zusätzlich ein großes Produktspektrum mit Beizen, Ölen, Lösungsmitteln, Dichtmassen, Landschaftsmodelliermassen und anderen Produkten für den Bau- und Kfz-Bedarf sowie für Hobbyanwendungen unter anderem im Modellbahnbereich im Angebot. MS



■ ExactTrain Ho

D-Zug Wagen der NS

Werkspoor lieferte 1932 die vierachsigen D-Zugwagen der Gattung Abd 7521 bis 7555 an die NS, die auch in internationalen Zügen wie Den Haag – Wuppertal-Oberbarmen eingesetzt wurden. Die beiden AB 7543 und 7555 wurden nach 1945 von der Reichsbahn in der DDR übernommen und 1970 mit neuen Computernummern versehen. Bei den NS wurden ab 1952 die verbliebenen Wagen als C 7151 bis 7160 bezeichnet. 1953 und 1956 wurden zwei Wagen zu den königlichen

Salonwagen Sr 8 und Sr 9 umgebaut und stehen heute im Eisenbahnmuseum Utrecht. ExactTrain liefert drei verschiedene, maßstäbliche Varianten mit Metallfahrwerk: den grünen Vorkriegs-AB 7500, einen blauen Epoche-III-Wagen und sogar ein PKP-Modell. Der grüne, 250 Millimeter lange AB 7531 (Artikelnummer Ex10.000/89 Euro) hat neun Abteile und ist authentisch lackiert und bedruckt. In der Mitte ist Platz für acht Reisende im Erste-Klasse-Bereich. GF

**ExactTrain HO:
NS-Reihe AB 7521 bis 7555**



Außerdem...

... erschien bei Piko das HO-Exklusiv-Set S-Bahn Zug „Rhein Ruhr“ (Artikelnummer 58113/309,99 Euro), bestehend aus der Ellok 141 157 der BD Essen und drei in Düsseldorf stationierten „Silberlingen“



Piko HO: S-Bahn Rhein-Ruhr

... lieferten LGB, Märklin, Piko und Trix aktuelle Prospekte mit attraktiven Herbstneuheiten aus, sodass sich ein Besuch beim Fachhändler lohnt

... rollt der Großraumschiebewagen Himrns 44 (54582/59,99 Euro) von Piko in HO in der attraktiven gelb/blauen Lackierung von Transwaggon vor



Piko HO: Transwaggon-Doppelwagen Himrns 44

... ist von Brawa die HO-Baureihe 290 wieder als altrote V 90 039 (41544ff.), ozeanblau/beige 290 132 (-50ff.), altrote 291 020 (-56ff.), neutrote 294 154 (-68ff.) und 295 092 „Hamburg“ (-34ff.) aufgelegt worden



Brawa HO: V 90 039 der DB

**NEUHEITEN
2017**

Fordern Sie unseren kostenlosen
Neuheitenprospekt an!

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

Auhagen

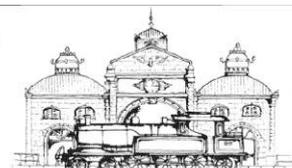
MODELLBAHNZUBEHÖR HO · TT · N
Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
D-09496 Marienberg/Erzgeb.
Tel.: +49 (0) 37 35. 66 84 66

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

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

SEAS®

Süddeutsche
Europatauschbörse für altes Spielzeug



Bürgerzentrum Bruchsal
Sonntag, den 10. September 2017
von 11 Uhr bis 15.30 Uhr

Dr. Rolf Theurer, Kolpingstraße 2, 70736 Fellbach 0711 – 559 00 44



Armin Mühl (3)

Busch HO: Eimerkettenbagger im Hoch- und Tiefschnitt-Einsatz

■ HO-Bausatz aus verschiedenen Materialien von Busch

Eimerkettenbagger für den Hoch- und Tiefabbau

Passend zur Feldbahn, aber auch für andere Einsatzzwecke liefert Busch einen Eimerkettenbagger (Artikelnummer 12379/54,99 Euro) aus. Das Vorbild wurde einst von Orenstein & Koppel gebaut und ist im Ziegeleimuseum Erbs bei Leipzig erhalten geblieben. Dort hat der Bagger das Rohmaterial für die Ziegelherstellung abgetragen. Aber auch bei der Sandgewinnung sind diese Bagger früher nicht ungewöhnlich gewesen. Wie beim Vorbild kann der Bagger im Hochschnitt, also mit Standort unterhalb des abzutragenden Bodens arbeiten oder im Tiefschnitt. Dann steht der Bagger oberhalb. Allerdings muss man sich beim Bau des Modells für eine der beiden Varianten entscheiden, da die unbewegliche Seilnachbil-



Der Materialmix des Busch-Bausatzes erspart Bastelarbeit

dung festgeklebt werden sollte. Die restlichen Teile des Baggers passen für beide Arbeitsstellungen.

Der Zusammenbau des aus verschiedenen Materialien bestehenden Bausatzes ist relativ einfach, wobei einige Teile aber vorbildgemäß recht klein sind. Die Hauptbaugruppen sind aus Karton, Holz und MDF gelasert und mit den üblichen Verzapfungen versehen. Die Eimerkette ist in zwei Baugruppen als 3D-Druck gefertigt, was den mühsamen Zusammenbau aus Einzelteilen erspart. Somit ist der Bagger insgesamt relativ schnell zu bauen. Um den Bagger aufzustellen, benötigt man noch ein Normalspurgleis. Beim Vorbild wurden hierfür zwar normale Bahnschwellen der Regelspur verwendet, aber zum Einsatz kamen meistens sehr leichte Feldbahnschienen. Sinnvoll für die Modellnachbildung ist es daher, Schienenprofile mit Code 40 oder 55 zu verwenden und diese in ein Schwellenband einzufädeln. Wenn man die Baggeteile sparsam verklebt hat, bleibt der Bagger sogar rollfähig. AM

Loctite für die Bahn

Vom Düsseldorfer Henkel-Konzern werden Klebstoffe unter verschiedenen Produktnamen vertrieben. Zum Profi-Sortiment gehört die Marke Loctite, die aktuell um den schnell härtenden Reparaturklebstoff HY 4070 ergänzt wurde, der für viele Anwendungen im Bastelhaushalt interessant ist. Was er zu leisten vermag, wurde kürzlich im Düsseldorfer Henkel-Werk präsentiert.



Zwei Metallplatten wurden vor den Augen der geladenen Gästen verklebt und 30 Minuten mit Schraubzwingen verspannt. Anschließend wurden die Kupplungsadapter mit M12-Schrauben angebracht und die Platten an den Kupplungen



der Rangierlok und des ersten Wagens des Güterzuges befestigt. Die anschließenden Rangierfahrten konnten diese Verbindung nicht mehr lösen. Der gelförmige Klebstoff kann sowohl für Metall- als auch Kunststoff-, Gummi- oder Holz-Verbindungen genutzt werden. MM



■ *Faller N***Bahnhof Horrem**

Der bereits in *em 10/15* ausführlich als HO-Gebäude (Artikelnummer 110130) vorgestellte „Grüne Bahnhof“ Kerpen-Horrem erscheint jetzt auch im Maßstab 1:160 (212130/69,99 Euro) als Bausatz mit 195 Kunststoff- und Laser-cut-Teilen. Der modernisierte Zweckbau mit lichtdurchfluteten Hallen, begrüntem Dach, Solarzellen und vielen modernen Ausstattungsteilen bietet eine ideale Kulisse für den modernen Zugverkehr der Epochen V/VI. **MM**

■ *Vollmer Ho, o***Steinkunst-Modelle**

Für die Nenngröße O erscheinen zwei runde Brunnen (48760) mit einem Außendurchmesser von 36 Millimetern und ein achteckiger (-61) mit einem Eckmaß von 86 Millimetern zu je 4,95 Euro aus wetterfestem Sedimentverbundwerkstoff mit realistischer Steinoberfläche. Im HO-Bereich werden aus dem gleichen Material ein Set mit sechs Grabmalen (48282/4,90 Euro) und die 1821 in Wittenberg aufgestellte Martin-Luther-Statue (48285/15,95 Euro) angeboten. Außerdem gibt es passend zum Steinmetzhaus noch das Zubehörsset (48281/14,90 Euro) mit fünf Figuren und drei großen Steinblöcken. **MM**



Vollmer HO:
Martin-Luther-Statue

■ *Busch 1***Historische Dreschmaschine**

Busch realisierte bereits im Jahr 2014 in HO eine historische Dreschmaschine von Lanz nach einem Vorbild aus dem Jahr 1911. Letztes Jahr folgte sie auch in 1:43. Auf der Spielwarenmesse in Nürnberg kündigte Busch die Realisierung des Modells in 1:32 an. Jetzt ist dieser äußerst filigrane Dreschkasten lieferbar (Artikelnummer 60120/169 Euro). Das in Handarbeit aus 103 Einzelteilen gebaute, 18 Zentimeter lange Fertigmodell besteht wie das Vorbild nahezu komplett aus Holz. Es hat seitlich angeordnete Antriebsräder, filigrane Speichenräder sowie eine bewegliche Deichsel. **PP**



Woodland: Materialien für die Gewässergestaltung

■ *Woodland/Liliput***Gewässer-Gestaltung**

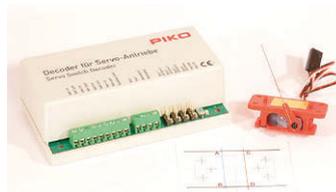
Der Vertrieb der neuen Woodland-Produkte erfolgt in Deutschland ausschließlich über Liliput-Händler. So kamen aktuell verschiedene Artikel in die Regale, mit denen sich unterschiedliche fließende oder ruhende Gewässer nachbilden lassen. Vor dem Kauf sollte man sich aber über die spätere Färbung der Wasseroberfläche im Klaren sein, denn Woodland bietet alle Materialien in Dunkelblau, Türkis, Moos- oder Salbeigrün, Graubraun-oliv, Schlammgelb oder Trüb (Artikelnummern WCW4519 bis -25, je 6,90 Euro) an. Des Weiteren kann man die Wassergrundfarben (-29 bis -35) für je zehn Euro, Staubentferner (-39/6,90 Euro), Wildwassereffekt (-29/6,90 Euro), Wassereffekt (-10/33,20 Euro), Wellengangeffekt (-16) und Riffel-effekt (15) für je 17,90 Euro erwerben. Wie die diversen Materialien beim Anlagenbau verwendet werden, erklären wir in einer der nächsten *em*-Ausgaben. **MM**

DM Toys HOe, N:
Rollenprüfstand
für Neun-Millimeter-spurige
Triebfahrzeuge

mm (6)

**DM Toys HOe, N: Rollenprüfstand**

Mit einer Nutzlänge von 270 Millimetern und vier Laufkatzen ist der Rollenprüfstand (Artikelnummer MU N-A00102/49,99 Euro) gut für kleinere HOe- und N-Lokomotiven geeignet. Sollen längere Fahrzeuge getestet werden, gibt es die Laufkatze (-03/6,99 Euro) auch einzeln zur Erweiterung.

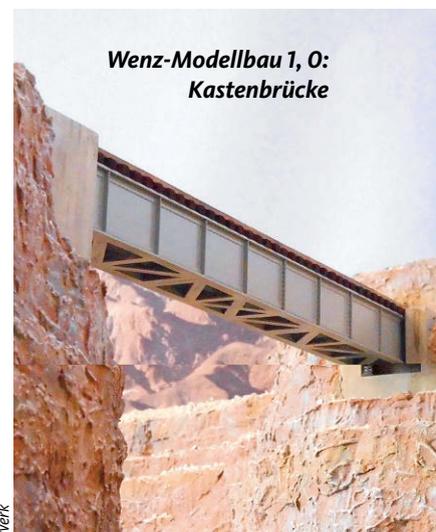
■ *Piko***Servo-Decoder-Weichenantrieb**

Piko: Servodecoder und -antrieb
mit montiertem Stelldraht und
Bohrschablone

Der Servo-Decoder (Artikelnummer 55274/59,99 Euro) kann vier Servos über die Datenformate DCC und Motorola ansteuern. Aber auch eine Ansteuerung über Taster oder Stellpulte ist problemlos möglich. Dafür sind am Decoder Schraubklemmen zum Anschluss vorhanden. Die Programmierung erfolgt wahlweise über die Tasten der Digitalzentrale oder mit der CV-Programmierung im DCC-Modus. Einstellbar sind für jeden der vier Servoausgänge die Adresse, die beiden Endlagen sowie die Stellgeschwindigkeit. Falls der Decoder nur im Analogbetrieb genutzt wird, kann auch über die Analogeingänge eine recht einfache Programmierung erfolgen. Beim Servoantrieb (55272/19,99 Euro) ist der Servo leicht austauschbar, was die Montage des Stelldrahtes erleichtert. Es liegen zwei vorgebogene Stelldrähte in unterschiedlicher Stärke bei. Für die Montage ist eine Bohrschablone aus Papier beigelegt. Die Anleitung zeigt anschaulich die Montage des Antriebes. **AM**

■ *Wenz-Modellbau 1, o***US-Brücken**

Bereits lieferbar sind ein kleines US-Depotgebäude (Artikelnummer 0927/65,95 Euro) sowie ein Water Tank (23/89 Euro) in gemischter Kunststoff/Echtholz-Bauweise. Sowohl für O als auch für 1e ist die neue, rund 400 Millimeter lange Kastenbrücke (-22/179 Euro) geeignet, die trotz rasch montierbarer Kunststoffbauweise eine hohe Tragkraft aufgrund innenliegender Tragrohre aus Messing besitzt. Bereits lieferbar ist ein Baukastensystem für Overhead Powerlines (Stromanschlussmast) mit Messingfeingussteilen und Echtholzmasten nach amerikanischem Vorbild. Für das 1e-Gleissystem gibt es ein passendes Schwellenlegewerkzeug (1919/13,95 Euro). **MM**



Wenz-Modellbau 1, O:
Kastenbrücke



Microrama bietet Materialien für wildwachsende Flächen an

■ Microrama

Neuheiten für die Anlagen-Begrünung

Eine interessante Neuheit bringt die französische Firma Microrama (www.microrama.eu) aus Kervignac zur Herstellung von wildwachsenden Wiesen, Feldrainen, Sträuchern und Blumenrabatten: Bei der Herstellung der Vegetation wird als Boden mit ionisierender Wirkung eine selbst anzuhührende Zweikomponenten-Kunststoffspachtelmasse aufgebracht und darauf mittels elektrostatischem Begrasungsgerät ein Fasergemisch aus unterschiedlichen Farben und Größen aufgetragen. Als Bindemittel dient ein spezieller Neopren-Sprühkleber. Beim Aufspritzen der Fasern in diversen aufeinanderfolgenden Lagen entstehen in

sich verzweigte Artefakte, die je nach Intensität der Behandlung von Wildgras, Unkrautbüscheln über Bodendecker bis hin zu Büschen, Sträuchern und Blumenfeldern gedeihen können. Die spezielle Vorgehensweise erläutert ein Video, das auf der Website von Microrama herunterzuladen ist. Wir haben für das oben abgebildete Musterdiorama folgende Materialien verarbeitet: Magigras-Basisstoff für Begrasung (Artikelnummer 10840004/14,90 Euro), Magispray-Sprühkleber (1420 0400/ 14,90 Euro), Magiflor-Flocken für die Blüten (34130051/1,95 Euro) und Magifloc-Grasfasern (32153404/4,25 Euro). **BK**



Microrama hat für die Begrünung eine neue Methode entwickelt

Bruno Kaiser (2)

■ Busch Ho

Schrankenposten mit Kurbeln

Bis in die heutige Zeit haben einige dieser einst so typischen, kleinen Schrankenposten überlebt – sei es weiterhin für die Absicherung einer stark befahrenen Straße oder als private Gartenhütte. Der Bausatz (Artikelnummer 1461/39,99 Euro) besteht aus einem stabilen Kern aus MDF-Platten, auf die dünner, farbiger Karton geklebt wird. Mit den beiliegenden Kleinteilen, zum Teil aus Kunststoff, kann das Gebäude verziert und für den Betrieb von drei Schranken ausgelegt werden. Die Montage der winzigen Kurbeln und Achsen ist die größte Herausforderung bei diesem Bausatz, bei dem auch ein kleines Stück Regenrinne fehlte, das wir aber noch von einem anderen Bausatz in der Bastelkiste fanden. Wenn man eine Beleuchtung einbaut, sollte der Arbeitsplatz des Schrankenwärters im Inneren noch ausgestaltet werden. **KS**

Busch H0: kleiner Schrankenposten



Klaus Stuber (2)

■ *kibri Ho***Gelbe Bahnfahrzeuge**

Für das fiktive Unternehmen GleisBau gibt es drei neue Spezialfahrzeuge, die mit einer hochwertiger Tampon-Beindruckung versehen sind. Der Zweibege-Liebherr-Mobilkran LTM 1050-4 (Artikelnummer 10558/49,95 Euro) mit Front-, Heck- und zwei gelben Rundumleuchten kann im Original 50 Tonnen heben, was zahlreiche Modellsezenen erlaubt. Als Abschmierfahrzeug (10770/29,95 Euro) ist der Unimog mit

**Kibri HO: Unimog als Abschmierfahrzeug**

vormontierter Front- und Heckbeleuchtung sowie gelber Rundumleuchte auf den Gleisen unterwegs. Während man diese beiden Bausätze

noch selbst montieren muss, gibt es den zweiachsigen Niederbordwagen mit Radlader und Ladung als Fertigmodell (26274/47,95 Euro). MM

■ *Wiking Ho, N***Verschiedene Laster**

Der Mercedes-Benz Actros als Silosattelzug (Artikelnummer 053102) in den Farben der Spedition Kleinwächter erhält modellbauerische Imposanz,

wenn sich das Silo vorbildgerecht in die Höhe bewegt. Und auch der Still-Gabelstapler RX 70-25 (066338) erscheint erstmals in neuer Kombination mit Schaufel. Mit Klassiker-Neuheiten aus alten und neuen Formen wirft man einen Blick zurück in die Automobilge-

schichte. So debütiert der Mercedes-Benz 300 SD als Taxi (014924) aus den 1970er-Jahren. Der Henschel HS 14/16 (041202) fährt mit Stahlträger-Beladung vor, während der Mercedes-Benz Kurzhauber (043801) einen gelben Aufsatztank „Westfalen“ mitbringt. In N sorgen der John Deere 8430 (096602) für Verstärkung in der Landwirtschaft, während der Magirus-Frontlender als typisches LF 16 (096104) an die Feuerwehrepoche der 1970er- und 1980er-Jahre erinnert. MM

Wiking HO: Mercedes Actros, Kurzhauber und Taxi sowie Stapler

mm (4)

■ *Rietze Ho***Busse von MAN und VW**

Die neuen Busstypen sind kaum noch auseinanderzuhalten. Bussammler kennen aber die Unterschiede genau. Derzeit rollt der MAN Lion's Intercity '15 in den Farbgebungen „TRD-Reisen Dresden“ (Artikelnummer 74700)

Rietze HO: MAN Lion's Intercity'15 und VW T 5

und „Demy Cars“ (-01) vor. Die ersten Probefahrten werden von der Verkehrsaufsicht überwacht, die im VW T 5 (53608) unterwegs ist. MM

Außerdem...

... findet man unter www.prehminiaturen.com originelle Figurensätze wie zum Beispiel Heizerinnen, Sanitäter oder Schweizer Polizisten für die 2m-Gartenbahn

... kann man die zahlreichen **Busch**-Automodelle jetzt auch stilvoll reparieren: Neu im Angebot ist ein HO-Set (Artikelnummer 1184/15,99 Euro) mit vielen Werkstatt-Einrichtungsgegenständen wie Hebewerkzeugen, Motorblock, Reifenmontage-Zubehör, Kompressor, Werkbank mit Schraubstock, Ölkannen, Auspuffanlagen, Werkzeugwagen, Kisten usw.

Busch HO: Utensilien für die Autowerkstatt

... stellte **Brawa** 15 Millimeter große Beleuchtungssockel mit warmweißen (94700) und neonweißen LED (-05) vor, die einen Abstrahlwinkel von 160 Grad haben und an Stromquellen bis zu 19 Volt angeschlossen werden können

... bietet **Viessmann** 25 Adapterstifte (6044/2,90 Euro) an. Diese sind dafür vorgesehen, dünne Kabel und Litzen steckbar zu machen, sodass sie in die Verteilerleiste 6049 passen

Oberleitung made in Germany

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
Friedrichstr. 42 • 73110 Heilbronn
Tel.: +49 (0) 71643195 • Fax: +49 (0) 716163786 • info@sommerfeldt.de

Modellbahnen Uwe Hesse

Inh. Martina Hesse • Landwehr 29 • 22087 Hamburg
Tel. 040/25 52 60 + Fax 040/250 42 61 • www.Hesse-Hamburg.de

Hamburg, das Tor zur Welt.
Modellbahn Hesse –
Heimathafen für Ihr Hobby

Wir sind für Sie da: Dienstag–Donnerstag 9:00 bis 13:00 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr
Freitag 9:00 bis 18:00 Uhr, Samstag 9:00 bis 13:00 Uhr • www.Hesse-Hamburg.de

Historische Bilddokumente gesucht!

Für begeisternde Bildbände suchen wir Original-Bildmaterial vor 1960. Wie wir damals waren – was uns heute verblüfft: heiß geliebte Dinge, unsere Arbeit, auf Reisen, Feste, Hobbys, Alltagsleben in Deutschland und all seinen Regionen. Von der Froschperspektive bis zu Luftbildern. Wenden Sie sich an den Bruckmann-Verlag: joachim.hellmuth@bruckmann.de, Tel. +49 (0) 89.13 06 99 685



■ H0m-Module nach Vorbild der Kreisbahn Leer – Aurich – Wittmund

Urlaubsgrüße aus Ostfriesland

Neben Industriemodulen der Nenngröße N baut Jan Schirling H0m-Module nach ostfriesischen Motiven. Das Gebaute ist streng am Vorbild orientiert. Der Fahrzeugeinsatz indes wird weitaus lockerer gehandhabt



MaK-Diesellok D8 mit einem aufgeschemelten Regelspur-Rungenwagen auf Streckenfahrt durch norddeutsches Grasland



Die Bilder dieser Anlage wirken ein wenig wie Urlaub nahe der Nordseeküste. Diese H0m-Module werden sowohl beim FREMO als auch bei der Arbeitsgemeinschaft H0m-Modulanlage „Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund“ (LAW) eingesetzt. Während bei der ArGe üblicherweise die LAW-Fahrzeuge aufgeleitet werden, kann es im FREMO je nach Einplanung darauf durchaus auch Betrieb mit Fahrzeugen von Bundes- und Reichsbahn, anderer privater Bahnverwaltungen oder auch der niederländischen RTM geben. Für unsere Fotos wurden ausschließlich LAW-Fahrzeuge verwendet, die teilweise aus Kleinserienmodellen entstanden sind bzw. bei der Diesellok D 8 aus der Bemo-V 52 umgebaut wurden.

V 51/V 52 basieren beim Vorbild bekanntlich auf der MaK-400 BB, deren Bauart der D 8 entspricht. Die Lok ist nach einigen Betriebsjahren auf der Brohltalbahn heute bei der RhB im Einsatz.

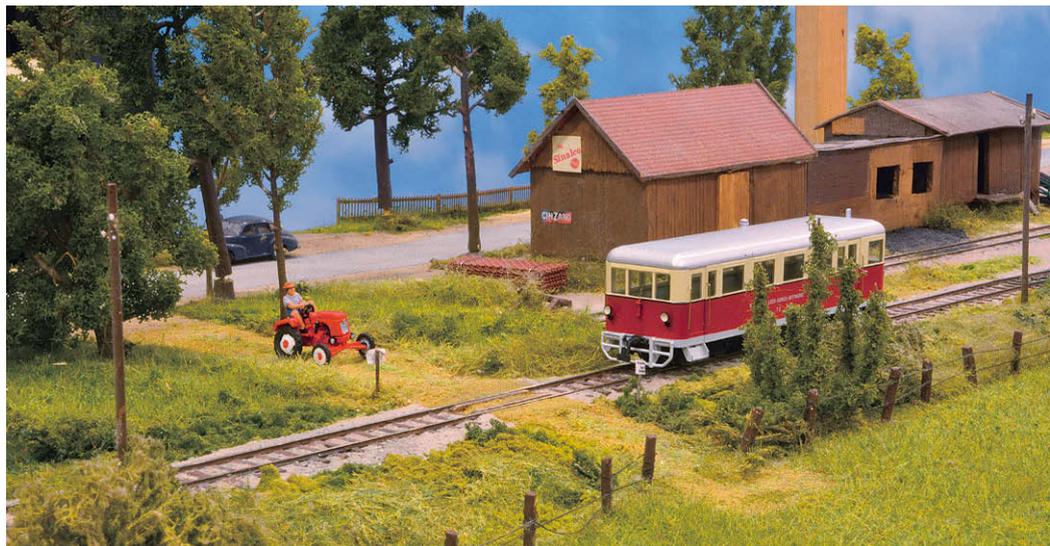
Kreisbahn Aurich als Vorlage

Die Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund (LAW), auch bekannt als Kreisbahn Aurich, hatte bis zum 1. April 1956 noch Personenverkehr auf dem Abschnitt Leer – Aurich durchgeführt. Nachdem der letzte Güterverkehr am 30. Dezember 1969 endete, wurden die Gleise abgebaut und der Ostfriesland-Wanderweg auf der Trasse eingerichtet.

Die Module stellen den Zustand der 1950er-Jahre dar, als der Personenverkehr noch rollte.

Aus den vielen H0m-Modulen von Jan Schirling haben wir zwei Modulgruppen ausgewählt: Die eine zeigt den 1999 gebauten Zwischenbahnhof Bagband bei Kilometer 19, die andere einen im Jahre 2002 gebauten markanten Streckenabschnitt zwischen Loga und Logabirum bei Kilometer drei. Dieses Streckenmodul ist aus fünf Teilen mit zusammen knapp drei Metern Länge gebaut.

Ein Dampflokomotivbespannter Güterzug ist auf dem Streckenmodul zwischen Loga und Logabirum unterwegs



Armin Mühl (5)

Die auf dem niedrigen Bahndamm in der flachen Landschaft verlaufende Kleinbahn kreuzt zuerst die damals nur mit Ziegelsteinen befestigte Straße. Die im weiteren Verlauf parallel führende Straße kreuzt am Ende der Modulgruppe die Bahnstrecke. Auf diesem Abschnitt wurde Gleismaterial von Shinohara verbaut und farblich nachbehandelt. Begrünt wurden beide Modulgruppen mit den üblichen Grasfasern und einem elektrostatischen Begrasungsgerät. Weiteren Materialien für die Landschaftsgestaltung stammen von ModelScene und Heki.

Fünf Meter langer Bahnhof

Der Bahnhof Bagband ist insgesamt 5,21 Meter lang und besteht aus sechs Teilen. Dazu kommt

bei genügend Platz zum Aufbauen noch ein Segment mit einer Molkerei, die beim FREMO-Treffen, auf dem unsere Fotos entstanden sind, nicht dabei war.

Anfangs waren im Bahnhof H0m-Gleise von Tillig verlegt, die jedoch aufgrund der engen Weichen nicht so gut zu befahren waren und dem Vorbild gegenüber viel zu große Profile aufwiesen. Daher wurden später alle Gleise mit Code-55-Profilen noch einmal neu verlegt. Die wenigen Gebäude sind nach Ortsrecherchen selbst gebaut.

Beide Modulgruppen wurden im Laufe der Jahre immer wieder verbessert. Teilweise ergab sich die Notwendigkeit dazu, wenn bei den umfangrei-

T 2 der LAW am technisch gestörten Bahnübergang der B 72 kurz vor Bagband (Bild oben); nach einem kurzem Halt im Bahnhof (Mitte) – zur Freude von Zwei- wie Vierbeinern – geht die Fahrt weiter Richtung Leer (unten)

chen Nachforschungen vor Ort von Anliegern der Strecke historische Fotos zur Verfügung gestellt wurden. So musste beispielsweise der Güterschuppen in Bagband noch einmal neu gebaut werden, weil Abweichungen zum einstigen Original entdeckt wurden. Auch bei der Lage mancher Gärten ergaben sich im Nachhinein neue Erkenntnisse, die akribisch umgesetzt wurden.

Armin Mühl

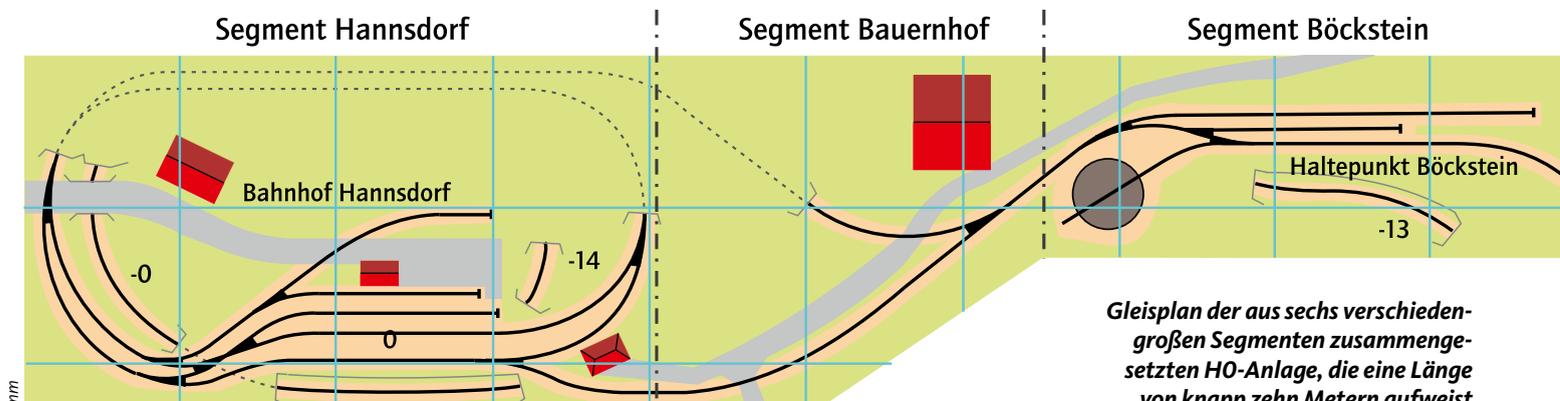


Der Bahnhof Landsberg bildet den Betriebsmittelpunkt auf der HO-Segmentanlage der Modelleisenbahnfreunde aus dem Lechtal

■ HO-Vereinsanlage: Landsberg am Lech in Epoche I

Gebäude-Eigenbauten und heimatische Szenen auf Segmenten

In einem Eisenbahn-Waggon am örtlichen Bahnhof unterhält der Modelleisenbahn-Verein Landsberg am Lech eine große, digital gesteuerte HO-Segmentanlage mit heimatischen Szenen aus der Zeit der Königlich Bayerischen Staatsbahn. Besonderheit sind die vielen nach Originalplänen entstandenen Gebäude aus eigener Werkstatt



Gleisplan der aus sechs verschieden-großen Segmenten zusammengesetzten HO-Anlage, die eine Länge von knapp zehn Metern aufweist

Diese HO-Segmentanlage hat im Landsberger Verein die Bezeichnung „Bier-Anlage“. Sie entstand aber nicht aus einer Bierlaune heraus und resultiert auch nicht aus einer Bierti- schiede, sondern ist benannt nach Hans Bier, einem ehemaligen Eisenbahner aus Buchloe, der die beiden Segmente „Hannsdorf“ und „Böckstein“ in den 1960er-Jahren gebaut hatte. Fast alles entstand damals in Handarbeit nach altösterreichischen Vorbildern. Auch seine Zuneigung zur Landschaft und zur Eisenbahn des Ostallgäu hat Hans Bier auf seiner Anlage umgesetzt. So steht das Vorbild der Kapelle auf dem Segment „Hannsdorf“ eigentlich bei Buchloe. Und auch der Bauernhof auf diesem Segment ist typisch für die allgäuer Dörfer. Nach seinem Tod wurden die Anlagenteile von der Familie Bier unserem Verein angeboten.

Anlagen-Übernahme und Ausbau

Als bald wurde diskutiert, was wir daraus machen sollten. Schließlich fiel der Entschluss, aus den übernommenen Teilen eine langgestreckte Segmentanlage zu bauen und dabei den Landsberger Bahnhof einzubinden. So entstand der Anlagenteil „Bauernhof“ als Verbindung zwischen „Hannsdorf“ und „Böckstein“ aus der geerbten Bier-Anlage sowie als rechter Abschluss der Anlagenteil „Jungfernsprung“ als Zufahrt zur Wendeschleife, die sich unter der Anlage bis „Hannsdorf“ erstreckt. So konnte die untere Hannsdorf-Ebene, die keine eigene Verbindung

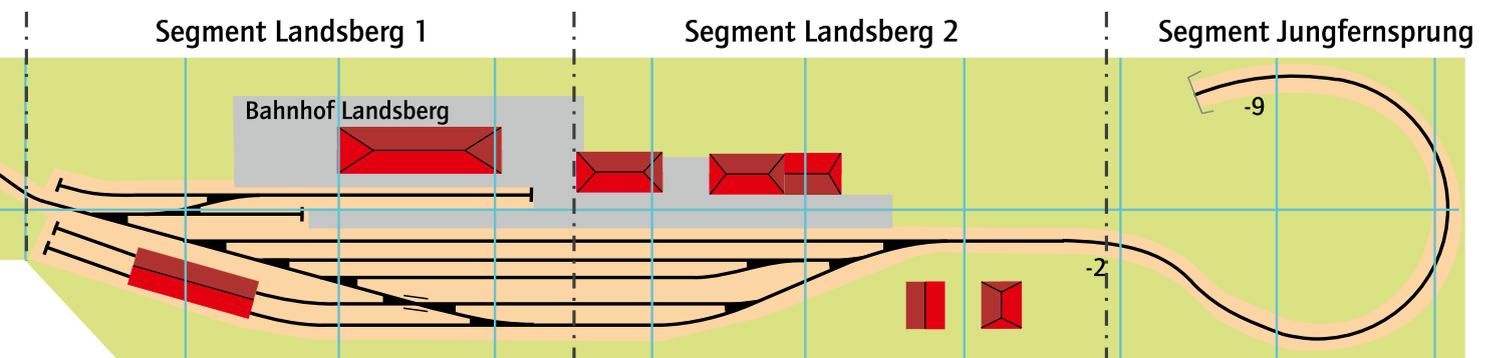
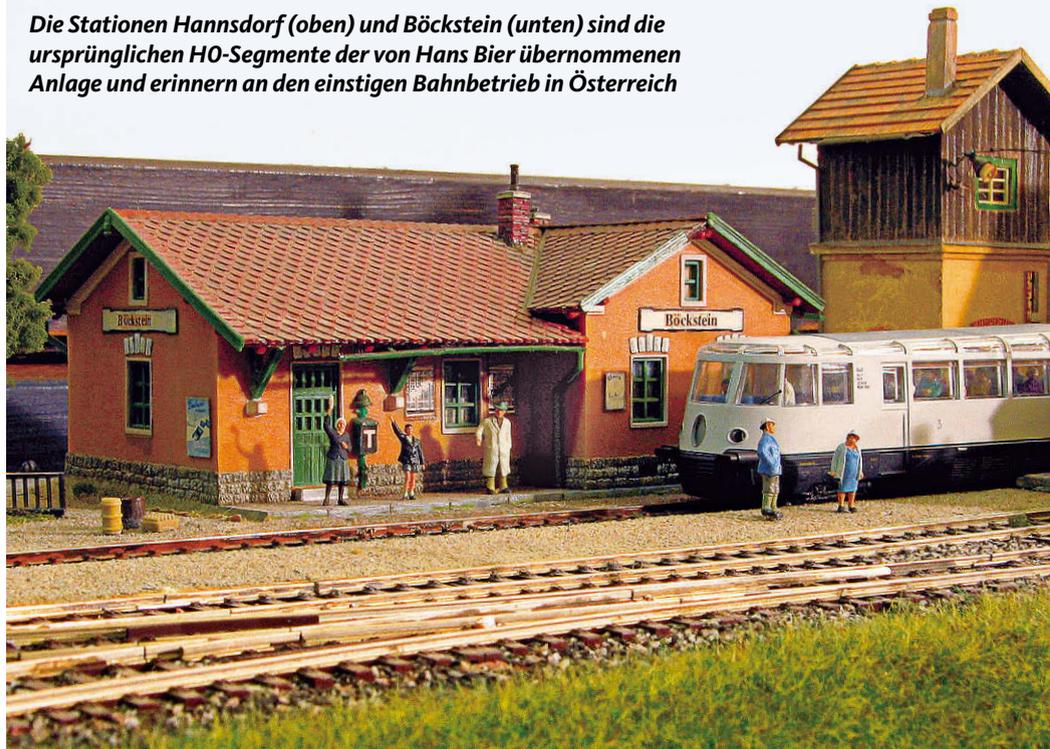
» Zwei Bahnhofsegmente nach österreichischem Vorbild waren der Grundstock dieser HO-Anlage

nach oben besaß, mit der oberen Ebene der Anlage verbunden werden. Zwischen „Böckstein“ und „Jungfernsprung“ befindet sich der Landsberger Bahnhof, der sich aus zwei Segmenten zusammensetzt. Die Anlage, die heute eine Länge von 9,54 Metern hat, wurde für den Einsatz von Zügen der Epochen I bis III konzipiert. Meist spielt aber der Betrieb während der Übergangszeit von der Länderbahn zur DRG, also in den Epoche I und II.

Das Segment „Hannsdorf“ ist der linke Anlagenabschluss mit kleinem Regionalbahnhof. Auf dem Segment befindet sich neben den zum Bahnhof gehörenden Gebäuden wie Güterschuppen mit



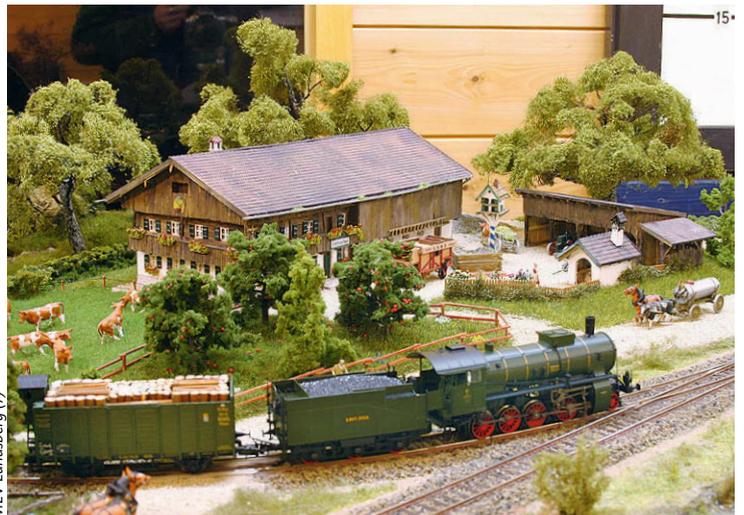
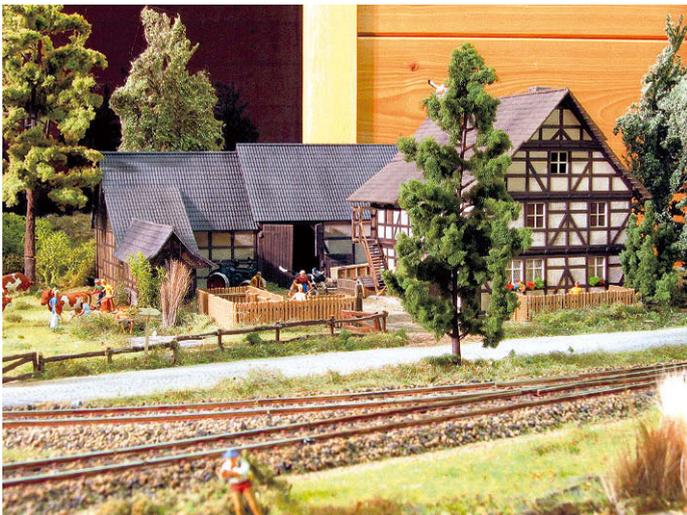
Die Stationen Hannsdorf (oben) und Böckstein (unten) sind die ursprünglichen HO-Segmente der von Hans Bier übernommenen Anlage und erinnern an den einstigen Bahnbetrieb in Österreich





Der beschränkte Bahnübergang an der Katharinenstraße von Landsberg. Die Villen dort wurden authentisch nachgebaut

Diese zwei Bauernhäuser entlang der Strecke geben gut das teils ländliche Flair süddeutscher Provenienz dieser HO-Anlage wieder



MEV Landsberg (7)

Verladerampe, Gleiswaage, Stellwerk und Wohngebäude für Bedienstete auch ein Bauernhof mit Kapelle und Bienenhaus. Sämtliche Gebäude sind im Eigenbau entstanden. Auf dem Segment „Bauernhof“ befindet sich neben dem Gehöft noch eine Alm. Bei den Gebäuden auf diesem Anlagenteil handelt es sich um Bausatzmodelle bzw. um einen Eigenbau von Ernst Blank aus Wessobrunn. Neben dem Empfangsgebäude für den Halte-

punkt liegen auf dem Segment „Böckstein“ auch ein Lokschuppen sowie eine Drehscheibe. Auch diese Gebäude entstanden in eigener Werkstatt.

Landsberg auf zwei Segmenten

Auf den beiden Bahnhof-Segmenten wurde die Landsberger Bahnstation nach Original-Gleisplänen des Jahres 1929 nachgebaut – allerdings stark gestaucht. Von den im Eigenbau gefertigten Hochbau-

ten des Bahnhofs steht im Original heute nur noch das ehemalige Betriebsgebäude. Die zweigleisige Lokremise wurde schon bald nach Übernahme der Länderbahnen durch die Reichsbahn abgerissen; der Güterschuppen sowie das Nebengebäude mussten 1999/2000 einem Busbahnhof Platz machen (siehe Kasten Seite 78). Vor dem Bahnübergang links befindet sich eine alte Villa mit Nebengebäuden, die heute noch vorhanden sind. Den Abschluss bil-

Tipps zum Gebäudebau

Der Nachbau des Landsberger Bahnhofes nach den Plänen aus dem Jahre 1929 im Maßstab 1:87 bewog uns, alle umliegenden Gebäude im gleichen Maßstab nachzubauen. Wir besorgten uns Originalpläne aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg. Von diesen Gebäuden stehen drei gar nicht mehr. Auf unserer HO-Anlage sind inzwischen aber alle zu sehen. Als Material für die Gebäudemodelle wurden Balsa- und Sperrholz, Klarsichtfolie, Biberschwanzdachplatten, Blechdächer, Schieferdächer, strukturierter Klinkerpappkarton und Sandpapier für den Rauerputz angeschafft.

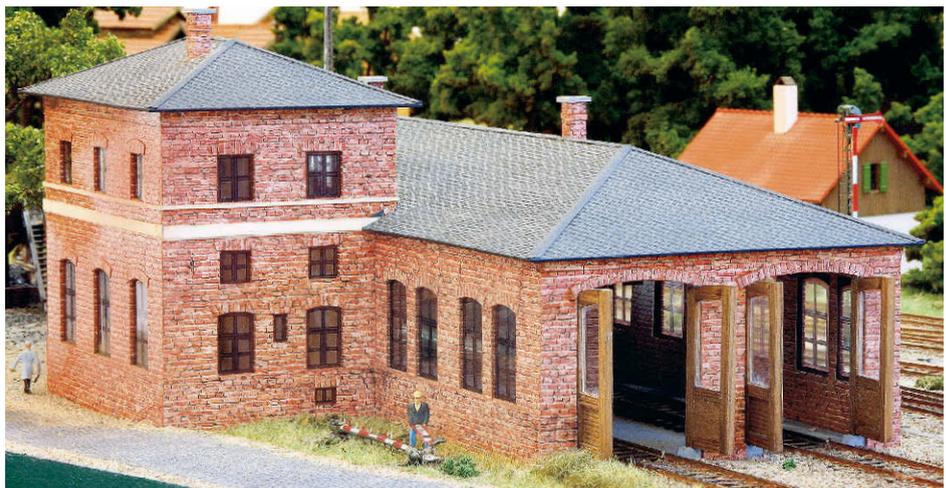
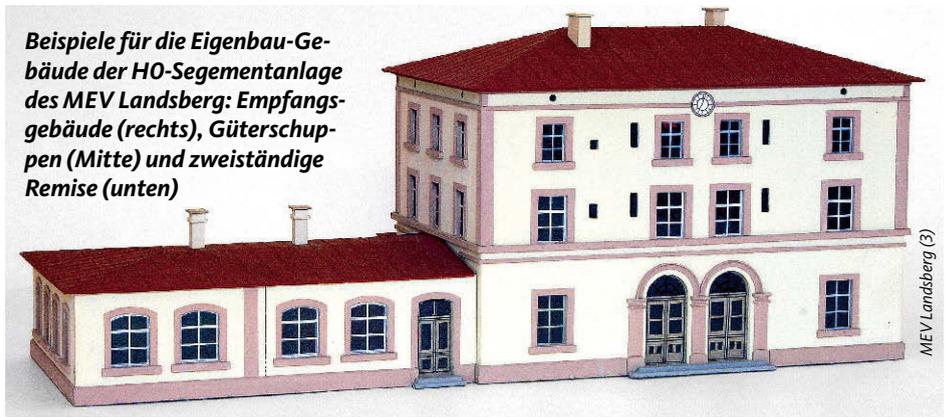
Schneiden, schleifen, kleben

Bevor mit dem Bau begonnen wurde, musste der Plan in den Maßstab 1:87 übertragen werden. In diesen Plan wurden alle Abstände von der Außenkante bis zum Fenster sowie die Breite der Fenster und Türen millimetergenau eingezeichnet, ebenso die Abstände von unten nach oben. Neben einer weißen, Melaninbeschichteten Holzplatte als Arbeits- und Schneidfläche, die immer peinlich sauber gehalten wurde, lagen stets einige wichtige Werkzeuge und Hilfsmittel griffbereit wie Skalpell, Aluwinkelschiene, Lineale und Geodreieck. Neben einem Planschleifgerät waren Proxxon-Maschinen zum Bohren und Sägen unentbehrliche Helfer für uns. Bei der Anfertigung einer Hauswand sollte die Holzmaserung immer senkrecht verlaufen. Bei Hauswänden, die breiter als zehn Zentimeter sind, klebte ich das Balsaholz längs der Maserung mit Sekundenkleber zusammen. Beim Aufzeichnen der Fenster und Türen sollte man darauf achten, dass die Klebestelle nicht durch Fenster oder Türen geht, denn jede Klebestelle ist hart und lässt sich schlecht schneiden. Fenster und Türen wurden mit dem Skalpell unter Zuhilfenahme von Aluschiene, Geodreieck und einem abgeschnittenen Plastiklineal zum Nachmessen ausgeschnitten. Das Schnitzmesser wurde mit ziehendem Schnitt, aber ohne Druck geführt. Man schneidet so lange, bis das zu entfernende Balsastück von allein herausfällt. Die einzelnen Hauswände leimte ich mit UHU-Klebstoff zusammen. Da Balsa weich ist, benötigte jedes Haus eine Versteifung am Boden.

Pinselanstrich oder Sprühlack?

Der nächste Schritt war die Farbgestaltung der Außenwände: Entweder man nimmt Dis-

Beispiele für die Eigenbau-Gebäude der HO-Segementanlage des MEV Landsberg: Empfangsgebäude (rechts), Güterschuppen (Mitte) und zweistöckige Remise (unten)



persionsfarben und Pinsel – dabei verzieht sich das Holz ein wenig, was aber nach dem Trocknen wieder verschwindet – oder man sprüht mit Kunstharzlack aus der Dose. Sollte die Hauswand einen Rauputz bekommen, werden die Wände mit Sandpapier beklebt. In diesem Fall dürfen die Wände nur mit Kunstharzlack gespritzt werden, denn wasserhaltige Farben lassen das Sandpapier dauerhaft wellig werden. Wer nach Originalplänen baut, muss die Fenster und Türen meist selbst herstellen, da die Zubehörindus-

trie kaum geeignete Teile in dieser Größe liefern kann. Nachdem Fenster und Türen eingeklebt waren, wurde auch der obere Teil des Gebäudes versteift. Zum Schluss folgten das Dach aus einer Biberschwanzeindeckung samt Firstziegel aus Blech oder Schiefer, Dachrinnen und Schornsteine. Als vorerst letztes HO-Gebäude entstand übrigens eine alte Villa mit drei Türmchen. Dieses Wohngebäude wurde in den 1960er-Jahren leider gesprengt, um einem hässlichen Betonklotz Platz zu machen. *Fritz Hübner*

det die Katharinenstraße. Den rechten Abschluss der Anlage bildet das Segment „Jungfernsprung“. Es dient als Zu- und Ausfahrt zur bzw. von der Wendeschleife mit zwei kleinen Schattenbahnhöfen unter der Anlage. Der Name des Segments stammt vom Turm, der nach einem Original in der Landsberger Stadtmauer gebaut wurde. Die Bebauung auf dem Segment besteht aus zwei Gebäuden: Vor dem Bahnübergang befindet sich die Bahnhofsgast-

stätte, und hinter dem Bahnübergang rechts steht die Schindlervilla, die in den 1960er-Jahren abgerissen wurde. Beide Gebäude wurden nach Originalbauplänen in der Vereinswerkstatt hergestellt.

Bis zu elf Züge sind unterwegs

Im Ausstellungsbetrieb fahren bis zu elf Zugarnituren vollautomatisch auf der Anlage. Dabei werden im Landsberger Bahnhof vier der fünf Durch-

fahrtgleise genutzt. Die Gleise eins und zwei werden ausschließlich von Personenzügen befahren; die Güterzüge rollen über die Gleise drei und vier. Für manuelle Rangierfahrten aus der Lokremise steht Gleis fünf zur Verfügung. Im Mittelbahnhof Bockstein wartet auf dem Stumpfgleis ein Triebzug auf seine Abfahrt. Er fährt zum Bahnhof Hannsdorf im linken Anlagenteil und kehrt über den Tunnel zurück nach Bockstein.

Das Vorbild als Vorbild

Bahnhofs Landsberg einst und heute

Von der einstigen Bahnherrlichkeit ist in Landsberg aktuell nicht mehr viel spürbar, auch wenn das Empfangsgebäude ein Bürgerbahnhof ist

Der Bahnhof Landsberg westlich der Altstadt ging am 1. November 1872 als Endbahnhof der Lokalbahn Kaufering – Landsberg in Betrieb. Hier endeten die Lokalbahn-gleise in einer Drehscheibe unmittelbar an der Katharinenstraße, die über die Lechbrücke direkt ins Stadtzentrum führte. Für die Verlängerung der Lokalbahn nach Schongau 1886 wurde der heute noch vorhandene beschränkte Bahnübergang eingerichtet. In den 1920er-Jahren verfügte der Bahnhof über elf Gleise, 20 Weichen und vier Privatgleisanschlüsse.

Mehrere Gebäude-Umbauten

Zusammen mit dem Empfangsgebäude ließen die Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vier weitere Hochbauten errichten: Güterhalle, Lokschuppen mit Wasserhaus sowie Wagenremise und Weichenwärterhaus. Die Massivbauten wurden wie bei den Bahnhöfen der benachbarten Memminger Linie mit Sichtziegelmauerwerk und Schieferbedachung gebaut. 1880 erhielt das Empfangsgebäude nach Süden einen erdgeschossigen Anbau, in dem vorübergehend auch das Postamt untergebracht war. Der Anbau wurde mehrmals erweitert, zuletzt 1950 zur Unterbringung eines separaten Warteraums für die in Landsberg stationierten US-amerikanischen Besatzungstruppen.

In den 1920er-Jahren wurden am Empfangsgebäude die Außenmauern verputzt und die Fenster mit Schlagläden versehen. Die vorletzte gründliche Außenrenovierung des Empfangsgebäudes mit Erneuerung der Türen und Fenster geht auf die Jahre 1977/78 zurück. Auch die Schalterhalle wurde damals umgebaut. Die Renovierungsmaßnahmen vom Herbst 1998 beschränkten sich auf das Erdgeschoss der Gleisseite und das Vordach. Das Stellwerk an der Katharinentraße, von dem aus auch die Schranken des Bahnübergangs bedient wurden, ließ die DB 1950/51 errichten.

Die Bahn ist längst Geschichte

Der Rückbau der Gleisanlagen setzte ein, als 1984 der Personenverkehr zwischen Landsberg und Schongau eingestellt wurde. Der nachhaltigste Eingriff in die Infrastruktur erfolgte im November 1997: Bis auf Gleis eins für den Personenverkehr zwischen Landsberg und Kaufering und Gleis zwei für die in Landsberg durchfahrenden Güterzüge der Augs-

Bahnhof Landsberg in einer Ansicht mit Bediensteten aus dem Jahre 1902



Stadearchiv Landsberg

1957 hatten die Fenster des EG Schlagläden; den Betrieb bewältigte damals ein VT 95



Markus Hehl

burger Localbahn wurden alle noch vorhandenen Gleise sowie die Privatgleisanschlüsse von BayWa und Pflugfabrik stillgelegt. Im Sommer 2005 wurden all diese Gleise bis auf ein Reststück, auf dem die drei Waggons des Modelleisenbahnvereins Landsberg stehen, endgültig herausgerissen.

Die Güterhalle wurde 1999 abgebrochen. Sie musste dem neuen Busbahnhof weichen, der im Dezember 2000 den Betrieb aufnahm. Der Lokschuppen war schon vor dem

Zweiten Weltkrieg abgebrochen worden. Von den Hochbauten aus dem Jahr der Inbetriebnahme des Bahnhofs 1872 ist nur das Empfangsgebäude erhalten geblieben. 2004 kaufte es ein privater Investor, der es in vorbildlicher Weise renovierte und am 9. März 2005 als „Bürgerbahnhof“ mit Mobilagentur, Shop und Bistro eröffnete. Bei der Renovierung wurde das Empfangsgebäude weitgehend in den alten Originalzustand versetzt. Vor allem durch den ockerfarbenen Anstrich und den Wiedereinbau von Sprossenfenstern hat das Äußere deutlich an architektonischer Ästhetik gewonnen. *Walter Meier*



Heute ist das Landsberger EG ein Bürgerbahnhof eines privaten Investors



Walter Meier



Zum Abschluss noch eine Betriebsituation im Bahnhof Landsberg, die einen Eindruck vom gemischten Zügeinsatz mit Fahrzeugen aus verschiedenen Epochen vermittelt

Alle anderen Züge fahren vom Bahnhof Landsberg über Böckstein nach Hannsdorf. Nach kurzem Aufenthalt für Personenzüge geht es durch den Tunnel zurück über Böckstein nach Landsberg. Von dort fahren die Züge in den Untergrund zum zweigleisigen Schattenbahnhof. Danach geht die Fahrt weiter bis zum linken Ende der Anlage. Unterhalb des Bahnhofs Hannsdorf kommen die Züge für kurze Zeit aus dem Tunnel. Auf der Rückfahrt zum Bahnhof Landsberg sind die Züge unterhalb Böckstein nochmals zu sehen.

» Digitaltechnik von Lenz und Littfinski gewährleisten den sicheren Zugbetrieb auf allen Ebenen

Für die digitale Steuerung verwenden wir die Lenz-Technik. Lediglich die Belegtmelder-Module wurden von der Firma Littfinski bezogen. Über die Handsteuergeräte kann alles auf der Anlage bequem erreicht werden. Für den Ausstellungsbetrieb verzichten wir auf die manuelle Steuerung

und beschäftigen einen Computer. Über die USB-Schnittstelle überwacht dann der „TrainController Silber“ von Freiwald die gesamte Anlage automatisch. Durch die geschickte Programmierung entstand ein abwechslungsreicher Bahnbetrieb mit viel Bewegung. Dann fahren im Bahnhof Landsberg zeitweise bis zu drei Züge gleichzeitig.

Ausgetüftelte Blocksteuerung

Auf der Anlage sind insgesamt 21 Blockstellen eingerichtet. Für den Ausstellungsbetrieb werden 16 davon verwendet. Dabei werden auf der eingleisigen Strecke die Auf- bzw. Abfahrt vom Schattenbahnhof und die Durchfahrt in Bahnhof Böckstein beidseitig befahren. Als Belegtmelder verwenden wir Dauerkontakte. Der Computer erkennt also, wenn ein Zug in den Block einfährt und wenn er ihn verlässt. Bei jedem Zug haben wir den letzten Waggon mit leitenden Radsätzen samt elektrischem Widerstand versehen. So wird der Block erst freigegeben, wenn ihn alle Wagen verlassen haben.

Bevor ein neues Triebfahrzeugmodell auf der Anlage mit dem Computer gesteuert werden kann, muss es eingemessen werden. Hierzu fährt der

Computer die Lok durch einen vorher bestimmten Block vor- und rückwärts in allen Fahrstufen. So wird eine Geschwindigkeitsmatrix erstellt, mit der der Computer jede Lok auf plus/minus zwei Zentimeter Genauigkeit an jeder Stelle anhalten kann. Im TrainController wurden einzelne Zugfahrten von einem zum nächsten Block programmiert. Dabei sind zum Teil unterschiedliche Zielblöcke je nach Zug berücksichtigt. Auf Gleis eins und zwei des Landsberger Bahnhofs dürfen zum Beispiel nur Personenzüge einfahren. Güterzüge fahren im Bahnhof ohne Halt durch, wenn der nächste Block frei ist. Trotz aller Automatik kann jederzeit ein einzelner Zug manuell mit der Handsteuerung oder auch mit dem Computer auf der Anlage bewegt werden.

Mit unserer Segmentanlage, die leicht zerlegbar und transportabel ist, nehmen wir regelmäßig an Ausstellungen und Modelleisenbahn-Messen teil. Der nächste Termin zur Besichtigung dieser und weiterer Anlagen aus unserem Verein ist die Vorweihnachtszeit, denn am 9./12. und 16./17. Dezember 2017 laden wir zu unseren Adventsausstellungen ein. *Ludwig Oeller/Stefan Prechtl*



Sommerfeldt-Chef Andreas Heintel (Mitte) ist stets im Produktionsbereich unterwegs, um die Fertigungsqualität der Erzeugnisse – wie hier von Einholmstromabnehmern – zu überwachen

dreas Heintel zusammen mit Barbara Sommerfeldt die Geschäftsführung des Hattenhofener Oberleitungsspezialisten.

Alles aus deutscher Fertigung

Seit Januar 2016 ist Heintel der alleinverantwortliche CEO von Sommerfeldt. Das Unternehmen wird weiterhin als Familienbetrieb geführt. Alle 24 seit Jahren in der Firma beschäftigten festen Mitarbeiter aus der näheren Umgebung sind bestens motiviert. Ihnen macht die Arbeit an den kleinen Modellbahn-Teilen sichtlich Spaß. Dabei ist stets Abwechslung angesagt: Dutzende von verschiedenen Bügelbauarten werden gestanzt, gebogen, zusammengebaut, lackiert und auf Funktion geprüft. Die Dachstromabnehmer vieler europäischer Bahnverwaltungen

» Auf Wunsch werden auch Ellok-Stromabnehmer privater Interessenten als Kleinstserie produziert

werden nicht nur an Bemo, Fleischmann, Gützold, HAG, Halling, Märklin/Trix, Piko oder Tillig geliefert, zu den zufriedenen Kunden zählen auch einige Kleinstserienhersteller. Und bei genügender Stückzahl werden sogar nach dem Wunsch privater Verbraucher Pantografen in allen Nenngrößen produziert. In ihrer Bauausführung werden sie immer feiner und noch vorbildgetreuer entworfen und hergestellt.

Dabei darf die robuste Funktion im späteren Modellbetrieb nicht außer Acht gelassen werden. Die Fahrleitungsmasten werden traditionell wegen der Biegefestigkeit aus Metall zusammengebaut. Kunststoff ist hier wegen der hohen Spannkraft der Fahrleitungskonstruktion ungeeignet. Besonders

■ Sommerfeldt unter der neuen (Ober-)Leitung

Ehrgeizige Pläne beim „Panto-Papst“

Seit Anfang 2016 agiert die Firma Sommerfeldt unter neuer Führung. Nach erfolgreicher Einführung des Oberleitungssystems für die Nenngröße O plant man im württembergischen Hattenhofen jetzt den Einstieg in die Königsklasse des Maßstabs 1:32

Jürgen Sommerfeldt suchte vor einigen Jahren altersbedingt nach einem passenden Nachfolger für die Leitung seines Betriebes und kam im Jahre 2010 während der InterModellBau in Dortmund zufällig mit Andreas Heintel, Geschäftsführer der Göppinger Firma modellplan, ins Gespräch. Diese bereits 1989 vom Märklin-Mitarbeiter Siegfried Röhrich gegründete Firma ver-

folgte als ursprüngliche Geschäftsidee die Planung von Modellbahnanlagen nach Kundenwunsch in jeder Nenngröße. 2002 wurde modellplan von den heutigen Geschäftsführern Ingo Putschkat und Andreas Heintel übernommen. Als Ergebnis der Unterhaltung am Messerand ergab sich eine freundschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Firmeneinhabern. Ab 2013 bildete An-



Manfred Scheuring (6)

Zusammen mit dem Werkstattleiter Kurt Rothauski (rechts) bespricht Andreas Heintel regelmäßig die nächsten Aufträge

Kurzer Abriss der Firmen-Geschichte

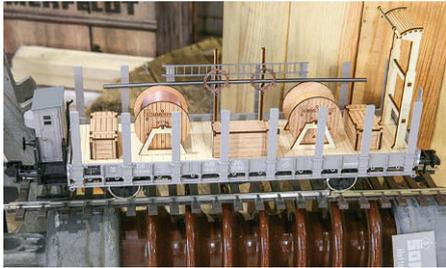
2019 wird der Modellbahn-Produzent Sommerfeldt 70

Bereits 1948 war der junge Modellbahn-Techniker Günter Sommerfeldt beim Göppinger Ingenieurbüro für Elektromechanik Ing. Hans Thorey schriftstellerisch tätig. Im ersten Heft von 1948 der Reihe „Mitteilungen und Angebote über Modellbahnwesen“ veröffentlichte er unter „Die schönen Elloks“ einen interessanten Artikel zum Selbstbau von Ellok-Modellen. Neben vielen weiteren Berichten, auch vom großen Vorbild, zeigte er im Heft 5 seine Vorliebe für den Fahrleitungsbau. Der Titel lautete „Modellgerechte Oberleitungen“. Bereits 1949 zeigte Sommerfeldt auf der Nürnberger Spielwarenmesse das erste vorbildgerechte, funktionsfähige Modelloberleitungssystem.

Im Original begegnete er den elektrischen Fahrleitungen der DB in seiner Wahlheimatstadt Göppingen zwangsweise täglich und konnte so eingehende Studien durchführen. Die weitere Geschichte der Firma Sommerfeldt ist vielen Lesern bekannt (siehe em 8/11): Sohn Jürgen übernahm 1989 die Firma, nachdem er seit 1979 den Betrieb mit seinem Vater zusammen geleitet hat. Er und seine Gattin Barbara erweiterten mit viel Geschick und einem stets offenen Ohr für die Wünsche der Modellbahner kontinuierlich das Angebot an Fahrleitungssystemen für alle Nenngrößen von Z bis G einschließlich der zugehörigen Fahrzeug-Dachstromabnehmer und dem Oberleitungszubehör. MS

Märklin-Museumswagen: Sommerfeldt als Thema

Der Museumswagen-Pate des 1-, HO- und Z-Wagens ist in diesem Jahr die Firma Sommerfeldt. Die in einer exklusiven Sonderverpackung gelieferten Wagenmodelle sind nur im Märklin-Museum in Göppingen erhältlich. Der HO-Kabelwagen, beim Vorbild seinerzeit mit einem Turmtriebswagen (TVT/Märklin-HO-Artikelnummer 39974) zur Fahrleitungsmontage verwendet, wird unter der Artikelnummer 048117 zum Preis von 44,99 Euro verkauft. Dieses Fahrzeug ist auf einer elektrifizierten Modellbahnanlage unentbehrlich und auch bei der Elektrifizierung einer Gleistrasse einsetz-



Märklin-Museumswagen in 1 (links) und Z (rechts) zum Thema Sommerfeldt-Produkte

bar. Das dieses Jahr in einer einmaligen Serie aufgelegte Modell ist somit nicht nur zum Sammeln geeignet und wird deshalb schnell ausverkauft sein. Auch der Z-Wagen mit der Artikelnummer 080028 zum Preis von 32,99 Euro erfüllt mit dem beigelegten urigen Borgward-Goliath-Dreirad die Ansprüche von Sammlern und Betriebsbahnern. Das 1-Modell ist unter der Artikelnummer 058423 zum Preis von 249,99 Euro erhältlich und repräsentiert einen zweiachsigen Kabeltrommelwagen mit Auf- und Abtrommelvorrichtung als Hilfsfahrzeug zur Fahrleitungsunterhaltung. MS



stolz ist man darauf, dass alles komplett vor Ort produziert wird. Selbst der hölzerne Anlagenunterbau des modellplan-BasisPlus-Systems wird im angrenzenden Göppingen gefertigt. Die direkte Nachbarschaft zu Märklin und Bemo ist ideal: So haben die Fahrzeug-Ausrüstungsteile keine langen Lieferwege, und deren Fertigung kann direkt vor Ort besprochen werden. Durch die stetige Nachfrage der Modellbahn-Produzenten ist der Betrieb in den kommenden Jahren gesichert. Für 2018 ist eine komplette Neukonstruktion des DB-Fahrleitungssystems der Epoche III in der Nenngröße 1 geplant. Da kommt auf die Hattenhofener eine Menge Mehrarbeit zu.

Auf Messen stets präsent

Sommerfeldt und modellplan zeigen sich auf vielen Verbrauchermessen beispielsweise in Köln und

Dortmund sowie Mitte September auch während der IMA in Göppingen. Der Modellbauer hat so die Gelegenheit, ins persönliche Gespräch mit den Verantwortlichen zu kommen und die Produkte während den Ausstellungen in Augenschein nehmen zu können. Natürlich sind ausführliche Infos auch über die homepage www.modellplan.de und die neue Internetseite www.sommerfeldt.de abrufbar. Hier wird die gesamte Angebotspalette einschließlich der Ersatzteillisten ausführlich geschildert. Bei unserem Firmenbesuch wurde in diesem Zusammenhang auf ein aktuelles Angebot hingewiesen: Sommerfeldt hat als zusätzlichen Kundenservice den Verkauf über einen firmeneigenen Onlineshop eingerichtet – vor Jahren noch undenkbar und heute wegen der unverzichtbaren Kunden-nähe einfach notwendig. Manfred Scheihing



Bei der Montage eines Einholmstromabnehmers für Elloks ist beim Einhängen der winzigen Hebefeder viel Geduld gefragt



Die Lackieranlage ist eine speziell für Sommerfeldt konstruierte Sonderanfertigung für Bauteile mit kleinem Flächenanteil





Zutritt nur für

Zug- begleiter



29.09. – 01.10.2017

Leipziger Messe



modell-hobby-spiel.de

 Erhältlich im
App Store

 APP ERHÄLTICH BEI
Google Play

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON













■ ÖBB-Reihe 4061/1046 von Rivarossi und Roco im H0-Test

Kopf-an-Kopf-Rennen der ÖBB-Klassiker

Verglichen
& gemessen

Die Reihe 4061/1046 gehörte nicht nur zu den wichtigen elektrischen Triebfahrzeugen im Osten Österreichs, sondern auch zu den interessantesten und markantesten Elloks der ÖBB. Mit Hornby/Rivarossi und Roco schicken gleich zwei Hersteller den ursprünglichen Gepäcktriebwagen als zeitgemäße Konstruktion ins Rennen um die Gunst der HO-Bahner

Gepäcktriebwagen der ÖBB-Reihe 4061 als H0-Modelle von Roco (links) und Rivarossi; schon der Detailreichtum beider Maschinen an den Stirnfronten lässt erahnen, dass dieser Test ein Kopf-an-Kopf-Rennen werden wird



Anfänglich schien es, als gäbe es zwischen Bergheim und Rödental ein Kopf-an-Kopf-Rennen um das frühestmögliche Erscheinen der H0-4061/1046. Schließlich war Rivarossi aus der Hornby-Gruppe der klare Gewinner im Auslieferungswettstreit: Bereits Mitte 2015 rollten Modelle des ersten und zweiten Lieferloses über die HO-Gleise. Im Frühjahr 2016 folgten Ausführungen der Umbauvarianten mit neuem Aufbau. Im Spätherbst 2016 kamen auch die ersten Versionen von Roco in den Handel. Dort realisierte man bis dato ausschließlich Modelle aus dem zweiten Baulos und in der Ursprungsausführung.

Folgende H0-Modelle wurden bis dato realisiert (hier nur die analogen DC-Varianten): Von Rivarossi gibt es 1046.009-5 (Artikelnummer HR2542) im Valousek-Design; weitere Modelle des ersten Bauloses sind 4061.01 ohne drittes Spitzenlicht (-79), 1046.004-6 mit drei Frontlaternen und Pflatsch (-85); es folgten 1046.002-0 in Blutorange mit

Pflatsch (HR2683) und 4061.17 mit Flügelrad (-80), und als einzige Lok aus dem zweiten Baulos gibt es 4061.23 (HR2582).

Die Salzburger lieferten bisher in Tannengrün und mit Flügelrad 4061.14 (73293) und 4061.22 (-306); in Blutorange und mit Pflatsch kamen 1046.002-9 (-294) und 1046.20 (-290). In Vorbereitung befindet sich die tannengrüne 1046.12 (-296) als erste Roco-Lok aus dem ersten Baulos.

Um die Fabrikate bestmöglich vergleichen zu können, haben wir von beiden Mitbewerbern eine tannengrüne Variante aus dem zweiten Baulos gegenübergestellt. Von Roco tritt 4061.14 an, Hornby bringt 4061.23 an den Start.

Obwohl Rocos Lok ein Digitalmodell mit Sound ist, haben wir nur die Analog-Messwerte vergleichend herangezogen. Denn nur als 4061 hatten wir Modelle aus dem gleichen Lieferlos

zur Auswahl, um einen exakten optischen Vergleich liefern zu können.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Rivarossi – Dieses Modell kommt bekanntlich aus chinesischer Produktion. Wie heute bei vierachsigen Drehgestellloks üblich, besteht das Chassis aus einem Rahmen in Metalldruckguss. Mittig eingebettet liegt ein Motor, dem beidseitig üppige Messingschwungmassen spendiert wurden. Alle Radsätze werden angetrieben. Diametral versetzt ist jeweils ein außenliegendes Rad mit Haftreifen belegt.

Zum Abnehmen des Gehäuses müssen zuerst die Kupplungen und dann die Pufferbohlen abgezogen werden, bevor der Aufbau durch Aufspreizen abgehoben werden kann. Der Metallrahmen ist durchgängig bis zur Oberkante der Seitenfenster gezogen, so dass kein Durchblick durchs Gepäckabteil gegeben ist. Obenauf ist die Platine geschraubt, die neben der 21-po-

Fakten zu den Modellen

	Rivarossi-4061.23 ÖBB	Roco-4061.14 ÖBB
Artikelnummer	HR2582	73293
erstes Baujahr	2015	2016
Stromsystem/ Schnittstelle	NEM-Gleichstrom/ MTC21	DCC-digital mit Sound/PluX22
Motor/Schwungmassen	fünfpolig/zwei	fünfpolig/eine
Getriebe	Schnecke/Stirnrad	Schnecke/Stirnrad
angetriebene Achsen	vier	vier
Räder mit Haftreifen	zwei, diametral versetzt	zwei, an einem inneren Radsatz
Gewicht	377 g	435 g
Preis (UVP)	249,90 €	314,00 €

ligen Schnittstelle nur Motorentstördrosseln und Beschaltungen der Zugspitzbeleuchtung sowie den Umschalter für den Oberleitungsbetrieb beherbergt. Die LED der Zugspitzbeleuchtung sitzen auf eigenen Platinen stirnseitig am Rahmen. Für die Installation eines Lautsprechers ist die zentrale Abdeckung zwischen den Drehgestellen vorgesehen. Um die Verkabelung dorthin vornehmen zu können, müssen Platine und Motor ausgebaut werden. Alternativ können die Frontschürzen vorbildgerecht verschlossen oder zur Aufnahme einer Kupplung hergerichtet werden.

Roco – Prinzipiell folgt die Bergheimer Konstruktion dem gleichen Antriebskonzept. Und auch hier sind zwei Haftreifen vorhanden. Diese sitzen auf einem gemeinsamen, innenliegenden Radsatz. Das Gehäuse lässt sich in einem Stück durch leichtes Aufspreizen abnehmen, nachdem die Kupplungen abgezogen wurden. Dem Modell aus EU-Produktion ist ein massiverer Metallrahmen verpasst worden, der bis zur Unterkante der Seitenfenster reicht. So wird ein höheres Reibungsgewicht erreicht. Zudem blieb Platz für eine Kunststoffabdeckung des Motors, die auch eine teilweise Darstellung des Gepäckabteils gewährleistet.

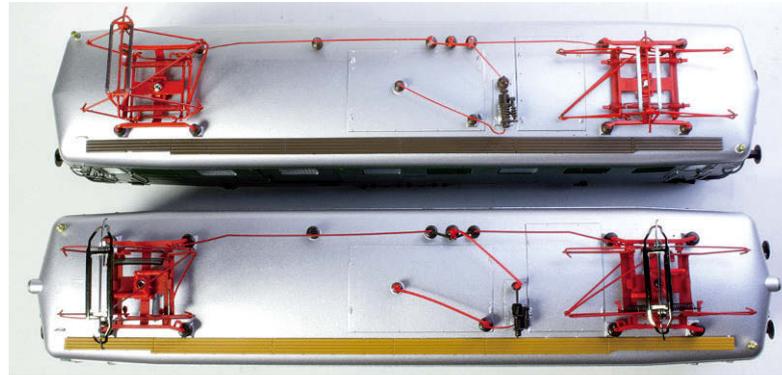
Roco vertraut seinem hauseigenen Standardmotor. Auch hier ist die darüberliegende Platine recht aufgeräumt bestückt. Da die Modelleisenbahn GmbH die Variante mit drittem Spitzenlicht realisierte, sind hier auch zusätzliche Leuchtdioden eingelötet. Weitere LED erleuchten Führerstand und Gepäckabteil. Direkt unter der Platine sind unsichtbar zwei Mikrolautsprecher untergebracht. Diese kontaktieren direkt auf der Unterseite der Platine durch alleiniges Befestigen der Platine am Chassis. Zwei leistungsstarke Pufferkondensatoren sind in die Platine integriert. Elektrisch funktionierende Stromabnehmer wurden leider nicht vorgesehen.

Maßgenauigkeit

Rivarossi/Roco – Die Maße sind der Tabelle auf der nächsten Seite zu entnehmen. Die Werte verdeutlichen, dass beide Modelle sich in den Abmessungen stark am Vorbild anlehnen. Die wenigen Abweichungen liegen im Toleranzbereich.

Langsamfahrverhalten

Rivarossi – Schön gleichmäßig fährt das Modell bei geringem



Beide Modelle (Rivarossi oben) bieten dem Betriebsbahner solide konstruierte Pantografen, die beim Roco-Modell aber nicht elektrisch mit dem Lokantrieb verbunden sind

Reglerausschlag an, rollt ruckfrei bei vier km/h und kann dieses Rangiertempo auch gut halten. Selbst unpolarierte Weichenherzstücke stellen für die Lok kein Problem dar.

Roco – Gleich langsam ist das Modell aus Österreich unter analogen Bedingungen bei herausgenommenem Decoder. Allerdings macht sich ein leichtes Längsruckeln

bemerkbar. Optimale Laufeigenschaften spielt die Lok im Digitalbetrieb aus: Hier startet das Modell mit 1,5 km/h. Der Anlauf erfolgt analog mit eingesetztem Decoder erst nach mehreren Sekunden – dann nämlich, wenn die Geräusche entsprechend abgespielt sind. Die hochkapazitiven Kondensatoren zeigen ihre volle Wir-

Das Vorbild: 4061/1046 der ÖBB

Vom Gepäcktriebwagen zur Ellok

Zu Beginn der 1950er-Jahre war ein innerösterreichisches Städte-Schnellzugnetz geplant, wofür man leichte Triebfahrzeuge beschaffen wollte. Neben den elektrischen Einrichtungen sollte im Wagenkasten auch ein Gepäck- und Zugführerabteil untergebracht werden. Derart ausgestattet wurde diese Bauart als Triebwagen-Reihe 4061 eingestuft. Ab 1977 wurde dieser Fahrzeugtyp ins Triebfahrzeugschema als 1046 – die vier Metallziffern am Lokkasten mussten dazu also einfach nur ummontiert werden – eingereiht. Hauptaufgabe war die Beförderung leichter Schnellzüge im Städteverkehr, um leistungsschwache Dieseltriebzüge ablösen zu können. Mindestens fünf bis sechs Reisezugwagen und maximal zehn Wagen sollten mit 125 km/h befördert werden. Um auch auf Regionalnetzen mit leichterem Unterbau einsetzbar zu sein, wurden 17 Tonnen als Achsdruck festgelegt. Ab 1953 führte die ARGE ABES (AEG, BBC, Siemens und federführend ELIN) den elektrischen Teil der Loks aus, die Wiener Lokomotivfabrik den mechanischen. Bedingt durch die geringe Bodenhöhe des Gepäckraumes musste die unterflurige Mechanik platzsparend dimensioniert werden, zum Beispiel der Raddurchmesser mit nur 1.040 Millimetern. Als An-



1046.03 der ÖBB am 18. August 1981 in Wien

triebskonzept wurde der Sécheron-Lamellen-Antrieb gewählt. Die Dauerleistung betrug 1.400 Kilowatt bei 94,5 km/h, das Dienstgewicht 67 Tonnen.

Nach zwölf nochmal 13

Die ÖBB bestellten vorerst zwölf Maschinen. Erstlieferung war 1956. In der Garantie traten keinerlei Mängel auf, sodass 13 Einheiten nachbestellt wurden. Nur wenige Details wurden beim zweiten Baulos geändert. Im Sommer 1959 war die letzte Maschine geliefert. Anfänglich waren die Vierachser der Zugförderungsleitung Salzburg und auch jener von Wien-West zugeteilt. Die Maschinen waren in Folge hauptsächlich vor Regionalzügen anzutreffen. Viele der Triebwagen waren dann Wien-Nord zugeteilt. Um 1985 wurde deren weitere Verwendung infrage gestellt, da nun wesentlich leis-

tungsstärkere Loks zur Verfügung standen. Lok 25 wurde zum Drehstromversuchsträger der ELIN. 1986 wurden die Loks 03 und 17 zu den Serien-Drehstromloks 1146.001 und 002 und die Betriebsnummern 10, 11 und 25 ausgemustert. Als der Triebfahrzeugbedarf 1987 stark anstieg, wurden die übrig gebliebenen Loks (1978 war 1046.14 unfallbedingt ausgeschieden) im Rahmen von Planrevisionen modernisiert. Dabei wurde das Hauptaugenmerk auf einen großzügigeren Führerstand gelegt. Das Gepäckabteil war überflüssig. Somit erhielten die Fahrzeuge einen modernen Lokkasten. 2003 schieden alle noch verbliebenen Loks aus dem aktiven Dienst. 1046.013 ist zur Museumslokomotive rückgebaut worden und noch aktiv. 1046.01, 07 und 20 (mit Altkasten) sind auch noch vorhanden. WB

**Verglichen
& gemessen**

Die Rivarossi-Maschine 4061.23 der ÖBB in ihrer Gesamtansicht mit gut wirkendem matten Lack und sauberen Drucken



kung im Digitalbetrieb, wenn dann auch der Ton ohne Knistern und Unterbrechung zu hören ist.

Streckenfahrtverhalten

↑ Rivarossi/Roco – Analog behaving sich beide Modelle ausgezeichnet und bleiben bei zwölf Volt Reglerstellung unter der von der Norm vorgegebenen 30-prozentigen Überschreitung der Vorbildgeschwindigkeit. Bedingt durch die massiven Schwungmassen beschleunigen die Modelle verzögert. Durch die doppelten Schwungscheiben bei der „Italienerin“ ist dieses Verhalten eine Spur ausgeprägter.

Ausrollverhalten

↑ Rivarossi/Roco – Analog gefahren ist das italienische Modell eindeutig Sieger: Bricht die Spannung abrupt weg, rollt das Modell bedingt durch die doppelte Anzahl an Schwungscheiben noch 90 Millimeter weit aus. Die Berghheimer Variante bringt es in dieser Disziplin auf 60 Millimeter, zieht im Digitalbetrieb aber alle Register: Mit den Werkeinstellungen des eingebauten Decoders stehen dann 160 Millimeter Ausrollweg im Protokoll.

Maßtabelle Maße in mm	ÖBB-Reihe 4061			
	Vorbild	1:87	Rivarossi	Roco
Länge über Puffer	16.170	185,9	185,6	186,1
Dachkantenhöhe	3.905	44,9	44,2	44,3
Wagenkastenbreite	3.112	35,8	35,3	35,1
Achsstand	3.200	36,8	36,4	36,8
Drehzapfenabstand	8.100	93,1	93,3	93,0
Pantografenabstand	9.700	111,5	111,5	112,0
Pufferhöhe	1.050	12,1	12,3	12,2
Raddurchmesser	1.040	12,0	12,0	11,7

Zugkraft

↑ Rivarossi/Roco – Dem Vorbild entsprechend sind beide Loks keine Zugkraftriesen. Beim Rivarossi-Modell wurden bei zwölf Volt 75 Gramm an der Federwaage gemessen; Rocos Modell schafft 80 Gramm, wenn der Führerstand 1 in Fahrtrichtung nach vorn zeigt. Zieht die Lok mit Führerstand 2 voraus, lassen sich sogar 90 Gramm erzielen. Der Effekt wird durch den Umstand hervorgerufen, dass zwei Haftreifen am inneren Radsatz des Drehgestells unter dem Führerstand 1 angeordnet sind. Wird der Lok Zuglast angehängt, wird immer das dem Zug näherliegende Drehgestell belastet,

das vorn liegende eher entlastet. Die Zugkraft reicht jedoch bei beiden Modellen aus, um vier bis fünf vierachsige Reisezugwagen über mäßige Steigungen zu schleppen.

Stromabnahme

↑ Rivarossi/Roco – Hier verfolgen beide Kandidaten ein identisches Konzept: Federnde Bronzebleche liegen rechtwinklig auf den Spurkränzen auf. Dabei werden alle acht Räder zur Stromabnahme herangezogen, obwohl die Haftreifen-bestückten Räder kaum zur Stromabnahme taugen. Ein ruckfreies Durchfahren von Weichenstraßen ist bei beiden Modellen gegeben, wobei Rocos Modell durch

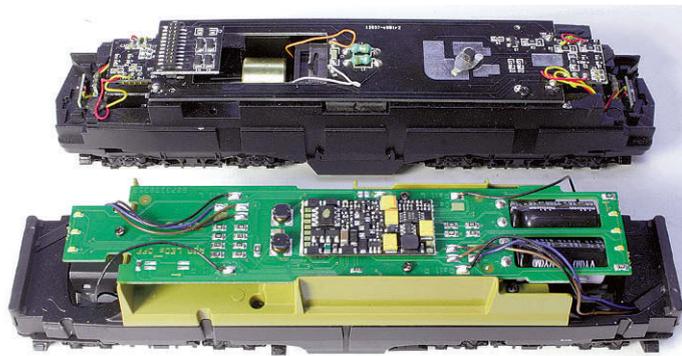
die eingebauten Kondensatoren ein zusätzliches Sicherheitspaket birgt.

Wartungsfreundlichkeit

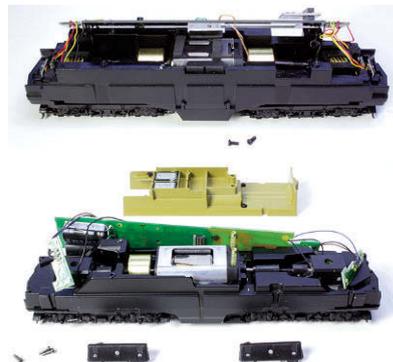
↑ Rivarossi – Zwei Befestigungsschrauben der Platine müssen gelöst werden, um beide Motorlager zu ölen. Die „Neubereifung“ der Radsätze ist etwas diffiziler, da die Bodenplatten beider Getriebekästen abgeklipst werden müssen, was leicht zum Bruch der Rastösen führen kann. Der nachträgliche Einbau eines Digitalsounds ist durch die mühsame Verkabelung durch das Innere des Chassis aufwändig.

↑ Roco – Die Motorwartung ist hier aufwändiger, da nicht nur die Platine abgeschraubt werden muss, sondern auch die darunterliegende Motorverkleidung. Dabei ist darauf zu achten, dass die Schraubenfedern zur Kontaktierung der Motoranschlüsse nicht wegspringen. Die Lautsprecher liegen gut zugänglich innerhalb der Motorabdeckung, also gleich unter der Platine. Haftreifen brauchen nur in einem Drehgestell getauscht zu werden. Hierzu lässt sich die Bodenplatte des Antriebgestells einfach abschrauben.

Einblicke ins Innere



Bei den Lokchassis der Kontrahenten zeigt sich das jeweils unten abgebildete Roco-Modell voll mit Technik für die digitale Soundelektronik samt großem Pufferbaustein. Beim Zerlegen der Fahrwerke stößt man bei Roco aber auf einige knifflige Arbeiten – da zeigt sich das Rivarossi-Pendant wartungsfreundlicher



Auch das Roco-Pendant mit der Betriebsnummer 4061.14 ist prima lackiert, punktet jedoch aufgrund beiliegender Ätzschilder

Wolfgang Bährke (10)



ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Rivarossi (1,5)

Roco (1,4)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Rivarossi – Zweifellos ist den Italienern ein stimmiges Modell der Altösterreicherin gelungen. Die Fenster-/Lüfteranordnung samt deren Eckrundungen und die Position des Druckluftschalters entsprechen genau den Fahrzeugen des zweiten Lieferloses. Besonders die Griffstangenanordnung weiß zu gefallen. Die Scherenstromabnehmer mit Doppelwippe der Bauart V sind sehr gut umgesetzt. Ohne das dritte Spitzenlicht entspricht das Modell dem Ablieferzustand. Die filigranen, aus Metall geätzten Scheibenwischer sind eine Augenweide. Der fehlende Zierstreifen an der Schiebetür entspricht exakt dem Vorbild. Die Eck-

fenster liegen in derselben Ebene wie die Seiten- und Frontfenster. Die Führerstände sind mehrfarbig ausgelegt.

Roco – Hier wurde ebenfalls ein Modell aus dem zweiten Lieferlos zur Realisierung herangezogen. Allerdings weist das Modell bereits das stirnseitige dritte Spitzenlicht auf. Lobend kann hier der durchgängig wiedergegebene Rahmen erwähnt werden. Die Rundungen an der Dachfront und der Mittelschürze zwischen

den Drehgestellen sind sanft abgerundet dargestellt und entsprechen dem Vorbild. Auftritte unterhalb der Schiebetüren sind vorhanden. Die Fronten mit den gummigefassten Eckfenstern, der Frontfensteranordnung und den Scheinwerfern, die mit Reflektoren hinterlegt sind, überzeugen. Die wenigen Gravuren sind einen Deut feingliedriger ausgefallen. Die Führerstandeinrichtung ist mehrfarbig ausgeführt. Eine Lokführerfigur steuert die Lok.

Fahrgestell und Räder

Bei der Umsetzung der Drehgestellblenden liegen die Probanden gleichauf. Die Achslagerabdeckungen zeigen bei beiden die Logos der ÖBB. An beiden Modellen wurden Räder mit Kunststoffradsternen verbaut.

Rivarossi – Die Drehgestellblenden hätten eine farbliche Nachbehandlung verdient. So wirken sie mit ihrem Kunststoffganz ziemlich unecht. Auch sind manche Strukturen nicht so ausgeprägt wie beim Konkurrenzprodukt.

Roco – Einige Details wie die Messleitungen zu den Lagerdeckeln sind etwas plastischer wiedergegeben. Die Radreifen sind etwas höher, die Spurkränze etwas niedriger ausgeführt. Die Lok ist in dieser Ausführung bereits mit Industiemagneten ausgerüstet.

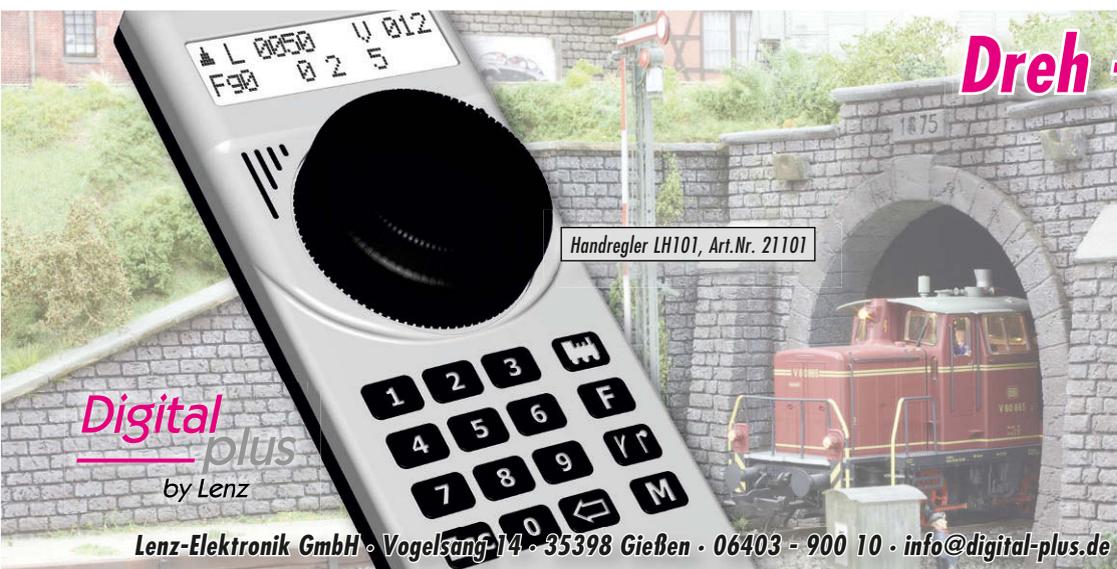
Farbgebung

Rivarossi/Roco – Von beiden Anbietern wird ein nahezu identisch-tannengrüner Farbton mit angenehmem, seidenmattem Finish geboten. Selbst die alufarbenen Dä-

Fahrtwertetabelle

	Rivarossi-4061.23 ÖBB	Roco-4061.14 ÖBB
Langsamfahrtverhalten		
V _{min} analog	4 km/h bei 1,7 Volt	4 km/h bei 1,6 Volt*
V _{min} digital	-	2,5 km/h bei FS 2
Streckenfahrtverhalten		
V _{Vorbild} analog	125 km/h bei 9,6 Volt	125 km/h bei 9,8 Volt*
V _{Vorbild} digital	-	125 km/h bei FS 120
V _{max} analog	155 km/h bei 12,0 Volt	151 km/h bei 12,0 Volt*
V _{max} digital	-	135 km/h bei FS 128
Auslauf aus V _{max} analog	90 mm	60 mm*
Auslauf aus V _{max} digital	-	160 mm
Zugkraft bei 12,0 V analog	75 g	80 g*

* ohne Decoder, mit Brückenstecker



Dreh - Moment

Darauf können Sie sich schonmal freuen: Auf den neuen Digital plus Handregler LH101. Was ist neu? Der feinfühligere Drehregler zum Beispiel. Und der Rangiermodus, da müssen Sie nur auf die Lok schauen, nicht auf den Regler. Und der Clubmodus: Sie entscheiden, wer welchen Bedienungsumfang nutzen darf. Neu ist auch die Möglichkeit, Fahrstraßen im Handregler zu speichern. Helligkeit und Kontrast des Displays regeln Sie nach Ihren Wünschen. Erhalten bleiben Ihnen übrigens all die bewährten Funktionalitäten des LH100. Wenn das kein Grund zur Freude ist...

Ausführliche Informationen zum LH101 und den anderen Digital plus Handreglern finden Sie auf unserer Webseite:

www.digital-plus.de/handregler

Digital plus
by Lenz

Lenz-Elektronik GmbH • Vogelsang 14 • 35398 Gießen • 06403 - 900 10 • info@digital-plus.de

Verglichen & gemessen

cher und die schwarzen Rahmen sind gleichartig ausgeführt. Die Farbrennung ist allerorten exakt. Die Rivarossi-Drehgestellblenden hätten denselben Farbtönen wie der Rahmen verdient. Der ockerbraune Farbtönen des Catwalks am Austro-Dach hätte von Roco ein wenig nachgedunkelt dargestellt werden können.

Beschriftung

Rivarossi – Die Lok ist der Zugförderung Salzburg zugeordnet und weist als Revisionsdatum 8.7.59 auf. Lobend soll bei diesem Modell die saubere, dreiteilig gedruckte Zierleiste erwähnt werden. Aufgedruckt sind etwas größere Lettern als beim Modell des Mitbewerbers.

Roco – Neben der zierlichen Bedruckung kann das Modell durch die separat beiliegende Ätzbeklebung punkten. ÖBB-Adler, Betriebsdaten, Fabrikationstafeln und



In der Detailfülle geben sich beide Triebgestelle nichts, doch wirkt die lackierte Roco-Baugruppe (oben) weitaus vorbildtreuer als der glänzende Kunststoffspritzling am Rivarossi-Modell

Betriebsnummern können nachträglich angebracht werden. Hier ist die Revision am 4. Mai 1964 fällig und die Maschine ist Wien-West zugeteilt.

Beleuchtung

Rivarossi – Obwohl die Scheinwerfer ohne Beleuchtung einen hohlen und finsternen Ein-

druck machen, wird bei eingeschaltetem Licht ein kräftiger, leicht gelblicher Lichtkegel erzeugt. Wird ein Digitaldecoder eingesetzt, kann auch zwischen Fern- und Abblendlicht umgeschaltet werden.

Roco – Hinter den Scheinwerfergläsern sind Reflektoren

unterlegt, wodurch die Zugspitzlichter auch ohne Beleuchtung gut aussehen. Mit eingeschalteten LED wird angenehm weißes Licht abgestrahlt. Im Digitalbetrieb können die Zugspitzsignale auf Standlicht zurückgenommen werden. Separat lassen sich auch noch die Beleuchtungen von Gepäckabteil und beider Führerstände schalten.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Rivarossi (1,6)

Roco (1,0)

FAZIT DES TESTERS

Beide Anbieter fertigten ihre H0-Modelle nach modernsten Gesichtspunkten. Zwischen dem Erscheinen der Erstkonstruktionen beider Hersteller liegt gerade mal ein Jahr. Rivarossi hatte damit unumstritten einen vertriebsmäßigen Vorsprung, Roco aber den Vorteil, sein Produkt konstruktiv ein Jahr länger reifen lassen zu können, was sich in Bereich der Optik bezahlt machte. Da beide Vierachser in der Analogversion einen ähnlichen Preis haben, liegt es allein am Geschmack des Kunden, welches Modell er bevorzugt.

Rivarossi (1,5) – Als „Erstgeborener“ hat man es immer schwer: Man muss Vorbild für jüngere Geschwister sein, muss sich alles erst einmal erarbeiten, und die jüngeren können davon profitieren.

Natürlich war dieses Modell gegenüber den 30 Jahre älteren Modellen aus Wiener Produktion (siehe Kasten links) ein Quantensprung und eine absolut zeitgemäße Konstruktion. Die italienische Antriebslösung gefällt dabei besonders. Optisch gibt es einige Schwachpunkte.

Roco (1,2) – Durch die längere Entwicklungszeit konnten alle Baugruppen des österreichischen Modells optimiert werden, was sich speziell in der Optik niedergeschlagen hat. Kleinigkeiten wie die Ausrundungen der frontalen Dachkanten oder an den Schürzen machen den kleinen, aber feinen Unterschied. Unwesentliche Details wie freier Durchblick im Gepäckraum-Bereich sorgen für den speziellen Reiz. *Wolfgang Bdinke*

Erinnerung an Klein Modellbahn

Die 4061/1046 aus Wiener Fertigung

In einer Vielzahl von Modellvarianten hatte Klein Modellbahn einst die ÖBB-Reihe 4061/1046 im H0-Sortiment

Schon vor 1990 gab es Modelle dieses Vorbildes. Aus Wiener Produktion stammen Varianten aller unterschiedlichen Karosserien: 4061 und 1046, 1046-Neubau und sogar 1146, die leider sowohl bei Roco als auch Rivarossi gänzlich fehlen. Alle KM-Modelle waren mit einem Zinkal-Innenrahmen ausgestattet. Darüber wurde der Kunststoff-Außenrahmen gestülpt und darauf der Lokkasten gesetzt. Zentral am Metallrahmen liegt ein massives Bleigewicht zur Beschleunigung. Zwei identische Drehgestelle arbeiten im Innenrahmen. Auf jedem Drehgestell ruht ein einfacher Motor mit Messingschnecke. Schwungmassen gab es damals noch nicht. Die Frontbeleuchtung wechselte von Rot auf Weiß. Jeweils zwei Microlämpchen an jedem Lokende wurden über Dioden angesteuert oder gesperrt.



Bestandteile der ÖBB-Ellok 1146.001 aus der Wiener Fertigung samt Schad- und Tauschteilen

Opfer der Zinkpest

Leider sind heutzutage die meisten Klein-Modellbahn-Triebfahrzeuge der Zinkpest zum Opfer gefallen. Durch Verarbeitung minderwertiger Metalllegierungen neigen die Innenrahmen mehrheitlich zu Längen- und

Breitenausdehnungen sowie zur Längskrümmung des Chassis und in Folge zum Zerfall des Rahmens und einiger Drehgestell-Komponenten. Dadurch werden auch Außenrahmen und Aufbauten gesprengt. Da das Wiener Unternehmen in dieser Form heute nicht mehr existiert, ist die Ersatzteilbeschaffung aus-

sichtslos. Hin und wieder werden Tauschteile für Innenrahmen und Drehgestelle aus gefrästem Alu angeboten. Markante Modellvarianten waren die Drehstromversuchsloks 1045.025 der ELIN oder die Polizei-Lok, die für einen ÖBB-Werbefilm mit spezieller Farbgebung und Blaulichtbalken ausgerüstet war. *WB*

Jeden Monat Neues von der Bahn

Ihre Vorteile als Abonnent:

- ✓ Sie sparen 12 %!
- ✓ Sie erhalten Ihr Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag* bequem nach Hause und verpassen keine Ausgabe mehr!
- ✓ Sie können nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen und erhalten zuviel bezahltes Geld zurück!

*nur im Inland

Lesen Sie ein Jahr
eisenbahn magazin
und sichern Sie sich ...



ein Geschenk Ihrer Wahl:

Kesselwagen Mobil mit Bremserhaus

Der klassische vierachsige Kesselwagen von Piko in der Druckvariante der Mineralölgesellschaft »Mobiloil« wurde in der DB in Epoche III eingestellt. Nenngröße: H0



H0 Form-Hauptsignal, zweiflügelig, Viessmann

Mit filigranem Gittermast aus Messing in originalgetreuer Lackierung, bedruckten Signalfügeln und Unterflur-Kompaktantrieb mit integrierter Zugsbeeinflussung. Wartungsfrei dank LED-Beleuchtung. Signalbilder Hp0 und Hp2. Höhe: 103 mm.



Upps, Karte schon weg? Dann einfach unter 0180 532 16 17*

oder unter www.eisenbahnmagazin.de/abo bestellen!



Neu gebaute 1:32-Modulanlage der „Leuvense Spooren Vrienden“ aus Belgien

■ 28. Internationales 1-Treffen Sinsheim

Faszination der *Königsspur*

Am 24. und 25. Juni veranstaltete der Auto & Technik Museum e.V. Sinsheim den diesjährigen großen Szenetreff der Spur 1. Fast alle bekannten 1:32-Fahrzeug- und -Zubehöranbieter waren da, viele Lok- und Wagen-Neuheiten wurden präsentiert



Rund 80 Aussteller waren im tollen Ambiente des Technik-Museums versammelt, darunter diverse Fahrzeughersteller und Zubehöranbieter. Garniert wurde die Ausstellung durch Modellbahn-Clubs und -Arbeitsgemeinschaften, die sehenswerte Anlagen vorstellten.

Besonderer Blickfang war das 1:32-Schaustück der „Leuvense Spooren Vrienden“ aus Belgien – ein Zusammenschluss von fünf privaten Modellbah-

nern, die verschiedene Themen als Modulanlage bündeln. Doch die Neugier der Leser wird eher auf die Fahrzeug-Neuheiten der verschiedenen Firmen gerichtet sein. Deshalb nachfolgend unsere alphabetisch geordnete Neuheiten-Übersicht.

Agder Modell Teknikk aus Norwegen zeigte einen filigranen Containertragwagen der Gattung Sgmmns, der mit zwei 20- oder einem 40-Fuß-Container beladbar ist. Das Messing-Modell mit

Kunststoff-Drehgestellen kann als Bausatz oder Fertigmodell bezogen werden. Ebenfalls neu sind aus Messing gefertigte 20- und 40-Fuß-Container sowie 20-Fuß-Tankcontainer. **Demko** liefert ab sofort den großen Containertragwagen Sgns 60 für drei 20-Fuß-Container. **Dingler** hatte das Handmuster eines filigranen Schüttgutwagens Otmm 61 mit funktionstüchtigen Klappen dabei. Dieses Kleinserienmodell wird ab September für 1.350 Euro ausgeliefert. Nächste Neuheit von Dingler ist die Baureihe 56, die in Sinsheim als O-Modell präsentiert wurde.



Dingler-Schüttgutwagen der Gattung Otmm 61

Containertragwagen Sgmnms von Agder Modell Technik

Frank Zarges



Kiss Modellbahnen baut die DRG-Stromlinienlok 05 003



Containertragwagens Sgns von Kiss ModellbahnService



11-Feldbahnlokomotive Modelle von Feld-Großbahn

Frank Zarges



FineModels bringt die Zahnradlok der Baureihe 97⁵

Peter Pensterner (7)

Feld-Großbahn aus Düsseldorf erweitert sein 11-Schmalspur-Sortiment um eine Lok von Gmeinder mit Führerhaus und plant eine Jung-Lok ohne Führerhaus. Die Modelle werden aus Metall gefertigt. FineModels zeigte das Handmuster einer Zahnradlok der Baureihe 97⁵. Bestellbar sind fünf Varianten in Betriebszuständen zwischen 1923 und 1957. Die Auslieferung der 30 Modelle zu je 8.950 Euro soll Anfang 2018 starten. Zu den lieferbaren SBB-Leichtstahlwagen bringt FineModels im Herbst passende Gepäck- und Speisewagen.

» Die Messe in Sinsheim zeigte eindrucksvoll, dass die 1 nach wie vor auf reges Interesse stößt

Fulgurex zeigte zwei Varianten der lieferbaren Tenderlok „Tigerli“ der SBB/CFF-Reihe E 3/3 und einen im Aufbau befindlichen Messing-Prototypen der A 3/5-Serie 200 der Gotthardbahn. Das Vorbild wurde 1896 vorgestellt und von SLM in 28 Exemplaren gebaut. Das Messingmodell

kommt Ende 2017 für 6.990 Schweizer Franken in fünf Varianten und ist auf 55 Exemplare limitiert.

Jübe-Modelle hat den Bau seiner ersten Lokomotive angekündigt: In Handarbeit kommt Ende 2017 eine Diesellok der DR-Baureihe V 60/106. Das Gehäuse wird aus Gießharz gefertigt und das Fahrwerk aus Messing. Kiss Modellbahnen stellte ein Handmuster der ab September lieferbaren Baureihe 185² bzw. Re 486 in der BLS Cargo-Version „Die Alpinisten“ vor. Das 585 Millimeter lange Messingmodell ist aufwändig bedruckt und hat vier

elektrisch funktionierende Pantografen. Das Handmuster der vollverkleideten Schnellfahr-Dampflokomotive 05 003 mit Frontführerhaus kann mit unzähligen beweglichen Teilen aufwarten. Angekündigt wurden die Baureihe 98⁴⁻⁵ und die SBB-Re 4/4¹ mit und ohne Fronttür.

Kiss ModellbahnService hatte Muster des für 295 Euro orderbaren Containertragwagens Sgns im Gepäck und bietet auch 20- sowie 40-Fuß-Container mit Türen zum Öffnen. KM 1 stellte neue Muster der Baureihen 70, 94 und V 100 vor. Die Baureihe 70 kommt nun mit Zylinderdampf. Noch im August sollen die dreiachsigen Autotransporter Offs 55 ausgeliefert werden. Kurz vor Sinsheim überraschte KM 1 außerdem mit einer Pressemitteilung, in der der künftige Europa-Vertrieb von Echtdampf-Modellen der Firma Bowande in den Nenngrößen 1 bis fünf Zoll bekanntgegeben wurde (siehe Kasten auf der nächsten Seite). Ab sofort sind in dieser Ausführung die KM-1-Baureihen 41 und 64 sowie die DR-Schnellfahrlok 18 201 lieferbar.

K & R zeigte den ersten Prototypen des ET 194, bei dem allerdings noch

Fulgurex verkauft das Kleinserienmodell der „Tigerli“



KM1 Modellbau

Echtdampf-Lokomotiven

Die 18 201 kennt man zwar schon als KM-1-Lok, doch noch nicht als Live-Steamer



Werk (2)

Kurz vor Sinsheim überraschte KM 1 mit der Übernahme des Europa-Vertriebs der Echtdampf-Fahrzeugmodelle von Bowande in den Nenngrößen 1 bis fünf Zoll. Ab sofort sind die KM-1-Baureihen 41 und 64 sowie die DR-18 201 verfügbar.

In Sinsheim wurde auch das 81 Zentimeter lange Muster einer mit Kohle beheizten Fünf-Zoll-Lokomotive der englischen GWR

1466 in Grün präsentiert. Sie kommt in 20 Exemplaren zum Einführungspreis von 5.990 Euro. Realisiert werden soll auch ein vierachsiger Bedienwagen.

Fünf-Zoll-Loks nach deutschen Vorbildern wie die Baureihe 44 sind ebenfalls in der Diskussion. Obendrein möchte KM 1 in Kooperation mit Bowande eine SteamEdition von bisherigen KM-1-Loks produzieren. *PP*



KM-1-Chef Andreas Krug steigt in Zusammenarbeit mit Bowande in Bau und Vertrieb von Echtdampf-Modellen für 1 bis zur Fünf-Zoll-Spur ein



Am Beispiel des Führerstandes der roten 18 201 sei die Live-steam-Ausstattung veranschaulicht



MO-Miniatur liefert demnächst den Schi-Strabus aus



Preußische S 10¹ und CIWL-Reisezugwagen von Wunder

die Inneneinrichtung fehlte. Das Triebwagen-Modell soll mit Multiprotokoll-Sounddecoder für 650 Euro erhältlich sein. **Lematec PrestigeModels** will im Oktober die detaillierte Re 6/6 der SBB ausliefern. Das Messing-Modell kommt in zehn Varianten mit Betriebszuständen ab 1972 bis in die 2000er-Jahre hinein.

Luccini RailModels aus Turin will in Messing/Holz-Bauweise einen typischen italienischen Güterwagen produzieren. Das faszinierend detaillierte Modell des FS-Spitzdachwagens für 860 Euro hat bewegliche Türen und eine funktionierende Radfederung. **Locomotive Manufactory Austria** zeigte eine Lokomotiv-Parade seiner Bundesbahn-Baureihe E 94 bzw. ÖBB-Reihe 1020 und plant die Baureihen 93 sowie Spantenwagen. 2018 sollen die Baureihen 52 und 71 sowie ein Henschel-Wegmann-Wagenset folgen. Angekündigt wurde die Realisierung typischer österreichischer Fahrzeuge mit einem Debütmodell der Erzberg-Zahnradbahn-Baureihe 97².

Die Diesellok der Baureihe V 188 ist das 1:32-Highlight unter den aktuellen Märklin-Neuheiten

Märklin zeigte ein Handmuster der nächsten Jahr lieferbaren Doppel-Diesellok V 188 auf seinem bekannten Messiediorama. Das Modell stammt zwar noch zu großen Teilen aus einem 3D-Drucker, machte aber bereits eine gute Figur. Produziert werden die insgesamt sieben Varianten in bewährter Mischbauweise aus Zinkdruckguss- und Messingfeingussteilen. **M.A.M.** (Modellbahnen aus Metall) hat kurz vor Sinsheim mit der Auslieferung der mit Bowande entwickelten Echtdampf-Schnellzuglok 18 201 begonnen und kann noch einige Exemplare anbieten. Echtdampfloks für die Nenngröße 1 sollen weiterhin realisiert werden, nun aber in Eigenregie bzw. in Zusammenarbeit mit deutschen Herstellern. Geplant sind auch Echtdampf-Loks für fünf und 7 1/4 Zoll. Außerdem realisiert **M.A.M.** aufwändige 1-Messing-Wagenmodelle wie die bayerischen Vierachser-Schnellzugwagen der Gattung 4ü Bay 08 sowie den passenden Packwagen Pw 4ü Bay 09.

MO-Miniatur zeigte ein elektrisch angetriebenes Handmuster des Schi-Strabus. Die Produktion der Messing-Drehgestelle ist fast abgeschlossen. Eines wird motorisiert und mit einem LokSound-Decoder sowie einem Lautsprecher ausgestattet, während das zweite die Stromversorgung unterstützt. **Spring Modelleisenbahnen** produziert zwar keine neuen Lok- und Wagenmodelle mehr, wird aber weiterhin für Servicearbeiten zur Verfügung stehen. Obendrein sind noch verschiedene Exemplare früherer Produktionsserien im Angebot wie das Zugset der Spanisch-Brötli-Bahn. **SSI-Modellbahntechnik** zeigte Handmuster der „Trümmerlok“ der Stuttgarter Straßenbahnen aus der Nachkriegszeit. Die 18 Zentimeter langen Loks bestehen aus Kunststoff, Messingklein- und Kunststoffussteilen. Sie werden in 1m produziert, kön-



Märklin-V 188 als Prototyp auf der Messeanlage

nen aber auch in 1e gefertigt werden. Passend zu den Trümmerlokomotiven sind demnächst auch Feldbahn-Loren lieferbar.

Twerenbold Modellbau bietet weiterhin Echtdampf-Loks von Aster an und leistet Kundendienste für diese Modelle. Allerdings will sich die Firma künftig auf Echtdampf-Modelle konzentrieren, die nahezu komplett in der Schweiz gefertigt werden. Zunächst kommt die SBB-Reihe C 5/6 „Elefant“. In Sinsheim waren erste Messing-Kleinteile für den Tender zu sehen. Geplant sind 70 Bausätze, die im Sommer 2018 lieferbar sein sollen. Die Modelle lassen sich mit Kohle oder Spiritus heizen, auf Wunsch auch mittels Gasbrenner. **Wunder** liefert im Herbst die Preußische S 10¹ der Reichsbahn-Baureihe 17¹⁰⁻¹¹ und bringt später zwei Luxuszug-Wagensets: den Gotthard-Pullman- und den Edelweiss-Express. Die Zugsets bestehen aus ein oder zwei Packwagen und vier bzw. drei CIWL-Pullman-Wagen. Handmuster waren bereits ausgestellt. Da die aufwändig detaillierten Wagen bei der Wagons-Lits Diffusion lizenziert werden mussten, kostet ein fünfteiliges Set 18.000 Euro. Als weitere Neuheit wurde ein Omm 55 mit funktionsfähigen Seitenwandtüren angekündigt. *Peter Pernsteiner*



KM 1 bringt demnächst 70 025, preußische T 16' (Mitte) und V 100 2209

Lematec PrestigeModels legt die SBB-Reihe Re 6/6 auf



Frank Ebert von M.A.M. mit dem Live-steam-Modell der DR-Schnellfahrlok 18 201

Mehr Flexibilität

LED-Leuchten mit Kontaktstecksockel

- ▶ Abnehmbare Leuchte
- ▶ Leichteres Arbeiten auf der Anlage, für Module oder zum einfachen Leuchtentausch
- ▶ Fest montierter Stecksockel mit dem bewährten Viessmann Steckfuß
- ▶ Mit Schutzkappe: Schützt den Sockel vor Verschmutzung bei Bastelarbeiten

60971 **HO**
Straßenleuchte modern,
doppelt, Kontaktsteck-
sockel, 2 LEDs weiß
UVP: 17,50 €

50801 **HO**
Beleuchtete Bahnsteiguhr,
Kontaktstecksockel,
LED weiß
UVP: 14,00 €

60701 **HO**
Parklaterne schwarz,
Kontaktstecksockel,
LED warmweiß
UVP: 11,10 €

60801 **HO**
Straßenleuchte modern,
Kontaktstecksockel,
LED weiß
UVP: 11,10 €

63631 **HO**
Gittermastleuchte,
Kontaktstecksockel,
2 LEDs weiß
UVP: 20,50 €



Viessmann



8999
Katalog 2017/2018 DE



www.viessmann-modell.de

*Schritt für Schritt zeigen wir,
wie diese realistische Land-
schaftsszene entstanden ist*



Norbert L'habitant (7)

■ Landschaftsbau mit Noch-Produkten, Teil 1

Dioramen-Quicky als Übungsstück

In den letzten Jahren gab es viele Innovationen im Segment Landschaftszubehör. Lohnt sich deshalb nun die Überarbeitung der eigenen Anlage? Kehrt gar der vielleicht etwas abhanden gekommene Spaß am Landschaftsbau zurück? Testen Sie es doch einfach anhand eines kleinen Übungsschaustücks!

Jeder Modellbahner steht vor der Frage, wie man heute eine Landschaft rund ums Gleis optimal gestaltet. Damit man sich mit den unterschiedlichen Techniken und Materialien vertraut machen kann, empfiehlt es sich zunächst, an einem überschaubaren Schaustück zu üben. Dieses sollte die häufigsten Gegebenheiten einer zukünftigen Modellbahnstrecke enthalten. Das wären Gleise, Straßen oder Wege, Landschaft, Wasser und Vegetation sowie Kunstbauten wie Durchlässe oder Mauern.

Rohbau als Basis

Als Ausgangsbasis haben wir einen geschäumten Dioramenkasten von Noch gewählt, der speziell für Bastelseminare angeboten und mit vier Füll-

stücken versehen wird. Alternativ kann man natürlich auch eine Holzplatte mit entsprechenden Rahmenleisten verwenden. Als erstes werden das drei Millimeter starke Trassenbrett für die Gleise

» Das Übungsstück sollte Gleise, Straßen, Kunstbauten, Wasserläufe und Vegetation enthalten

und die Straße an die vorgesehene Position gebracht. Der Belag der Straße wird anschließend noch mit zwei Sperrholzbrettchen erhöht, denn das Trassenbrett erhält ja noch eine drei Millime-

ter dicke Korkbettung (50410). Damit eliminiert man den Höhenunterschied zwischen Straße und Schiene. Zur weiteren Auflockerung der Szene wird im Bahndamm ein kleiner, geschäumter Durchlass (58296) unter das Trassenbrett geklebt.

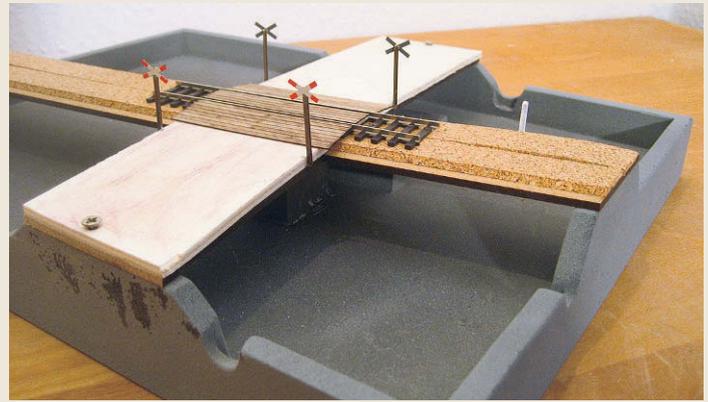
Wasserlauf am Bahndamm

Da die Bahndämme recht hoch sind, müssen sie entwässert werden. Ein kleines Rinnsal schlängelt sich daher entlang der Strecke und biegt scharf vor der Wegböschung ab. Auf der anderen Dammseite wird der Wasserlauf durch eine kleine Stützmauer und ein Felsstück eingefasst. Hat man die Szene in ihren Konturen vor Augen, werden aus Panzerkarton bzw. Wellpappe Stützen geschnit-

In Etappen zur realistischen Geländeform



Der bei Bastelseminaren beliebte Noch-Grundrahmen wird mit den beiden Trassenbrettchen für Straße und Gleis bestückt



Probeaufstellung der Andreaskreuze und des Kilometersteins am Bahnübergang. Das Weinert-Gleis liegt dafür auf der Korkbettung



Nachdem die beiden Durchlässe eingepasst sind, werden die passend zugeschnittenen Böschungstützen aus Karton eingeklebt



Um die grobe Landschaftsform entstehen zu lassen, wird Landchaftskrepp an die Böschung sowie die Wasserdurchlässe geklebt



Mit Montagespachtel werden die Übergänge verschlossen und die Landschaftsform modelliert



Vor der Detailgestaltung wird das komplette Diorama grau lackiert, damit später keine unschönen weißen Flecken zu sehen sind

ten, über die das Gelände aus Geländekrepp (60840) geklebt wird. Ähnlich wird auch die andere Seite des Bahndamms gestaltet, nur das hier ein Wasserdurchlass (58294) in Röhrenform die Straße quert. Als Gag wird eine aus Papier gerollte Röhre durch das Hartschaumteil geschoben. Die

Verwendete Zubehör-Artikel von Noch

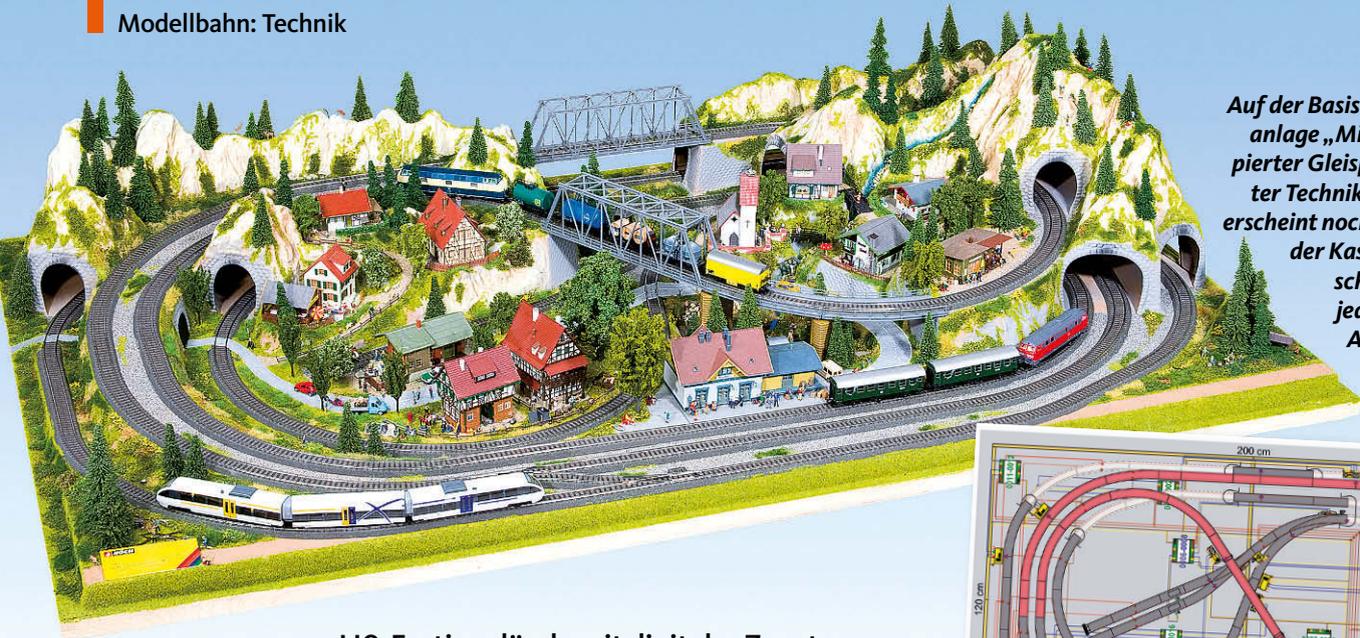
Bausatzbezeichnung	Artikelnummer
Wasserdurchlass Rohr	58294
Wasserdurchlass Tunnel	58296
Bahnübergang Holzbohlen	14305
Andreaskreuze	14303
Kilometersteine	14300

Kreppstücke müssen exakt an die Hartschaumteile angepasst werden und sich gegenseitig überlappen, was im Foto sichtbar wird. Probeweise werden immer mal das Weinert-Gleis und der Holzbohlenübergang aufgelegt, aber noch nicht verklebt. Denn der etwas höher gelegene Wasserdurchlass schließt mit den Bohlen ab.

Erste Geländestructuren

Die aufgeklebte Krepphaut stellt die Geländeoberfläche schon recht gut dar, ist für die weitere Bearbeitung aber noch nicht ausreichend stabil. Mit weißem Montagespachtel (60920) wird die endgültige Oberfläche geschaffen. Die nicht zu fest angerührte, weiße Masse wird gleichmäßig dünn

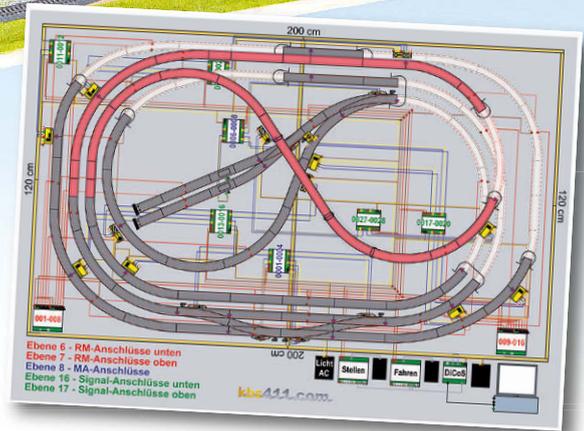
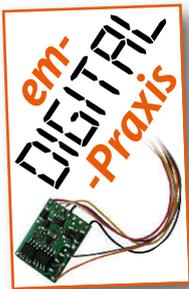
aufgetragen, sodass alle Lücken und Übergänge beim Krepp geschlossen werden und eine glatte, fein strukturierte Fläche für den späteren Bodenaufbau entsteht. Vor dem nächsten Arbeitsschritt werden die beiden Korkstreifen auf das Trassenbrett geklebt. Die Korkbettung wird dabei an den Straßenbrettchen ausgespart. Diese sind vom Abstand so bemessen, dass das Schwellenrost ganz genau hineinpasst. Wenn alles durchgetrocknet ist, wird die gesamte Landschaft einschließlich der Gleistrasse mit mattem grauem Acrylspray (61176) durchgängig eingefärbt. Wie der weitere Landschaftsbau vonstattgeht, die Bachläufe gestaltet und die Gleise geschottert werden, lesen Sie im nächsten Teil. *Norbert L'habitant/MM*



Auf der Basis der Noch-Fertiganlage „Mittenwald“ konzipierter Gleisplan samt geballter Technik: Diese Übersicht zeigt noch unübersichtlich, der Kasten am Beitragschluss verdeutlicht jedoch das einfache Anschluss-Schema

■ HO-Fertiggelände mit digitaler Zugsteuerung

Garantie für erhöhten *Spielspaß*



Schon mit geringem technischen Aufwand können auf Fertiganlagen – wie jenen von Noch – mehr als nur zwei Züge im Kreis fahren. Voraussetzung sind Rückmeldung und Signalsteuerung mittels Computer oder Digitalzentrale, die Blockstrecken wie beim Vorbild und Verzögern der Fahrt vor Signalen ermöglichen

Owohl sie auch im Modell das probate Mittel zur Verkehrslenkung schlechthin darstellen, sind Signale eher selten auf Fertiggeländen anzutreffen und dienen meist nur Deko-Zwecken als ihrer eigentlichen Bestimmung. Häufiger Grund dafür ist die meist weit vor der Anschaffung der Tiefziehlandschaft getroffene Entscheidung für eine bestimmte Digitalzentrale, die aufgrund ihrer Konzeption sowie der dafür erforderlichen Peripherie den Aufbau einer automatischen Steuerung unnötig erschwert und obendrein verteuert. Die Möglichkeit zur Rück- bzw. Gleisbesetzmeldung ist zwar allen modernen Zentralen mitgegeben, bei der Signalsteuerung scheiden sich jedoch die Geister.

Handicaps aus analoger Zeit

Beim Vorbild stoppen Züge weder abrupt vor einem Hp 0 zeigenden Signal, noch zeigen diese Hp 1, wenn sie in Gegenrichtung passiert werden. Dieses vorbildwidrige Betriebsgeschehen geht auf analoge Zeiten zurück: Dort war ein stromlos zu schaltender Halteabschnitt vor dem Signal notwendig, um dem führenden Triebfahrzeug Halt zu gebieten. Das Prinzip wurde unter weiterer Nutzung der im Antrieb der Formsignale eingebauten Zugbeeinflussung – zum Beispiel bei Märklins CS 3 und der ECoS von ESU – bis heute beibehalten.

Um einen Zug vor einem Hp 0 zeigenden Signal allmählich abzubremesen, ist der Einsatz eines Bremsmoduls notwendig und somit ein Gleisabschnitt vor dem Haltebereich, der – um Kurz-



Sowohl der neue Commander 2 (oben) als auch das Vorgängermodell (unten) von Viessmann beherrschen die Signal- und Automatik-Steuerung ausschließlich über Rückmeldemodule



schlüsse zu vermeiden – zwingend länger sein muss als der längste auf der Anlage verkehrende Zug. Das Überfahren eines Halt gebietenden Hauptsignals in Gegenrichtung oder in Verbindung mit einem Sh 1 zeigenden Sperrsignal ist allerdings so immer noch nicht möglich. Dazu bedarf es eines weiteren Elektronikbausteins, zusätzlicher Schaltungen und weiterer Gleisabschnitte hinter bzw. vor dem Signal. Gerade auf einer kompakten Fertiganlage sind diesen jedoch enge bzw. kurze Grenzen gesetzt.

Der kürzeste Abschnitt ist bindend

Befinden sich im Gleisoval nur ein oder zwei Signale mit entsprechend davor angeordneten Abschnitten, wird der Platz dafür in der Regel reichen. Eine sinnvolle Beeinflussung des Verkehrsgeschehens auf der Anlage ermöglicht das jedoch nicht. Allenfalls ein Halten bei Rot zeigendem Signal und Weiterfahrt bei Grün beispielsweise am Bahnsteig werden so erreicht. Für einen Blockstreckenbetrieb mit mindestens zwei Zügen sind allerdings wenigstens drei Gleisabschnitte notwendig. Einschließlich der Option, vor den Signalen allmählich zu verzögern, bedeutet das je Rundstrecke unter dem Gelände den Einbau eines Blockstreckenmoduls und von ein bis drei Bremsbausteinen – je nach eingesetztem Digitalformat und -system. Auch dabei gilt: Der längste Zug darf nicht länger sein als der kürzeste Gleisabschnitt.

Armin Mühl

Wird die Option zur Gleisbesetzmeldung innerhalb des Digitalsystems jedoch nicht nur als reine



Digital-Komponenten von Littfinski Daten-Technik mit Treiber- und Steuerungssoftware

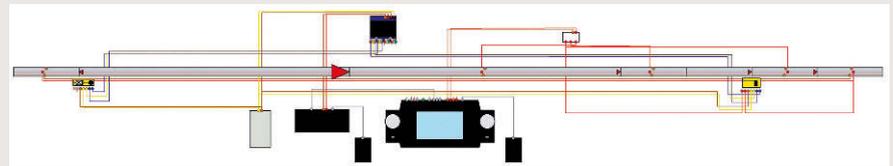
Statusanzeige genutzt, sondern außerdem zu Steuerungsaufgaben herangezogen, eröffnen sich ganz andere Möglichkeiten: Zwar ist eine flächen-deckende Rückmeldung auf der gesamten Anlage notwendig, dafür entfallen aber Brems- und Blockstreckenmodule samt aufwändiger Verkabelung. Digitalzentralen wie der erste als auch der neue Commander 2 von Viessmann nutzen die ständigen Rückmeldungen vom Schienenstrang zur Positionsberechnung der Züge auf der Anlage, um diese gegebenenfalls punktgenau und sanft vor Signalen anhalten zu können, bzw. damit diese unabhängig von der Signalstellung in Gegenrichtung daran vorbeifahren können – und zwar ohne weitere isolierte Gleisabschnitte. Auch die Zuglängen spielen dann keine Rolle mehr.

Nützliche Steuerungssoftware

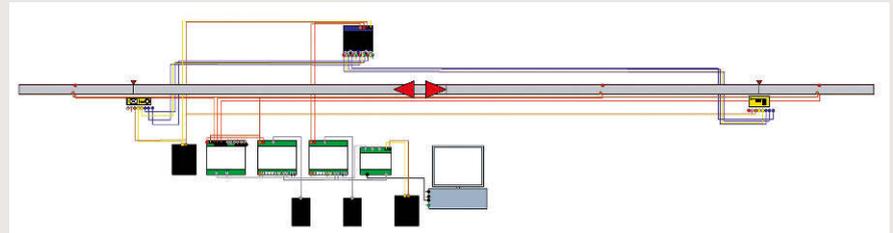
Das gleiche Prinzip machen sich Steuerungsprogramme von jeher zu Eigen und bringen weitere Pluspunkte wie größeren Bedienkomfort und die jeder Digitalzentrale weit überlegene Rechenleistung des Computers mit. Allerdings gibt es bei der Kombination von PC und Zentralen unterschiedliche Herangehensweisen: Während Märklin-CS 3 und ESU-ECoS weiterhin die Rechenaufgaben übernehmen und der Computer nur als Gleisbildstellpunkt sowie Automatiksteuerung dient, überlassen beide Generationen des Viessmann-Commander das Rechnen vollständig dem Gerät, das es besser sowie schneller und damit vor allem fehlerfreier im Anlagenbetrieb kann, weil selbst die simpelste CPU vom Typ Celeron jedem in den Digitalzentralen verbauten Prozes-

PC oder Zentrale?

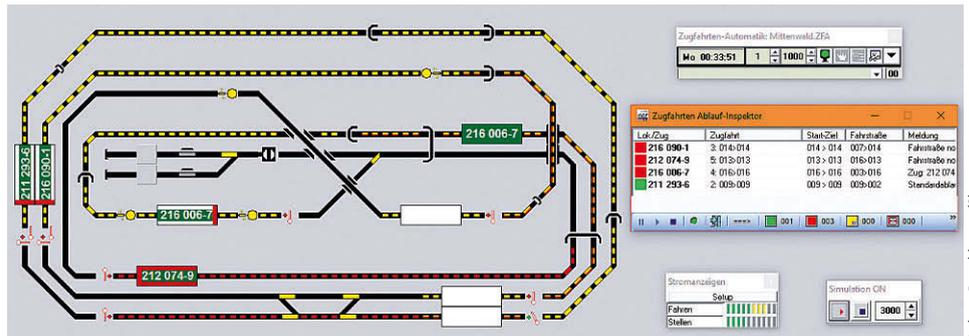
Verzögern vor Signalen



Digitalformat Märklin-Motorola mit einem Bremsmodul je Hauptsignal; es ermöglicht nur das Abbremsen vor Hp 0. Die Zuglänge ist dabei begrenzt – hier 180 Zentimeter. Bei DCC bleibt das Prinzip gleich; bei entsprechendem Schaltungsaufwand sind dann aber auch Hp 2 sowie das Überfahren von Hp 0 aus der Gegenrichtung möglich



PC-Steuerung im Digitalformat DCC mit Gleisbesetzmeldung; die ohnehin notwendigen Kabel für die Digitalspannung werden nicht direkt vom Booster, sondern via Rückmeldemodul ans Gleis geführt. Sie ermöglicht das Abbremsen vor Hp 0, ein Überfahren von Hp 0 aus der Gegenrichtung und die Langsamfahrt bei Hp 2. Unbeschränkte Zuglängen und identische Funktion im Format MM sind die weiteren Vorteile



Screenshot des Gleisbildes von Win-Digipet mit einigen geöffneten Info-Fenstern (rechts), wodurch der Anlagenbediener stets alles im Blick und unter Kontrolle hat

sor den Rang abläuft. Hier dient die Zentrale dann nur noch der Übersetzung der Computersprache in die des Digitalsystems, wobei sie aber weiterhin als Bedieneinheit zur Verfügung steht.

Noch einen konsequenten Schritt weiter gehen Zentralen, die eigentlich gar keine mehr sind: Aller sonstigen, für eine Digitalzentrale eigentlich üblichen Funktionen, Display und auch dem

Lutz Hielscher Technische Spielwaren

Wuppertaler Schwebebahn in H0 (1/87), funktionsfähig!

z. B. Grundkasten:
1x Bahn
2x Geraden
2x Wendeschleife
5x Stützen

Fertigmodell
Art.-Nr.: 010230
639,50 €
Bausatz
Art.-Nr.: 010231
563,00 €

NEU!GTW2015!

Der Grundkasten ist z.B mit Bahnen, Gerüstelementen, Beleuchtung, Figuren oder der Start-Stop Automatik beliebig erweiterbar!

KATALOG
Über 1000 Artikel
Best.-Nr. 010200

Mehr Infos unter www.hielscher-dampfmodelle.de oder Tel.: 0202-664052

Digital-Profi werden!

Mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalsysteme und -zentralen:

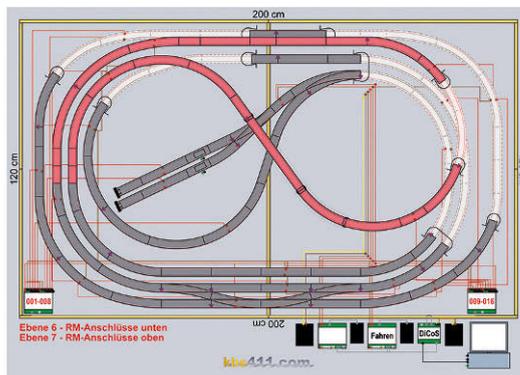
Märklin-, LGB-, Roco-, Lenz-, PIKO-Digital, Intellibox, ECoS, TWIN-CENTER, EasyControl, DiCoStation

Neuheiten 2017 von LDT:
- Wir erweitern unsere Lichtsignal-Decoder Familie um den LS-DEC-CFL für Lichtsignale der staatlichen Eisenbahngesellschaft Luxemburgs (CFL) und um den LS-DEC-USA für amerikanische Color Light Signale.

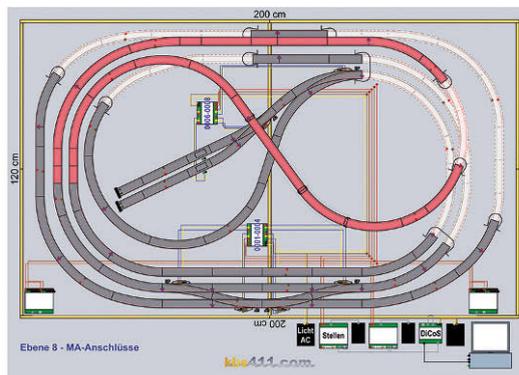
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel.: 04122 / 977 381 Fax: 977 382

www.ldt-infocenter.com

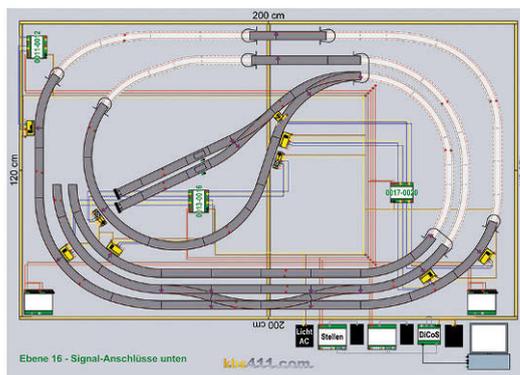
Installation Schritt für Schritt



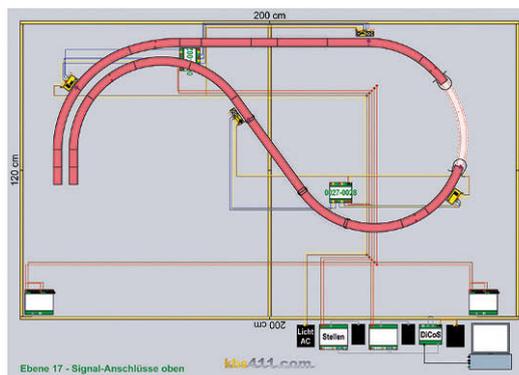
Während die Gleis- und Rückmeldeanschlüsse, die auch noch weiter differenziert werden könnten, Grundvoraussetzung für den Betrieb der Anlage sind, ...



... können die wenigen Weichen und Entkupppler auch erst nachträglich mit zwei Decodern in das System eingebunden und bis dahin von Hand betätigt werden



Auch die Signale können erst zu einem späteren Zeitpunkt auf der Anlage eingebaut werden und sind für den reinen Fahrbetrieb eigentlich nicht notwendig, ...



... weshalb auch die Anschlüsse der Zugbeeinflussung frei bleiben. Die Digitaladressen der Signale sind grün, die der Weichen und Rückmelder blau bzw. rot dargestellt

oder den Drehregler(n) beraubt oder entledigt, beschränken sie sich – wie die DirectCommand-Station (DiCoS) von Littfinski Datentechnik (LDT) – nur noch auf die Rolle der „Übersetzerin“. Alle Automatikabläufe wie auch manuelle Eingriffe in das Betriebsgeschehen erfolgen durch bzw. mittels Computer. Ob vollwertige Digitalzentrale wie Commander oder bloßes Bindeglied wie die LDT-DiCoS plus PC mit Steuerungssoftware – beiden ist eines gemeinsam: Mit etwas Übung ist die komplette Steuerung der überschaubaren Gleisanlage eines Fertiggeländes innerhalb weniger Stunden und bequem am Schreib- oder Couchtisch konfiguriert. Die Installation und Verdrahtung aller Technikkomponenten und -module, die für ein bei weitem nicht annähernd gleiches Ergebnis benötigt würden, dauert ungleich länger und findet mühsam unter der Anlage statt.

Digitales Mittenwald

Von der bloßen zur praktischen Theorie: Für das beliebte Fertiggelände „Mittenwald“ von Noch haben wir einmal die Digitaltechnik im Format DCC vollständig mit WinTrack 13.0 am PC geplant und den Gleisplan unter Verwendung des Fleischmann-Profi-Gleissystems nachgezeichnet. Die Digitalkomponenten stammen von LDT. Im Einzelnen wurden DiCoS, Booster DB-4, Rückmelde- module RM-GB-8-N und Schaltdecoder S-DEC-4-DC verwendet. Zur Verbindung der Rückmelde- module mit der Zentrale sollten unbedingt abgeschirmte Patch-Kabel aus der Computertechnik verwendet werden. Nur so werden Störungen des anfälligen S-88-Busses durch kreuzende Kabel un-

terbunden. Anschlüsse hierfür sind an den Rückmelde- modulen vorhanden. Auch stehen Adapter zum regulären S-88-Anschluss im LDT-Sortiment zur Verfügung. Der Fahrbetrieb von „Mittenwald“ wird ausschließlich mittels PC und Treibersoftware Digital-S-Inside 2 von modellplan für die DiCoS sowie dem Steuerungsprogramm Win-Digipet 2015.2 kontrolliert.

Die Signale sind nur noch bunt leuchtende Deko- artikel. Den Fahrbetrieb steuern PC oder Zentrale

Die Rück- bzw. Gleisbesetzmeldung erfolgt im DCC-System durch elektrisch leitende Achsen der Fahrzeuge, die bei Lokomotiven, Triebwagen und Waggonen mit Innen- oder Zugschlussbeleuchtung vorhanden sind. Für Rollmaterial ohne elektrische Verbraucher wie Güterwagen bietet Roco leitende Tausch-Radsätze mit eingebautem Widerstand an. Fehlen noch die Signale. Hierfür fiel die Entscheidung zugunsten der neuen Formsignale der 47xxer-Serie von Viessmann, deren neu gestalteter, flacher Antrieb auch für die Verwendung auf einem Fertiggelände geeignet ist. Die Hauptsignale werden ab Ende dieses Jahres im Fachhandel erhältlich sein; Vor- und Sperrsignale sollen folgen.

Funktionieren würde das Anlagenkonzept übrigens auch ohne Signale, denn sie sind nur noch bunt beleuchtete, bewegte Dekoelemente ohne Einfluss auf den Fahrbetrieb. Deren Anschlüsse

für die Zugbeeinflussung bleiben frei. Ein nachträgliches Signaleinbau ist somit auch möglich.

Geringer Installationsaufwand

Von vorneherein müssen im Untergrund nur die beiden Rückmelde- module installiert und die insgesamt 16 Gleisabschnitte entsprechend angeschlossen sein. Sogar die Weichen könnten erst einmal von Hand gestellt werden, denn in der Steuerungssoftware sind nachträgliche Änderungen der Magnetartikel und Digitaladressen problemlos möglich. Nur die Gleisabschnitte und ihre Adressen sollten tunlichst nicht mehr verändert werden. Die dadurch entstehenden Fehler sind zwar auch korrigierbar, allerdings ist der Aufwand hoch, und es gehört einige Erfahrung dazu.

Das Betriebskonzept der Anlage ist für maximal fünf Züge ausgelegt, wobei auf dem einfachen äußeren Oval lediglich ein langer Zug vorgesehen ist, allerdings in beiden Fahrtrichtungen. Die verschlungene innere Rundstrecke hingegen ist mit fünf Blockabschnitten für bis zu vier Züge ausgelegt. Aber auch lediglich ein einzelner kann fahren – das reine Rückmelde- system ist nicht auf eine bestimmte Anzahl auf einer Blockstrecke verkehrender Einheiten angewiesen. In der beispielhaften bzw. simulierten Konfiguration von Win-Digipet haben wir es bei drei Zügen belassen – zwei freie Blockstrecken dazwischen halten den Ablauf flüssiger, weniger Stop and Go beansprucht zudem Motoren und Getriebe der Triebfahrzeugmodelle nicht so stark. Vier Züge gleichzeitig sind bereits zwei mehr – also doppelt so viel Bewegung auf dem Fertiggelände bei halb so viel Aufwand darunter.

Robert Rüschkamp

In Nenngröße N auf der richtigen Spur!

Juli / August

4/2017

EUR 6,50 (D) · SFr 11,60 (CH) · EUR 7,20 (A) · EUR 7,60 (BeNeLux)

NBAHN MAGAZIN

Fahrzeuge • Anlagen • Praxistipps



DR-Flair der 80er:
Kopfbahnhof und Bw

Großer Lok-Test



Arnold, Fleischmann, Minitrix:
Welche 221 bietet am Meisten?

DB-Nebenbahn-Idylle:
Epoche III im
Couchtisch

Alle 2 Monate
neu am Kiosk!

Waldbahn-Bw in Nf
So bauen Sie ein faszinierendes
Mini-Diorama

Zugbildung: ÖBB-
Reisezüge seit 1970

Lok-Umbau: So wird
aus der E 18 von Piko
die DRG-Variante

Workshop: Schilder
im Selbstbau

Landschaftsbau:
So gestalten Sie Wildwiesen
und Sumpflandschaften

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.nbahnmagazin.de/abo



Leserbriefe

■ *Schiltach, em 6/17*

Recherchen vor Ort

Der Artikel war mit den alten Gleisplänen, alten und neuen Fotos, der Geschichte des Bahnhofs und den Anlagenvorschlägen in verschiedenen Nenngrößen ganz nach meinem Geschmack. Ich habe das heutige Fragment des Bahnhofs während meines letzten Schwarzwald-Urlaubs kennengelernt und mir auch den Schienenbus und die Geschichtstafeln angeschaut. Die Station veranschaulicht deutlich den Niedergang der DB AG im Güterverkehr. Der Personennahverkehr hat sich mit den Triebwagen, dem Taktverkehr und den darauf abgestimmten Buslinien eher verbessert. Als Wanderer habe ich jedenfalls in den drei Wochen Urlaub mein Auto nur selten benutzen müssen. *Reiner Tange*

■ *Anlagenschau Prag, em 7/17*

Nur noch in Filmen erlebbar

Ihre im Beitrag formulierte Befürchtung, dass eine Schließung der Ausstellung „Haus der kleinen Züge“ in Kürze möglich sei, hat sich inzwischen leider bestätigt. Schon seit einigen Wochen ist diese Modellbahnschau dicht, die Homepage auch nicht mehr aufrufbar. Allerdings sind noch einige Videos auf dem eigens angelegten YouTube-Kanal vom „Dum Vlacku“ unter <https://www.youtube.com/channel/UC3Wp26K1oiQdatid9QMtlw> aktivierbar. Hier findet man auch den Hinweis, dass die meisten Anlagen auf ein anderes Projekt übergehen werden. Prag-Besucher sollten sich die Schauanlage „Königreich der Eisenbahn“ (www.kralovstvi-zeleznic.cz) nicht entgehen lassen, die unter www.koenigreich-der-

eisenbahn.com auch eine deutsche Internetseite pflegt. *Matthias Altmann*

■ *Dampf-Hotspot HSB, em 7/17*

Weltweit gibt's durchaus vergleichbare Bahnen

Der Kommentar zur Lage bei den Harzer Schmalspurbahnen hat mich köstlich amüsiert. Ich finde es beachtlich, dass nach dem Ende der Dampfspektakel in China nach Meinung des Autors die HSB zur letzten Dampfhochburg in der Welt werden könnte. Die HSB mag zwar das längste Schmalspurnetz in Deutschland mit Dampfbetrieb unterhalten, aber der weltweite Vergleich hinkt. Hier noch einige weitere Dampf-Hotspots mit bemerkenswertem Verkehr: einige Schmalspurstrecken in Österreich, darunter drei Zahnradbahnen mit Dampfbetrieb; Brienz-

Rothorn-Bahn und DSB in der Schweiz, diverse Schmalspurbahnen in Wales (z. B. Festiniog), beeindruckender Schmalspur-Dampf in den USA (z. B. Chama und Durango); aber auch in Südafrika und Südamerika gibt es einiges zu entdecken. *Hans-E. Wobbe*

Ziemlich halbherziges Tourismus-Konzept im Harz

Als ehemaliger Student der TU Clausthal gehört der Harz zu einem wesentlichen Stück meiner persönlichen Geschichte. In meine Studienzeit fiel die Stilllegung der Innerstetalbahn – eine schlimme Fehlentscheidung mit bösen Folgen für den Tourismus. Was gab es nicht alles für Hirngespinnste zur Nutzung der freien Trasse: Magnetschienenbahn, Wintersportleistungszentrum etc. Was ist geblieben nach

jetzt 40 Jahren: Nicht einmal einen durchgehenden Radweg hat man bekommen. Dieses Phlegma, das dem Tourismus im Westharz sehr geschadet hat, scheint sich nun auch auf den Ostharz auszubreiten. Die HSB haben ein Alleinstellungsmerkmal, das eine wesentliche Stütze für den Tourismus ist. Ohne Tourismus wäre der Harz weitgehend ein Niemandsland!

Vor einiger Zeit wollte ich eine Reise über die Selketalbahn machen. Das Studium der Fahrpläne zeigte: Von Quedlinburg konnte eine Tagesrundreise über Gernrode, Alexisbad, Stiege, Eisfelder Talmühle, Drei Annen Hohne nach Wernigerode und von dort mit der Regelspurbahn wieder nach Quedlinburg unternommen werden. Meine Frage am Schalter, ob es dafür ein Rundfahrticket gebe, wurde mit ungläubigem Staunen beantwortet, dem noch die Aussage folgte, dass man mit den anderen Bahnen nichts zu tun habe. Erschreckend diese Ignoranz, denn es gibt durchaus ein Nahverkehrs-Verbundticket, das auch die Nutzung der HSB-Strecken einschließt, allerdings ohne die Brocken-Strecke.

Tourismus ist jene Energie, die eine Region am Leben hält. Wo bleiben die Wandertickets für Heinrich-Heine-Weg, Hexensteig oder Brockenbesteigung mit preiswerter Bahntalfahrt? Gibt es für weniger Sportliche Vorschläge wie Bahnfahrt Wernigerode – Schierke, Wanderung Schierke – Elend und Bahnfahrt Elend – Wernigerode? Gibt es Bahnangebote für Mountainbiker mit Tourenvorschlägen? Gibt es „Schlittellzüge“ wie bei der RhB mit entsprechenden Rodelbahnen? Potenzial allenthalben, Ideen indes Mangelware. Region und HSB müssen sich jetzt für neue Vermarktungsangebote zusammensetzen, sonst ist hier wirklich bald der Dampf raus! *Ernst L. Schüppstuhl*

Loks auf dem Prüfstand

Ich bin gespannt, welche Ideen die HSB entwickelt. Auf der Website einer US-Vereinigung, die ModernSteam-Projekte voranbringen möchte, habe ich ein Kapitel zum Thema HSB gefunden: <http://csrail.org/hsb/>. Offenbar war die HSB mal dran, ihre 99 5606 zu modernisieren. Grund war, dass das ND-Triebwerk bei geringer Leistung praktisch keine Zugkraft mehr liefert, sowie die Feststellung, dass die gleichartige Ex-Wiesentalbahn-Lok 105 der Museumsbahn Blonay – Chamby aus diesem Grund eine Kylchap-Blasrohr-

Ihr direkter Draht zur Redaktion



Haben Sie Fragen an die Redakteure von *eisenbahn magazin*? Wünsche, Anregungen, Kritik oder Lob? Dann besprechen Sie Ihr Anliegen doch direkt und persönlich mit der Redaktion. Dazu stehen Ihnen, liebe Leser, die Redakteure von *eisenbahn magazin* ab sofort zu ausgewählten Zeiten telefonisch zur Verfügung. Im Rahmen der *em*-Lesersprechstunde ist die Redaktion immer exklusiv für Sie erreichbar.

Die Termine der nächsten *em*-Lesersprechstunden: Dienstag, 22. August und Dienstag, 5. September 2017

Jeweils von **10:00 Uhr bis 13:00 Uhr** sind die Redakteure der Vorbild- und der Modellbahnredaktion von *eisenbahn magazin* für Sie da. Rufen Sie an!

Telefon: 0 89 – 13 06 99 724

Peter Wieland,
Redaktion
Modellbahn



Martin Menke,
Redaktion
Modellbahn

Florian Dürr,
Redaktion
Eisenbahn
aktuell



Martin Weltner,
Redaktion
Eisenbahn
historisch

Erinnerung an Rai-Mo

Bausätze kurzer Preußen als Alternative in HO

Der Beitrag in der Juni-Ausgabe des *em* über die preußischen Abteilwagen mit Oberlichtaufbau berücksichtigte nur die langen HO-Modelle der

Großserienfertigung. Wohl nur wenigen bekannt ist, dass die Firma Rai-Mo 1983/84 Modelle der kurzen Vorbilder in HO-Wagensets anbot, die ich noch mit

neuen Radsätzen und Kupplungen ausgestattet habe. Obendrein wurden sie komplett lackiert und mit Abziehbilder-Beschriftungen versehen. GS



Gunnar Selbmann



Martin Menke



Jürgen Gotwald

In der nächsten Ausgabe werden sich die HO-Loks der Baureihe 57¹⁰⁻⁴⁰ von Brawa und Roco als DB-Epoche-IV-Boliden im Test begegnen

Die 1'E1'-Loks der HSB wirken kräftiger als sie sind, belasten den Oberbau und sind teuer im Unterhalt. Hauptuntersuchungen erfolgen in Meiningen. Fristarbeiten zwischendurch erledigt die eigene Werkstatt

anlage mit weniger Gegendruck erhalten hat und seither besser arbeitet.

Zudem hat man im Harz auch festgestellt, dass ein fünffach gekuppeltes Starrahmen-Fahrwerk trotz spezieller und damit ebenfalls recht aufwändiger Anlenkung der Kuppelachsen durch die Laufachsen den Oberbau stärker beansprucht als die gelenkigen Mallets. Die walisischen 600-mm-Bahnen setzen auch deshalb auf Gelenkloks. Außerdem haben die 1'E1'-Tenderloks im Harz einen sehr schlechten Wirkungsgrad von etwa 5,4 Prozent – die seinerzeit parallel gebaute DB-Bau-

reihe 66 erreichte fast den doppelten Wert! Es gibt hier also ein erhebliches thermodynamisches Optimierungspotenzial!

Rolf Schenk

■ Brawa-Baureihe 57¹⁰⁻⁴⁰, em 8/17 Zugschwacher E-Kuppler

Nach drei Jahren Wartezeit seit der Brawa-Modellankündigung habe ich Anfang Juni mein DRG-Modell der 57er vom Händler bekommen. Tolle Maschine, alles sieht wirklich gut aus und wirkt weitaus filigraner als bei meinen drei Roco-HO-Modellen aus

den 1990er-Jahren, wovon ein Modell mit sb-Antrieb ausgestattet ist. Auch die Laufeigenschaften vom Brawa-Modell sind gut, nur die Zugkraft lässt für eine Güterzuglok mit fünf Kuppelradsätzen zu wünschen übrig:

Jede Roco-57er zieht 18 Brawa-Kohletrichterwagen samt Güterzugbegleitwagen auf einem Gleiswendel aus Fleischmann-Profi-Gleis mit einer Steigung von drei Prozent im Gleisradius von 483,5 Millimetern. Mit dieser Last an der Kupplung bleibt die Brawa-57 einfach stehen, und ihr Motor dreht nicht mehr. Da scheint das Drehmo-

ment des eingebauten Motors wohl zu schwach zu sein? John R. Molenberg

Anm. d. Red.: Für die nächste Ausgabe haben wir für Sie einen Ho-Schleppenderlok-Test der beiden 57er-Modelle von Brawa und Roco vorbereitet, der natürlich auch auf die Zugkraft-Problematik eingehen wird.

Hinweis zu em 8: Die Aufnahme des ET 25 auf S. 100 stammt nicht von Martin Weltner, sondern von Herrn Georg Wagner. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.

Die besten Reiseziele für Eisenbahnfans und die ganze Familie



192 Seiten · ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-95613-236-0
€ [D] 15,-

Faszination Technik

GeraMond

Diesen und viele weitere Titel unter
www.geramond.de oder im Buchhandel

silikonform.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de

SOMMERPAUSE
bis 02.09.2017

03.09. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
10.09. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle
Koblenzer Str. 80

ADLER - Märkte o. K. 40721 Hilden, Tellerlingstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Termine

Ankauf-Verkauf-Tausch von Modell-eisenbahnen, Autos, Sammlerspielzeug

13. Aug. Dinslaken, Halle Trabrennbahn
20. Aug. Haltern, Seestadthalle
27. Aug. Mülheim, Alte Dreherei
02. Sep. Bremen, Messe Halle 3 (Sam.)
03. Sep. Gronau, Bürgerhalle
10. Sep. Castrop-Rauxel, Europahalle
17. Sep. Iserlohn, Parkhalle
25. Sep. Langenhagen, Modezentrum
im Hannover Trademart, Hessenstr. 1
(für Händler: Meterpreis ab 10 Euro)
Weitere Termine unter www.bv-messen.de
OVGmbH Tel.: 02553-98773

eisenbahn
Modellbahn magazin

Besuchen Sie uns am Stand von Alba und GeraMond auf den wichtigen Modellbahn-Veranstaltungen im Herbst

IMA & Märklintage
Göppingen

15.9. bis 17.9.2017

www.maerklin.de/de/erlebnis/maerklintage-2017

Messe modell-hobby-spiel
Leipzig

29.9 bis 1.10.2017

<http://www.modell-hobby-spiel.de>

Die Modellbahn München

17.11 bis 19.11.2017

www.die-modellbahn.de



www.magazinwelt24.de/geschenke

Termine

2. September, Frakfurt/M: Mit 01 118 zum Dampflokwerk Meiningen. Info: www.frankfurt-historischeisenbahn.de

2./3. September, Meiningen: Dampfloktag. Info: www.dampflokwerk.de

2./3. September, Gotha: TT-Publikumsmesse. Info: www.akt.de

2./3. September, Kaufbeuren: Ausstellung „170 Jahre Eisenbahn Augsburg – Kaufbeuren“ im Bahnhof. Info: www.eisenbahnfreunde-kf.de

2./3. September, Frankfurt/M: Straße trifft Schiene – Oldtimertreffen im Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15f. Info: www.feldbahn-ffm.de

3. September, Osnabrück: Osnabrück unter Dampf. Info: www.eisenbahn-tradition.de

3. September, Schöllkrippen: Modellbahnausstellung im Vereinsheim, Am Sportgelände 5. Info: www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

9./10. September, Walsrode: 50 Jahre Feldbahnmuseen in Deutschland/20 Jahre KLBG, Bahnhof Altenboizen 47. Info: www.boehmetalbahn.de

9./10. September, Heilbronn: Dampflokfest. Info: www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de

9./10. September, Oschatz: Schmalspurbahnfestival auf der Döllnitzbahn. Info: www.doellnitzbahn.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 14:15 Uhr und 14:45 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

Dienstag, 22. August

SWR, 15:15 Uhr – Mit dem Zug durch die Alpen

Donnerstag, 24. August

BFS, 11:10 Uhr – Länder-Menschen-Abenteuer: Die kleine Bahn von Sezuan – Chinas letzter Dampfzug

Dienstag, 29. August

SWR, 15:15 Uhr – Mit dem Zug auf Südhollands Inseln

Donnerstag, 31. August

SWR, 16:45 Uhr – Mit dem Zug durch Sri Lanka

Zug des Monats

Kombinierter Verkehr 1992

Vor 45 Jahren erschien die erste Lokomotive des Typs Re 6/6 auf dem Netz der SBB. Diese Elloks wurden speziell für den schweren Güterzug- und Schnellzugdienst auf der Gotthard-Bergstrecke ausgelegt, aber bereits so dimensioniert, dass sie auch im Basis-tunnel vorzügliche Arbeit leisten können. Und genau das

beweisen 60 von 84 Maschinen dieses Typs seit einem Jahr: Am Kaeserberg fördert die jüngste Re 6/6 mit dem Namen „Gerra-Gambarogno“ im September einen internationalen Güterzug des kombinierten Verkehrs über die rund 610 m² große HO-Schauanlage in Granges-Paccot/Schweiz. Info: www.kaeserberg.ch



9./10. September, Magdeburg: Herbsttage für Eisenbahnfreunde. Info: www.mebf.de

10. September, Stadtoldendorf: Stadtoldendorfer Feldbahntag im Freilichtmuseum Mühlenanger, Info: www.stadtmuseum-stadtoldendorf.de

10. September, Westerbeurg: Modellbahntag im Lokschuppen. Info: www.erlebnisbahnhof-westerwald.de

10. September, Bruchsal: Internationaler Blechspielzeugmarkt im Bürgerzentrum, Am alten Schloß 22. Info: www.theurers-spielzeugmaerkte.de

10. September, Stadthagen: Modellbahntag, Am Georgsschacht 10. Info: www.mec-stadthagen.de

15.-17. September, Dormagen-Nievenheim: Internationales Treffen der Freunde skandinavischer Eisenbahnen, Hindenburgstraße 28. Info: www.igse.club

15.-17. September, Göppingen: Internationale Modellbahn-Ausstellung und Märklintage. Info: www.maerklin.de

16. September, Dresden: Gartenbahn-Nacht-Fahrttag, Kipsdorfer Weg 1. Info: Tel. 0351/2521725

16./17. September, Radebeul: Schmalspurbahnfestival. Info: www.loessnitzgrundbahn.de

16./17. September, Mannheim: Mannheim Dampf am Technoseum. Info: www.technoseum.de

16./17. September, Bochum-Dahlhausen: Museumstage. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

16./17. September, Galenbeck-Schwichtenberg: Dampfstage auf der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn, Zur Kleinbahn 7a. Info: www.mpsb.de

16./17. September, Wesseling: Eisenbahnmarkt am Vereinszentrum der KBEF im alten Güterschuppen, Konrad-Adenauer-Straße 13. Info: www.koeln-bonner-eisenbahn-freunde.de

20. September, Uelzen/Bremervörde: Gruppenreise ab Uelzen, Lüneburg und Hamburg nach Bremervörde, Besichtigung der EVB-Werkstätten und des dortigen Zentralstellwerks. Info: www.heide-express.de

23. September, Erfurt: Tag der offenen Tür im Betriebshof Urbicher Kreuz der EVAG. Info: www.evag-erfurt.de

23./24. September, Berlin-Schöne-weide: Eisenbahnfest. Info: www.berlin-macht-dampf.com

24. September, Trossingen: Pendelfahrten mit historischen Zügen. Info: www.trossinger-eisenbahn.de

Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie nach Postleitzahlen sortiert alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise
sw € 105,-
4C € 130,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Selma Tegethoff,
Tel. 089/13 06 99 528, Fax -529
selma.tegethoff@verlagshaus.de

01454 Radeberg

elriwa

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlöbchen
A4 Abfahrt 84 · Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de · www.facebook.com/elriwa
Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

01728 Gaustritz

www.Beckert-Modellbau.de

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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

10318 Berlin

TILLIG-Clubhändler

Modellbahnbox
Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft

Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
Öffnungsz.: Di.-Do. 10-13 + 14-18 Uhr, Fr. 10-13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9-12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

EUROTRAIN

10585 Berlin

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!

Sie erhalten in 2017 auf fast* alle Modellbahnartikel

10%

beim Einkauf ab 50,- € und Barzahlung oder EC-Cash!

*außer Startsets, Hefte-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderserien MHI + I+S, Reparaturen
Wilmersdorfer Straße 157 · 10585 Berlin · 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz · Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00

10589 Berlin

Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de
Ihr
Auch Second-Hand! **freundliches EUROTRAIN-Fachgeschäft**
mit der ganz großen Auswahl
Mo., Mi., Do., Fr. 10.00-18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

10789 Berlin

Sammlungen
Einzelstücke
Raritäten

ANKAUF



MICHAS BAHNHOF

Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin
Tel 030 - 218 66 11
Fax 030 - 218 26 46
Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.de

10789 Berlin

modellbahnen & modellautos
Turberg
40 Jahre
Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00-20.00, Sa. 10.00-18.00 Uhr. Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2199900 · Fax 21 99 90 99 · www.turberg.de

Kleine Bahn-Börse

Verkäufe

Baugröße Z, N, TT

Achtung N-Bahner! Alles Wissenswerte in und um Spur N finden Sie im N-Bahn-Magazin. Hier wird die kleine Bahn ganz groß geschrieben. GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München. Kontakt: 089-130699-528, selma.tegethoff@verlagshaus.de

Gesuche

Baugröße Z, N, TT

Kaufe N-Spur Sammlungen zu fairen Preisen. A. Droß. Tel. 06106-9700, Fax 06106-16104, Mobil 0171-7922061 G

Suche umfangreiche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Sammlungen, Kleinserien Fulgure Fine-Art, Lemaco, gerne alles anbieten, seriöse Abwicklung zu fairen Prei-

sen, info@meiger-modellbahnparadies.de, Festnetz 02252/8387532, Mobil 0151/50664379 G

Verkäufe
Baugröße H0

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172/302456 G

Diverse Modelle Fleischmann, Roco, Liput (Wien), Lima, Trix in Original-Verpackung 2-Leiter-Gleichstrom, analog, nur probegelaufen. Liste gegen Rückumschlag. H.J. Pieper, Bahnhofstr 51, 38465 Brome. Kontakt: 05833-7338

Eisenbahnanlage Fleischmann H0, Eisenbahnanlage nicht bebaut 1,45 x 4,50 m, Fleischmann H0 ANALOG, 50 Loks, ca. 240 Wagen, kleine Autos, Häuser, Schienen, Weichen Vitrinen und vieles mehr an Zubehör. Nur kompl. zu verkaufen. Bilder können über WhatsApp gesendet werden. EURO VB 5.000,00 Telefon 02392 / 649674, PLZ: 58809, Kontakt: 01753426659, R. Korff@t-online.de

H0-Sammlung PIKO DDR: Komplettverkauf 35 Dampf und Dieselloks Personen und Güterwagen, Weichen, Schaltpulte, Signale, Schranken, Bäume, Häuser, Schienen, Weichen und vieles mehr. Mobil: 015733192812, PLZ: 19077, Kontakt: 03865/4080

Eisenbahnanlage 1,45x4,50m Fleischmann H0 Analog 50 Loks, 240 Wagen sehr viel Zubehör, nur kompl. zu verkaufen. Preis 5000,- EUR. Mobil: 0175/3426659, PLZ: 58809, Kontakt: 029392/649674

Gesuche

Baugröße H0

Ankauf von großen Sammlungen zum fairen Preis. Seriöse Abwicklung ist garantiert. winfried.weiland@web.de Tel. 0173-8384894 G

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, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de G

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten, seriöse Abwicklung zu fairen Preisen, info@meiger-modellbahnparadies.de, Festnetz 02252/8387532, Mobil 0151/50664379 G

Kaufe Modellbahn Märklin H0 u. I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsaufösungen. A. Droß, Tel. 06106-9700, Fax 06106-16104, Mobil 0171-7922061 G

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 o. 0160 96691647. E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de G

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung.

Anzeigenschluss für die Kleine-Bahn-Börse, Ausgabe 10/17 ist am 11. August 2017

12105 Berlin

Modellbahn Pietsch Prühßstr. 34 · 12105 Berlin-Mariendorf
 Telefon: 0307067777
 www.modellbahn-pietsch.de

Fleischmann – Auslaufmodelle zum Sonderpreis
 4320 DB Cargo Elektrolok BR 145 rot ~~statt 265,00~~ 169,99 EUR
 4383 DB Cargo Elektrolok BR 151 rot ~~statt 265,00~~ 149,99 EUR

Auslaufmodell-Liste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!!
 Z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

22393 Hamburg

Modellbahn-Center Hamburg
 Inh. Kurt Wagner

MODELLEISENBAHN UND AUTOS (An- und Verkauf, Neuware)
 Märklin · LGB · Trix · Wiking · Herpa · Schuco · Faller · Pola · Preiser
 Stadtbahnstr. 40 · 22393 Hamburg (Sasel)
 Telefon: Geschäft 0 40/6 01 57 28 · Fax 0 40/6 00 72 24
Geschäftszeit: Di. bis Fr. 11–18.00 Uhr und Sa. 10–13.00 Uhr

25355 Barmstedt

EUROTRAIN plus
 ...Ideen erster Klasse

märklin-SHOP
 Lenz O Lenz Spur 0 Vertragshändler

Modellbahnen Hartmann GbR · Reichenstraße 24 · 25355 BARMSTEDT
 T. 04123-6706 · mail: modellbahnen-hartmann@t-online.de
 www.modellbahnen-hartmann.de

28865 Lilienthal

haar
 MODELLBAHN-Spezialist

28865 Lilienthal b. Bremen
 Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
haar.lilienthal@vedes.de

Bei uns wird Fachberatung großgeschrieben!
 Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

Heiko Plangemann, Tel.: 05251-5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de G

Ich bin privater Sammler und kaufe Ihre Modelleisenbahn, auch bespielte Anlagen sowie Sammlungen. Barzahlung bei Abholung in D und A. Tel. 08066 884328 o. 0176 32436767. e-mail: frank.jonas@t-online.de

Suche Gützold Art. 53100 oder Rivarossi Art. 1340/5458 jeweils Modell der Säitv Drg. 98. o gut erhalten, PLZ: 45359, Kontakt: 0201/600842

Gesuche Große Spuren

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, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de G

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831/87683 G

Liebhaber sucht teure Märklin-Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen insbesondere an Bahnhöfen, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesbaden, Tel. 06223-49413, Fax 970415 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Ich bin privater Sammler und kaufe Ihre Modelleisenbahn, auch bespielte Anlagen sowie Sammlungen. Barzahlung bei Abholung in D und A. Tel. 08066 884328 o. 0176 32436767. e-mail: frank.jonas@t-online.de

Spur 1 - gesucht wird Märklin, KM1 rollendes und fahrendes Material auch den Schienenkran von KM1. Bewertung nach Schifffmann, nur ernst gemeinte Angebote mit Preis. PLZ:34497, Kontakt: 05631 2112, edda.weller@t-online.de

Gesuche Literatur, Film, Ton

Suche Eisenbahn + Bus Dias aus den Breichen Eisenbahn, Bus / Postbus, Straßen-

30159 Hannover

Train & Play
 Modelleisenbahnen · Modellautos · Modellflugzeuge

Breitestrasse 7 · Georgswall 12
 30159 Hannover
 Tel. (0511) 2712701
 Fax (0511) 9794430
 www.trainplay.de

Neuware, An- und Verkauf, Inzahlungnahme
Das führende Fachgeschäft auf über 600qm
Verkaufs- u. Ausstellungsfläche in der Region Hannover

30159 Hannover

Modellbahnsonderpostenmarkt
 Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellbahnzubehör und, und, ...
 Sonderposten, Auslaufmodelle, Einzelstücke, Restposten und, und, ...

MÄRKLIN 39101 TRIEBZUG SENATOR	399,95 €
PIKO 59932 BR 119 DR	59,95 €
PIKO 59553 BR 146.2 METRONOM	69,95 €
ROCO 73490 BR 182 TÜRKIS/BEIGE	99,95 €

Weitere Angebote unter www.trainplaysonderposten.de
 Train & Play KG, Osterstr. 60, 30159 Hannover, Tel. 0511/2712701,
 E-Mail: info@trainplaysonderposten.de

36167 Nüsttal

www.modellbahn-koster.de

Wir führen für Sie zu günstigen Preisen:
 Auhagen, Brawa, Busch, Fleischmann, Heki, Lenz, Liliput, Märklin, Noch, Piko, Preiser, Roco, Viessmann und vieles mehr.

MSK, Bergstr. 5, 36167 Nüsttal/Gotthards, Tel. 06684/1371
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr. Sa. 9.00-14.00 Uhr
www.modellbahn-shop-koster.hood.de

40217 Düsseldorf

Ab sofort haben wir 24 h für Sie geöffnet!

Der Online-Shop.
www.menzels-lokschuppen.de
 Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

bahn und hist. Nutzfahrzeuge. Gerne auch „Reste“, größere Mengen und komplette Sammlungsaufösungen. Angebote bitte an: ostbahn68@web.de

zahlung: Such & Find Mozartstr. 38 70180 Stuttgart, T. 0711/6071011 www.suchundfind-stuttgart.de G

Verkäufe Dies und Das

Verkaufe hochwertige Seilbahn Schau ins Land - Freiburg aus Brawa-N-/6560 originalgetreu, Preis 120,- EUR. Bar bezahlen bitte! Gleichstrom, bei Verwendung von Wechselstrom Lichtausgang. Trafo Gleichrichter vorschalten. Brawa 2185, PLZ:24539, Kontakt: 04321/851580

Verschiedenes

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 qm, 4 Zi., 2 Pers, 2012 neu hergerichtet, ebenerdig, keine Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6-31.8 € 40,-, sonst € 30,-Hausprospekt anfordern. Haag, 04931-13399.

11. Wiking N Katalog Mod. 1:160, 2243 Fahrzeuge, 821 Bilder, 242 Seiten mit Sammlerpreise 20.- incl. Versand.NEU! Verkehrsmodelle 1:200 Metall. Vorkasse, keine Schecks, Horst Fechner, Bornhagenweg 23, 12309 Berlin, privat.

Vermiete 2 Ferienwohnungen für 6 Pers. u. 4 Personen im Erzgebirge. Es befindet sich die Pressnitztalbahn in der Nähe 5 km u. d. Fichtelbergbahn 10 km. E-Mail: inge.braeuer@t-online.de, Tel. 037343-7056 oder 21510 G

Gesuche Dies und Das

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, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de G

Modelleisenbahnen aller Spurgrößen, jeden Alters, aller Hersteller kauft gegen Bar-

Klein, aber oho!
 Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!
 Infos: selma.tegethoff@verlagshaus.de,
 Tel.: 089-130699-528

40723 Hilden

www.modellbahn-kramm.com
 40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, 📠 02103-55820, ✉ kramm.hilden@t-online.de

 Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen
 Preiswerter und sicherer Versand – weltweit
Seit 34 Jahren für Sie am Zug



40822 Mettmann

Spiel+Bahn Poststr. 1, 40822 Mettmann
 Spielwaren+Modellbahnen Telefon 02104-27154
 Mo-Fr 10-18, Sa 10-15 Uhr
 Besuchen Sie die grosse HO-Modellbahnanlage der Modellbahn-Freunde-Mettmann in unserem Haus.
 Geöffnet jeden Samstag von 10 - 15 Uhr. Behinderten Parkplätze vor der Tür.
 Danach besuchen Sie mit Ihrer Familie den Neanderthaler im Museum und den urzeitlichen Tierpark.
Angebote unter: www.spiel-und-bahn.de
Wir reparieren und digitalisieren!


42289 Wuppertal

Riesig!  **Modellbahn Apitz**

 Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!
 ■ 450 qm Ladenlokal
 ■ 70 Hersteller
 ■ 40 Jahre Erfahrung!
 ■ An- & Verkauf
 ■ Reparatur & Digitalisierung
 Neuheiten-Vorbestellpreise bei uns!
 Heckinghauser Str. 218
 42289 Wuppertal
 Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

44135 Dortmund

NEU in der Dortmunder Innenstadt:
300 m² HO · 12.000 ausgestellte Produkte
 Di - Fr 10.00 bis 18.30 Uhr
 Sa 10.00 bis 16.00 Uhr

 Top Beratung vor Ort oder Online
 Modellbahn Union · Schliepstraße 4 · 44135 Dortmund · www.modellbahnunion.com

44809 Bochum

MODELLBAHN RASCHKA 

 Alles für Ihre Modelleisenbahn:
 - Große Auswahl - Kleine Preise
 - Ersatzteil- & Bestellservice
 - Reparaturen & Digital-Umbauten
 - An- und Verkauf von Neu- und Gebrauchtwagen
märklin
 Jahreswagen schon bestellt?
 Rainer Raschka Dorstener Str. 215-217 44809 Bochum Telefon 02 34 / 52 05 05
www.modellbahn-raschka.de info@modellbahn-raschka.de

45127 Essen

Modellbahn West
 Modelleisenbahnen
märklin Store
 VERSAND + REPARATUR
www.modellbahn-west.de

ESSEN Limbecker Platz 1 0201.74758544	STUTTGART Löffelstr. 22 0711.75864339
GELSENKIRCHEN Am Bugapark 1c 0209.5083660	METZINGEN Stuttgarter Str. 5 07123.307 77 60
ESSEN Zölestinstr. 1 0201.467062	



Historische Bilddokumente gesucht!
 Für begeisternde Bildbände suchen wir Original-Bildmaterial vor 1960. Wie wir damals waren – was uns heute verblüfft: heiß geliebte Dinge, unsere Arbeit, auf Reisen, Feste, Hobbys, Alltagsleben in Deutschland und all seinen Regionen. Von der Froschperspektive bis zu Luftbildern. Wenden Sie sich an den Bruckmann-Verlag:
joachim.hellmuth@bruckmann.de, Tel. +49 (0) 89.13 06 99 685

Private Kleinanzeigen kostenlos online aufgeben unter
www.eisenbahnwelt.de/kleinanzeigen

45145 Essen

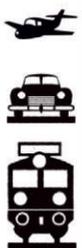
MODELLBAHN – ECKE
 Seit 1979 Ihr Eurotrain - Fachgeschäft in Essen **EUROTRAIN**
 Wir bieten Ihnen auf 450 m² eine Riesenauswahl an Modellbahnen mit großem Zubehörmarkt und stehen Ihnen gerne mit Rat & Tat zur Seite.
Besuchen Sie auch unseren Online-Shop mit vielen Sonderangeboten.
 Modellbahn-Ecke, Inh. U. Aschmann - Kölner Straße 48-50 - 45145 Essen
 Tel.: 0201/706133 – Fax: 0201/701454
www.modellbahn-ecke.de

45475 Mülheim

Modelleisenbahnen ter Meer
 SIE starten NEU ins Modellbahnzeitalter..? dann nix wie zu uns, WIR bieten noch ECHTEN SERVICE und vieles mehr!!!
 Neuware aller bekannten Hersteller-Modellbahnreparaturen+Umbau
 Mellinghofer Str. 269 - 45475 Mülheim an der Ruhr
 Telefon 0208 - 99 56 79
 Öffnungszeiten :Mo,Di,Do,Fr, 10.00-13.00+15.00-18.30 Uhr
 Mi+Sa: 09.00-13.00 Uhr Email : info@ter-meer.com

50931 Köln

feine Bahnen, Modellbau & Autos

MODELLPARADIES
 Köln Aachener Str. 222 www.modellparadies24.de
 Frankfurt Karlstr. 12
 069-25 62 88 55


52062 Aachen

Hünerbein

 Markt 9-15
 52062 Aachen
 Tel. 0241-3 39 21
 Fax 0241-2 80 13
750 m² Erlebniswelt Modellbau in Aachen
 Modell Center Aachen
www.huenerbein.de info@huenerbein.de

57537 Wissen

SW Schmidt ~~Roco~~ Fachgeschäft • Modellbahnen • Modellautos und mehr!

45000 Artikel • 90 Hersteller
 Schauen Sie unter www.schmidt-wissen.de was "läuft" oder fordern Sie kostenlos unsere neuen Informationen an.
 W. Schmidt GmbH, Am Biesem 15, 57537 Wissen • Tel. 02742/93050 oder -16 • Fax 02742/3070
 E-Mail: info@schmidt-wissen.de • Schmidt im Netz: www.schmidt-wissen.de

58135 Hagen

seit 1977 **Lokschuppen Hagen-Haspe** seit 1977
Exclusive Modelleisenbahnen
Und mehr ... vieles mehr
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos!
Tel.: 02331-404453 • D-58135 Hagen, Vogelsanger Str. 40

58675 Hemer

Stellwerk Kalthof 
 Stellwerk Kalthof Inh. J. Kaiser e.K. Märklin - Trix - Faller - Brawa
 58675 Hemer Fleischmann - Vollmer - Roco
 Geitbecke 7 PIKO - Noch - Busch - Brekina
 Tel. 02372/55920-35 Fax 02372/55920-38 Wiking - Herpa - RM - Viessmann
nur € 279,- **märklin 39225**
 Güterzug-Elok BR 194 DB mfx+ und Sound
 Sonderpreis zu unserem 20-jährigen Jubiläum
 Internet: www.stellwerk-kalthof.de E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de

66953 Pirmasens

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche....
 Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**,
 Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm,
 Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen
 für verschiedene Metalle, Chemikalien,
Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ausführender und informativer **Katalog** gegen € 5,- Schein oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
 www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

67071 Ludwigshafen

www.werst.de
Spielwaren Werst
 Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
 für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
Riesige Auswahl - Günstige Preise

Schillerstrasse 3
 67071 Ludwigshafen
 Stadtteil Oggersheim

Telefon: (0621) 68 24 74
 Telefax: (0621) 68 46 15
 E-Mail: werst@werst.de

70176 Stuttgart

Stuttgarter Eisenbahn Paradies

Inh. G. Heck,
 Senefelder Straße 71B
 70176 Stuttgart,
 Fon: 0711-615 93 03
 info@stuttgarter-eisenbahn-paradies.de
 www.stuttgarter-eisenbahn-paradies.de

Wir sind umgezogen!

Ladengeschäft ist offen:
 Mo, Di, Do, Fr 10-13.30 Uhr
 und 14.30-18.30 Uhr
 Mi 10-13.30, Sa 10-13.30 Uhr

Wir bieten Ihnen ca. 1150 Blu-Ray's, DVD's, CD's, CD-ROM's und ca. 3350 Bücher von über 800 Verlagen im Ladengeschäft und im Ebay-Shop „eisenbahnparadies“ an. Außerdem auch noch Modellbahn (Rollmaterial = Tfx. u. Wagen) aus zweiter Hand.

Der Buch- und Video-Gigant im Schwabenland!

71711 Murr

PATERNOSTER

Vitrine
 Schattenbahnhof
 Individuell
 (Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm)

Platz sparend
 alle Züge sofort verfügbar

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
 Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
 Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
 www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

72622 Nürtingen

RITTER
 RESTAURATIONEN
 REPLIKA
 ERSATZTEILDienst

Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
 Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
 www.ritter-restaurationen.de
 info@ritter-restaurationen.de

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935-1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

81477 München

bw bahn Ihr großer Märklin- und Trix-Händler in München

Öffnungszeiten: Montag – Freitag: 9.30 – 20 Uhr
 Samstag: 9.30 – 18 Uhr

Rohrauerstraße 70, 81477 München
 Tel: 089 / 51 46 98 14

Besuchen Sie auch unseren Onlineshop www.bwbahn.de

A-1060 Wien

memoba
 Inh. Oliver Veith
 Aegidigasse 5
 A-1060 Wien

LS 47060 ÖBB 2teiliges Set Liegewagen
 LS 47061 ÖBB 2teiliges Set Liegewagen
 á € 129,95

Tel. und Fax: (0043) 1/596 46 80 • Internet: www.memoba.at • E-Mail: office@memoba.at
 Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 10.00 bis 18.30 • Samstag 9.00 bis 12.00

A-5020 Salzburg

MÄRKLIN
 Oma's und Opa's Spielzeugladen
Österreichs größtes Märklingsgeschäft
 A-5020 Salzburg, Auerspergstraße 55, Tel.: 0662-876045, Fax: 875238
 omas-opas.spielzeugladen@aon.at
 Unsere Öffnungszeiten: Mo. – Sa. 9.00 – 12 Uhr u. Mo. – Fr. 14.30 – 18.00 Uhr.

Wir führen von **MÄRKLIN**:
 alt und neu, Spur H0, I und Z, Primex, Hobby, Alpha, Digital, Exklusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Tillig, Pilz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Faller, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

A-6020 Innsbruck

HEISS
MODELLBAHN-QUALITÄT

ROCO 73392 E-Lok 1043 003, ÖBB
 HOe Diesel 2095 mit Schnittstelle, ÖBB

EUR 149,99
 EUR 249,99

direkt im Zentrum

A-6020 Innsbruck • Museumstraße 6 • Telefon: +43-512-585056
 Fax: +43-512-574421 • info@heiss.co.at • www.heiss.co.at

A-6020 Innsbruck

RAINER
WÖCHENTLICHE BESTPREISE!
www.modellbahn.at
 Innsbruck • Amraserstraße 73 • +43 512 393397

CH-4123 Allschwil

Revalda AG
 Modelleisenbahnen Model Railways

GESCHÄFTSVERKAUF

Wir verkaufen unser kleines Unternehmen mit den Produktionsmitteln in EU und allen dazugehörigen kommerziellen Zubehörteilen in CH.

Interessenten wollen sich bitte bei uns melden.
Revalda AG
 Postfach 726
 CH 4123 Allschwil
 (Basel/Schweiz)

CH-8001 Zürich

Züri-Tech

Modelleisenbahnen
 Stampfenbachstr. 14
 CH-8001 Zürich
 Telefon +41 44 253 23 50
 Telefax +41 44 253 23 51
 info@zueri-tech.ch
 www.zueri-tech.ch

Das Eisenbahn-Fachgeschäft im Herzen von Zürich
 Montag bis Freitag 9.00-12.30 und 13.30-18.30, Samstag 9.00-16.00

Anzeigenschluss für die
 Kleine-Bahn-Börse,
 Ausgabe 10/17
 ist am 11. August 2017

Weitere Termine

Ausgabe	Erscheinungs-termin	Anzeigen-schluss
11/17	12.10.2017	12.09.2017
12/17	09.11.2017	13.10.2017
01/18	07.12.2017	13.11.2017

Bahnreisen

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen** werden Veranstaltungsfahrten von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstalter veröffentlicht. Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr. Wir empfehlen Ihnen, sich vor Besuch beim Veranstalter rückzuversichern.

Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt: Selma Tegethoff, Tel. 089/13 06 99 528, Fax 089/13 06 99 529, E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

01. bis 06. Oktober 2017 Sächsischer Schmalspurzauber rund um Dresden

Endlich ist die Weißeritztalbahn komplett wiedereröffnet. Im Dampf-Sonderzug erleben Sie diese atemberaubende Schmalspurbahn ebenso wie die romantische Lönitzgrundbahn. Sonderfahrt außerdem mit von E 77 gezogener Sonderzug. Bahnerlebnisse pur.

14. bis 17. September 2017 und 05. bis 08. Oktober 2017 Bahn-Naturferien in der Lötschbergregion/Berner Oberland

Natur, Eisenbahn- und Kultur erleben in der Bilderbuchlandschaft am Lötschberg in der Schweiz. Die herrliche Bahnstrecke der BLS wird erwandert, Alphorn gespielt und Masken geschnitzt.

19. bis 23. September und 10. bis 14. Oktober 2017 Mythos Gotthard und Tessin

Bahn- und Naturerlebnisreise zum Mythos Gotthard und ins Tessin. Besuch der geheimen Festung Sasso Gottardo am Gotthard, Fahrt im Gotthard Panorama Express, Esel-Trekking und Salami binden.

Infos, Buchung, Katalog: Bahnreisen Sutter, Sickingerstr. 24, 79856 Hinterzarten. Tel. 07652/917581, e-mail: info@bahnreisen-sutter.de oder Internet: www.bahnen.info

22. bis 27. September 2017 Faszinierendes Berner Oberland

Sie unternehmen vom Standort-

hotel in Interlaken Ausflüge zum Briener Rothorn, zum Schilthorn, zum Jungfrauoch, sowie auf den Pilatus, wo Sie auch zum Abschluss der Reise übernachten.

27. bis 30. November 2017 Helgoländer Winterzauber

Bei dieser Gruppenreise ab Hannover und Cuxhaven besuchen Sie u.a. den Kindergarten der Robbenbabys auf der Düne und erleben eine historische Inselführung. Aufenthalt im **** Hotel Helgoländer Classic, direkt an der Kurpromenade gelegen.

Info, Buchung, Katalog: DERPART Reisebüro Am Alten Tore 4, 38300 Wolfenbüttel, Tel. 05331 98710 ZNL der DERPART-Reisevertrieb GmbH, Frankfurt/M. E-Mail: schimanski@derpart.com www.derpart.com/wolfenbuettel

23. und 24. September 2017, 9 bis 19 Uhr, Staßfurt, 3. Eisenbahnfest 2017

Pendelfahrten Bahnhof – Vereinsgelände, Ausstellung von Eisenbahnfahrzeugen und Drehscheibenvorführungen, fahren eines Fotogüterzuges, Führerstandsmitfahrten, Modellbahn- und Souvenirverkauf u.v.m., evtl. Gastlok

Info: www.efsft.de

Anzeigenschluss für die
Kleine-Bahn-Börse,
Ausgabe 10/17
ist am 11. August 2017

12. August 2017 nach Rostock
Cottbus-Vetschau-Lübbenau-Lübben-Königs Wusterhausen, Bln-Lichtenbg, Bln-Gesundbr, Bln-Spandau, Schiffbegleitfahrt Hanse Sail, 18 201

9. September 2017 nach Hamburg
Cottbus, Eisenhüttenstadt, Frankfurt (O), Bln Ostbf, Bln Hbf, Spandau, Paradebegleitfahrten, 243 559-2

7. Oktober 2017 nach Breslau
Cottbus, Spremberg, Weißwasser, Horka, Görlitz, 03 2155-4

28. Oktober nach Löbau/Zittau
Cottbus, Spremberg, Weißwasser, Horka, Görlitz, Schmalspurbahn, 35 1019-5

Info/Buchung: Lausitzer Dampflokomotiv Club e.V., Fon: 0355 3817645, ldcev@web.de, www.ldcev.de

**10. September 2017
Bahnhofsfest Öchsle**
Tag des offenen Lokschuppens Ochsenhausen. Zweizugbetrieb mit 99 633 und 99 788, Fahrzeugparade

mit 99 788, 99 633 und 99 651, Oldtimer-Ausstellung, Draisinenfahrten, 5“-Eisenbahn, Bewirtung und Rahmenprogramm.

Infos: www.oechsle-bahn.de

14. bis 17. September 2017 Eisenbahn Jubiläum am Genfer See

125 Jahre alt wird die Zahnradbahn von Montreux auf den Rochers-de-Naye. Seien Sie bei der Jubiläumsfeier dabei. Wir besichtigen die Werkstätte der MOB, erleben Sonderfahrten auf einer Museumsbahn und fahren im historischen Triebwagen der BLS durch die Schweiz.

23. September bis 05. Oktober 2017 Waldbahnabenteuer Rumänien

Erleben Sie einige besondere Wald- und Schnalspurbahnen im Norden Rumäniens: Wassertalbahn, Waldbahn Moldovita, Banater Semmeringbahn und weitere Nostalgiezüge. Besuch von Sibiu, Kronstadt, Maramursch, Temeswar.

Märkte, Börsen & Auktionen

Datum	Uhrzeit	Veranstaltungsort	Veranstalter	Telefon	Angebote*	Sonstiges
19.08.17	10.00–17.00 h	87645 Schwangau, Schloßbrauhaus, Gipsmühlenweg 5	STAR-Märkte-Team	0163/6801940	S,E,A	www.star-märkte-team.de
09.09.17	10.00–16.00 h	72160 Horb, Eisenbahn-Erlebniswelt, Isenburger Str. 16	FzS e.V./SVG	0711/8878140	S,E,A	www.eisenbahn-erlebniswelt.de
9./10.09.	10.00–17.00 h	93142 Maxhütte-Haidhof, Geflügelhalle, Ambergerstr.4	Eisenbahnfreunde Regensburg	0941/46105405	E,A	2. Ponholzer Modellbahntage
10.09.17	11.00–15.30 h	76646 Bruchsal, Bürgerzentrum, SEAS	Dr. Rolf Theurer	0711/5590044	S,E,A,B,P	Internationale Aussteller
30.09.17	11.00–16.00 h	68259 Mannheim-Freudenh., Kulturh., Spessartstr. 24-28	J. Sauerbrey	06203/3130	S,E,A,B	www.eisenbahnbörse-ladenburg.de
30.09.17	13.00–17.00 h	74080 Heilbronn-Böckingen, Bürgerhaus, Kirchsteige 5	Bauder-Spielzeugmärkte	06268/719	S,E,A	Fax: 06268/6231
08.10.17	10.00–16.00 h	64579 Gernsheim, Stadthalle, Georg Schäfer Platz	MEC Gernsheim e.V.	06158/7476510	E,A	www.mec-gernsheim.de
21.10.17	13.00–17.00 h	69214 Eppelheim, Rudolf-Wild-Halle	Bauder-Spielzeugmärkte	06268/719	S,E,A	Fax: 06268/6231
29.10.17	11.00–15.30 h	70372 Kursaal Bad Cannstatt	Dr. Rolf Theurer	0711/5590044	E,B,P	Internationale Aussteller
19.11.17	10.00–16.00 h	35066 Frankenberg/E-Ederberglandhalle-, Teichweg 6	Eisenbahnfreunde Kirchgörs	09102/9993808	S,E,A	Fax: 09102/999051
09.12.17	09.00–16.00 h	88212 Ravensburg Oberschwabenhalle	Eisenbahnr. Ravensburg-Weingarten e.V.	0751/42485	S,E,A	www.eisenbahnfreunde-rv.de

Preis pro Zeile € 35,- zzgl. MwSt. (nicht rabatt- und provisionsfähig)

Alle Angaben ohne Gewähr. Bitte vor Besuch beim Veranstalter rückversichern.

* Angebot: S=Spielzeug, E=Eisenbahn, A=Auto, P=Puppen, B=Blechspielzeug

Buch & Film

DB-Dieselloks der 1950er-Jahre – Konrad Koschinski, Horst J. Obermayer/Andreas Kabelitz – 238 S., 400 Abb. – 19,80 Euro – VGB, Fürstenfeldbruck/Klartext Verlag, Essen – ISBN 978-3-8375-1779-8

Es war eine gute Idee des *Eisenbahn Journal*, ihre zwischen 2005 und 2014 erschienenen Sonderausgaben über die Baureihen V 200, V 100 und V 60 zu aktualisieren, um Texte zur V 80 (Die Wegbereiterin) und zur V 65 (Die Baukastenlok von MaK) anzureichern und als Sammelband anzubieten. Der Text der zwischen 60 und 80 Seiten langen Vorlagen zu V 60, V 100 und V 200 wurde einheitlich neu gesetzt, das Seitenlayout hingegen beibehalten. Wenngleich die Bilder – nach Möglichkeit in Farbe – bei den Sonder-Journalen einen größeren Stellenwert besaßen als bei klassischen Baureihen-Büchern, enthalten auch die Texte bemerkenswert viele Informationen zu Vor- und Baugeschichte, Technik, Betriebsgeschichte und Zweit- und Drittverwertung. Ein Plus sind die auf den Stand von 2016 gebrachten Fahrzeug-Statistiken. Im Gegensatz zu Reprints anderer Verlage besitzen die Farb- und Schwarzweiß-Fotos dieselbe Brillanz wie die Druckvorlagen der Ausgaben ab 2005, sodass die von einem großen Kreis namhafter Fotografen und Sammler historischer Bilder zusammengetragenen Aufnahmen gut zur Geltung kommen. *rs*

Abschied von der Schiene 2006–2016 – Wolfgang Fiegenbaum – 159 S., 179 Farb-Abb. – 29,90 Euro – Transpress Verlag, Stuttgart – 978-3-613-71539-4

Der große Kahl-schlag ist überstanden. Diese zweifellos gute Erkenntnis entnimmt man der Lektüre des neuesten Bandes der Reihe „Abschied von der Schiene“. Im inzwischen achten Teil dieser Reihe werden 30 Strecken porträtiert, die in den vergangenen Jahren den Personenverkehr verloren haben. Dass die Zahl der Stilllegungen deutlich abnimmt, zeigt sich daran, dass ein bemerkenswert langer Zeitraum von zehn Jahren gewählt werden musste, um überhaupt eine „kritische Masse“ an stillgelegten Strecken abdecken zu können, die einen neuen



Kurioses Online-Museum

Bahnpostkarten-Sammlung



Jürgen Albrecht

Günther Hunger bei der Eröffnung seiner Fotoausstellung, die noch bis Anfang September in der Stadthalle in Oschatz zu sehen ist. Hunger war über viele Jahre Fotograf bei der LVZ

Ein virtuelles Eisenbahn-Postkartenmuseum hat der Oschatzer Günther Hunger aufgebaut. Auf der Webseite www.eisenbahn-postkarten-museum.de zeigt er zahlreiche Postkartenmotive aus Deutschland und dem Rest der Welt. Unterteilt ist der Postkartenbestand in

mehrere Kategorien wie zum Beispiel Lokomotiven, Bahnhöfe, Brücken oder Tunnel. Wer ein bisschen stöbert, entdeckt manch interessante historische Aufnahme, schöne Motive oder auch Kurioses. Der Bildbestand wird regelmäßig gepflegt und stets erweitert. *ja/fd*

Band rechtfertigte. S-Bahn, Kleinbahn, Nebenbahn und elektrifizierte, zweigleisige Hauptbahn – die Bandbreite der porträtierten Linien ist groß. Auffällig: Bis auf zwei Strecken liegen sie alle in ostdeutschen Bundesländern. Erfrischend knapp fassen die Texte die Historie der jeweiligen Strecke zusammen. Ergänzt werden die Porträts durch Bilder aus den letzten Betriebsjahren. Beim losen Durchblättern fällt eine hohe Zahl an Aufnahmen mit Triebwagen bzw. -zügen ins Auge.

Die Abfolge der Kapitel wurde nach den offiziellen vierstelligen Streckennummern der DB AG sortiert, was dem Leser nur wenig Orientierung bieten dürfte, denn eine großformatige Übersichtskarte, die die Lage der behandelten Linien im deutschen Bahnnetz verdeutlicht, sucht man vergebens. Den Hauptteil von etwa 120 Seiten ergänzen Kapitel mit den flankierenden Themengebieten Streckenverkürzungen, Neutrassierungen, Verbindungskurven, Umleitungen und Sonderverkehre. Das Kapitel „Strecken im Wartestand“ thematisiert zudem Linien, die im Berichtszeitraum stillgelegt waren, für die jedoch eine Reaktivierung im Personenverkehr angedacht ist. Das angehängte Register listet nochmal alle bislang in dieser Reihe porträtierten Strecken auf und dürfte deshalb vor allem Besitzer der anderen sieben Teile erfreuen. Negativ

dürfte diesen Sammlern auffallen, dass das Format der vorherigen Bücher beim neuen Band nicht beibehalten wurde, was den sonst positive Eindruck dieses Buches etwas trübt. *fd*

Die DR in den 80er-Jahren, Das letzte Jahrzehnt der Deutschen Reichsbahn – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 19,80 Euro – EK-Verlag, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg

Ein Jahrzehnt der DR im massiven Wandel auf 58 Minuten zu reduzieren, ist eine bemerkenswerte Aufgabe. Die Auswahl an Szenen überzeugt allerdings: In einem großen Bogen offizieller DR-Filme über professionelle bis hin zu Szenen von Hobbyfilmern wird die Reichsbahn in vielen Facetten erlebbar: Letzte Dampfeinsätze auf Haupt- und Nebenbahnen, Altbaueloks und moderne Züge, die S-Bahn Berlin wie auch die Schmalspurbahnen der DDR sind ebenso vertreten wie die Schienenfahrzeug-Industrie der DDR oder die DR-Dampfnostalgie in Westberlin. Szenen der Sonderzüge nach dem Mauerfall oder des ersten Ford-Logistik-Zuges runden den Film ab. Etwas zu oft wird der Begriff „Mangelwirtschaft“ strapaziert. Ebenso erweckt die DVD den Eindruck, in der DDR habe es zu Beginn der 1980er-Jahre flächendeckend Dampfbetrieb gegeben, was so nicht stimmt. *mkl*

Unterwegs in Hannover, 125 Jahre ÜSTRA – Michael Narten/Achim Uhlentut – 576 S., 1.700 Abb. – 49,99 Euro – Üstra AG/Verlag Leuenhagen und Paris, Hannover – ISBN 978-3-945497-04-3



Zu ihrem 125-jährigen Jubiläum haben die hannoverschen Verkehrsbetriebe ein recht schwergewichtiges Werk herausgegeben. Darin zeigen die beiden Autoren ihre Sicht auf 125 Jahre Straßen- und Stadtbahn in Hannover. Neben zahlreichen Bildern aus den Archiven der beiden Kenner der Unternehmens- und Stadtgeschichte konnten die Autoren nach intensiver Auswertung des Üstra-Archivs viele bisher unbekannte Bilddokumente aufspüren.

Nach Gruß- und Vorwort sowie einem Einleitungskapitel folgen acht Kapitel zu einzelnen zeitlichen Abschnitten aus der Epoche der Pferdebahn-Linien über den Beginn des elektrischen Straßenbahnbetriebs, der Ausweitung des Streckennetzes, der Nutzung der Strecken auch im Straßenbahngüterverkehr, Kriegszeiten, Wiederaufbau und Wirtschaftswunder, Konzept und Bau des heutigen U-Bahn-/Stadtbahn-Systems bis hin zu den aktuellen Fahrzeugen und Netzausbauten.

Jedes Kapitel beginnt mit einem Zeitstrahl und wesentlichen Meilensteinen; am Ende findet sich immer eine Karte mit dem seinerzeit aktuellen Streckennetz. Im Anhang sind zahlreiche Grafiken, Statistiken und Bilder aus den verschiedenen Unternehmensbereichen zusammengefasst. Anstatt langer Textpassagen enthalten die Kapitel zahlreiche Bilder mit ausführlichen Bildtexten. Gerade die Vielzahl der älteren Bilder und Abdrücke von Ansichtskarten oder alten Dokumenten ist eine Fundgrube für jeden an der Bahn und der Stadtgeschichte Hannovers Interessierten, da diese vor allem auch die Entwicklung des städtischen Umfelds dokumentieren.

Auch Blicke hinter die Kulissen werden geboten – beispielsweise in Betriebshöfe. Selbst kritische Themen werden nicht ausgespart. Insofern haben die beiden Autoren ein wirklich gelungenes Buchkonzept vorgelegt. Die hervorragende Druckqualität, die Aufmachung des Buches und die ansprechende grafische Gestaltung runden diese Empfehlung ab. *jhö*



■ 2m/G-Schaustück in kleiner Grünanlage

„Gartenstadt“ am Schloss



In der Schlosstraße in Wermsdorf, gelegen zwischen Altem Schloss und dem Jagdschloss Hubertusburg, befindet sich die Gartenbahn der Familie Scholz. Wer wenig Platz neben dem Haus hat, kann das hier Gezeigte als Anregung nutzen

Wermsdorf, ein kleiner Ort zwischen Leipzig und Dresden, ist bekannt durch die Hubertusburg, den Wermsdorfer Wald und die vielen Seen rund um die Gemeinde. Auch die Döllnitzbahn möchte spätestens im Jahr 2020 diesen Ort wieder erreichen und arbeitet bereits an der Planung zur Streckenerweiterung ab Glossen. Wer schon jetzt etwas Bahnatmosphäre in Wermsdorf schnuppern möchte, sollte seinen Spaziergang an einem der Fahrtage unserer kleinen Gartenbahn in die Schlosstraße lenken.

Durch 60 Quadratmeter Grün

Die landschaftlich geprägte Gartenbahn-Anlage befindet sich im Vorgarten unseres Hauses. Auf einer Fläche von zwölf mal fünf Metern können bis zu drei Züge gleichzeitig verkehren. Dafür wurden 75 Meter Gleis, fünf Weichen und zwei dop-

pelte Kreuzungsweichen verlegt. Die Züge verkehren auf zwei miteinander verbundenen Kreisstrecken. Für den Gleisunterbau wurde die Erde einen Spaten tief ausgehoben, Mineralgemisch eingebracht und dieses mit feinem Splitt abgezogen.

» **Das wuchernde Grün einer Gartenbahn erfordert immer wieder gärtnerische Arbeitseinsätze**

Im Graben unter den Gleisen wurden Leerrohre für spätere Verkabelungen verlegt. Auf dem Splitt wurde das Gleisbett mittels Styrodur nachgebildet, mit Fliesenkleber eingestrichen und mit feinem Schotter bestreut. Die Gleisstücke wurden nur über die handelsüblichen Steckverbinder verbunden, was sich mit der Zeit als nicht ausrei-

chend kontaktsicher erwies. Die Steckverbinder werden deshalb nach und nach durch Schraubverbinder ersetzt.

Mix aus Analog und Digital

Der Betrieb der Fahrzeuge erfolgt digital mit Fahrpulten der Firma Lenz. Weichen und anderes Zubehör werden analog geschaltet. Die Beleuchtung der Gebäude und der Straßenlampen erfolgt noch mit 16-Volt-Glühlämpchen. Die Gebäude entstanden überwiegend im Eigenbau. Für die Wände wurden Wedi-Platten (beschichtete Styrodurplatten) verwendet und die Dächer mit aus Dachpappe ausgeschnittenen Schindeln gedeckt. Die Brücke über den kleinen Teich, die Tunnelportale und der große Felsen wurden selbst gemauert. Begrünt wurde die Anlage mit Buchsbäumchen, Muschelzypressen, Sternmoosen und kleinen Koniferen, die aber wie alle Grünpflanzen einen regelmäßigen

Die Sicht aus dem Wohnhausfenster des Obergeschosses verdeutlicht das Ausmaß der 2m/G-Anlage mit dem Besitzer Matthias Scholz mittendrin. Anhand dieser Vogelperspektive kann man den Gleisverlauf gut nachvollziehen, sodass ein Gleisplan entbehrlich wird. Im Hintergrund thront Schloss Hubertusburg als natürliche Kulisse und Wermisdorfer Touristenmagnet

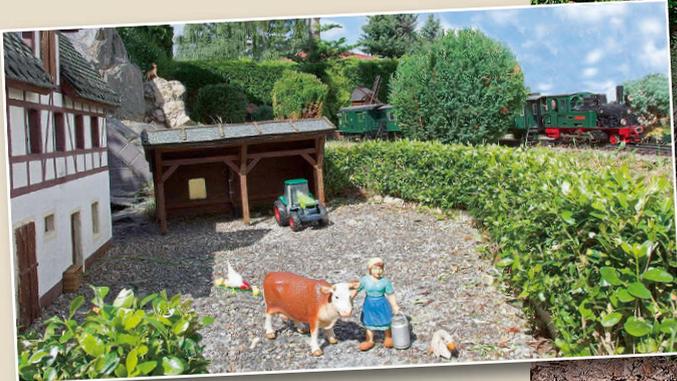
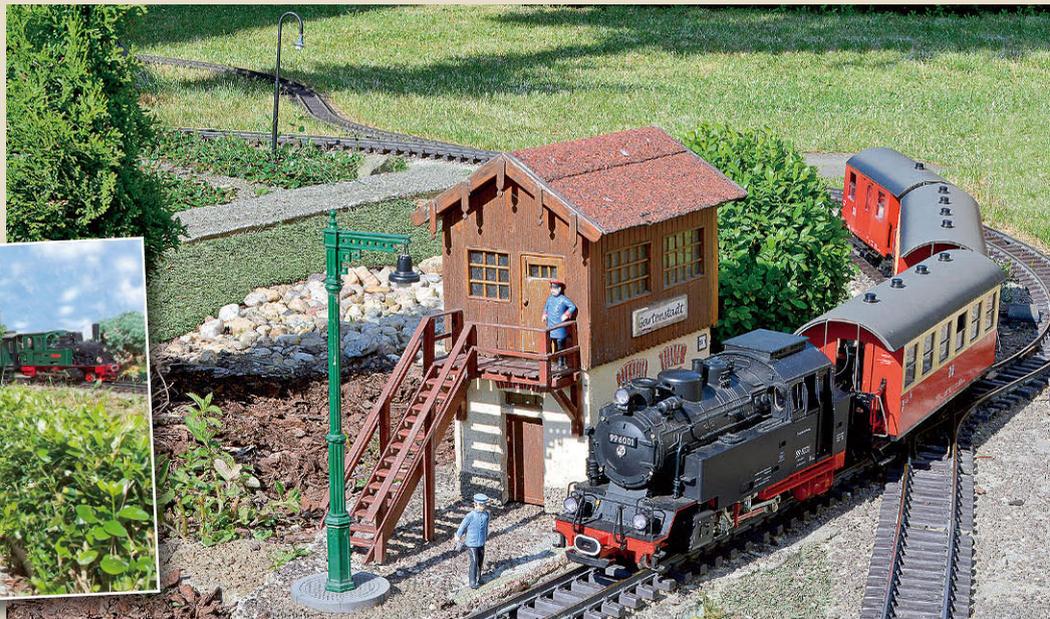


Jürgen Albrecht (6)



„Gartenstadt“ prangt als Bahnhofsschild am selbst gebauten Empfangsgebäude. Die Gleisanlagen ermöglichen ein Überholen oder Kreuzen der digital gesteuerten Züge

Die Einfahrt in den Bahnhof Gartenstadt wird vorbildgerecht von einem Stellwerk überwacht



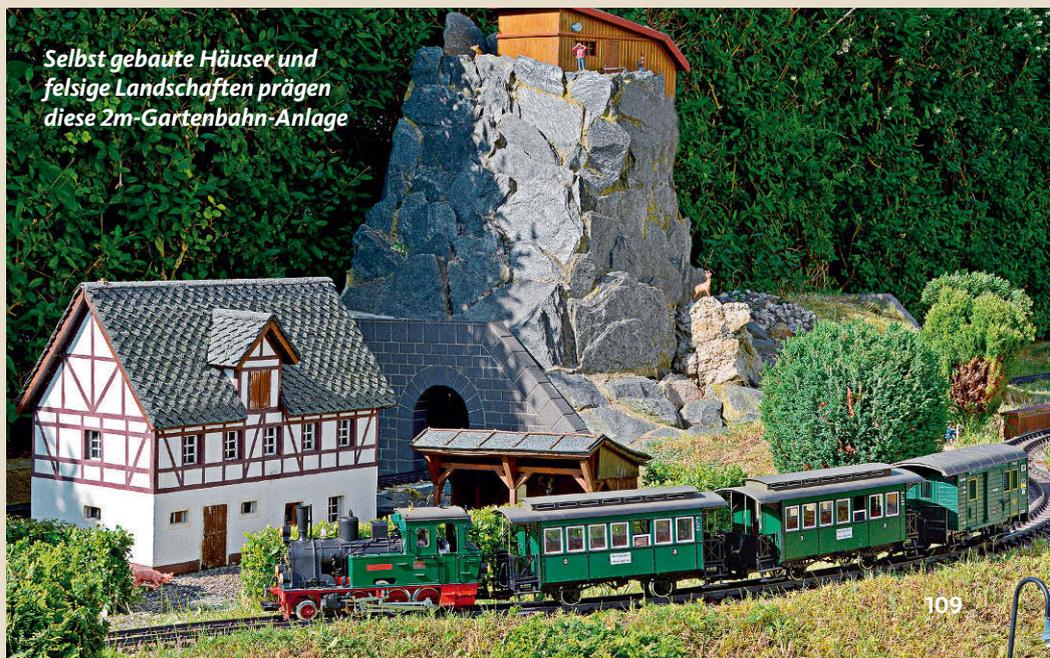
Auch ländliches Flair wird auf dieser Gartenbahn-Anlage erlebbar, umrahmt vom Gleisverlauf

Zuschnitt verlangen. Wie bei jeder Outdooranlage erfordert die Pflege der Gartenbahn-Flora auch hier regelmäßige und umfassende Arbeitseinsätze. Wenig Pflege hingegen brauchen die mit Kunstrassen begrünten Bereiche der Anlage.

Das eingesetzte Rollmaterial stammt fast ausschließlich von LGB. Bei der Auswahl der Fahrzeuge haben wir uns jedoch nicht an einer bestimmten Schmalspurbahn orientiert. Nachgebildet wird der Betrieb auf Schmalspurbahnen, wie sie zwischen der Insel Rügen und dem Erzgebirge zu finden sind. In Betrieb für Schaulustige ist unsere kleine Gartenbahn immer zur jährlich im Mai durchgeführten Schössernacht und gern auch auf Anfrage.

Matthias Scholz

Selbst gebaute Häuser und felsige Landschaften prägen diese 2m-Gartenbahn-Anlage



■ HO-Modul-Anlage des Vereins Kraftwerk aus Chemnitz

Ringverkehr auf *Reichsbahn-Gleisen*

In einem Chemnitzer Kulturzentrum ist ein Modellbahnverein aktiv, der gleich mehrere Anlagen betreibt. Das bisherige Meisterstück ist ein HO-Modulararrangement mit flexiblem Aufbauraster. Rund um den Bahnhof Kemnitz und seinem interessanten Bw trifft dabei herrlich viel Ostalgie auf authentischen DR-Diesel- und -Dampfbetrieb der 1980er-Jahre



Im Bahnhof Kemnitz – dem großen Eisenbahndrehkreuz dieser HO-Modulanlage – begegnen sich 119 060 und 35 2001 mit ihren Reisezügen. Die „Ludmilla“ 131 061 indes muss mit ihrem Kohlezug warten, bis der Reisendenwechsel an den Bahnsteigen vollzogen und die Züge endlich aus dem Bahnhof verschwunden sind



Die Tenderlok 65 1024 kommt mit einem Personenzug aus dreiachsigen Reko-Wagen aus Richtung Klein Luckow und erreicht über enge Radien gleich den Abzweig Jeetze, wo sich die Garnitur in die Strecke des Modulrings einfüdt

Kraftwerk e. V. ist ein starker Begriff. Und tatsächlich sind hierunter auch starke Hobby-Vereine aktiv. Betreiber ist ein soziokulturelles Zentrum in Chemnitz. Hier wird in den Bereichen der Kinder- und Jugendarbeit sowie der Soziokultur gearbeitet. Modellbahn passt da ausgezeichnet ins Konzept. Doch unsere Chemnitzer Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft ist weitaus älter und existiert bereits seit 1956 – natürlich bei stets wechselnden Mitgliedern und auch Anlagen. Im Moment sind mehrere HO-Schaustücke und eine Anlage in 2m/G vorhanden. Dazu zählt auch die auf diesen Seiten vorgestellte HO-Modulanlage, mit der wir ab und an auch auf Ausstellungen außerhalb unserer Stadt zu sehen sind – wie letzts Mitte Februar während der Messe in Döbeln.

Modulbau seit neun Jahren

Mit dem Bau dieser Modulanlage wurde 2008 begonnen. Dabei erfolgte eine große Unterstützung

durch unser Mitglied Günther Kühn, der verschiedene Sponsoren gewinnen konnte, die Material kostenfrei oder vergünstigt zur Verfügung stellten. Das gestaltete die Modellumsetzung unserer Ideen preiswerter und beschleunigte auch den Baufort-

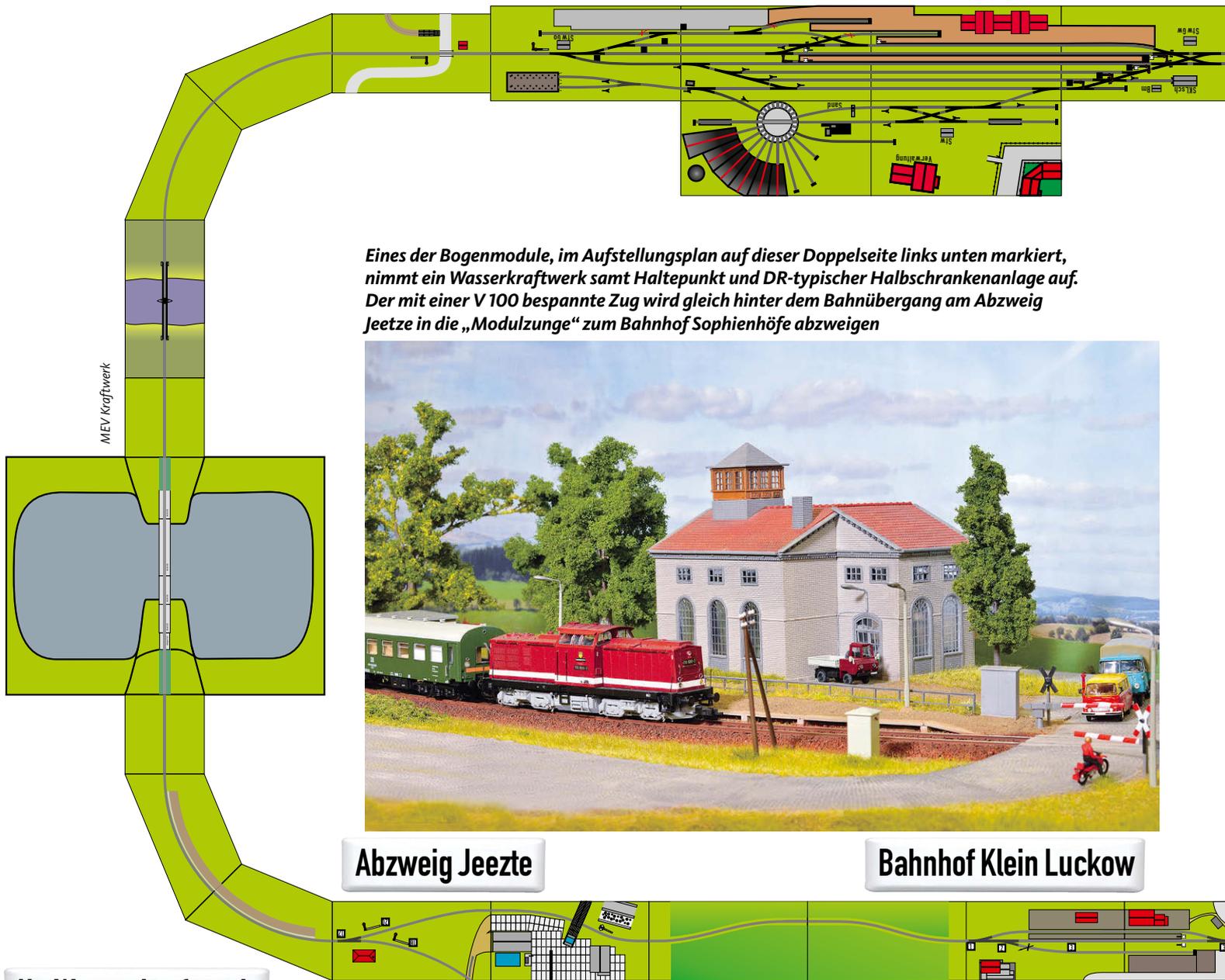
» Der Verein hat sich bewusst für den Modulbau entschieden, was die Anlagenform flexibel hält

schrift. Durch die Modulbauweise wurde obendrein auf die sich verändernden Bedingungen reagiert, denn feststehende Großanlagen eignen sich kaum noch für Ausstellungen außerhalb eines Vereinshauses. Sie sind schlecht zu transportieren, zeitraubend bei Auf- und Abbau und aufgrund der Größe der Anlagenteile auch schadanfällig. Zudem konnte die Arbeitsgemeinschaft aufgrund des verfolgten

Dieses üppig begrünte Brückenmotiv mit einer V 75 demonstriert, dass die Chemnitzer Modellbauer auch den Landschaftsbau recht gut beherrschen



Bahnhof Kemnitz



Eines der Bogenmodule, im Aufstellungsplan auf dieser Doppelseite links unten markiert, nimmt ein Wasserkraftwerk samt Haltepunkt und DR-typischer Halbschrankenanlage auf. Der mit einer V 100 bespannte Zug wird gleich hinter dem Bahnübergang am Abzweig Jeezte in die „Modulzunge“ zum Bahnhof Sophienhöfe abzweigen



Abzweig Jeezte

Bahnhof Klein Luckow

Hp Wasserkraftwerk

Zwei mögliche Modularrangements des Chemnitzer Vereins im direkten Vergleich: Während die Vogelperspektive auf Seite 113 einen geschlossenen „Modulring“ zeigt, dokumentiert der Anlagenplan eine offene Aufbauform. Dabei ist rechts im Anschluss an den Bahnhof Kemnitz eine Kehrschleife angeordnet, während die Bahnhöfe Groß Jeltzow und Sophienhöfe jeweils als Endbahnhöfe fungieren

Bahnhof Sophienhöfe

Modulgedankens eine große und sich stetig weiterentwickelnde Anlage entwerfen und bauen. Ein weitere Vorteil von Modulen: Sie nehmen nur einen begrenzten Platz ein, da die fertigen Teile eingelagert werden können und dadurch die Werkstattfläche wieder frei wird für den Bau neuer Module.

Flexible Modulmaße

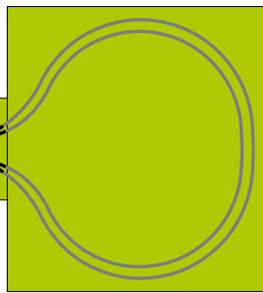
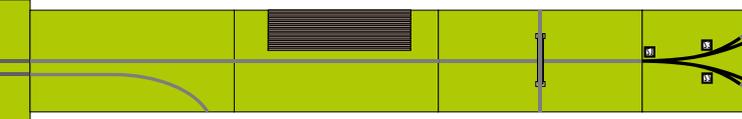
Die Module haben in der Regel die Abmessungen von einem Meter in der Länge und 0,5 Meter in der Tiefe. Der große Bahnhof mit Bahnbetriebswerk, Lokschuppen und Drehscheibe wurde in den Abmessungen um jeweils zehn Zentimeter vergrößert, was für Betrieb und Aufbau unwesentlich ist, allerdings mehr Platz für die Gestaltung zuließ. Die notwendigen Bogenmodule wurden in der Regel auf eine Kurve mit 90 Grad ausgelegt, variieren aber in den Radien, um Aufbauvarianten zu ermöglichen.

Durch die verschiedenen Module mit entsprechend unterschiedlich gestalteten Themen kann

bei Ausstellungen auf unterschiedliche Größenverhältnisse reagiert werden. Darüber hinaus können wechselnde betriebliche Varianten umgesetzt werden. Diese Vielfalt kann sich vom Fahren im Kreis – wie jüngst in Dresden praktiziert – über Fahrten von A nach B durch an den Enden angeordneten Wendeschleifen bis hin zu einem Pendelverkehr mit Endbahnhöfen erstrecken.

Als Motive entstanden bis jetzt mehrere Bahnhöfe und Haltepunkte für Aufenthalte der Personenzüge, ein Tanklager, ein Fabrikgelände, ein Containerumschlagplatz, ein Landhandelsanschluss, Binnenhäfen samt Echtwasserbecken mit ferngesteuerten Schiffen sowie ein großer Bahnhof

Textfortsetzung auf Seite 116



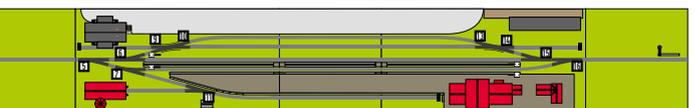
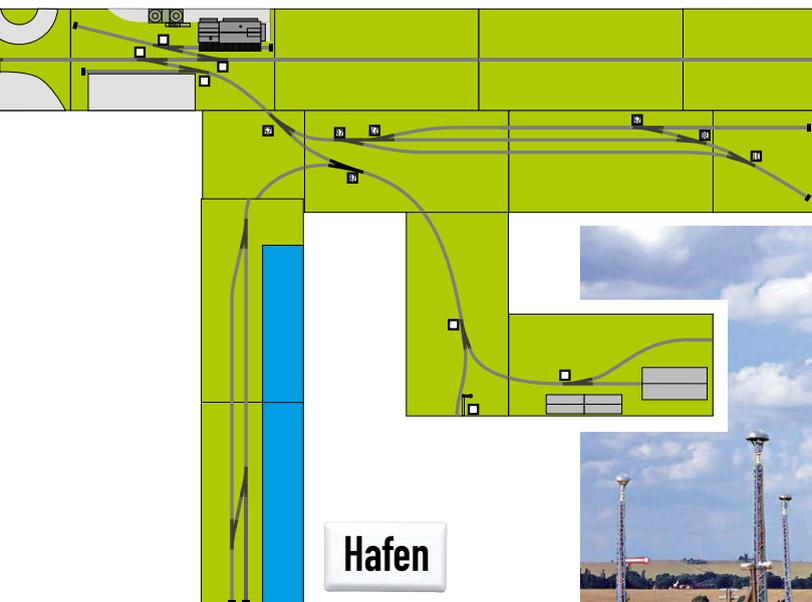
Kehrschleife

Auf der Döbelner Messe Anfang 2017 waren die Module als Ringanlage aufgebaut. Vom Abzweig Jeetze geht es nach innen zum in diesem Fall als Endbahnhof fungierenden Bahnhof Klein Luckow. Rechts befindet sich der Betriebsmittelpunkt Kemptitz, links oben der Bahnhof Sophienhöfe. Der Bahnhof Groß Jelzow fehlt bei dieser Anordnung ebenso wie die Anlagen jenseits des Anschlusses Bäuerliche Handelsgenossenschaft



Anschluss Bäuerliche Handelsgenossenschaft

Bahnhof Groß Jelzow



Hafen

Reges Fahrzeug-Treiben herrscht am Anschluss der Bäuerlichen Handelsgenossenschaft mit großem Getreidespeicher. Hier ist bei offener Aufbauanordnung auch ein Hafenanchluss (siehe Plan) dabei

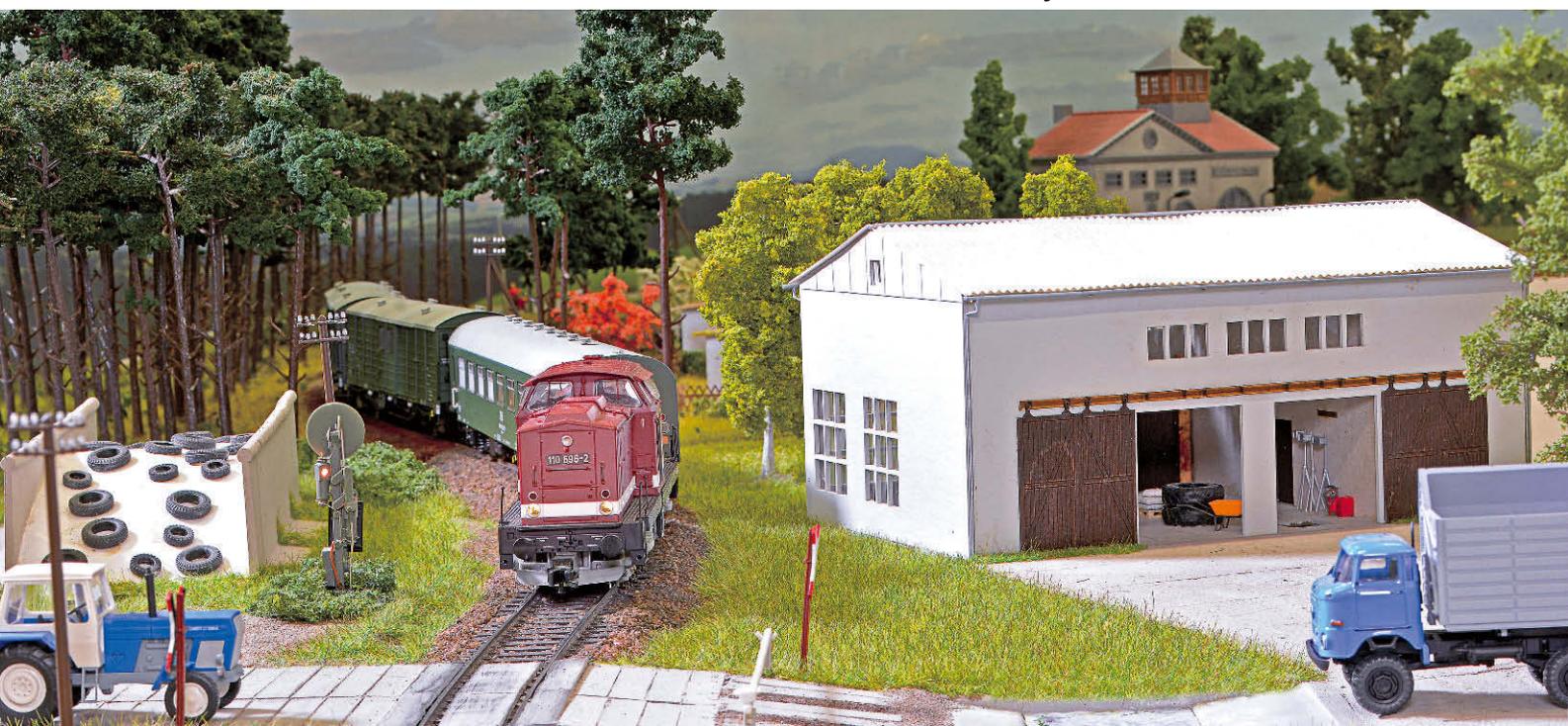


Jürgen Albrecht (13)



Die zum Bahnhof Kemnitz gehörende Güterabfertigung besitzt auch einen stattlichen Schuppen zum Lagern diverser Frachten. Während auf dem Vorplatz einiges los ist, warten die V 23 an der Laderampe auf neue Rangieraufträge

Der Hilfszug mit 110 696 ist ausgerückt und passiert am „Halt erwarten“ anzeigenden Vorsignal des Abzweigs Jeetze das Betriebsgebäude einer Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft. Traktor ZT 300 und IFA-Lkw müssen warten



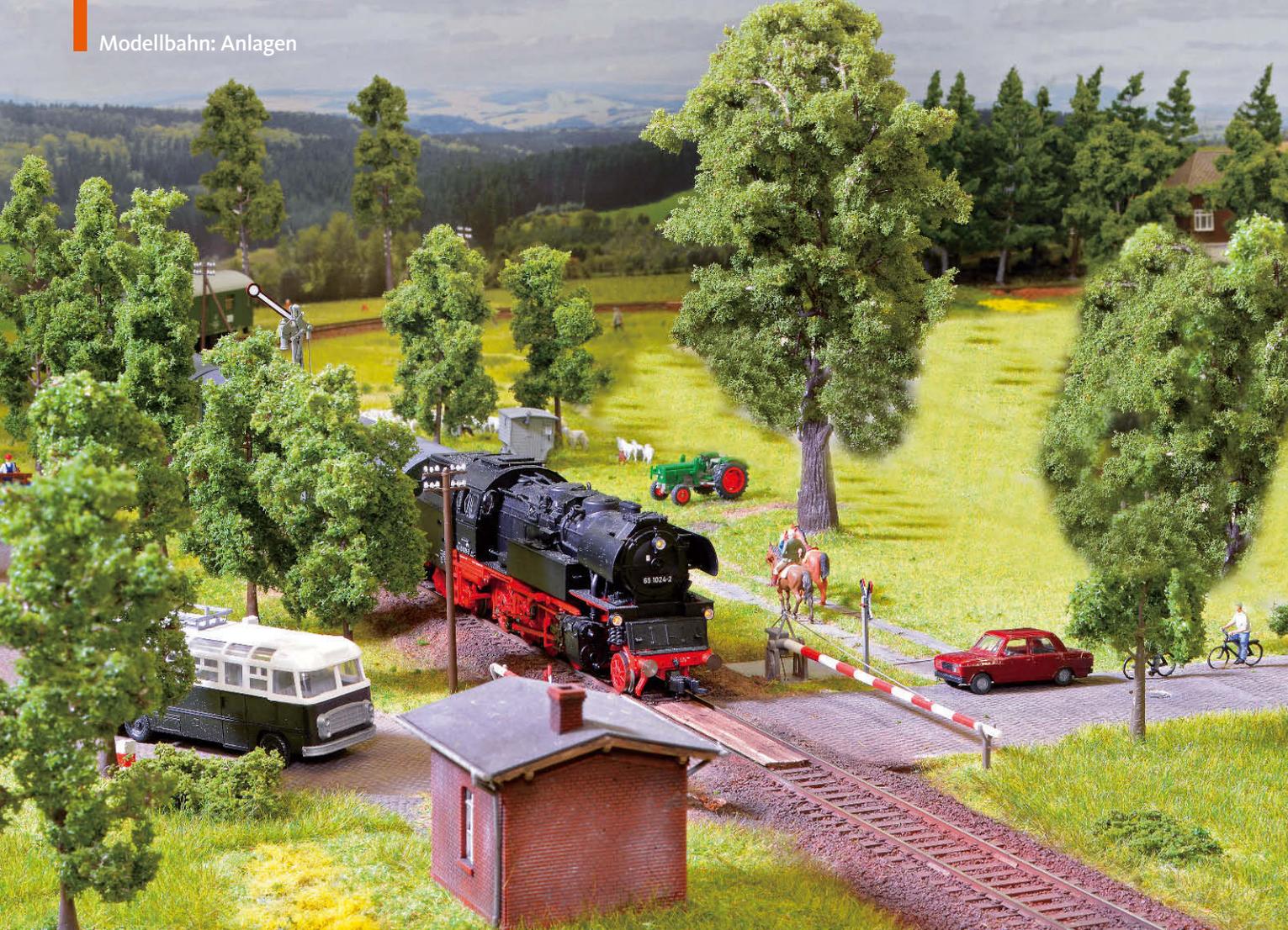


In der Station Sophienhöhe kreuzt 35 2001 mit ihrem Eilzug einen Kesselwagen-Ganzzug. Die V 100 im Hintergrund befindet sich auf einem „Gleis-Dummy“ ohne Fahrbetrieb. Hier entstand auch das auf der Titelseite dieser Ausgabe links unten platzierte Motiv



Zum Bahnhof Kemnitz gehört auch ein üppig ausgestattetes Bahnbetriebswerk, in dem die Lokomotiven ihre Vorräte auffrischen oder auch über Nacht pausieren können. Andere Maschinen haben ihr Betriebsleben schon hinter sich und warten auf den Schneidbrenner (unten)





Mit diesem idyllischen Bahnübergangsmotiv verabschieden wir uns von der Chemnitzer Anlage. Der Personenzug mit der 65er wird Ihnen vielleicht während der nächsten Ausstellung Ende Oktober persönlich begegnen ...

mit angeschlossenem Bahnbetriebswerk samt Ringlokschuppen, Drehscheibe und Lokbehandlungsanlagen. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Streckenmodule in gerader und gebogener Form und mit unterschiedlicher Landschaftsgestaltung.

Digitalbetrieb beim Fahren

Der Fahrbetrieb erfolgt digital, wobei die Weichen analog gestellt werden, um die Bedienung

einfacher zu halten. Als Fahrregler nutzen wir die Lok-Maus-Technik der Firma Roco, die recht komfortabel ist. Trotzdem erfordert der Anlagenbetrieb einige Mitstreiter, was bei Ausstellungen oft an unserer Kapazitätsgrenze schrappt. Insofern freuen wir uns stets über Neumitglieder aus der Chemnitzer Region, die dann als Debüt gern auch gleich ein neues HO-Modul in Angriff nehmen können.

Uwe Klötzer

Ausstellungstipp

Diese Modellbahn-Anlage live erleben

In nächster Zeit gibt es einige Veranstaltungen, die von der Chemnitzer Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn des Kraftwerk e. V. organisiert werden. Zwischen dem 28. und 31. Oktober 2017 findet die jährliche Modellbahnausstellung statt – es ist bereits die 27.! In der Zeit von zehn bis 18 Uhr können dann die hier gezeigte HO-Modulanlage und natürlich viele weitere Schaustücke besichtigt werden. Weitere Termine sind in nächster Zeit auf der Vereinshomepage www.kraftwerk-ev.de abrufbar, die stets aktualisiert wird. Die wöchentlichen Bauabende finden dienstags und mittwochs jeweils zwischen 16:30 und 18:30 Uhr im Kulturzentrum in der Kaßbergstraße 36 statt.

UK

Die Männer vom Chemnitzer Kraftwerk e. V. mit ihrer HO-Modulanlage





Jürgen Gottwald

Nicht verpassen:
Das neue Heft
erscheint am
7. September

■ **Verglichen & gemessen: DB-Baureihe 57¹⁰⁻⁴⁰**

E-Kuppler im HO-Test

Drei Jahre mussten sich Modellbahner gedulden, wenn sie ein Auge auf die HO-Neuheit der Dampflok-Baureihe 57¹⁰⁻⁴⁰ geworfen hatten, die Brawa langfristig ankündigte. Nun fragt sich der potenzielle Käufer natürlich, ob sich die Neuanschaffung im Vergleich zur Jahrzehnte alten Roco-Maschine überhaupt lohnt. Unser Test gibt darauf Antworten

■ **Im Fokus**

Zementsilowagen bei DB und DR

Zweiachsige Zementsilowagen wurden von beiden deutschen Staatsbahnen in größeren Stückzahlen eingesetzt. Die verschiedenen Wagengattungen, von denen es auch entsprechende Modelle gibt, unterscheiden sich in zahlreichen Details, sodass sich ein Vergleich lohnt; aber auch die Einsatzgebiete beim Vorbild werden vorgestellt



■ **München-Nürnberg-Express**
Der Neue von Skoda

Für die RE-Linie München – Nürnberg über die Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt hat die Deutsche Bahn neue, lokbespannte Doppelstockzüge beim Bahntechnik-Hersteller Skoda bestellt. Mit leichter Verspätung starteten im Juni 2017 Testfahrten in Deutschland. Ein Porträt der Züge



Skoda Transportation



Frank Zarges

■ **Anlagenthema**
Spitzkehre Lauscha

Seit den Plandampfaktionen Anfang der 1990er-Jahre ist Lauscha der wohl bekannteste Spitzkehrenbahnhof Deutschlands. Die Mitglieder des Vereins OMC Gera haben diese Popularität genutzt und Lauscha als HO-Anlage mit 14 Segmenten gebaut

■ **Einblicke in die Lokführer-Ausbildung**
Vom Kindheitstraum zum Transportprofi

Lokführer werden – diesen Kindheitstraum hatte wohl jeder kleine Junge schon einmal. Doch der Weg in den Führerstand ist lang, die Ausbildung hat sich gewandelt. Heute sind Lokführer Logistikprofis mit viel Verantwortung – und das spiegelt sich auch in der Ausbildung wider



Markus Keßler

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

✉ **eisenbahn magazin** ABO-SERVICE
Gutenbergstr.1, 82205 Gilching
☎ Tel.: 0180 5321617*
oder 08105 388329 (normaler Tarif)
☎ Fax: 0180 5321620*
✉ E-Mail: leserservice@eisenbahnmagazin.de
🌐 www.eisenbahnmagazin.de/abo oder
www.eisenbahnmagazin.de/archiv

*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 7,50 (D), EUR 8,25 (A), Sfr 12,00 (CH), EUR 8,70 (BeNeLux) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahresabopreis (12 Hefte): Inland: EUR 79,20, im Ausland zzgl. Versandkosten.

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die andatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

REDAKTION (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

✉ **eisenbahn magazin**
Infanteriestr. 11a, D-80797 München
🌐 www.eisenbahnmagazin.de
✉ redaktion@eisenbahnmagazin.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

ANZEIGEN

selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 603 | 9/2017 | September 2017 | 55. Jahrgang

eisenbahn magazin, Tel.: +49 89 130699-724
Infanteriestr. 11a, D-80797 München

Redaktion: Martin Weltner, Florian Dürr (Eisenbahn), Peter Wieland, Martin Menke (Modellbahn)

Ständige Mitarbeiter: Jürgen Albrecht, Hans-Jürgen Barteld, Wolfgang Bdinka, Ivo Cordes, Friedhelm Ernst, Guus Ferrée, Jürgen Gottwald, Klaus Honold, Jürgen Hörstel, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Dr. Rolf Löttgers, Armin Mühl, Karsten Naumann, Burkhard Oerttel, Rolf Ostendorf, Egon Pempelforth, Peter Pernsteiner, Dr. Helmut Petrovitsch, Hans W. Rogl, Robert Rüschkamp, Manfred Scheihing, Harald Schönfeld, Joachim Schröter, Holger Späing, Oliver Strüber, Benno Wiesmüller, Axel Witzke, Hans Zschaler

Redaktionsassistentin: Stella Zeidler

Layout und Grafik: Rico Kummerlöwe, Jens Wolfram

Chef vom Dienst: Christian Ullrich

Schlussredaktion: Stefan Krüger

Verlag: Alba Publikation GmbH & Co. KG
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.alba-verlag.de

Geschäftsführung: Clemens Hahn

Chefredakteur Eisenbahn/Modellbahn:
Michael Hofbauer

Gesamtanzeigenleitung: Thomas Perskowitz
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung: Selma Tegethoff
Tel.: +49 (0) 89.13 06 99-528
Fax: +49 (0) 89.13 06 99-529
E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Anzeigendisposition: Rudolf Schuster
Tel.: +49 (0) 89.13 06 99-140
Fax: +49 (0) 89.13 06 99-100
E-Mail: rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017
www.verlagshaus-media.de



Vertrieb/Auslieferung:
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb, Unterschleißheim

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: LSC Communication, Krakau

Druckvorstufe: ludwigmedia, Zell am See, Österreich

© 2017 by Alba Publikation. Die Zeitschrift sowie alle ihre enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Der Verlag übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit von Preisen, Namen, Daten und Veranstaltungsterminen in Anzeigen und redaktionellen Beiträgen. Bearbeitetes Material wird redaktionell archiviert. Die Umsetzung von Bauvorschriften und elektrischen/elektronischen Schaltungen erfolgt auf eigene Gefahr des Anwenders.

Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Weltner (Eisenbahn), Peter Wieland (Modellbahn); verantwortlich für Anzeigen: Selma Tegethoff, alle Infanteriestraße 11a, 80797 München..

ISSN: 0342-1902

Faszination Straßenbahn!



Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.strassenbahnmagazin.de/abo



34. Internationale Modellbahn Ausstellung und 11. Märklin Tage



11. Märklin Tage



15.–17. September 2017

Alles rund
um die große und kleine
Eisenbahn auf 49.000qm,
Spiel und Spaß
– 3 Tage lang!



- Große LGB Schau in der EWS Arena
- Lokparade am Bahnhof
- Zugpendelfahrten am Samstag und Sonntag
- Einzigartige Märklin Exponate
- Über 100 Aussteller
- Tolles Kinderprogramm

Das MEGA-Familienevent in Göppingen 15. bis 17. September 2017

www.maerklin.de/ima2017

Fr. + Sa.: 9.00 - 18.00 und So.: 9.00 - 17.00 | Werksbesichtigung Märklin-Stammwerk Fr. + Sa.: 9.00 - 15.00 (per Shuttlebus)