2 Februar 2018 – 56. Jahrgang, Heft Nr. 608 EUR 7,50 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

02
4 194539 107500

Harz-Bahn zu DR-Zeiten

So romantisch war der Meterspur-Winterbetrieb

Diesellok-Legende V 200⁰ der Bundesbahn

Mit Ausklapp-Zeichnung und kompletter Modellübersicht

Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn

DB-Tochter mit vielen Raritäten

16 Seiten extra Meisterschule Modelleisenbahn

Straßenverkehr: Garagen
So parkt man in Epoche III
Anlagengestaltung: Verladeszene
Kranbrücke im Ruhrgebiet
Gebäude: Fortsetzung Skelettbau
Moderne Bahn-Bauten

Verglichen & gemessen: Baureihe 85

H0-Test: Besteht die Wiederauflage von Märklin gegen Rocos Neuheit?

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

eisenbahn magazin 2/2018

Im Fokus: V 200⁰ • Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn • Baureihe 85 von Märklin und Roco im Vergleich • Anlage: Winter in den Rocky Mountains • Neues aus dem MiWuLa

Der große Messereport 2018

Ab 09.02.18 am Kiosk erhältlich!

- ✓ Topaktuell mit 100 Seiten und über 400 Bildern
- ✓ Übersichtlich gegliedert nach Nenngrößen und geordnet nach Firmen
- ✓ Hersteller-Interviews und Hintergrund-Informationen
- ✓ Präsentation der Modelle des Jahres 2018
- ✓ Plus Neuheiten-Übersicht der Firmen, die nicht in Nürnberg waren

Best.-Nr. 45491

Der Klassiker jetzt nur € 7,95*

Alba Publikation GmbH & Co. KG, Infanteriestraße 11a, 80797 München

! Bestellen Sie bis spätestens 22.01.2018 und Sie erhalten Ihr Exemplar versandkostenfrei und vor dem 09.02.2018 nach Hause.

0180.532 16 17** 0180.532 16 20** www.eisenbahnmagazin.de

* Preis inkl. MwSt.; ab dem 23.1.2018 zzgl. € 2,95 Versandkosten innerhalb Deutschlands, ins Ausland abweichend
** 14 Ct./Min. aus dt. Festnetz

Die Mär vom *Fehlstart*

Florian Dürr

In Frankfurt (Main) Hbf herrscht am Nachmittag des 10. Dezember 2017 Chaos: Züge erreichen die Mainmetropole nicht oder sind verspätet, Bahnreisende suchen nach alternativen Verbindungen. Schuld war ein Wintereinbruch

Es lief nicht rund am 10. Dezember 2017, dem Tag, zu dem die Deutsche Bahn den größten Fahrplanwechsel in ihrer Geschichte angekündigt hatte. Heftige Schneefälle sorgten für Verspätungen und Pannen. Die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein-Main blieb für Stunden gesperrt, in Frankfurt (Main) Hauptbahnhof fiel die Weichenheizung aus.

Auch weiter östlich, auf der Schnellfahrstrecke Ebensfeld – Erfurt, die als Teil der prestigeträchtigen neuen Magistrale München – Berlin in Betrieb ging, lief es nicht rund. Die Führerstandssignalisierung ETCS machte Ärger, vor allem bei den ICE-1-Triebzügen. Leistungen fielen aus oder mussten über die Frankenwaldbahn umgeleitet werden. Das vollmundige Versprechen, Berlin und München in unter vier Stunden miteinander zu verbinden, konnte die Deutsche Bahn nicht ganz einlösen.

Über die DB brach daraufhin ein Sturm der Entrüstung herein. Kunden überschütteten den Staatskonzern in den sozialen Netzwerken mit Spott und Häme, die Medien griffen das Thema auf und berichteten vom Fehlstart. Aber: Trifft dieses Urteil wirklich zu? Klar: Wer so hoch pokert wie die DB AG im Vorfeld mit ihren Ankündigungen, kann tief fallen. Bei der Magistrale Berlin – München spielte jedoch offensichtlich auch der Wunsch manches Außenstehenden mit, die Bahn fallen zu sehen. Unter Druck lenkte DB-Fernverkehrsvorstand Birgit Bohle dann ein und sprach von einem „missglückten Start".

Fakt ist: Der Start auf der Schnellfahrstrecke verlief nicht wie geplant. Es gab etliche Schwierigkeiten, welche die Abläufe beeinträchtigten, und das noch Tage nach dem Betriebsbeginn. Fakt ist aber ebenso: Die Mehrzahl der Züge über die Magistrale hat bereits am ersten Tag ihren Dienst ohne große Probleme absolviert. Von 77 Zügen fielen sieben aus, acht mussten umgeleitet werden. In der Summe sind das 15 Züge, die nicht wie geplant fuhren – nicht einmal ein Fünftel des gesamten Aufkommens. Nicht erfreulich, aber kein Fehlstart.

> **»** Die Mehrzahl der Züge auf der Magistrale Berlin – München fuhr am ersten Tag ohne Probleme

Freilich bleibt für die Bahn noch einiges zu tun, um Normalität herzustellen, und nicht nur für sie. Die ETCS-Technologie zum Beispiel, die für einen Großteil der Probleme auf der Strecke Berlin – München verantwortlich ist, hat sich nicht die DB AG ausgesucht. Sie ist europäisch verordnet. Verantwortlich für die Implementierung ist der Hersteller Alstom. Doch es gelang nicht, das System bis zum Start im Dezember fehlerfrei einzurichten. Den Spott dafür erntet – die DB. Zum Vergleich: Am Frankfurter Flughafen fielen an jenem 10. Dezember wegen des Wintereinbruchs fast zwei Drittel aller geplanten Flüge aus. Kunden wie Medien nahmen die Situation nahezu klaglos hin.

Dass Birgit Bohle angesichts der großen Verlautbarungen ihres Konzerns, der schwierigen Lage am ersten Betriebstag und der breiten Phalanx der Kritiker in der Pressekonferenz eher kleinlaut auftrat, ist verständlich. Doch fiel dabei etwas anderes gar nicht ins Gewicht: die Leistung vieler Eisenbahner. Sie haben dafür gesorgt, dass ein Großteil der Züge an jenem Tag noch sein Ziel erreichte. Wenigstens etwas – auch wenn das mancher offenbar nicht würdigen mag.

Florian Dürr, Redakteur

HLS BERG GmbH & Co. KG

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**

12–29 Im Fokus: V 200⁰ der Deutschen Bundesbahn

Eine 220 mit dem E 2641 Aachen – Braunschweig auf dem Viadukt in Greene, Sept. 1975 Prof. Dr. Willi Hager/Eisenb.stiftg.

Jahresinhaltsverzeichnis

Das Jahresinhaltsverzeichnis 2017 steht jetzt zum Download unter **eisenbahnmagazin.de/jahresinhaltsverzeichnis2017**

- *Seite 12: Das Vorbild im Porträt*
- *Seite 19: Zeichnungen zum Ausklappen*
- *Seite 24: Alle Modelle von Z bis 2m/G*

Im Fokus

12 Prestigeobjekt V 200⁰
Ähnlich populär wie heute der ICE war in den 50er-Jahren die V 200⁰, die erste Großdiesellok der Deutschen Bundesbahn für den Fernverkehr. Wir zeigen die Entwicklung, die Technik und die Einsatzgeschichte der Lok

24 Die dicke Rote der Bundesbahn Titel
Schier unendlich scheint die Vielfalt an Modellnachbildungen des roten DB-Zugpferds der Wirtschaftswunderzeit zu sein. Es gibt die V 200⁰ über alle Nenngrößen hinweg, beinahe jeder Hersteller hat sie schon einmal in seinem Programm gehabt

Eisenbahn

6 Projekt Fernweh
17 Monate lang reisten Lena Kessler und Bernd Hasenfratz aus Ravensburg um die Welt. Als Fortbewegungsmittel der Wahl nutzten sie dafür die Eisenbahn. Ihre Erlebnisse haben sie jetzt in einem Buch zusammengefasst

30 Entlang der Schiene
Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und weltweit

42 Feuerwehr-Übungsobjekte
In Crossen entsteht derzeit das Eisenbahntunnelausbildungszentrum. An sechs ausrangierten Reisezugwagen trainieren künftig Feuerwehrleute den Ernstfall

44 Meterspur-Romantik im Harz Titel
Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) sind heute ein Tourismusmagnet erster Güte. Wie sah es dort aber zu DR-Zeiten aus, in jenen Tagen, in denen die ersten Szenen der beiliegenden Gratis-DVD entstanden?

48 Ein Personenzug für alles
Ein Nahverkehrszug der heutigen Zeit dient der Beförderung der Reisenden – zu DB-Zeiten war das noch anders, da gab es selbst in Personenzügen Postwagen

50 Klein – aber fein Titel
Seit 2002 ist die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn ein als Regio-Netz ausgegliedertes DB-AG-Tochterunternehmen. In der Zeit hat sich im Südthüringischen viel getan

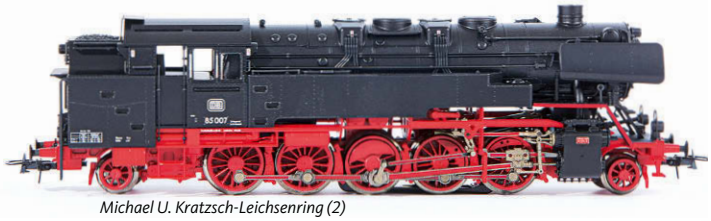
Modellbahn

56 In H0 über Thüringens Höhen
Ein Rudolstädter Modellbahnclub baute die Flachstrecke Lichtenhain – Cursdorf der Oberweißbacher Bergbahn nach

62 Neu im Schaufenster
Was Sie beim Fachhändler aktuell an neuen Fahrzeug-, Zubehör- und Technik-Erzeugnissen erwartet

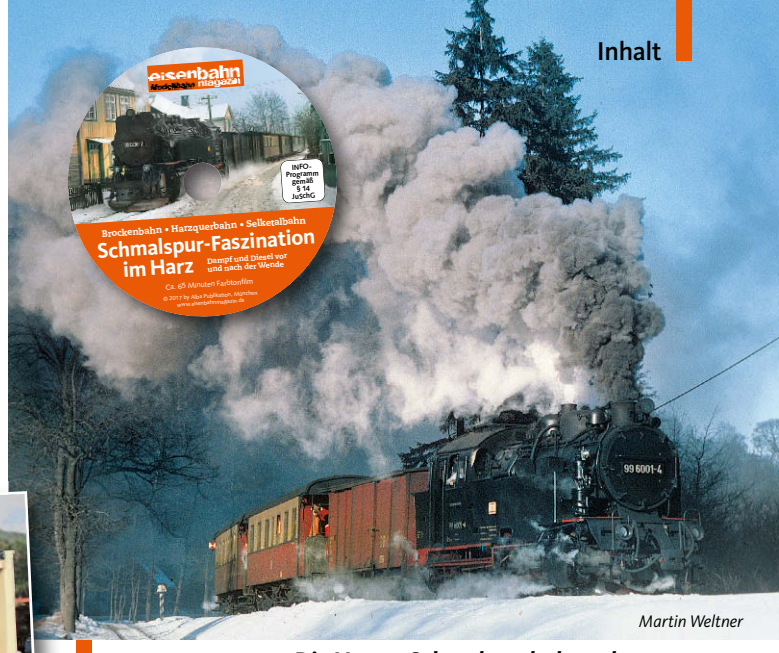
Service

116 Buch & Film
118 Termine/TV-Tipps
120 Kleine Bahn-Börse
120 Fachgeschäfte
125 Veranstaltungen
132 Leserbriefe
134 Vorschau/Impressum



Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)

106–111 *H0-Wechselstrom-Modelle der Baureihe 85 im Test*



Martin Weltner

44–47 *Die Harzer Schmalspurbahnen boten zu DR-Zeiten echte Bahn-Romantik*

Bruno Kaiser

72–75 *Artmaster-Kühllager als Halbreliefgebäude mit Innenausstattung*

126–131 *Das Modellbauteam Köln und seine US-Anlage im Winterlook*

50–55 *Die faszinierenden Strecken der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn*

Konrad Rothzoll

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

70 Nord-Module
Die vor 35 Jahren entwickelte Nord-Modulnorm zählt zu den ältesten Systemen und ist für elektrifizierte Strecken ausgelegt

72 Halbes Haus für Kühlfrachten
Artmaster hat ein Halbrelief-Lagerhaus im Angebot, das wir als Kühllager für einen Industriegleisanschluss hergerichtet haben

76 Schmucker Preußenbau
Nach einigen preußischen Ziegelbauten setzt Auhagen sein Gebäude-Programm mit dem hölzernen Empfangsgebäude Deinste fort

80 Gondeln am Markusplatz
Im Miniatur Wunderland wird im Februar das miniaturisierte Venedig eingeweiht, ehe es mit Monaco und England weitergehen wird

83 Bus-Befehle für Zubehör
Praktische Anwendung der BiDiB-Produkte von Fichtelbahn und Tams für Zubehör-Überwachungsfunktionen auf der Anlage

104 Unikat im Maßstab 1:43,5
Eine Lok der Baureihe 44 erzählt die Geschichte des für die Nenngröße 0 einst bedeutenden Kleinserienherstellers Gebauer

106 Neukonstruktion vs. Neuauflage Titel
Verglichen & gemessen: H0-Tenderlokomotiven der Bundesbahn-Baureihe 85 von Märklin und Roco in einem spannenden Wechselstrom-Test

112 Details mit großer Wirkung
Tipps & Kniffe einiger Leser zu Anlagendetails und Lichteffekten für die Modellbahnanlage

126 Wiedersehen in weißer Pracht
Das Modellbauteam Köln hat seine bekannte US-H0-Anlage mit neuen Industrieszenen komplett auf die kalte Jahreszeit umgestaltet

132 Guckkasten-Effekte
Modellbahn-Vergnügen kann auch durch kleine Schaukästen entstehen. Für deren Umrahmung zeigen wir zwei originelle Ideen

Meisterschule Modellbahn

Straßenverkehr – Garagen
So parkt man in Epoche III ab Seite **86**
Ein charakteristischer Garagenhof der 1950er-Jahre von Joswood in H0

Anlagengestaltung – Szenen einer Kranbrücke im Ruhrgebiet
So fügen Sie den Kran vorbildgerecht zwischen Bahn, Lagerplatz und Lkw ein.

Industrie und Gewerbe – Gebäude Lasercut-Skelettbau (Fortsetzung)
Vorbild-Beispiele für die Verwendung von Skelettbau-Gebäuden bei der Eisenbahn

Oliver Stüber

Große V 200-Parade im Bundesbahn-Bahnbetriebswerk im Maßstab 1:87

Neues Buch „Projekt Fernweh“

Bahnfahrende Globetrotter

17 Monate lang reisten Lena Kessler und Bernd Hasenfratz aus Ravensburg um die Welt. Als Fortbewegungsmittel der Wahl nutzten sie die Eisenbahn. Ihre Erlebnisse haben Sie jetzt in einem Buch zusammengefasst

Die Jobs sind gekündigt, die Wohnung aufgelöst. Der klapprige Opel Corsa erzielt mickrige 50 Euro für die Reisekasse. Alle Überbleibsel des früheren Lebens werden sorgfältig in Kartons gepackt oder auf dem Flohmarkt verhökert. Die Wochenenden gelten der Recherche und Organisation. Wie bekommt man einen Zweitreisepass? Welche Dokumente benötigt das Arbeitsamt bis wann? Welcher Kollege übernimmt welche Projekte? Eine Reise um die Welt will gut geplant sein. Doch der Aufwand für den Ausstieg aus dem geregelten Alltag ist für Lena Kessler und Bernd Hasenfratz unerwartet groß. Doch je mehr Punkte auf der langen Checkliste abgehakt werden können, desto stärker wächst bei den beiden Reisebloggern aus Ravensburg das Verlangen nach Freiheit und Abenteuer. Sie sprechen daher immer öfter vom „Projekt Fernweh“. Sie sind voller Neugier auf fremde Menschen, Länder, Sprachen und Köstlichkeiten und wollen endlich in die Welt hinausziehen. Irgendwann steht der letzte Arbeitstag im Kalender und die Bürotür fällt letztmals ins Schloss. Es ist an der Zeit, das neue Lebenskapitel Weltreise aufzuschlagen.

Im Zug um den Globus

Jetzt ist endlich die Zeit für das „Projekt Fernweh“ gekommen. 17 Monate sind Lena Kessler und Bernd Hasenfratz individuell und ohne Masterplan für die Zeit danach um die Welt gereist. Die bevorzugte Art der Fortbewegung war dabei die Bahn. „Auch wenn Bahnfahrten im Ausland meistens länger dauern und umständlicher als hierzulande sind, so

Lena Kessler und Bernd Hasenfratz bereisten die Welt mit dem Zug

Der Amtrak Coast Starlight aus Los Angeles hat sein Ziel Seattle fast erreicht, als er den 4.392 Meter hohen Vulkan Mount Rainier passiert. Dieser malerische Blick eröffnet sich den Fahrgästen vermutlich nicht, denn der Fotograf steht am gegenüberliegenden Ufer von Fox Island

Im thailändischen Samut Songkhram bieten die Händler rechts und links der Bahnstrecke ihre Waren feil. Wenn der Zug kommt, müssen sie die Markisen rasch zusammenklappen und die Gleise räumen

Das Pilgerfest „Bishwa Ijtema" ist das weltweit zweitgrößte Zusammentreffen muslimischer Gläubiger. Viele nutzen die Eisenbahn als Transportmittel. Die große Zahl der Pilger überfordert jede Bahnhofs-Infrastruktur

Nicht Berlin Hbf, sondern Peking Süd: Hier starten die Hochgeschwindigkeitszüge gen Süden. Die beiden Triebwagen vom Typ CRH380B sind Nachbauten des ursprünglich von Siemens entwickelten ICE 3

schwören wir doch auf diese Art der Fortbewegung“, schreiben die beiden in ihrem Buch mit dem Titel „Projekt Fernweh“ über ihre Weltreise, welches jetzt im GeraMond-Verlag erscheint. Denn unbestritten ist, dass die Kombination aus Schienenabenteuer und Individualität abseits der Touristenströme ein Garant für großartige Geschichten und eindrucksvolle Bilder ist. Das Buch sei der Versuch, die spannendsten Erlebnisse, Eindrücke und Momentaufnahmen aus der Perspektive von mit dem Rucksack reisenden Bahnfans wiederzugeben.

» Die oft mühsame Bahnreise abseits der Touristenströme ist ein Garant für gute Geschichten

Und so reisten Lena Kessler und Bernd Hasenfratz um den gesamten Globus, tuckerten mit dem dicken Daimler auf Gleisen durch Boliviens Andenhochland und mit einem Dampfzug bis ans Ende der Welt in Argentinien. Die Reiseblogger sausten durch Japan mit der „Concorde auf Schienen“ und auf Kambodschas Gleisen durch das Unterholz.

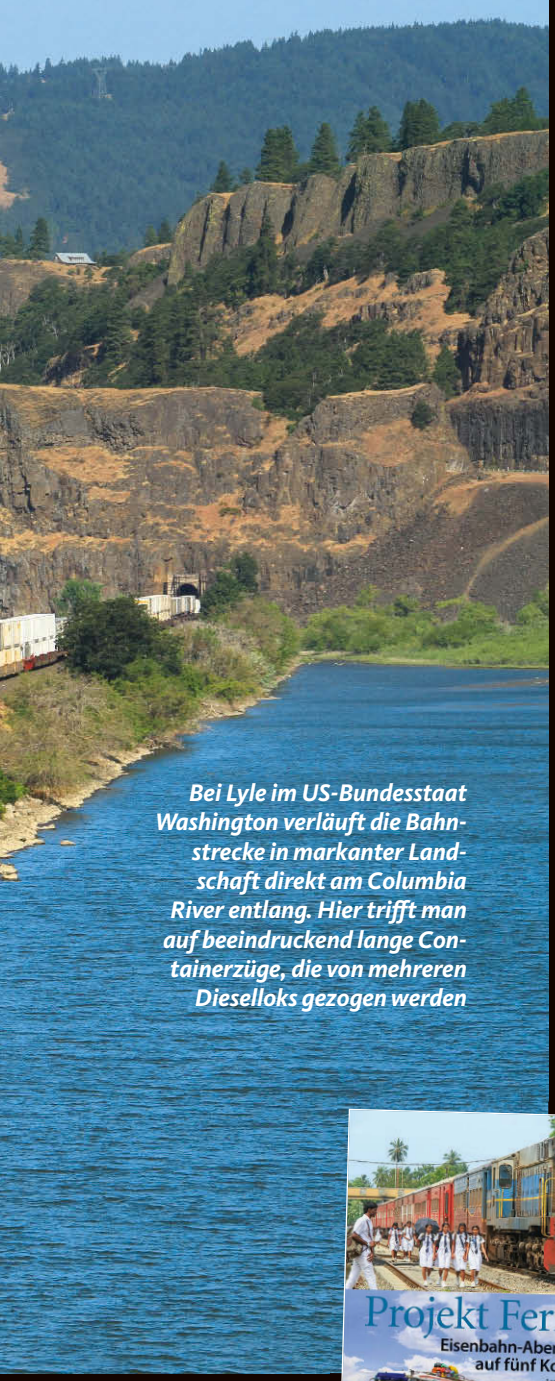
Im Bahnhof von Kandy auf Sri Lanka kann die Formsignal-Herrlichkeit aus der britischen Kolonialzeit besichtigt werden. Die Eisenbahninfrastruktur wurde dort praktisch nie modernisiert

Pferdefuhrwerk trifft auf Ferkeltaxi in Santa Clara (Kuba). Die Kutsche und der Triebwagen aus DDR-Produktion sind auch heute noch gänige Verkehrsmittel auf der Karibikinsel

Bei ihren Zwischenstopps erlebten sie zahlreiche Geschichten – mal heiter, mal nachdenklich. Und bleiben von den Herausforderungen des Reisens nicht verschont. Beim Besuch des Pilgerfests „Bishwa Ijtema“ in Bangladesh, zu dem alljährlich Millionen mit dem Zug anreisen, zieht sich Bernd Hasenfratz zum Beispiel eine heftige Magen-Darm-Erkrankung zu, nachdem er den an einfachen Garküchen am Straßenrand gebratenen und frittierten Snacks nicht widerstehen konnte. Auch das gehört dazu.

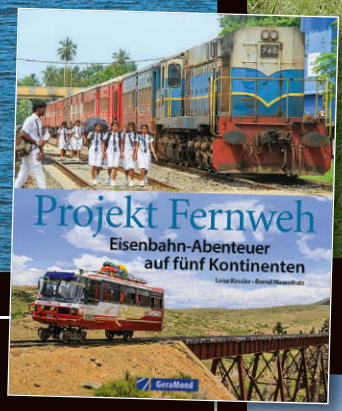
„Reise unseres Lebens“

Zurückblickend war es für die beiden die „Reise unseres Lebens“ – die allerdings weitergeht. Denn der Trip habe sie „abhängig gemacht von der ‚Droge Fernreise‘“. Und so werden sie regelmäßig rückfällig, frei nach der Maxime: Nach der Reise ist vor der Reise. Die Ferne ist für Lena Kessler und Bernd Hasenfratz zum Zweitwohnsitz geworden. Und das Fortbewegungsmittel der Wahl ist immer noch die Eisenbahn. *em*



Bei Lyle im US-Bundesstaat Washington verläuft die Bahnstrecke in markanter Landschaft direkt am Columbia River entlang. Hier trifft man auf beeindruckend lange Containerzüge, die von mehreren Dieselloks gezogen werden

Abenteuerliche Bahnfahrt in Bolivien: Von Cochabamba fährt ein auf Drehgestelle gesetzter Mercedes-Benz-Bus dreimal die Woche nach Aiquile



Das Buch und seine Autoren

Lena Kessler (Jahrgang 1983) und Bernd Hasenfratz (Jahrgang 1980) aus Ravensburg sind waschechte Globetrotter. Der Drang nach Freiheit und Abenteuer zieht sie regelmäßig hinaus in die Welt. Eisenbahnreisen sind für die beiden ein Synonym für Fernweh und die gute alte Zeit der entschleunigten Fortbewegung. Ihre Geschichten schreiben Sie auf für ihren Reiseblog www.projektfernweh.de. Die besten Geschichten sind jetzt in ihrem Buch Projekt Fernweh erschienen.

Lena Kessler, Bernd Hasenfratz: Projekt Fernweh – Eisenbahn-Abenteuer auf fünf Kontinenten; GeraMond 2017; ISBN 978-3-95613-036-6, Preis: 30 Euro Jetzt im Handel erhältlich oder bestellen unter www.geramond.de

Der „Tren del fin del mundo" dampft von Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt, zu einem Nationalpark. Stolz prangt die argentinische Flagge an der Spitze der Lok

Die Baureihe V 200⁰ bei der Deutschen Bundesbahn

Rotes Wirtschaftswunder auf Schienen

Von 1953 an beschaffte die Deutsche Bundesbahn die Großdiesellok der Baureihe V 200⁰. Sie ist einer der „Klassiker" der frühen DB – damals vielbewundert, noch heute mit fast legendärem Ruf. Dabei war die Wirkung der großen Roten mit den runden Formen im Betriebsdienst gar nicht so übermäßig groß

Eine rote Lok und Pop-Wagen bilden am 16. April 1977 den DC 912 „Ostfriesland" Frankfurt (Main) – Norddeich Mole, der in Rheine eintrifft. Als Zuglok dient 220 068, die hier schon eine der weniger bedeutenden Fernstrecken bedient *Hans Schmidt/Slg. O. Strüber*

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzten die Deutsche Reichsbahn in den drei westlichen Besatzungszonen und die 1949 aus ihr hervorgegangene Deutsche Bundesbahn hinsichtlich ihres künftigen Betriebsprogramms auf mehrere Optionen. Zwar wollte man die in der Vorkriegszeit angelaufene Elektrifizierung weiter forcieren, Dampflokomotiven blieben aber zunächst unverzichtbar. Als Alternative dazu galt auch die Entwicklung neuer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Neben Triebwagen für den Schnell- und Nahverkehr sollten nun in großer Zahl Diesellokomotiven in Dienst gestellt werden. Dank der in den vergangenen Jahren erzielten Fortschritte bei der Leistungsübertragung, die nun auch das Ziehen größerer Lasten ermöglichten, schienen sie perfekt geeignet, künftig die dampfenden Rösser in der Rolle des starken Zugpferdes ablösen zu können.

Der Weg führt über die V 80

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg galt Deutschland als das klassische Land der Dieseltriebwagen. Anders sah es bei den Dieselloks aus: Außer Kleinlokomotiven hatte die Deutsche Reichsbahn zwar verschiedene Baumuster größerer Maschinen erprobt, die meisten jedoch schon nach kurzer Zeit als für den Betriebsdienst nicht geeignet wieder ausgemustert. Wirklich bewähren konnte sich nur die V 32 101, die spätere V 140 001. Erst während des Zweiten Weltkriegs gab es mit den 360-PS-Wehrmachts-Rangierlokomotiven WR 360 C und den Doppelloks für das schwere Eisenbahngeschütz „Dora" einsatztaugliche Maschinen, die ab 1949 von der Deutschen Bundesbahn als Baureihen V 36 und V 188 übernommen wurden.

So ist es nur verständlich, dass die DB ab 1949/50 auf den Erkenntnissen der Vorkriegszeit aufbauend erst einmal neue Triebwagen mit Verbrennungsmotoren entwickelte. Doch hatte man schon ein Auge auf die künftige Diesellokentwicklung. So besaßen die neuen Dieseltriebwagen der Baureihen VT 08[5] und VT 12[5] Maschinenanlagen von 800 bis 1.000 PS mit im Drehgestell angeordnetem Motor und hydraulischer Kraftübertragung – eine ideale Basis, auf der auch eine Diesellok in der Leistungsklasse der Triebwagen realisierbar und wirtschaftlich einsetzbar schien.

> Die Maschinenanlage der neuen Dieseltriebwagen eignete sich auch gut für eine Großdiesellok

Da zunächst nicht mit einer großen Lieferserie gerechnet wurde, war es naheliegend, diese als Mehrzwecklok für Reise- und leichte Güterzüge auszubilden, die auch auf Nebenbahnen sowie für den Rangierdienst geeignet sein sollte; dabei wollte

Die V 200 001 ist eines der meistbewunderten Exponate der Deutschen Verkehrs-Ausstellung 1953 in München. Mit der Form, dem prägnanten „V“ an den Fronten und dem Schriftzug auf den Seiten zieht sie die Blicke der Besucher an *Carl Bellingrodt/Slg. Oliver Strüber*

man verschiedene Elemente aus der Großtriebwagenentwicklung wie das Antriebsaggregat mit 800 bis 1.000 PS übernehmen. Um gegenüber den Triebwagen ein deutlich erhöhtes Reibungsgewicht zu erzielen, setzte die DB auf eingebaute Ballastgewichte sowie eine hydraulische Kraftübertragung. Das Ergebnis war die 1951/52 in zehn Exemplaren gebaute V 80, die erste dieselhydraulische Lokomotive der Welt mit Kardanantrieb in Drehgestellbauart und einer installierten Leistung von 800 PS.

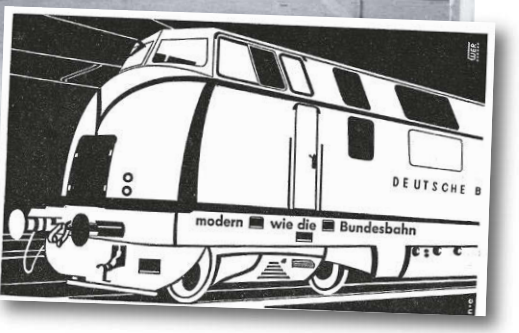
Starke Starke-Diesellok …

Die ersten Betriebsergebnisse zeigten, dass sich die neue Lok in ihren Aufgabenbereichen gut bewährte. Als das Bedürfnis nach einer leistungsfähigen Lokomotive für den Streckendienst auf Hauptbahnen stieg, wurde Anfang 1952 die Konstruktion der V 80 zugrunde gelegt, um auf dieser Basis eine 2.000-PS-Lokomotive zu entwickeln. Gemäß des DB-Nummernsystems wurde für die neue Lok – abgeleitet aus der PS-Zahl – die Baureihenbezeichnung V 200 vorgesehen.

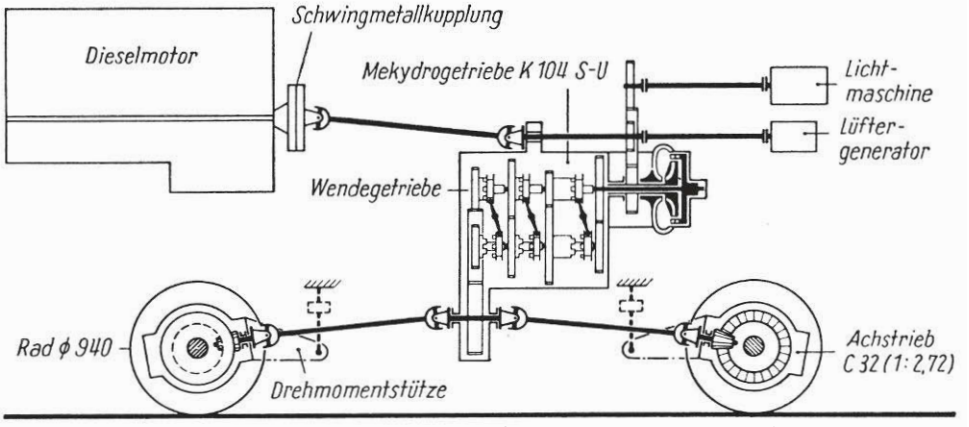
Stolz warben deutsche Lokhersteller mit der V 200, wie hier in einem Fachblatt. MaK lieferte die V 200 006–025 *Slg. Oliver Strüber*

… gedacht als Universallok

Die von der DB erarbeiteten Baurichtlinien sahen eine Universallokomotive für den Einsatz vor Fernschnellzügen, Schnellzügen, Personenzügen sowie Güterzügen vor. Gefordert waren daher eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h sowie eine niedrigste Dauergeschwindigkeit von 20 km/h, mit der auch schwere und damit langsame Güterzüge ohne unzulässige Erwärmung des Flüssigkeitsgetriebes gefahren werden konnten. Darüber hinaus sollte der Achsdruck der stillstehenden Lok bei vollen Betriebsvorräten 20 Tonnen nicht überschreiten; sie sollte Krümmungshalbmesser bis 100 Meter befahren können. Ebenfalls gesetzt waren die Verwendung der 1.000-PS-Einheitsmotoren, wie sie schon in der V 80 und den modernen Triebwagen zum Einsatz kamen, und die Beibehaltung der dort verbauten maschinellen Nebenanlagen. Zusammen mit einer guten Zugänglichkeit und Tauschbarkeit der einzelnen Komponenten versprach dies für den Werkstättendienst erhebliche Synergieeffekte und Einsparpotenziale. Wie bei der V 80 wurden auch der Einbau einer Einrichtung für einmännige Besetzung, eine Vielfachsteuerung, eine vollautomatische Heizkesselan-



Bei den MaK-Loks war das „V" auf den Fronten deutlich flacher als bei den V 200 von Krauss-Maffei (o.: V 200 012 mit D-Zug Hamburg – München in Hannover Hbf, 1960). Die DB warb gern mit der Lok für ihre moderne Ausrichtung (r.) *Hans Schmidt/Slg. Brinker (o.), Slg. O. Strüber (r.)*



Schematische Darstellung der hydraulischen Kraftübertragung einer V 200⁰ mit zwischengeschaltetem Mekydro- und Wendegetriebe *Slg. Oliver Strüber*

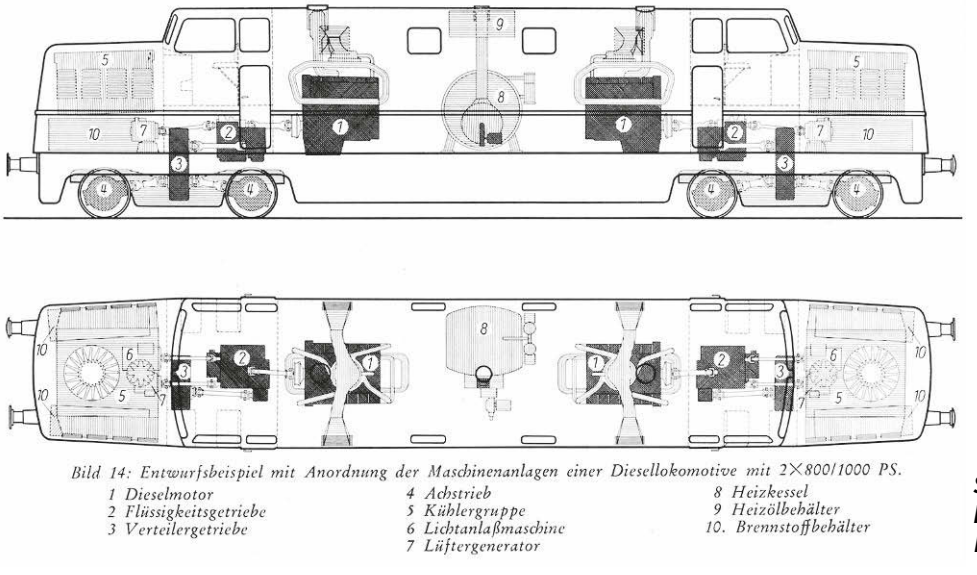


Bild 14: Entwurfsbeispiel mit Anordnung der Maschinenanlagen einer Diesellokomotive mit 2×800/1000 PS.

1 Dieselmotor
2 Flüssigkeitsgetriebe
3 Verteilergetriebe
4 Achstrieb
5 Kühlergruppe
6 Lichtanlaßmaschine
7 Lüftergenerator
8 Heizkessel
9 Heizölbehälter
10. Brennstoffbehälter

So hätte die V 200⁰ auch aussehen können. Eine auf der V 80 basierende Prinzip-Entwurfsskizze von 1952 *Slg. Oliver Strüber*

lage für die Zugheizung sowie eine induktive Zugsicherung ins Lastenheft geschrieben.

Die Vorserie entsteht

Auf dieser Grundlage entwickelte das Bundesbahnzentralamt München zusammen mit der Lokomotivfabrik Krauss-Maffei in München-Allach ab 1952 die neue V 200. Ebenfalls beteiligt an der Entstehung waren die Lokomotivfabriken Esslingen, Henschel, Jung, Krupp und MaK, die Motorenhersteller Daimler-Benz, MAN und Maybach sowie die Getriebehersteller Maybach und Voith. Allein für Anordnung und Lage der Motoren und Führerstände wurden 18 verschiedene Einbauvarianten erörtert. Letztlich setzte sich die Anordnung der beiden Maschinenanlagen im Lokomotivrahmen sowie die Bauausführung mit zwei etwas zurückversetzten Endführerständen durch, was eine ausreichende Sicherheit des Personals und eine gute Streckensicht ohne Verlust an Einbauraum versprach. Der Drehgestellradstand wurde gegenüber der V 80 von 2.900 auf 3.200 Millimeter vergrößert, was auch eine betrieblich sinnvolle Verlängerung der Gelenkwellen mit sich brachte. Der auf 11.500 Millimeter festgelegte Drehzapfenabstand versprach größtmögliche Laufruhe und bot ausreichend Platz zum Einbau einer leistungsfähigen Heizkesselanlage mit Ölfeuerung; damit musste man in der Heizperiode keinen Heizkesselwagen mitführen.

Noch 1952 erteilte die Bundesbahn den Auftrag zum Bau von fünf Vorserienloks. Die Zeit drängte,

V 200⁰ – Technische Daten im Überblick	
Achsanordnung	B'B'
Länge über Puffer	18.530 mm (Vorserie), 18.470 mm (Serie)
Gesamtachsstand	14.800 mm
Drehgestellachsstand	3.200 mm
Größte Höhe	4.155 mm
Größte Breite	3.000 mm
Treibraddurchmesser neu	940 mm
Reibungsgewicht mit vollen Betriebsvorräten	75 t
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Größte Anfahrzugkraft	25 t
Größte Dauerzugkraft bei 19 km/h	20 t
Bauzeitraum	1953 (Vorserie), 1956-57, 1959 (Serie)
Stückzahl	86 (Vorserie + Serie)
Ausmusterung	bis 1984

Mit dem „Rheingold" am Rhein unterwegs: Zu den hochkarätigen Leistungen der V 200⁰ im F-Zug-Verkehr gehörte auch die Bespannung des DB-Renommierzuges *Carl Bellingrodt/Slg. W. Schmitz*

pünktlich zum Beginn der Deutschen Verkehrsausstellung (DVA) in München am 20. Juni 1953 sollten die ersten Maschinen fertig gestellt sein. Und dort sollte die V 200 gleich zwei Messestände schmücken – den der Deutschen Bundesbahn und den der Deutschen Bundespost. Jene beabsichtigte nämlich zu Beginn der 1950er-Jahre die Einrichtung von reinen (Nacht-)Postzügen mit Steuerwagen, für welche die neuen Loks die passende Bespannung bilden sollten. Daher beteiligte sich die Post durch Gewährung von Krediten am Bau von drei der fünf Prototypen.

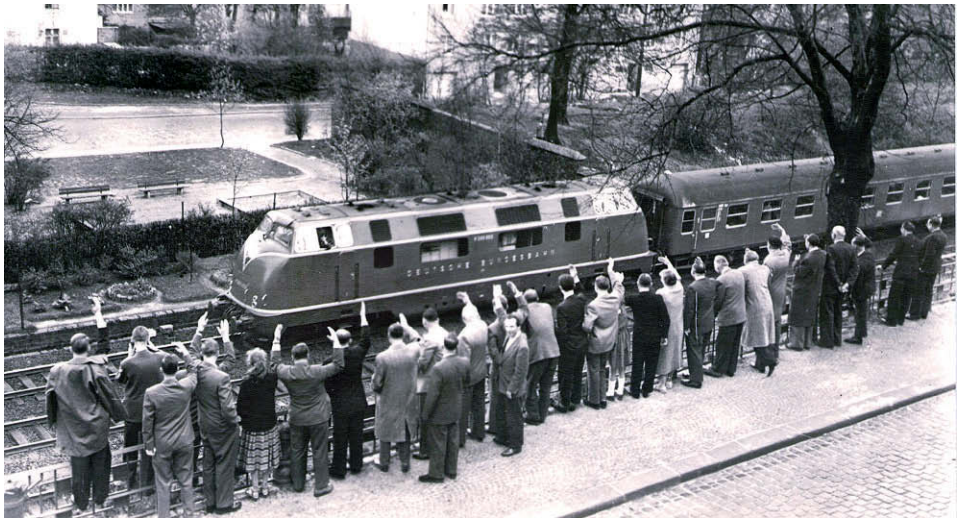
Die erste Lok, V 200 001, wurde am 20. Mai 1953 an die Bundesbahn abgeliefert und – noch ohne die endgültige Lackierung – im Krauss-Maffei-Werksgelände vorgeführt. Schon am folgenden Tag unternahm sie die erste Probefahrt zwischen München-Allach und Ingolstadt, der weitere Einsätze im Münchener Umland folgten. Dabei spulte sie bis Anfang Juni rund 4.000 Kilometer zur vollsten Zufriedenheit ab, bevor sie an Krauss-Maffei zurückgegeben und ausstellungsbereit gemacht wurde. Auch die für den Bundespost-Stand vorgesehene V 200 002 wurde zumindest äußerlich fristgemäß fertig.

Umjubelter Ausstellungsstar

Die Deutsche Verkehrsausstellung 1953 konnte mit vielen Novitäten auf der Schiene aufwarten – doch keine hatte die Strahlkraft wie die V 200! Dies lag nicht zuletzt an ihrer optischen Gestaltung: Der purpurrote Lack der zeitgemäß rundlich ausgeführten Lok harmonierte bestens mit dem schwarzgrauen Lokrahmen und dem ebenso lackierten oberen Fenster- und Lüfterbereich. An den Fronten lief die graue Lackierung – durch umlaufende Aluminium-Zierleisten zusätzlich akzentuiert – v-förmig zu, was ihrem Erscheinungsbild zu einem ebenso schwungvollen wie luftigen Auftritt verhalf und der Konstruktion jegliche Strenge nahm. Das Dach trug einen aluminiumfarbenen Schutzanstrich. An den Seitenwänden prangte unübersehbar der in großen erhabenen Lettern angebrachte Schriftzug DEUT-

Die fünf Vorserienloks hatten noch kein drittes Spitzensignal und keine ovalen Lüftungsgitter an den Fronten. V 200 002 zeigt sich am 26. Juli 1955 „zu Füßen" des Kölner Doms *Robin Fell/Slg. Oliver Strüber*

Einmal im Monat trafen sich Eisenbahnfreunde bei Carl Bellingrodt. Für die Durchfahrt der V 200 002 haben sie sich im April 1954 aber an die Strecke direkt vor dem Haus begeben *Carl Bellingrodt/Slg. O. Strüber*



Die neuen V 200 verdrängten rasch die Schnellzugdampfloks der DB aus vielen hochwertigen Leistungen. Lok V 200 078 steht am 29. Juli 1963 mit dem F-Zug „Gambrinus“ in Hamburg-Altona *Slg. O. Strüber*

Ab der Ordnungsnummer 060 hatten die V 200⁰ deutlich größere Wartungsklappen in der Front. 220 066 sonnt sich am 23. Oktober 1970 auf der Drehscheibe des Bw Osnabrück Rbf *Wolf-Dietmar Loos*

SCHE BUNDESBAHN unterhalb der großen Führerstandsfenster. Das gefiel den Ausstellungsbesuchern – schnell avancierte die Lok zu dem Aushängeschild der DVA, auf das die Bundesbahn zu Recht stolz sein durfte. Unzählige Fotos wurden von beiden Loks geschossen, ihr markantes Äußeres zierte unzählige Berichte der in- und ausländischen Presse. Während der bis zum 11. Oktober 1953 dauernden Messe wurde V 200 001 auf den vielfältigen Wunsch der am Bau beteiligten Hersteller immer wieder für Vorführfahrten aus der Ausstellung herausgenommen – zunächst unregelmäßig, später aufgrund des Andrangs auf einen Vor- oder Nachmittag pro Woche beschränkt.

Eingehende Erprobung

Anfang Oktober 1953 konnte auch V 200 003 fertig gestellt und ihrem künftigen Heimat-Bw Frankfurt (Main)-Griesheim zur Erprobung übergeben werden; im November folgte ihr V 200 004 und im Februar 1954 schließlich V 200 005. Mit ihnen und der inzwischen dazugestoßenen V 200 001 wurden verschiedene Probefahrten unternommen, vor allem zwischen München und Lindau bzw. Nürnberg. Auch die nur als leere Hülle auf der DVA ausgestellte V 200 002 wurde nun komplettiert. Bis zum 16. Juli 1954 waren alle fünf Maschinen von der DB abgenommen; von Frankfurt aus wurden sie in den folgenden Monaten einer eingehenden Erprobung unterzogen. Zwei der Loks liefen in einem gemeinsamen Umlauf mit zwei Dampfloks der Baureihe 01 vor F-, D- und E-Zügen nach Bebra, Hagen, Heidelberg, Nürnberg und Würzburg, die anderen im Personen- und Güterzugdienst. Dabei wurden durchschnittlich 700 bis 800 Kilometer/Tag gefahren.

> Die fünf Prototypen der V 200 bewährten sich sehr gut; schnell folgte die Beschaffung der Serie

Da die Versuche zur vollsten Zufriedenheit ausfielen, wurde für die fünf Prototypen zum Beginn des Sommerfahrplans 1955 ein eigener viertägiger Fernverkehrsumlauf eingerichtet, der unter anderem den F 21 „Rheingold“ zwischen Frankfurt (Main) und Nürnberg, den F 34 „Gambrinus“ zwischen Hamburg-Altona und Frankfurt (Main), den F 211/212 „Italien-Skandinavien-Expreß“ zwischen Frankfurt (Main) und Lübeck sowie den Postexpresszug 3049 von Köln nach Hamburg umfasste.

Mit ihrer neuen Vorserienlok V 200 005 unternahm die DB in Abstimmung mit den Herstellern 1955 auch Vorführfahrten im Ausland, die sie in die Türkei, nach Griechenland und Jugoslawien brachten. Neue Aufträge gab es jedoch nur in bescheidenem Rahmen – so orderte die Jugoslawische Staatsbahn JZ drei auf der V 200 basierende sechsachsige Maschinen, drei weitere Loks gingen in die Türkei.

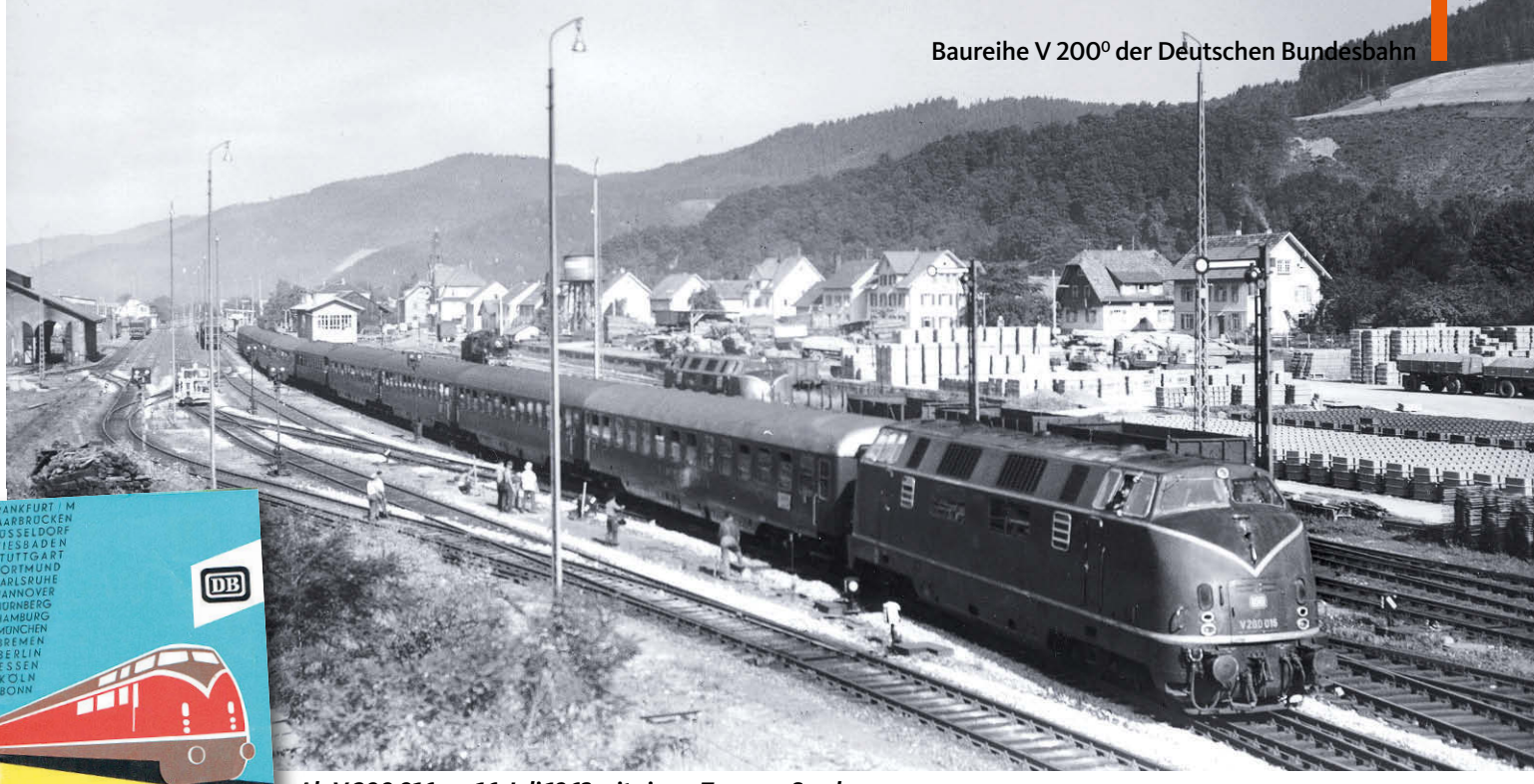
Die Serienbeschaffung beginnt

Die gute Bewährung in diesen Diensten führte dazu, dass sich die DB noch 1955 für die Serienbeschaffung der V 200 entschied und 50 weitere Maschinen bei MaK (V 200 006–025) und Krauss-Maffei (V 200 026–055) orderte. In die Produktion flossen alle Erkenntnisse aus dem Probebetrieb und den absolvierten Planeinsätzen ein.

Die ersten Loks rollten planmäßig im September 1956 an, die Fertigung sollte ursprünglich bis zum Sommerfahrplan 1957 abgeschlossen sein. Durch einen Metallarbeiter-Streik in Schleswig-Holstein zog sich die Ablieferung der letzten (MaK-)Loks jedoch noch bis in den November 1957 hin. Von den Vorserienloks unterschieden sie sich vor allem optisch: Die gegenüber den Vorserienloks etwas verkürzte Gesamtlänge von 18.470 Millimetern fiel kaum auf, charakteristischer waren die Änderungen an der Front. So wiesen alle Serienloks nun ein drittes Spitzenlicht auf (die Vorserienloks erhielten es später), dazu länglich-ovale Lüftergitter über den unteren, jetzt ovalen Lampenpaaren und Lüftungsschlitze in den Frontklappen; hinzu kamen Handgriffe über den Rangiertritten und eine Signalpfeife. Auch innerhalb der Serienloks gab es leichte Unterschiede – markant war vor allem die Ausführung des „V“ an den Fronten: Bei den MaK-Loks fiel es deutlich flacher aus als bei den Krauss-Maffei-Maschinen.

Stationiert wurden die Serienmaschinen in den Bw Hamburg-Altona (18), Hamm P (12), Frankfurt (Main)-Griesheim (18) sowie Villingen (Schwarzw) (7). Von dort aus absolvierten vor allem die Hammer Lokomotiven tägliche Laufleistungen von bis zu 1.200 Kilometern. Ohne Lokwechsel (und Nachbetankung) wurden Planleistungen von bis zu 700 Kilometern Länge erbracht, etwa vor dem F 3/4 „Merkur“ Frankfurt (Main) – Hamburg-Altona oder dem F 56/55 „Blauer Enzian“ Hamburg-Altona – Treuchtlingen. Neben weiteren wichtigen F- und D-Zügen bespannten die neuen V 200 ab 1957 auch Schnellzüge für Expressgut und Post sowie einen Schnellgüterzug für den Lebensmittelverkehr Italien – Großbritannien zwischen Offenburg und Aachen-Süd. Er war die erste planmäßige Güterzugleistung einer V 200.

Noch während die Beschaffung der ersten 50 Serienloks lief, bestellte die DB nochmals 31 Maschinen (V 200 056-086), die Krauss-Maffei 1959 an die DB ablieferte. Gegenüber ihren Vorgängerinnen zeigten sie sich optisch leicht verändert – besonders markant war, dass nun der erhabene seitliche Bundesbahn-Schriftzug fehlte und an seine



Als V 200 016 am 16. Juli 1963 mit einem Touropa-Sonderzug durch den Bahnhof Hausach rollt, ist der Bundesbahn-Schriftzug auf den Seiten schon einem DB-Emblem gewichen (oben); links: V-200-Werbung der DB *Carl Bellingrodt/Slg. W. Schmitz (o.), Slg. O. Strüber (l.)*

Stelle das neue DB-Signet trat. Ab V 200 060 fiel die Klappe in den Fronten etwas größer aus und reichte bis unter die untere Alu-Zierleiste hinab.

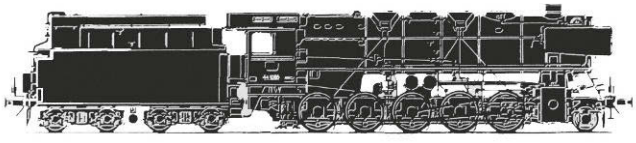
Bewährt und überfordert

In den ihnen gestellten Aufgabengebieten zeigten die V 200, was in ihnen steckte – so konnten sie problemlos die Dienstpläne der Dampfloks der Baureihe 01 einhalten. Auch im Güterzugdienst vermochten sie zu überzeugen, waren sie hier doch den 50ern deutlich überlegen; selbst mit höheren Lasten waren die Dieselloks immer noch in der Lage, die vorgegebenen Fahrzeiten einzuhalten. Waren die V 200 anfangs vor allem im leichten und schnellen F-Zug-Dienst eingesetzt, so kamen ab den frühen 1960er-Jahren verstärkt Dienste vor schweren D- und Eilzügen hinzu. Dies führte angesichts der immer länger werdenden Züge dazu, dass die Lokführer schon im normalen Betrieb auf einigen Strecken aus ihren Loks die letzten Leistungsreserven herauskitzeln mussten. Verspätungen konnten nicht mehr aufgeholt werden – der Pünktlichkeitsgrad sank, die Zuverlässigkeit der V 200 nahm ab und der Unterhaltungsaufwand stieg an.

Die Loks an der Leistungsgrenze

Besonders die im Bw Villingen stationierten Loks stießen bei ihren anspruchsvollen Einsätzen vor Güterzügen auf der steigungsreichen Schwarzwaldbahn (bis zu 23 ‰ Steigung) an ihre Leistungsgrenzen. Der Güterverkehr dort war bislang vor allem von den schweren Dampfloks der Baureihe 44 erbracht worden – in ersten Versuchen hatte sich gezeigt, dass die V 200 zumindest die

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

Airbrush-Kurse für Modellbahner
mit Fachbuchautor
Mathias Faber
Infos unter: www.harder-airbrush.de
Tel. +49 (0)40 878798930

MONDIAL Vertrieb
Claus-Peter Brämer e.K. · Woldlandstr. 20 · D 26529 Osteel
Tel. 0 49 34 / 4 95 67 71 · Fax: 0 49 34 / 4 95 67 72
SYSTEME LAUER
Elektronik für die Modellbahn
Wir sorgen für mehr Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage...
Sie müssen kein Profi sein . . . Jeder Laie kommt sofort zurecht!
Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb.
Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb.
Fahrregler für den Analogbetrieb. Hausbeleuchtung mit Zufallsgenerator und Weiteres.
Den aktuellen Katalog erhalten Sie gegen Einsendung von 4,50 € in Briefmarken.
Internet: www.mondial-braemer.de e-Mail: info@mondial-braemer.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

120. Spielzeug-Auktion 1. - 3. März 2018 - Annahmeschluss am 12. Januar 2018
Für unsere Auktionen suchen wir ständig ganze Sammlungen und gute Einzelstücke. Fordern Sie unsere Einlieferungsbedingungen an.
Wormser Auktionshaus Lösch
Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH
Weinbrennerstraße 20 • 67551 Worms • Telefon (06247) 90 46-0
www.auktionshaus-loesch.de • info@auktionshaus-loesch.de
Wir versteigern oder beleihen hochwertiges Spielzeug:
Auktionen seit 1985: 32 Jahre Erfahrung und Kompetenz - tausende zufriedene Stammkunden!

220 051 hat im Sommer 1978 einen Eilzug Braunschweig – Bielefeld am Haken (o., bei Hameln). Links: V-200-Motoren-Werbung von Mercedes

M. Weltner (o.), Slg. O. Strüber (l.)

gleichen Leistungen erbringen konnte. Im Plandienst allerdings machte die ständige starke Beanspruchung den Villinger Loks zu schaffen, deren Bestand nach den Neuzuteilungen von 1959 auf mittlerweile 22 Stück angewachsen war. So traten immer häufiger Schäden an den Getrieben auf, die für diese Einsätze offenbar zu schwach dimensioniert waren. Aufgrund der dadurch bedingten Ausfälle wurden sogar noch einmal bereits zur Ausmusterung vorgesehene 39er für den Personenzugdienst nach Villingen zurückbeordert.

Eine ähnliche (Über-)Beanspruchung der V 200 ließ das in der Zwischenzeit stetig wachsende Verkehrsaufkommen, das mit immer längeren und schweren Zügen verbunden war, auch in anderen Einsatzgebieten erwarten. Zudem bestand nach wie vor dringender Bedarf an schweren Diesellokomotiven zur weiteren Ablösung der Dampftraktion. Daher entschied sich die DB 1960 dazu, bei Krauss-Maffei eine leistungsstärkere Version der V 200 in Auftrag zu geben. In deren Konstruktion flossen alle Erkenntnisse aus dem Betriebsdienst mit ein. Die 50 neuen Loks wurden mit zwei je 1.350 PS leistenden Motoren ausgestattet und als neue Baureihe V 200[1] geführt. Die ersten Maschinen gingen 1962 in Betrieb, bis 1965 waren alle Loks abgeliefert. Sie fuhren zunächst vor allem im Schwarzwald, auf der Allgäubahn und auf der neu in Betrieb gegangenen Vogelfluglinie.

Neue Dienste, neue Reviere

Mit der Ablieferung der jüngeren Schwestern, vor allem aber auch der kontinuierlich fortschreitenden Elektrifizierung verschoben sich die Einsatzgebiete der nun als Baureihe V 200[0] bezeichneten Loks in den folgenden Jahren. Dies betraf zunächst vor allem die Frankfurter Loks, deren Bestand kontinuierlich abnahm. Ende Mai 1962 wurden die letzten Loks nach Hamburg-Altona, Hamm, Villingen sowie nach Würzburg und Kempten abgegeben. Vom neuen V 200[0]-Standort Würzburg aus liefen die elf dort nun stationierten Loks, darunter alle fünf Vorserienmaschinen, vor allem in E- und D-Zug-Diensten, kamen aber auch vor Personen- und Güterzügen zum Einsatz. Auch in Kempten begann im Sommer 1962 die Beheimatung der V 200[0] mit zunächst vier

> **»** Die V 200 ersetzte diverse Dampfloks, ihre große Zeit währte aber gerade mal zehn Jahre

Loks, der Bestand wurde in den folgenden Jahren noch aufgestockt. Zusammen mit den neu angelieferten V 200[1] liefen sie vor allem zwischen München und Lindau, aber auch zwischen Ulm, Friedrichshafen und Kempten, wo sie die letzten S 3/6 aus dem Dienst verdrängten. Der Einsatz der Dieselloks auf der Allgäubahn erbrachte gegenüber den bisherigen Dampflokleistungen eine beträchtliche Zeitersparnis von rund 25 Minuten – die Strecke München – Lindau konnte mit einem V 200-bespannten D-Zug nun in knapp mehr als zwei Stunden zurückgelegt werden. Ähnliche Fahrzeitgewinne hatte es auch auf der Schwarzwaldbahn gegeben.

Ab 1964 zählte auch das Bw Limburg zu den Einsatzdienststellen der V 200[0], die von hier aus F- und D-Züge nach Kaiserslautern, Frankfurt und Kassel bespannten, bevor der gesamte Bestand 1967 nach Kaiserslautern umstationiert wurde. Neue Zielbahnhöfe waren nun neben Frankfurt auch Bingerbrück, Karlsruhe und Saarbrücken.

Konzentration im Norden

Mit Inkrafttreten des EDV-gerechten Nummernplans der DB wurden die V 200[0] 1968 zur neuen Baureihe 220, ihr Bestand verteilte sich zu Jahresbeginn auf die fünf Bw Hamburg-Altona (17 Loks), Hamm P (33), Kaiserslautern (8), Villingen (15) sowie Würzburg (13). Schon kurz darauf setzte die Elektrifizierung weiterer Strecken im Raum Hamm viele der dortigen Loks frei, die zwischen Mai 1968 und Mai 1969 nach Hannover abgegeben wurden.

Textfortsetzung auf Seite 23

Nur drei Loks der Baureihe 220 erhielten bei der DB das neue ozeanblau/beige Farbschema (220 012, 023 und 060). Eine der Maschinen passiert im Januar 1978 den Ort Vienenburg

Wolf-Dietmar Loos

V 200 in Güterzugdiensten: Am 1. August 1962 passiert V 200 045 mit einem TEEM den aufgeschlitzten Braunhäuser Tunnel

Carl Bellingrodt/Slg. Waldemar Schmitz

Einige Maschinen gelangten von dort aus bald weiter. Sie kamen nach Hamburg-Altona; die letzten 220 verließen Hannover 1975. Der Großteil davon ging zunächst nach Braunschweig, bevor sie im Juni 1976 nach Oldenburg weitergegeben wurden. In Oldenburg hatte bereits 1975 mit der Zuteilung des größten Teils der Villinger und der Würzburger Loks die Beheimatung der Baureihe 220 begonnen. Zum Einsatz kamen sie auf den Strecken nach Braunschweig, Cuxhaven, Lübeck, Hameln und Oberhausen. Auch Lübeck übernahm nun die Beheimatung von 220ern, die größtenteils aus Hamburg kamen.

Das neue ozeanblau-beige Farbschema bekamen Mitte der 1970er nur drei 220er: 220 012, 023 und 060 – vielleicht ein Glücksfall, denn besonders gut stand den Loks die dicke beige Bauchbinde nicht, zumal das charakteristische V auf der Front entfiel. Aber über Geschmack lässt sich streiten ...

Das Ende naht

Zum Jahresende 1976 waren alle noch vorhandenen 83 Loks in Oldenburg und Lübeck konzentriert. Für anstehende Gleiserneuerungsarbeiten in Saudi-Arabien kaufte die international tätige Baufirma Heitkamp 1977 der DB die beiden Loks 220 021 und 054 ab, die aufgearbeitet und für die Klimaverhältnisse in der Wüste angepasst wurden. Anfang 1978 folgten ihnen die Loks 220 024, 046 und 069, die ebenfalls nach Saudi-Arabien gingen. 220 006 und 035 dienten für sie als Ersatzteilspender, blieben aber im AW Nürnberg, wo sie später verschrottet wurden.

Bis zum Sommer 1980 schrumpfte der Auslauf für die Oldenburger Loks dann jedoch aufgrund weiterer Elektrifizierungen beträchtlich. Nur wenige Loks behielt man im eigenen Bestand, sieben Maschinen wurden nach Lübeck umbeheimatet, die übrigen nach vermehrt auftretenden Verschleißerscheinungen an Motoren und Getrieben sowie mit Fristabläufen zwischenzeitlich z-gestellt und ausgemustert. Zum 31. Dezember 1980 standen nur noch 45 Maschinen im Dienst bei der DB, davon 30 im Bw Lübeck, das zum Auslauf-Bw für diese Baureihe bestimmt wurde. Am 29. Mai 1983 endete der Planeinsatz der 220 in Oldenburg, die letzten acht Loks gingen ebenfalls nach Lübeck.

Schon 1980 waren die meisten der Langläufe entfallen. Die Loks wurden seither nur noch nach Cuxhaven, Lüneburg (– Braunschweig/Bad Harzburg), Hamburg, Kiel und Puttgarden eingesetzt. 20 Loks wurden vom Bw Lübeck damals planmäßig benötigt, die übrigen fuhren verstärkt Sonderleistungen. Durch Fristabläufe, Schäden und Unfälle reduzierte sich der Bestand betriebsfähiger 220er zum Sommerfahrplan 1983 auf 24 Loks. Für sie wurden nochmals zwei Laufpläne, vor allem vor Eilzügen, aufgestellt. Anfang Januar 1984 forderten anstehende Fristabläufe die Reduzierung auf nurmehr einen Laufplan für acht Lokomotiven. Vor Eil- und Nahverkehrszügen pendelten die letzten V 200⁰ zwischen Lübeck und Hamburg, Hamburg und Cuxhaven sowie Kiel und Lüneburg.

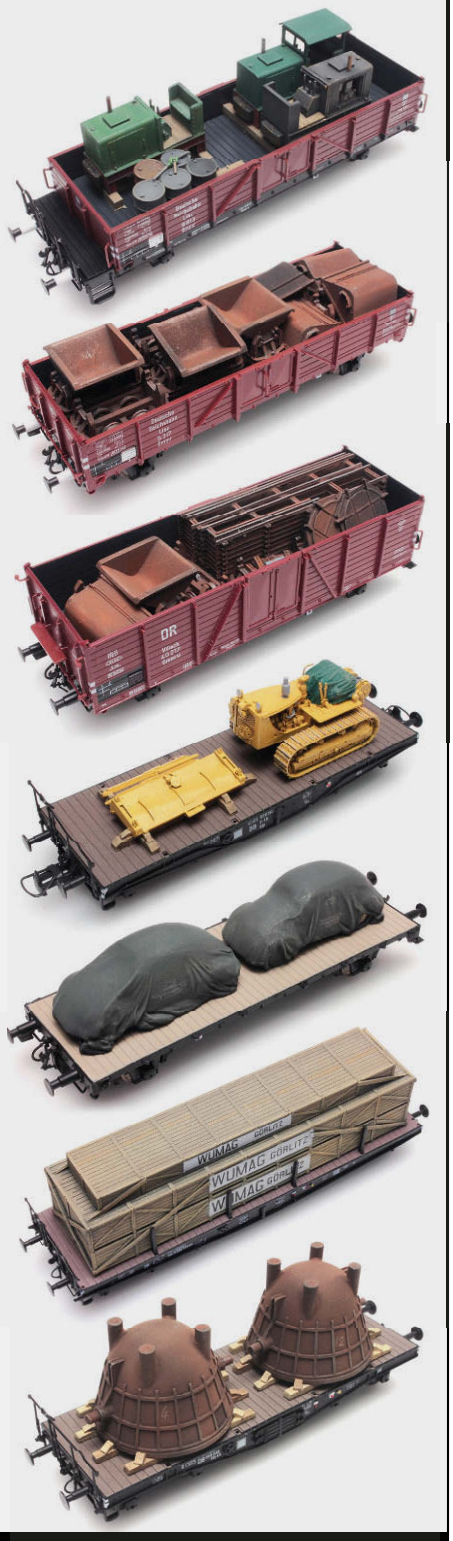
Die Ausmusterung und danach

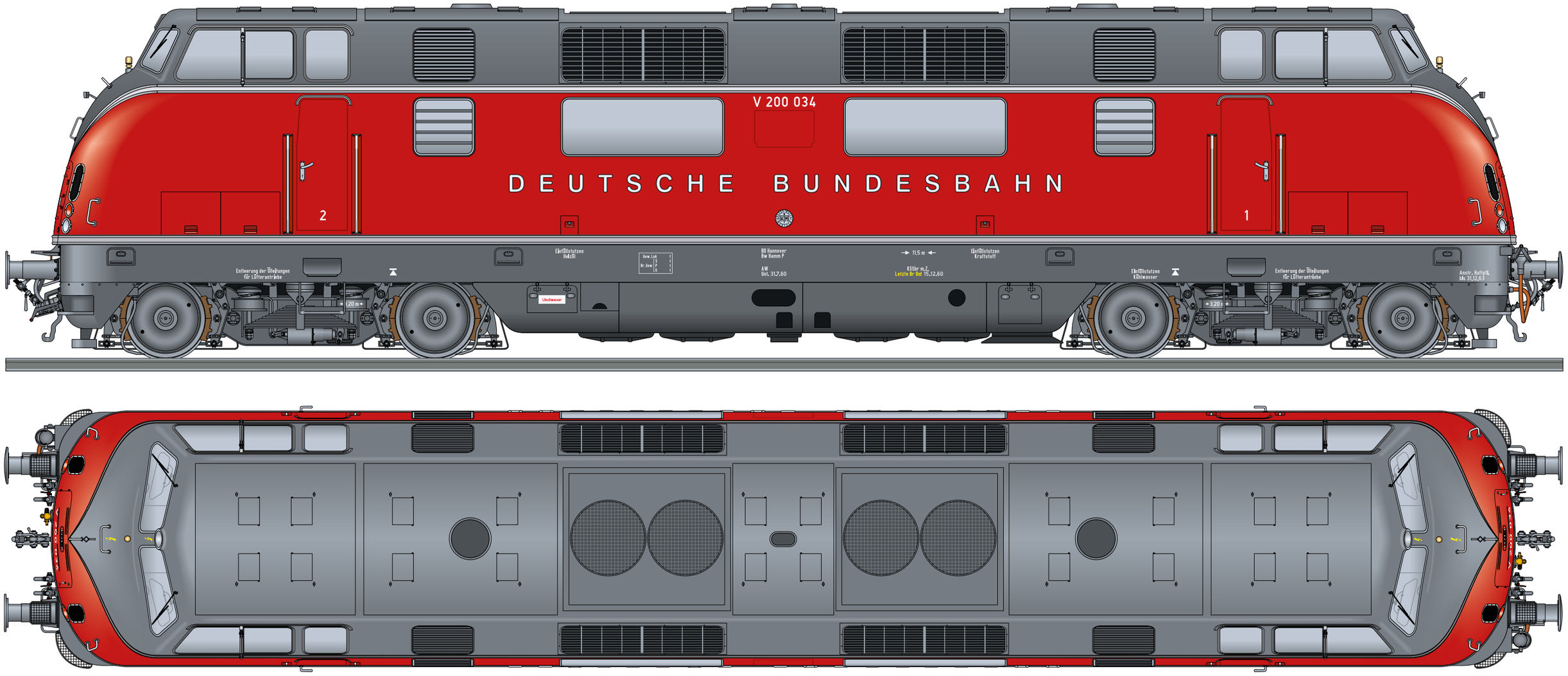
Zum Sommerfahrplan 1984 wurde kein neuer Umlauf mehr aufgestellt; die letzten vorhandenen Loks dienten für Abschiedsfahrten. 220 009 befuhr zudem mit Sonderzügen zwischen Februar und Mai 1984 noch einmal die alten Stammstrecken im Schwarzwald und Allgäu. Die zuletzt 13 in Lübeck vorhandenen Loks wurden zum 1. August 1984 z-gestellt und bis Jahresende ausgemustert.

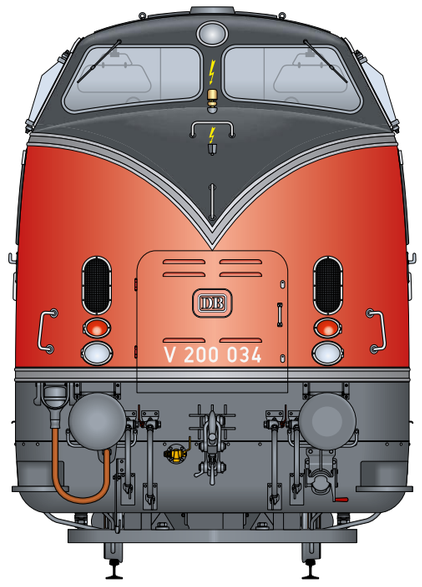
Lange Zeit bemühte sich die DB um die Weiterveräußerung der nicht einmal 30 Jahre alten Loks, allerdings mit bescheidenem Erfolg. Der Großteil der Maschinen musste verschrottet werden – nur wenige Loks wurden ins Ausland verkauft, etwa in die Schweiz, wo sieben Loks ab 1988 bei den SBB als Am 4/4 liefen. 1982 waren erste Loks zu Privatbahnen und Gleisbaufirmen in Italien gelangt. Auch Gleisbauunternehmen in Spanien und Frankreich übernahmen 220er. Inzwischen sind einige davon wieder nach Deutschland zurückgekehrt.

Oliver Strüber

Im nächsten Heft gehen wir auf die Bauartunterschiede V 200⁰/V 200¹ ein, zeigen Entwicklung und Einsatz der V 200¹ und zeichnen mit einer Liefer- und Verbleibliste den Werdegang aller für die Bundesbahn gebauten V 200 nach.

Artitec®
Jetzt verfügbar
Viele neue Ladegüter
für Linz-Villach und Ssy

Besuchen Sie
www.artitecshop.de





Die „klassische V 200“

Die Zeichnungen von Peter Erdmann zeigen die Version der V 200⁰, die wohl am meisten in Erinnerung geblieben ist. V 200 034 gehört zu den bei Krauss-Maffei gebauten Maschinen. Sie verfügen über die typische Rundung der Serienfahrzeuge und an der Front über ein deutlich heruntergezogenes „V“, das übrigens durch metallene Leisten betont wird. Das Bundesbahn-Emblem liegt auf einer Klappe, die noch nicht allzu groß gestaltet ist. Mit dem Dreilicht-Spitzensignal zeigt die Zeichnung den Zustand der Lok ab etwa 1957.

Angeliefert wurde V 200 034 am 22. November 1956; die Abnahme folgte am 27. November 1956. Die Lok war in Hamm (zwei Mal), Kempten, Würzburg und zuletzt Oldenburg beheimatet, wo ihre Einsatzzeit mit der z-Stellung am 20. Juli 1979 endete. Das AW Nürnberg zerlegte die nunmehrige 220 034-3 im Jahr 1980. Sie trug während ihrer ganzen Dienstzeit die altrote Lackierung.

Martin Weltner (2)

220 027 auf der Oldenburger Klappbrücke über die Hunte am 10. Juni 1979: Die Lok hat ihre Alu-Zierstreifen längst verloren, das „V“ ist nur noch aufgemalt

220 055 trug bis zu ihrer Abstellung noch die kompletten Alu-Zierleisten und war daher ein beliebtes Fotoobjekt wie hier am 2. Oktober 1980 in Oldenburg

In Norddeutschland durften die 220 bis zum Schluss ihr Können unter Beweis stellen. Am 14. April 1984 ist die 220 031 mit dem nachmittäglichen E 3180 auf dem Weg von Lüneburg über Lübeck nach Kiel; soeben fährt sie aus dem Bahnhof Ratzeburg aus *Wolfgang Bügel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung*

Modelle der Baureihe V 200⁰ von Z bis G

Die Rote der DB – überall zu haben

Stilgerechter Bundesbahn-Reisezug, gezogen von einer gut dazu passenden V 200 007 von Märklin auf Basis der Neukonstruktion des Jahres 1994

Schier unendlich scheint die Vielfalt an Modellnachbildungen des roten DB-Zugpferds der Wirtschaftswunderzeit zu sein. Beinahe jeder Hersteller hat die V 200⁰ bereits in irgendeiner Form in seinem Programm gehabt. Ein Überblick über die Angebote, sortiert nach Nenngrößen

Wohl jeder Modellbahner durfte schon mal eine V 200⁰ sein Eigen nennen, ob als Einzelmodell oder als Teil einer Zugpackung oder eines Starter-Sets. Fast könnte man meinen, dass für einen Modellbahnhersteller, der etwas auf sich hielt, kein Weg an dieser Lok vorbeiführte. Nicht nur die großen westdeutschen Hersteller hatten sie im Programm, auch in der DDR wurde sie produziert – vorrangig für den devisenbringenden Export. Im folgenden ein chronologischer Überblick über die im Laufe der Jahre produzierten Modelle – angesichts der Vielfalt freilich ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Märklin als Pionier in H0

1957 – vier Jahre nach der Präsentation des großen Vorbildes – stellte Märklin sein H0-Modell der V 200 006 vor. Die Lok mit der Artikelnummer 3021 besaß den damals aktuellen Antrieb mit modernem Umschalter, also ohne den bislang üblichen „Bocksprung". Das gewichtige Modell mit Gussgehäuse und dem erhabenen Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN an den Seiten wurde zu einem Verkaufsschlager. Die Göppinger kamen damals kaum nach mit der Produktion. Der heute gesuchten ersten Version mit durchbrochenen unteren Lüftern folgte noch 1957 eine Formänderung. Seither waren die Lüfter rückseitig verschlossen. 1960 spendierte Märklin der V 200 006 das inzwischen beim Vorbild vorgeschriebene Dreilichtspitzensignal sowie silberne Fenstereinfassungen. 1961/62 folgten zwei neue Gehäuseformen und neue Betriebsnummern – es wurde der Auftakt für noch so manche Variante (siehe Tabelle). Seit 1959 gab es von den aktuellen Ausführungen auch preiswerte Bausatz-Packungen zu 29,50 statt 36 D-Mark (Nr. 3921), die bis 1970 erhältlich waren.

Oliver Strüber (3), Slg. Strüber (1, S. 25)

In Sachen V 200⁰ legte Märklin 1957 schon mal vor, wobei der Ursprungsversion bald die Variante mit Dreilicht-Spitzensignal folgte

Die Kleinsten der berühmten DB-Diesellok

V 200-Modell in Z

Lange warteten Z-Bahner auf die V 200⁰ für das mini-club-Sortiment von Märklin. Neben der seit 1981 produzierten 221 schien kein Platz für deren Vorgängerin. Erst 2010 gab es für Insider die V 200 010 in Altrot mit großem seitlichem Bundesbahn-Schriftzug und als Zuglok eines Fünf-Wagen-Sets (Artikelnummer 81175). 2013 folgte ihr die V 200 020 in einer Zugpackung mit dem „Blauen Enzian" (-176). 2017 wurde die blau/beigefarbene 220 012 für einen darauf abgestimmten „Heckeneilzug" angekündigt (-202), aber noch nicht ausgeliefert. *HSP*

Ozeanblau-elfenbeinfarbene 220 012 als noch nicht ausgelieferte Sommerneuheit 2017

Trainini

Das bei der DB seit 1968 geltende neue Nummernschema hielt bei Märklins V 200 erst 1984 Einzug: Den Anfang machte die komplett mit gedruckten Anschriften versehene ozeanblau/beigefarbene 220 012 (3081). Hierfür wurde eine der Gussformen umgebaut. Die rote V 200 folgte 1985 als Epoche-IV-Version (weiterhin 3021).

Parallel zum seit 1970 angebotenen Märklin-Modell der V 200 060 gab es seit 1978 das deutlich einfachere Kaufhaus-Pendant unter der Marke Primex (3009). Dach und Zierleisten wurden hier erst ab 1982 silbern lackiert. 1987 endete die Produktion. 1989 gab es das Primex-Modell nochmals mit nur 550 Stück als V 200 057 mit aufgedrucktem Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN. Zum 75-jährigen Märklin-H0-Jubiläum durften sich die Fans 2010 über ein Wiedersehen mit dem V-200-Klassiker aus überarbeiteten historischen Formen freuen. Die limitiert aufgelegte V 200 048 erhielt ein zeitgemäßes Innenleben samt Hochleistungsantrieb und mfx-Decoder (30210).

Die H0-Modelle der 1950er-Jahre von Gützold und Märklin (oben) sowie darunter von Trix-Express und Fleischmann

Gützold legte verschiedene Versionen auf, später auch noch unter dem Dach des Piko-Kombinates, wobei der DB-Schriftzug bald schon auf Anweisung „von oben" entfiel

Manfred Scheiwing

Gleich drei neue Modelle 1958

Als das Jahr der V 200 als Modell könnte man 1958 bezeichnen. Zwei Nürnberger Hersteller präsentierten auf der dortigen Spielwarenmesse ihre H0-Umsetzung. Das wuchtigste Modell zierte dabei den Fleischmann-Stand: V 200 035 war im Maßstab 1:85 gefertigt (1381). Nur 1958 besaß die Lok den alten eckigen Motor, danach bekam sie Fleischmanns neuen Standard-Rundmotor. Typisch für die damaligen größeren Modelle der Firma war die ausschwenkbare Pufferbohle. Ab 1963 gab es die Lok auch in einer Touropa-Startpackung (381/3). Größere Änderungen nahm man in

V 200⁰ in H0 – die Klassiker

Hersteller	Artikelnr.	Betriebsnr.	Bauzeit	Anmerkungen (Farbe, wenn nicht anders angegeben, rot)
Märklin	3021, 3921 (Bausatz)	V 200 006	1957–1960	1), zunächst beidseitig zwei, 1960 drei Stirnlampen
		V 200 027	1961–1962	1), drei Stirnlampen, vorn und hinten DB-Keks
		V 200 056	1962	1), drei Stirnlampen, vorn und hinten DB-Keks
		V 200 056	1963–1966	Formenumbau, jetzt seitlich DB-Keks statt Schriftzug
		V 200 027	1965–1966	Formenumbau, jetzt seitlich DB-Keks statt Schriftzug, ohne erhabene 3021, Märklin-Schriftzug u. -Signet
		V 200 056	1966–1968	Rahmenaufschriften gedruckt (statt Schiebebilder)
		V 200 027	1966–1970	Rahmenaufschriften gedruckt (statt Schiebebilder)
		V 200 060	1970–1984	Rahmenaufschriften gedruckt
	3081	220 012	1984–1988	ozeanblau/beige, alle Anschriften gedruckt
	3021	220 043	1985–1989	alle Anschriften gedruckt
	30210	V 200 048	2010	1), erhabene Anschriften, Hochleistungsantrieb, mfx-Decoder
Primex	3009	V 200 060	1978–1981	vereinfachte Lackierung ohne Silberung
			1982–1985	Dach und Zierleisten nun gesilbert
			1985–1987	alle Anschriften gedruckt
		V 200 057	1989	1), alle Aufschriften gedruckt, Sonderserie in kleiner Auflage
Fleischmann	1381	V 200 035	1958–1968	1), Pufferbohle schwenkt aus, Maßstab 1:85, ab 1959 mit neuem Rundmotor
Trix Express	2260	V 200 035	1958–1967	1), Pufferbohle und vorderer Rahmenteil schwenken aus
	53226	V 200 035	1970–1975	1), Pufferbohle und vorderer Rahmenteil schwenken aus
Trix International	2460	V 200 035	1967	1), Pufferbohle und vorderer Rahmenteil schwenken aus
Gützold	G 13	V 200 035	1959/60	1)
Gützold/Piko		V 200 035	1959/60–70	ohne seitlichen Schriftzug, Rotton des Kunststoffgehäuses schwankt, Rahmen hell- bis mittelgrau
		V 200 035	1964–66	grün, Exportmodell für Ostblock, Kleinstauflage
1) Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN				

V 200⁰ in H0 – Modelle der Neuzeit (ab 1985)

Hersteller	Artikelnr.	Betriebsnr.	Bauzeit	Anmerkungen (Farbe, wenn nicht anders angegeben, rot)
Roco	43522/43928	V 200 035	1985–1986	1)
	41039	V 200 040	1985–1988	1), Startset mit Silberlingen
	43522/43928	V 200 013	1987–1992	1)
	43522/43928	V 200 034	1992	1)
	43522/43928	V 200 055	1993–1995	1)
	43522/43928	V 200 026	1995–2000	1)
	43522/43928	V 200 054	1996-2003/2000	1)
	43540	V 200 026	1997	DB-Keks
	43522	V 200 046	2004	1)
	69935	V 200 026	2007	DB-Keks, nur AC
	63943/69943	V 200 052	ab 2010	1)
	41507	V 200 050	ab 2013	1), Digital-Startset
	43523	220 027	1985–1994	
	43524/43911	220 012	1994–1998	ozeanblau/beige
	43524	220 023	1998–1999	ozeanblau/beige
	63402, 63405/69405	220 011	2002/2004	63402 als Sonderserie gealtert
	63405/69405, 69936	220 015	2003-2005, 2008	
	62749/68749	220 031 + 220 029	2011–2012	Doppelpackung, 220 029 ohne Antrieb (Dummy)
	72860	220 028	2012	
	72861	220 032	2012	
	51290	220 037	ab 2017	Startpackung mit Kesselwagen
Roco	63930, 63931/69931	V 200 002	2004–2005	Vorserienlok, 1)
	41250	V 200 004	2004–2005	Vorserienlok, DB-Keks
	62752/68752	V 200 001	2011	Vorserienlok, 1)
	72738/78738	V 200 003	2012	Vorserienlok, 1)
	63932, 63933/69933	220 001	2005–2007	Vorserienlok
	63934/69934	220 003	2007	Vorserienlok
Märklin	3380/3780	220 007	1994–1997	basierend auf dem Rahmen der V 200[1], versetzte Trittstufen
Märklin	33803/37803	V 200 018	1997–2001	1), vorbildkonformer Rahmen
	39800	V 200 021	2006–2009	1), mfx-Sound
	39804	V 200 020	2010–2011	1), mfx-Sound, Softdrive-Sinus
	37805	V 200 035	2012–2014	1), mfx-Sound
	39802	220 010	2007–2008	ozeanblau/beige, mfx-Sound
	39803	220 085	2009–2010	mfx-Sound, Softdrive-Sinus
Trix	22756	V 200 018	2003–2004	1)
	22373	V 200 020	2010–2011	1)
Piko	59700/59701	V 200 047	ab 2013	1)
	59708/59709	V 200 041	ab 2014	1), Sounddecoder
	59710/59711	V 200 072	ab 2015	DB-Keks, große Frontklappe
	59702/59703	220 018	ab 2013	
	59704/59705	220 060	ab 2014	ozeanblau/beige, gr. Frontklappe
	59706/59707	220 065	ab 2014	große Frontklappe
	59712/59713	220 048	ab 2015	
ESU	31080	V 200 015	2015	1)
	31089	V 200 013	2016	1)
	31330	V 200 009	ab 2017	1)
	31086	220 023	ab 2016	ozeanblau/beige
	31087	220 017	ab 2016	
	31331	220 021	ab 2017	

1) Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN

Roco präsentierte ab 1985 nicht nur die populäre V 200 035, sondern ab 2004 mit V 200 004 auch eine Vorserienlok mit einigen Detailänderungen

der Serie nicht vor. Ab etwa 1967 erhielt die Lok silberne Frontscheibenrahmen und angedeutete Scheibenwischer. 1968 wich sie der V 200[1] in H0.

Die Firma Trix wählte als Vorbild für ihre Express-V 200 ebenfalls die V 200 035 (2260). Das Modell bekam man auch mit zwei Zugpackungen: einem Schnellzug (7/1014) und einem Städte-Schnellzug (7/1014 St). Das Trix-Modell besaß ausschwenkbare Pufferbohlen. Die V 200 war übrigens die erste Trix-Lok im Maßstab 1:87 (statt wie bisher 1:90). 1967 gab es das Modell zudem als normales Trix-International-Gleichstrom-Modell (2460). Unter der neuen Artikelnummer 53226 wurde die Express-Lok 1970 bis 1975 letztmalig aufgelegt.

Eine V 200 aus Ostdeutschland

Mit der dritten Neuheit 1958 hatte kaum jemand gerechnet: Die Zwickauer Firma Gützold präsentierte auf der Leipziger Frühjahrsmesse ihre Interpretation der westdeutschen Diesellok (G 13), und zwar als V 200 035. Erstmals in der DDR bestanden Gehäuse und Rahmen aus Thermoplast, die Fenster bekamen glasklare Einsätze. Verbaut war ein dreipoliger Topfmotor, der 1962 baulich geändert wurde. Vorbildentsprechend wurden beide Drehgestelle über Gelenkwellen angetrieben. Das verhältnismäßig günstige Modell war vor allem für den Export gedacht, verkaufte sich aber auch in der DDR gut. Deshalb wurde der erhabene Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN nach knapp anderthalb Jahren auf Weisung des DDR-Ministerrats aus der Form entfernt. Das Modell wurde später über das Kombinat PIKO vertrieben – in deutlich hellerem Rot. Das DB-Emblem an den Fronten war nur an den Export-Modellen silberfarben. Für die Ausfuhr in Ostblock-Staaten gab es in kleiner Auflage auch ein Modell mit grünem Lokgehäuse.

Roco und Märklin legen nach

Lange dauerte es, bis sich ein H0-Hersteller an eine zeitgemäße Neukonstruktion einer V 200⁰ wagte. 1985 läutete Roco die neue Zeit ein. Optisch lagen zwischen dem filigranen Neuling und den Klassikern Welten. Einziger Kritikpunkt waren die etwas zu kleinen seitlichen Führerstandfenster. Dem Modell lagen Zurüstteile zur Selbstmontage

Die „anderen“ deutschen V 200

V 200 von Privatbahnen

Verschiedene deutsche Unternehmen setzen heute wieder 220er ein – einige davon gibt es als Modell. Die grüne Brohltalbahn-Lok 220 053 mit Reuschling-Werbung gab es 2008/09 von Roco in H0 (Artikelnr. 63937/69937), bei Minitrix gab es sie 2013 in N (16221). ESU legte 2016 die EVB-Lok 417 01 in H0 auf (31334). Nicht vorbildkonforme Sonderversionen sind die grau/elfenbeinfarbene Lok des Maybach-Zuges von Märklin (26522) sowie die in den Rheingold-Farben Rot/Beige lackierte Piko-Lok (59713). *OS*

bei. Von Anfang an gab es die V 200 035 (Gleich- und Wechselstrom 43522/43928) sowie die rote 220 027 (43523). Als V 200 040 bereicherte das Modell eine Startpackung mit „Silberlingen“ (41039). Bis heute begleiten diverse Roco-Varianten das Programm.

Eine Besonderheit war 2004 Rocos V 200 002. Die in der Platin-Serie erschienene Vorserienlok besaß ein vorbildgerecht anderes Gehäuse und nun auch seitliche Führerstandsfenster in der richtigen Größe. Es gab die Lok mit und ohne Decoder sowie als Wechselstromversion (63930/-31, 69931), dazu als späte Epoche-III-Lok V 200 004 im „Silberling“-Startset (41250). Später folgten Varianten als 220 001 und 003 bzw. V 200 001 und 003.

Märklin ersetzte 1992 seine alte V 200⁰ durch ein Modell der V 200¹. Dem folgte 1994 eine neue V 200⁰, die aber auf dem V-200¹-Rahmen aufbaute und daher versetzte Trittstufen aufwies. Diese rote 220 007 gab es als analoges und digitales Modell (3380/3780). Erst 1997 wurde der „Trittstufen-Lapsus“ behoben; die neue V 200 018 kam als Delta- und Digital-Lok heraus (33803/37803), jeweils mit einer Elektronik für die Motorakustik. 2003/2004 war sie auch als digitale Trix-Lok lieferbar (22756). Technisch auf den aktuellen Märklin-Stand gebracht, rückte 2006 eine Epoche-III-Maschine ins Programm: V 200 021 (39800) mit mfx-Sounddecoder. Weitere Farb- und Epoche-Varianten folgten (siehe Tabelle).

Aktuelle Loks von ESU und Piko

Auch andere Hersteller widmeten sich in den letzten Jahren der V 200⁰. Piko nahm sie 2013 in mehreren Varianten in das preisgünstige Expert-Programm auf – für Gleich- und für Wechselstrom. Erhältlich sind Loks mit kleiner und großer Frontklappe (ab V 200 060), obendrein eine Lok mit Sounddecoder (59708/59709). Die bislang jüngste Konstruktion legte ESU 2015 nach. Aufbau und Rahmen des Modells bestehen aus Metall, die Lüftergitter im Dachbereich sind durchbrochen, teils kann man wie beim Vorbild durch den Maschinenraum blicken. Serienmäßig sind ein LokSound-V4.0-Decoder und zwei synchron zum Sound ge-

Die jüngste H0-Konstruktion zum Thema V 200⁰ erschien vor drei Jahren bei ESU

Neben der einfachen, zweiachsigen Spiellok der Nürnberger Firma Henrich Wimmer stehen vor dem Karton links das Rokal- und rechts ein Zeuke-Modell einer Pseudo-DR-Lok als frühe V 200 für die Nenngröße TT

Manfred Scheihing

Verschiedene V-200-Varianten von Zeuke und Wegwerth, der späteren Firma Berliner TT-Bahnen, darunter rechts auch die Exportlok für sowjetische Modellbahner

Oliver Strüber (3, auch S. 26 o.)

2010 gab es vom TT-Marktführer Tillig eine V-200-Neukonstruktion, von der seither zahlreiche Varianten der Epochen III und IV erschienen sind

V 200⁰ in TT

Hersteller	Artikelnr.	Betriebsnr.	Bauzeit	Anmerkungen (Farbe, wenn nicht anders angegeben, rot)
Rokal	B 1014	V 200 035	1958–1962	1), liegender Rundmotor mit Schneckengetriebe
	1032	V 200 035	1962–1969	1), Rokal-Einheitsmotor mit Zahnradgetriebe
Zeuke/BTTB	159/76	V 200 027	1959	1)
	159/76	V 200 027	1959–1965	überdimensionierter DB-Keks
	545/76/1	V 200 027	1965–1970	überdimensionierter DB-Keks
	545/76/3	V 200 027 - 205	1963–1967	silbern/blau, Schriftzug SILVERLINES
	545/76/2	V 200 027	1966–1967	silbern/rot, Schriftzug CCCP
	545/76/4	V 200 027	1966–1967	braun, SJ-Logo
Tillig	02501	V 200 026	2012–2016	1)
	02506	V 200 034	ab 2015	1)
	02500	220 010	2010–2016	
	02503	220 012	ab 2014	ozeanblau/beige

1) Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN

KM 1 ist für seine ausgezeichneten Lokminiaturen im Maßstab 1:32 bekannt. Die von Andreas Krug gefertigte V 200⁰ macht da keine Ausnahme

Frank Zarges

steuerte Raucherzeuger an Bord. Die Modelle eignen sich für den Betrieb mit Gleich- und Wechselstrom – das Unterklipsen des Schleifers genügt.

TT-V-200 aus Ost und West

Im „V-200-Jahr" 1958 bereicherte V 200 035 auch das Angebot in TT: Rokal aus Lobberich hatte die Lok ungefähr in 1:120 gefertigt (B 1014). Statt des anfänglich liegenden Rundmotors mit Schneckengetriebe besaß das Lokmodell ab 1962 den neuen Rokal-Einheitsmotor mit Zahnradgetriebe und obendrein schwarze Radzierringe (01032). Bis zum Ende der Marke 1969 war die Lok so erhältlich.

1959 gab es von Zeuke & Wegwerth aus Ost-Berlin eine weitere V 200⁰ für TT-Freunde (159/76). Sie war optisch deutlich besser gelungen als das Rokal-Modell und verfügte wie das H0-Modell von Gützold über ein Thermoplastgehäuse. Die Pufferbohlen schwenkten aus, und die erhabene Betriebsnummer V 200 027 saß außer an den Frontseiten auch seitlich oben in der Dachwölbung. Die erste Version dieser TT-Lok trug den Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN als Schiebebild an den Seiten, er wurde aber noch im gleichen Jahr verbannt.

Ab etwa 1963 führte V 200 027 einen überdimensionierten DB-Keks. Im selben Jahr erschien für den Export eine Fantasieversion der V 200⁰: die silbern/blaue SILVERLINES-Lok 205 (545/76/3).

> Die V 200 gab es in TT auch als Silverlines-Lok oder mit Sowjetstern

Ihr wurde 1966/67 eine sowjetische CCCP-Version in Silbern/Rot mit Sowjetstern auf der Front zur Seite gestellt (545/76/2). Die Loks gab es auch mit passenden Wagen in Zugpackungen. Dazu kam 1966/67 in geringer Auflage für den schwedischen Markt eine braune SJ-Maschine (545/76/4).

Nach rund 40 Jahren Pause legte Tillig 2010 die V 200⁰ wieder in TT auf. Die komplette Neuentwicklung erschien seither als rote Epoche-IV-Version 220 010 (02500), als Epoche-III-Variante V 200 026 mit ausgeschriebenem DB-Schriftzug an den Seiten (02501), als blau/beigefarbene 220 012 (02503) und als V 200 034 (02506).

Allerhand Lokmodelle in 1:160

Mit zum Schieben gedachten Spielzeugmodellen begann 1959 die Ära der V 200 bei Minitrix. Die V 200 035 hatte hier erneut Vorbildfunktion, wobei die Modelle in 1:180 mit ihrer gelungenen Umsetzung durchaus begeisterten. Mit dem Erscheinen der ersten motorisierten N-Modelle von Minitrix (jetzt in 1:160) wurde das Schiebemodell-Programm nach 1964 eingestellt.

Schon 1965 stieg Arnold aus Nürnberg mit seiner V 200⁰ in den Modellbahnmarkt ein. Die etwa im Längenmaßstab 1:200 gehaltenen rapido-Modelle bezogen ihre sechs Volt Fahrspannung aus Batterien oder einem Trafo. Unter den ersten Schöp-

Von der Schweiz bis nach Spanien

V 200 im Ausland

Die von der DB in die Schweiz verkauften 220 (dort: Am 4/4) fanden bereits früh Beachtung bei der Modellbahnindustrie. H0-Loks der Am 4/4 18462 brachten 1988 Märklin (3148 auf Basis von 3021/-81) als auch Roco (43580/43929) heraus. 1989 legte Roco mit der Artikelnummer die Am 4/4 18463 nach. Lima versuchte sich 1990 auf der Basis seiner V 200¹ mit der Am 4/4 18463 (201639). 1995 bis 1997 gab es bei Märklin die Am 4/4 18461 mit dem falschen Rahmen der 221 (3348) und 2006 dann – korrekt – die Am 4/4 18467 (39801). Auch bei ESU wurde das Vorbild 2016 als Am 4/4 462 berücksichtigt (31083).

Für TT wählte Tillig die Am 4/4 18462 als Vorbild (02505). In 1:160 kümmerte sich ab 1988 Arnold um die Am 4/4 18461 (2026/82026) und 18463 (2027/82027). 1994 kam von Roco Am 4/4 18463 (23287, 1996–2000 nur in der Schweiz), 1998 die Am 4/4 18462 als Teil einer Zugpackung (21045). In einmaliger Auflage gab es 2005 die Am 4/4 18462 bei Minitrix (12518). In Z bediente Märklin ab 1984 den Exportmarkt Schweiz mit der Am 4/4 18462 (833), allerdings basierend auf dem Modell der V 200¹. 2015 erschien eine korrekte Auflage (88331). Von 1997 bis 1999 führte Märklin das Modell der Am 4/4 18467 im Spur-1-Sortiment (55801). Für Gartenbahner legte LGB 2016 die Am 4/4 18467 auf (22940).

Als Beispiel für die Piko-V 200⁰ hier die italienische 220 045 der Ferrovie Padane

Märklin-Modelle: Am 4/4 18461 in H0 und auf der Baureihe 221 basierende Z-Lok

Weitere ins Ausland verkaufte 220 fanden ebenfalls ihre Nachbildung im Modell: Bei Märklin war es 2011 in H0 die D 220.011 der Ferrovie Emilia Romagna (37804), Piko fertigte kürzlich die 220.051 der F.S.F. Ferrovia Suzzara Ferrara (97730) und die 220 045 der F. P. Ferrovie Padane (97731). ESU nahm sich mit einer Sonderserie der F. P.-Schwesterlok 220 041 an (31084). Italienerinnen gab es aber auch in N: von Roco 1993 als Italien-Sonderserie 220 051 der Ferrovie Nord Milano (23289) und später 220 006 der FSF (23290). Die FSF-Lok 220 011 hatte es 1983 bis 1985 auch bei Arnold gegeben (2024). Ihr folgte 1989 Lok 220 045 der F. P. (2029). Minitrix steuerte 2014 die grün/rot/weiß lackierte D 220 011 der Ferrovie Emilia Romagna bei (12337). In den Farben der spanischen Baufirma COMSA war 2009 die orangefarbene Lok 2904 von Roco in H0 unterwegs (63977/69977). In N gab es sie seit 1995 in Spanien (23288), ebenso wie Nachbildungen der grün/gelben RENFE-Reihe 340. *OS*

Oliver Strüber (4, auch S. 28 u./M.)

Als komplette Neukonstruktion in N wählte Arnold 1986 die Vorserienausführung V 200 005

Schiebtrix nannten sich die frühen Modelle aus Nürnberg im Maßstab 1:180, Arnold rapido jene in 1:200 der damals neu gegründeten Nachbarfirma

mm

Zwischen 1987 und 2009 gab es bei Roco eine V 200⁰ in N – auch als Epoche-IV-Lok

fungen war auch eine etwas unglücklich geformte V 200 001 (0200). Es folgten diverse Varianten. Bis 1968 war die Lok auch Bestandteil verschiedener Start- und Zugpackungen.

In den jetzt international im Maßstab 1:160 vereinheitlichten N-Markt startete erst 1980 wieder eine V 200⁰. Der spanische Hersteller Ibertren leitete sie aus der seinerzeitigen RENFE-Lok ab. Die rote 220 031 mit blanken Metallradsätzen war in Deutschland nur schwer zu kriegen (956/019). 1986 präsentierte Arnold eine zeitgemäße V 200⁰. Als Vorbild diente die Vorserienlok V 200 005. Lieferbar war sie in jenem Jahr nur zusammen mit einer dreiteiligen Mitteleinstiegwagen-Garnitur (0153). Ab dem Folgejahr gab es sie auch einzeln, jetzt als V 200 001 beschriftet (2025/82025). 1990 folgte V 200 002 und 2011 einmalig die 220 004 für die Epoche IV.

Nach dem Erfolg des H0-Modells legte Roco im Jahr 1987 die V 200⁰ in N auf. Den Beginn machte mal wieder V 200 035 (23527) – die am häufigsten nachgebildete Vorbildlok in Sachen V 200. Wie in H0 wechselte Roco auch in N öfter die Betriebsnummer und später zudem die Epoche. 2009 verschwand das Modell.

2003 brachte Minitrix in N eine V 200⁰ mit zeitgemäßer Glockenankermotor-Antriebstechnik heraus. Zur V 200 018 (12402) gesellte sich 2004 die 220 007 im Betriebszustand der 1970er-Jahre (12523). 2010 war V 200 021 Bestandteil eines Digital-Startsets (11129). Hinzu kam unter anderem noch eine Version in Blau/Beige (220 012 (16222)).

V 200⁰ für die großen Spuren

Für Nenngröße 1 legte Märklin 1998 die V 200 018 mit seitlichem Schriftzug auf (55800); von 2006 an war die Lok mit Sound zu haben. Farb- und Epochevarianten folgten. Auch KM 1 und MBW haben sich in den letzten Jahren der V 200⁰ bzw. 220 in mehreren Ausführungen angenommen. Die Modelle sind werkseitig ausverkauft. Freunde der Nenngröße 2m/G werden bei LGB fündig: 2009 erschienen V 200 033 und 220 076 (20940/21940). 2012 rückte V 200 018 nach (23940). In der Nenngröße 0 hat MBW vor Kurzem mehrere Versionen der V 200⁰ herausgebracht. Ab Werk ist die Lok allerdings ausverkauft. *Oliver Strüber*

V 200⁰ in N

Hersteller	Artikelnr.	Betriebsnr.	Bauzeit	Anmerkungen (Farbe, wenn nicht anders angegeben, rot)
Minitrix	821	V 200 035	1959–1964	Schiebemodell, Maßstab 1:180
Arnold rapido	0200	V 200 001	1960–1963	sehr einfaches Spielmodell, Blechhakenkupplung, ohne Rahmenbeschriftung
	0201	V 200 001	1963–1968	sehr einfaches Spielmodell, Kunststoffkupplung, mit Rahmenbeschriftung
Ibertren	956, 019	220 031	1980–1988	
Arnold	0153	V 200 005	1986	Vorserienlok, 1), in Zugpackung
	2025, 82025	V 200 001	1987–1993/1995	Vorserienlok, 1)
	2019	V 200 002	1990–1993	Vorserienlok, 1)
	HN 2102	V 200 002	ab 2010	Vorserienlok, 1)
	HN 2135	220 004	ab 2011	Vorserienlok
Roco	23257	V 200 035	1987–1990	1), zunächst ohne Silberung
	23257	V 200 055	1991	1)
	23257	V 200 027	1992–1995	1)
	23257	V 200 054	1996–1997/1999	1), auch in Zugpackung Güterzug 21030
	23257	V 200 026	1998–1999	1)
	23282	V 200 042	2000	1)
	23284	V 200 059	2002	1)
	23257, 23432	V 200 046	2006-2007, 2008	1)
	23282	V 200 038	2006–2008	1)
	23432	V 200 026	2008–2009	1)
	23285	220 027	1993–1997	
	23286, 23431	220 023	1994–2002, 2007	ozeanblau/beige
	23233	220 034	2001–2002	
	23286, 23430	220 012	2002, 2007	ozeanblau/beige
	23283	220 039	2006–2009	
	23285	220 011	2006–2009	
	23431	220 083	2007	ozeanblau/beige
Minitrix	12402	V 200 018	2003–2007	1)
	11129	V 200 021	2010	1), in Digital-Startset Güterzug
	12523	220 007	2004–2006	
	16222	220 012	ab 2014	ozeanblau/beige
	16223	220 085	ab 2017	

1) Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN

Am 27. Mai 2017 bespannt 193 554 die Leerüberführung des Euro-Express-Autozugs von Düsseldorf nach Verona (Foto bei Duisburg Entenfang). Im Jahr 2018 zieht sich Euro-Express aus dem Autozuggeschäft zurück

Stefan Verskoff

Autoreisezugverkehr

Neue Verbindungen und Betreiberwechsel

Ein Jahr nach der Einstellung der letzten Züge von DB AutoZug haben verschiedene, hauptsächlich kleine Unternehmen den Autozug als Nischenprodukt für sich entdeckt. Verschiedene Gründe sorgten im Jahresfahrplan 2018 allerdings für größere Änderungen im Autoreisezugverkehr.

Rückzug von Euro-Express

Aus dem Autoreisezug-Geschäft zurück zieht sich Euro-Express. Gestartet war das aus dem Charterzug-Bereich bekannte Unternehmen aus Münster im Juli 2015 mit der Relation Düsseldorf – Verona als Nachfolger der niederländischen Euro-Express Treincharter (EETC). Planmäßig wurden die in den Sommermonaten verkehrenden Züge aus zwei Schlaf-, fünf Liege-, einem Speise und acht Autotransportwagen gebildet, welche nach Unternehmensangaben sehr gut ausgelastet waren. 2017 folgte Livorno als zweite Destination. Die ebenfalls für 2017 geplanten Züge von Düsseldorf nach Villach bzw. Koper konnten aufgrund von Trassenproblemen nicht realisiert werden und wurden auf 2018 verschoben. Mit dem

3

EVU teilen sich 2018 den deutschen Autoreisezugverkehr

kompletten Ausstieg aus dem Autoreisezugverkehr werden die Verbindungen jedoch „Karteileichen“ bleiben. Euro-Express konnte sich mit dem für einen Großteil der Buchungen zuständigen Niederländischen Reiseanbieter Treinreiswinkel nicht über eine weitere Zusammenarbeit einigen.

Neue UEX-Verbindungen

Teilweise einspringen wird train4you. 2017 startete das zur MSM-Gruppe gehörende Unternehmen 2017 als „Urlaubs-Express“ (UEX) mit vier Relationen in den Sommermonaten, die 2018 fortgeführt werden: Hamburg-Altona

Interview

Matthias Wolf, Geschäftsführer BahnTouristikExpress (BTE)

Am 16. Dezember kann das einjährige Jubiläum des BTE AutoReise-'Zuges gefeiert werden. Wie fällt Ihre Bilanz aus?

BTE: Grundsätzlich ist die Bilanz im Gesamtergebnis positiv, sonst hätten wir für 2018 die Fahrten nicht wieder angeboten. Dennoch hatten wir ein schweres Jahr. Musste doch sehr kurzfristig ein neues Beförderungskonzept im Endkundenbereich erstellt werden. Gäste die als „Gepäckstücke” ihre Autos mitbringen! D. h. Anschaffung von Autotransportwagen, Rekrutierung und Schulung von Terminalpersonal, sowie der Aufbau eines Kundenservice-Center inklusive Buchungssystem. Und dann hatten wir im laufenden Jahr drei große Stürme mit Betriebseinstellungen zu managen, ebenso den nicht minder anspruchsvollen G 20 Gipfel in Hamburg und final noch das Rastatt-Desaster.

Während der Rastatt-Sperrung umfuhr der AutoReiseZug als einziger Fernzug den Unglücksort. Wie blicken Sie aus Unternehmenssicht auf die Zeit zwischen 12. August und 2. Oktober 2017 zurück?

BTE: Aus Unternehmersicht war das Ereignis eine wirtschaftliche Katastrophe, da es uns in der Hauptsaison traf und wir, aufgrund der „Autos im Gepäck“, nicht einfach einen Schienenersatzverkehr anbieten konnten. Uns blieben nur zwei Möglichkeiten: Entweder unter Ausblendung aller Kosten einen Umweg zu suchen oder voll ausgelastete Züge zu stornieren.

Was war der Auslöser für die dauerhafte Kooperation mit dem bisherigen Konkurrenten train4you?

BTE: Das ist ganz einfach: Kluge Eisenbahner sprechen miteinander, denn die tatsächlichen Kon-

– Verona PN (18.05. bis 06.10.18; hin Fr/Sa, zurück Sa/So), Hamburg-Altona – Villach Hbf (24.06. bis 10.09.18; hin So/Mo, zurück Mo/Di), Hamburg-Altona – München Ost (03.06. bis 27.10.18; mehrmals im Monat) und Hamburg-Altona – Lörrach. Hinzu kommen nun Düsseldorf Hbf – Verona PN (22.06. bis 15.09.18; hin Fr/Sa, zurück Sa/So) und Hamburg-Altona – Innsbruck Hbf (27.06. bis 23.08.18; hin Mi/Do, zurück Do/Fr; zweiwöchentlich).

Auch ohne Auto nutzbar

Der Innsbrucker Zug fährt in Konkurrenz zum ÖBB-Nightjet, denn auch beim UEX ist in allen Zügen die Beförderung von Personen ohne Auto möglich. Zusätzlich kann an verschiedenen Bahnhöfen entlang des Laufwegs ein- und ausgestiegen werden, sowohl in Deutschland, als auch in den Zielregionen (z. B. nach Villach in Salzburg und Bischofshofen, nach Verona in Kufstein, Innsbruck und Bolzano/Bozen). Neu ist beim UEX in den Wintermonaten das Zugpaar Hamburg-Altona – Landeck-Zams (19.01. bis 17.03.18; freitags ab Hamburg als DPF 13477, samstags ab Landeck-Zams als DPF 13476). Dieses verbindet verschiedene Städte Norddeutschlands mit den Skigebieten in Bayern und Tirol. Autotransportwagen werden hierbei zwischen Hamburg-Altona und München Ost mitgeführt.

Kooperationen

Nicht mehr von train4you angeboten wird hingegen die Verbindung Hamburg – Lörrach. Nach der Aufnahme des Autoreisezuges von BahnTouristikExpress (BTE) im Dezember 2016 zog train4you im Mai nach. Der Konkurrenzkampf ist nun jedoch vorbei, denn seit 15. Dezember kooperieren die beiden Unternehmen. Bis Ende Oktober 2018 fährt der Zug bis zu viermal pro Woche. Bespannt wird er nach wie vor von einer bei MRCE gemieteten 182. Eine Zusammenarbeit der beiden Unternehmen gab es bereits während des Streckenunterbruchs bei Rastatt im vergangenen Jahr. Während BTE ihren Zug mit Dieselvorspann über Freudenstadt führte, konnte der UEX Lörrach zwei Monate lang nicht erreichen. Daher wurden die UEX-Fahrgäste auf den BTE-Zug umgebucht. Während der Vertrieb über die Seiten von BTE und train4you erfolgt, wird das Zugmaterial ausschließlich von BTE gestellt. Ausgetauscht hat BTE ihre Schlafwagen. Das Unternehmen übernahm von den ÖBB Mitte 2017 fünf AB 33 und stattete sie mit einem deutlich moderneren Innenbereich sowie neuer Lackierung aus. Zum Saisonstart im Dezember war die Modernisierung von drei AB 33 abgeschlossen. Währenddessen gingen die zuvor eingesetzten vier älteren AB 30 an die ÖBB zurück.

Streichungen bei den ÖBB

Während train4you einen neuen Autoreisezug zwischen Hamburg und Innsbruck startet, stellen die ÖBB die Automitnahme auf dieser Strecke sowie zwischen Düsseldorf und Wien ein. Grund sind die umfangreichen und verspätungsanfälligen Rangierbewegungen in Düsseldorf und Hamburg-Altona, die die derzeit zwei Autotransportwagen-Gruppen (für Wien und Innsbruck) zusammen mit den Nightjet-Personenwagen hervorrufen. Damit verkehren Autotransportwagen bei den ÖBB seit Fahrplanwechsel nur noch auf den Relationen Hamburg – Wien (NJ 490/491) und Düsseldorf – Innsbruck (NJ 420/421). *AWA*

Florian Dürr

Matthias Wolf, Geschäftsführer BahnTouristikExpress (BTE)

kurrenten befinden sich in der Luft und auf der Straße.

Von den drei Autozug-Anbietern auf dem deutschen Markt fällt das Netz von BTE am kleinsten aus. Wie stehen Sie der Aufnahme von neuen Verbindungen gegenüber?

BTE: Nach dem schwierigen Jahr 2017 haben wir uns die Stabilisierung des Geschäftes zwischen Hamburg und Lörrach für 2018 vorgenommen. Eine Diskussion zu Weiterentwicklung des Geschäftes führen wir zu einem späteren Zeitpunkt.

Die Redesign-612 sind im gelb-weißen baden-württembergischen Landesdesign gestaltet. In diesem rollt der nicht modernisierte 612 112 am 22. September 2017 über die Südbahn *Lothar Köder*

DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee

Zulassung der modernisierten 612

Mit über einem Jahr Verspätung erteilte das Eisenbahn-Bundesamt am 30. November 2017 die Zulassung für die modernisierten 612 von DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee. Den im Landesdesign lackierten Zügen wurden unter anderem Hublifte eingebaut, was eine Neuzulassung erforderte. Nachdem seit Fahrplanwechsel planmäßig auf der IRE-Strecke Stuttgart – Tübingen – Aulendorf/Horb modernisierte 612 zum Einsatz kommen, soll die Ablösung auf den weiteren Strecken (Ulm – Neustadt (Schwarzwald), Rottweil – Neustadt (Schwarzwald), Ulm – Aalen, Ulm – Basel) schrittweise bis zu Beginn der Radsaison Ende April 2018 erfolgen. *AWA*

Fahrplanwechsel bei der Deutschen Bahn

Holpriger Start ins neue Fahrplanjahr

Pünktlich zum nach DB-Angaben größten Fahrplanwechsel in der Geschichte der Deutschen Bahn zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 brach der Winter über Deutschland herein. Bahnfahrer mussten deswegen teilweise erhebliche Verspätungen und Zugausfälle hinnehmen: Schnee und Eis führten zu zahlreichen Schäden an den Zügen und der Infrastruktur der Deutschen Bahn. In Frankfurt (Main) Hauptbahnhof vielen zum Beispiel die Weichenheizungen aus. Die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein-Main musste mehrere Stunden gesperrt werden und konnte auch Tage später nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden. Außerdem mussten insgesamt 18 Züge der ICE-Flotte aufgrund von witterungsbedingten Fahrzeugschäden in die Werkstätten. Unter anderem traf es vier der 31 mit ETCS Level 2 Baseline 3 ausgestattete ICE-1 (Baureihe 401), die auch auf der an diesem Tag eröffneten Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt eingesetzt werden. Somit war auch die neue, prestigeträchtige Schnellverbindung Berlin – München von Verspätungen und Ausfällen betroffen. DB-Fernverkehrschefin Birgit Bohle sprach von einem „missglücktem Start". So war aufgrund eines Personenunfalls bei Ingolstadt die Strecke Nürnberg – München für sechs Stunden gesperrt, wodurch der komplette Fernverkehr über Treuchtlingen und das Altmühltal umgeleitet werden musste. Hinzu kamen technische Störungen des neu eingeführten Zugsteuerungssystems ETCS (European Train Control System) vor allem bei den umgerüsteten Fahrzeugen der ICE-1-Flotte. Probleme bereitete die Odometrie (Wegemessung) des Alstom-ETCS-Systems. Eine sehr hohe Zahl von Einzelproblemen machte es auch Tage später notwendig, dass einzelne, mit ICE-1 gefahrene Verbindungen die Altstrecke über die Frankenwaldbahn nehmen mussten. In den DB-Werken ließ die Bahn Extraschichten einrichten, um die Probleme gemeinsam mit dem Hersteller Alstom in den Griff zu bekommen. Betroffenen Fahrgästen wurden spezielle Kulanzregelungen eingerichtet. *em*

Bei Meerbusch ist am 5. Dezember 2017 ein National Express-Talent 2 auf der Fahrt von Köln nach Krefeld (RE7) auf einen stehenden Leer-Erzzug aufgefahren. Am 6. Dezember dauern die Aufräumarbeiten an

Arnulf Stoffel/dpa

■ Beinahe-Katastrophe im Rheinland

Zugunglück in Meerbusch

Am Abend des 5. Dezember 2017 ereignete sich an der Kursbuchstrecke 495 (Düsseldorf – Kleve) zwischen Kilometer 41.2 und 42.0 bei Meerbusch-Osterath ein Zugunglück. Dabei wurden fast 50 Personen verletzt, davon sechs teilweise schwer. Gegen 19:30 Uhr fuhr der aus Münster kommende und nach Krefeld fahrende National Express-Talent-2-Triebzug 442 361 als RE 7 (DPN 23547) auf den stehenden leeren DB-Cargo-Erzzug GM 48714 Dillingen (Saar) – Rotterdam Maasvlakte Oost auf. Der Triebfahrzeugführer hatte kurz vor dem Aufprall eine Schnellbremsung ausgelöst und war danach in den hinteren Fahrzeugteil des Talent-2-Triebzuges geflüchtet. Dabei hat der die Reisenden gewarnt und so Schlimmeres verhindert.

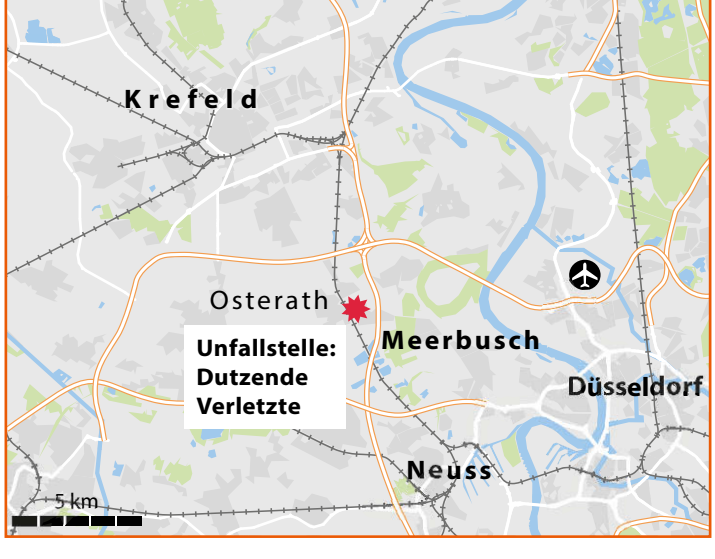
Rettungskräfte und Bundespolizei waren bereits zehn Minuten nach dem Unfall vor Ort; der Notfallmanager der Bahn um 20:20 Uhr. Die Mitarbeiter des DB Netz Notfalldienstes waren auch unmittelbar danach mit TVT 99936 im Einsatz. Bis die Rettungskräfte die Reisenden im Zug erreichen und die Verletzten versorgen konnten, dauerte es aber rund 90 Minuten, da zunächst die beschädigte Fahrleitung geerdet werden musste. Am 6. Dezember 2017 liefen die Aufräumarbeiten an. Mit Notfallkränen wurde die Unfallstelle geräumt.

Strecke blieb gesperrt

Der RE 7 wurde während der Sperrung zwischen Krefeld und Neuss im SEV bedient. Der RE 10 Düsseldorf – Kleve verkehrte vorübergehend zwischen Kleve und Duisburg. Weiterhin wurde für die Dauer der Sperrung auch auf die Straßenbahnlinie U 76 verwiesen. Die Strecke blieb nach dem Zusammenstoß bis 16. Dezember 2017 gesperrt.

Zugunglück im Rheinland

Ein aus Köln kommender Regional-Express prallte in Meerbusch-Osterath auf einen stehenden Güterzug. Die Strecke zwischen Krefeld und Neuss wurde gesperrt.



dpa

Zur genauen Unfallursache konnte bei Redaktionsschluss noch keine Aussage getroffen werden. Nach ersten Angaben gab es eine Rotausleuchtung. Der Erzzug stand in der Einfahrt des Bahnhofs Meerbusch-Osterrath. Der RE 7 verlangsamte vor dem Unfall seine Fahrt und der Lokführer erhielt einen mündlichen Befehl. Danach setze er die Fahrt (vermutlich mit „Fahren auf Sicht“) fort und beschleunigte den Zug, um kurz nach Passieren der Autobahnbrücke BAB 57 eine Zwangsbremsung einzuleiten.

Fahrt auf Sicht?

Der Streckenteil, in dem sich der Zusammenstoß ereignete, ist ein Gleisfreimeldeabschnitt mit Achszählern. Sollte nach Befehlsgebung der Fahrdienstleiter die Rotausleuchtung aufgelöst haben, wäre eine Fahrt auf Sicht mit bis zu 40 km/h möglich gewesen. In diesem Bereich kommt es zum Beispiel an Bahnübergängen relativ häufig zu Störungen. Hierüber hatte sich National Express in der Vergangenheit bereits bei DB Netz beschwert, da Verspätungen in diesem Abschnitt von und nach Münster nicht aufzuholen sind. *AW*

Westfrankenbahn

Doppelstockzüge als 642-Ersatz bis Ende 2018

Michael Mann

Seit Fahrplanwechsel ist eine Doppelstock-Garnitur mit 218 443 und 218 460 planmäßig am Main unterwegs. (Obernburg-Elsenfeld, 12. Dezember 2017)

Seit 10. Dezember 2017 setzt die Westfrankenbahn (WFB), die ansonsten im Regionalverkehr ausschließlich mit 628 und 642 fährt, eine lokbespannte Garnitur ein. Neben der WFB-eigenen ozeanblau-beigen 218 460 „Conny", die in den letzten Monaten zu Einsätzen fernab ihrer Heimat weilte, wurde bis vorerst Ende 2018 218 430 der Südostbayernbahn (SOB) zur WFB umbeheimatet. Die beiden Loks kommen im „Sandwich"-Betrieb zusammen mit drei (in den Ferien zwei) umbeimateten Doppelstockmittelwagen (zwei DABpza 786.0, ein DBpza 751.9) zum Einsatz. Verkehren wird die Garnitur montags bis freitags im ungefähren Zwei-Stunden-Takt zwischen Aschaffenburg Hbf und Miltenberg. Der Umlauf ist dem Kasten zu entnehmen. Der Einsatzstart verlief nach den am 10. Dezember durchgeführten kostenlosen Sonderfahrten zwischen Aschaffenburg und Miltenberg (zwei Zugpaare) allerdings alles andere als reibungslos: 218 430 weilte aufgrund eines Defekts an der elektrischen Zugheizanlage bis 14. Dezember zur Reparatur in Mühldorf. Am gleichen Tag wurde auch die anfangs eingesetzte 218 460 aufgrund von Problemen an der Einspritzanlage zum Werk Bremen-Sebaldsbrück überführt. Vorübergehenden Ersatz gab es in Form der Ulmer 218 443 und 218 496. Aufgrund diverser Mängel an den übernommenen DABpza 786.0 konnte zudem zeitweise mit nur zwei Wagen gefahren werden, während einer der Wagen in der Werkstatt in Frankfurt-Griesheim weilte. Der Einsatz der Dostos ist vorerst bis Ende 2018 geplant, wobei es Anfang März und zum Start der Radverkehrs-Saison gegebenenfalls nochmals Umlaufanpassungen geben kann. Grund für den Einsatz der Doppelstockwagen ist die Ausleihe von fünf 642 an die Kurhessenbahn für deren Ersatzkonzept. Dabei handelt es sich um 642 006, 642 060, 642 061, 642 062 und 642 204, die ab Start des neuen Verkehrsvertrages im Dezember 2019 ohnehin nicht mehr zum Fahrzeugpark der WFB gehören werden. *AWA*

Fahrzeiten

Umlauf 218 + Dosto + 218 (gültig an Mo – Fr)

RB 23303 NAH 05.41 – 06.34 NM
RB 23310 NM 06.40 – 07.28 NAH
RB 23305 NAH 07.36 – 08.30 NM
RB 23316 NM 10.37 – 11.21 NAH
RB 23313 NAH 11.39 – 12.22 NM
RB 23320 NM 12.45 – 13.33 NAH
RB 23317 NAH 13.39 – 14.25 NM
RB 23324 NM 14.37 – 15.21 NAH
RB 23321 NAH 15.39 – 16.22 NM
RB 23328 NM 16.27 – 17.13 NAH
RB 23325 NAH 17.39 – 18.22 NM
Lr 99003 NM 18.30 – 19.15 NAH

NAH = Aschaffenburg Hbf, NM = Miltenberg

Erneut Umleiter in Baden-Württemberg

Güterzüge abseits der üblichen Wege

Highlight der Umleiteraktion im Süden war die Doppeltraktion der purpurroten 218 387 der Kurhessenbahn und der verkehrsroten 218 836 von DB Fernverkehr. Mit einem Stahlzug nach Lindau-Reutin befahren die beiden Maschinen am 22. November 2017 die Südbahn bei Bad Schussenried

Volker Thalhäuser

Im September 2017 wurden auf der Gäubahn die Bauarbeiten infolge des Rastatt-Unglücks eine Woche früher als geplant beendet, um Trassen für Umleiterverkehre anbieten zu können. Der Einschub einer Brücke zwischen Herrenberg und Gäufelden musste daher im Rahmen einer Sperrung vom 18. und 26. November 2017 nachgeholt werden.

Bauarbeiten im Schwarzwald und im Gäu

Für den Großteil des Güterverkehrs bedeutet eine Sperrung der Gäubahn im Normalfall eine Umleitung über Karlsruhe und die Schwarzwaldbahn. Doch auch auf dieser mussten Bauarbeiten, welche durch die Rastatt-Sperrung nicht durchgeführt werden konnten, nachgeholt werden. Hierfür wurde direkt im Anschluss an die seit 9. Oktober zwischen Offenburg und Hausach laufenden Bauarbeiten der Abschnitt Hausach – Triberg für Gleis- und Bahnübergangsarbeiten vom 20. bis 26. November 2017 gesperrt. Während der Personenverkehr zwischen Herrenberg und Eutingen bzw. Horb und Hausach und Triberg mit Bussen durchgeführt wurde, mussten für die planmäßig über Gäu- und Schwarzwaldbahn laufenden Güterzüge Alternativen gefunden werden.

Gewählt wurden die von der Rastatt-Sperrung bekannten Routen Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Singen/Lindau und Stuttgart – Tübingen – Horb – Singen. DB Cargo setzte Loks der Baureihe 232 („Ludmilla“) und 266 („Class 66“) ein sowie als Highlight eine 218-Doppeltraktion, gebildet aus der purpurroten 218 387 der Kurhessenbahn und der verkehrsroten 218 836 von DB Fernverkehr. Mit Überführungsfahrten der auf der Gäubahn eingesetzten Personenzüge setzte DB Regio die S-Bahn Stuttgart-Abschlepplok 218 486 ein.

Für die Anbindung der auf der Schwarzwaldbahn eingesetzten Doppelstockwagen-Garnituren an den Heimat-Bh Freiburg wurden über die gesamte Dauer der Sperrung wöchentlich an fünf Tagen Leerzüge über die Höllentalbahn gefahren. Zwischen Neustadt (Schwarzwald) und Donaueschingen kamen dabei 218, darunter die ozeanblau-beige 218 460 der Westfrankenbahn, zum Einsatz.

Auch NE-Bahnen waren betroffen: Für die Mertz-S21-Aushubzüge mit Füllmaterial für einen Steinbruch bei Lauffen (b Rottweil) war die Umleitung durch das Neckartal dank der planmäßigen Maximas 263 006 oder 264 013 unproblematisch. Vor anderen Zügen kam eine Gmeinder D 100 BB von M-Rail zum Einsatz. *AWA*

Erneute Elbtal-Sperrung

Etwa zur gleichen Zeit sorgten im Elbtal Durchlassarbeiten zwischen Kurort Rathen und Obervogelgesang für eine Totalsperrung. Vom 17. bis 20. und 24. bis 27. November konnte jeweils von Freitagabend bis Montagmittag kein Zugverkehr stattfinden. Die S-Bahnen und ECs fuhren im Schienenersatzverkehr, der Güterverkehr wurde über die Grenzübergänge Vojtanov und Schirnding sowie vereinzelt über Polen umgeleitet.

Wie während der einwöchigen Sperrung im November 2016 fuhren DB Cargo und ITL über die planmäßig nicht mehr im Durchgangsgüterverkehr befahrene Hauptstrecke Plauen (Vogtl) – Vojtanov – Cheb, während Metrans seine Containerzüge über Hof – Marktredwitz – Schirnding – Cheb führte. DB Cargo setzte im nicht-elektrifizierten Abschnitt Loks der Baureihe 232 in Doppeltraktion ein, ITL 250 und 285. Metrans fuhr von Norden kommend bis Hof mit 386, zur Weiterfahrt wurde auf eigene 761 oder von der PRESS angemietete 253 (jeweils ER 20) umgespannt.

Eine Neuauflage des Umleiterverkehre wird es 2018 nicht geben. Allerdings werden über das Jahr hinweg Gleiserneuerungen und weitere Maßnahmen durchgeführt, die Teilsperrungen mit Gleiswechselbetrieb und damit verbunden eine zeitweise Ausdünnung des S-Bahn-Taktes erfordern. *AWA*

Bentheimer – Neuenhaus

Verspätete SPNV-Betriebsaufnahme?

Die Geschäftsführung der Bentheimer Eisenbahn (BE) rechnet damit, dass die geplante Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Bad Bentheim – Neuenhaus sich verzögert. Der geplante Start im Dezember 2018 könnte sich verzögern, weil viele Anwohner entlang die Strecke eine Klage wegen Lärmbelästigung angekündigt haben, sagte BE-Chef Joachim Berends gegenüber EM. „Das bedeutet, dass wir vielleicht erst im Sommer 2019 oder sogar im Dezember 2019 zum ersten Mal fahren werden." Demnach drohen deutlich mehr Klagen als ursprünglich erwartet. Man konzentriere sich aber weiter auf eine Betriebsaufnahme im Dezember 2018. *GF*

Frank Heilmann

101 144 mit neuer Beklebung

101 144 wirbt seit April 2009 für den Berliner Fußballverein Hertha BSC. Im Rahmen einer Hauptuntersuchung im DB-Werk Dessau wurde nun die silberne Beklebung gegen eine neue blaue getauscht. Nachdem die Revision am 24. November 2017 abgeschlossen werden konnte, wird die neue Hertha-Werbelok seit 26. November wieder im 101-Umlaufplan eingesetzt. Am 7.Dezember 2017 hat sie bei Kleinkorga EC 174 am Haken ***AWA***

Deutsche Bahn

Pünktlichkeitsziel für 2017 aufgegeben

Für das Jahr 2017 hat die Deutsche Bahn AG ihr Ziel, 80 Prozent pünktliche Züge im Fernverkehr zu erreichen, aufgegeben. Grund dafür sind die zahlreichen Baustellen sowie die Herbststürme „Xavier" und „Herwart". Bahnchef Richard Lutz nannte die Bauarbeiten am Schienennetz jedoch unvermeidlich. Die Bahn hatte bis zuletzt sogar eine Quote von 81 Prozent pünktlicher Fernzüge für das Gesamtjahr angestrebt. Dabei wertet sie ihre Züge bis zu einer Verspätung von 5,59 Minuten als pünktlich. Im ersten Halbjahr erreichte das Unternehmen die Zielmarke von 81 Prozent. Seit Mai lagen die Monatswerte aber stets unter 79 Prozent, im Oktober sank die Quote sogar auf 74,3 Prozent. *MMÜ*

Celle – Wittingen

Güterverkehr im Lachtetal

Jana Müller

Am 4. Oktober 2017 hat 261 073 mit ihrem Güterzug nur noch wenige Kilometer bis zu ihrem Ziel in Groß Oesingen vor sich, um dort einen beladenen Holzwagen abzuholen

An Werktagen (außer Samstagen) wird die Bahnstrecke Celle – Wittingen (Lachtetalbahn) bei Bedarf bis Groß Oesingen von einem Güterzugpaar befahren. Der Zug mit einer DB Cargo-261 aus Hannover-Linden fährt vormittags ins Lachtetal. Auf der Strecke werden in der Anschlussstelle Wasa/Barilla in Celle Vorwerk und im Anschluss zur Papierfabrik Lachendorf gedeckte Güterwagen zugestellt. In Beedenbostel wird zudem bei Bedarf ein Gashändler bedient. In Groß Oesingen wird unregelmäßig Holz verladen. Planmäßigen Verkehr bis Wittingen gibt es derzeit nicht. *MMÜ*

DB Cargo

Erste Vectron ausgeliefert

Anfang Dezember 2017 begann die Auslieferung der 60 Loks umfassenden Vectron-Bestellung für DB Cargo. 193 300 und 193 301, beide vom Typ MS und verkehrsrot lackiert, wurden am 11. Dezember als Lokzug von München nach Oberhausen überführt. Weitere Maschinen für DB Cargo absolvierten zu diesem Zeitpunkt bereits ihre Probefahrten. *AWA*

Oliver Scholz

Am 9. Dezember 2017 sind 193 300 und 193 301 in München Nord Rbf abgestellt

alu-sale.de
Kompetenz in Aluminium und Buntmetallen.
Hohe Qualität, individuelle Zuschnitte.
Besuchen Sie unseren Online-Shop.

NEU:
Die Thüringer Oberlandbahn in den 1990er Jahren
Filmischer Rückblick auf die letzten Jahre der Strecke Triptis-Lobenstein- Blankenstein. Zugabe: **Rückwärts ist vorwärts**, Thüringer Spitzkehren 1996, 55 + 45 min, Bestnr. 120; 19 €
TTI-Film R. Reißmann, PF 1165, **79629 Grenzach-Wyhlen**
www.tti-filme.de **Tel. 07624 6327**

alino AG Auktionen Das Auktionshaus für Ihre Schätze

57. alino Auktion 6. + 7. April 2018
Liefern Sie jetzt ein!
Wir versteigern für SIE zum maximalen Preis:
Eisenbahnen, MÄRKLIN, BING, LGB, Blechspielzeug, Modellautos, KÄTHE KRUSE Puppen, STEIFF Tiere + Militaria.
alino AG Auktionen | Robert-Bunsen-Str. 8 | 67098 Bad Dürkheim
Tel. 06322-95 99 70 | info@alino-auktionen.de | www.alino-auktionen.de

Stefan Wittich

Die DLB hat drei ER 20 angemietet. Am Abend des 4. Dezember 2017 war der alex DPN 84118 nach Schwandorf in München mit der Mietlok 223 001 bespannt

DLB

Drei weitere ER 20 für alex-Verkehre

Für die seit 10. Dezember 2017 zu fahrenden Mehrverkehre beim alex (Zwei-Stunden-Takt nach Prag und Hof) hat Die Länderbahn (DLB) drei ER 20 von Beacon Rail Leasing angemietet. Die blau lackierten ER 20-001 (223 001; Vormieter: Locon) und ER 20-015 (223 015; Vormieter: IGE) erhalten alex-Logos an der Front und Seite. ER 20-015 wurde Anfang Dezember unmittelbar nach der Übernahme beklebt, ER 20-001 war Mitte Dezember noch komplett blau unterwegs. Die schwarz lackierte ER 20-013 (223 013; Vormieter: Locon) trägt seit Anfang Dezember eine bunte Komplettbeklebung mit Werbung für den Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund bodo und wurde am 11. Dezember in Lindau präsentiert. Die Beklebungen wurden im Werk Schwandorf durchgeführt. Erste Einsätze hatten die drei Loks schon einige Tage vor Fahrplanwechsel. *AWA*

Freundeskreises der Trossinger Eisenbahn

Sonderfahrten statt Planeinsätze

Mit dem neuen Fahrplan im Dezember endeten die seit 2005 durchgeführten „Mondschein"-Fahrten des Freundeskreises der Trossinger Eisenbahn e.V. In der Regel einmal pro Monat ersetzten die beiden Elektrotriebwagen T3 (Baujahr 1938) und T5 (1956) freitagsabends einen RS1 der Hohenzollerische Landesbahn (HzL) bei vier regulären Regionalzugpaaren. Hierfür wurden extra die Fahrzeiten gestreckt, so dass das 45 km/h schnelle Gespann die Zeiten halten konnte. Durch eine Fahrplanumstellung gibt es seit Dezember genug Zeit, um während der Standzeit des RS1 in Trossingen Stadt separate Sonderfahrten durchzuführen. Letztmalig fuhren daher T3 und T5 am 17. November HzL-Züge auf der Strecke. *AWA*

Baureihe 181

Abgänge aus dem Betriebsbestand

Abgänge aus dem Betriebsbestand der DB AG sind bei der Baureihe 181 zu verzeichnen. Am 16. November 2017 leistete die 181 218 vor dem PbZ 2462 Basel – Frankfurt/Main die letzte Zugleistung und wurde danach abgestellt. 181 204 wurde am 3. Dezember 2017 mit Fristablauf abgestellt und aus dem Bestand genommen. Damit waren Anfang Dezember nur noch fünf Loks der Baureihe 181.2 im Dienst. 181 201 (blau) hat 2018 Fristablauf. *SI*

Walsumer Bahn

Formsignale entfernt

Auf der Strecke Oberhausen – Walsum wurden vor Kurzem die Formsignale entfernt und durch Lichtsignale ersetzt. Die Strecke wird im Güterverkehr nach Duisburg-Hamborn, nach Walsum und zum Hafen Emmelsum über die Dinslakener Kreisbahn rege im Güterverkehr frequentiert. Besonders bekannt war die Formsignalgruppe in Duisburg-Hamborn mit den dahinter liegenden Hochöfen mit typischer Ruhrgebietskulisse. *MMÜ*

Matthias Müller

Formsignale sind auf der Walsumer Bahn Geschichte: 294 830 in Walsum am 4. Juli 2015

Pintsch Bamag Dinslaken

PUmA-Reisezugwagen zu verschenken

Der derzeit auf dem Gelände der Firma Pintsch Bamag Antriebs- und Verkehrstechnik GmbH in Dinslaken abgestellte, 1994 erbaute DB-Nahverkehrswagen-Prototyp der PUmA-Serie (PFA-Umbaukonzept mit Aluminiumaufbau) soll an einen geeigneten Verein kostenlos abgegeben werden. An seinem derzeitigen Standort muss er einem Gebäudeneubau weichen. Der Wagen ist komplett einschließlich der Inneneinrichtung erhalten, bedarf aber einer Überarbeitung. Interessierte können sich an kerstin.wersin@schaltbau-refurbishment.de wenden. *MSH*

Manfred Scheihing

Ein Verkehrstechnik-Unternehmen aus Dinslaken will den PUmA-Prototyp-Wagen verschenken. Er bedarf allerdings der Aufarbeitung

In Kürze

NEB: iLINT-Einsatz geplant

Die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) plant bis 2020 die Beschaffung von vier iLINT 54 mit Wasserstoff-Antrieb bei Alstom. Der Einsatz ist auf der RB-Linie 27 „Heidekrautbahn" Berlin – Basdorf – Groß Schönebeck/Schmachtenhagen geplant. In Basdorf soll hierfür eine Wasserstoff-Tankstelle errichtet werden, wo Wasserstoff aus uckermärkischer Windenergie getankt wird. *AWA*

BRB: OLA-648 als Ersatz

Als Ersatz für verunverfallte 648 der Bayerischen Regiobahn (BRB) – am 27. November 2017 war 648 224 als vierter LINT 41 in den vergangenen Monaten bei einem Unfall beschädigt worden befinden – befinden sich seit Mitte November 2017 648 299 (VT 705) und 648 300 (VT 206) aus dem Transdev-Firmenpool bei der BRB. Sie tragen noch das blau-weiß-gelbe OLA-Design. *AWA*

SBS: Neuer Werbe-Desiro

Die 15 Desiros der Städtebahn Sachsen (SBS) werden schrittweise noch bis November 2018 im Rahmen ihrer ersten Hauptuntersuchung modernisiert. 642 332 (Revisionsdatum: 30. November 2017) wurde gleichzeitig mit großflächigen Werbefolien für den Verkehrsverbund Oberelbe beklebt. Im Fensterbereich sind zudem verschiedene Sehenswürdigkeiten der Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg zu sehen. Dennoch kann der Triebzug auch auf den anderen, von der SBS betriebenen Strecken rund um Dresden angetroffen werden. *AWA*

Akiem bestellt 10 TRAXX

Im November 2017 hat das Leasingunternehmen Akiem bei Bombardier zehn weitere Traxx MS2e bestellt. Damit steigt die Anzahl der Traxx bei Akiem von 26 auf 36. *AWA*

RRX-462: Tests gestartet

Etwa ein Jahr vor den ersten planmäßigen Einsätzen verließ am 20. November 462 005 für den Rhein-Ruhr-Express das Siemens-Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath zur ersten eigenständigen Fahrt. Im Anschluss wurden auf dem DB-Netz Fahrten unternommen. *AWA*

GOLD IN SEINER RHEINSTEN FORM

Ihre Händlergemeinschaft 13+ Die wilde Dreizehn plus

Soundvariante

EXPERT PIKO

NEU

①+②

③+④

Erstmalig produziert Piko eine BR 101 in EXPERT-Qualität und mit EXPERT-Ausstattung!

- Soundversion inkl. PIKO-Loksounddecoder
- feinste Detaillierung und Bedruckung
- ausgestattet mit einer modernen PluX22-Schnittstelle
- Lichtwechsel rot/weiß, digital schaltbar
- bedruckte Räder
- Aufnahme eines großen Lautsprechers möglich
- zugstark durch den Antrieb auf alle 4 Achsen und durch den Einsatz von 2 Haftreifen
- Führerstandsinnenbeleuchtung bei jeder Version vorhanden, im Digitalbetrieb mit Funktion

① Piko 71078
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI, verkehrsrot
129,95 €

② Piko 71079
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI, verkehrsrot, DC-Sound
229,95 €

③ Piko 71076
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI, ‚Rheingold' blau-beige
129,95 €

④ Piko 71077
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI, ‚Rheingold' blau-beige, DC-Sound
229,95 €

⑤

PIKO

⑥

⑤ Piko 73026
2er Set Personenwagen ‚Rheingold' blau-beige, DBAG, Ep.VI
99,95 €

◄ **Zusatzinfo**
für die Wageninnenbeleuchtung wird 1x 56281 und 1x 56282 benötigt, kostenloser Radsatztausch (DC in AC) möglich.

⑥ Piko 73025
3er Set Personenwagen ‚Rheingold' blau-beige, DBAG, Ep.VI
149,95 €

◄ **Zusatzinfo**
für die Wageninnenbeleuchtung wird 1x 56281, 1x 56282 und 1x 56283 benötigt, kostenloser Radsatztausch (DC in AC) möglich.

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

Auf der Fahrt von Mödling nach Mistelbach hält der neu gestaltete 4124 003 am 18. November 2017 am Wiener Praterstern. Es war der erste Einsatztag des Fahrzeuges im neuen Look

Paul Gregor Liebhart

Österreichische Bundesbahnen

Neue Farben im Nahverkehr

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wollen ihre Talent- und Desiro-Triebzüge der Reihen 4024 und 4124 sowie 5022 an den Standard ihrer neuen Cityjet-Triebzüge (Reihen 4744 und 4746, Desiro ML) anpassen. Seit Herbst 2017 werden insgesamt 187 Talent- (die beschädigten Fragmente eines 4024 sind unfallbedingt abgestellt, aber nicht ausgemustert) und 60 Desiro-Garnituren schrittweise umgebaut. Mit der Marke „Cityjet" vermarktet die ÖBB Personenverkehrs AG ihre Nahverkehrsleistungen.

Im Upgrade für beide Fahrzeugtypen enthalten ist eine veränderte Innenraumgestaltung und eine einheitliche Außengestaltung im Cityjet-Design. Zusätzlich bekommt der Talent auch ein modernes Fahrgastinformationssystem sowie WLAN für das ÖBB onboard-Portal. Die Berücksichtigung dieser technischen Komponenten erfordert teilweise die Neuverkabelung der Fahrzeuge. Weitere Arbeiten sind bei den VT 5022 nach der Aktivierung der Sprinkleranlagen zur Brandbekämpfung notwendig, nachdem das Löschwasser der Karosserie der Fahrzeuge sehr zugesetzt hat und massive Rostschäden zu beseitigen sind. Die Umgestaltung findet im Rahmen von planmäßigen Werkstattaufenthalten in Jedlersdorf und St. Pölten statt.

Cityjet

Vom Markenname zur Corporate Identity

Cityjet ist der Markenname für die Nahverkehrszüge der ÖBB. Der Begriff wurde 2015 für die Desiro-ML-Triebzüge der Reihen 4744 und 4746 eingeführt. Mittlerweile ist das Cityjet-Design bei der ÖBB zur neuen Corporate Identity für den Nahverkehr geworden. Die untere Hälfte der Züge ist in verschiedenen Rottönen gehalten, die obere in Weiß gestaltet. Drehgestelle, Fensterbänder und Türen sind schwarz lackiert. Auch im Innenraum fallen die Rottöne sofort ins Auge. *em*

Markus Inderst

Cityjet-Design an 5022, Desiro ML (4744/4746) und 4124

Modernisierung bis 2022

Das Redesign der insgesamt 247 Fahrzeuge wird bis 2022 abgeschlossen sein. Als erster Zug wurde 5022 001 umgebaut. Seit Ende Oktober 2017 ist er im neuen Design unterwegs und erreichte auf dem Dieselnetz Wiener Neustadt unter anderem Gutenstein, Puchberg am Schneeberg sowie Sopron in Ungarn. Als erster umgebauter Talent-Triebwagen ist 4024 003 bereits wieder im Fahrgastbetrieb im Einsatz.

Neuerungen werden derzeit auch bei den 31 S-Bahn-Fahrzeugen der Reihe 4746 vorgenommen, indem beim Mittelwagen sechs Sitzreihen entfernt werden und durch Mehrzweckräume mit Randbestuhlung ersetzt werden. In Summe gehen dadurch vier Sitzplätze verloren, dafür gibt es erstmals eine bequeme Eckbank. Die Umrüstungsarbeiten werden mit Kosten in Höhe von 50 Millionen Euro beziffert. *MI*

SBB-Fernverkehrs-Doppelstockzug in den Weinbergen des Lavaux am Genfer See

Dario Haeusermann/SBB

Schweizerische Bundesbahnen

Neue Doppelstockzüge im Fahrgastbetrieb

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat dem neuen Fernverkehrs-Doppelstockzug RABe 502 von Bombardier am 30. November 2017 eine auf ein Jahr befristete Betriebsbewilligung für das Schweizer Netz erteilt. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) planen, den FV-Dosto im Verlauf von 2018 schrittweise in den laufenden Betrieb einzuschleifen, etwa als Interregio auf der Strecke Zürich HB – Bern und als RegioExpress auf der Strecke Zürich HB – Chur. Später werden die neuen Züge schrittweise zwischen St. Gallen, Bern und Genève Aéroport sowie auf anderen Intercity-Linien zum Einsatz kommen. Die SBB erhält insgesamt 62 Züge in drei Ausführungen. *em*

Alexander Wilkens

Fahrzeiten

R 1815 Davos Platz 10.18 – Filisur 10.53

R 1822 Filisur 11.06 – Davos Platz 11.41

R 1838 Davos Platz 16.18 – Filisur 16.53

R 1846 Filisur 17.06 – Davos Platz 17.41

Rhätische Bahn

Ge 6/6 I im Planeinsatz

Vom 10. Mai bis 28. Oktober 2018 wird die Rhätische Bahn (RhB) auf der Strecke Davos Platz – Filisur mit einer Ge 6/6 I („Krokodil") und historischem Wagenmaterial täglich zwei Züge des Planverkehrs fahren. In die Garnitur wird auch ein Aussichtswagen eingereiht. *AWA*

Ab Mai kann Ge 6/6 415 täglich zwischen Davos und Filisur angetroffen werden

Österreich

RTS 1216 in ÖBB-Umläufen

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben zwei RTS-Loks (1216 902 und 903) angemietet. Damit wird ein chronischer Mangel an slowenien-fähigen Maschinen nach dem Abgang einiger Loks der Reihe 1216.100, die zu RJ-Loks im CD-Design wurden, kompensiert. Die orange-silbernen Loks sind seit 2016 angemietet und verkehren in den Umlaufplänen der ÖBB. Gefahren werden neben Leistungen nach Slowenien auch Güterzüge zwischen der kroatischen Grenze und Koper bzw. Triest. Die Fahrzeiten zeigen die Leistungen nach Slowenien. Weitere Güterzüge werden mit ÖBB-Loks zwischen der kroatischen Grenze und Koper bzw. Triest abgewickelt. *MI*

Fahrzeiten der Planleistungen nach Slowenien ab Dezember 2017

43405	Villach-West 18.25 – Jesenice 19.50	Mo, So
45440	Jesenice 6.14 – Villach Gvbf. 7.03	tgl.
45442	Ljubljana 6.16 – Jesenice 9.04/9.57 – Villach 10.37	tgl.
45443	Villach 8.25 – Jesenice 9.01/9.40 – Ljubljana 11.30/12.30 – Koper 15.50	Di–Sa (Di Doppeltraktion)
45444	Koper 7.40 - Ljubljana 10.50/11.40 – Jesenice 13.17/13.52 – Villach 14.42	Di–So
45445	Villach 14.35 – Jesenice 15.17/16.05 – Ljubljana 18.22	tgl.
45446	Koper 12.42 – Ljubljana 15.46/15.26 – Jesenice 17.37/18.23 – Villach Gvbf. 19.04.	Mi
45448	Koper 17.11 – Ljubljana 20.40 – Villach Gvbf.	Tgl. (Fr Doppeltraktion)
47871	Villach Gvbf. 18.15 – Jesenice 19.12 – Koper	Mi, Fr, So
48431	Villach 6.39 – Jesenice 7.25/8.37 – Ljubljana 10.26/11.21 – Koper 15.42.	Di, Do–So

Markus Inderst

RTS-Lok in ÖBB-Diensten: 1216 902 erreichte mit dem Güterzug 45443 am 14. Oktober 2017 den ehemaligen Bf Ledenitzen

In Kürze

RhB: Umbau Felsberg abgeschlossen

Nach sechs Monaten Bauzeit konnte die RhB Mitte November den umgebauten Bahnhof Felsberg zwischen Chur und Reichenau-Tamins in Betrieb nehmen. Er verfügt nun über einen mittigen Hochperron samt Personenunterführung. *FFÖ*

Studie zu Bahntunnel

Die Tiroler Landesregierung hat die Erstellung einer Studie für den Bau einer neuen Bahnstrecke samt längerem Tunnel von Ehrwald ins Inntal in Auftrag gegeben. Ziel ist die Vermeidung des Umweges über Garmisch-Partenkirchen. Ergebnisse werden für Sommer 2018 erwartet. *AWA*

Stern und Hafferl: Vectron DE erworben

Stern & Hafferl hat 247 905 von Siemens übernommen. Der weiß lackierte Dieselvectron ergänzt den aus vier ER 20 (2016 910 – 913) bestehenden Diesellok-Fuhrpark. Ausgerüstet ist die Lok für Einsätze in Österreich und Deutschland. *AWA*

BLS-Werkstattumbau in Spiez

Seit Dezember 2017 sind die Arbeiten an der BLS-Werkstatt in Spiez in vollem Gange. Die bisherigen Gebäude sollen während der zweijährigen Umbauzeit des Werkstattareals durch zwei neue Hallen ersetzt werden. Auch die Modernisierung von Gleisen und Sicherungsanlagen ist vorgesehen. *FFÖ*

Neue Züge für Appenzeller Bahnen

Nachdem Stadler Ende März 2016 den Zuschlag für die Lieferung von vier Triebzügen an die Appenzeller Bahnen erhielt, soll im Frühjahr die Inbetriebnahme der Fahrzeuge erfolgen. Einsatzgebiet ist damit ab Mitte 2018 die Linie Gossau – Appenzell – Wasserauen. Die dreiteiligen und 58 Meter langen Triebzüge verfügen über eine Kapazität von 299 Personen und entsprechend weitgehend den an die Westschweizer NStCM und TPF gelieferten Fahrzeugen. *FFÖ*

Seit Dezember 2017 werden zehn Vectron mit exklusivem Design vor den EuroCity-Zügen zwischen Prag und Dresden eingesetzt

Sven Franz

■ Tschechien

Bewegung im CD-Lokpark

Seit 10. Dezember 2017 kommen vor den ECs zwischen Praha und Dresden planmäßig die neuen Vectron MS der Reihe 193 der CD zum Einsatz. Zehn Maschinen haben die CD über das Leasingunternehmen ELL für zehn Jahre angemietet. Die offizielle Vorstellung fand am 23. November 2017 statt. Die Loks erhielten eine blauweiße Lackierung. Auf den Seitenflächen deuten die Silhouetten der Sehenswürdigkeiten von Praha, Dresden, Berlin und Hamburg auf ihr Einsatzgebiet hin. Bereits seit Anfang Dezember gelangten im Rahmen eines Vorlaufbetriebs die neuen 193 vereinzelt mit ECs bis Dresden. Noch bis 9. Juni 2018 werden die EC der Relation Praha – Hamburg in Dresden Hbf auf DB-Loks umgespannt. Anschließend werden die 193 die Züge durchgehend bis in den Norden bespannen. Das Tagesrand-EC-Paar Praha – Leipzig wird hingegen seit 10. Dezember durchgehend mit Vectron gefahren. Täglich werden sechs Loks benötigt, wovon eine innertschechisch mit Rx-Leistungen zwischen Praha und Ústí nad Labem verkehrt.

Einsätze vor EuroCitys

Die 193 lösen die 371 bei der Bespannung der ECs zwischen Praha und Dresden ab. Die Mehrsystem-Loks werden seit Fahrplanwechsel innertschechisch eingesetzt, hauptsächlich vor Rx zwischen Praha-Smíchov und Staré Mesto u Uherského Hradište (Linie R 18). Für diese Einsätze werden täglich fünf Loks benötigt. Dresden erreichen die Loks aber weiterhin, wenn auch nun deutlich seltener: An den Adventswochenenden und zwischen März und Oktober fährt am Wochenende eine 371 ein Zugpaar zwischen Ústí nad Labem und Dresden. Die Fahrzeiten sind dem Kasten zu entnehmen. Die ursprünglich für den EC-Verkehr zwischen Deutschland und Tschechien angedachten CD-Loks der Reihe 380 erhielten Ende November mit jahrelanger Verspätung die Zulassung für den uneingeschränkten Einsatz in Deutschland. Zuvor durften sie nur mit stark verminderter Höchstgeschwindigkeit fahren, weshalb es zur ersatzweisen Bestellung der Vectron kam. Mit umfangreichen Einsätzen in die südöstlich liegenden Nachbarländer wie beispielsweise von Praha nach Linz, Wien, Budapest und Žilina sind die Loks aber ohnehin ausgelastet. *AWA*

371-Einsätze nach Dresden im Fahrplanjahr 2018

Sa, So und an Feiertagen (31.3. bis 28.10.18):

Os/RE 5274 Usti nad Labem hl.n. 9:19 – Dresden Hbf 10.21

RE/Os 5275 Dresden Hbf 17.35 – Usti nad Labem hl.n. 18:37

Sa & So (10. - 23.12.17, 1. - 8.12.18):

Os/RE 5276 Usti nad Labem hl.n. 9:19 – Dresden Hbf 10.21

RE/Os 5277 Dresden Hbf 15:35 – Usti nad Labem hl.n. 16:37

■ *Italien*

Ende der ALn 668-Triebwagen in der Lombardei

Beendet sind die Einsätze der ALn 668-Triebwagen von Trenord auf der Strecke Como – Lecco in der Lombardei. Den Verkehr haben nun auch hier vollständig die modernen, von Stadler gebauten Gelenktriebwagen ATR 125 übernommen, die bereits seit einigen Jahren zwischen Milano und Lecco fahren. Für die Strecke Como – Lecco sollen zunächst noch zwei ALn 668 als Reserve vorgehalten werden. Weitere ATR werden in den nächsten Monaten erwartet, sodass Trenord im Lauf des Jahres auch die letzten ALn 668, die noch auf verschiedenen Strecken fahren, abstellen dürfte. Trenitalia setzt die robusten Triebwagen noch in größerem Umfang auf der Ferrovia Ionica (Reggio Calabria – Taranto) und auf den Dieselstrecken Siziliens ein. *FL*

Felix Löffelholz

Kreuzungen zweier ALn 668-Triebwagen im Bahnhof Cantu (Strecke Como – Lecco) wird es in Zukunft wohl nicht mehr geben

In Kürze

USA: Zugunglück bei Seattle

Bei einem Zugunglück nahe Tacoma im amerikanischen Bundesstaat Washington sind drei Menschen ums Leben gekommen, über 70 wurden verletzt. Der Amtrak-Zug 501 war nach ersten Ermittlungen zu schnell auf einer modernisierten Strecke unterwegs. Auf einer Brücke über die Interstate 5 entgleisten einige Wagen und stürzten auf die Straße. *em*

Streckeneinstellungen wegen Infrastrukturmängeln

Wegen massiver Infrastrukturmängel wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember der Personenverkehr auf drei Strecken eingestellt. Betroffen sind Limoux – Quillan und Rodez – Sévérac-le-Château in der südfranzösischen Region Occitanie und Oyonnax – Saint-Claude in der Nähe der Schweizer Grenze. *AWA*

Škoda Transportation verkauft

Der tschechische Bahnfahrzeughersteller Škoda Transportation ist Ende November an den niederländischen Fonds PPF verkauft worden. Zuvor gab es Gerüchte über verschiedene andere Käufer, darunter auch die chinesische CRRC Corporation Limited. *AWA*

Elektrifizierung in Polen

Am 24. November wurde der Vertrag zur Elektrifizierung des 27 Kilometer langen Abschnittes zwischen Wegliniec und Zgorzelec an der deutschen Grenze unterzeichnet. Das acht Millionen Euro teure Projekt soll bis Anfang 2019 abgeschlossen sein. Im Anschluss können durchgehend elektrische Züge zwischen Wrocław (Breslau) und Zgorzelec verkehren. *AWA*

Längster Bahntunnel Georgiens

Für die seit 2011 laufende Modernisierung der Bahnstrecke Tbilisi – Makhinjauri ist eine Tunnelverbindung zwischen Kvishkheti und Zvare notwendig. Die beiden Einzelröhren (8,5 Kilometer Länge) wurden am 21. November 2017 als längster Bahntunnel Georgiens feierlich fertiggestellt. Die Gesamtstrecke soll Ende 2019 in Betrieb gehen. *FM*

Rheingold-Express

Porzellan-Bierkrug zu Ehren des legendären Luxuszugs

Seit den Goldenen Zwanzigern steht der „Rheingold"-Expresszug für komfortables Reisen von der Nordsee zu den Alpen durch das schöne Rheintal. Die Reisenden genossen, wohlig zurückgelehnt in weiche Sessel, den Ausblick auf malerische Burgen und Dörfer, rebenbewachsene Hänge und die sagenumwobene Loreley. Wie der Nibelungenschatz ist auch der „Rheingold"-Express zu einer Legende geworden.

Mit Ihrem Namen personalisiert

Die Vorderseite zeigt ein Porträt des „Rheingold", der vor dem Bogen des Rheintals die Türme der mittelalterlichen Stadtbefestigung von Oberwesel passiert, gemalt vom Künstler Tilman Mohr. Der Bierkrug ist aus Porzellan gebrannt. Auf dem Krugdeckel thront ein **maßstabsgetreues Modell der Rheingold-Lok aus Zinklegierung**. Der Griff ist stilecht in Form einer Kuppelstange gestaltet.

Rückseite mit Würdigung des Rheingold-Express

Aber das Besondere an diesem einzigartigen Bierkrug: **auf einer Banderole steht auf Wunsch ein Name Ihrer Wahl!** Der Bierkrug ist auf weltweit 50 Brenntage limitiert. **Sichern Sie sich Ihren Porzellan-Bierkrug „Rheingold – Legende auf Schienen" gleich heute!**

„Rheingold – Legende auf Schienen"
Füllmenge: 1 l
Größe: ca. 24,1 x 17,8 x 11,4 cm (H x B x T)
Produkt-Nr.: 422-FOR05.01P
Produktpreis: € 149,85
(zahlbar auch in 3 Monatsraten zu je € 49,95)
zzgl. € 8,95 Versand*

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!

WEEE: 97075536

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 81232

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **26. Februar 2018**

☐ **Ja,** ich reserviere den personalisierten Bierkrug **„Rheingold – Legende auf Schienen"**

Bitte gravieren Sie folgenden Namen: | | | | | | | | | | |
(Name mit max. 10 Zeichen, inkl. Leerzeichen und Bindestriche)

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

Telefon für eventuelle Rückfragen

X
Unterschrift

* Dieses Produkt wird nach Ihrer Kundenspezifikation hergestellt und ist deshalb vom Umtausch ausgeschlossen.

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (✗):
Lieferzeit ca. 4 Wochen
☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

THE BRADFORD EXCHANGE

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1-3 • 63317 Rödermark
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

www.bradford.de
Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **81232**

The Bradford Exchange Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3
63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **069 1729 7900**

Eisenbahntunnelausbildungszentrum Crossen

Übungsobjekt für Feuerwehren

Sechs ausrangierte Reisezugwagen haben in Crossen eine neue Bleibe gefunden. Dort entsteht derzeit das Eisenbahntunnelausbildungszentrum. An den ausrangierten Waggons trainieren künftig Feuerwehrleute den Ernstfall

Ein beeindruckendes Spektakel war am 15. November 2017 im Bahnhof Crossen (a d Elster) zu beobachten. Am Haken des gewaltigen 22,5-Tonnen-Eisenbahnkrans Multi Tasker 1200 der DB Netz Notfalltechnik (NVR: D-DB 99 809471 001-4) schwebten mehrere Reisezugwagen der Deutschen Bahn von Gleis zu Gleis. Der Einsatz des Kran-Hilfzuges war notwendig geworden, weil die Weichenverbindungen zu den äußeren Gleisen im Bahnhof Crossen inzwischen demontiert wurden. Zuvor hatten Helfer des technischen Hilfswerkes die schon seit Längerem brachliegenden Gleise geräumt. Jetzt stehen dort wieder Personenwagen. Abfahren werden sie aber wohl so schnell nicht mehr – nicht nur wegen fehlender Weichenverbindungen.

Vorbereitung für den Ernstfall

Die sechs Reisezugwaggons (u.a. Bnrz und DBuza) aus dem umfangreichen z-Park in Mukran dienen in Crossen künftig als Übungsobjekt für Feuerwehrleute. Ihre Platzierung auf den Gleisen war nämlich zugleich Startschuss für den Bau des neuen Eisenbahntunnelausbildungszentrums der Thüringer Landesfeuerwehr- und Katastrophenschutzschule. Sie hat die Fläche am Crossener Bahnhof gepachtet. Die eindrucksvolle Aufstellung der Reisezugwagen vor den Augen geladener Gäste war der Auftakt zu einer größeren Baumaßnahme. Ab 2020 soll auf diesem Gelände ein 300 Meter langer Eisenbahnübungstunnel entstehen, in dem realistische Einsatzszenarien simuliert werden können. Bis zur Vollendung der Baumaßnahmen können die

Den Verschub auf dem Abstellgleis übernahm ein Zweiwegebagger. Das Spektakel zog Zuschauer an den Bahnhof Crossen; auch das Personal der InfrLeuna-Lok 210 beobachtete das Szenario bei der Durchfahrt durch den Bahnhof

Die Wagen in Crossen
25-04 601-4
21-33 328-3
25-04 158-5
22-34 225-9
84-34 135-5
22-34 397-6

Das Rettungskonzept für die Schnellfahrstrecken in Thüringen sieht Tunnelbasiseinheiten statt Tunnelrettungszüge vor. Am 22. Juli 2017 trainieren Feuerwehrleute im Tunnel Bleßberg (Strecke Ebensfeld – Erfurt) für den Ernstfall. Die Ausbildung der Tunnelbasiseinheiten findet künftig unter anderem in Crossen statt

Mike Flügel/DB AG

Multi Tasker 1200 der DB Netz Notfalltechnik hebt einen Doppelstockwagen auf das parallel verlaufende Abstellgleis. Da das Gegengewicht in das Gleis 2 des Bahnhofs Crossen ragt, musste der Bahnverkehr über Gleis 1 geleitet werden

Eisenbahnkran in H0

Als einziges H0-Funktionsmodell, das in der Lage ist, Personenwagen anzuheben, kann derzeit nur der achtachsige Digitalkran von Märklin empfohlen werden. Das Modell (Artikelnummer 49954) wurde 2016 neu aufgelegt und ist noch bei Händlern bzw. auch gebraucht in einer älteren Variante ohne Sound erhältlich. Die drei Motoren erlauben es, den Oberwagen zu drehen, den Ausleger zu heben und den Haken aus Metall vorbildgerecht zu nutzen. Die vier seitlichen Stützen können von Hand ausgefahren und über Spindeln in der Höhe ausgerichtet werden. Zum Set gehören der passende Schutz- und Gegengewichtswagen. *MM*

Martin Menke

Der Märklin-Drehkran verfügt über drei Motoren für die Bewegung von Oberwagen, Ausleger und Haken

Feuerwehren an den Wagen üben. Demnächst werden noch einige Container aufgestellt, die vorübergehend als Sozialräume dienen sollen.

Ausbildung für Tunnelbasiseinheiten

Hintergrund der Erweiterung der renommierten Feuerwehrschule in Crossen ist die Eröffnung der Schnellfahrstrecke Ebensfeld – Erfurt (siehe *em* 11/2017), die zu einem guten Teil durch Thüringen verläuft. Insgesamt 14 neue Tunnel gehen damit in Thüringen in Betrieb. „Wenn da etwas passiert, sind das immer Großkatastrophen", sagt Oliver Löhr, Sprecher des thüringischen Innenministeriums. „Wir sahen deshalb Handlungsbedarf und die Notwendigkeit, die Rettungskräfte in diesem Bereich gut auszubilden."

Denn das Rettungskonzept für diese Strecke setzt auf die Feuerwehren im Land. Neu geschaffene Tunnelbasiseinheiten ersetzen dort die klassischen Tunnelrettungszüge, die die DB bisher entlang von Schnellfahrstrecken stationierte, etwa in Fulda oder Würzburg (Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Würzburg). Die Tunnelbasiseinheiten bestehen aus je 27 Einsatzkräften mit vier bis fünf Einsatzfahrzeugen. Die Herkunft und Alarmierung der Rettungskräfte orientiert sich an der Lage des Bauwerkes, in dem sich ein Vorfall ereignet. Das Eisenbahntunnelausbildungszentrum, das nun in Crossen entsteht, ist deutschlandweit einmalig. Bislang mussten die Floriansjünger für derartige Fortbildungen erst in die Schweiz reisen. Künftig werden auch Rettungskräfte aus anderen Bundesländern ihr Wissen in Crossen erweitern. So erfüllen die ausrangierten n- und Doppelstockwagen nun einen sinnvolleren Zweck, als im Stillstandsmanagement Mukran vor sich hinzurosten. Die Feuerwehrleute können sich nun direkt am Objekt auf den Ernstfall vorbereiten, die teure Ausbildung in der Schweiz entfällt. Und im sonst eher beschaulichen Bahnhof Crossen war am 15. November 2017 mal wieder etwas Betrieb zu erleben: Da wegen der Kranarbeiten das Gleis 2 gesperrt war, wurden von den Güter- und Reisezügen die verrosteten Schienen von Gleis 1 mal wieder blank gefahren. *em*

Während der Kran die Wagen auf die verwaisten Gleise hob, benutzte der Planverkehr Gleis 1. 650 248 und 650 257 sind unterwegs nach Gera

Helmut Sangmeister (3)

Schmalspur im Harz

Meterspur-Romantik

zu DR-Zeiten

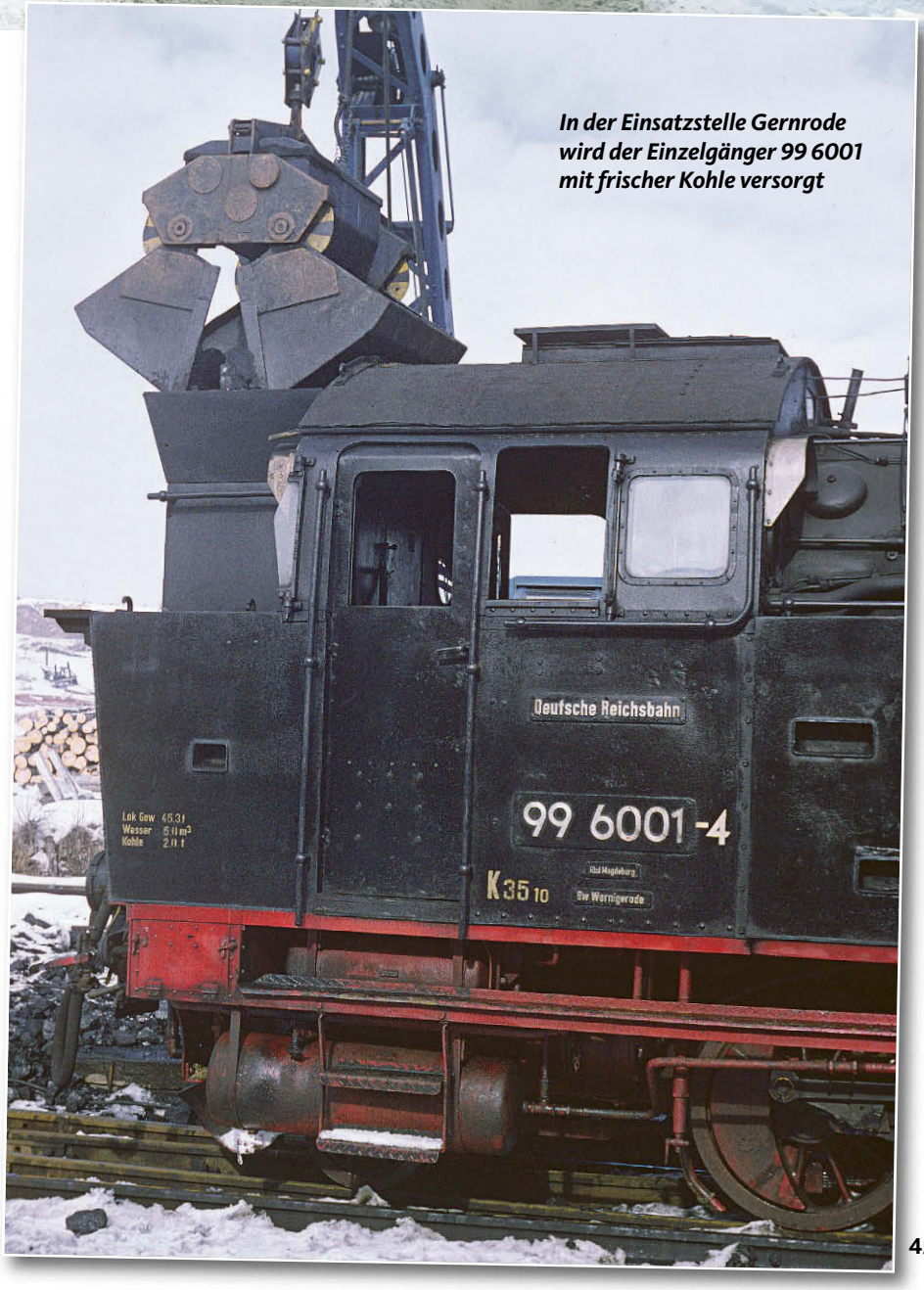
Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) sind heute ein Tourismusmagnet erster Güte – mit dem Dampfzug kann man von der Weltkulturerbestadt Quedlinburg bis auf den Brocken fahren. Wie sah es dort aber zu DR-Zeiten aus, in jenen Tagen, in denen die ersten Szenen der beiliegenden Gratis-DVD entstanden?

Alltag in Alexisbad im Februar 1979: Eine Mallet ist aus Harzgerode im kleinen Abzweigbahnhof eingerollt und wird nach kurzem Aufenthalt ihre Fahrt nach Gernrode fortsetzen

Martin Weltner (5)

Bei der Haltestelle Kirchstraße wird die Harzquerbahn zur „Straßenbahn Wernigerode“

Ende der 70er-Jahre konnte man von einem Schmalspurnetz noch nicht sprechen, denn die einstige Verbindung zwischen Harzquer- und Selketalbahn wurde erst 1983 wieder eröffnet. Bis dahin gab es zwei Hauptstrecken, von denen einzelne Stichstrecken abzweigten. Da war zunächst die rund 60 Kilometer lange Harzquerbahn von Nordhausen im Südharz nach Wernigerode, auf der mit einem runden halben Dutzend Zugpaaren die Hauptlast des Verkehrs abgewickelt wurde. Stichstrecken mit – je nach Fahrplanperiode – zwei oder drei Zugpaaren gab es von Eisfelder Talmühle über Stiege nach Hasselfelde und von Drei Annen Hohne nach Schierke; die weiterführende Strecke zum Brocken lag noch, wurde aber nicht planmäßig befahren.



In der Einsatzstelle Gernrode wird der Einzelgänger 99 6001 mit frischer Kohle versorgt

Die Züge erfüllten in erster Linie ganz normale Verkehrsbedürfnisse von Schülern und Arbeitern

Die Selketalbahn führte von Gernrode am Harzrand ins 15 Kilometer entfernte Alexisbad und von dort weiter nach Harzgerode bzw. Straßberg, nur rund drei bzw. sechs Kilometer von Alexisbad entfernt. Nach Quedlinburg gelangte man damals noch auf Normalspurgleisen. Auch hier herrschte reger Verkehr mit einem Dutzend Zugpaaren von Gernrode nach Alexisbad, die von dort bis in die Endbahnhöfe weiterliefen. Zudem gab es Züge zwischen Harzgerode und Straßberg, die in Gernrode Kopf machen mussten. Und für alle Strecken galt: Die Züge waren bei Touristen durchaus beliebt, erfüllten in erster Linie aber ganz normale Verkehrsbedürfnisse und dienten unter anderem dem Schüler- und Berufstätigenverkehr.

HSB aktuell

Die Lage entspannt sich

Der Brocken bleibt im Winter märchenhaft: Lok 99 7239 hat fast das Ziel erreicht

Guus Ferrée

Vom 6. November bis zum 1. Dezember 2017 fuhren bei der HSB wegen Bauarbeiten nur Züge auf der Brockenbahn Wernigerode – Brocken und zwischen Ilfeld Bad und Nordhausen. Ab 2. Dezember hat sich die Lage entspannt, und es gibt wieder den normalen Winterfahrplan, gültig bis zum 27. April. Das bedeutet sechs reguläre Dampfzüge täglich zum Brocken, und in die Ferien sogar acht. Im Selketal wird weiterhin nur eine Dampflok benötigt, wobei die Lok mit Quedlinburg, Harzgerode und Hasselfelde alle Endpunkte der Bahn erreicht. Alle anderen Leistungen werden mit einem Triebwagen erbracht, der Bus-Ersatzverkehr ist Geschichte.

Die Lage bei den Personalen hat sich auch noch immer nicht endgültig entspannt. Es fehlen weiter Heizer und nun auch Zugführer. Die Lücke bei den Zugführern schließt der HSB durch den Einsatz von Lokführern als Zugführer, was hinsichtlich der Vorschriften auch möglich ist. Doch damit schließt die Geschäftsführung ein Loch, in dem man ein neues Loch aufreißt. Probleme gibt es auch im Werkstattbereich, wo eine hohe Fluktuation herrscht.

Auch die Fahrzeug-Situation ist problematisch: Neubaulok 99 7235 musste aufgrund schwerer Rahmenschäden abgestellt werden. Mallet 99 5906 weilte im Herbst noch immer in Meiningen. Sie bekommt außer einer Hauptuntersuchung auch vier neue Dampfzylinder. Schwesterlok 99 5902 steht wegen loser Hall´scher Kurbeln auf dem Abstellgleis. Tenderlok 99 6001 war am 29. Juni mit Schieberschaden ausgefallen und wurde nach Wernigerode-Westerntor überführt. Inzwischen ist die Lok repariert und fährt wieder im Selketal. Der ehemalige GHE-Triebwagen T1 erlitt im Sommer einen Schaden an den Bremsen und wurde vorläufig abgestellt. *GF*

Im Selketal dreht 99 6001 wie zuvor wieder ihre Runden, hier auf der Fahrt von Stiege nach Hasselfelde

Guus Ferrée

Die Meterspurstrecken im Harz waren ein Dorado für Dampflokfreunde. Auf der Harzquerbahn dominierten die Neubauloks 99 7231 bis 7247 den Verkehr, ergänzt durch die Einheitslok 99 7222, den Vorgänger der Neubauloks. Elf Neubauloks waren zwischen 1976 und 1978 auf Ölhauptfeuerung umgebaut worden.

Für die Anschlussbedienung im Raum Wernigerode – ja, es gab seinerzeit auch noch regen Güterverkehr – standen die beiden C-Kuppler 99 6101 und 6102, beides Erbstücke aus Zeiten der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, zur Verfügung.

Das Selketal ist Mallet-Land

Im Selketal beherrschten die Mallet-Loks 99 5901 bis 5905 aus der Zeit der Jahrhundertwende den Verkehr, ergänzt durch die 1917 erbaute Mallet 99 5606 sowie den beliebten Einzelgänger 99 6001: Krupp hatte die „Schmalspur-64“ im Jahre 1939 erbaut.

Diesel? Kaum vorhanden: Der vierachsige Triebwagen T3 diente in Wernigerode noch als Strecken-Unterhaltungsfahrzeug, und die 1966 gebaute Diesellok 199 301 stand als Hilfszuglok und Rangierreserve im Bahnbetriebswerk Wernigerode-Westerntor. *MW*

Klirrende Kälte sorgt für eindrucksvolle Dampfentwicklung bei 99 6001 bei der Ausfahrt aus Alexisbad

Die ölgefeuerte 99 0236 kämpft sich bei Drei Annen Hohne durch den frisch gefallenden Schnee

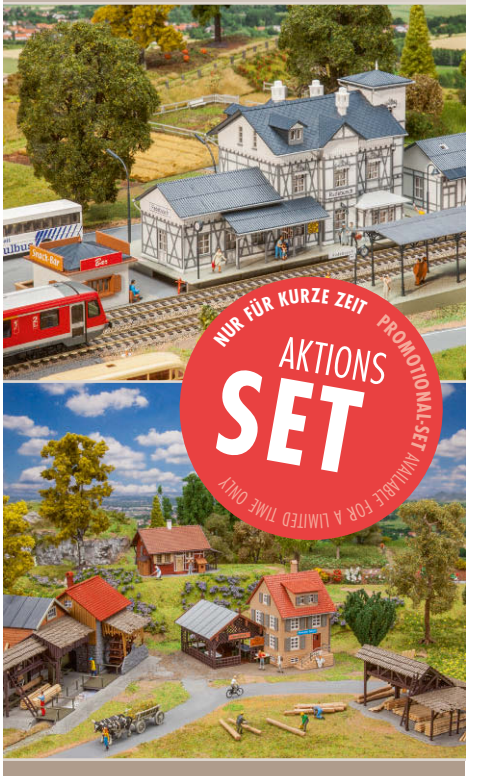
FALLER®
IM KLEINEN GROSS

JETZT ZUGREIFEN!

Ideen umsetzen – mit FALLER

Limitierte Aktions-Sets! Mit echtem Mehrwert. In limitierter Auflage und zu einem exzellenten Preis-/Leistungsverhältnis erhältlich. Sie bestehen aus jeweils mehreren, thematisch zueinander passenden Gebäudemodellen, die es teilweise einzeln nicht zu kaufen gibt.

Ab sofort im Fachhandel erhältlich!



www.faller.de

www.car-system-digital.de
www.facebook.com/faller.de
www.faller.de/de/googleplus

em-Serie: „Der besondere Zug“

DB 1958: Personenzug mit Post- und Gepäckwagen

Der besondere Zug

Ein P-Zug für alles

Ein Nahverkehrszug der heutigen Zeit besteht aus einer Reihe von Sitzwagen zur Beförderung der Reisenden – zu Bundesbahnzeiten war das noch anders, neben dem fast obligaten Gepäckwagen gab es selbst in Personenzügen noch Postwagen, gestellt von der Deutschen Bundespost

Im Jahre 1958 war die Strecke Fulda – Hanau noch weitgehend in der Hand der Dampflok. So war auch 38 2262 vom Bw Wiesbaden ein alltäglicher Anblick. Die Lok, die mit dem Wannentender einer ausgemusterten Kriegslok der Baureihe 42 oder 52 gekuppelt ist und als Besonderheit die größeren Witte-Windleitbleche trägt, mit denen einige P 8 zunächst ausgestattet wurden, hatte wenig Mühe mit dem aus sechs Wagen bestehenden Personenzug. Brian Bittner stand am 27. Juli 1958 bei Gelnhausen an der Strecke und ließ den Zug passieren. Hinter der Lok läuft ein damals noch moderner zweiachsiger Postwagen der Nachkriegsbauart, und der Betrachter entdeckt reichlich Postsäcke und anderes Ladegut hinter den Fenstern. Was heute fast vergessen ist: Dieser Postwagen stellt gleichzeitig eine Art „rollender Briefkasten“ dar: Links neben dem Fenster oberhalb des Zuglaufschildes konnte der Reisende seine Post einwerfen.

Post, Gepäck, 1. und 2. Klasse

Für die Reisenden folgen die seinerzeit üblichen zwei Umbau-Dreiachser-Pärchen: Zunächst ein B3y, fest gekuppelt mit einem AB3y, dahinter ein Duo aus zwei zweitklassigen Wagen dieser Bauart. Die Klassenreform ist gerade erst einmal zwei Jahre her, der 1.-Klasse-Bereich des AB3y ist noch durch einen beigen Streifen gekennzeichnet, der später einem gelben wich. Und warum wurden die Dreiachser fest gekuppelt? So konnte die Wagen unter anderem für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen werden. Der älteste Wagen bildet den Zugschluss: Ein dreiachsiger Gepäckwagen aus Länderbahn-Zeiten mit seinem Zugführeraufbau am Wagenende. Die Schiebetür ist geöffnet, der Wagen wird nicht gerade überfüllt sein und der 27. Juli war ja ein vermutlich warmer Sommertag.

Martin Weltner

38 2262 vom Bw Wiesbaden am 27. Juli 1958 unweit Gelnhausen mit einem interessanten Personenzug, in dem Reisende, Gepäck und Post befördert werden *Brian Bittner/Slg. Eisenbahnstiftung*

Zugbildung in 1:87: Knackpunkt ist der Gepäckwagen

Diese auf hessischen Gleisen verkehrende Personenzuggarnitur in der Nenngröße H0 nachzubilden, sollte für Modellbahner bis auf einen Wagen kein großes Problem darstellen. Die Zuglok der Baureihe 38[10–40] mit DB-Keks an den Führerhausseitenwänden, Witte-Windleitblechen und Wannentender gab es bereits in den Sortimenten von Fleischmann (4162), Märklin (37035) und Trix (22382), allerdings nicht mit einem vierdomigen Kessel. Jener Kesselausführung am nächsten kommt das Weinert-Produkt 40022, doch hier mit der Einschränkung eines geschlossenen Führerhauses, was sich aber während der Bausatzmontage ändern ließe.

Die Industrie bietet alles an

Zur Nachbildung des Postwagens hinter der Zuglok könnte das zweiachsige Lima-Modell der Gattung Post 2-a/14 (HL6011) herhalten. Für die beiden DB-Dreiachser-Umbauwagenpärchen empfehlen wir die modernen Modellkonstruktionen von Brawa 1./2. Klasse (46304) und reiner 2. Klasse (46300 oder -03). Bleibt der mit hoher Zugführerkanzel recht markant im Zug eingereihte Schlusswagen zum Transport ausladender Reisegepäckstücke: Für diesen nicht genau auszumachenden Länderbahntyp schlagen wir als Kompromiss den Fleischmann-Pw 3i (5069) vor. *PW*

Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn

Klein – aber fein

Unter den Regio-Netzen der Deutschen Bahn sticht die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn in mehrerlei Hinsicht heraus. Ob Strecken, Fahrzeuge oder Betrieb: Fast immer ist die DB-Tochter in Südthüringen ein bisschen anders als die anderen

Mit einem verschmitzten Lächeln wendet sich der Eisenbahner im Standseilbahn-Wagen an die Reisenden. „Ist jemand aus Berlin an Bord?“, fragt der Mann am Bedienpult treuherzig in die Runde, während sein Gefährt eifrig die nächsten Meter nach oben zuckelt. Allgemeines Schweigen, Zögern, eine Dame auf den hinteren Bänken hebt langsam die Hand. „Ah, guten Tag“, begrüßt der Uniformierte sie freundlich. „Sie kennen sich doch bestimmt mit großen Bauprojekten aus …“ Allgemeines Gelächter, auch die Dame schmunzelt, bevor der Eisenbahner fortfährt. „Wir haben zwar keinen Flughafen, aber was glauben Sie: Wie lange hat es gedauert, bis unsere Standseilbahn hier errichtet war?“

Den Stolz auf ihre Bahn kann man bei den Mitarbeitern der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, kurz OBS, allenthalben spüren. „Wir sind eine kleine Mannschaft“, sagt zum Beispiel Diana Saager, die Leiterin dieser DB-Tochter, um dann voller Begeisterung fortzufahren: „Aber es ist manchmal schon verrückt, was wir auf die Beine stellen. Es zeigt, was man so machen kann, wenn die Entscheidungsmöglichkeiten und Gelder dazu da sind.“

Diese Möglichkeiten haben sie im Süden Thüringens seit dem Jahr 2002. Da gliederte die Führung der Deutschen Bahn AG einige regionale Bereiche aus und gründete für sie die Regio-Netze. Als hundertprozentige Tochtergesellschaften betreiben diese nun ausgewählte Strecken auf eigene Rechnung und eigene Verantwortung. Die Bedingung: Als „Profit Center“ müssen die Regio-Netze auch Gewinn abwerfen. Sieben solcher DB-Töchter existieren heute in Deutschland, unter ihnen die OBS, die aus Rechtsgründen zwei Gesellschaften umfasst. Es gibt die DB RegioNetz Verkehrs GmbH, eine hundertprozentige Tochter von DB Regio, zuständig für den Betrieb. Und es gibt die DB Regionetz Infrastruktur GmbH; sie hat die Bahnhöfe und Haltepunkte von DB Station und Service sowie die Strecke von DB Netz gepachtet. Der Pachtvertrag läuft 20 Jahre, so lange wie der Verkehrsvertrag – aktuell bis zum 31. Dezember 2021.

Das Netz der Besonderheiten

Von den anderen Regio-Netzen hebt sich das Unternehmen in Südthüringen gleich in mehrerlei Hinsicht ab. Mit 31 Mitarbeitern und 29 Kilometern Strecke ist die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn die Kleinste in dieser Gruppe – die Gäubodenbahn in Niederbayern kommt zwar auf eine ähnliche Mitarbeiterzahl, hat aber schon ein deutlich größeres Streckennetz. Die weiteren Regio-Netze beschäftigen 200 bis 300 Personen, die Südostbayernbahn gar 730.

Auch die Anlagen der OBS sind etwas Besonderes. Drei derart verschiedene Strecken unter einem Dach, das findet man sonst nirgends. Herzstück und größtes Aushängeschild ist die spektakuläre Standseilbahn, die auf 1.800 Millimetern Spur-

Das DB RegioNetz Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn besteht knapp zwei Jahre, als im September 2004 ein 641 der OBS von Rottenbach nach Katzhütte fährt. Gerade trifft er in Schwarzburg ein. Solch malerische Empfangsgebäude wie hier stehen an der Nebenbahn häufiger

Willy Grübner (2)

Konrad Rothzoll

Bei der Standseilbahn pendeln nach wie vor die Ursprungswagen: Blick aus dem Personenwagen auf die Güterbühne (mit aufgesetztem jüngeren Personenwagen)

Die Flachstrecke Lichtenhain – Cursdorf brilliert mit speziellen Zweiachs-Fahrzeugen. Ein Triebwagen bei der Ausfahrt in Lichtenhain (Sept. 2004)

weite mit 25 Prozent Steigung von Obstfelderschmiede nach Lichtenhain führt. Und die, wie der Bergbahn-Bediener der Berlinerin und allen anderen Reisenden im Wagen enthusiastisch erzählt, nach dem Ersten Weltkrieg in etwas mehr als zwei Jahren entstand. Trotz widriger Umstände und mit viel Pioniergeist hier im Thüringer Wald.

Obstfelderschmiede liegt außerdem an der normalspurigen, nicht elektrifizierten Nebenbahn Rottenbach – Katzhütte, einer weiteren Strecke der OBS. Mit vielen Bögen und Steigungen führt diese durch das wildromantische Schwarzatal und bedient schmucke Orte mit malerischen Bahnhöfen. Zurück zur Seilbahn: An deren oberem Ende, in Lichtenhain, schließt sich nämlich noch die „Flachstrecke“ an, die gemeinsam mit der Seilbahn eröffnet wurde. Auf Normalspur und mit 600-Volt-Gleichstrom rollen die Züge auf der dritten OBS-Strecke gemütlich über die Hochebene via Oberweißbach nach Cursdorf.

Jede Verbindung hat ihre eigenen Fahrzeuge: Im Schwarzatal brummen 641-Dieseltriebwagen hin und her; als Reserve und für Sonderfahrten stehen DR-Schienenbusse 772 („Ferkeltaxen“) bereit. Die Standseilbahn arbeitet mit Spezialwagen, auf der Flachstrecke pendeln zweiachsige Trieb- und Beiwagen verschiedener Provenienz – Raritäten, die eine bei der DB einmalige Vielfalt schaffen.

> Die außergewöhnliche Eisenbahn verlangt auch ein außerordentliches Wissen der Eisenbahner

Die außergewöhnliche Eisenbahn verlangt aber auch außergewöhnliche Kenntnisse. Die Triebwagenführer der Schwarzatalbahn müssen mindestens in dem Zugleitbetrieb geschult sein, mit dem man seit 2002 fährt. Die Bergbahn-Bediener sind eigens für die Fahrzeuge der Standseilbahn ausgebildet – und für die Triebwagen der Flachstrecke oben, auf der sie ebenfalls zum Einsatz kommen.

Darüber hinaus hat die Standseilbahn ihren eigenen Betriebsleiter. Nicht von ungefähr: Für sie gilt ein eigenes Regelwerk und sie braucht ausgesuchtes Material. „Wir haben bei der Seilbahn eigene Schienen mit einem Schienenkopf, der ganz anders gestaltet ist als bei unseren sonstigen Strecken“, erklärt Diana Saager. „Reparaturen oder einen Gleistausch müssen wir selbst in die Hand nehmen und passende Schienen beschaffen.“

Aufbauarbeit allerorten

In die Hand nehmen, das war noch in einem anderen Sinne das Stichwort, als die OBS 2002 an den Start ging. Damals fing man quasi bei Null an. Die Standseilbahn zum Beispiel brauchte nach Jahrzehnten einwandfreien Betriebs eine umfassende Sanierung. Die OBS machte sich ihre Entschei-

Geschichte

Die Bahnen rund um Oberweißbach

Martin Weltner

Slg. Felix Walther

Die Station Lichtenhain an der Bergbahn mit den Zweiachs-Fahrzeugen 1978; unten die Strecken im DR-Kursbuch 1989/90

Die Schwarzatalbahn

Das Zeitalter der Eisenbahn begann im Schwarzatal mit der normalspurigen Nebenbahn Rottenbach – Katzhütte, die vom preußischen Staat erbaut und am 17. August 1900 auf ganzer Länge eröffnet wurde. Die topographisch schwierige Mittelgebirgsregion ließ sich nur mit einer anspruchsvollen Strecke erschließen: Es brauchte starke Steigungen (bis 37 Promille), enge Radien (teils unter 180 Meter) und 22 Brücken bei insgesamt 25 Kilometern Länge.

Bis 1966 wurden auf der eingleisigen Strecke auch Güter transportiert. Eine größere Rolle spielte aber der Personenverkehr, nicht zuletzt, weil die Region Schwarzatal/Oberweißbach zu DDR-Zeiten eine wichtige Ferienregion darstellte. Dafür richtete die Deutsche Reichsbahn (DR) sogar Fernzüge ein: Ab den 1950er-Jahren fuhr wochenends ein Personenzug Leipzig – Katzhütte, später kam ein täglicher D-Zug Dresden – Katzhütte hinzu.

Im Jahr 1999 stellte die Deutsche Bahn AG den Betrieb zwischen Obstfelderschmiede und Katzhütte ein, zum 28. Mai 2000 wurde die gesamte Nebenbahn wegen Sanierungsbedarfs gesperrt. Mit dem zum 25. Juni 2001 unterzeichneten Verkehrsvertrag und der Gründung des Regio-Netzes Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) ging es wieder aufwärts: Die Strecke wurde saniert und im Dezember 2002 neu in Betrieb genommen. Heute pendeln dort im Stundentakt die beiden Dieseltriebwagen 641 019 und 020. Als Reserve hält die OBS die beiden historischen DR-Schienenbusse 772 140 und 141 vor. Sie können auch für Sonderfahrten gemietet werden.

Die Gleisanlagen auf der Schwarzatalbahn hat man teils zurückgebaut, einige der Bahnhofsgebäude verkauft. Heute fahren die Züge im technisch unterstützten Zugleitbetrieb. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h.

Die Standseilbahn

Nach ihrer Eröffnung brachte die Schwarzatalbahn dem Tal bald einen rasanten wirtschaftlichen Aufschwung. Die Hochebene mit den Orten Lichtenhain, Oberweißbach, Deesbach und Cursdorf blieb aber davon noch ausgeschlossen. Daher stellte Oberweißbach 1919 bei der Eisenbahndirektion Erfurt einen Antrag auf eine Bahnanbindung.

Das daraufhin ins Leben gerufene Projekt der Oberweißbacher Bergbahn sah zwei Vorhaben vor: eine Steilstrecke von Obstfelderschmiede im Tal nach Lichtenhain auf der Hochebene sowie im Anschluss eine Flachstrecke von Lichtenhain über Oberweißbach-Deesbach nach Cursdorf. Insbesondere sollten auf diesem Wege Güterwagen nach oben transportiert und dadurch die Bevölkerung und die Industrie auf der Hochebene versorgt werden. Bau und Betrieb übernahm die von der öffentlichen Hand gegründete Oberweißbacher Bergbahn AG.

Im Herbst 1919 fiel die Entscheidung, die Verbindung zwischen Tal und Hochebene mit einer Standseilbahn herzustellen. Deren Planung lag in den Händen von Regierungsbaurat Dr.-Ing. Wolfgang Bäseler (1888–1984), die Arbeiten führte die Saarbrücker Firma Heckel aus. Für die Seilbahn entstand von Ende 1919 bis Ende 1921 eine eingleisige Steilstrecke mit 1.800 Millimetern Spurweite, die auf 1,35 Kilometer Länge 323 Höhenmeter überwindet. In der Berg- wie der Talstation besteht ein Gleisübergang zu den anderen Bahnstrecken. Mit seiner Entwicklung betrat Dr. Bäseler technisches Neuland: Er schuf die weltweit erste Seilbahn, die Wagen transportierte. Eine Weltneuheit stellte auch die so genannte Güterbühne dar; der vierachsige Seilbahn-Wagen kann huckepack bis zu 27 Tonnen schwere Wagen befördern.

> » Die Standseilbahn von Oberweißbach war die Erste der Welt, die Wagen transportierte

Am 15. Februar 1922 begann der Güterwagentransport mit der Standseilbahn, zum 15. März 1923 folgte die offizielle Eröffnung zusammen mit der Flachstrecke. Zum 9. März 1949 gingen beide Strecken auf die Deutsche Reichsbahn über. 1966 endete der Güterverkehr, seitdem

Im Winter 2016/2017 vertrat eine „Ferkeltaxe“ 772 einen 641 der OBS auf der Schwarzatalbahn. Bild im Bahnhof Katzhütte; das Gebäude steht zum Verkauf

Jochen Schmidt

wird die Oberweißbacher Bergbahn nur für den Personenverkehr genutzt. Seit 1980 hat sie den Rang eines technischen Denkmals.

Das Betriebsprinzip der Standseilbahn blieb bis heute gleich: An einem Ende des Seils hängt der Personenwagen, am anderen die Güterbühne. Je ein Wagen steht in der Berg-, der andere in der Talstation. Die in der Bergstation installierte Maschinenanlage zieht über das Seil den Wagen aus dem Tal bergwärts und lässt den zweiten Wagen von der Bergstation hinab; unterwegs kreuzen die Fahrzeuge auf halber Höhe mithilfe einer Abt’schen Weiche. In Zusammenhang mit der Übernahme durch die OBS wurde die Anlage in den Jahren 2001/2002 grundlegend renoviert und am 15. Dezember 2002 neu eröffnet. Für den Seilantrieb nutzt man jetzt Drehstrom-Asynchron-Motoren, im Betrieb gewonnene Energie wird ins Netz zurückgespeist. Die Steuerung liegt in Händen der Bergbahn-Bediener in den Wagen; vorher übernahm das ein Maschinist in der Bergstation.

Mit durchschnittlich 25 Prozent Steigung ist die Standseilbahn bis heute die weltweit steilste Strecke für den Transport regulärer Eisenbahnwagen. Mit dem Personenwagen – seit 2002 mit einer Fahrradstellfäche ausgestattet – und der Güterbühne kommen nach wie vor die Fahrzeuge der Anfangszeit zum Einsatz. Auf der Güterbühne fahren im Personenverkehr zwei verschiedene Wagen mit: ein geschlossener Aufsetzwagen (ein Beiwagen der ehemaligen Kleinbahn Schleiz – Saalburg) und in Sommermonaten der „Cabrio-Wagen“.

Die Flachstrecke

Die Bauarbeiten für die Anschlussstrecke auf der Hochebene begannen im September 1919. Erste Probefahrten folgten 1921, am 15. März 1923 ging die 2,635 Kilometer lange Flachstrecke Lichtenhain – Cursdorf zeitgleich mit der Standseilbahn in Betrieb. Von Anfang an fuhr man hier elektrisch, zuerst mit 500-Volt-Gleichstrom, seit den 1980er-Jahren mit 600-Volt-Gleichstrom.

Heute ist die Strecke eingleisig. Die OBS setzt drei von der DR bzw. der DB AG übernommene Fahrzeug-Unikate ein, die das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Berlin-Schöneweide in den 1970er-/1980er-Jahren mit Komponenten der Berliner S-Bahn aufarbeitete. Es handelt sich um die Triebwagen 479 201 (Baujahr 1923, Bergbahn-Fahrzeug, modernisiert 2008) und 479 203 (Baujahr 1909, ex Straßenbahn Leipzig, modernisiert 2008). Dazu kommt der Steuerwagen 479 205 (ex Triebwagen Niederbarnimer Eisenbahn, seit 2016 Aussichtswagen „Olitätenwagen“). Für die Flachstrecke hält die OBS zudem verschiedene Sonderfahrzeuge vor. Zu ihnen gehören ein Fahrleitungsmontagewagen, der Schwerkleinwagen SKL 26 mit Ladekran sowie ein Schneepflug.

Sowohl bei der Standseilbahn wie auch bei der Flachstrecke bietet die OBS tagsüber Fahrten im Halbstundentakt an. *RMC/THD*

dungsmöglichkeiten und die verfügbaren Gelder zunutze. Mit Unterstützung des Mutterkonzerns Deutsche Bahn sowie des Freistaats Thüringen ließ sie das Gleisbett erneuern, das Seil tauschen, den Antrieb von einer Schweizer Firma neu einrichten. Auch die reparaturbedürftige Schwarzatalbahn, auf der seit 1999/2000 der Betrieb ruhte, wurde grundsätzlich renoviert. Seit 15. Dezember 2002 fahren die Züge wieder. Auf allen Strecken, ganzjährig, mit nur einer Ausnahme: Jeden November schließt man die Standseilbahn für rund drei Wochen, um sie auf Herz und Nieren zu prüfen.

» Die Instandhaltung der Fahrzeuge übernehmen externe Dienstleister im Auftrag der OBS

Auch bei der Fahrzeug-Instandhaltung schöpft die OBS ihren Entscheidungsspielraum aus. In der schwer überschaubaren, etwas zerklüfteten Struktur der Eisenbahn-Dienstleister hat die DB-Tochter die Arbeiten intern wie extern verteilt. Die Standseilbahn-Wagen wartet die OBS weitgehend selbst – unter Aufsicht des TÜV. Dagegen steuern die Triebwagen der Schwarzatalbahn zur Instandhaltung das DB-Regio-Werk Erfurt an. Bei den Triebwagen der Flachstrecke kommen Mitarbeiter von DB Cargo Halle nach Lichtenhain, um die Fahrzeuge zu inspizieren. Steht eine Hauptuntersuchung an, bringt ein Lkw diese Zweiachser zu einem Privatunternehmen: den Fahrzeugwerken Miraustraße in Hennigsdorf bei Berlin.

Marketing-Ideen bei der OBS

Fast ebenso wichtig wie die Fürsorge für Strecken und Betrieb ist heutzutage, beides erfolgreich zu vermarkten. Da kommt das von Diana Saager erwähnte „auf die Beine stellen“ ins Spiel, auch, weil die OBS anderen Anforderungen gegenüber steht als die sonstigen Regio-Netze. „Bei uns“, so die Leiterin des Profit Centers, „wollen die Fahrgäste meist nicht von A nach B. Sie reisen als Touristen an und schenken uns ihre Freizeit.“ Vor allem bei der Seilbahn: 18 Minuten im Personenwagen mit urig-solider Technik auf die Höhen des Thüringer Waldes zu gleiten, ist zwar ein Erlebnis, das jeden beeindruckt, aber selten ein Weg, den Reisende unbedingt zurücklegen müssen. Entsprechend spielen Zusatzangebote zum Bahnbetrieb eine große Rolle. Siehe die Bergbahn-Bediener: Anders als bei den Triebwagen der Schwarzatalbahn und der Flachstrecke steuern sie nicht allein ihr Fahrzeug; sie übernehmen auch die Rolle eines Reiseleiters, der den Fahrgästen unterwegs die kleinen und großen Sensationen der Strecke charmant-informativ nahe bringt. Bei den Wendezeiten in der Bergstation verkaufen sie überdies Andenken.

Das touristische Programm der OBS ist mittlerweile breit gefächert. An der Seilbahnstrecke zeigen Schilder die zurückgelegte Distanz und die Höhenmeter an – von 340,8 unten bis 663,8 oben. Den Wanderweg neben dem Gleis gibt es zwar schon länger, doch nun lädt er mit Aussichtspunk-

Gleich kommt der Personenwagen der Standseilbahn in der Bergstation an (September 2004). Seit 2002 hat er bergseitig eine Fahrradbühne

Willy Grübner

Überblick – Die Belegschaft der OBS	
Die beruflichen Positionen und die Zahl der Beschäftigten, Stand 2018	
Unternehmensleitung	1
Eisenbahn-Betriebsleiter	1 (Teilzeit)
Teamleiter Betrieb	1
Leiter Infrastruktur/Technik	1
Triebfahrzeugführer Schwarzatal	9
Bergbahn-Bediener	13
Bahnmeister Bergbahn	1
Bahnmeister Schwarzatalbahn	1
Dienstplan-Einteilung	1
Marketing	1
Controlling	1
Gesamt	**31**

ten und Holzkunstwerken zusätzlich zum Verweilen ein. Seit April 2017 haben Besucher die Chance, einen Blick in den Maschinenraum der Standseilbahn zu werfen. Im „Maschinarium“ demonstrieren Schautafeln und die farblich hervorgehobenen Motoren, Wellen und Räder, wie das Seil bewegt wird. An den Bahnhöfen der Schwarzatalbahn weisen schließlich noch Informationstafeln auf Besonderheiten von Strecke und Region hin. Und über das Smartphone lassen sich Angaben zu Bahnanlagen und -betrieb abrufen.

Regionale Verbindung

Ausgesprochen stolz blicken sie bei der OBS auch auf die Neuheiten im Fahrzeugbereich wie den „Cabrio-Wagen“ für die Standseilbahn. Im Jahr 2008 ließ die DB-Tochter einen ehemaligen Bahndienstwagen zum Wagen ohne Dach umbauen. Zwischen April und Oktober wird der nun bei schönem Wetter anstatt des geschlossenen Aufsetzwagens auf die Güterbühne gestellt, so dass den Reisenden bei der Seilbahn-Fahrt der Wind der Thüringer Höhen um die Nase weht. Ein weiterer Aussichtswagen kommt seit 2016 oben auf der Flachstrecke zum Einsatz. Triebwagen 479 205 präsentiert sich nach dem Umbau mit teilverglastem Dach, offenen Seitenwänden und, nicht zu verges-

Regional typische Blumen und Kräuter schmücken den „Olitätenwagen“, einen Aussichts- und Erlebniswagen. Das Fahrzeug entstand 2015/16 als Umbau aus dem Triebwagen 479 205 (Foto: Okt. 2017)

THD (2)

Das Innere des „Olitätenwagens“ bietet allerlei Beschäftigung für die Fahrt: Von Informationstafeln über ein Pflanzenmemory bis hin zu Ferngläsern, um die Landschaft vom Zug aus zu erkunden

THD

Das „Maschinarium" zeigt mit Schautafeln und farbigen Komponenten die Arbeit im Standseilbahn-Maschinenraum

Konrad Rathzoll (2)

Ein Schwarzatalbahn-641 und ein Seilbahn-Wagen in Obstfelderschmiede. Die Station wurde einst für die Bergbahn angelegt …

… und bietet noch heute mit einer Drehscheibe die Möglichkeit, Wagen von der Talstrecke auf den Transportwagen der Seilbahn zu verladen

sen, regionalem Bezug. Als „Olitätenwagen" erinnert er an die Naturheilmittel (Olitäten), die jahrhundertelang von Bewohnern Südthüringens aus heimischen Pflanzen gefertigt und bis in entfernte Gebiete verkauft wurden. Dem Reisenden begegnet dieses Stück Heimatgeschichte überall im Fahrzeug: ob bei den aufgemalten Blumen und Kräutern, beim Pflanzenmemory oder bei den auf Knopfdruck abrufbaren Naturgeräuschen.

In puncto Fremdenverkehr hat sich die OBS zu einem Vorreiter in der Region entwickelt. Sie sucht auch den Schulterschluss mit Institutionen vor Ort: Vertreter des DB-Regio-Netzes sitzen im Marketing-Ausschuss der Tourismusorganisation Rennsteig/Schwarzatal, die DB-Tochter kooperiert mit musealen Einrichtungen wie dem Haus der Natur. Den Erfolgen stellen sich allerdings strukturelle Probleme entgegen. „Zu DDR-Zeiten war die Region eine gefragte Feriengegend", weiß Diana Saager. „Die staatliche Gewerkschaft und etliche Betriebe unterhielten hier Hotels. Nach der Wende und der Wiedervereinigung brach dieses System weitgehend zusammen. Noch immer gibt es Engpässe bei Hotels und Gastronomie, zumal sich ein Generationenproblem bemerkbar macht. Viele der Betreiber befinden sich heute in fortgeschrittenem Alter, nur wenige kommen nach." Über kurz oder lang droht der Tourismus im Schwarzatal und auf den Höhen eine wichtige Grundlage zu verlieren.

Die Verantwortlichen der OBS können da nur bedingt etwas ausrichten. Einstweilen versuchen sie, mit noch mehr Ideen attraktiv zu sein. Die Adventsbeleuchtung im Dezember/Januar an der Standseilbahn soll auch außerhalb der fahrgaststarken Monate April bis Oktober Reisende gewinnen. Die Saison selbst wird mit Sonderaktionen aufgewertet; für 2018 etwa plant das Unternehmen Güterwagen-Transporte auf der Standseilbahn. Ein Ausflug in die Vergangenheit, hatte doch die Oberweißbacher Bergbahn AG einst für diesen Zweck das technische Meisterwerk errichtet.

Offene Fragen

Der Zukunft begegnet man bei der DB-Tochter unterdessen gelassen. Etwa der baldigen Ausschreibung des Verkehrsvertrags: „Wir haben konstant 160.000 bis 170.000 Fahrgäste im Jahr", sagt Diana Saager. „Zusammen mit den Einnahmen aus dem Bestellervertrag und dem Souvenirverkauf genügt das, um den Betrieb zu finanzieren." Nicht die schlechteste Voraussetzung, um sich als Betreiber für die Zeit nach 2021 zu bewerben. Allerdings schwächelt die Schwarzatalbahn bei den Fahrgastzahlen – wer nur zur Seilbahn möchte, kann auch mit dem Auto anreisen. Im Herbst 2017 brachte die thüringische Landesregierung eine Überprüfung der Strecke Rottenbach – Katzhütte ins Gespräch. Diana Saager reagiert mit Zuversicht, denn bei der Bewertung der Strecke soll die touristische Bedeutung eine Rolle spielen. Da hätte die Schwarzatalbahn im Verbund mit den anderen OBS-Strecken wieder mehr Chancen.

Es könnte also sein, dass die Reisenden noch länger mit dem DB-Regio-Netz in Südthüringen fahren – und im Seilbahn-Wagen über die Bauzeit der Strecke grübeln dürfen. Ob sie nun „Berliner Vorkenntnisse" mitbringen oder nicht. *THD*

Demnächst

Ausgewählte Veranstaltungen bei der OBS 2018

2.4.: Ostereiersuche an der Talstation Obstfelderschmiede

1.5.: Schauvorführung Güterverkehr auf der Bergbahn

1.5.–31.10.: Einsatz des Cabrio-Wagens auf der Standseilbahn (bei schönem Wetter) und des Olitätenwagens auf der Flachstrecke

10.5.–13.5.: 95. Bergbahnfest

28./29.7.: Sommerfest an der Talstation Obstfelderschmiede

1.12.–6.1.2019: Lichterglanz an der Bergbahn

15./16.12.2018: Advent an der Bergbahn

Tipp: Das Einzelticket für eine Fahrt bei der OBS kostet für Erwachsene 10,00 Euro. Günstiger ist aber in den meisten Fällen ein Tagesticket; für 14,00 Euro (mit BahnCard 11,00 Euro) bietet es für einen Tag freie Fahrt auf allen drei Strecken.

Info: www.oberweissbacher-bergbahn.com

OBS

H0-Nachbildung der Flachstrecke der Oberweißbacher Bergbahn

Unter Fahrdraht
auf den Höhen Thüringens

Der 1. Rudolstädter Modellbahnclub stellte im vergangenen Jahr auf verschiedenen Messen eine beeindruckende H0-Anlage nach einem heimischen Motiv vor: die Flachstrecke Lichtenhain – Cursdorf der Oberweißbacher Bergbahn. Diese Nachbildung fasziniert durch zahlreiche Eigenbau-Fahrzeuge und eine leicht verschneit dargestellte Landschaft

Es geht zeitlich zurück in die Mitte der 1960er-Jahre – jedenfalls in H0. In dieser Epoche nämlich haben wir Modellbahner aus Rudolstadt unsere Anlage der Flachstrecke der Oberweißbacher Bergbahn angesiedelt. Zu sehen ist die gesamte Strecke mit den Bahnhöfen Lichtenhain, Oberweißbach-Deesbach und dem Haltepunkt Cursdorf in vorbildgerecht maximaler Ausdehnung der Gleisanlagen auf allen drei Bahnhöfen und mit der typisch außermittig verlegten Fahrleitung. Ausgeführt ist das DR-Epoche-III-Schaustück in Segmenten und Bahnhofsmodulen in einer Ebene in so genannter Aquarien-Bauweise mit fest angebauter Hintergrundkulisse und Beleuchtung durch kaltweiße LED an der Frontseite. Die Anlagenkästen bestehen aus stabilen Holzrahmen, auf denen die Gleistrassen aus Sperrholz aufgeleimt wurden. Die Landschaftskontur fertigten wir in althergebrachter Weise mit Styrodur und verleimten Papierlagen.

Landschaft im Spätherbst

Von einer Begrünung der Landschaft kann man eigentlich nicht sprechen – eher von einer „Begelbung", denn dargestellt wird der Spätherbst im Übergang zur kalten Jahreszeit. Insofern dienten uns für die elektrostatische Gestaltung der Landschaftsdecke vornehmlich gelbe und ockerbraune Fasern und Flocken, was abgestorbene Pflanzen imitieren soll. Wege und Straßen wurden mit feinem Sand befestigt. Eine Asphaltdecke wäre hier nicht vorbildgerecht, da es seinerzeit in dieser Gebirgsregion lediglich Schotterstraßen gab.

Die Nadelbäume wurden aus Heki-Rohlingen geformt und mit feinen Ästen und einer Beflockung vervollständigt. Bei den Laubbäumen und Büschen führten wir viele Experimente mit handelsüblichem Zubehör durch, ehe wir uns für aus Drahtrohlingen gefertigte Gewächse entschieden, die herbstlich-spärlich belaubt wurden.

Die Schneedecke auf der Anlage sollte nur hauchdünn aufgebracht werden. Die Vorüberlegungen

Mit der nur angedeuteten Oberweißbacher Bergbahn – der Standseilbahn von Obstfelderschmiede im Tal hinauf zu den Höhen des Thüringer Waldes – kommen einige Urlauber in Lichtenhain an. Hier geht die Reise dann mit einem Triebwagen auf der Bergbahn-Flachstrecke weiter nach Oberweißbach-Deesbach und Cursdorf

hierzu: Eine Schneeflocke ist in der Natur meist vier bis fünf Millimeter groß, behauptet Wikipedia. Das bedeutet für H0 eine Schneeflockengröße von 46 bis 57 Mikrometer. Material mit dieser Feinheit spürt man gerade noch als Partikel zwischen Daumen und Zeigefinger. Damit war die Größe für den Modellschnee bestimmt. Zweites Kriterium war der Farbton: Wie definiert man Schneeweiß? Klar war nur, dass der Weißton langzeitstabil sein musste. Das Material darf nicht vergilben und auf keinen Fall gesundheitsschädigend sein, denn Kinder fassen gern auf die Landschaftsdecke der Modellbahnanlage, und irgendwann wandern dann die kleinen Finger in den Mund ...

Als Lösung favorisierten wir farbloses Glas alter Fensterscheiben. Das grob zerkleinerte Ausgangsmaterial wurde in einer Mühle derart fein zu Glasstaub gemahlen, dass das Pulver zwischen Daumen und Zeigefinger gerieben gerade noch spürbar ist. Um die Winterlandschaft zu gestalten, wurde der künstliche Schnee aus gebührender Höhe auf die Anlage gestreut. Dazu gaben wir das Glaspulver in ein Sieb und spielten durch Rütteln Frau Holle. Dieser Schnee lässt auf der Wiese noch das Gras durchschimmern, während am Rand des Fichtenwaldes unter den Bäumen noch kein Schnee zu sehen ist. Als letztes Problem blieb die Langzeithaftung des künstlichen Schnees. Latex-Bindemittel härtet farblos aus und kann verdünnt mit Wasser aus einer Sprühflasche vernebelt werden. Das haben wir vor und nach dem Beschneien praktiziert.

Gleisanlagen und Fahrbetrieb

Als Fahrweg für die Bahn wurde das Roco-Line-Gleissystem gewählt. Auch die digitale DCC-Anlagensteuerung mit Booster und multiMaus stammt von Roco. Als Weichendecoder wurden Tams-Produkte verbaut. Sämtliche Schalt- und Steuerungen und alles an elektrischem Zubehör befinden sich in der Anlage, so dass bis auf die einzustöpselnden Fahrregler keine zusätzlichen Geräte außerhalb der Anlage notwendig sind. Eine Spezialanfertigung ist die Drehscheibe nach dem 8,50-Meter-Vorbild von Lichtenhain. Der Grundaufbau besteht aus Balsaholz. Für den Scheibenantrieb sorgt ein elektromotorisch angetriebenes Schneckengetriebe. Die Positionierung nimmt man von Hand über Kippschalter an der Vorderseite der Anlage vor. Ein Lenz-Kehrschleifenmodul garantiert den Verpolschutz.

» Die Oberleitung ist eine Spezialanfertigung mit Masten aus Schaschlikspießen sowie aus Draht gebauten Auslegern

Das Gros der Anlagenbeleuchtung an Wegen und Gleistrassen stammt aus dem Viessmann-Sortiment, wobei fast alle Laternen mit stromsparenden LED ausgestattet sind. Der Fahrdraht über der Nebenbahn-Gleistrasse ist von Sommerfeldt, wurde aber farblich behandelt. Die Fahrleitungsmasten sind Eigenbauten aus Schaschlikspießen und daran angebrachten Selbstbau-Drahtauslegern. Einige übrig gebliebene Masten finden sich noch halb eingeschneit in Cursdorf neben der Ladestraße. Aus Sparsamkeitsgründen (weniger Materialverbrauch beim Ausleger) wurde die Fahrleitung beim Original übrigens außermittig angeordnet und erst 1979 im Rahmen einer DR-Modernisierungsaktion in die Mitte verlegt. Die außermittige Fahrleitung ist auf unserer Epoche-III-Anlage authentisch dargestellt, was auch den versetzt angeordneten Stromabnehmer bei den Elektrotriebwagen erklärt.

Bis 1966 wurden auf der Bergbahn Güterwagen transportiert und oben mit den Triebwagen teilweise bis zum Endpunkt Cursdorf im Regelverkehr befördert. Diese kamen mit Übergaben hauptsächlich aus Sitzendorf nach Obstfelderschmiede. Dort wurden sie auf die so genannte Güterbühne verladen und mit ihr über die Standseilbahn nach

Nach kurzem Aufenthalt im Bahnhof Oberweißbach-Deesbach passiert der ET die örtliche Ladestraße, an der gerade Kohle abgewogen, in Körbe abgefüllt und auf ein Pferdefuhrwerk verladen wird

Jürgen Albrecht (7)

Für den eher spärlichen Güterverkehr auf dieser Strecke steht eine Diesellokomotive der DR-Baureihe V 15 zur Verfügung, die am Bergbahnanschluss Lichtenhain auf die nächsten Rangieraufgaben wartet

oben transportiert. In Lichtenhain angekommen, übernahmen die elektrischen Triebwagen oder aushilfsweise die dort stationierte DR-V 15 den Weitertransport. Auf der Anlage verkehren neben der Diesellok momentan vier Fleischmann-Güterwagen der Verbandsbauart, die dort zu jener Zeit typisch waren. Natürlich sind Kohle und Holz die Haupttransportgüter, es werden aber auch Stückgüter aus den Fabriken in Oberweißbach und Cursdorf abtransportiert.

Gebäude allesamt Eigenbauten

Fast sämtliche Gebäude wurden nach Vorbildplänen, Fotos und eigenen Vermessungen von unseren Clubmitgliedern selbst gebaut. Ausnahmen bilden lediglich Lokschuppen und Empfangsgebäude von Cursdorf, die es als Kartonmodell bei MaKaMo gibt. Der ergänzte Güterschuppen ist im Eigenbau aus Auhagen-Bastelplatten entstanden. In eigener Werkstatt wurden folgende Hochbauten errichtet: das Empfangsgebäude Oberweißbach-Deesbach, das Wohnhaus außerhalb vom Bahnhof Lichtenhain und das Wohnhaus in Lichtenhain mit aufwändig gestalteter Werkstatt, der Güterschuppen Oberweißbach-Deesbach aus Architekturkarton, aufgemaltem Fachwerk und feinem Sand als Putznachbildung, die Bergstation mit Empfangsgebäude Lichtenhain mit Fachwerk aus Holzleisten und Auhagen-Plastikplatten, das Drehscheiben-Wärterhaus Lichtenhain aus geätzten Messingplatten und mit Messingwellblech ergänzt. Die Beschriftungen auf den Bahnhöfen Oberweißbach-Deesbach und Cursdorf basieren auf Originalaufnahmen, die mittels PC an die Modellgebäude angepasst und ausgedruckt wurden.

Triebwagen-Spezialitäten

Der Personenverkehr auf der elektrifizierten Bergstrecke wurde immer schon mit speziellen Elektrotriebwagen durchgeführt, die sich zum Teil bis heute gehalten haben. Folgende zwei Modelle sind auf der H0-Anlage unterwegs:

479 201 (ex ET 188 531/279 201) – Indienststellung 1923 (Waggonfabrik, Gotha/Bergmann-Borsig, Berlin), ein speziell für die Bergbahn gebautes Einzelstück mit außermittig angeordnetem Stromabnehmer; es wurde 1970 im Raw Berlin-Schöneweide in die moderne Form umgebaut und mit der neuen DR-Nummer 279 201 versehen; 1982/1983 folgte der Umbau in die heutige Form; das Fahrzeug diente als Versuchsträger für die Seitenfenster der S-Bahn Berlin, hat einen etwas anderen Fahrzeugrahmen als 479 203/205 und die anderen Fenster bis heute behalten, seit 1992 trägt es die neue Betriebsnummer 479 201.

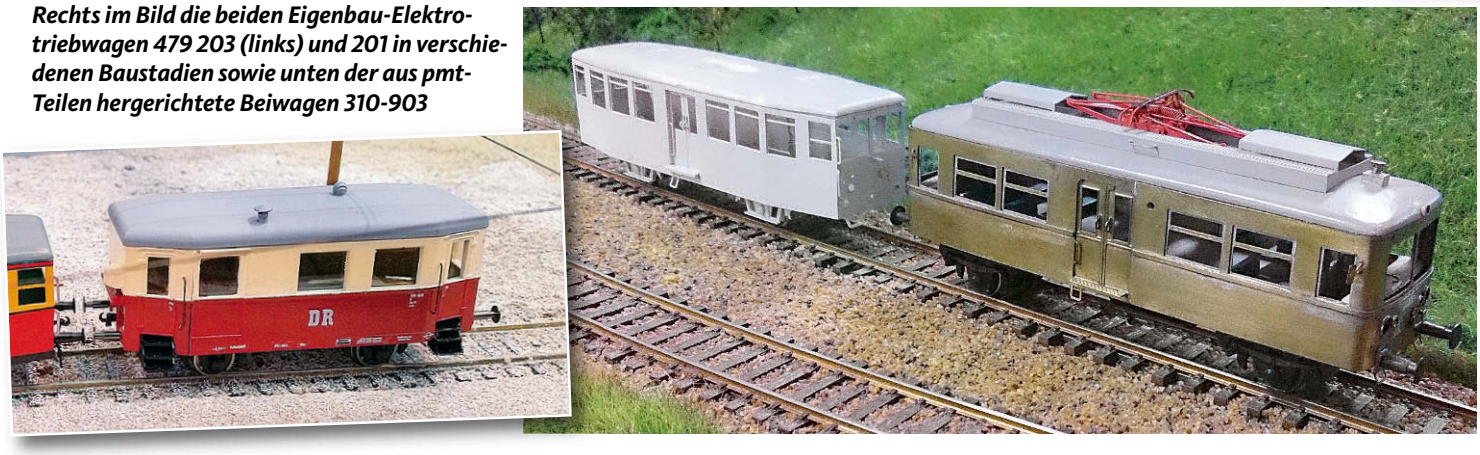
479 203 (ex ET 188 701/279 203) – Straßenbahn Nr. 939, 1909 Indienststellung für die Leipziger Verkehrsbetriebe (Waggonfabrik Herbrandt, Köln/AEG, Berlin); 1955 umgebaut und an die Verhältnisse der Oberweißbacher Bergbahn angepasst; 1963 wurde das Fahrzeug in eine moderne Form gebracht, im Raw Berlin-Schöneweide passte man Elektrik und Steuerung an ET 188 531 an; 1969 erhielt der Triebwagen die neue DR-Nummer 279 203, 1984/85 wurde er in Form der S-Bahn Berlin neu gebaut, 1992 bekam er die neue Nummer 479 203.

Endpunkt derFlachstrecke ist der Haltepunkt Cursdorf. Der Gleisabschluss der Trasse ist gleichzeitig der Lokschuppen, in dem gerade einer der Beiwagen pausiert

Anlagenteile und -betrieb im Überblick	
Anlagen-Gesamtlänge	840 cm
Länge/Breite Bf Lichtenhain	280 cm/40 bzw. 60 cm
Länge/Breite Bf Oberweißbach	280 cm/40 cm
Länge/Breite Bf Cursdorf	280 cm/40 cm
Zugbetriebssystem	DCC digital
Weichenschaltung	DCC digital
Zubehörversorgung	Gleich-/Wechselspannung

Das Ausstellungsteam des 1. Rudolstädter Modellbahnclubs während der Dresdner Messe „Erlebnis Modellbahn“ 2017, die vom 9. bis 11. Februar 2018 erneut stattfinden wird. Im Bild (v. l.): Jörg Iffland, Reinhard Kober, Bernd Muschalle, Vereinsvorsitzender Jens Nielsen und Karsten Schubert

Rechts im Bild die beiden Eigenbau-Elektrotriebwagen 479 203 (links) und 201 in verschiedenen Baustadien sowie unten der aus pmt-Teilen hergerichtete Beiwagen 310-903



RMC (2)

Die Modellausführung der beiden Triebwagen realisierten wir mit sb-Modellbau-Fahrwerken, die Wagenkästen wurden aus Messing geätzt und verlötet. Die Inneneinrichtungen entstanden aus PVC und diversen Anbauteilen von Rätz Modellbau, die Beschriftungen kamen von Ostmodell.

LED-Beleuchtungen und Puffer beschafften wir von Luck Feinmechanik, die Scheibenwischer und Kupplungen von Weinert. Das Dach und die Dachaufbauten bildeten wir aus PVC sowie mit Stromabnehmern von Sommerfeldt nach.

Passende Beiwagen

Zur Bildung von Zuggarnituren standen beim Vorbild mehrere Beiwagen zur Verfügung: 1958 kam der Anhänger Nr. 5 der Kleinbahn Rennsteig – Frauenwald auf die Flachstrecke der Oberweißbacher Bergbahn. Das kleine Gefährt besaß ursprünglich ein Gepäck- sowie ein Postabteil, wurde aber für den Einsatz zwischen Lichtenhain und Cursdorf zum reinen Sitzwagen umgebaut. Der Beiwagen verrichtete als 310-903 bis 1969 seinen Dienst, musste nach einem schweren Unfall aber ausgemustert werden.

1958 kam als weiterer Beiwagen 140 236 nach Lichtenhain. Er entsprach der DRG-Standardbauart und wurde bis 1969 auf der Flachstrecke eingesetzt. Ab 1969 waren zwei weitere Beiwagen dieser Bauart anzutreffen: 140 231 und 232. Während 140 232 als Ersatz für den 140 236 beschafft wurde, ist 140 231 nur aushilfsweise eingesetzt worden.

Basis für das H0-Modell 310-903 war der zweiachsige Beiwagen von pmt, den es in verschiedenen Varianten gibt. In der Bastelkiste fanden sich zwei Rohgehäuse der Version mit einem schmalen Stirnfenster sowie ein Dach, die für den Umbau herangezogen wurden. Im Gegensatz zum pmt-Gehäuse hat der 310-903 Türen an beiden Wagenenden und je ein Fenster in der ehemaligen Schie-

Die sich über eine Länge von 8,40 Metern erstreckende H0-Anlage zeigt die elektrifizierte Flachstrecke der Oberweißbacher Bergbahn zwischen Lichtenhain als Anschlussbahnhof zur Standseilbahn (l.) und Cursdorf (r.)

Die Fahrt mit der „Elektrischen“ auf den Thüringer Höhen unter der außermittig versetzten Oberleitung führt durch Einschnitte, entlang von Baumreihen, kleinen Wäldchen und versprengten Siedlungshäusern

betür an der Wagenseite. An der führenden Stirnwand befinden sich zwei Fenster, an der Triebwagen-seitigen der Handbremskurbelkasten. Das bedeutete viel Arbeit mit Sägen, Feilen und Kleben. Zur Darstellung der beidseitigen Eingangstüren wurden die beiden Rohgehäuse an der stirnseitigen Verjüngung passend getrennt und wieder zusammengeklebt. Die entsprechenden Fenster wurden mit PVC-Stücken verschlossen bzw. neu ausgefeilt. Der Handbremskurbelkasten entstand aus einer Ätzvorlage und wurde zusammengelötet. PVC-Streifen von Evergreen bilden die Tritte und entsprechende Halterungen nach. Am Fahrwerk des Modellbahnherstellers profi modell thyrow waren bis auf das Entfernen der Trittstufe zur Schiebetür keine Arbeiten nötig. Lediglich für die neu hinzugekommenen Türen wurde eine entsprechende Aufnahme in den Rahmen gefeilt und ein Messingtritt hinzugefügt. Die Beschriftung fertigte die Firma Hartmann Original an.

Trix-Beiwagen als Fahrzeugbasis

Als bekannte und häufig auf der Flachstrecke verkehrende Fahrzeuge sollten auch 140 231 und 236 im Maßstab 1:87 entstehen. Glücklicherweise hatte die Modellbahnindustrie hier vorgesorgt: Trix bot entsprechende Grundmodelle der Nenngröße H0 an, die ab und zu für wenig Geld in Online-Auktionen erstanden werden können. Der Beiwagen 140 231 hat im Gegensatz zum 236 neben den Eingangstüren kein Fenster, damit erschöpfen sich aber auch schon die Unterschiede zwischen beiden Fahrzeugen. Die recht betagten Trix-Modelle stellen die genietete Ursprungsbauform dar. Weiterhin haben sie im Gegensatz zu den Bergbahnwagen ein großes Spitzenlicht.

> Neben den Eigenbau-Triebwagen bescherten auch die aus Industriemodellen hergerichteten Beiwagen viel Bastelarbeit

Die Fahrwerke mussten in puncto Laufeigenschaften heutigen Maßstäben angepasst werden. Sämtliche Nieten wurden abgeschliffen und frontseitig die Scheinwerferlöcher zugespachtelt und verschliffen. Eingesetzte Messingrohrstücke ergaben die neuen Scheinwerfer. Beim 140 231 wurden noch die Fenster neben den Türen mit PVC-Stücken verschlossen. Die längsseitigen Sicken entstanden aus Evergreen-Profilen. Versäubert und neu lackiert standen die beiden Gehäuse für die Komplettierung mit den gesuperten Fahrgestellen bereit. Inzwischen haben diese Beiwagen zusammen mit allen anderen gebauten Schienenfahrzeugen schon viele Meter auf der Anlage zurückgelegt. *RMC*

H0-Neuheit zum Thema

Dieseltriebwagen als Zubringer zur Bergbahn

Aktuell hat die Firma Tillig ein neues H0-Modell des „Ferkeltaxi“ genannten Triebwagens der ehemaligen Reichsbahn-Baureihe 172 aufgelegt – und zwar im optischen Erscheinungsbild für den Einsatz auf der DB-AG-Strecke Rottenbach – Obstfelderschmiede – Katzhütte als Triebwagen 772 141-7 mit der Aufschrift der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS, Artikelnummer 73132/185,90 Euro). Das Fahrzeug kann also als Zubringer für die Thüringer Bergbahn dienen, die als Standseilbahn hinauf nach Lichtenhain führt, von wo aus es weiter mit Triebwagen auf der elektrifizierten Flachstrecke Richtung Cursdorf geht. Beim Vorbild wurden die 172 bzw. 772 im Jahr 2006 in der Hauptwerkstatt Neustrelitz aufgearbeitet und den Wünschen der OBS angepasst. Im Betrieb fahren 772 140 und 141 auf der Schwarzatalbahn, wenn die etatmäßigen Triebwagen 641 019 bzw. 020 wegen Wartungsarbeiten oder Defekten ausfallen. Man kann die 772 auch für Sonderfahrten mieten. *PW/THD*

PW

150. Ausgabe
Feiern Sie mit!

Alle 2 Monate neu am Kiosk!

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.nbahnmagazin.de/abo

Alba Publikation GmbH & Co. KG, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Dampftenderlok der Baureihe 75 von Märklin/Trix in H0

Schmuckes Maschinchen für Insider

Als kleine, nicht beworbene Überraschung stellt sich die ehemalige badische VI c dem Modellbahner selbst vor, wenn man über die entsprechende Digitalzentrale verfügt. Drückt man das Symbol mit dem Lautsprecher, erwartet man eine Bahnhofsansage oder Ähnliches. Die Betriebsanleitung spricht schlicht von einem Führerstandgespräch. Doch es erklingt aus der Lok vom fachkundigen Museumsführer folgender Text: „Die Baureihe 75, ehemals badische VI c, ist eine Heißdampf-Zweizylinder-Lokomotive. Sie verfügt über vom Hauptrahmen unabhängige Laufradsätze vorn und hinten sowie drei im Hauptrahmen gelagerte Treib- und Kuppelradsätze. Die 1'C1'-Maschinen waren als Mehrzwecklokomotiven konzipiert. Sie sollten Schnellzüge in der Ebene sowie Personen- und Eilzüge befördern, aber auch auf Nebenbahnen eingesetzt werden können. Im Rahmen der Leistungsfähigkeit und der vorhandenen Betriebsstoffe war auch der Einsatz vor Güterzügen vorgesehen. Die VI c wurde zwischen 1914 und 1921 gebaut. Insgesamt entstanden 175 dieser Maschinen. Hersteller waren die Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe und die Lokomotivfabrik Arnold Jung/Jungenthal. Die Tenderlokomotive hat eine Leistung von 790 PS und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h."

Gute Fahreigenschaften

Nachdem sich die Lok vorgestellt und wir alle 30 Funktionen einmal durchgeschaltet haben, kann die Probefahrt beginnen. Hierzu schalten wir zunächst mit F 14 den Rangiergang und das Doppel-A-Licht ein. Die Tenderlok setzt sich sanft in Bewegung und erreicht ihre maximale Rangiergeschwindigkeit von umgerechnet 29 km/h. Als wir die Hauptstrecke erreicht haben, wird in den normalen Fahrmodus geschaltet und der Regler voll aufgedreht. Bereits nach kurzer Fahrt wird die Höchstgeschwindigkeit von 87 km/h erreicht. Die Zugkraft der 301 Gramm wiegenden und mit zwei Haftreifen bestückten sowie überwiegend aus Metall gefertigten Maschine

Märklin H0: Unteransicht

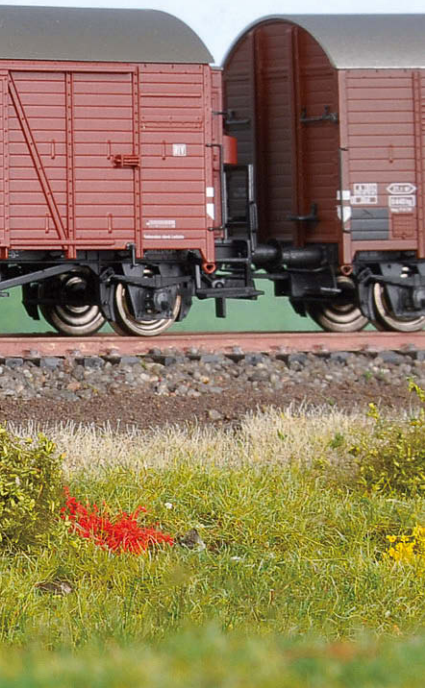
Der Führerstand ist nachgebildet

mm (6)

Reise mit der Museumslok

Das Vorbild in Göppingen

Modellbahner können die von den Ulmer Eisenbahnfreunden eingesetzte, aus der gleichen Bauserie wie das Märklin-Modell stammende 75 1118 regelmäßig vor Sonderzügen erleben. Zuletzt war sie während der Märklin-Tage im September 2017 in Göppingen zu Gast. Infos: www.uef-dampf.de



Märklin H0: 75 1102 für den Einsatz auf Haupt- und Nebenstrecken

ist für den Einsatz vor vorbildgerechten Zügen mehr als ausreichend. Erst als die Federwaage rund 120 Newton anzeigte, begannen die Antriebsräder durchzudrehen.

Epochetypische Details

Technisch kann die mit mfx+-Decoder und Rauchgenerator ausgestattete Lok (Artikelnummer 39753/349,99 Euro) als gelungen bezeichnet werden, doch wie sieht es mit der Optik aus? Auf den ersten Blick und auch nach der Überprüfung der wichtigsten Hauptabmessungen ist alles stimmig, sieht man von den etwas zu kleinen Laufrädern ab. Dieser Kompromiss war allerdings erforderlich, um die üblichen Modellbahnradien durchfahren zu können. Für die Aufstellung in der Vitrine liegen Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschlauch-Attrappen zur Nachrüstung bei. Die Beschriftung der im Bw Waldshut beheimateten und am 11. Juni 1958 hauptuntersuchten 75 1102 ist tadellos. Zu diesem Zeitpunkt war das Original an der Pufferbohle mit zwei elektrischen Lampen der Vorkriegsbauart ausgestattet, während das dritte Spitzenlicht bereits eine Reflexglaslampe der DB war. Dieses Detail hat Märklin ebenso berücksichtigt wie die zahlreichen angesetzten Griffstangen und Leitungen aus Metall und den nachgebildeten Führerstand. Für die Mitglieder des Trix-Clubs gibt es die Tenderlok in identischer Ausstattung zum selben Preis unter der Artikelnummer 22793. *MM*

Piko TT

Vier Rekowagen

Für die bereits von Piko umgesetzten Dieselloks der DR fehlten bisher die passenden Reisezugwagen. Mit der Auslieferung der formneuen Rekowagen 2. Klasse können jetzt stilreine Epoche-IV-Züge gebildet werden. Im einzelnen sind zwei grüne Rekowagen 2. Klasse mit unterschiedlichen Wagennummer (Artikelnummern 47600/-01), ein Wagen 2. Klasse mit Gepäckabteil (-03) und ein orange/beigefarbener Mitropa-Speisewagen (-02) mit Görlitz-V-Drehgestellen lieferbar. Da alle je 39,99 Euro kostenden Modelle die jeweiligen Details des Vorbilds sowie die passende Inneneinrichtung aufweisen, waren drei komplette Formensätze erforderlich. *MM*

Piko TT: DR-Rekowagen 2. Klasse

MinitrainS H0e

Tenderlok Decauville Progres

Die Tenderlokomotive Decauville Progres wurde einst in großer Stückzahl hergestellt und ist auch heute noch funktionsfähig bei Museumsbahnen zu finden. Die drei Varianten, die MinitrainS im Maßstab 1:87 realisiert hat, sind folgenden Original-Tenderloks nachempfunden: unter Artikelnummer 1081 die grüne Maschine, wie sie beim Frankfurter Feldbahnmuseum fährt, unter -82 eine rote Version der Abreschviller Waldbahn und unter -83 die Lok in Schwarz, wie im Eisenbahnmuseum Froissy zu erleben. Die H0e-Modelle kosten jeweils 149,90 Euro und sind fahrwerktechnisch für den Mindestgleisradius von 177,5 Millimetern ausgelegt. Bei Rückwärtsfahrt funktionieren die Tenderloks mit angehängten Wagen auch auf dem 140-Millimeter-Radius. *PW*

MinitrainS H0e: Decauville-Tenderlok

Werk

Piko/Arwico H0, N

SBB-Pendelzüge

Exklusiv für die Schweizer Firma Arwico (www.arvico.ch) wird Piko zwischen dem dritten Quartal 2018 und Ende 2020 insgesamt 85 Form- und Farbvarianten der schweren SSB-Pendelzüge in H0 und N fertigen. Neben dem Triebwagen RBe 4/4 bzw. Re 540 werden auch die Personenwagen vom Typ EW-I inklusive Speisewagen sowie der EW-II-Steuerwagen BDt gefertigte. Bei allen Neukonstruktionen werden die jeweils unterschiedlichen Wagengehäuse und Drehgestelle der Vorbilder exakt berücksichtigt. *MM*

Liliput N

Gedeckter Güterwagen

Die formneuen Zweiachser Gos-uv^{245} mit Bremserbühne werden in Dreiersets für die DB-Epochen IV (Artikelnummer 260132) und V (-36) sowie mit DR-Beschriftung als Gos 1404 (-33) für je 97,50 Euro ausgeliefert. Zusätzlich gibt es noch den Glmhs 50 mit Bremserhaus als Dreierset (-30) für die Epoche III und einen gealterten Einzelwagen Gbs^{245} (265030/35 Euro). Die Modelle haben viele gelungene Details wie unterschiedliche Bühnen mit normalem Geländer, wie sie die meisten Wagen zu Beginn hatten, und eine mit zwei zusätzlichen Verstärkungsstangen am Geländer, die später nachträglich angeschweißt wurden, angesetzte Handgriffe, feine Rangierergriffe unter den Puffern, nachgebildetes Bremsgestänge, Steckpuffer aus Metall sowie eine saubere, zum Teil mehrfarbige Bedruckung. Da man zumindest die DR- und DB-Wagen gemeinsam einsetzen kann, gibt es in den Sets noch vorbildgerechte Unterschiede bei der Farbgebung der Dächer und Lüfterklappen, der Anordnung der Beschriftung, der Anzahl der Trittstufen usw. Die Konstrukteure haben sich offensichtlich die Vorbilder genau angeschaut und deren Details perfekt umgesetzt. Als Neuerung sind auch die aufgeschraubten Wagenkästen zu nennen, die Service- und nachträgliche Lackierarbeiten erleichtern. *MM*

Liliput N: unterschiedliche Gbs^{245}, Glmhs 50 und Gos

Piko H0: DR-Baureihe 132

DR-Baureihe 132 in H0 von Piko

Ludmilla-Clan komplett

Mit der Neukonstruktion der DR-Baureihe 132 macht Piko zum Jahresende 2017 die Familie der sowjetischen Großdieselloks der Baureihen 130 bis132 komplett und wird damit neben Brawa, ESU, Märklin/Trix und Roco zum fünften H0-Anbieter dieser Baureihe. Dabei handelt es sich keineswegs um eine Bedruckungsvariante der bekannten Ludmilla-Modelle aus der Expert-Produktserie, sondern um eine wirkliche Neukonstruktion, die auch den längeren Lokkasten mit fünftem Seitenfenster und den asymmetrischen Abstand der Drehgestelle vom Tank berücksichtigt.

Doch damit nicht genug, denn auch zahlreiche erst auf den zweiten Blick auffallende Details wurden umgesetzt. Am augenfälligsten sind die nun angedeutete Inneneinrichtung des Maschinenraumes, die auch den Loks der Baureihen 130/131 fehlt, sowie die dritte Sicke im oberen Bereich der Seitenwände. Hinzu kommen geänderte Luftleitungen und Schürzen, neu gestaltete Langträger mit zwölf Öffnungen, Batteriekastendeckel mit Griffmulden, Auslassöffnungen der Vorwärmanlage auf dem Dach, geänderte Lüfter der E-Bremse und neuer Schalldämpfer. Die Drehgestelle besitzen einen nachgebildeten Gleitschutz sowie angesetzte Indusi-Magneten – und zwar für diese DR-Lok korrekt in Fahrtrichtung rechts hinten. Die Platzierung in Fahrtrichtung vorn rechts erfolgte erst ab Ende der 1980er-Jahre, wobei etliche, nur im Binnenverkehr eingesetzte Loks beispielsweise der Bw Gera oder Halberstadt bis 1991 gar keine Indusi oder nur die dafür montierten Halter besaßen.

709

Loks der Baureihe 132 beschaffte die DR zwischen 1973 und 1982

Stimmig ist auch der Verzicht auf die markanten Frontaufstiege, denn diese besaßen im nachgebildeten Zeitraum vom Sommer 1985 noch längst nicht alle Maschinen. Neu ist bei der 132er die Option, die Front mit Bremsschläuchen und einem in den Normschacht einzusetzenden und dann hochstehenden Kupplungshaken zu zurüsten. Diesen Komfort besaßen die 130/131-Modelle nicht. Die Griffstangen an den Fronten sind freistehend, die der Einstiegtüren graviert. Die Bedruckung ist ohne Fehl und Tadel und auch unter der Lupe gut lesbar. Die Lok- und Bw-Beschilderung ist allerdings nicht erhaben dargestellt – wohl ein Zugeständnis an spätere Epoche-V- und -VI-Versionen, bei denen Beschriftungsdrucke die Schilder ersetzten.

Die Beleuchtung des Modells (Artikelnummer 52760/129,99 Euro) erfolgt mittels LED. Die Führerstandbeleuchtung und das Schlusslicht lassen sich digital schalten. Im Analogbetrieb funktionieren nur die Stirnbeleuchtungen im klassischen gelb/roten Lichtwechsel. Das Modell verfügt über zwei Haftreifen, die in diagonaler Anordnung auf den inneren Radsätzen der beiden Drehgestelle sitzen. Das sorgt für maximale Zugkraft. Die Stromabnahme erfolgt über sämtliche Räder. Das Modell wird mit einer PluX22-Digitalschnittstelle geliefert. Eine Soundnachrüstung mit einem großen 23-Millimeter-Lautsprecher ist werkseitig vorbereitet. *MKL*

Drehgestell mit nachgebildetem Gleitschutz

Gravierte Dachlüfter mit feinmaschigem Schutzgitter

mm (8)

Märklin/Trix H0

Schnellzugdampflok 241 A

Märklin H0: Die 241-A-65 ist mit ihrer mehrfarbigen Bedruckung ein attraktives Modell

Bekannt wurde die in der Schweiz stationierte und jetzt als H0-Modell umgesetzte 241-A-65 durch den Film „Mord im Orient-Express". Doch die heutige betriebsfähige Museumslok ist auch Gast bei vielen Veranstaltungen, wie zuletzt bei den Märklin-Tagen in Göppingen. Die Vierzylinder-Museumslok wurde 1931 von Fives aus Lille an die Compagnie des chemins de fer de l'État (Est) geliefert. Sie gehört zu einer Reihe von 49 2'D1'-Loks (241-001 bis -049), die zu den stärksten Europas gehörten. 1965 wurde die 241-A-65 bei den SNCF im Bw Chaumont z-gestellt und fortan als Heizlok genutzt. In die DDR verschlug es die 241-A-4, die von der DR zur 08 001 umgebaut wurde.

Die Schnellzuglok hat an der Front serienmäßig keine Kupplung

Die H0-Neukonstruktion mit durchbrochenem Barrenrahmen, Fahrwerkbeleuchtung und perfekter Optik erscheint in einer einmaligen Auflage von Märklin (Artikelnummer 39241) und Trix (22941). Die mit mfx+-Decoder ausgestatteten, 574 Gramm wiegenden Modelle haben serienmäßig einen Rauchgenerator sowie 31 Licht- und Soundfunktionen an Bord. Die Lok mit kulissengeführter Lok/Tender-Kupplung befuhr auf unserer Testanlage Gleisradien ab 360 Millimetern, wobei die Betriebsanleitung einen Mindestradius von 437 Millimetern empfiehlt. Wer die Lok nur in der Vitrine aufstellen möchte, kann alle Zurüstteile montieren, aber auch den genieteten Rahmen im Bereich des hinteren Laufradsatzes tauschen. Für das Betriebsmodell hat dieser nämlich eine vorbildwidrige Ausnehmung, damit Bogenfahrten möglich sind.

Der gut einsehbare Führerstand sowie die Bedienelemente und Armaturen sind realistisch angeformt und sogar mehrfarbig bedruckt. Durch die sauber aufgebrachten roten Zierlinien in Verbindung mit den Messingteilen und Kesselringen sowie den farbigen Fabrik- und Anschriftenschildern wirkt die Lok besonders elegant. Weil die Museumslok ihre Hauptuntersuchung in Meiningen erhalten hat, ist der Einsatz auf deutschen Modellbahnanlagen durchaus denkbar. Da die Museumslok aber immer mit ihrem eigenen Begleitzug unterwegs ist, wären weitere passende Sondermodelle für Sammler attraktiv. *GF/MM*

Märklins Vectron in H0

Aus Anlass des 200. Geburtstags von Theodor Friedrich Wilhelm Märklin wurden exakt 1.817 Vectron-Loks (Artikelnummer 36187/249,99 Euro) gefertigt. Die moderne Ellok zeigt auf beiden Seite neben dem Märklin-Fabrikgebäude verschiedene historische Kinderspielzeuge aus den Anfangsjahren der Produktion. Die repräsentative Verpackung enthält auch eine Vitrine für die Lok sowie eine Broschüre zur Firmengeschichte. *MM*

Tomytec/Faller N

Straßenbahnen

Tomytec/Faller N: Berliner und Münchner Tram

Über Faller werden die von Tomytec gefertigten gelb/weißen Berliner (Artikelnummer 974253) bzw. blau/weißen Münchener Straßenbahnen (-60) ausgeliefert. Die 51 Euro kostenden Standmodelle aus Kunststoff sind sauber bedruckt und mit einer Inneneinrichtung versehen. Zum Lieferumfang gehören zwei Gleisstücke mit Beschriftung der jeweiligen Verkehrsbetriebe. Wer die Modelle auf der Anlage einsetzen möchte, kann das motorisierte Fahrgestell (978710/70 Euro) bestellen. Ein Starterset (970143) mit motorisierter Münchener Tram, Gleisoval und Trafo kostet 230 Euro. *MM*

Zokei-Mura H0

Shinkansen der JNR

Zokei-Mura H0: Shinkansen

Bereits in *em 1/18* haben wir im Japan-Kasten ein Ellok-Modell dieses Herstellers vorgestellt. Jetzt gibt es mit dem bekannten, ab 1964 eingesetzten Shinkansen der Serie 0 (Artikelnummer SRS-001-01/559,99 Euro) mit 21-poliger Digitalschnittstelle, Lichtwechsel, stromführenden Kupplungen und verschiedenen Nummerntafeln die Modelle auch in Deutschland (www. modellbahnunion.com) zu kaufen. Das vierteilige Grundset kann vorbildgerecht auf bis zu 16 Wagen erweitert werden. Hierzu eignet sich das ebenfalls motorisierte, vierteilige Ergänzungsset A (-02/499,99 Euro) sowie das zweiteilige Set B (-03/249,99 Euro). Wer den Zug digital betreiben möchte, kann das digitale ESU-Sound-Set (DCC01/209,99 Euro) erwerben. Optional gibt es ebenfalls zwei Einsätze (-R01/ 14,99 Euro) für die Frontnasen der Triebköpfe, um die Lichtfunktion nutzen zu können. In erster Linie für Vitrinenmodelle sind noch fünf vorbildgerechte Abdeckungen (-R02/ 24,99 Euro) der Kupplungsübergänge bei Modellbahn Union erhältlich. *MM*

NOCH
... wie im Original

Figuren Neuheiten 2018
Fokus-Thema »Landlust«

H0 15061 Waldarbeit € 10,99

H0 15892 Angler € 10,99

Anzeige

Österreichischer Triebwagen in H0 von Roco

Vierachser mit Gesicht

Roco H0: Frontansicht des ÖBB-5042 mit Übergangsmöglichkeit

Im Jahr 1935 erhielten die BBÖ zwei als VT 42.01 und 02 nummerierte Triebwagen von der Maschinen- und Waggonbaufabrik AG in Simmering (Wien). Sie bewährten sich derart gut, dass 42.03 bis 14 nachbestellt wurden. Neun Fahrzeuge kamen noch zur ÖBB, wo sie die Reihenbezeichnung 5042 erhielten. Bei Werkstatt-Aufenthalten erhielten die Wagen moderne Halbfenster und eine neue Frontbeleuchtung. Trotzdem überlebte allein 5042.14, der betriebsfähig in Museum Strasshof hinterstellt ist.

Zwei Varianten zum Start

Dieses für Österreich wichtige Fahrzeug wurde gleich in zwei Varianten produziert: als 5042.08 ohne Logos in Safirblau/Elfenbein für die Epochen III/IV in analoger (Artikelnummer 73142/249 Euro) sowie digitaler Ausführung mit DC- (73143) oder AC-Sound (79143) zu je 319 Euro und als 5042.14 in Ultramarinblau/Elfenbein der Epochen IV/V (73140/-41/79141). Die Schließspalten aller Türen und die Lüftergitter sind dezent graviert. Auch die Dachstruktur mit den feinen Nietenreihen wirkt realistisch. Selbstverständlich fügen sich die Fensterbänder fugenfrei in die dafür vorgesehenen Öffnungen. Alle Griffstangen sind werkseitig montiert und aus Stahldraht gefertigt. Besonders gut gelungen ist die Kopfform der Karosserie. Unterstrichen wird das durch die filigrane Scherengitterkonstruktion samt darunterliegendem Übergangsblech. Die großen Rundpuffer sind typisch für diese Triebwagenreihe. Die gut gravierten Hängekästen unterm Chassis beherbergen an beiden Stirnseiten die Wasserkühler, Webasto- und Wasservorwärmgeräte, was auf den Kästen lesbar aufgedruckt ist. Die Drehgestellblenden geben Achslager, Blattfederpakete, Rahmenkonstruktion und Sandstreueinrichtung exakt wieder. Die Auftritte sind geschickt am Drehgestell statt an der Karosseriekante angebracht.

Platz für Inneneinrichtung

Nach Abheben der Karosserie kommt die komplett vorhandene Inneneinrichtung zum Vorschein: Fahrgasträume, Trennwände und Führerstände. Die Sitzbänke sind als separat eingefärbte Spritzlinge eingeklipst, die Führerstanddetails aufgedruckt. Über all dem erstreckt sich eine serienmäßig installierte Lichtleiste.

Gute Fahreigenschaften

Anders als beim Vorbild werden nur beide Radsätze eines Drehgestell angetrieben; der außenliegende wurde mit Haftreifen versehen. Der standardmäßige, offene Motor ist so geschickt in der Hilfsbetriebswanne versteckt, dass die Inneneinrichtung komplett wiedergegeben werden konnte. Bei zwölf Volt Fahrspannung erreicht das Modell umgerechnet 125 km/h. Allerdings läuft es erst bei 4,5 Volt an. Die Zugkraft reicht aus, um drei zweiachsige Spantenwagen über Steigungen von zwei Prozent zu bringen. In der Gerätewanne liegt auch die 22-polige PluX-Schnittstelle und ein vierstelliger DIP-Schalter, dessen Off-Stellungen rote Schlusslichter, Innenbeleuchtung und die übrigen Lichtfunktionen im Analogbetrieb deaktivieren. *WB*

Roco H0: 5042.08 der Epochen III/IV in Safirblau/ Elfenbein und ohne Logos

Wolfgang Bdinka (2)

Außerdem ...

... lieferte **Piko** die neu konstruierte, sechsachsige H0-Diesellok DF7C der Chengdu Railway in der Gleich- (52704/159,99 Euro) und Wechselstromversion (-05/189,99 Euro) mit fein graviertem Gehäuse und geätztem Geländer aus.

Piko H0: chinesische Diesellok DF7C

... wurden die N-Knickkesselwagen Zafns mit Beschriftungen der Firmen Nacco, Ermewa, VTG und ATIR Rail sowie jeweils chromglänzend oder gealtert von **Modellbahn Union** ausgeliefert

... sind die Ge 4/4III der Rhätischen Bahn als Werbeloks 652 „Hockey-Club Davos“ und 647 „Graubündner Kantonalbank – Swisscanto“ auf Kato-Basis in N für je 299 Euro und in Nm für je 499 Euro bei **AB-Modell** erhältlich

... können in der Schweiz jetzt laut Anschrift „Millionen Briefe täglich“ mit den drei gelben Großraum-Schiebewandwagen Habbiillnss (15799/129,99 Euro) von **Minitrix** in N ausgeliefert werden

Minitrix N: Schweizer Postwagen

... lieferte **LGB** zum 100-jährigen Jubiläum der Schöllenenbahn die erstmals mit Sound ausgestattete HGe 2/2 (23461/549,99 Euro) und zwei passende, Vierachser-Personenwagen (36642/369,99 Euro) aus

... hat die Firma **MB Kittler** (www.mb-kittler.de) ihren Geschäftsbetrieb aufgegeben, womit die Zukunft des interessanten sächsischen TTe-Sortiments nun recht ungewiss ist

HO 15595 Waschtag € 10,99

HO 15617 Bauern € 10,99

HO 15748 Schafe und Schäfer € 9,99

HO 15725 Kühe schwarz-weiß € 9,99

www.noch.de • YouTube www.noch.de/youtube

NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen/Allgäu

Anzeige

Faller H0

Lokschuppen Filisur

Faller H0: einständiger Lokschuppen

mm (4)

Der 260 Millimeter lange, einständige Lokschuppen (Artikelnummer 120279/74,99 Euro) hat auf der einen Seite fünf, auf der anderen Seite vier große Sprossenfenster und eine Eingangstür. Im hinteren Bereich des Aufenthaltsraumes sind auf beiden Seiten zwei kleine, mit Blendläden verschließbare Fenster angeordnet. Damit wird exakt der Baustil des Vorbilds an der Rhätischen Bahn getroffen. Auch bei der Materialwahl hat Faller sich am Schweizer Original orientiert, so bestehen die Wände aus gebeiztem Echtholz. Die 85 in sieben Farben gelieferten, überwiegend gelaserten Einzelteile lassen sich gut montieren. Wer trotz der bereits matten Oberflächenstruktur das Gebäude noch farblich anpassen möchte, kann dazu das Patina-Set „Farbpigmente“ (170695/22,99 Euro) nutzen. *MM*

Zimo

Decoder MX 617

Zimo bietet mit dem MX 616 der Abmessungen 8,1 mal 8,2 mal 2,5 Millimeter einen neuen Miniaturdecoder an. Dieser und der etwas größere MX 617 (13,1 x 9 x 2,6 Millimeter) sind für 0,7 bzw. 0,8 Ampere Dauerbelastung ausgelegt. Als Spitzenstrom sind 1,5 Ampere zugelassen. Bei beiden Decodern sind sechs verstärkte Funktionsausgänge vorhanden. Der MX 616 kann mit DCC samt RailCom sowie DC-analog betrieben werden. Beim MX 617 sind dagegen DCC mit RailCom, Motorola sowie AC- und DC-analog möglich. Auf die Susi-Schnittstelle und Servoausgänge wurde verzichtet.

Lichteffekte und andere Einstellmöglichkeiten für die mit zusammen 500 Milliampere belastbaren Funktionsausgänge und die Motorregelung sind identisch zu den anderen Zimo-Decodern, die die 2017 freigegebene Softwareversion 37 haben. Lieferbar sind bedrahtete Versionen bzw. mit achtpoligem Stecker am Kabel nach NEM 652 (MX616R/617R) und beim MX 617F mit sechspoligem Stecker nach NEM 651 an Kabeln. Beide Decoder kosten ab 32 Euro und sind auch als MX 616N/617N mit kurzen Drahtstiften als Stecker für die NEM 651 verfügbar. *AM*

Armin Mühl

Zimo: Decoder MX 617

Wiking H0, N

Kranwagen und Unimog

Der dreiachsige Magirus-Saturn-Eckhauber kommt als multifunktionaler Bagger mit Fuchs-Aufbau (Artikelnummer 066203), so wie er bis zum Ende der Epoche IV auf vielen Baustellen im Einsatz war. Mit dem Unimog U 401 „Froschauge“ mit Ganzstahlkabine (036801) schließt man eine historische Lücke in der Reihe der einstigen Gaggenauer Alleskönner. Aus neuen Formen für die Epoche VI stammen der MAN TGS Euro 6 mit Liebherr-Fahrmischer (068148) und der Still-Gabelstapler RX 60 mit Vierfachgabel (066361). Feuerwehrfans dürfen sich über den VW Touareg (060128) und den einachsigen Pkw-Anhänger mit roter Plane und 112-Aufdruck (005605) freuen. In N gibt es ein Wiedersehen mit dem Tiefladesattelzug Hanomag Henschel im Nordkabel-Design (094939) sowie dem Magirus Tanklöschfahrzeug TLF 16 (096139). *MM*

Wiking H0: Still Gabelstapler, MAN TGS, Magirus Saturn mit Kranaufbau und Unimog U 401

Hobby-Ecke Schuhmacher 0m

Vorbildgerechte Weichen für Bemo-Züge

Wer sich mit den 0m-Fahrzeugen von Bemo nach Schweizer Vorbildern der Rhätischen Bahn beschäftigt und dafür feine, vorbildgerechte Gleise sucht, sollte sich bei Hobby-Ecke Schuhmacher umschauen, der aktuell 0m-Weichen in sein Selbstbau-Gleisprogramm aufgenommen hat. Lieferbar sind Fertigmodelle der Weichen 1:9,5 (Artikelnummern 20370/-71, je 499 Euro) und 1:7,5 (-74/-75, je 340 Euro) sowie letztere Bauart auch als preisgünstige Bausätze (-76/-77, je 179 Euro), deren Montage aber handwerkliche Fertigkeiten voraussetzt. *PW*

Busch H0

Multicar und DS

Für viele Einsätze bei kommunalen (Verkehrs-)Betrieben ist der formneue Multicar mit ausziehbarer Drehleiter (Artikelnummer 42223) geeignet. Ebenfalls ein Funktionsmodell ist der Citroen DS 19, den es in roter (48030), schwarzer (-32) und gelber (-37) Lackierung gibt. Die legendäre hydropneumatische Federung des Originals ist im Modell zwar nicht während der Fahrt aktiv, kann aber über einen Hebel am Unterboden in drei Stufen eingestellt werden. So sieht auch im Modell ein geparkter Wagen anders aus als ein unbesetzt fahrendes oder beladenes Modell. *MM*

Busch H0: Multicar und DS mit mittlerer Niveaueinstellung

Noch H0: Romantikhotel „Schönblick“

■ Romantikhotel in N und H0 von Noch

Urlaub im Hotel Schönblick

Als stattliche Unternehmer-Villa oder als freistehendes Hotel ist der neue Laser-cut-Bausatz mit dem repräsentativen Eingang gut verwendbar. Die Fachwerk-Fassade im oberen und die verputzten Flächen im unteren Gebäudeteil sind mit vielen Details verziert, die Balkone mit Holzeinfassung sind etwas größer ausgeführt, damit dort Figuren platziert werden können. Die Dachfläche wird durch einen Turm sowie einige Dachgauben aufgelockert, so dass das Hotel aus allen Blickrichtungen attraktiv wirkt. Zur Dekoration liegen dem Gebäudebausatz mehrere Schilder und Beschriftungen bei.

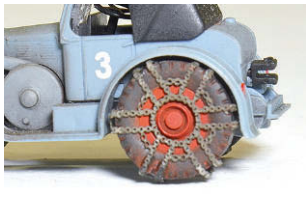
mm (5)

Noch H0: Orangerie mit vielen Pflanzen

Die Montage der H0- (Artikelnummer 66407/84,99 Euro) und N-Bausätze (63407/59,99 Euro) ist Dank der ausführlichen Bauanleitung einfach. Das Modell im Maßstab 1:160 erfordert aber aufgrund der Kleinteiligkeit und der Detaillierung schon deutlich mehr Bastelerfahrung als das H0-Modell. In den Hotelgarten passt auch gut die zweite Neuheit, die Orangerie 66801/34,99 Euro) in H0. Die filigrane Konstruktion des Tropenhauses zeigt, welche zierlichen Elemente heute mit dem Laser aus Karton ausgeschnitten werden können. Da man dadurch gut ins Innere schauen kann, sollte dieses mit Figuren, Möbeln oder Pflanzen vor dem Aufkleben des verschachtelten Daches gestaltet werden. *MM*

Joswood H0: Schneeketten

Nachdem es vor Jahren schon einmal Schneeketten aus geätztem Blech gab, hat Jörg Schmidt jetzt auf vielfachen Kundenwunsch die filigranen Bauteile aus Karton gelasert. Die sauber geschnittenen vier Ketten (Artikelnummer 40139/7,90 Euro) sollte man vor der Verwendung an Lkw oder Traktoren mit Klarlack tränken und abtrocknen lassen, damit sie stabiler werden. *MM*



Joswood H0: Schneeketten für Lkw und Traktoren

Peter Pernsteiner

■ *Besig 1*

Bockkran aus Messing

Komplett in Handarbeit und aus Messing fertigt Besig einen Bockkran. Die hier zu sehende Variante zum Preis von 260 Euro ist 30 Zentimeter breit und 23 Zentimeter hoch. Auf Wunsch wird das Modell auch in anderen Breiten und/oder ohne Treppe gefertigt. *PP*

■ *Weinert H0*

Kleineisen und Positionierhilfe

Weinert H0: Kleineisen

Armin Mühl

Passend zu den Weichen und Gleisen von „Mein Gleis“ sind für den Selbstbau von Weichen, Kreuzungen und anderen Gleisen Kleineisen mit Zapfen aus Messing lieferbar. Diese gibt es als Sammelpackung (Artikelnummer 74350/13,30 Euro) mit einigen Teilen von jeder Bauart, aber auch sortenrein in Großpackungen unter 74351 bis -56 zu Preisen zwischen 8,80 und 13,30 Euro. Damit können von Weinert nicht lieferbare Weichen selbst gebaut werden, die optisch gleich wirken. In einer späteren *em*-Ausgabe zeigen wir ausführlich den Gleis- und Weichenbau mit diesen neuen Kleineisen. Für die leichtere Montage des Servo-Weichenantriebs dient eine Schablone (74306/3,10 Euro). Damit kann die Lage der drei Befestigungsschrauben unter dem Trassenbrett überprüft werden. *AM*

■ *Artitec H0*

Bulldozer als Ladegut

Artitec H0: Planierraupe und Ziegelsteine

Guus Ferrée

Mit einer teilweise demontierten Planierraupe und frisch gebrannten Ziegelsteinen als Ladung hat Artite erneut interessante Ladegüter auf den 1:87-Markt gebracht. Der zivile Bulldozer des Typs D7 wurde 1938 von der amerikanische Firma Caterpillar entwickelt und kam über die Armee ab 1944 nach Europa. Das detaillierte, gelbe Modell (Artikelnummer 487.801.55/38,90 Euro) wird als Ladung mit abgebautem Schieber geliefert. Der passende Satz Spanngurte (387.351) muss extra erworben werden. Neu ist auch eine Ladung mit Ziegelsteinen (487.801.63/9,90 Euro). Diese passt in die offenen Güterwagen des Typs Ommr 32 des Gattungsbezirkes Linz von Artitec/Roco. *GF*

Außerdem ...

... stellte **Herpa** den einst auch in Deutschland häufig anzutreffenden Skoda 110 L (Artikelnummer 066563) als TT-Modell vor. Das entsprechende H0-Pendant soll demnächst folgen

Herpa TT: Skoda 110 L

... bietet **Arvico** den Saurer L4C-Alpenwagen als Schweizer Postbus (85.002008) sowie den VW Käfer (-501) und VW Golf (-502) der PTT in H0 an

... wurden über **Faller** die **Hasegawa**-1:24-Sportwagen-Bausätze von Mitsubishi Lancer Evolution IV von 1997 (23310), Sauber Mercedes C9 von 1988 (20306) und Toyota 88C von 1987 (20237) an den Handel ausgeliefert

... müssen sich jetzt auch N-Autofahrer an Verkehrsregeln halten, wenn man die 120 bedruckten **Faller**-Verkehrsschilder (272449/11,99 Euro) aufstellt

... wurde das **Roco**-Line-Gleis mit Bettung in einer einmaligen Aktion wieder aufgelegt. Fachhändler konnten alle bekannten H0-Gleise, -Weichen und -Zubehörartikel bestellen

Roco H0: H0-Gleis mit Bettung

... lieferte der für extravagante Metall-Modelle bekannte H0-Hersteller **Oxford** über **Busch** den Buick Century (201120839) in Koralle/Weiß aus

... gibt es bei **Modellbahn Union** als Ladegut einen Kompressor (A00144/9,99 Euro), zwei Elektromotoren (-145/11,99 Euro) und zwei GSM-Dachantennen (-194/9,99 Euro) für die Nenngröße N

Anzeige

Ihre Prämie

... wenn Sie *eisenbahn magazin* im Abo lesen!

Noch mehr Auswahl unter
www.eisenbahn-magazin.de/abo

Zweigleisiges Streckenmodul mit Oberleitung, das um 20 Zentimeter verbreitert wurde, um mehr Platz für die Landschaft zu erhalten

H0-Modulsystem mit Oberleitung

Nord-Module

für Gleich- und Wechselstrom

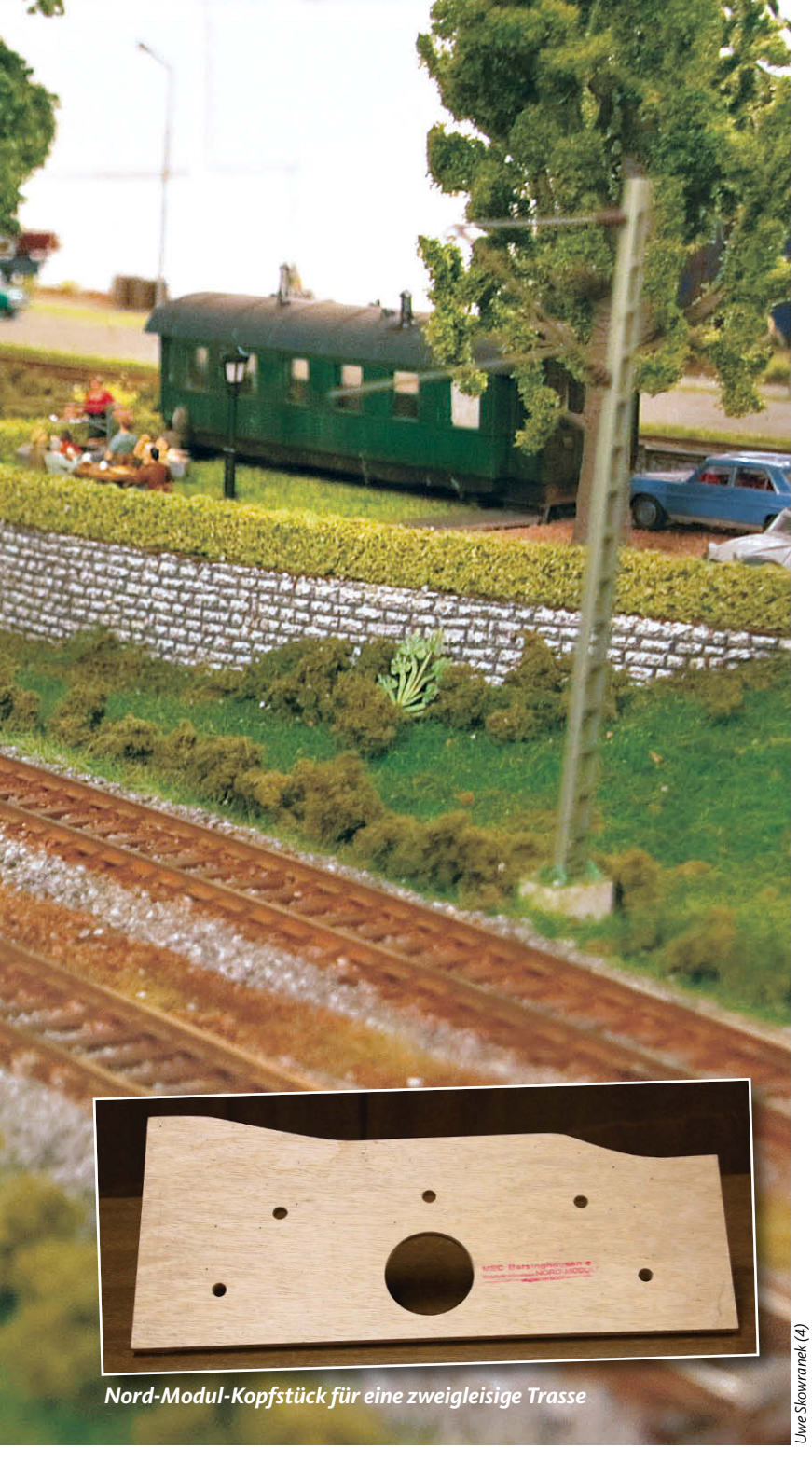
Das vor 35 Jahren vom MEC Barsinghausen entwickelte Nord-Modul zählt zu den ältesten Systemen seiner Art. Das Konzept sieht eine funktionsfähige Oberleitung vor und ist für fast alle Epochen interessant

em-Serie: Modul-Normen
Teil 2: Nord-Module

Drei Dinge braucht man für ein Modul: Eine einheitliche Höhe, ein einheitliches Kopfprofil sowie eine einfache und einheitliche Stromversorgung. Nach dieser simplen Formel wollte der MEC Barsinghausen vor über drei Jahrzehnten in den Modulbau einsteigen. Nach der Vorstellung des Konzepts in *em 11/85* war der Verein vom großen Interesse der Leser überrascht, so dass bis 2007 über 1.000 Bauanleitungen versandt wurden. Später veröffentlichte man sämtliche Informationen zum Bau im Internet (www. nord-modul.de). 1986 wurde das Modul-System an die NEM angepasst, so dass ein Übergang zum FREMOdul (siehe *em 1/17*) möglich wurde. Es entspricht damit – abgesehen vom Geländeprofil und dem zweiten Streckengleis – der NEM 906 D. Dargestellt wird eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke im Übergang vom Frühjahr zum Sommer in leicht hügeliger Landschaft.

Einige Besonderheiten

Damit man die Einbaurichtung zuordnen kann, spricht der Verein vom Nord/Süd-Gefälle: Steht man vor dem Modul, liegt der Norden 220 Millimeter hoch und der Süden 160 Millimeter tief; Ost und West ergibt sich dann zwangsläufig, wobei die Länge der Seitenteile nicht vorgegeben ist. Aber alle 600 Millimeter empfiehlt die Bauanleitung eine Zwischenstrebe im aus 16 Millimeter starken Holzplatten gebauten Rahmen. Da zwischen Gleich- oder Wechselstrombetrieb umgeschaltet werden kann, kam nur das K-Gleis von Märklin mit einem Mindestradius von 1.000 Millimetern infrage. Durch Verwendung handelsüblicher Weichen ergab sich gleichzeitig ein betriebssicherer Parallelgleisabstand von 57 Millimetern. Die Gleise liegen dabei auf fünf Millimeter dicken Isolierplatten, die laut Schablone angeschrägt und anschließend auf das 190 Millimeter breite Trassenbrett geklebt werden. Die letzten 30 Millimeter der stumpf am Kopfstück endenden Flexgleise werden nicht befestigt, dadurch kann ein geringes seitliches Spiel beim Einstecken der Schienenverbinder ausgeglichen werden. Für die Oberleitung wurden Produkte von Sommerfeldt gewählt, wobei der jeweils letzte Mast exakt 125 Millimeter vom Modulende stehen sollte. So können überall die vorbereiteten Fahrdrähte von 250 Millimetern Länge eingehängt werden. Um



Nord-Modul-Kopfstück für eine zweigleisige Trasse

Uwe Skowranek (4)

Modulvariation

Durch die individuelle Verbreiterung konnte noch ein Industriegebiet an der höheren Seite des Modul-Profils angebaut werden. Bei der Luftaufnahme ist die Erweiterung im linken Bereich gut zu erkennen

Nord-Module

Das hier abgebildete Nord-Modul, das nur mit einem zusammengehörenden Anschlusssegment genutzt werden kann, ist etwas individuell. Die Tiefe beträgt nicht 50, sondern 70 Zentimeter. Das ergibt deutlich mehr Möglichkeiten für den Landschaftsbau gegenüber dem normalen Modul. Der Erbauer hat einen Gleisanschluss für ein kleines Industriegebiet dargestellt. Hier ist aber lediglich das Ende des Gleisanschlusses bzw. das Ausziehgleis sichtbar. Es wurde ausschließlich mit handelsüblichen Materialien und Bausätzen sowie Gleismaterial von Peco gearbeitet. Als Antrieb der Weiche kommt ein Motor von Conrad Electronic zum Einsatz. Alle Gleise wurden mit Farbpudern gealtert. Die vordere zweigleisige Hauptstrecke ist elektrifiziert. Das Aufstellen der Masten erfolgte gemäß der Nord-Modul-Norm. Zwischen dem Hauptgleis und dem Ausziehgleis befinden sich auf einer kleinen Erhöhung ein unbebautes Grundstück sowie das Gebäudes eines Eisenbahn-Vereins. Die Straße am hinteren Rand des Moduls ist mit Noch-3D-Straßenfolie gestaltet. Wie deutlich zu sehen ist, sind schon mehrere Bäume der Kettensäge zum Opfer gefallen. Die Bäume sowie das Streumaterial sind von verschiedenen Herstellen. Die Straßenlampen sind von railroad24. Auf dem Modul fehlt noch der Fahrdraht. Gefahren wird, wie auf allen Nord-Modulen des MEC Barsinghausen, mit zwölf Volt Gleichspannung. Alle Loks sind noch analog unterwegs. *US*

eine ausreichende Stabilität beim Abspannen zu erreichen, sollte man bei der Anordnung der Module darauf achten, dass etwa alle drei bis vier Meter ein Abspannmast vorgesehen wird.

Spezielles Kopfstück

Die Breite der genormten Kopfstücke beträgt einheitlich 500 Millimeter. Für die Verbindung untereinander sind fünf Bohrungen von je zwölf Millimeter Durchmesser vorhanden, in die Zehn-Millimeter-Schrauben mit Unterlegscheiben und Muttern gesteckt und nach Ausrichtung der Schienenprofile angezogen werden. Für die Elektrik ist eine Durchführungsöffnung vorhanden. Im Laufe der letzten Jahre mussten die genormten Steckverbindungen mehrmals dem Stand der Technik angepasst werden. Die vorgegebene Ringleitung ermöglicht nicht nur einen blockgesicherten Betrieb, sondern auch den Anschluss von Funktionsmodellen. Für die wechselweise Nutzung von älteren und neueren Modulen gibt es Adapterstecker, so dass der Fahrbetrieb immer gewährleistet ist.

Im Fazit betrachtet, ist der Nord-Modul-Gedanke insbesondere für Modellbahner in Schülergruppen und Vereinen interessant, die mit beiden Stromsystemen fahren möchten. Eine kleinere Gruppe verlegt inzwischen nur noch Zweileitergleise auf den Nord-Modulen, so dass diese zwar mit den K-Gleisen verbunden werden können, aber der Gesamtbetrieb dann mit Zweileiter-Fahrzeugen erfolgen muss.

Über die umfangreichen analogen und digitalen Anschlussmöglichkeiten gibt eine gut gemachte Broschüre Auskunft, die beim MEC Barsinghausen bestellt werden kann. *MM*

Infotipp

Nord-Module live

Auf den Lipper Modellbautagen im Bad Salzuflen vom 19. bis 21. Januar werden Nord-Module des MEC Barsinghausen zu sehen sein. Hier kann man sich ausführlich über das System und den Verein informieren. Info: www.messezentrum.de

Neuer Artmaster-Bausatz Kühllager

Halbes Haus

mit „kaltem“ Innenleben

Kürzlich hat Artmaster ein Kühllager als Halbrelief-Gebäude herausgebracht. Der Bausatz eignet sich vorrangig als Anlagenabschluss zur Hintergrundkulisse. Doch nicht nur dafür, behauptet unser Autor Bruno Kaiser, und lässt die offene Gebäudeseite am Anlagenvordergrund enden

Das von Artmaster-Chef Norbert Schuh mit „Kühllager“ bezeichnete Gebäude sollte man nicht mit einem klassischen Kühlhaus verwechseln. Der aus Stahlbetonrippen und Ziegelausmauerung gestaltete Bau lässt aufgrund seiner Architektur mit Fenstern und großen Holztüren eigentlich eher auf ein herkömmliches Lagergebäude schließen, das man durch Einbau von Kühlgeräten in einen Teil der Fenster klimatisiert hat. Große Kühlhäuser besitzen im Gegensatz hierzu nahezu keine Fenster und sind mit Kälteaggregaten ausgestattet, bestehend aus Kompressoren, Kühlmitteltanks und Konvektoren.

Vorbereitende Arbeiten

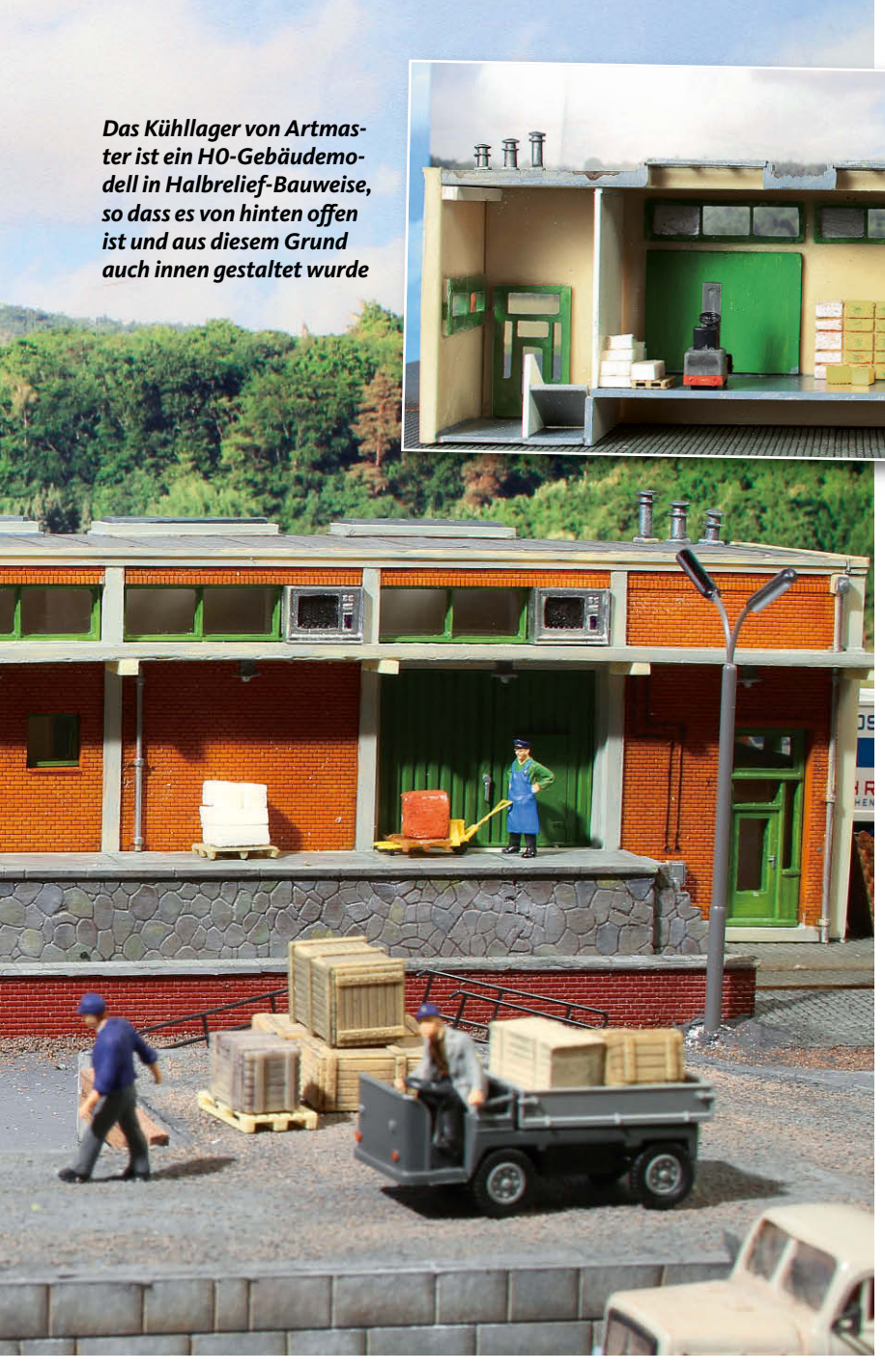
Der neue Kühllager-Bausatz (Artikelnummer 80738/24,95 Euro) besteht aus Resin. Aufgrund der bei dieser Bauweise bereits weitgehend detaillierten Fassadengestaltung bereitet der Zusammenbau der insgesamt überschaubaren Bauteilezahl keine Mühe. Die recht lange Gebäudefront wie auch das Dach waren bei meinem Bausatz verzogen. Nach dem Erwärmen und Biegen der Teile in heißem Wasser kann dieser Mangel beseitigt werden. Vor dem Zusammenbau müssen bei den Fenster- und Türöffnungen aber noch die recht dickschichtigen Gusshäute entfernt werden. Hierzu eignen sich je nach Schichtstärke Skalpelle

» Resinteile haben den Vorteil, dass alle Details schon angeformt sind. Doch diese sollten farblich akzentuiert werden

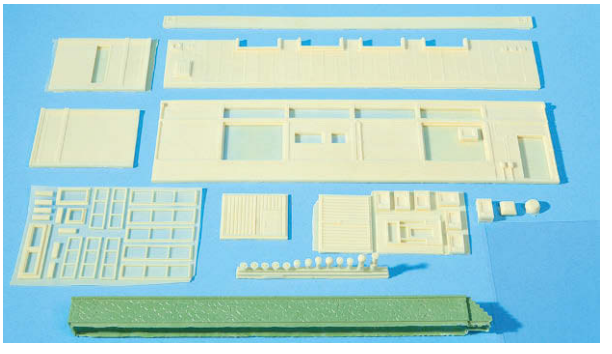
oder spitze Bastelmesser. Besondere Vorsicht ist beim Heraustrennen der Schwimmhäute an den dünnrahmigen Dachfenstern geboten (siehe Kasten rechts). Das Ausschneiden der Gießreste sollte unbedingt mit spitzer Klinge auf einer Schneidunterlage unter Fixierung der Rahmenteile erfolgen, damit die fein gestalteten Fensterrahmen nicht ausbrechen. Mit Nadel- bzw. Sandfeilen lassen sich verbliebene Gussanhängsel abschleifen.

Ebenfalls vor der Montage ist es ratsam, alle Teile zu bemalen. Die Fassaden bestehen aus Nachbildungen von Stahlbetonstützen und Ziegelflächen. Diese sind in den Farben der Vorbilder zu kolorieren. Die Ziegelflächen sollte man sodann gleich „ausfugen“. Das lässt sich mit Lasur- oder Washing-Farben einfach bewerkstelligen. Das Vordach wird betongrau lackiert ebenso die Auflage der Rampe. Mit deren seitlicher Natursteinverkleidung muss man sich ein wenig mehr Mühe geben. Hier ist durchaus ein Anmalen einzelner Steine in leicht unterschiedlichen Farbtönen ratsam. Abschließend sollte man auch diese Flächen patinieren.

Fenster, Tore und die Tür erhalten eine grüne Lackierung. Wer wie wir eine Inneneinrichtung einsetzen möchte, muss die Einbauteile auch



Das Kühllager von Artmaster ist ein H0-Gebäudemodell in Halbrelief-Bauweise, so dass es von hinten offen ist und aus diesem Grund auch innen gestaltet wurde



Die Anzahl der Bauteile ist übersichtlich, so dass die Montage schnell von der Hand geht

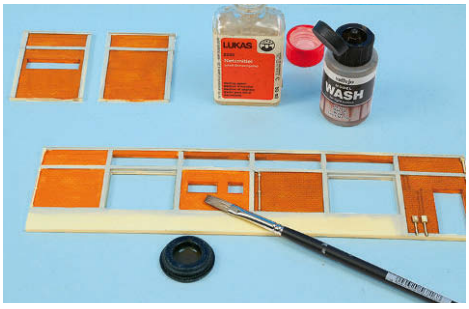
Aufwändig ist allerdings das Versäubern der mit „Schwimmhäuten" versehenen Fensterausschnitte

Bruno Kaiser (7)

Fenster-Verglasung: Durchblick für Neugierige

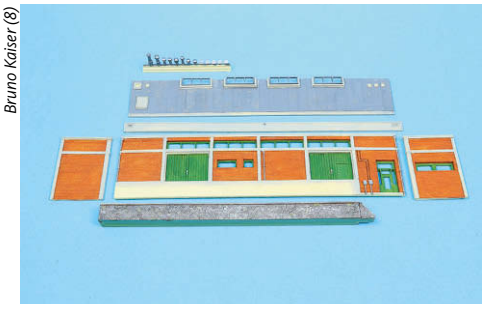
Klebt man die Fensterrahmen auf die Glasfolie, lässt sich anschließend die Verglasung auf einfache Weise exakt an den Rahmenteilen entlang ausschneiden. Das ist erforderlich, wenn später eine Sicht ins Innere des Gebäudes möglich sein soll. Überstehende oder nicht exakt verklebte Glasteile stören ansonsten die Optik. Bei der Verklebung sollte man darauf achten, dass glasklare Klebstoffe verwendet werden und keine, die später milchigweiß anlaufen oder die zuvor vorgenommene grüne Rahmenlackierung angreifen. Auch hier habe ich mit Uhu-hart gute Erfahrungen gemacht, zumal Sekundenkleber keine dauerhafte Verbindung zwischen den Resin- und Klarsichtfolienteilen gewährleistet. Auch ein Verkleben mit dickflüssigem Klarlack wäre alternativ möglich. *BK*

Die Fensterrahmen mit ihren teils dünnen Stegen müssen außen wie innen gründlich, aber vorsichtig verputzt werden, ehe es ans Bemalen geht. Beim Einkleben der Scheiben bleibt die Sekundenklebstofftube besser zu, da Uhu-hart oder Klarlack geeignetere Klebemittel sind

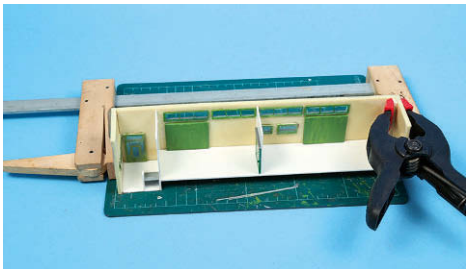


Einfärben der Resinteile und Ausfugen der Ziegelsteinflächen sind kreative Arbeitsschritte

Bruno Kaiser (8)



Nach dem Bemalen und Patinieren liegen die Teile montagefertig auf dem Basteltisch



Zwingen und Klemmen helfen beim Zusammenbau der exakt rechtwinklig ausgerichteten Wandteile. Eingezogene Bodenplatten und Innenwände stabilisieren das Gebäude zusätzlich

Bau von in Kisten verpackten Kühlfrachtstücken sowie von Regalen und Ladehilfen. Stehleitern, Sackkarren, Gitterboxen und Handhubwagen gibt es im Modellbahn-Zubehörbedarf

Fortsetzung folgt

Zweite Version als Kühllager-Komplettgebäude

Wer sein Kühllager inmitten der Anlage einsetzten möchte, etwa an einem Güterbahnhof oder gar Hafen, benötigt solch ein Kühlhaus natürlich vollständig und somit die zweite Hälfte des hier vorgestellten Halbreliefgebäudes. Eine Komplettversion ist bei Artmaster zwar in Vorbereitung (siehe Tabelle), doch wem die Auslieferung zu lange dauert oder wer grundsätzlich selbst tätig werden will, kann mit überschaubarem Aufwand den vorgestellten Halbrelief-Bausatz mit einem baugleichen Anbau ergänzen. Wie dabei vorzugehen ist, erfahren Sie in einer Fortsetzung dieses Beitrags in der kommenden Ausgabe. *em*

In der Fortsetzung dieses Basteltheмas in puncto Kühllager werden wir die Lagerhalle um einen zweiten Gebäudeteil erweitern und so eine Lademöglichkeit für Lkw schaffen

innen kolorieren. Details wie Regenrinnen, Fallrohre und Elektrokabel nebst Schaltern lassen sich recht einfach mit Lackstiften färben. Diese erleichtern das farbige Absetzen, ohne dabei die angrenzenden Flächen zu verschmutzen. Das Dach tönt man in Dachpappenfarbe, die Lüftungsaufsätze und Dachfenster im Farbton Zinkgrau.

Montage und Inneneinrichtung

Nachdem alles bemalt ist und die Fenster verglast sind, kann die Montage beginnen. Der Zusammenbau der Teile wird in der Regel mit Sekundenkleber-Gel vorgenommen. Da es sich im vorliegenden Fall um recht große und dickwandige Fassaden- und Dachteile handelt, habe ich auch hierfür Uhu-hart verwendet. Nach dem Zusammensetzen der drei Wandteile ist der Einbau eines Innenbodens ratsam. Dadurch werden nicht nur die Fassadenteile stabilisiert, sondern diese obendrein rechtwinklig ausgerichtet. Zudem ergibt sich hierdurch die Möglichkeit, das Halbrelief-Gebäude mit einer Inneneinrichtung zu versehen. Dadurch wird nicht nur die Optik beim Blick durch die Fenster verbessert, sondern auch die Einsatzmöglichkeit für das aufgeschnittene Gebäude erweitert: Statt nur als Kulissenstaffage zu dienen, kann es nun als Blickfang an der Anlagenvorderkante dienen.

» Mit selbst gebauten gekühlten Frachtstücken und diversen Ladehilfen bekommt das Kühllager-Innere mehr Pep

Zu diesem Zweck erhält das Lager eine Bodenplatte auf der Höhe der vorgelagerten Rampe und auch in deren Breite. Der Zugang zum Büro erfolgt auf Höhe des Anlagenniveaus. Deshalb ist hier ein Versatz der Grundplatte erforderlich. Zur Lagerebene sind innen eine Treppe und zusätzlich eine Zwischenwand erforderlich, die den Gebäudezugang und das hier vorhandene Büro vom klimatisierten Trakt des Gebäudes räumlich trennt. Zwischenwände sind natürlich auch einzuziehen und gegebenenfalls Verbindungstüren vorzusehen, die es zum Beispiel bei Auhagen (80250) gibt.

Um das stumpf zwischen den Fassaden einzupassende Flachdach besser verankern zu können, habe ich an den Seitenwänden Auflager oben quer angebracht. In der Mitte stützen die beiden Zwischenwände das Dach zusätzlich ab. Um alles geradlinig und rechtwinklig aneinanderzubringen, sind Zwingen oder Klemmen hilfreich, bis der Klebstoff komplett abgebunden hat.

Herstellung des Kühlgutes

Mit der Herstellung von Böden und Wänden sind zwar die einsehbaren Räumlichkeiten des Gebäudes geschaffen, um das Innere zu beleben, sind jedoch Einrichtungsgegenstände und gekühlte Frachten herzustellen. Figuren und Werkzeuge für den Ladebetrieb wie Transportameisen oder Ladegeschirre aller Art kann man im Zubehörbedarf erstehen – beispielsweise bei kibri oder Preiser.

Nur um das Foto attraktiver zu machen, wurde eine Hintergrundkulisse aufgestellt. Eigentlich bildet das hinten offene Kühllager den vorderen Anlagenabschluss, so dass man die Inneneinrichtung betrachten kann

Zur Herstellung von Kühlgütern habe ich Pakete auf recht einfach Weise aus Hartschaum gebastelt: Mit einer Tischkreissäge, einer Handfeinsäge oder einem scharfen Bastelmesser lassen sich einzelne Quader oder solche in gestapelter Form zurechtschneiden und strukturieren. Die Einfärbung übernimmt dann der Schulmalkasten.

Nach diesen Vorbereitungen kann mit der Einrichtung des Gebäudes begonnen werden. Wer will, kann sogar noch Stapelgestelle errichten, die sich aus Leitern, die in den Profilsortimenten von Faller und Vollmer enthalten sind, sowie Einlegeböden aus schmalen Kunststoffstreifen zusammensetzen lassen. Dem Detaillierungsgrad sind bei diesem recht einfach gehaltenen Gebäude jedenfalls kaum Grenzen gesetzt. Vielleicht wäre auch noch eine Beleuchtung mittels LED-Technik empfehlenswert. Wer das plant, sollte die Tipps aus der *em*-Ausgabe *2/17* mit dem Beleuchtungs-Themenschwerpunkt zurate ziehen. *Bruno Kaiser*

H0-Kühllager anderer Zubehör-Anbieter

Hersteller	Artikelnummer	Bezeichnung
AlsaCast	8710.160	Kühllager
Artitec	10.214	Kühllager
Artmaster	80739	Kühllager
kibri	39826	Kühlhaus
Müllers Bruchbuden	1-31	Kühlhaus

HO 1:87

FORMNEUHEIT!

#51880 Elektrolok Rh 1041 ÖBB Ep. IV 159,99 €*

#51881 ~ inkl. PluX22 Decoder 199,99 €*

Highlights: Lokomotive 1041 007-4, Österreichische Bundesbahnen, Ausführung in Blutorange mit modernisierten Türen und neuer Stirnfensterform, Betriebszustand ab 1988 I schwerer Zinkdruckgussrahmen I starker 5 pol. Motor mit zwei Schwungmassen I zwei Haftreifen I eine aufgeräumte Platine mit Plux22 Schnittstelle I LED-Beleuchtung mit sehr guter Leuchtkraft und digital schaltbarem Schlusslicht I extra angesetzte freistehende Türgriffstangen und Handgriffe I Windabweiser neben den Türen I Frontsteckdosen I Führerstandeinrichtungen I originalgetreuer Hauptschalter I stimmig umgesetzte modernisierte Lampenformen I detaillierte und scharf gravierte Drehgestelle I angesteckte Tachowellen, Sandkästen und Schneeräumer I Modell ist für ein unkompliziertes Nachrüsten mit Sound und größtmöglichem Lautsprecher vorbereitet. I AC-Modell ist bereits ab Werk mit einem passenden mfx-geeigneten PluX22 Decoder ausgerüstet. I Bremsschläuche zum optionalen Aufrüsten für den Vitrineneinsatz liegen bei.

* unverbindliche Preisempfehlung

PIKO

Ab Februar im Handel

www.piko.de

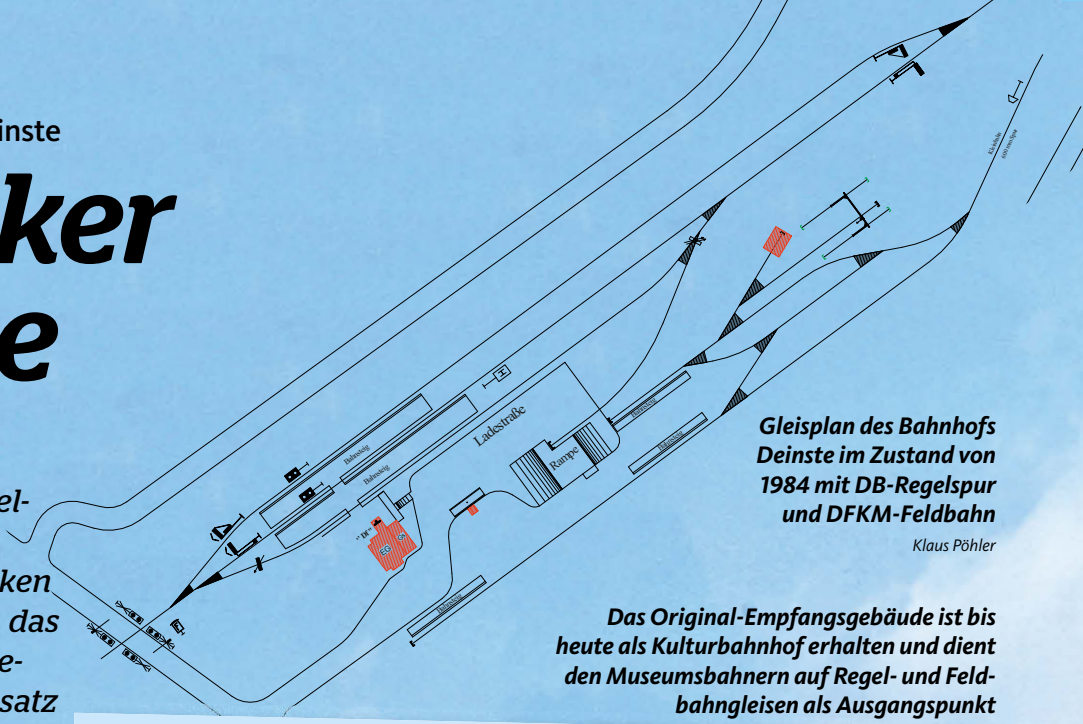
YouTube

Auhagens neuer H0-Bausatz Deinste

Schmucker Preuße

mit Holz

Nach einigen preußischen Ziegelbauten setzt Auhagen seine Gebäudeserie mit dem schmucken Empfangsgebäude Deinste fort, das in ähnlicher Form an vielen Strecken stand. Wir haben den Bausatz getestet und ein wenig optimiert



Gleisplan des Bahnhofs Deinste im Zustand von 1984 mit DB-Regelspur und DFKM-Feldbahn

Klaus Pöhler

Das Original-Empfangsgebäude ist bis heute als Kulturbahnhof erhalten und dient den Museumsbahnern auf Regel- und Feldbahngleisen als Ausgangspunkt

Die 1898 gebaute Eisenbahnlinie von Stade über Bremervörde nach Bremerhaven durchquert gleich 8,5 Kilometer hinter ihrem Ausgangspunkt den kleinen Ort Deinste, der bis heute landwirtschaftlich geprägt ist. Obwohl im Laufe ihrer Geschichte selbst Eil- und D-Züge die Strecke befuhren, war ihre Bedeutung doch eher mit dem Transport der landwirtschaftlichen Erzeugnisse verknüpft. 1993 wird der Personenverkehr eingestellt, nachdem bereits 1991 die DB die gesamte Linie für eine D-Mark an die Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) verkaufte, die heute nur noch den westlichen Streckenast von Bremervörde nach Bremerhaven im Taktverkehr bedient. In Deinste selbst halten so nur noch an Sommer-Wochenenden oder zu besonderen Anlässen die roten EVB-Schienenbusse des „Moor-Express“ mit ihrem angehängten Güterwagen zum Fahrradtransport nach Worpswede oder Bremen. Zu diesem eisenbahntouristischen Aspekt passt auch gut die Ansiedlung des Deutschen Feld- und Kleinbahn-Museums, dessen Mitglieder seit 1977 ganz in der Nähe des Bahnhofs Deinste ansässig sind.

Preußisches Empfangsgebäude

Das im Laufe der Jahre heruntergekommene preußische Empfangsgebäude von Deinste wurde 2011 durch eine private Initiative gerettet und zum Kulturbahnhof (www.kulturbahnhof-deinste.de) umgestaltet. Der Förderverein Deinster Bahnhof e.V. sanierte das Bauwerk einschließlich Güterschuppen und Stellwerksanbau vorbildlich. Äußerlich wurde dabei der betongraue Anstrich erneuert, den es wohl zuletzt zu DB-Zeiten aufwies.

Die stets auf Sparsamkeit bedachte Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) hatte 1896 die Strecke Lage (Lippe) – Hameln gebaut. Für die neue Strecke im Norden wurde 1898 der Entwurf der typisierten Empfangsgebäude kurzerhand übernommen. Neben anderen, heute bereits abgerissen, Bauten sind beispielsweise die von Oerel, Geestenseth oder Sellstedt identisch.

Trotz aller Sparsamkeit sollten diese Fachwerkgebäude aber in Würde den preußischen Staat repräsentieren. So verwendeten die Architekten der Direktion Hannover selbst für diesen kleinsten Bahnhofstyp der IV. Klasse typische Merkmale feudaler Herrschaftsarchitektur: streng symmetrische Gliederung mit vorspringendem und aufragendem giebelständigen Mittelteil und quer dazu angeordneten, niedrigeren traufständigen Seitenflügeln.

Ein kurzer Übergangsbau verbindet das Empfangsgebäude mit dem Fachwerk-Güterschuppen. Zusätzliche, früher farblich abgesetzte Dekorelemente an Türen, Fenstern sowie Eckpfosten werten das kleine Bauwerk weiter auf. Besonders ist auch die regional untypische Ver-

wendung der dominanten waagerechten, hölzernen Stülpschalung über der darunterliegenden Fachwerkkonstruktion beim Empfangsgebäude. Sie ist eine preiswerte Stil-Imitation horizontaler Gliederungen bei größeren klassizistischen Bahnhöfen aus Sandstein, wie die damaligen Bahn-Architekten sie bereits seit den 1860er-Jahren aus dem Rheinland kannten (etwa Remagen).

Repräsentatives Gebäude

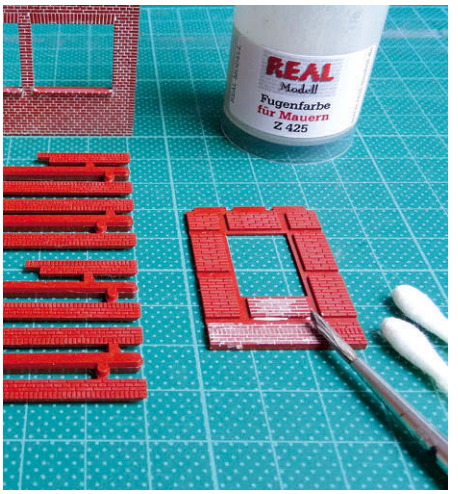
Die Entscheidung, ein solch platzsparend kleines, aber repräsentatives Vorbild als Modell zu wählen, liegt nahe. Auhagen setzte das Deinster Bahnhofsensemble aus Empfangsgebäude, Güterschuppen und Stellwerksanbau (Artikelnummer 11448/39,90 Euro) konsequent im H0-Maßstab um. Vorab sei schon so viel verraten: Der Firma aus dem Erzgebirge ist ein detaillierter und präzise passender Polystyrol-Bausatz gelungen, an dem auch der erfahrene Modellbauer seine Freude hat. Allerdings lässt sich das Modell nicht an einem Tag zusammensetzen. Dem Zeitbudget entgegen kommt dabei die Tatsache, dass alle Kunststoffteile bereits brauchbar durchgefärbt sind und so nicht unbedingt viel Lackierarbeit anfällt. Zu Beginn sollten die zahlreichen Teile erst einmal sorgfältig sortiert und zugeordnet werden, was am besten mit Hilfe der recht gut bebilderten Bauanleitung gelingt.

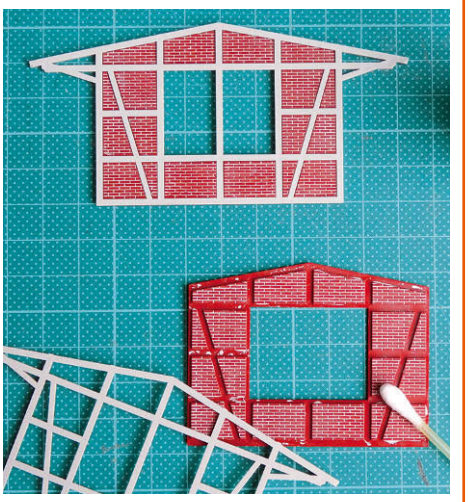
Farbe an Schuppen und Stellwerk

Zunächst werden alle Ziegelteile des Fachwerk-Güterschuppen-Bausatzes mit Real-Modell-Fugenfarbe ausgefugt: Etwas Farbe über die Bauteile gepinselt, zieht diese durch die Kapillarwirkung wie von Zauberhand schnell in die Mauerwerksfugen ein. Nach einer halben Stunde können die trockenen Farbreste auf der Wandoberseite problemlos mit einem Wattestäbchen in diagonaler Richtung entfernt werden. Nach

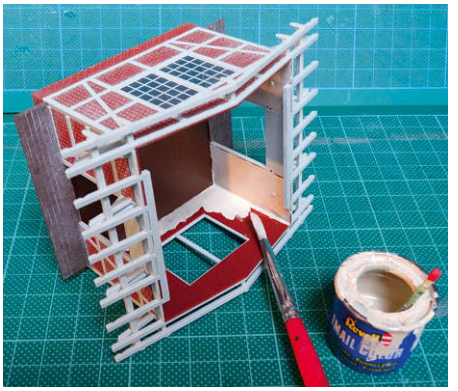
mm (2)

Güterschuppen-Anbau





Mit etwas grauer Fugenfarbe wird das Kunststoff-Ziegelmauerwerk eingestrichen. Nach einer halben Stunde wird die leicht angetrocknete Farbschicht von der Oberfläche mit einem Wattestäbchen in diagonaler Richtung entfernt und das Fachwerk aufgeklebt

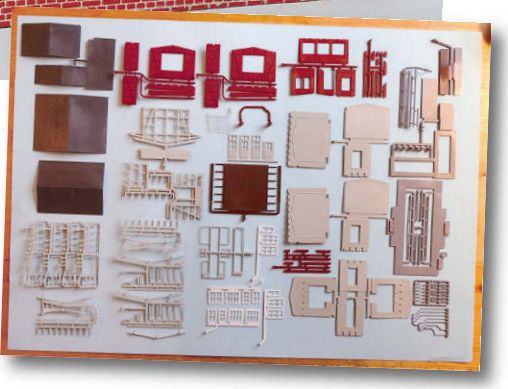


Nachdem alle Sparren und Torführungen montiert sind, wird der Innenraum des Güterschuppens weiß gestrichen

Der fertige Güterschuppenanbau von der Gleisseite mit den grün lackierten Toren und dem farblich nachbehandelten Dach

Eckart Erb (6)

Der Stellwerksanbau wird farblich wie der Güterschuppen behandelt



Alle für den Bau benötigten Einzelteile des neuen Auhagen-Bausatzes Deinste

Wie am Modellbahnsteig können auch bis heute im Original Schienenbusse in Deinste einen Halt einlegen

Die Straßenseite des Bahnhofs Deinste ist aufgrund seiner Anbauten genauso attraktiv wie die Gleisseite

mm

dem Einsetzen des Fachwerkgitters mit sehr wenig Polystyrol-Klebstoff können je eine Stirn- und Seitenwand zu einem rechten Winkel verbunden werden, der dann auf die Grundplatte zu kleben ist. Der Sockelstreifen ist entsprechend von unten zu ergänzen. Eine gut funktionierende Führungsleiste ermöglicht den Schuppentoren ihre Beweglichkeit. Die Dachunterseite kann nach dem Entfetten noch holzbraun gestrichen werden, dann sind die Dachrinnen und Sparren einbaubar. Die kleine Treppe, braun angemalt, komplettiert das Gebäude.

Der Übergangsbau zum Empfangsgebäude bildet zusammen mit dem Stellwerksvorbau eine kühne Bausatz-Konstruktion, bei der viele Statiker verzweifeln würden. Die Folge: Das Modell ist nur ohne den (im Vorbild später ergänzten) Anbau zu bauen, wenn man bei Auhagen eine zweite Fachwerkwand bestellt. Immerhin beschädigt der Anbau der 1930er-Jahre die ursprüngliche preußische Gebäude-Ästhetik ja nicht unerheblich.

Die drei Ziegelwände des Stellwerk-Anbaus sind schnell zusammengefügt und mit ihrer Grundplatte verbunden. Die Fensterbänke können eventuell noch farblich abgesetzt werden, bevor die einzelne Fachwerkwand exakt senkrecht zu montieren ist. Das Dach – vorher unbedingt die Dachrinnen ankleben – hält dann die sehr unterschiedlichen Gebäudeteile stabil zusammen.

Typenbau mit Farbvarianten

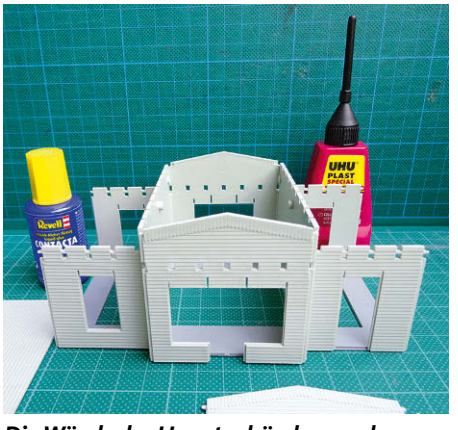
Das eigentliche Empfangsgebäude existiert beim Vorbild als Typenbau in mehreren Farbgebungen, darunter heute in Blau/Weiß (Bf Oerel) und Sandstein-Gelb und rötlich (Bf Geestenseth); letzteres war möglicherweise die Original-Farbkombination aller Bahnhöfe. Das für Deinste im Original gewählte recht dunkle Grau tarnt leider die außergewöhnliche Fülle von Zierelementen, die der Bausatz hervorragend herausarbeitet. Die Entscheidung bei dem hier vorzustellenden Modell fiel daher auf eine Farbdifferenzierung von Mittelgrau für die Wände und Hellgrau für alle Zierteile, die so noch gut erkennbar bleiben. Türen und Dachrinnen sollten eine Kontrastfarbe (zum Beispiel Grün) erhalten. Damit ist dann der Bezug zum Original-Bahnhof Deinste immer noch hinreichend gesichert.

> Der preußische Typenbau existiert beim Vorbild in mehreren Farbgebungen

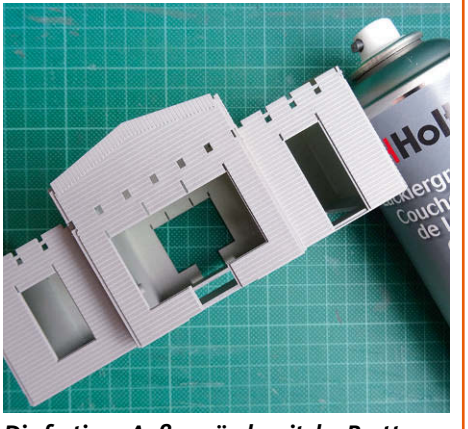
Abweichend von der Bauanleitung werden daher erst die Wände montiert, entfettet und dann mit mittelgrauer Grundierung dünn überspritzt. Sodann können die 54 hellgrau durchgefärbten Zurüstteile wie Balkenköpfe und Träger für die Fensterdächer in die Wand eingesetzt werden. Ein Tipp dazu: Bei den durchzusteckenden Balkenköpfen (Knaggen) kommt der Rundstab immer nach unten. Die Elemente unbedingt von hinten mit Klebstoff fixieren, wie auch die Fensterrahmen. In diese lassen sich schon vorher bereits die fein profilierten Fenster einsetzen, die ihre weiße Materialfarbe behalten dürfen.

Über den Fenstern werden mit sehr wenig Kleber die Zierdächer aufgesetzt und waagerecht ausgerichtet. Als Fensterglas ist eher 0,5 Millimeter starkes, klares Polystyrol zu empfehlen als das dem Bausatz beiliegende dünne Folienmaterial, das sich schnell elektrostatisch auflädt und dann den Staub anzieht. Der niedrige Sockelstreifen aus Ziegeln muss noch präzise unter das Gebäude gesetzt werden. Auch hier vereinfacht eine Winkelbildung das Halten und korrekte Platzieren der teilweise sehr kleinen Teile. Ein nachträgliches Verstärken

Empfangsgebäude mit Holzfassade

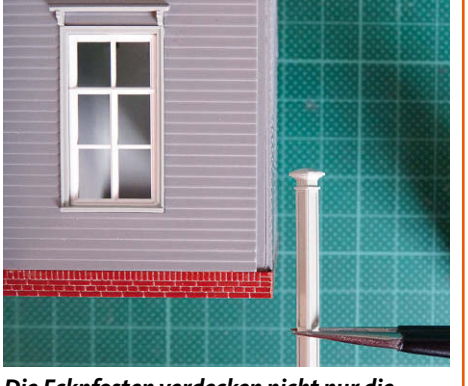


Die Wände des Hauptgebäudes werden Schritt für Schritt montiert und anschließend mit wenig Klebstoff befestigt



Die fertigen Außenwände mit der Bretterstruktur erhalten vor dem Weiterbau einen Überzug mit grauer Grundierung

Viel Zeit kostet die Montage der unzähligen Kleinteile an der Fassade, die erst durch die farbliche Behandlung auffallen



Die Eckpfosten verdecken nicht nur die Klebenähte, sondern sind auch optisch ein wichtiges Stilelement

Eckart Erb (5)

Bahnhof Deinste

Der Bahnhof Geestenseth weist einen ähnlichen Baustil wie Deinste auf, präsentiert sich 2017 aber in einer anderen Farbgebung

der nur linienförmigen Verbindung zur Grundplatte ist sicherheitshalber angezeigt.

Das Verkleben der Gebäudeecken mit acht passenden Pfosten schließt die Fertigstellung im Prinzip ab. Zu ergänzen bleiben nur noch die steingrau angemalten Treppenstufen und die Regenfallrohre. Diese werden nach dem Trocknen ihres Anstrichs (zum Beispiel in Grün) unten zirka drei bis fünf Millimeter tief in mattschwarze Farbe eingetaucht, um einen gleichmäßigen Bitumen-Schutzanstrich zu imitieren. Als noch nicht alles aus Kunststoff war, bestanden die Rohre häufig aus vor Rost zu schützendem Blech. Wer will, kann danach das komplette Gebäude noch mit klarer, matter Revellfarbe als Schutzschicht einnebeln.

Bei den Dachsparren muss gegebenenfalls an den Gebäudeecken etwas nachgeschliffen werden, falls Klebungen dort zu eng ausgefallen sind, damit das Dach bündig aufgesetzt werden kann. Ansonsten ist den Auhagen-Konstrukteuren ein dickes Lob zu zollen: So präzise passen selbst die kleinsten Zierteile, dass es eine Freude ist.

Dachbauteile

Der auszufugende Ziegel-Schornstein kann mit einer Manschette aus Papier (neun mal neun Millimeter) versehen werden. Das Dachfenster wird verglast eingesetzt, dann kann das Dach zusammen mit den anderen seine farbliche Behandlung erhalten. Von unten mit Knetklebern montierte Legosteine helfen beim Festhalten während des Lackierens. Revell 77 (Staubgrau), vermischt mit etwas Braun, ergibt eine gute matte Teerpappenfarbe. Besser ist hierbei wohl eine Spritzlackierung, denn die etwas dickere Farbschicht der Pinsellackierung ließ leider die vom Hersteller zart angedeuteten Nähte der Teerpappenbahnen verschwinden. Eine kräftigere Struktur-Nachbildung wäre hier schöner. Ganz so schlimm ist das allerdings auch nicht, denn beim Vorbild verlaufen diese Nähte anders: um 90 Grad gedreht, also senkrecht vom First herab.

Nach Durchtrocknen des Daches lässt sich die graue Dachfläche durch vorsichtiges Abtupfen mit Pulverfarbe (z. B. Vallejo oder Real-Modell: Staub/Grün/Braun etc.) und einem 10er-Aquarellpinsel noch etwas lebendiger und realistischer gestalten. Aber Vorsicht: Weniger ist hier manchmal mehr.

Das Gebäude ist damit einbaufertig in eine entsprechende Bahnhofsszene, die zwischen norddeutscher Tiefebene, lippischem Hügelland oder sonst wo angesiedelt sein darf. Insgesamt ergibt sich mit dem Bausatz ein überzeugendes Modell des kleinen Bahnhofsensembles, das vorbildgerecht und detailgetreu das Original widerspiegelt. Andere Farbgebungen sind dabei denkbar und auch vorbildentsprechend legitim. Ebenso lässt sich die Anordnung der Gebäude variieren. Der Kreativität und individuellen Gestaltungsmöglichkeiten werden mit diesem gelungenen Bausatz somit viel Spielraum eröffnet. *Eckart Erb*

Faszination Modellbau!

Jetzt neu am Kiosk!

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.modellfan.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Noch können die MiWuLa-Besucher nur durch ein Guckloch auf die Venedig-Baustelle blicken. Im Februar 2018 wird die Trennwand dann endlich entfernt und die neue Attraktion eingeweiht

Neuigkeiten aus dem Miniatur Wunderland

Gondeln am Markusplatz

und ein Transrapid für Hamburg

Im Miniatur Wunderland hat sich wieder einiges getan. Das em konnte Ende November die Baustelle für den neuen Venedig-Teil besichtigen und fotografieren. Er steht kurz vor der Vollendung und wird im Februar 2018 mit tollen neuen Attraktionen eröffnet. Danach stehen mit Monaco und später mit England die nächsten Herausforderungen an

Schnellverkehr: neue Transrapid-Strecke

Der Transrapid startet im MiWuLa auf Knopfdruck durch Besucher

Im Bauabschnitt „Hamburg“ wurde im Frühjahr 2017 die 18 Meter lange Transrapid-Strecke nach „Skandinavien“ umfassend modernisiert. Ursprünglich wurde der Transrapid wie eine Eisenbahn-Anlage mit zwei Schleifern gefahren, dann wurden auch Versuche auf Basis des Car-Systems unternommen, und später folgten Experimente mit einem induktiven Antrieb. Bewährt hat sich letzten Endes ein konventioneller Motorantrieb mit Akku im Transrapidzug. Die Strecke musste insbesondere deshalb komplett abgebaut und neu errichtet werden, weil der Höhenunterschied zwischen den beiden Anlagenteilen immer wieder zu Crashs am Bahnhof führte. Jetzt steht der Bahnhof im Hamburg-Teil auf Stelzen, und der Transrapid rast auf Knopfdruck waagerecht mit umgerechnet 300 Stundenkilometern dahin. *PP*

In diesem Seitenkanal wird ein im Fenster sitzender Angler auf Knopfdruck den hier noch nicht sichtbaren Stöpsel herausziehen und dadurch das Wasser aus dem Becken lassen

Wie man es vom MiWuLa kennt, werden an vielen Stellen liebevolle Details in Szene gesetzt wie hier „Über den Dächern von Venedig“

Nach dem Start des 190 Quadratmeter großen Modellbahn-Abschnittes „Italien“ mit 110 Zügen (siehe *em 12/16*) ist im Hamburger MiWuLa keineswegs Stillstand eingetreten. So wurde der spektakuläre Vesuv-Ausbruch technisch überarbeitet, weil sich die Nebelmaschine nicht mit den Rauchwarnmeldern an der Hallendecke vertragen hat. Wegen langer Leitungswege der Nebelmaschine wurden außerdem Unmengen von Kondensat vernebelt. Deshalb wurde der Rauchgenerator nun direkt in den Vulkankrater verlegt. Jetzt lässt sich die Vernebelung direkter steuern, und die Kondensatmenge konnte drastisch reduziert werden. Auch die 1.300 Leuchtdioden für die Imitation der glühenden Lava wurden umkonfiguriert, damit die Nachbildung der Erkaltungsphase vorbildgerecht von unten nach oben erfolgt.

Seit August 2016 entsteht im MiWuLa gegenüber von Rom in einer noch abgeschotteten Nische die neun Quadratmeter große Lagunenstadt Venedig. Da dort bekanntlich keine Züge und Autos fahren, wurde dieser Anlagenteil als Insellösung gebaut. Rund um den imposant beleuchteten Dogenpalast werden mehr als 200 Häuser und 25 Brücken aufgestellt. Die insgesamt vier Quadratmeter messenden Wasserflächen sollen realistisch wirken und werden deshalb weitgehend in Kunstharz-Gießtechnik realisiert. An einigen Stellen werden in den Kanälen von Venedig vielleicht einige selbst fahrende Schiffe auf Basis des in Hamburg entwickelten Car-Systems unterwegs sein.

Liebevoll gestaltete Details

In einem kleinen Seitenkanal wird es aber auch richtiges Wasser geben, das auf Knopfdruck mit lautem Blubbergeräusch abläuft. Dieser nette Gag wird von einem Angler an der Hausmauer ausgelöst, der versehentlich den „Stöpsel“ des Kanals zieht. Als weitere Knopfdruck-Attraktion kommt ein Luxusschiff aus einem Haus herausgefahren und wird zu Wasser gelassen.

Zahlreiche vor dem Markusplatz anlegende Gondeln sollen sanft im virtuellen Wellenschlag schaukeln – natürlich nicht synchron, sondern alle anders. In einer nachgestellten Werkstatt gibt es bewegte Figuren und im Bau befindliche Gondeln. Zwischen einigen Häusern werden Wäscheleinen samt Wäsche motorisiert eingeholt.

Ein inzwischen teuer bestraftes Markusplatz-Problem wird ebenfalls sehr liebevoll mit bewegten Szenen umgesetzt: das Füttern der Tauben. Wir konnten in der Elektronik-Werkstatt des MiWuLa einige bereits fertige Prototyp-Modelle mit „fliegenden“ Tauben besichtigen und filmen. Weitere Beispiele lebendiger Venedig-Szenen sind ein an der Angel zappelnder Fisch, eine zusam-

Fortschritte im Fährhafen: automatische Bahnverladung

Im Schiffsschattenbahnhof demonstriert Sonja Schröder vom MiWuLa-Marketing das Testschiff für die neue Infrarot-Ortungstechnik für einen künftig zuverlässigen Fährbetrieb

Ein alter Traum vom MiWuLa-Technikchef Gerrit Braun ist seit langer Zeit ungelöst: die Automatisierung der Schiffe. Sie sollte eigentlich schon seit Jahren punktgenau auf Basis einer Ultraschall-Ortung erfolgen. Das bereitete insbesondere im Winter durch Kratzgeräusche von Sand unter den Schuhsohlen der Besucher massive Probleme. Seit einiger Zeit experimentiert das Technikteam mit einem neuen Steuerungssystem auf Basis von Infrarotkameras und einer zusätzlichen Funktechnik. Derzeit werden die Schiffe aber noch manuell per Funkfernsteuerungen navigiert. Lediglich ein Testschiff arbeitet mit der neuen Infrarot-Ortung, die eine Genauigkeit im Millimeter-Bereich ermöglichen soll. Wenn später alles mit der neuen Technik funktioniert, steht dem Ziel der automatisierten Verladung eines Zuges auf eine Fähre und natürlich auch der automatisierten Entladung nichts mehr im Wege. *PP*

Selbstverständlich findet auch der berühmte Dogenpalast im Venedig-Teil seinen gebührenden Platz – doch noch ist er genauso wie viele andere Gebäude im Bau

An so manchen Stellen von Venedig werden – wie im Original – Tauben eine große Rolle spielen, die sogar in Bewegung gezeigt werden

Polarlichter in Skandinavien

Drei Videobeamer sorgen nachts in einer Nische des Skandinavien-Teils für faszinierende Polarlichter

Schon vor zwölf Jahren wünschten sich die beiden MiWuLa-Betreiber Nordlichter für den Bereich „Skandinavien". Letzten Sommer kamen im Miniatur Wunderland erstmals Videoprojektionen zum Einsatz wie beispielsweise am Nationaldenkmal Monumento a Vittorio Emanuele II in Rom. Auf Basis dieser Technik wurden nun die Polarlicht-Effekte faszinierend realistisch nachgebildet. Sie erscheinen seit September in einer Nische am Ende des Skandinavien-Teils immer dann, wenn es Nacht wird. Hierfür kommen drei Videobeamer zum Einsatz, die an die drei Wände der Nische projizieren. Als kleiner Gag taucht sogar vorübergehend am Horizont auf dem Meer die „Titanic" als Geisterschiff auf. *PP*

Ausstellungsinformationen

So kommen Sie hin

Adresse für Besuch sowie Infos:

Miniatur Wunderland
Kehrwieder 2, Block D, 20457 Hamburg
www.miniatur-wunderland.de

Öffnungszeiten:

365 Tage im Jahr, in der Regel 9 bis 18 Uhr, zum Teil sogar ab 8 und bis 23 Uhr

Peter Pernsteiner (11)

Recht aufwändig wird das Einstürzen einer kompletten Gebäudefassade inszeniert, um dann verblüfft ins Schlafzimmer schauen zu können, wo man ein Pärchen beobachten kann

menstürzende marode Fußgängerbrücke und ein illegaler Straßenverkäufer mit Sonnenschirm und Tisch, der schnell abräumt, weil die Polizei sich nähert. Sehr aufwändig ist schließlich noch ein animiertes Haus: Nachdem ja Venedig bekanntlich langsam versinkt, wollte das MiWuLa ein Haus wackeln und eine Fassade einstürzen lassen.

Kein Stillstand im MiWuLa

Nach Eröffnung des Venedig-Teils im Februar beginnen sogleich die Bauarbeiten für den neuen Abschnitt „Monaco" am Anlagen-Übergang von Italien zum später folgenden Schaubereich Frankreich. Prognostiziert ist, dass der Bau bis zum Herbst 2019 dauern wird.

Eine der großen Attraktionen könnte hier die Formel-1-Rennstrecke werden. Seit über drei Jahren tüftelt Gerrit Braun mit seinen Technikexperten an dieser Idee. Er möchte, dass 22 Rennboliden dynamisch beschleunigen, herumflitzen, bremsen und richtig überholen. Auch unterschiedliche Rennverläufe sind angedacht.

Hierzu müssten rund drei Millionen Leiterbahnen unter der 20 Meter langen Rennstrecke verbaut werden, die mittels Computersteuerung lokale Magnetfelder erzeugen sollen, um Autos mit integriertem Magnet zu bewegen. Ein Vorgeschmack darauf ist im Italien-Teil bereits auf einem kleinen See als Knopfdruck-Attraktion realisiert worden: Besucher können ein zwei Zentimeter kleines Schiffchen mithilfe eines Joysticks beliebig auf dem zirka 30 Zentimeter langen See cruisen lassen. Allerdings ist eine finale Entscheidung über das Formel-1-Projekt im MiWuLa noch nicht gefallen, da erst kürzlich die Leiterbahnen für eine kleine Teststrecke fertig geworden sind und nun endlich erste Fahrtests mit Rennwagen-Modellen in 1:87 beginnen können.

> **Die geplante Brücke zwischen den Hafenspeicher-Gebäuden könnte den Eurotunnel aufnehmen**

Nach Fertigstellung der Monaco-Nachbildung könnte ein weiterer lang gehegter Traum der MiWuLa-Gründer Frederik und Gerrit Braun in Erfüllung gehen: Sie wünschen sich lange schon eine gläserne Fußgänger-Verbindungsbrücke von ihrem Speicherstadt-Domizil über den Kehrwiederfleet hinweg zum gegenüberliegenden Gebäude „Am Sandtorkai". Die rund 25 Meter lange Brücke könnte beispielsweise das Modell des Eurotunnels beinhalten, und im ergänzenden Speicherstadt-Gebäude könnte England miniaturisiert entstehen. Die visionäre Fußgängerbrücke muss auch nicht an Denkmalschutzauflagen scheitern, da historische Dokumente über derartige Verbindungsbrücken zwischen den Speicherstadt-Gebäuden existieren. *Peter Pernsteiner*

Anm. d. Red.: *Unser Autor hat im MiWuLa einige YouTube-Videos gedreht, u. a. ein Werkstatt-Preview über fliegende Tauben, die hier im Internet zu finden sind: peter-pernsteiner.de/journalismus/20171210-neues-aus-dem-miniatur-wunderland*

Diverse Baugruppen von Fichtelbahn und Tams, dazu in unterschiedlichen Farben leuchtende LED, Servos und andere Zubehör-Komponenten, die anschließbar sind

BiDiB

■ BiDiB-Rückmelde-System, Teil 2:
Praktische Anwendung für Zubehör

Bus-Befehle
für Anlagenfunktionen

Nachdem im ersten Teil die Vorteile dieses Bus-Systems vorgestellt wurden, geht es in dieser Folge um die praktische Anwendung der BiDiB-Produkte der Firmen Fichtelbahn und Tams unter der Fragestellung: Was für Platinen braucht man für welche Zubehör-Funktionen auf der Anlage?

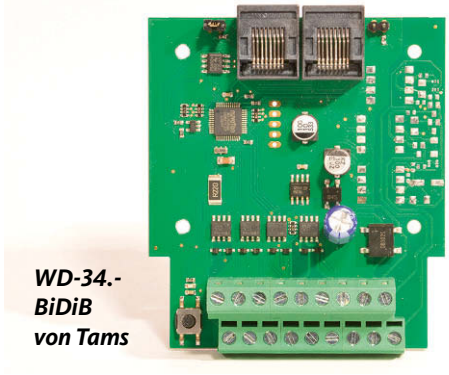
Bei den BiDiB-Komponenten sind einige für recht spezielle Zwecke verfügbar, aber auch universell nutzbare Platinen, die für den Einsatzzweck noch zu konfigurieren sind. Beide Arten haben Vor- und Nachteile: Die universelle Nutzbarkeit sorgt durch größere Stückzahlen für günstigere Kosten, bedeutet aber für den Nutzer mehr Konfigurationsaufwand. Da die Produkte der Firmen kompatibel sind, ist es jedoch problemlos möglich, diese nach den eigenen Bedürfnissen auszuwählen. Fichtelbahn liefert seine Platinen weitgehend bestückt, wo nur noch unkritische Bauteile wie Jumper oder Schraubklemmen einzulöten sind. Auch sind komplett selbst zu bestückende Platinen verfügbar, die aufgrund der SMD-Bauteile allerdings eher für ambitionierte Bastler geeignet sind. Tams liefert die angebotenen Platinen fertig aufgebaut und getestet.

Licht, Servos und Eingänge

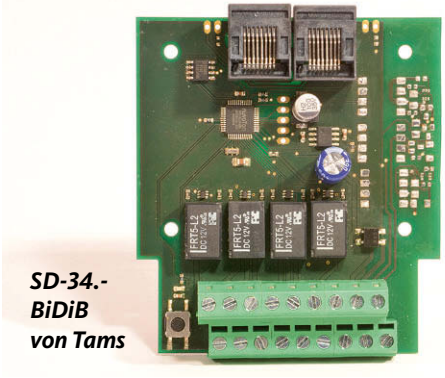
Neben dem Fahrbetrieb sind fast immer Weichen, Signale und Beleuchtungen anzusteuern, aber auch Schalter und Taster kommen oft an einer Modellbahnanlage vor, um bestimmte Dinge zu aktivieren. Hierfür bieten beide Firmen diverse Bausteine an. Diese können neben der Ansteuerung über den BiDiBus teilweise auch über DCC mit RailCom-Rückmeldung angesprochen werden, falls diese bei einem klassischen Digitalsystem ohne BiDiBus verwendet werden sollen. So ist auch ein schrittweiser Einstieg in das BiDiB-System möglich, ohne gleich komplett darauf umstellen zu müssen. Ausgewählt wurden für diesen Test einige typische Komponenten beider Firmen. Es sind noch weitere verfügbar, die teilweise nur einige der Funktionen ausführen können, dafür aber deutlich mehr Ausgänge besitzen.

LightControl von Fichtelbahn

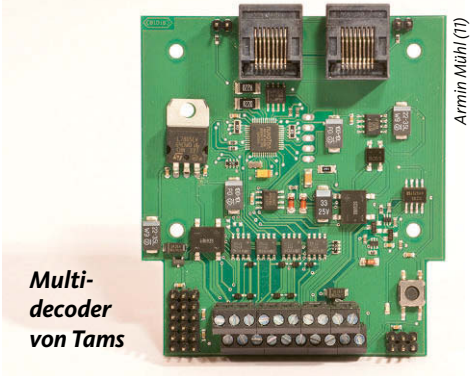
Die rund 70 Euro kostende Baugruppe dient zur Steuerung von Beleuchtungen und Signalen. An zwei 34-poligen Pfostenstecker sind zusammen



WD-34.-BiDiB von Tams

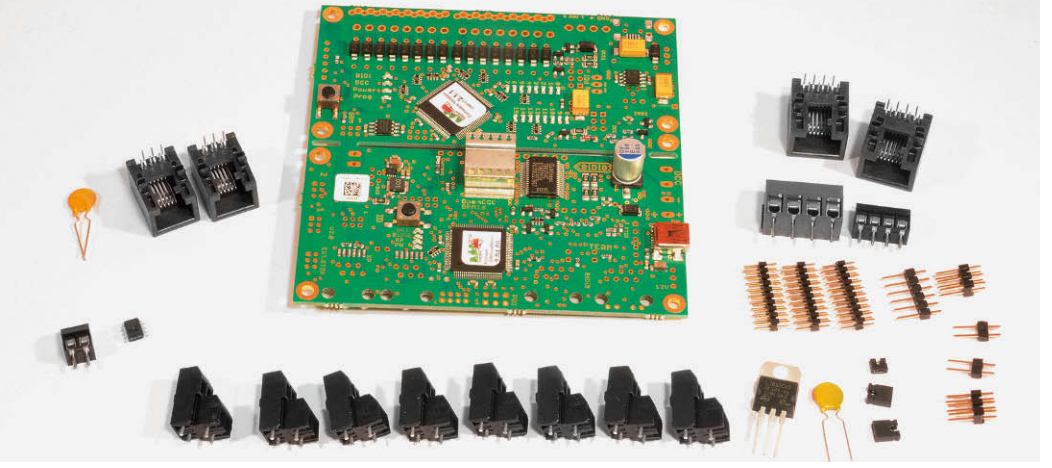


SD-34.-BiDiB von Tams



Multi-decoder von Tams

Armin Mühl (11)



Bei Fichtelbahn werden die Bausätze mit leicht lötbaren, bedrahteten Bauteilen zum Selbsteinlöten geliefert wie hier die Elektronikplatine GBMBoost

32 Ausgängen für LED vorhanden, die mit einer von null bis zehn Milliampere einstellbaren Stromquelle ausgestattet sind. Damit sind Vorwiderstände an den LED nicht zwingend nötig. Die Helligkeit der LED an den Ausgängen kann getrennt mittels Pulsweitenmodulation eingestellt werden. Der mittlere der drei 16-poligen Pfostenstecker am LightControl hat acht Eingänge, die nach Masse geschaltet werden müssen. Das Massepotenzial liegt jeweils auf dem benachbarten Steckerpin. So kann man einfach über ein Flachbandkabel Taster, Schalter oder auch Elektronikschaltungen an die Eingänge anschließen. Der Status der Eingänge kann im Steuerungsprogramm genutzt werden, um beispielsweise eine Weiche umzustellen, eine Lageänderung bei einem Servo oder Beleuchtungseffekte auszulösen.

Die beiden anderen 16-poligen Pfostenstecker stellen zusammen 16 Schaltausgänge zur Verfügung, die mit je 300 Milliampere belastet werden dürfen. Daran können Weichenantriebe, Relais, Lampen oder andere Verbraucher angeschlossen werden. Für motorische Weichenantriebe gibt es eine Adapterplatine. Außerdem sind noch vier Servoausgänge vorhanden. Diese recht universell einsetzbare Baugruppe deckt einen Großteil der Schaltausgänge ab. Falls die Ausgangsleistung nicht ausreicht oder beispielsweise deutlich mehr Servos anzusteuern sind, ist bei Fichtelbahn auch noch das OneControl verfügbar. Es kann 16 Magnetartikel mit bis zu einem Ampere Stromaufnahme schalten und acht Servos steuern, aber auch weitere Funktionen erledigen.

NeoControl von Fichtelbahn

Klassische LED sind zwar weit verbreitet, für Anwendungen mit großen LED-Mengen gibt es wegen der Problematik mit den vielen Zuleitungen inzwischen aber LED, die über einen Dreidraht-Bus angesteuert werden können, der aus Plus-, Masse- und Datenleitung besteht. Diese unter der Bezeichnung Neopixel oder WS2812B bekannten RGB-LED sind recht preiswert. Aus den drei Farben kann man jede beliebige Farbe und auch verschiedene Weißfarbtöne mischen, indem die Farben Rot, Grün und Blau in der Helligkeit variieren. Diese LED sind als Streifen und auf kleinen Platinen bei vielen Anbietern lieferbar und durch den einfachen Anschluss auch für Modellbahner gut geeignet. Den Ansteuerbaustein gibt es auch einzeln (ohne RGB-LED) auf einer kleinen Platine. Hier lassen sich dann individuell verbaute LED beispielsweise in Gebäudemodellen anschließen. Von Haus zu Haus geht dann nur noch eine dreipolige Verbindungsleitung. Trotzdem kann man jede LED einzeln ansteuern.

> Egal, ob Fichtelbahn- oder Tams-Platinen – mit beiden kann das Anlagen-Zubehör sicher geschaltet und überwacht werden

Um diese LED ansteuern zu können, gibt es bei Fichtelbahn die Baugruppe NeoControl für rund 70 Euro. Dort können zwei Kanäle angeschlossen werden, die je bis zu 140 LED besitzen können. Bei sehr vielen angeschlossenen LED reicht die Stromversorgung der Baugruppe möglicherweise nicht aus. Dafür kann aber problemlos ein externes Netzteil angeschlossen werden. Neben den beiden LED-Kanälen sind noch acht Eingänge sowie acht frei programmierbare mit je 300 Milliampere belastbare Schaltausgänge vorhanden.

Bei beiden Baugruppen erfolgt die Konfiguration der Eigenschaften am einfachsten im BiDiB-Wizard am PC. Über Makros, die auch selbst programmiert werden können, ist es möglich, umfangreiche Lichteffekte oder Ablaufsteuerungen auszulösen. Denkbar sind Makros – also kleine Programme – für Signale, Ampelsteuerungen, Kirmesbeleuchtungen, Hausbeleuchtungen und viele andere Dinge, die auch miteinander verknüpft werden können. Die Makros sind recht intuitiv programmierbar. Dafür ist im BiDiB-Wizard eine Eingabemaske vorhanden, wo man die betreffenden Ein- und Ausgänge auswählen und konfigurieren kann. So können Wartezeiten programmiert werden, aber auch Blinkeffekte, das Einschaltflackern von Leuchtstofflampen oder das langsame Ein- und Ausblenden von Licht. Es können für die Ein- und Ausgänge eigene Namen wie „Haus 1“ statt „Ausgang 1“ vergeben werden, was die Programmierung erleichtert. Die erstellten Makros sind im- und exportierbar. Über die Testfunktion kann der Baugruppenbetrieb überprüft werden.

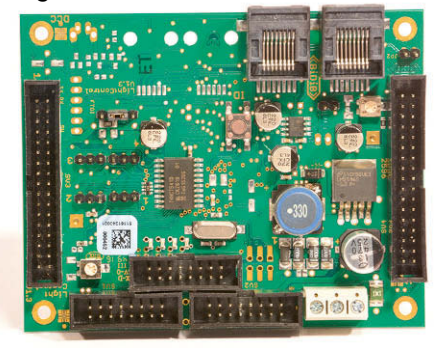
Daneben gibt es bei Fichtelbahn noch weitere Baugruppen, um diverse Verbraucher über den BiDiBus ansteuern bzw. Eingänge abfragen zu können, deren Vorstellung aber den Umfang dieses Beitrags sprengen würde. Das sind u. a. Baugruppen nur für LED, aber auch umschaltbar als Eingang, für höher belastbare Schaltausgänge, Servos mit Herzstückpolarisierung etc. Die Konfiguration ist ähnlich zu den beiden vorgestellten Baugruppen.

Der zweite Anbieter von BiDiB-Komponenten ist Tams, wobei hier einige schon bekannte Decoder mit dem Anschluss für den BiDiBus erweitert wurden. Die BiDiB-Varianten sind allerdings nur noch über BiDiB und nicht über DCC oder Motorola ansteuerbar. Bei Tams steht weniger die Beleuchtung im Fokus, sondern die Ansteuerung von Weichen, Signalen, Servos und ähnlichem Zubehör – und das ohne großen Konfigurationsaufwand.

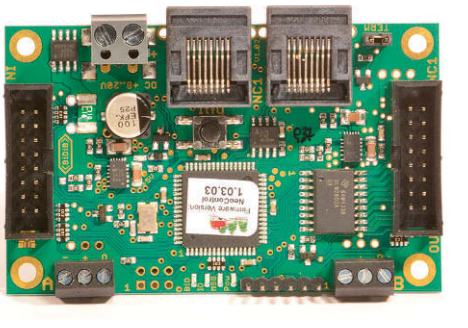
WD-34.BiDiB von Tams

Dieses fertig gelieferte Elektronikmodul für 37,95 Euro mit Gehäuse bzw. für 32,95 Euro ohne Gehäuse stellt acht Ausgänge für Magnetartikel bereit. Diese können paarweise für Weichen oder Signale mit zwei Stellungen, aber auch einzeln zum Beispiel für Entkuppler genutzt werden. Für Antriebe ohne Endabschaltung ist die Einschaltzeit konfigurierbar. Dauerhaft sind je Ausgang bzw. für den gesamten Decoder ein Ampere zugelassen, kurzzeitig auch 1,5 Ampere. Die Besonderheit ist die Überprüfbarkeit des Umstellvorgangs, was aber nur für Weichenantriebe mit Endabschaltung möglich ist. Nach Ablauf der Zeit für den Umstellimpuls wird die Weichenlage kontrolliert und bei nicht er-

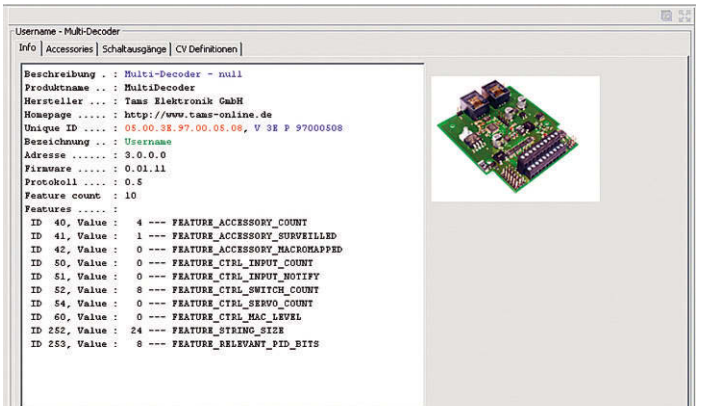
LightControl von Fichtelbahn



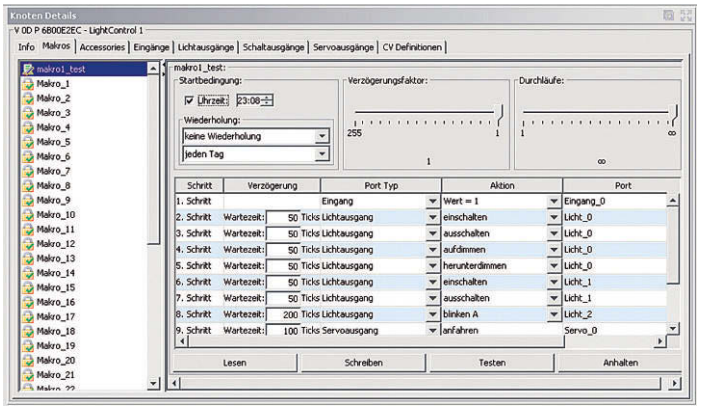
NeoControl von Fichtelbahn



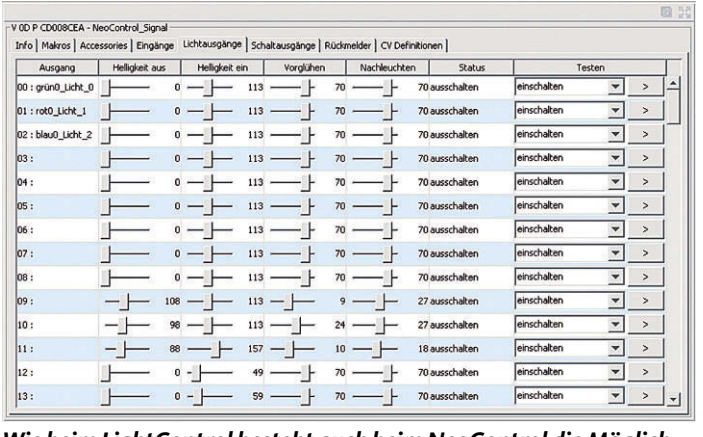
Konfiguration von BiDiB-Bausteinen



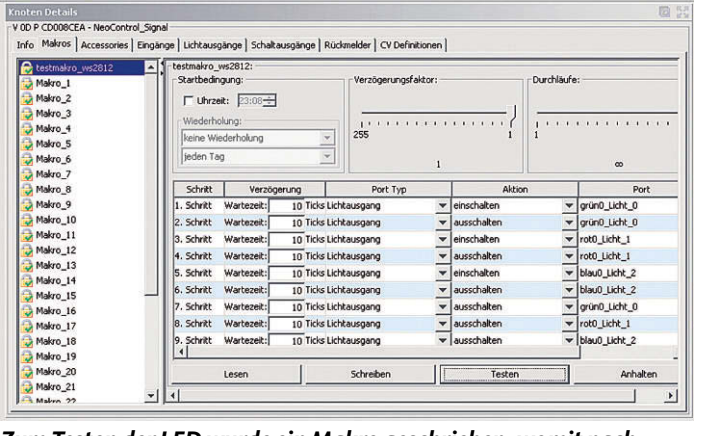
Im BiDiB-Wizard besteht die Möglichkeit, sich Informationen zu den angeschlossenen BiDiB-Baugruppen (hier von Tams) anzeigen zu lassen und diese zu konfigurieren. Im links nicht gezeigten Bildschirmteil sieht man die angeschlossenen Knoten, rechts werden zum wichtige Informationen gewählten Multidecoder ausgewiesen



Für das LightControl von Fichtelbahn wurde zum Einstieg ein einfaches Makro erstellt, mit dem diverse Lichteffekte und ein Servo ausgelöst werden, wenn der im ersten Makroschritt eingebaute Eingang aktiviert wird. Mit den Buttons „Lesen“ bzw. „Schreiben“ können die Makros von und zum LightControl übertragen werden



Wie beim LightControl besteht auch beim NeoControl die Möglichkeit, jeden Ausgang in den Eigenschaften einzustellen. „Helligkeit ein/aus“ sind die Helligkeitswerte für die beiden Zustände, die rechts mittels Mausklick getestet werden können. Die WS2812B-LED wurde hier mit Rot, Grün und Blau angesteuert



Zum Testen der LED wurde ein Makro geschrieben, womit nacheinander die Farben Grün, Rot und Blau einzeln kurz eingeschaltet werden. Danach wechselt die erste LED zwischen Grün, Gelb und Rot, um danach erneut die Schleife zu durchlaufen. Hierbei sind natürlich auch andere Farben und diverse Weißtöne schaltbar

folgter Umstellung der Fehler gemeldet. Das ist auch für handgestellte Weichen möglich. Dadurch werden zusätzliche Rückmelder eingespart.

SD-34.BiDiB und Multidecoder

Im Gegensatz zum eben beschriebenen Modul besitzt der 44,95 bzw. 39,95 Euro kostende Schaltdecoder SD-34.BiDiB vier Ausgänge mit je einem einpoligen Umschaltkontakt. Damit können Technikkomponenten angesteuert werden, die Dauerstrom benötigen – also Lampen, Laternen oder Weichenmotoren. Die Relaiskontakte sind potenzialfrei. Je Umschaltkontakt darf maximal ein Ampere geschaltet werden.

Deutlich umfangreicher sind die Nutzungsmöglichkeiten für den Tams-Multidecoder für 49,95 bzw. 54,95 Euro, der nur als Fertigbaustein mit und ohne Gehäuse lieferbar ist. Dieser hat sechs verschiedene Betriebsmodi, die teilweise kombiniert werden können. Das sind Modi für Weichenansteuerung, Dauerstromausgänge für Signale, Nutzung von Eingängen für die Ansteuerung oder die Lageüberwachung der Weichen, aber auch für die Ansteuerung von Servos und externen Relais zur Herzstück-Polarisierung. Neben den auch bei dem Weichen- und Schaltdecoder vorhandenen Schraubklemmen sind zusätzliche Stiftleisten vorhanden. Abhängig vom verwendeten Betriebsmodus dienen die beiden Anschlussbereiche als Eingänge für Taster zur Umstellung, Kontakte zur Weichenlagemeldung oder als Ausgänge, an denen LED oder bis zu acht Servos angeschlossen werden können.

Verpassen Sie nicht Teil 3

Rückmeldung im Fahrbetrieb

Im dritten und letzten Teil unserer Serie zum Technik-Thema BiDiB betrachten wir jene für den Anlagen-Fahrbetrieb nötigen und sinnvollen Rückmelde-Funktionen und dazu passende BiDiB-Baugruppen, die derzeit dafür auf dem Markt angeboten werden, sowie die Erweiterbarkeit des gesamten Systems.

Bei der Nutzung zur Anzeige der Weichenlage wird bei endabgeschalteten Weichen die tatsächliche Umstellung signalisiert. Im Fall einer nicht erfolgreichen Umstellung blinken die angeschlossenen LED abwechselnd als Fehlermeldung. Diese echte Rückmeldung kann bei Bedarf über RailCom ausgegeben werden. Werden Taster angeschlossen, kann man damit die Weichen bzw. Servos direkt umstellen. In diesem Modus ist das auch ohne Digitalsignal oder BiDiB möglich, was selbst den Einsatz an einer analogen Anlage zulässt.

Im Einsatz als Servodecoder ist eine gute Konfigurierbarkeit gegeben. Für beide Endlagen und die Geschwindigkeit stehen jeweils eine Grob- und Feineinstellung zur Verfügung, womit auch für schwierige Servonutzungen eine exakte Einstellung möglich ist. Auch kann die Servospannung abgeschaltet werden. Der Multidecoder kann je Ausgang bzw. insgesamt mit maximal einem Ampere dauerhaft und 1,5 Ampere kurzzeitig belastet werden. Falls die Stromaufnahme der Servos zu groß ist, kann eine externe Fünf-Volt-Versorgung angeschlossen werden. *Armin Mühl*

Meisterschule Modelleisenbahn

Ab sofort in jeder Ausgabe von *eisenbahn magazin*

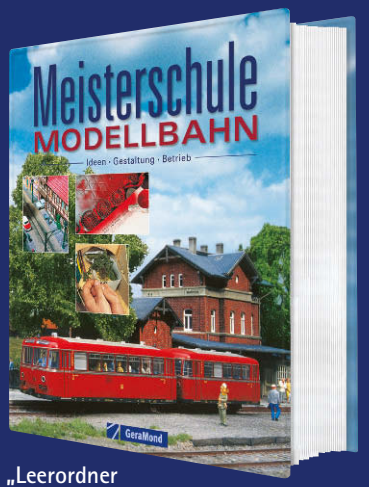
Profi-Tipps zum Herausnehmen und Sammeln

Im Sonderteil »Meisterschule Modelleisenbahn« erhalten Sie auf den folgenden 16 Seiten Tipps, Tricks und Expertenwissen von echten Modelleisenbahn-Profis, anschaulich und verständlich aufbereitet von renommierten Modelleisenbahn-Autoren. Die Seiten sind herausnehmbar gestaltet, auf besonderem Papier gedruckt und eignen sich damit auch ideal zum Sammeln. Gelocht und in Ordner nach Rubriken abgelegt, haben Sie die für Ihre jeweiligen Bauaktivitäten benötigten Themen jederzeit greifbar.

Selbstverständlich sind alle in *eisenbahn magazin* erscheinenden Beiträge der „Meisterschule Modelleisenbahn“ neu und exklusiv produziert.

Sammeln Sie die Artikel der »Meisterschule Modelleisenbahn« und bauen Sie ein tolles **Nachschlagewerk** mit echtem Expertenwissen auf!

„Leerordner Meisterschule Modelleisenbahn“ mit Register, Bestellnummer 09995, Preis nur 7,95 Euro*



„Leerordner Meisterschule Modellbahn“ ohne Register, Bestellnummer 09994, Preis nur 6,95 Euro*

*zzgl. Versandkosten

Bestellmöglichkeit auf dem Beileger oder gleich online: **www.verlagshaus24.de**

LEGENDE

leicht

- auch für weniger Geübte geeignet
- wenig Arbeits- und Zeitaufwand
- Werkzeuggrundausrüstung
- Zusammenbau einfacher Modellbausätze
- einfache Holz- und Landschaftsgestaltungsarbeiten
- leichte Farbarbeiten an Fahrzeugen oder Bauwerken, z. B. Hervorheben von Details

mittel

- für Fortgeschrittene geeignet
- erhöhter Arbeits- und Zeitaufwand
- erweiterte Werkzeugausrüstung
- größere Veränderungen an Fahrzeugen und Bauwerken, z. B. Kitbashing
- Zusammenbau von Modellbausätzen aus Gießharz, Weißmetall, Messing, Holz oder Gips
- Lötarbeiten
- Lackierung mit der Spritzpistole

anspruchsvoll

- für Erfahrene und Könner geeignet
- erheblicher Zeitbedarf und Erfahrungsschatz
- umfangreiche Werkzeugausrüstung
- Selbstbau von Fahrzeugen und Bauwerken
- exakte Nachgestaltung von Vorbildsituationen
- Ätzarbeiten
- Gravuren auf Flächen oder Körpern ausführen
- perfekte Bemalung und Alterung

Diesmal in der Rubrik „Meisterschule Modelleisenbahn“ auf den folgenden 16 Seiten:

Straßenverkehr: Garagen
So parkt man in Epoche III
Ein charakteristischer Garagenhof der 1950er-Jahre von Joswood in H0

Anlagengestaltung: Verladeszene
Kranbrücke im Ruhrgebiet
So fügen Sie den Kran vorbildgerecht zwischen Bahn, Lagerplatz und Lkw ein

Gebäude: Fortsetzung Skelettbau
Moderne Bahn-Bauten
Vorbild-Beispiele für die Verwendung von Skelettbau-Gebäuden bei der Eisenbahn

Hier Locher zentrieren

Hier Locher zentrieren

KRAN ZWISCHEN BAHN, LAGERPLATZ UND LKW 7-8

Das ursprünglich als Lokschuppen entwickelte Kibri-Gebäude macht sich gut als Industriekulisse. Der zusätzliche, 15 mm hohe Sockel verstärkt den Eindruck einer großen, hohen Halle. Davor warten schwere Rohre und massive Eisenprofile auf den Abtransport.

Da die zweite Halle recht hoch und über die gesamte Breite des Dioramas reichen soll, wird zunächst ein stabiler Unterbau angefertigt. Ganz so stabil, wie er schließlich geworden ist, hätte er allerdings nicht sein müssen. Bei den verwendeten Leisten handelt es sich um noch i der Werkstatt vorhandene Reststücke. Dieser Rahmen wurde dann vollflächig mit 3 mm starken Polystyrolplatten abgedeckt. Damit die große, fensterlose Halle nicht zu trist wirkt, hat

Bei der dargestellten Epoche wie auch beim Ladegut hat man bei diesem Motiv einen großen Spielraum. Natürlich lässt sich auch die Beladung von Schwerlast-Lkw darstellen – Vorsicht: nicht überladen!

KRAN ZWISCHEN BAHN, LAGERPLATZ UND LKW 7-8

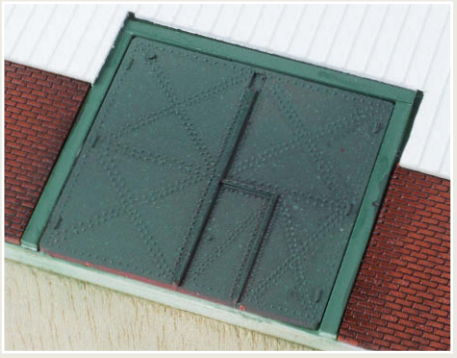
Werkhalle als Kulissenmodell

1 Einfache, glatte Polystyrolplatten decken den äußerst soliden Unterbau des zweiten Kulissenmodells flächig ab. Der Sockel der auch im Modell riesigen Halle entsteht aus ...

2 ... Ziegelmauern von Vollmer, unterbrochen von 2,5-mm-Profilen. Letztere erhalten einen dunkelgrünen Anstrich, der gesamte Sockel bekommt danach deutliche Alterungsspuren.

3 Oberhalb des Sockels wird die Fassade mit großflächigen, profilierten Kunststoffplatten verkleidet.

4 Die Tür stammt aus der Kibri-Bastelkiste, kann aber auch als Eigenbau nachgebildet werden. Der Übergang vom Rahmen zur Wand muss noch nachgearbeitet werden.



sie im unteren Bereich einen Sockel aus Ziegelstein-Mauerwerk erhalten. Vorbildgerecht baut auf ihm die Hallenkonstruktion auf.

Fassade aus Blech und Ziegel

Für den 30 mm hohen Sockel, angelehnt an das Vobild Zeche Zollverein, wurden aus Vollmer-Bauplatten gleich große Mauerabschnitte angefertigt (Ausnahmen: beidseits des Tores und an beiden Enden der Fassade) und auf den Polystyrol-Unterbau geklebt. Jeweils dazwischen wurden Abschnitte von 1 x 2 mm starken Profilen platziert. Sie stellen im Fundament verankerte Stahlträger dar. Die hinter dem

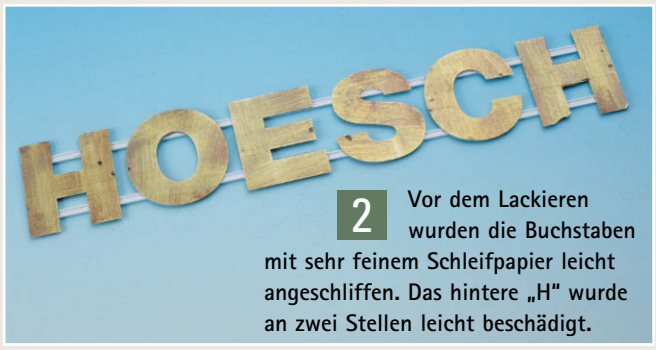
Die große Wand als Hintergrund macht mächtig etwas her. Sie erweckt beim Betrachter den Eindruck einer riesigen Halle, die vermeintlich mindestens genauso lang wie breit ist – und damit den gewünschten Effekt erzielt.

Das Foto unten zeigt eine ebenfalls wirkungsvolle Alternative mit Giebeldächern. Denkbar wäre auch eine Sheddach-Halle. Die entsprechenden Kibri-Modelle aus dem Farbenfabrik-Ensemble sind dafür jedoch viel zu klein.

KRAN ZWISCHEN BAHN, LAGERPLATZ UND LKW 9-10

Der Hoesch-Schriftzug

1 Die aus Messing geätzten, ca. 45 mm hohen Buchstaben wurden von Krüger-Modellbau angefertigt. Nach dem Heraustrennen aus der Platine und dem Entfernen der Grate werden sie in regelmäßigem Abstand mit Sekundenkleber auf zwei Kunststoffprofile geklebt. Mit einem Aktivator-Spray lässt sich das Aushärten des Klebstoffs beschleunigen.



2 Vor dem Lackieren wurden die Buchstaben mit sehr feinem Schleifpapier leicht angeschliffen. Das hintere „H“ wurde an zwei Stellen leicht beschädigt.

3 Nach der mattweißen Farbgebung mit der Spraydose und der anschließenden Alterung mit nicht allzu ausgeprägten Rostspuren – besonders an den beiden Trägerprofilen – kann der große Schriftzug an der fertigen Fassade angebracht werden.

Nicht alltäglich ist der gleichzeitige Einsatz von zwei Diesellokomotiven mit einem mehrere Jahrzehnte großen Altersunterschied. Beide haben die Aufgabe, Stahl in unterschiedlich konfektionierter Form aus dem Hoesch-Außenlager in Dortmund abzuholen.

Ladeplatz eingefügte Tür stammt aus der Kibri-Bastelkiste. Eine ähnliche Ausführung könnte man sich aber auch mit geringem Aufwand selbst anfertigen. Sie erhielt, zusammen mit den senkrechten Profilen, einen dunkelgrünen Anstrich. Anschließend wurde der gesamte Mauerstreifen mit stark verdünntem Schwarz (Revell #8) gealtert.

Die große Fassadenfläche darüber wurde vollständig mit wellig profilierten Polystyrolplatten abgedeckt (z. B. Plastruct „Corrugated Siding“, #PS-11). Sie bilden eine blecherne Hallenverkleidung stimmig nach, wie sie bei solchen Bauten häufiger anzutreffen ist. Nach einem lichtgrauen Anstrich (seidenmatte Grundierung aus der Spraydose) erfolgte hier eine Alterung mit typischen Rostspuren. Trotzdem wirkt die gesamte Fläche so noch etwas trist.

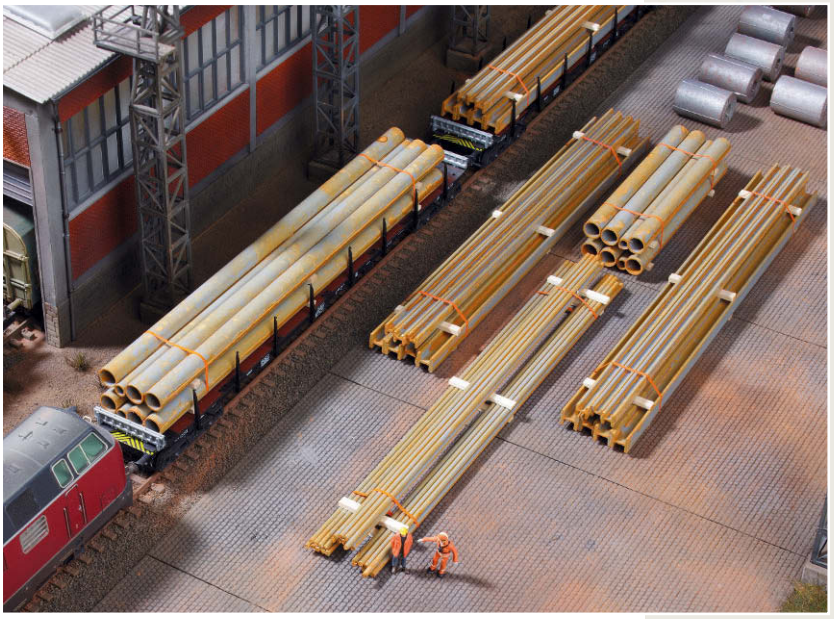
Der Hoesch-Schriftzug

Der aus Messing geätzte Hoesch-Schriftzug ist eine Anfertigung vom Zubehör-Spezialisten

KRAN ZWISCHEN BAHN, LAGERPLATZ UND LKW 9-10

Neben Coils, mit denen beispielsweise die Autoindustrie beliefert wird, eignen sich auch andere Produkte der Stahlindustrie wie Rohre oder Profile als Ladegut. Das hier gezeigte Material stammt von der Fa. Ladegüter Bauer.

Krüger-Modellbau. Nachdem die einzelnen, ca. 45 mm hohen Buchstaben aus der Ätzplatine entfernt und die Grate versäubert sind, können sie in gleichmäßigen Abständen auf zwei parallele Doppel-T-Träger aus Kunststoff geklebt werden. Nach dem mattweißen Anstrich und dem Anbringen von Rostspuren kann die großformatige Werbung an der Fassade angebracht werden. Sie ist ein regelrechter Blickfang und lenkt den Betrachter von der ansonsten eintönigen Fläche der Hallenwand ab.
Damit ist der Bau des Dioramas abgeschlossen. Wie die Bilder zeigen würde sich das Motiv auch hervorragend für die Gestaltung einer Anlagenecke eignen. Nun fehlt nur noch das (auch zur gewählten Epoche) passende Ladegut, das man sich selbst anfertigen oder fertig konfektioniert kaufen kann.



Unten: Für ein Diorama mit dieser geringen Größe – alternativ einer kleinen Anlagenecke – ist ein beeindruckendes Industrieensemble entstanden. Auch bei dem nur für das Foto platzierten Bauwerk links handelt es sich um ein Kulissenmodell mit einer Tiefe von wenigen Zentimetern.

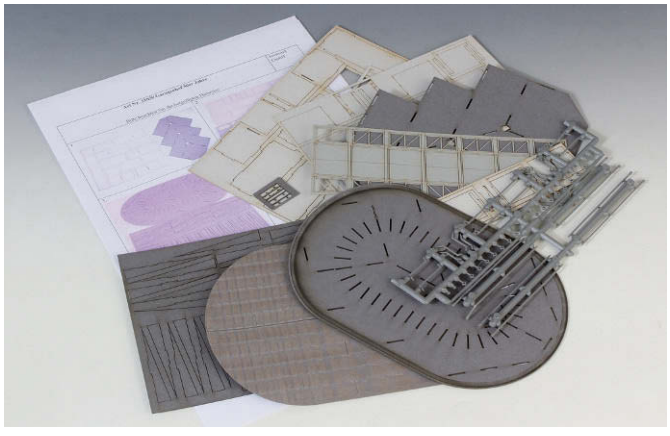
© GeraMond Verlag 2018; Modellbau/Fotos: Frank Zarges, Text: Ralph Zinngrebe

Mit dem Garagenhof von Joswood lassen sich schöne Hinterhofszenen in Wohnvierteln ab der Epoche III gestalten.

Parkraum in der Dose

Ein charakteristischer Garagenhof der 50er-Jahre von Joswood in H0

Die Epoche III erfreut sich seit Jahrzehnten größter Beliebtheit bei den Modellbahnern. Entsprechend reichhaltig ist heute das Angebot bei den Fahrzeugen. Während so markante Vertreter wie etwa die V 200, der VT 11^5 oder die Silberlinge auf kaum einer in diesem Zeitraum angesiedelten Anlage fehlen, tun sich bei der Architektur der 50er- und 60er-Jahre große Baulücken auf. Sieht man von durchaus gelungenen Tankstellen-Bausätzen einmal ab, spielen die Neubauten aus der Nierentisch-Ära in den Sortimenten der Häuslebauer kaum eine Rolle. An einem Mangel an geeigneten Vorbildern kann dies ebenso wenig liegen wie an zu geringer Attraktivität – zumal diese Epoche in anderen Bereichen, etwa bei



Der Garagenhof-Bausatz im Lieferzustand. Sofort fallen die beiden abgerundeten Bauteile für das Dach – Unterbau und Eindeckung – ins Auge. Neben den aus Karton gelaserten Komponenten und der obligatorischen Bauanleitung legt Joswood auch einen Kunststoff-Spritzling mit Bauteilen für die Regenrinnen und -fallrohre bei.

CHECKLISTE

leicht

Bauteile/Material:
Garagenhof: Joswood #21030; Busch: Automaten-Set #7780, Deko-Set Buschheide #1173; Ausgestaltungsmaterial; Pkw nach Wahl; Weißleim (z. B. Bindan-RS) oder Alleskleber

Werkzeuge/Hilfsmittel:
Skalpell; Seitenschneider; Sandfeile; Pinzette, Halteklemmen/Klammern

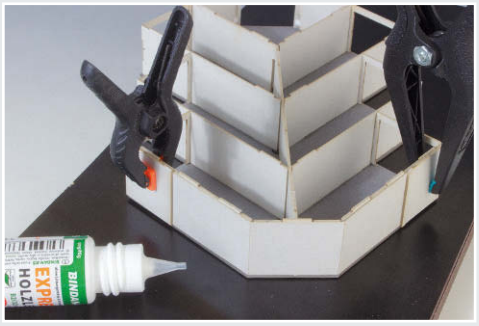
Und so wird's gemacht ...

1 Die Wandplatten werden vorsichtig aus der Trägerplatte herausgetrennt, versäubert und mit wenig Klebstoff miteinander verbunden.

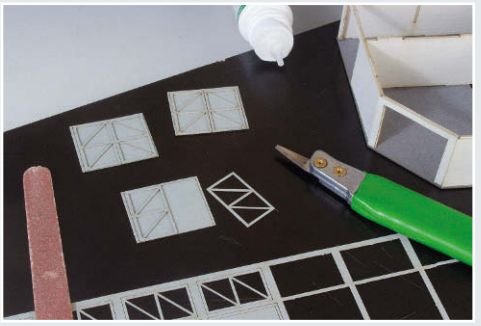
2 Schon nach dem Einsetzen weniger Bauteile lässt sich der unkonventionelle Grundriss gut erkennen.

3 Die schmale Klebefuge für die große Garage an der Front kann rückseitig mit weiteren Klebepunkten verstärkt werden.

4 Auf die innere Grundkonstruktion werden die aus dünnerem Karton bestehenden Außenwände aufgeklebt.



5 Bis zum Aushärten des Klebstoffs fixieren Klammern die Außenwände. Auf eine Farbgebung kann bei dem hellen Karton verzichtet werden.



6 Die zweiteiligen Tore, deren Vorbilder aus senkrechten Holzleisten bestehen, erhalten auf den Innenseiten ihre Versteifungsrahmen.

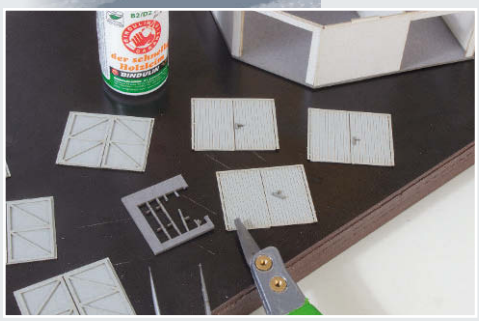
Sammlern verschiedenster Couleur, heute großen Zuspuch erfährt.

Garagen im Ensemble

Ganz in Vergessenheit geraten ist dieser Baustil bei den Modellentwickler jedoch nicht, wie die hin und wieder auftauchenden Ausnahme-Bausätze zeigen. Dabei muss es sich nicht einmal um etwas Großes, beispielsweise ein Empfangsgebäude handeln. Denn auch so mancher kleine, eher unscheinbare Zweckbau wird von den stilistischen Merkmalen der damaligen Architektur geprägt, wie das hier vorgestellte, vorzugsweise auf Hinterhöfen zu findende Beispiel zeigt.

Im Zuge des Baus zeittypischer Mehrfamilienhaussiedlungen wurde in den 50er- und 60er-Jahren auch für der Deutschen neues liebstes Kind, das Auto, Sorge getragen – in Hinterhöfen oder zwischen den einzelnen Wohnblocks entstanden neben Pkw-Stellflächen im Freien auch Garagenhöfe der unterschiedlichsten Art. Ein besonders charakteristisches Beispiel hat sich die Firma Joswood als Vorbild für seine H0-Umsetzung in Lasercut-Bauweise ausgesucht (#21030). Auf relativ schmalem Grundriss bietet das Garagenensemble mit seinen

So ein Garagenhof eignet sich auch hervorragend als große Spielfläche. Für die Detailgestaltung bieten sich z. B. Kaugummi- und Zigarettenautomat von Busch (#7780) an.



7 Auf den Außenseiten der Tore werden nun noch die fein gelaserten Türklinken angebracht.

8 Die Torflügel können auch geöffnet dargestellt werden. Mit einer Messerspitze werden sie vorsichtig an den Haltenasen nach außen gebogen.

9 Das langovale Dach wird aufgelegt und bündig in die Passnasen eingerastet.

10 Die Dachsparren klebt man einzeln auf – hier macht es nichts, wenn seitlich etwas Weißleim überquillt.

schräg ineinander verzahnten Einzelgaragen insgesamt sieben Fahrzeugen Platz. Diese ungewöhnliche Anordnung spart (auch im Modell) einiges an Platz; verglichen mit der sonst üblichen rechtwinkligen Anordnung können die Zufahrten deutlich schmaler ausfallen. Dem Zeitgeschmack jener Jahre entsprechend wurde das alles überspannende Dach statt mit Ecken mit Rundungen versehen.

Alles passt!

Wer schon einmal einen Lasercut-Bausatz zusammengesetzt hat, wird auch beim Garagenhof auf keine Schwierigkeiten stoßen – alle

Die Torbreiten sind auf die Autos der Wirtschaftswunderzeit abgestimmt. Bei breiteren Typen späterer Epochen wird's schon sehr eng.

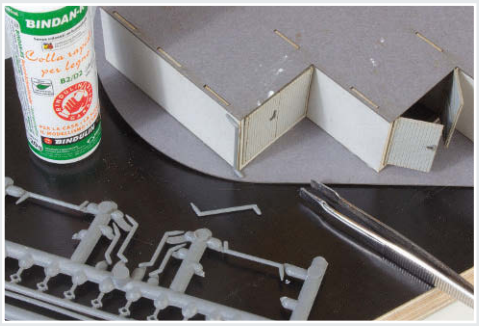
Von oben nach unten:
Mit seiner (Vorbild-)Breite von 1.490 mm bleibt beim NSU Prinz 1000 (1964 bis 1972) an den Seiten noch reichlich Platz in der Garage.

Schon deutlich enger geht es bei diesem Mercedes 240 D zu. Die Baureihe W 123 (1975 bis 1986) bringt es auf eine Breite von 1.786 mm.

Schlechte Karten hat man bei einer Epoche-III-Garage mit einem modernen „Kompakt"-SUV wie dem GLK von Mercedes (1.840 mm). Nach dem Einparken aussteigen? Keine Chance! Auch ein Grund, weshalb diese Garagenanlagen beim Vorbild (fast) verschwunden sind.

11 Zum Aufkleben der dünnen „Teerpappen"-Dachhaut sollten die Spanten flächig mit Weißleim bestrichen werden.

Klammern helfen bis zur Durchbindung des Klebers bei der Positionierung der Dachhaut. 12



13 Nun werden die Kunststoff-Regenfallrohre aufgeklebt – dazu dreht man die Garagen am besten auf den Kopf.

Das für den Einbau in die Anlage fertige Ensemble. Eine Farbgebung ist nicht nötig, jedoch möglich. 12

Wand- und Dachelemente bestehen aus hochwertigem und stabilem Architekturkarton in vorbildgerechten Farben. Lackiert werden muss hier nichts mehr!

Beim Zusammenbau sollte man sich an der gut bebilderten Bauanleitung orientieren. Der Bausatz ist zweischichtig aufgebaut: auf eine stabile Innenkonstruktion folgt eine außen aufgesetzte Fassade aus dünnerem Material. Alle Bauteile passen exakt in die dafür vorgesehenen Rast- und Passnasen. Geklebt werden kann mit Alleskleber oder Weißleim, empfohlen sei der mittlerweile in kleinen Dosierfläschchen (auch von Joswood) erhältliche lösungsmittelfreie Bindan-RS Express-Holzleim. Besonders an den später sichtbaren Stellen sollte man vorsichtig dosieren. Von innen kann nachträglich mit einem zusätzlichen Tropfen Leim stabilisiert werden.

Für die dünne, vorher etwas vorzubiegende „Teerpappen"-Dachhaut sollte man möglichst viele kleine, bis an die Vorderkanten reichende Klebepunkte auf den Spanten setzen, damit eine vollflächige Auflage zustande kommen kann.

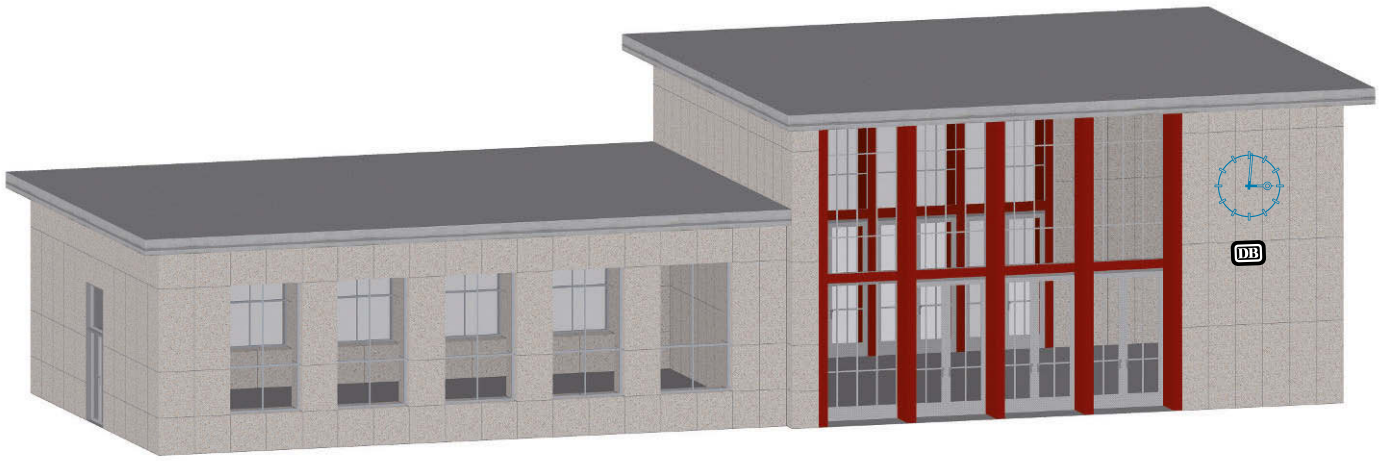
Möglichkeiten fürs Detail

Die zweiflügeligen (Holz-)Tore können entweder geschlossen oder geöffnet dargestellt werden – dies lässt viel Spielraum für eine zusätzliche Detailgestaltung, besonders in der großen Garage „vor Kopf". Die Flächen rings um das Ensemble werden von Kindern der Siedlung gerne zum Spielen genutzt.

Die Dimensionen der einzelnen Garagen allerdings sind vorbildgerecht den Pkw der damaligen Zeit angepasst – heutige Fahrzeuge finden nur knapp oder gar nicht Platz. Doch macht sich der Joswoodsche Garagenhof ohnehin am besten in einem passenden Epoche-III-Umfeld.

Dank der diagonalen Anordnung der einzelnen Garagen kann die Breite der Zufahrten – und damit des gesamten Hofes – knapp bemessen werden.

© GeraMond Verlag 2018; Autor: Oliver Strüber/RZ, Fotos: Oliver Strüber



So manches Epoche-III-Bahngebäude ließe sich mit vergleichsweise geringem Aufwand als Modell realisieren. Die 3D-Konstruktionszeichnung zeigt das Empfangsgebäude Groß Gerau mit seiner markanten, heute unter Denkmalschutz stehenden Halle (siehe auch Vorbildfotos auf Seite 6). Auf die sich rechts anschließenden Ziegelbauten wurde bei dem Entwurf verzichtet. Die Konstruktion ist weit fortgeschritten, der Weg zur Realisation nicht mehr weit. Die Maße im H0-Maßstab: Breite gesamt: 311 mm, Halle: 14,3 mm, Nebengebäude: 16,8 mm, Tiefe: 117 bzw. 107 mm, Höhe: 84 mm.

Epoche-III-Architektur Vorbild und Modell

Gebäude der 50er- und 60er-Jahre bei der Bahn – kreativer Modellbau mit viel Eigeninitiative

Wenn man sich ganz der Epoche III verschrieben hat, nicht nur bei den Fahrzeugen, führt der Mangel an geeigneten Bausätzen zu Begehrlichkeiten, die sich nur mit viel Eigeninitiative befriedigen lassen. Dies beginnt mit der Suche nach geeigneten, zum Anlagenthema passenden Vorbildern, führt über die Modellkonstruktion und die Wahl geeigneter Werkstoffe und Baumethoden und endet unausweichlich in ziemlich viel Fleißarbeit. Doch davon sollte man sich nicht abhalten lassen.

Unten: Güterhalle im Raster: Ausgehend von dem bereits vorgestellten Baukastensystem kann mit geringen Änderungen an den Bauteilen auch eine Güterhalle entstehen. Dank „genormter" Bauteile ließe sie sich beliebig verlängern. Das weit auskragende Dach und die breiten Rampen sind bahntypisch und können bei Bedarf an der Straßenseite noch angepasst werden. Unterschiede zwischen Straße und Bahn gibt es auch bei der Höhe der Laderampen, bei denen die Anpassung auch über das Niveau des umliegenden Geländes erfolgen kann.

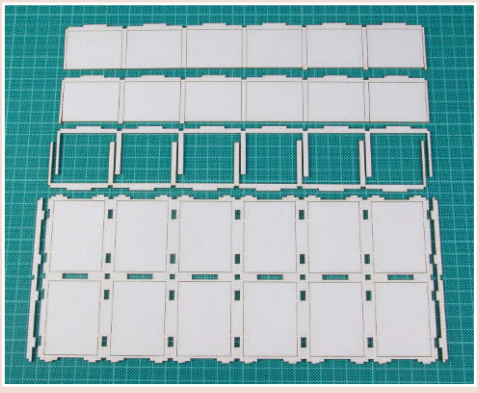
Kein Gebäude der Bahn, aber durchaus auch in ihrem Bereich einsetzbar ist diese kleine Werkstatt. Die Anregung dafür lieferte ein aus den frühen fünfziger Jahren stammendes, nicht zur Veröffentlichung geeignetes Foto eines Autohauses. Gegründet kurz nach dem Zweiten Weltkrieg als Tankstelle mit Werkstatt und Fahrzeughandel, entwickelten sich die Geschäfte im beginnenden Wirtschaftswunder prächtig. Der Platz wurde knapp und die Finanzen ließen einen ersten Neubau zu – auf der sprichwörtlichen grünen Wiese.
Errichtet wurde eine Werkstatthalle in Betonskelettbauweise mit Ziegelsteinausfachungen. Das angebaute Büro wurde mit Betonsteinen gebaut, ebenso entstanden die beiden Stirnwände. Zum Zeitpunkt des Fotos waren diese (noch) nicht verputzt und wurden daher auch so in der Modellkonstruktion vorgesehen. Das Dach ist relativ hoch – schließlich wollte man auch schon damals im Stehen unter den modernen Hebebühnen arbeiten können.
Für einen ähnlichen oder einen anderen Zweck könnte man sich dieses kleine Bauwerk auch gut irgendwo auf einem Betriebsgelände der Bahn vorstellen.

Mit dem bereits vorgestellten Baukastensystem für die Beton-Skelettbauweise wurde eine Grundlage geschaffen. Auch das eine oder andere Bahngebäude kann auf dieser Basis entscheiden – das gesamte Spektrum der Architektur der 50er- und 60er-Jahre lässt sich damit aber naturgemäß nicht abdecken. Bevor es an entsprechende Vorbilder und deren mögliche Umsetzung im kleinen Maßstab geht, wollen wir trotzdem erst einmal dabei bleiben. Denn erst durch eine Variation wird deutlich, welche Flexibilität die Grundkonstruktion zu bieten hat. Dabei beschränken wir uns auf die Beschreibung der vom ersten Gebäude abweichenden Bauschritte bzw. die deutlich veränderte Optik

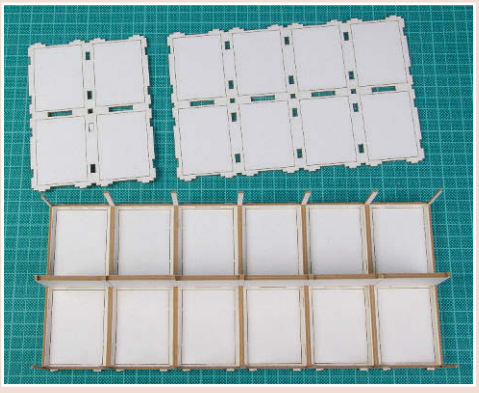
Große Bahnverwaltung

Das Modell, bei dem es sich um eine (für Modellbahnverhältnisse) große Bahnverwaltung handeln soll, hat kein tatsächlich existierendes Vorbild bei der Bahn. Als Anregung für die

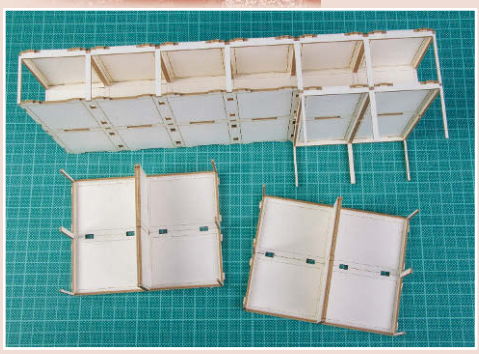
Variante mit großem Anbau



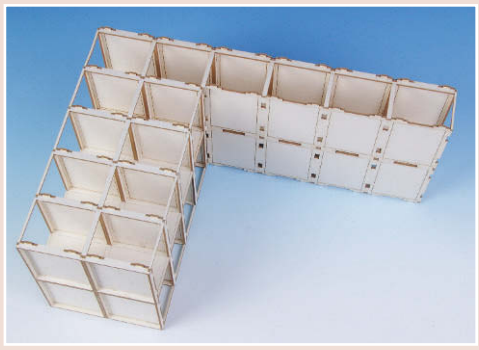
1 Für den Anbau wurden die Bauteile – so weit es sinnvoll ist – zusammengefasst und als „Baugruppen" ausgelasert.



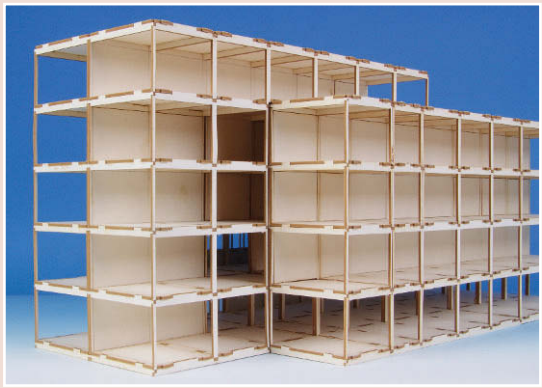
2 Entsprechend zügig geht der Bau vonstatten. Dabei wird wieder von oben (oberstes Stockwerk) nach unten gearbeitet.



3 Das neue obere Stockwerk besteht aus 2 x 6 Segmenten. Der auf dem Bild rechte Teil erhält vier bis auf den Boden reichende Etagen.



4 Der fertige Anbau. Erst mit dem nächsten Foto (Bild 5) erschließt sich seine Funktion am inzwischen auch schon errichteten Hauptteil.



5 Der Anbau ergänzt den Hauptteil des Gebäudes mit einem weiteren, nur über einen Teil reichenden Stockwerk. Außerdem wird das Gebäude ...

6 ... um zwei Segmente breiter, die jedoch um ein Rastermaß nach hinten versetzt sind. Dadurch wird das Gebäude deutlich spannender wirken als das schlichte (aber ebenso vorbildgerechte) erste Beispiel.

7 Da der Anbau aus redaktionellen Gründen abnehmbar bleiben soll, hat er einen eigenen Boden bekommen – eine Abweichung von 2 mm vom Rastermaß.

8 Nur am Rande sei erwähnt, dass sich der Anbau auch bei der zuerst gebauten Version gut machen würde.

Ergänzung mit einem Anbau und die technische wie die optische Ausführung der Fassaden diente jedoch ein Gebäude aus Berlin, in dem ebenfalls eine Verwaltung untergebracht ist (es hätte auch die Deutsche Bundesbahn sein können ...). 1:1 übernommen wurde beispielsweise die Größe und Anordnung der Fenster, die deutlich von der beim zuerst vorgestellten Gebäude abweicht. Auch den „Anbau“ (siehe Fotos oben) gibt es beim Vorbild, allerdings ist er dort noch deutlich größer.

Da statt des Ziegelmauerwerks jetzt verputzte Flächen dargestellt wurden, hat man einen großen Spielraum bei der farblichen Gestaltung. Das Beige wurde von der Vorlage übernommen, nicht jedoch der Anstrich des Betonskeletts in zwei dunklen Grautönen. Erst ganz zum Schluss haben wir uns für ein dunkles Weinrot entschieden. Bei der Auswahl der Farben sollte man jedoch beachten, dass bis in die Epoche IV bei Renovierungen eher gedeckte und Pastelltöne üblich waren. Erst danach wurde es deutlich bunter.

Das Gebäude wurde komplett errichtet, allerdings fehlt es ihm noch an Details – und an einem Hinweis auf die Nutzung durch die Bahn.

GEBÄUDE AUS DER ZEIT DES WIEDERAUFBAUS

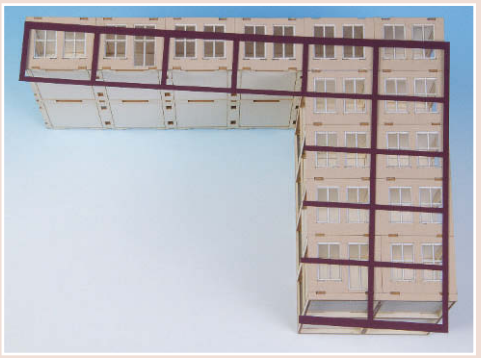
Verputzt und frisch gestrichen

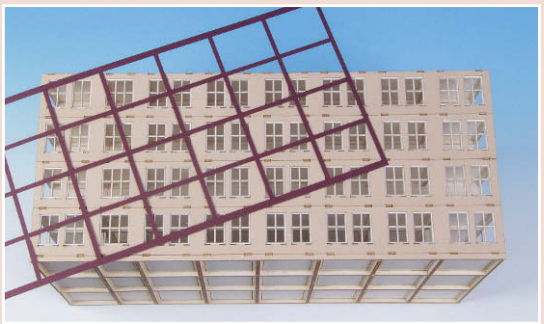
1 Der für die Optik wesentliche Unterschied: Die Fassaden sind diesmal komplett verputzt, nicht mit Ziegelsteinen ausgemauert. Der Aufbau besteht aus vier Schichten, wobei die Bauteile zu langen Streifen zusammengefasst wurden.

2 Die Vorgehensweise – hier beim neuen Anbau – ist ähnlich wie beim Vorgänger, jedoch nicht identisch.

3 Der bis auf das Raster des Betonskeletts fertig bestückte Anbau: breite Fensterrahmen in Lichtgrau, die schmalen in Weiß und ein Beige für die verputzten Flächen.

4 Nun kommt richtig Farbe „ins Spiel": Für die Darstellung des Betonskeletts wurde ein dunkles Weinrot gewählt.





5 Wie oben anhand des Anbaus gezeigt, bekommt nun auch das Hauptgebäude die weinrote Verkleidung der Betonstützen …

6 … und -träger. Beim Aufkleben der als ein großes Bauteil gelaserten vierten Schicht ist große Sorgfalt erforderlich. Klebstoffflecken sollten unbedingt vermieden werden.

7 Die Fassaden für die – je nach Aufbau unterschiedlichen – Stirnwände wurden …

8 … unabhängig vom Gebäude erstellt. Diesem fehlt es noch an Details und – als Minimum – einem Hinweis auf seine Nutzung.

GEBÄUDE AUS DER ZEIT DES WIEDERAUFBAUS

Epoche-III-Bahnbauten beim Vorbild

Zum Zeitpunkt der Aufnahme, im September 2005, wurde der 1957 errichtete Ringlokschuppen in Schwandorf noch genutzt. Heute sind die Tore geschlossen, die großzügige Verglasung ist an vielen Stellen beschädigt und wird von provisorisch angebrachten Platten abgedeckt. Die Natur erobert sich das Gelände zurück. Bis Mitte der siebziger Jahre waren hier Dampfloks beheimatet, zuletzt z. B. die Baureihen 44, 50 und 86. Bereits seit Jahren ist der Verkauf des Geländes an die Stadt im Gespräch, ebenso der Erhalt des Ringlokschuppens, etwa für eine kulturelle Nutzung.

Während des Zweiten Weltkriegs wurden die meisten Gebäude der Bahn beschädigt, viele so sehr, dass ein Wiederaufbau wirtschaftlich nicht zu vertreten oder auch unmöglich war. Sie mussten in den 50er-Jahren durch Neubauten ersetzt werden, deren Entwürfe von den damals aktuellen Baustilen und -methoden geprägt wurden. Dabei entstanden einige Bauwerke, die auch heute noch als architektonisch gelungen anzusehen sind, aber auch viele schon bei ihrer Eröffnung wenig attraktive Zweckbauten. Ihnen gemeinsam ist, dass sie bislang als Vorbilder für die Modellbahn kaum eine Rolle gespielt haben.

Die weite Verbreitung des Betonskelettbaus als deutlich sichtbares Gestaltungselement in der Architektur der 50er- und 60er-Jahre hat

Oben: Der Schwandorfer Ringlokschuppen ist ein besonders prägnantes Beispiel für den Betonskelettbau der 50er-Jahre.

Unten: An der Rückseite hat man das gesamte Raster verglast. So ist ein ungewohnt lichtdurchfluteter Lokschuppen entstanden.

Oben: Es gibt unterschiedlich lange Stände, hier die kurze Seitenwand. Und als kleines „Extra" noch eine Dieseltankstelle.

Unten: Die andere Seite des Schuppens von hinten mit der langen, symmetrischen Seitenwand und einem rückwärtigen Tor.

Ein typischer Vertreter der Epoche III ist das Empfangsgebäude von Groß-Gerau. Einigermaßen ansehnlich ist hier allerdings nur die hohe Bahnhofshalle mit ihren fünf markanten Betonsäulen und der großflächigen Verglasung an beiden Seiten. Ähnlich konstruierte Hallen in unterschiedlichen Dimensionen findet man auch bei anderen Bahnhöfen– bei Neubauten ebenso wie als Ersatz oder Erweiterung im Rahmen des Wiederaufbaus.

Unten: Mehr als einen Blick wert ist auch die große, für die Bauzeit typische Uhr an der Fassade. Dies gilt übrigens auch für die authentisch erhaltenen Rahmen der Fenster und Türen. Die Fotos sind im April 2007 entstanden.

auch bei den damaligen Neubauten der noch jungen Bundesbahn deutliche Spuren hinterlassen.

Lokschuppen und Güterhallen

Ein besonders eindrucksvolles Beispiel dieser Architektur ist der 1957 errichtete Ringlokschuppen des ehemaligen Bw Schwandorf, direkt gegenüber vom Personenbahnhof. Die Fotos zeigen die für Lokschuppen ungewöhnliche Bauweise so deutlich, dass es keiner ausführlichen Erklärung mehr bedarf. Wer diese Fassadenelemente im Modell konstruiert, hat damit zugleich die Basis für ein Baukastensystem, mit dem sich viele andere Bauten realisieren lassen – auch mit weniger Glas und mehr Ziegel- oder verputzten Ausfachungen im Bereich von Industrie und Gewerbe. Oder auch für einen Rechteck-Lokschuppen in dieser Ausführung, für den wir allerdings kein Vorbildbeispiel präsentieren können.

Bauen im Raster bietet sich auch für Güterhallen an. Dies wurde und wird vielfach praktiziert. Für das von uns bereits entwickelte Baukastensystem konnten bei der Bahn jedoch nur wenige Beispiele gefunden werden. Eines davon befindet sich in Groß-Gerau, in direkter Verlängerung des Empfangsgebäudes, mit einem Ziegelbau dazwischen. Auffällig sind hier die schmalen, in kurzen Abständen angeordneten Betonstützen, das frei tragende Vordach und das durchgängige Fensterband darüber. Obwohl in den 50er-Jahren bereits vielfach verbaut wurden, hat man hier außen an einer Schiene aufgehängte Schiebetore verwendet. Ihre auffällige „Dekoration“ und der im Raster angelegte Bodenbelag auf der Straßenseite verdienen ebenfalls Beachtung – und könnten auch gut ins Modell umgesetzt werden.

Bahnhöfe – von schlicht bis repräsentativ

Empfangsgebäude sind das „Aushängeschild“ der Bahn – zumindest sollte es so sein. In aller Regel sind sie die einzigen Bahnbauten, mit denen der normale Fahrgast in direkten Kontakt kommt. Bis ins 20. Jahrhundert hinein entstanden üppig dimensionierte, teils monumental wirkende Bauwerke mit ausgesprochen

Nach unseren Recherchen nicht so weit verbreitet sind Güterhallen in dieser Bauweise. Aber es gibt sie, beispielsweise in Groß-Gerau in direkter Verlängerung des Empfangsgebäudes. In 2007 sind die Tore auffällig markiert, das Pflaster davor weist ein ungewöhnliches Raster auf.

Typischer geht es kaum: Am Bahnhofsplatz in Hameln steht dieses Epoche-III-Gebäude in hervorragendem Erhaltungszustand. Zum Zeitpunkt der Aufnahme, im September 2005, während der Sanierung des Hamelner Empfangsgebäudes, ist das ...

... Reisezentrum der DB vorübergehend hier untergebracht. Neben dem Halbrund des Grundrisses und den markanten, sich nach oben hin verbreiternden Betonsäulen sind auch die Glasbausteine im kleinen Teil des Gebäudes charakteristisch für die 50er-Jahre.

LITERATUR

■ Neue Bahnhöfe
Empfangsgebäude der Deutschen Bundesbahn 1948 – 1973,
Martin Schack,
Verlag B. Neddermeyer 2004,
ISBN 3-933254-49-3

repräsentativem Charakter. Beim Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg hat dies immer noch eine Rolle gespielt, wenn auch nicht mehr im einstigen Ausmaß. Und es wurde sehr unterschiedlich gehandhabt. Während in größeren Städten durchaus eindrucksvolle Neubauten oder Ergänzungen der noch vorhandenen Bausubstanz entstanden, erhielten weniger bedeutende Stationen ausgesprochen schlichte Gebäude ohne jegliche architektonische Ambitionen.

Etliche Bauten aus der damaligen Zeit sind heute schon wieder verschwunden oder wurden nachhaltig umgestaltet – nicht immer zu ihrem Vorteil. Andere stehen unter Denkmalschutz. So auch das EG Groß Gerau (anders als die Stadt in der bahnamtlichen Schreibweise ohne Bindestrich) als Kulturdenkmal nach dem Hessischen Denkmalschutzgesetz. Dies bezieht sich auf die große, im Ursprungszustand erhaltene Halle mit ihrer beidseitig großzügigen Verglasung, den hohen senkrechten Betonpfeilern und der auf der Fläche daneben platzierten großformatigen Uhr. Architektonisch sehr ähnliche Hallen gibt bzw. gab es auch andernorts. Das Exemplar in der Kreisstadt Groß-Gerau ist jedoch eher klein – und damit als Vorbild für die Modellbahn bestens geeignet. Die Nachbildung ist noch nicht einmal allzu aufwendig – siehe Zeichnung auf Seite 1 – und könnte von uns kurzfristig realisiert werden. Wobei wir sicherlich auf die sich rechts anschließenden Ziegelbauten verzichten würden. Nur der gezeigte Güterschuppen käme noch in Betracht.

Wir beschränken uns auf dieses eine Beispiel, es gibt jedoch noch viele weitere (siehe auch Literaturhinweis), von denen manche, nicht nur hinsichtlich der Dimensionen, durchaus für die Modellbahn geeignet sind.

Etwas versteckt auf dem sich an den Personenbahnhof anschließenden Bahngelände in Weiden (Opf.) steht dieses zweistöckige Verwaltungsgebäude der DB. Besonders bahntypisch ist es nicht, sieht man einmal von der Normaluhr und dem (alten!) DB-Logo auf dem Vordach ab.

Auf dem Bahnhofsplatz

Das Empfangsgebäude von Hameln würde unsere räumlichen Möglichkeiten sprengen. Das klassizistische Bauwerk mit seinem dreieckigen Grundriss – Hameln ist ein Keilbahnhof – wurde nach einigen unsensiblen Umbauten in den 50er- bis 80er-Jahren von 2002 bis 2006 komplett saniert und im Zustand von 1925 rekonstruiert.

Wenige Meter entfernt steht jedoch bis heute ein Epoche-III-Gebäude, wie es typischer kaum sein könnte. Die im Halbrund ausgeführte Straßenfront des Hauptteils ist schon vom Bauhof aus (oder vom gegenüberliegenden Busbahnhof) kaum zu übersehen. Besonders charakteristisch sind die deutlich vorspringenden, nach

Eine beachtliche Ausdehnung hat dieses Gebäudeensemble auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Ingolstadt. Es wird heute noch seinem Zweck entsprechend genutzt. Im Mittelpunkt steht die große Lokhalle, daran schließen sich mehrere Gebäude mit Werkstätten und Büros im gleichen Baustil an.

oben hin breiter werdenden Betonsäulen, mit denen die Fenster und die mit dunkelbraunem Holz verkleideten Wandelemente verkleidet sind. Beim zweiten, kleineren Gebäudeteil fallen die großflächig eingesetzten Glasbausteine auf. Sie sind ebenfalls zeittypisch, aber dennoch bei Modellgebäuden faktisch nicht anzutreffen. Die Dimensionen des Hamelner Vorbilds halten sich in Grenzen, so dass eigentlich nichts gegen eine Nachbildung im Maßstab 1:87 spricht – wenn nicht als Bausatz der einschlägigen Hersteller halt als Eigenbau.

Verwaltung, Werkhallen & Co.

Auch in weniger augenfälligen und/oder zugänglichen Bereichen entstanden in den Jahren nach dem Krieg Neubauten. Als Beispiel zeigen wir ein etwas versteckt gelegenes Verwaltungsgebäude, das sich auf dem Bahngelände befindet, das sich an den Personenbahnhof von Weiden (Opf.) anschließt. Es ist kein typisches Bahngebäude und könnte ebenso gut andere Büros oder einen Gewerbebetrieb beherbergen. Mit unserem Baukastensystem wäre ein Nachbau problemlos möglich.

Den Baustil, der für die Epoche III so typisch ist, gab es auch schon zuvor sowie danach, bis in die Gegenwart – auch wenn er hier meist optisch nicht ganz so plakativ zur Schau gestellt ist. Dies sollte jedoch nicht das Interesse an solchen Bauwerken mindern.

Aus modellbauerischer Sicht Attraktives lässt sich auch außerhalb der für Fahrgäste und Passanten zugänglichen Bereiche finden (wozu ursprünglich auch der Schwandorfer Ringlokschuppen gehörte). Als Beispiel zeigen wir auf dieser Seite einige Motive vom einstigen Bahnbetriebswerk Ingolstadt – aus von einer Straße zugänglicher Perspektive. Das große Gebäudeensemble wird bis heute seinem ursprünglichen Zweck entsprechend genutzt. Und es ist, sofern man die große Halle als Kulissenmodell mit einer Tiefe von wenigen Zentimetern darstellt, durchaus für die Modellbahn geeignet.

Schon diese wenigen Beispiele machen deutlich, dass es nicht an geeigneten Vorbildern mangelt. Trotzdem ist der Modellbauer weitgehend auf Eigenbauten angewiesen.

Die große Lokhalle eignet sich am ehesten als Kulissenmodell. Die drei viel kleineren Gebäude, die sich an dieser Seite anschließen, könnten jedoch vollplastisch dargestellt werden. Die Fotos sind von der parallel zum Gelände verlaufenden Straße aus entstanden.

Rechts befindet sich eine etwas höhere Halle, bei der die Fenster von „Betonrahmen" eingefasst sind (Foto links). Am anderen Ende der Lokhalle steht das zweistöckige Verwaltungsgebäude mit ebenso markanten Betonelementen (Foto unten).

© GeraMond Verlag 2018; Autoren: Hiltrud Zinngrebe, Ralph Zinngrebe

Alba Publikation GmbH & Co. KG, Infanteriestraße 11a, 80797 München

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!

Lesen Sie 12 Ausgaben *eisenbahn magazin* und sichern Sie sich Ihr Geschenk!

GRATIS für Sie

Stellwerk Marbach, kibri

Dieser liebevoll gestaltete Bausatz der Firma Kibri ist eine genaue Nachbildung des Stellwerks Marbach. Das Bauwerk ist epochenübergreifend einzusetzen und ein Hingucker an jeder Haupt- und Nebenbahn. Nenngröße H0, L 12,5 x B 6,5 x H 12,5 cm.

*nur im Inland

Ihr *eisenbahn magazin* Vorteilspaket

Ihr Geschenk

❒ ***Ja,*** **ich möchte *eisenbahn magazin* regelmäßig lesen.**

Bitte schicken Sie mir *eisenbahn magazin* ab sofort monatlich und mit 12% Preisvorteil für nur € 6,60* (statt € 7,50*) pro Heft (Jahrespreis: € 79,20*). Als Geschenk erhalte ich das »Stellwerk Marbach, kibri«. Der Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Ich kann das Abo nach dem ersten Bezugsjahr jederzeit kündigen.**

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

❒ **Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über interessante Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).**

Datum/Unterschrift ✗ WA-Nr.: 620EM61804–63489009

Bezahlen Sie bequem per Bankabbuchung* (nur im Inland möglich) und Sie erhalten Ihre Prämie noch schneller**

IBAN: DE — — | — — — — | — — — — | — — — — | — — — — | — —

Bankname

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.eisenbahnmagazin.de/agb oder unter Telefon 08105/ 388 329.

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an: *eisenbahn magazin* Leserservice, Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching oder per Fax an 0180-532 16 20 (14 ct/min.)

* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten.
** Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie.
*** Gläubiger-ID DE63ZZZ00000314764

www.eisenbahnmagazin.de/abo

Ein Modell erzählt Geschichte(n)

Fertiggestellte und in seidenmattem Schwarz sauber lackierte Gebauer-Schlepptenderlok 44 246 der DB als Modell im Maßstab 1:43,5

Gebauers DB-44 in Spur 0

Unikat aus gutem Hause

Ursprünglich war ich ein unvollständiger Messing-Musterbausatz, der bei der in Fachkreisen geschätzten Firma Gebauer unbeachtet in einem Karton schlummerte. Heute bin ich die Lok-Miniatur der 44 246. Meine Komponenten hatte Horst Gebauer während seiner letzten Schaffensperiode 1994 in seiner Riedericher Werkstatt im Kundenauftrag hergestellt

Wie detailliert das Modell ausgeführt ist, zeigt die Ansicht des Fahrwerkes von unten. Hinter der Lok das Original-Nummernschild von der Rauchkammertür der 44 246, die zuletzt im Bw Ehrang beheimatet war

Manfred Scheihing (2)

Mein Schöpfer Horst Gebauer gründete bereits 1970 in Aich im Landkreis Esslingen auf Anraten des Besitzers vom damals großen Stuttgarter Spielwarenfachgeschäft C. Blumhardt & Cie., Hermann Hehr, die Firma „Modellbau Gebauer“ mit drei Mitarbeitern. Geschäftsgrundlage war der Bau von Eisenbahnmodellen und Zubehör der Nenngröße Null.

Zuvor baute der eisenbahnbegeisterte Autodidakt, dessen Vater Lokomotivführer war, ab 1958 H0-Zweileiter-Modelle für den Eigengebrauch. Später kamen in Zusammenarbeit mit Hans Heinzl aus Reutlingen auch Kesselwagen und die preußische P 8 mit Wannentender im Maßstab 1:43,5 hinzu.

Fine-scale als Markenzeichen

Sein erstes Fine-scale-Modell in nennenswerter Stückzahl war die unbekannte, aber einfach herzustellende preußische Tenderlok der Gattung T 4^2 in schwarzer Lackierung. Diese Tenderlok 69 6101 und auch die Modelle der Baureihen E 17, E 18, E 91 und E 94 – in hochwertiger Tin-plate-Manier recht vorbildgetreu ausgeführt und durch Fahrmotoren und Getriebe von Keiser in Fachkreisen als betriebsfest bekannt – wurden über Hehrs Firma verkauft. Die große Nachfrage nach seinen wunderschönen 0-Eisenbahnmodellen bewog den damals 42-jährigen Gebauer 1976 zum Umzug nach Mittelstadt in neue Firmengebäude mit erweiterter Kapazität und einer auf 15 Mitarbeiter angewachsenen Belegschaft.

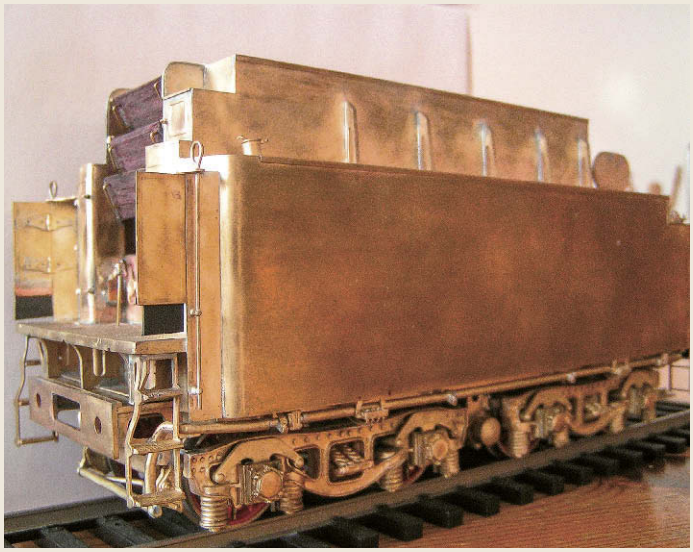
In der Folge bot der inzwischen von der Fachwelt hochgelobte Horst Gebauer ein breites Spektrum vieler gewünschter Vorbild-Baureihen in bester handwerklicher Metallausführung in 1:43,5 an. Mit Markscheffel & Lennartz aus Hamburg und seinem Freund Horst Hübner aus Tuttlingen war Gebauer der Mitbegründer der damaligen Fine-scale-Händlervereinigung EUROTRAIN. Für die Augsburger Arbeitsgemeinschaft Spur 0 war er unverzichtbar. Ohne die Firma Gebauer wären für die seinerzeitigen 0-Sammler und -Fahrgemeinschaften viele Modelle unerfüllbare Träume geblieben.

Unglücksfall in der Firma

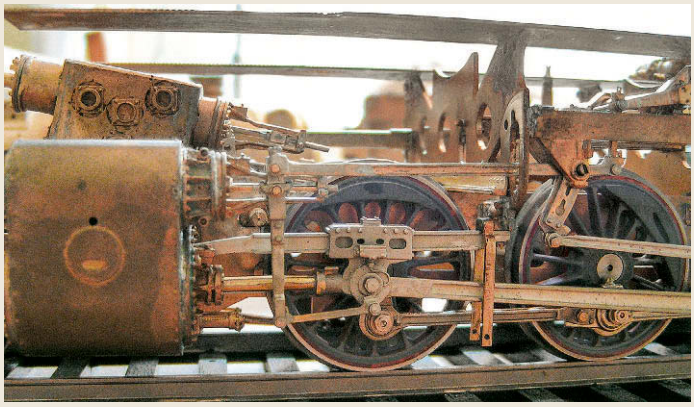
1989 kam es zu einem Brand in der Firmengießerei. Horst Gebauer wollte das Feuer selbst löschen und zog sich dabei eine Rauchvergiftung zu, von der er sich nie wieder erholte. Im Juni 1992 starb unerwartet der in der Firma bereits mitarbeitende Sohn Günther. Daraufhin verkleinerte man den Betrieb und zog nach Riederich um. Hier wurden schließlich 1996 meine Einzelteile von einem langjährigen Freund der Familie gekauft und sollten irgendwann einmal zusammengelötet werden.

Um ein Haar wäre ich wohl nie fertig geworden. Wie so oft tat sich aber um die Jahrtausendwen-

Meine Entstehung in Baufortschritten

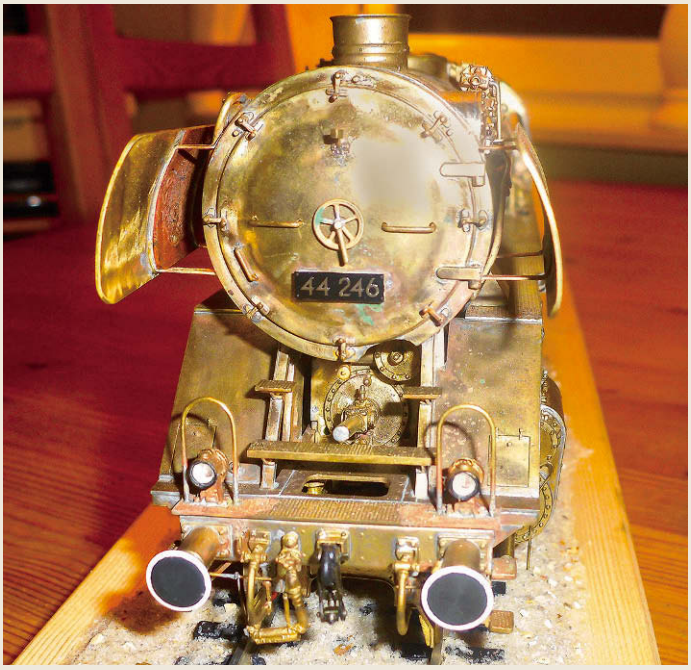


Einheitslok-typischer Tender der Bauart 2'2' T 34

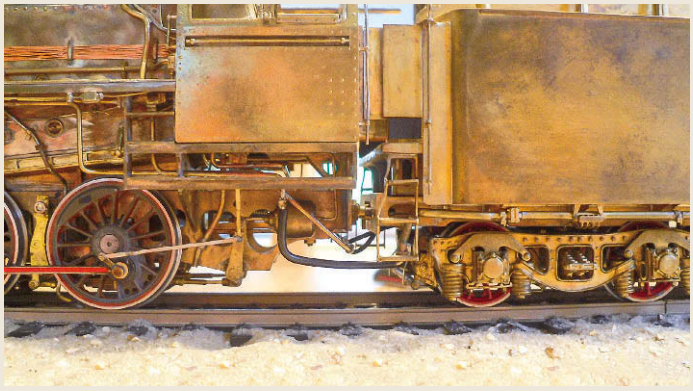


Triebwerk der 44er mit drittem Zylinder in der Mitte

Bullige Lokfront mit aufgerüsteter Pufferbohle



Enger, vorbildgerechter Lok/Tender-Abstand



Slg. Manfred Scheihing (4)

de ein Türchen der Hoffnung auf: Mein heute auf mich stolzer Besitzer kam durch Zufall mit dem ausgezeichneten Hobby-Modellbauer und Zahntechniker Marc Stallknecht ins Gespräch.

Marc wollte sich fortan um mich kümmern, aber auch bei ihm verblieb ich aus Zeitmangel in meiner Teilstückform weitere fünf Jahre im Karton. Und ich machte sogar Marcs Umzug in die Hansestadt Hamburg mit.

> » Über viele Jahre lagen meine Lokteile unbeachtet in einer Kiste, ehe ich montiert wurde

Lok aus dem Bausatz

Ab dem Sommer 2005 wurde zumindest mein Schlepptender gebaut – unter anderem mit beweglichen Wassereinlaufklappen, umsteckbaren Echtholzdielen vor der Kohlenrutsche und einer Kurzkupplungskulisse zur ständigen engen Verbindung mit mir, der Lok. Im August 2008 war mein Fahrwerk fertig. Mein Führerhaus bekam einen echten Holzdielenfußboden, die Frontschürze erhielt – wie das Vorbild – zu öffnende kleine Wartungsklappen. Diverse nicht passende Bauteile mussten vor der Montage gegen Teile anderer Firmen ausgetauscht werden.

Die Betriebsnummer für mich wurde auf 44 246 festgelegt. Diese Lok war nach 1946 einige Zeit im Bw Kornwestheim beheimatet. Ein Original-Nummernschild hängt neben meiner Vitrine.

Mein großes Vorbild wurde in den 1950er-Jahren aufgrund des versuchsweisen Einbaus einer Stokerfeuerung durch Berichte in der Fachpresse bekannt. Diese Dampflok war die einzige DB-Maschine mit dieser Einrichtung.

Meine Beschilderung wurde von Beckert Modellbau, die Schiebebilder von Ostmodell gefertigt. Im November 2012 war ich nach 18 Jahren des Bauens und Werkens endlich komplett, in schöner, seidenmatter Farbe lackiert und fahrbereit.

Was aus meinem Schöpfer geworden ist? Nun, Horst Gebauer blieb dem Modellbau bis zuletzt treu. Er starb am 16. Oktober 2013.

Über seine Tochter Sonja können noch einige Gebauer-Lokomotivteile der Baureihen 01, 03, 70^0 sowie für die preußische Gattung T 3 in der Nenngröße 0 unter sonja.gebauer-schmid@gmx.de bezogen werden. *Manfred Scheihing*

Eine Domäne der Baureihe 85 war der Schiebedienst sowohl im Höllental als auch zum Dienstende in der BD Wuppertal. Das Roco-Modell der 85 007 ist für diese Aufgaben gut gerüstet und überzeugt außerdem mit tollen Licht-, Sound- und Rauchfunktionen Markus Tiedtke/MKL

Roco

Verglichen & gemessen

Baureihe 85 in H0 von Roco und Märklin

Neukonstruktion versus Neuauflage

Sie zählt zu den imposantesten Tenderloks Deutschlands: die eigens für das Höllental auf die Schienen gestellte Baureihe 85. Während Märklin vor Kurzem seinen Klassiker von 1983 als Lok der frühen Epoche III wieder auflegte, stellte Roco Mitte 2017 eine Neukonstruktion mit dynamischem Rauchausstoß auf die H0-Gleise

Auf den ersten Blick mag der Sieger des Lokvergleiches schon von vornherein feststehen, tritt doch mit dem neu konstruierten und auf Detailfülle bedachten Roco-Neuling ein optisch gelungenes Triebfahrzeug gegen ein „Retro-Modell“ an, dessen Grundkonstruktion 35 Jahre alt ist und 1997 technisch überarbeitet wurde. Allerdings sagen diese Voraussetzungen wenig aus über das ebenso nicht unwichtige Testkriterium des Fahrverhaltens der Modelle. Also bleibt es spannend! Zum Vergleichstest der 85er rollten die aktuellen AC-Sound-Versionen der Epoche III an: Die als 85 005 beschriftete Märklin-Tenderlok mit mfx+-Decoder (Artikelnummer 37099) sowie 85 007 von Roco (78271). Das Märklin-Modell schlägt mit einer unverbindlichen Preisempfehlung von 300 Euro zu Buche, die Roco-Ausführung kostet satte 220 Euro mehr. Trotzdem ist das Roco-Modell werkseitig bereits vergriffen, bei Fach- und Online-Händlern aber noch verfügbar.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Märklin – Entsprechend der Philosophie des Herstellers in den 1980er-Jahren besitzt das

Zusatzfunktion bei Roco: Qualmwolken aus der Esse

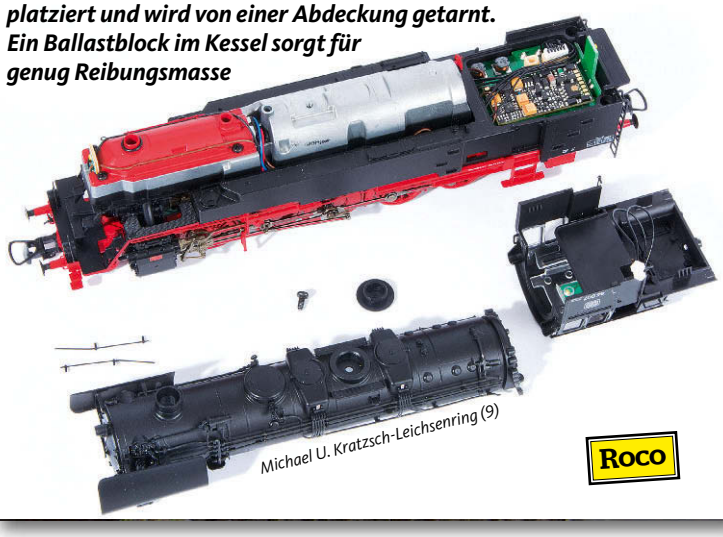
Optisch beeindruckend ist zweifelsohne der dynamische Dampfausstoß beim Roco-Tenderlokmodell. Ermöglicht wird das durch einen kleinen Ventilator im Kessel, gesteuert von der Akustik des Decoders. Bei Verwendung eines hochwertigen Rauchöles von ESU oder KM 1 ergeben sich auch kaum radreifengefährdende Rückstände auf den Schienen. Leider war der bereits von der Baureihe 10 her bekannte Zylinderabdampf bei der Baureihe 85 bei Wahrung des freien Kesseldurchblickes werkseitig nicht umsetzbar. *MKL*

Die Märklin-H0-Lok ist eine Neuauflage von 2017, die allerdings auf dem Basismodell von 1983 basiert

Märklin

Fakten zu den Modellen		
	Märklin 85 005 DB	Roco 85 007 DB
Artikelnummer	37099	78271
(erstes) Baujahr	2017 (1983/1997)	2017
Stromsystem	AC Digital	AC Digital
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/keine	fünfpolig/eine
Getriebe	Stirnrad	Schnecke/Stirnrad
angetriebene Radsätze	fünf	eins + vier
Räder mit Haftreifen	vier	zwei
Digitalschnittstelle	21MTC	PluX22
Masse	335 g	410 g
Preis (UvP)	299,99 €	519,00 €

Das Zerlegen der Roco-Maschine ist nur technisch Versierten zu empfehlen! Die Digitaltechnik ist tief im Führerstand platziert und wird von einer Abdeckung getarnt. Ein Ballastblock im Kessel sorgt für genug Reibungsmasse



Michael U. Kratzsch-Leichsenring (9)

Roco

Märklin

Das Innenleben der Märklin-Maschine mit eingesetztem mfx+-Decoder ist übersichtlich und aufgeräumt. Die Kontaktfahnen vorn dienen der Energieversorgung eines optional einsetzbaren Raucherzeugers

Modell lediglich Kolbenstangenschutzrohre als Zurüstteile und kommt damit optisch fertig aus dem Karton. Das mehrteilige Gehäuse besteht aus Wasserkästen, Tender und Führerhaus aus Kunststoff und einem Kessel aus Metall. Für weiteres Eigengewicht sorgen der Metallrahmen, Radsätze und Motor. Seit 1997 besitzt die Märklin-85er Kurzkupplungen mit Normschacht, die aber nicht kulissengeführt sind. Für einen besseren Lauf durch Gleisbögen mit engen Modellbahnradien stattete Märklin die Lok mit einem Knickrahmen aus. Der Antrieb erfolgt vom Motor über Stirnzahnräder direkt auf alle fünf Treib- und Kuppelradsätze; dritter und fünfter sind beidseitig mit Haftreifen bestückt. Die aktuelle Version besitzt einen mfx+-Spielewelt-Decoder in der 21MTC-Schnittstelle, der bei entsprechenden Zentralen das Fahren über den virtuellen Führerstand in verschiedenen Betriebsarten erlaubt. Zudem ist die Lok für ein einfaches Nachrüsten eines Raucheinsatzes vorbereitet.

Roco – Das Modell der 85er besitzt ein weitgehend aus Metall gefertigtes Gehäuse; lediglich Führerhaus und einige Anbauteile bestehen aus Kunststoff. Das verleiht dem Modell eine hohe

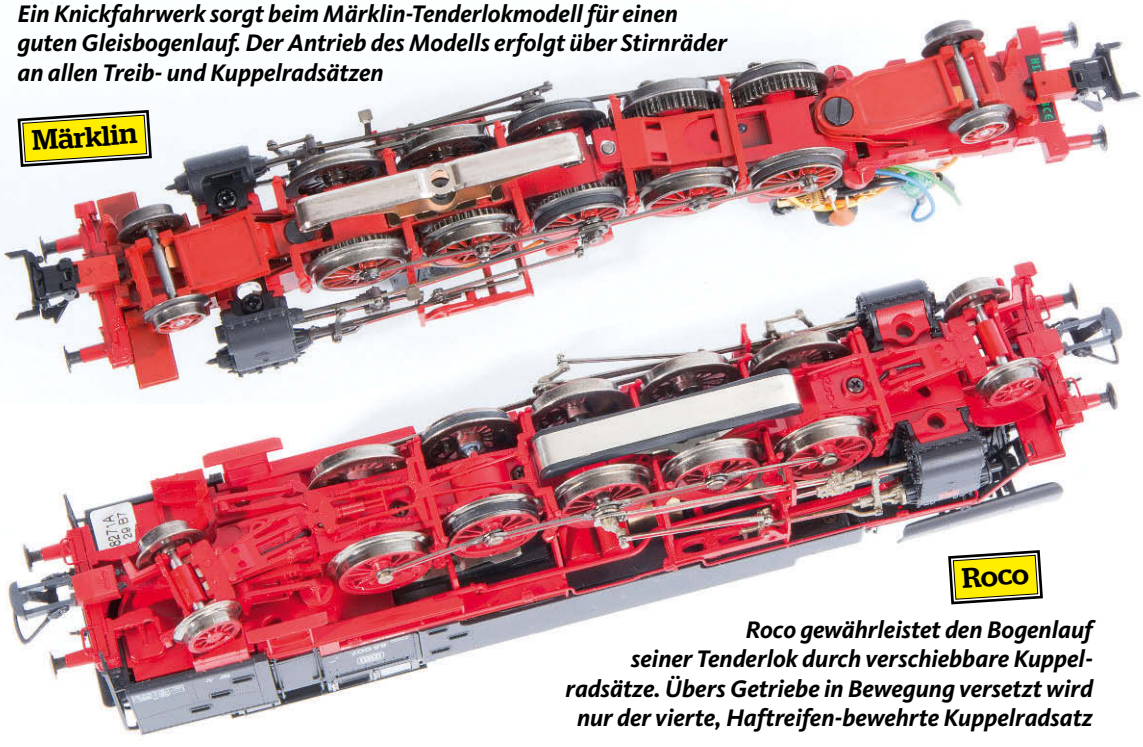
Lokführerseite des Märklin-Modells. Leider füllt der Motor das Führerhaus komplett aus. Auch die Detailfülle am Fahrwerk hält sich in Grenzen

Analoges Fahren

Wer's braucht ...

Gerade im Wechselstrombereich ergibt es wenig Sinn, Soundmodelle auf ihr analoges Fahrverhalten zu testen, denn seit mehr als 15 Jahren werden sowohl von Märklin wie auch anderen Schienenfahrzeug-Anbietern keine Analogmodelle mehr verkauft. Bedingt durch die Funktionsweise der Decoder finden erst oberhalb von sieben Volt überhaupt Funktionen statt, nämlich das Aktivieren des Grundsounds sowie das Anschalten der Lokbeleuchtung. In ruckfreie Bewegung setzen sich die beiden Modelle der Baureihe 85 analog erst ab knapp acht Volt. Bis zum Ende bei knapp 16 Volt bleibt dann nur ein kleinerer Regelbereich. Fahrtrichtungsumkehr führt zudem zuerst zu einem Neustart des Sounds. Rangieren macht so keinen Spaß, egal bei welchem Decoder. *MKL*

Ein Knickfahrwerk sorgt beim Märklin-Tenderlokmodell für einen guten Gleisbogenlauf. Der Antrieb des Modells erfolgt über Stirnräder an allen Treib- und Kuppelradsätzen



Roco gewährleistet den Bogenlauf seiner Tenderlok durch verschiebbare Kuppelradsätze. Übers Getriebe in Bewegung versetzt wird nur der vierte, Haftreifen-bewehrte Kuppelradsatz

Grundfahrmasse. Der Antrieb erfolgt direkt auf den vierten Kuppelradsatz und von dort über die Gestänge auf alle weiteren Kuppelradsätze. Zur Bewältigung der engen Modellradien sind die Achsen zwei bis vier stark seitenverschiebbar gelagert, die Achsen eins und fünf liegen fest. Der vierte Radsatz trägt Haftreifen. Das AC-Modell sollte ab Werk eigentlich einen Zimo-mfx-Decoder erhalten, dessen Auslieferung verzögerte sich allerdings. Deshalb besitzen die Loks nur einen klassischen Soundbaustein. Besitzer dieser Lok können nach entsprechender Registrierung bei Zimo einen kostenlosen mfx-Tauschdecoder anfordern.

Maßgenauigkeit

Märklin – Die wichtigsten Abmessungen des sehr gut proportionierten Modells treffen die Vorbildwerte recht genau. Lediglich bei Lokbreite, Pufferhöhe und Durchmesser der Laufräder ging man seinerzeit vertretbare Kompromisse ein, die sich bis heute gehalten haben. Die hohen Spurkränze der Laufräder sind ein Zugeständnis an die Entgleisungssicherheit bei höheren Geschwindigkeiten.

Roco – Der Blick auf die nebenstehende Maßtabelle verrät den hohen Ehrgeiz der Konstrukteure bei Roco, bei dieser Neukonstruktion alle Vorbildmaße sehr genau treffen zu wollen. Die Abweichungen in den Hauptmaßen sind bis auf 0,7 Millimeter beim Achsstand und sechs Zehntelmillimeter beim Schlot marginal.

Langsamfahrtverhalten

Die digitalen Fahrtests erfolgten mit der Märklin-CentralStation 3. Die Geschwindigkeitsmessungen wurden mit dem Märklin-Lichtschrankensystem vorgenommen. Zum Testen des Fahrverhaltens standen beide voll digitalisierten Modelle in der AC-Soundversion zur Verfügung und wurden ausgiebig eingefahren. Alle Decoder arbeiteten mit ihren werkseitigen Standardwerten ohne spezifische CV-Änderungen für Höchstgeschwindigkeit und Anfahr-/Bremsverzögerungen. Der Auslauf wurde bei schlagartigem Herabsetzen auf Fahrstufe 0 gemessen, aber auch über die Nothalt-Funktion.

Märklin/Roco – Beide 85er entsprechen in ihren digitalen Langsamfahreigenschaften ab Fahrstufe 2 von 128 heutigen Erwartungen und machen mit Startgeschwindigkeiten von 2 km/h oder sogar weniger eine ausgezeichnete Figur. Im Sound-Modus profitiert vor allem Rocos 85 007 vom werkseitig verbauten Pufferkondensator, der Aussetzer wirkungsvoll verhindert. Das Rangieren auch in ausgedehnteren Weichenstraßen größerer Bahnhöfe ist dabei unkompliziert und störungsfrei. Bei Märklin kann es bei Verschmutzungen auf den Schienenköpfen schon mal zu Soundaussetzern kommen.

Streckenfahrtverhalten

Märklin – Das Tenderlokmodell ist ab Werk leider so eingestellt, dass die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h im Modell mit 148,5 weit stärker überschritten wird, als es die NEM mit 104 km/h zuließe. Natürlich lässt sich das über die Konfigurationsvariablen

Lokführerseite der Roco-H0-Miniatur der Baureihe 85 mit feinen Tritten, angesetzten Griffstangen, zahlreichen Nieten und tollem Fahrwerk

im Decoder ändern. Doch sollte eigentlich schon die Werkeinstellung das Optimum bieten.

Roco – Deutlich dichter am Vorbild ist das Tenderlok-Modell von Roco mit einer Höchstgeschwindigkeit von 79,8 km/h. Sie liegt damit knapp unter der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h des Originals. An dieser Stelle wird deutlich, was heute Standard bei digitalen Modellen sein kann.

Ausrollverhalten

Märklin – Angenehm sind die eingestellten Anfahr- und Bremsverzögerungen: Der lange Auslauf von 83 Zentimetern aus der Höchstgeschwindigkeit entspricht durchaus der Vorbilddynamik und reduziert sich bei vorbildgetreuen Geschwindigkeiten auf Heimanlagenverträgliche Maße zwischen 25 und 40 Zentimetern. Beim Nothalt steht die Lok allerdings schon nach fünf Zentimetern.

Roco – Auch hier sind Anfahr- und Bremsverzögerungswerte exzellent voreingestellt. Wie schon bei Märklin positiv beurteilt, glänzt auch das Roco-Modell bei schnellem Herunterregeln mit einem Anhalteweg von 87 Zentimetern, der sich im Soundmodus nur unwesentlich verkürzt. Anders sieht es beim Nothalt aus: Dann stoppt die Lok recht abrupt nach knapp acht Zentimetern.

Zugkraft

Beide Modelle bringen mit 335 bzw. 410 Gramm genug Reibungsmasse mit, um ihre Antriebskräfte sicher auf die Schienen zu übertragen. Zusätzliche Hilfsmittel sind in beiden Fällen Haftreifen: Bei Märklin auf dem dritten und fünften Radsatz, bei Roco auf dem vierten.

Märklin – Über die Seilrolle gemessen, packt das Märklin-Modell akzeptable 75 Gramm. Auf der Rampe schafft die Lokomotive 50 Gramm mit schon leicht schleudernden Radsätzen. Diese Werte sind zwar nicht hoch, genügen aber zum Ziehen Höllental-typischer Zuggarnituren aus fünf „Donnerbüchsen“ oder drei Schnellzugwagen. Bei größeren Lasten fuhren die Züge beim Vorbild durchaus mit zwei Lokomotiven über die Rampe.

Roco – Die Lok zieht mit über die Seilrolle gemessenen 175 Gramm deutlich mehr als das Göppinger Pendant. Der Zugkraft-Abfall um 55 Gramm auf der Rampe ist durchaus akzeptabel. Mit so viel Power ist die Lok gut aufgestellt für die vorgesehenen Schiebedienste auf der Hochdahler Steilrampe.

Maßtabelle Maße in mm	Baureihe 85 DB Vorbild	 1:87	 Märklin	 Roco
Länge über Puffer	16.300	187,4	187,3	187,5
Breite	3.050	35,1	35,9	35,3
Höhe Schlot über SO	4.550	52,3	52,6	52,9
Pufferhöhe	1.025	11,8	12,5	11,8
Lokgesamtachsstand	12.500	143,7	144,1	143,0
Kuppelachsstand	6.800	78,2	78,7	78,0
Treib-/Kuppelraddurchm.	1.400	16,1	16,0	16,2
Laufraddurchmesser	850	9,8	9,0	9,9
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	1,2/1,6	1,2

Stromabnahme

Märklin – Das Modell nutzt alle Kuppelradsätze zur Stromabnahme über den Rahmen und den Schleifer. Einen Pufferkondensator besitzt die getestete Soundversion allerdings nicht. Das Überfahren üblich kritischer Gleisabschnitte auf Anlagen kann daher zu kurzen Spannungsaussetzern führen.

Roco – Das Modell nutzt nur vier der fünf Kuppelradsätze zur Stromabnahme, auch die mit Haftreifen belegten. Realisiert wird das mit Schleifern an den Spurkränzen. Zusätzlich besitzt die Roco-Lok einen ausreichend dimensionierten Pufferkondensator zur Überwindung kritischer Gleisabschnitte.

Wartungsfreundlichkeit

Märklin – Geliefert wird das Lokmodell inklusive Kolbenstangenschutzrohre in der klassischen Blisterverpackung im Karton. Die Anleitung des Modells sowie jene des mfx+-Decoders ist verbal wie bildlich sehr gut und kompakt im herausnehmbaren Schuber untergebracht. Der Zugang zum Modell ist nach Lösen zweier Schrauben neben den Zylindern recht einfach. Es genügt, danach das Gehäuse abzuheben und nach hinten wegzuschieben. Etwas Vorsicht ist dabei geboten, damit nicht versehentlich der Lichtleiter aus der Rauchkammer fällt.

Roco – Die 85 007 kommt in einer Minivitrine mit Staubschutzhaube daher, umhüllt von einem stabilen Karton. Der enthält auch die Zurüstteile, die sich auf Kupplungs- und Bremsschlauch-Attrappen sowie geätzte Lokschilder beschränken. Ferner liegt eine in Wort und Bild ausreichend und mehrsprachig verfasste Anleitung zu den Wartungsarbeiten und zur Decoderprogrammierung bei. Der Zugang zum Modell ist etwas kompliziert: Erst müssen vorsichtig die Griffstangen des Führerstandaufstieges unten herausgezogen werden, wobei ein kleiner Schraubendreher

Akustische Eindrücke

Synthi-Sound und Dampfpfeife

Obwohl es bereits hauseigene Märklin-Modelle mit besserem Sound gibt, kommt die neue 85er von Märklin mit dem althergebrachten Synthi-Sound daher. Klar, dass ein Originalsound der Baureihe 85 nicht aufnehmbar ist, der einer typverwandten 44er allerdings schon. Damit hätte das Modell bereits einiges gewonnen. Positiv zu erwähnen ist, dass beim Aktivieren des Schüttelrostes nicht ein solcher zu hören ist – der fehlt bei der 85 nämlich – sondern das Zusammenkratzen von Asche oder Schlacke auf dem Rost. Dass beim Herunterregeln der Geschwindigkeit für eine Weile der Auspuffschlag vorbildgerecht aussetzt, ist positiv zu erwähnen. Rocos Dampfloksound hört sich im Rahmen der Möglichkeiten von H0-Modellen sehr gut an. Ein besonderes Schmankerl ist der Nachhall der Dampfpfeife, wie er für das in weiten Teilen enge Höllental lange Zeit typisch gewesen sein dürfte. Abgerundet wird das Soundspektrum neben den üblichen Geräuschen für Wasser- und Luftpumpe oder Kuppelgeräusch auch von einströmendem Wasser beim Halt am Wasserkran. *MKL*

Märklin

Mit einem Schnellzug an der Lastgrenze überquert die 85er von Märklin den Ravenna-Viadukt; mehr zu sehen von dieser HO-Anlage des Modellbauteams Köln gab es übrigens in em 4/17

hilfreich ist. Danach wird das Führerhaus vorsichtig nach oben abgezogen. Der Kessel lässt sich bei Bedarf nach Lösen einer Schraube im hinteren Dampfdom im nächsten Arbeitsgang entfernen. Der Lautsprecher liegt unter dem roten Tank des Raucherzeugers.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Märklin *(1,9)*

Roco *(1,5)*

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Märklin – Das Modell gefällt auf den ersten Blick noch heute durch seine hervorragend wirkende Ausführung des Gehäuses. Alle Gravuren sind sauber, lediglich am Übergang zur Fensterpartie des Führerhauses sind störende Spalte sichtbar. Sämtliche Kanten und Nietreihen sind sauber und scharf graviert. Die seitlichen Windabweiser am Führerstand sind am Gehäuse angespritzt und damit leider nicht transparent. Extra angesetzt sind Griffstangen unterhalb der Fenster und am Wasserkasten sowie an Rauchkammer und Tender. Alle weiteren Griffstangen und Leitungen am Lokkessel sind sehr fein angeformt.

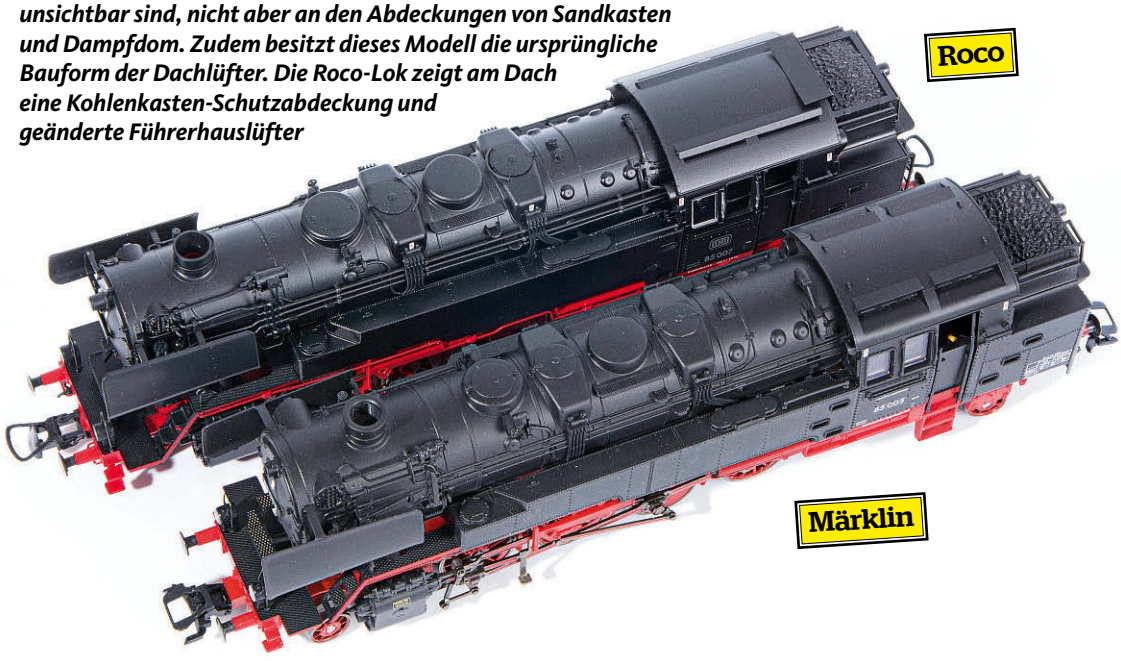
Fahrwertetabelle

	Märklin 85 005 DB	Roco 85 007 DB
Langsamfahrtverhalten		
v_{min} digital	2,2 km/h bei FS 2	1,3 km/h bei FS 2
Streckenfahrtverhalten		
$v_{Vorbild}$ digital	80 km/h bei FS 71	79,8 km/h bei FS 128
v_{max} digital	148,5 km/h bei FS 128	79,8 km/h bei FS 128
Ausrollweg aus v_{max} digital	83 cm	87 cm
Zugkraft Ebene	75 g	175 g

Etwas klobig wirken die Wandungen des Schlotes. Ähnlich verhält es sich mit den Fensteröffnungen, wobei auch alle Scheiben etwas zu weit innen sitzen. Der Führerstand ist im Inneren wegen des großen Motorblocks nicht nachgebildet. Trennkanten sind auf dem sauber polierten Metallkessel nicht auszumachen, wohl aber auf den Domdeckeln. Die gestanzten, abgekanteten Tenderleitern sind nicht mehr zeitgemäß. Die Ausführung der Lüftungsöffnungen auf dem Führerhausdach entspricht der Vorkriegsbauart, die bei der Bundesbahn ab Anfang der 1950er-Jahre sukzessive geändert wurde.

Roco – Naturgemäß fällt die aktuelle Modellkonstruktion in einigen Bereichen besser aus. Abweichend von Märklin kommt Rocos 85er in der letzten Version der frühen 1960er-Jahre daher, besitzt also geänderte Führerstandlüfter, andere Sicherheitsventile und ein Abdeckblech am Tender. Am Kessel sind deutlich mehr Leitungen freistehend angeordnet, auch die Griffstangen und Tritte fallen weitaus filigraner

Schade, dass die Trennkanten bei Märklin (unten) nur am Kessel unsichtbar sind, nicht aber an den Abdeckungen von Sandkasten und Dampfdom. Zudem besitzt dieses Modell die ursprüngliche Bauform der Dachlüfter. Die Roco-Lok zeigt am Dach eine Kohlenkasten-Schutzabdeckung und geänderte Führerhauslüfter



Roco

Märklin

aus als am Göppinger Modell. Sogar die Rangierergriffe unterhalb der Puffer wurden nachgebildet. Zudem sitzen die Fensterscheiben bündig und besitzen transparente Windabweiser. Im Führerhaus ist der Durchblick frei, der obere Teil der Stehkesselrückwand ist nachgebildet. Der in der PluX22-Schnittstelle eingesetzte Digitaldecoder ruht unter einer Abdeckplatte, auf die sich „beinloses" Lokpersonal kleben ließe.

Fahrgestell und Räder

Märklin – Das Fahrwerk gefällt durch den von der Brünierung herrührenden ölig-metallenen Glanz sowie aufgrund der Filigranität der Speichen und Steuerungsbauteile. Selbst der Tritt zum Abölen des mittleren Zylinders fehlt nicht. Ein kleines Manko sind die fehlenden Sandfallrohre und Ausgleichsbohrungen in den Gegengewichten der Kuppelradsätze. Der Normschacht ist fester Teil der nicht kulissengeführten Deichsel. Störend fallen bei Betrachtung aus Augenhöhe die durch ihre Farbigkeit optisch hervorstechenden Kabel zwischen Fahrwerk und Kessel auf.

Roco – Bei dieser Lok sind die Radreifen und das Gewerk ebenfalls brüniert. Die Deichseln der Vorlaufradsätze fallen detaillierter aus als bei Märklin. Die Normschächte laufen kulissengeführt und erlauben somit im Zugbetrieb ein Fahren Puffer an Puffer. Der Fangbügel der Treibstange ist komplett nachgebildet, ein Tritt zum Abölen der Mitte fehlt allerdings.

Farbgebung

Märklin – Die Lok ist hervorragend und dezent in seidenmatten Farbtönen lackiert, was die Vorbildwirkung einer frisch untersuchten Lok treffend wiedergibt. Die Farbtrennkanten sind an allen Stellen des Gehäuses absolut sauber und ohne Beanstandung.

Roco – Farblich ist die Lok so abgestimmt, dass Metall- und Kunststoffteile optisch nicht zu unterscheiden sind. Die Lackierung der Lok ist in allen Teilen hervorragend, vor allem der gleichfalls nur dezente Glanz des Lokkastens. Auch hier sind alle Trennkanten ohne Makel.

Beschriftung

Märklin – Lok- wie auch Fabrikschilder sind zwar nicht erhaben dargestellt, doch die Beschriftung der Maschine ist gestochen scharf. Auch die Anschriften und das Fabrikschild am Zylinder sind unter der Lupe gut lesbar. Revisionsdaten fehlen. Ausweislich der Aufdrucke gehört das Modell zum Bw Freiburg der BD Karlsruhe, ist also eine waschechte Höllentallok.

Roco – Die Beschilderung ist generell nur aufgedruckt, allerdings liegen für Lok- und Eigentumsschilder lackierte Ätzbleche bei. Auch hier entsprechen alle auch unter der Lupe lesbaren, gestochen scharfen Anschriften und Piktogramme dem Vorbild. Die Lok war ausweislich derselben im Bw Vohwinkel der BD Wuppertal zuhause und gibt den Zustand vom Sommer 1959 wieder, als sie auf der Steilrampe Erkrath – Hochdahl Dienst verrichtete.

Beleuchtung

Märklin – Die Beleuchtung des Modells erfolgt über Glühlämpchen mit Lichtleitern und wechselt mit der Fahrtrichtung. Ein Rangierlicht fehlt und wäre technisch in diesem Modell ohne aufwändige Änderungen auch kaum umsetzbar, denn eine einzelne Laterne unten rechts lässt sich nicht schalten. Licht im Führerstand wäre angesichts des füllenden Motorblocks sinnlos. Eine epochegerechte Zugschlussleuchte – für eine auch im Schiebedienst regelmäßig arbeitende Lok schließlich Pflicht – fehlt ebenso.

Roco – Dieses Modell besitzt eine zeitgemäße LED-Beleuchtung, die sich je Seite separat Schalten beziehungsweise Abschalten lässt und ansonsten mit der Fahrtrichtung wechselt. Tenderseitig gibt es auch ein rotes Rücklicht, an der Front jedoch nicht. Auch ein epochegerechtes Rangierlicht fehlt. Dagegen kann beim Aufenthalt im Bahnhof oder im Bahnbetriebswerk der Führerstand beleuchtet werden.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Märklin	*(2,0)*
Roco	*(1,2)*

FAZIT DES TESTERS

Beide Tenderlok-Miniaturen sprechen mit ihren Stärken und Schwächen für die jeweilige Philosophie der Hersteller: Märklin steht für ein robustes und gut detailliertes Basismodell für den Anlageneinsatz. Roco dagegen möchte mit seiner Tenderlok-Neukonstruktion einen sehr hohen Stand des Modellbaus repräsentieren.

Märklin (1,9) – Mit dieser Version der 85 005 erhält der markentreue Sammler ein robustes Modell für den rauen Anlageneinsatz in durchaus zeitgemäßer Detaillierung. Leider hat Märklin die Chance versäumt, mit dieser Neuauflage angesichts des Mitbewerbermodells in Sachen Digitalfunktionen zu punkten. Ein einfacher Lichtwechsel in Weiß genügt heute kaum noch den Anforderungen. Die deutlich überhöhte Höchstgeschwindigkeit und das fehlende Rangierlicht führen zusammen mit einigen optischen Schwächen zum berechtigten Punktabzug. Der Anschaffungspreis ist allerdings recht attraktiv.

Roco (1,4) – Die Wartezeit auf eine zeitgemäße Miniatur einer der wuchtigsten deutschen Tenderlokomotiven hat sich gelohnt: Die Firma Roco liefert eine technisch anspruchsvolle Miniatur mit hohem Spielwert, vor allem durch die zahlreichen Digitalfunktionen und den dynamischen Rauchausstoß. Absolut top sind die sauber programmierte Höchstgeschwindigkeit von knapp 80 km/h und die überzeugende Fahrdynamik. Allerdings lassen sich die Bergheimer dieses Spitzenmodell auch recht gut bezahlen, so dass das Preis-Leistungsverhältnis eher mit Gut einzuschätzen ist. *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

Das Vorbild als Vorbild

Gebirgslokomotiven der Baureihe 85

Informationen zur Modellgeschichte sowie zu den Vorbildlokomotiven der Baureihe 85 finden interessierte Leser in *em 6/17*, als dieser E-Kuppler Thema unserer Serie „Im Fokus" war. Deshalb hier nur noch einmal kurz der Lebenslauf der Originale: Was die Baureihe 84 für die Müglitztalbahn in Sachsen war, bedeutete die Baureihe 85 für die Höllentalbahn nahe Freiburg im Breisgau. Gebaut wurden 1932/33 bei Henschel zehn 1'E1' h3t-Einheitslokomotiven, die im Bw Freiburg stationiert wurden und bis 1961 hier Dienst verrichteten. 85 007 machte sich danach noch als Schiebelok auf der Steilstrecke Erkrath – Hochdahl nützlich, ehe sie in Bestwig als Heizlok fungierte. Glücklicherweise wurde sie vor dem Schneidbrenner bewahrt und erinnert heute als Denkmallok in der Nähe des Freiburger Bahnhofs an ihren früheren Einsatz. *em*

Peter Schramm

Die Tenderlok 85 007 war nach ihrem letzten Einsatz 1961 bis 1963 als Heizlok in Bestwig bis zu ihrer Rückkehr in den Süden Deutschlands im Bw Warburg abgestellt. Extra für diesen Fototermin des angereisten Eisenbahnfreundes am 2. Februar 1965 wurde die Maschine aus dem Schuppen gezogen

Bastel-Empfehlungen von Lesern für Leser

Kleine Details – Große Wirkung

Durch viele kleine, vorbildgerecht in Szene gesetzte Details und Lichteffekte wirkt eine Modellbahnanlage auf den Betrachter erst realistisch. Unsere zu dieser Thematik zusammengestellten vier Basteltipps sind leicht nachzubauen

Verraten auch Sie Ihre Basteltipps!

In dieser Rubrik kommen *em*-Leser zu Wort, die ihre eigenen praktischen Erfahrungen aus allen Gebieten des Modellbahn-Hobbys an andere Leser weitergeben wollen. Bei Veröffentlichung einer Anregung mit Foto oder Skizze locken übrigens 25 Euro Honorar. Schicken Sie Ihr Material mit dem Betreff „Tipps & Kniffe“ per E-Mail an redaktion@eisenbahn-magazin.de oder per Post an die Münchner Redaktionsadresse. *em*

Detail am Gleis: Geschirr- und Werkzeugkisten

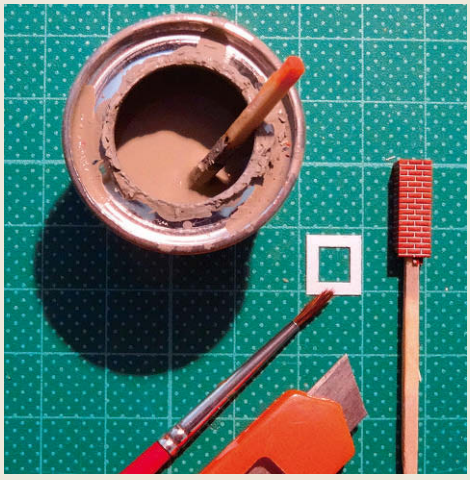
Benno Wiesmüller (4)

Die gelben oder braunen Werkzeugkisten in H0 von Preiser (oben rechts) können auf der Modellbahnanlage gut sichtbar an der Strecke, etwas versteckt unter Büschen oder auf einem Lagerplatz zusammen mit anderen Geräten für die Gleisunterhaltung aufgestellt werden

Geschirrkisten, Werkzeugkisten oder Bereitschaftskisten dienen in der Regel der Bahnmeisterei (Bm) zur Unterbringung und Aufbewahrung von Werkzeugen wie Schraubenschlüssel, Hammer usw., aber auch Kleineisen, wie zum Beispiel Laschen oder Muttern, können dort geschützt aufbewahrt werden. Unterschieden wird dabei zwischen fest aufgestellten und mobilen Kisten. Wurden Arbeiten an Gleisanlagen erforderlich, transportierte man die Kisten mit Schwerkleinwagen (Skl) oder den Bm-üblichen „Doka" (VW Transporter mit Doppelkabine) zu den betreffenden Baustellen. Natürlich waren diese Kisten auch auf Lagerplätzen der Bahnmeistereien vorhanden, die es früher auch auf den meisten kleineren Bahnhöfen am Rande der Gleisanlagen oder in Stellwerksnähe gab, dann allerdings mit eingeschobenen Tragebalken. Da es von Preiser (Artikelnummer 17175) sehr gute H0-Modelle dieser Werkzeugkisten gibt, hier einige Szenenvorschläge, wie man sie vorbildgerecht aufstellen kann. *Benno Wiesmüller*

Kamine auf Wohnhäusern

Wasserdichter Rand



Der Ziegel-Kamin eines Satteldachs wird mit einer farblich abgesetzten Manschette (9 x 9 mm) aus Papier versehen

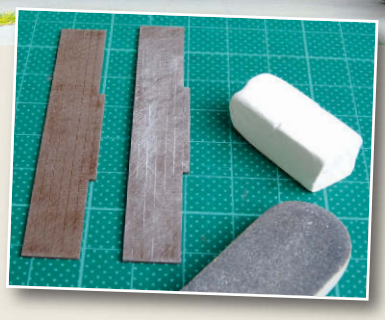
Fast alle Modellbahnhersteller legen ihren Kunststoff- oder Laser-cut-Bausätzen größere oder kleinere Schornsteine bzw. Kamine bei. Je nach Ausführung der Dachflächen werden diese einfach auf die Dacheindeckung aufgeklebt, was immer einen kleinen Spalt verursacht, oder in eine vorgesehene Vertiefung gesetzt. Beide Lösungen entsprechen dabei nicht dem Vorbild, denn der Kamin verläuft vom Keller bis zum Dach und würde ohne eine entsprechende Abdichtung Wasser in das Haus führen. Dieses kleine Manko kann man leicht mit etwas Papier oder Folie beheben. Der ausgewählte Kamin wird dazu senkrecht auf das Papier gelegt und der Umriss mit einem spitzen Bleistift markiert. Nun werden parallele Linien in der Breite einer Dachpfanne gezogen und die so entstandene Manschette ausgeschnitten. Nach der Einfärbung wird die Manschette über den Kamin geschoben und mit der Dachfläche und möglichst leicht abgeknickt auch mit den Ziegeln verklebt. *Eckard Erb*

Eckard Erb (3)

Der eingebaute und vorbildgerecht abgedichtete Kamin auf dem Dach

Kunststoff leicht gealtert: Kreide fürs Holz

mm



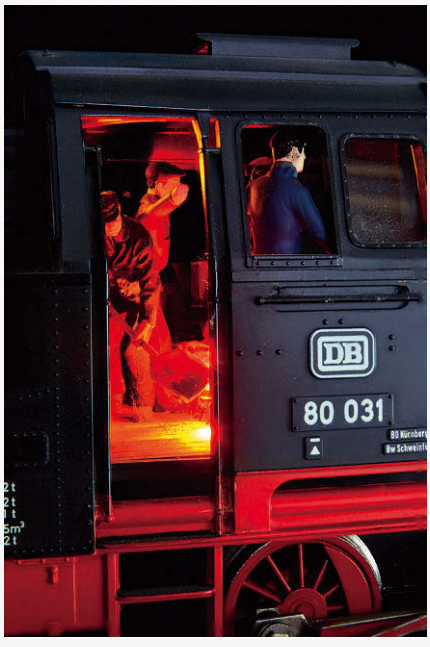
Die Kunststoffoberfläche wird möglichst in Maserrichtung angeschliffen und anschließend mit weißer Kreide patiniert

Holzbauteile erscheinen an Gebäuden selten in kräftigen Farben, wenn sie nicht lackiert sind. Mit Holzschutzfarbe behandelte oder naturbelassene Bretter und Balken bleichen mit der Zeit aus und werden gräulich. Wenn man fein gravierte Kunststoff-Bauteile mit grauer Farbe streicht, um einen Verwitterungseffekt zu erzielen, ist nicht nur viel künstlerische Erfahrung erforderlich, man füllt auch ungewollt schnell die feinen Linien mit Farbe auf. Besser kann man die feine Holzmaserung erhalten, indem die Oberfläche fein abgeschliffen und anschließend mit weißer Tafelkreide bestrichen wird, die sich danach vorsichtig teilweise, aber nicht vollständig wieder abreiben lässt. *Eckard Erb*

Aus dem Netz gefischt

Es flackert und blinkt

Solch eine im Bereich der Tür zur Feuerbüchse eingebaute rote Flacker-LED erzeugt ein stimmungsvolles Licht



Jürgen Albrecht

Waren bis vor Kurzem nur rote Leuchtdioden als selbstblinkende Bauelemente bekannt, so habe ich jetzt auch LED in anderen Farben mit eigenständiger Blinkfunktion bei Amazon entdeckt. Runde, drei und fünf Millimeter große LED in Weiß, Blau, Gelb, Grün und Rot mit Blinkfunktion ermöglichen zum Beispiel den direkten Einbau in Straßen- und Schienenfahrzeugen größerer Maßstäbe. Die Nachbildung von Rundumleuchten oder Warnblinkanlagen wird damit recht einfach.

Das Andreaskreuz blinkt dann preiswert und ohne großen Aufwand. Bei Anschluss an eine Gleichspannung ist allerdings ein entsprechender Vorwiderstand erforderlich. Die Gleichspannung muss zudem über einen Elko geglättet werden. An einer pulsierenden Spannung, bei der nur die Diode und der Widerstand an den Wechselspannungsausgang eines Zubehörtrafos angeschlossen wird, funktioniert es nicht, und die LED wird zerstört. Auch die Reihenschaltung mit einer „normalen“ LED ist möglich. Der Blinktakt wird dann automatisch mit übertragen.

Ein unregelmäßig flackerndes Licht wahlweise in Weiß, Rot oder Gelb erzeugen andere neue LED-Typen ohne jegliche weitere Elektronik. Diese kann man beispielsweise nutzen, um eine Feuerbüchse in einer Dampflok zu beleuchten, ein Lagerfeuer nachzubilden oder um ein brennendes Haus zu illuminieren. Die Beschaltung geschieht analog zu den blinkenden LED. *Jürgen Albrecht*

Leserbriefe

■ *Zubehör-Spannungen, em 10/17*

Festhalten an 16 Volt?

Sie befürworten die Abkehr von den üblichen 16 Volt Wechselspannung zum Betreiben von Modellbahn-Zubehör. Ich bin gegen solch eine Veränderung. Weichen- und Signalantriebe, also Magnetartikel, beanspruchen erhebliche Stromstärken beim Umstellen. Werden diese auf eine niedrigere Voltzahl umgestellt, müssten dickere Leitungen verlegt werden. Auch eine höhere Betriebssicherheit wird mit 16 Volt erreicht, da so schlechte Steckverbindungen und lange Kabelwege mit weniger Verlust gemeistert werden.

An Stellen, wo Leuchtdioden oder andere Elektronik mit niedrigem Spannungsbedarf verbaut sind, können ja „Kleinspannungsinseln" installiert werden. Dementsprechend habe ich auf meiner 1976 begonnenen N-Anlage ein getrenntes Leitungssystem mit 16 Volt für Magnetartikel und acht Volt zum Betreiben von Signal- und Weichenlaternen, Straßenlampen und anderen Lichtquellen installiert. Dadurch entspricht die Helligkeit mehr der Realität vorbildgerechten Schummerlichts, und die Glühlampen halten dem Betrieb länger stand. *Reiner Tange*

Anm. d. Autors: *Mindestens zwei Gründe fordern den Wechsel zu niedrigerer Gleichspannung zum Betreiben von Zubehör: Zum einen besteht eine EU-Forderung zur Ablösung unwirtschaftlicher Trafos durch Schaltnetzteile, zum anderen erfordern immer mehr Zubehörprodukte eine stabilisierte Gleichspannung. Die technische Kommission des MOROP hat zu diesem Thema bereits geantwortet: „In den zwei NEM 691 und 692 haben wir schon mal 15 V= festgelegt". Den Knackpunkt bilden die alten und noch reichlich auf Anlagen vorhandenen Magnetantriebe. Da stellen Kleinspannungsinseln, wie sie Leser Reiner Tange installiert hat, in der Übergangszeit eine optimale Lösung dar.* *JA*

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.

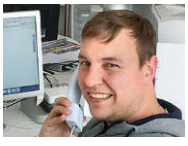
Die Termine der nächsten *em*-Lesersprechstunden:
Dienstag, 16. und Dienstag, 30. Januar

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

■ *Baureihe 57 im Test, em 10/17*

Andere Erfahrungen mit dem E-Kuppler gemacht

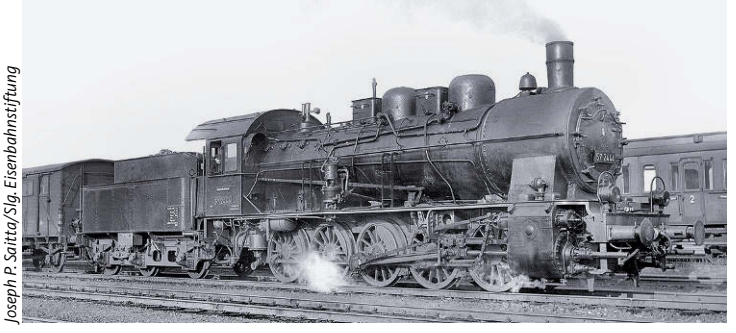
Die Modellbahnhersteller hätten gut daran getan, die im Leitartikel von *em 10/83* (Ja, das ist tatsächlich schon 35 Jahre her!) aufgelisteten Forderungen hinsichtlich der Antriebstechnik von Triebfahrzeugen zu beherzigen. Stattdessen treffen wir heute auf Modelle wie Brawas Baureihe 57[10–35], die mit von mir gemessenen 30 Gramm Zugkraft nicht mal einen Schienenreinigungswagen in der Steigung über eine EKW zu ziehen vermag.

Unverständlich auch, weshalb noch heute in der Branche überwiegend dreipolige Motoren mit achsparalleler Ankernutung eingebaut werden, die mit „Kommutatorzwitschern" und Hieb- und Spaltgeräuschen zwischen Rotornut und Permanentmagnetlücke aufwarten. Zu kritisieren sind auch Getriebe wie in mancher Piko-Drehgestelllok der zurückliegenden Jahre mit umgerechnet satten 30 bis 40 km/h Minimalgeschwindigkeit und einer Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 340 km/h. In der Modell- wie Preisentwicklung lief in den zurückliegenden Jahren vieles falsch. Inzwischen ist dieses schöne Hobby für viele zum unbezahlbaren, lärmenden Digital-Gimmick verkommen. *Toni Sensnow*

***

Der H0-Vergleichstest der 57er-Modelle von Brawa und Roco ist treffend formuliert. Nur bezüglich der Bremsnachbildung an der Brawa-Lok hätte es eine optische Abwertung geben müssen. Auf keiner der Aufnahmen, die ich von G 10-Vorbildloks besitze, ist eine derartige Bremsanordnung wie am Modell zu erkennen. Wahrscheinlich ist ihr Testmodell hinsichtlich der Fertigungsqualität auch besser ausgeführt als meine gekaufte Lok, bei der mir gleich beim Auspacken die verzogenen Kunststoffzüge und -rohre auf der rechten Kesselseite vor dem Führerhaus auffielen. Auch eine der gefederten Tendertüren fiel gleich ab und ließ sich nicht mehr arretieren. So zeigt sich der Vorteil der weit über die Hälfte preiswerteren Roco-Lok in deren mechanischer Qualität. Trotzdem ist der Firma Brawa zu danken, dass sie den Markt regelmäßig mit vorbildgetreuen Modellen bereichert. *Hans Faust*

Anm. d. Red.: *Zur Problematik der Bremsnachbildung haben wir den Hersteller Brawa befragt und bekamen vom Konstrukteur Nils Hirche folgende Antwort: „Die Bremsanordnung an unserer Lok ist korrekt. Bei der Baureihe 57[10–35] gab es zwei konstruktiv unterschiedliche Bremsausführungen: Ursprünglich und wie von uns wiedergegeben gibt es die Variante mit einem Bremszylinder auf der Lokführerseite und unterhalb der Achsmitte angesetzten Bremshängeeisen. Durch die gewählte Anordnung der Bremsklötze werden nur die mittleren drei Radsätze teilweise beidseitig gebremst. Die zweite, später ausgeführte Variante ist jene mit langen Bremshängeeisen sowie links und rechts unter dem Führerhaus liegenden Bremszylindern. Markant sind hier die langen Bremshebel unter dem Führerhaus. Bei diesen Loks greifen die Bremsklötze alle von vorn auf die hinteren vier Treib- und Kuppelräder. Mit diesen unterschiedlichen Bremsgestänge-Bauarten gehen auch verschiedene Rahmenbauarten einher. Das zeigt sich durch veränderte Rahmenausschnitte, andere Luftbehälter etc. Der Wechsel von der einen auf die andere Bremsbauart lag irgendwo zwischen den Loks 57 2303 und 2467, wobei durch die Baulose bei den unterschiedlichen Herstellern kein glatter Schnitt im Übergang auszumachen ist."*



Joseph P. Saitta/Slg. Eisenbahnstiftung

Die im September 1956 in Hanau aufgenommene Lok 57 2444 ist ein Belegbeispiel für die von Brawa am H0-Modell umgesetzte Bremsanlage, wie sie bei den ersten Baulosen dieses Loktyps zum Einsatz kam

Manfred May

Unser Leser Manfred May hat in seiner IMA-Zusatzinfo bescheiden unterschlagen, dass er mit seinem H0-Diorama „Wuppertal" bei den Erwachsenen den Wettbewerbssieg davontrug – Glückwunsch!

■ *IMA Göppingen, em 11/17*

Toller Dioramen-Wettbewerb

Der bildgewaltige Messebericht über die Internationale Modellbahn-Ausstellung bei Märklin Mitte September in Göppingen ließ leider unerwähnt, dass es in einem Nebenraum der Werfthalle am Stauferpark einen Dioramenbau-Wettbewerb unter Märklin-Fans gab, dessen Ergebnisse in den *Märklin Magazinen 6/17* und *1/18* veröffentlicht wurden. Alle Teilnehmer erhielten Mitmach-Geschenke, die Erstplatzierten jeweils wertvolle Siegerpakete. *Manfred May*

■ *Desaster in Rastatt, em 11/17*

Umleiterstrecken fehlen

Das Chaos von Rastatt hat die Deutsche Bahn selbst zu verantworten. Wenn die Verantwortlichen so etwas durchboxen wollen, kann die Infrastruktur nur darunter leiden. Es fehlen großräumige Umleiterstrecken, die über den Standard von zwei Gleisen und Fahrleitung verfügen müssen. Die Strecke Wörth – Straßburg ist solch ein Beispiel. Der Gäubahn fehlt der Standard für eine leistungsfähige Umleitungsstrecke. Auch am linken Niederrhein gibt es solche Trassen, die seit Jahren keine Grenzüberschreitungen mehr haben und wo das zweite Gleis teilweise fehlt. Die Liste ließe sich fortsetzen. Hier macht sich der Fehler bemerkbar, dass man frühere Strecken zwecks Kosteneinsparung auf ein Gleis zurückgebaut hat. Bei der DB AG gehören Leute mit Sachverstand hin und nicht profilierte Ex-Politiker. Heiner Monheim von der Uni Trier oder Dieter Ludwig aus Karlsruhe beispielsweise würden den Konzern ganz schön aufmischen. So könnte die DB AG ihr verlorenes Image wiedererlangen. *Uwe Sander*

■ *9 Wagen, 6 Typen, em 11/17*

Zugbildung auf der Anlage

Mein Bild bezieht sich auf Ihren Beitrag „Der besondere Zug“ mit der langen Wagengarnitur hinter der Baureihe 86. Diesen P 1433 von Bielefeld nach Barntrup im Jahr 1964 habe ich in H0 zusammengestellt: Tenderlok 86 173 von Märklin, Einheitsgepäckwagen von Märklin, „Donnerbüchsen“ von Roco und Märklin, Umbauwagen von Märklin (altes Modell, aber umgerüstet mit neuem Fahrgestell und Inneneinrichtung), 1./2.-Klasse-Umbauwagen von Märklin, 1./2.-Klasse-„Donnerbüchse“ von Roco, Schürzen-Eilzugwagen von Piko, Gr 20 und G 10 von Märklin. *Peter Ruthenkolk*

***

Alfred Vorac

Zugbildungen des P 1433 Mitte der 1960er-Jahre als Garnituren in N (oben) und H0 (links)

Herbert Holz

Um einen Mast herum eingerammte Schienenstücke als Schutz vor Kraftfahrzeugen

Das Zugfoto des P 1433 regte mich zur Modellnachbildung in Nenngröße N an. Statt der zweiklassigen „Donnerbüchse“ ist ein A2i eingereiht. Den vierachsigen Eilzugwagen mit Schürze habe ich, da in 1:160 nicht verfügbar, durch einen normalen Eilzugwagen ersetzt. Noch ein Satz zum Vorbildfoto: Die Stellung des unteren Signalflügels stellt wohl ein im Signalbuch so bezeichnetes „zweifelhaftes Signalbild" dar – originell! *Alfred Vorac*

Nachruf

Ralf Roman Rossberg

Er war Eisenbahnfreund im besten Sinne des Wortes und ein außergewöhnlich produktiver und kenntnisreicher Journalist. Fast 40 Jahre lang arbeitete er im Pressedienst der Deutschen Bundesbahn, er schrieb für deren Mitarbeiter- und Personalzeitungen und für Fachzeitschriften, er betreute die Eisenbahn-Artikel im Großen Brockhaus, schrieb Bücher wie die 1977 erschienene monumentale „Geschichte der Eisenbahn“. Und er war über viele Jahre hinweg Autor des *eisenbahn magazin*: Ralf Roman Rossberg. Seine Liebe galt der Eisenbahn „als Ganzes“, ihn faszinierte das Zusammenspiel von Mensch und Technik in diesem organisatorischen Meisterwerk. Dabei blickte er immer nach vorn, für das Neue brannte er noch ein wenig mehr als für das Alte. Er begeisterte sich für technische Finessen einer neuen Lokomotive ebenso wie für Innovationen beim Gleisbau oder die Computersteuerung eines modernen Rangierbahnhofs. Niemand konnte so anschaulich darüber schreiben wie „RRR“, weil er den Dingen auf den Grund ging und bis ins Letzte verstand, bevor er darüber etwas zu Papier brachte. Die „Schreibe“ wurde dem Sohn eines Redakteurs wohl in die Wiege gelegt, schon mit 15 Jahren arbeitete er für Tageszeitungen. Das fachliche Rüstzeug holte er sich später mit einem Studium des Elektroingenieurwesens. Am 18. November ist Ralf Roman Rossberg plötzlich und unerwartet im Alter von 83 in Murnau gestorben. Wir trauern um einen verdienten Autor, herzlichen Freund und großartigen Menschen. *CH*

■ *Schutzeinrichtungen, em 12/17*

Bastelei auf der Gartenbahn

Klasse, dass sich eine *em*-Bastelanregung auch mal ganz profanen Dingen widmet wie dem Überfahrschutz an Ladestraßenkanten oder Absperrungen aus Schienenresten. Vor einigen Jahren schon habe ich das auf meiner Gartenbahnanlage realisiert. Die Gebäude darauf sind übrigens auf transportablen Modulen montiert, die nur bei Fahrbetrieb aufgestellt werden. Nur die Gleisanlage ist ganzjährig im Garten verlegt, wartet aber noch auf die Feinbearbeitung. *Herbert Holz*

■ *Bn-Wagenzug, em 12/17*

Von wegen Nase im Wind

Auf Seite 31 schreibt Bildautor Alexander Bauer, dass der Fahrgast im Bn-Wagen seine Nase genüsslich in den Fahrtwind hängen könne. Ich erinnere mich an ähnliche Beiträge mit dem Tenor: „Silberlinge“ – toll, da konnte man die Fenster aufmachen. Bis letzten Sommer fuhr ich regelmäßig mit dem RegionalExpress Stuttgart – Schwäbisch Hall – Nürnberg, der noch bis vor Kurzem aus „Silberlingen“ bestand. Selbst im Hochsommer, wenn im Zug eine Affenhitze herrschte, konnte man solche Szene erleben: Fahrgast A macht ein Fenster auf, Fahrgast B faucht in Mundart, dass es höllisch ziehe. Fahrgast A gibt nach und schließt das Fenster. Beim nächsten Zughalt steigen Fahrgast C und D zu und stöhnen, dass es ganz schön warm im Zug sei; sie öffnen ein Fenster – die Streitdialoge wiederholen sich. Es ist also eine Mär mit dem Genuss frischer Luft im Bn-Wagen. *Ingo Claus*

■ *Im Gespräch, 12/2017*

Rheingold

Das mit „MT“ gezeichnete Foto auf S. 3 in Heft 12/2017 stammt von Markus Tiedtke. *em*

Buch & Film

***Schmalspuralbum Sachsen**, DR 1945–1978: Zittau – Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf (ab Bertsdorf) – Ingo Neidhardt/Torsten Sameiske – 211 S., 385 Farb-/271 Schwarzweiß-Abb. – 48,00 Euro – Verlag SSB Medien, Zittau – ISBN 978-3-00-056999-9*

Die Bildfülle ist auch bei diesem achten Band der roten Sachsen-Reihe frappierend. Das Gebotene scheint dem Anspruch der Herausgeber, so ziemlich alles abzubilden, was während der DR-Epochen II/IV fotografiert wurde, recht nahe zu kommen. Ganz klar dominieren Einsatzfotos der Einheitsdampflok-Baureihe 99$^{73-76}$, aber auch einige VI K-Tenderlok-Bilder fanden Verwendung. Und dann gab es ja noch den für die ZOJE einst gebauten vierachsigen VT 137, dessen einziger Überlebender mit der Betriebsnummer 137 322 heute wieder museal aufgearbeitet unterwegs ist. Wie er damals aussah und mit welchen Beiwagen er auf Strecke war, zeigen zahlreiche Abbildungen.

Aber auch Fahrzeug-Exoten wie der hier nur 73 Einsatztage dienende „Lindwurm" VT 137 600 oder die Mitte der 1960er-Jahre im Bertsdorfer Lokschuppen abgestellte Reichsbahn-Versuchslok V 36 4802 sind mit Bilddokumenten belegt. Das Besondere an diesem Band: Es begeistern nicht nur die Züge, sondern auch die Landschaften links und rechts der Trassen, denn das Zittauer Gebirge mit seinen eindrucksvollen Sandsteinfelsen war und ist schließlich Erholungs- und Urlaubsgebiet. *PW*

***Deutsche Autos**, Personenwagen und Nutzfahrzeuge der DDR – Michael Dünnebier/Eberhard Kittler – 303 S., 454 Farb-/108 Schwarzweiß-Abb. – 29,90 Euro – Motorbuch Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-04000-7*

Die IFA-Pkw-Bestellkarte auf Seite 16 des Buches erinnerte mich, dass ich meinen zu DDR-Zeiten in Thüringen bestellten Skoda S105L Anfang der 1990er-Jahre bekommen hätte. Die Wende setzte damals dem Warten ein abruptes Ende. Das waren Zeiten! Und was hätte man alles für Autos bekommen können? Die Vielfalt war gar nicht so gering, wie dieses Buch mit den in der DDR gebauten Pkw und allen Importen zeigt. Auch die auf 120 Seiten porträtierten Lastkraftwagen und Kleintransporter vom bulligen H3A aus Zwickau bis zur Dieselameise M21 für innerbetriebliche Transporte beweisen, dass es zwar genug Typen gab, aber immer in zu geringer Stückzahl und aus Gründen des Ersatzteilmangels oft nicht einsatzbereit. Diesem Buch voraus gingen schon kleinere Motorbuch-Bände in der Typenkompass-Reihe – nun endlich alles zusammengefasst als Nachschlagewerk für DR-Epoche-III/IV-Modellbahner. *PW*

***Eisenbahnen in Istrien einst und heute** – Egbert Peinhopf – 410 S., 229 Farb-/294 Schwarzweiß-Abb. – 59,00 Euro – Bahnmedien.at, Wien/Österreich – ISBN 978-3-950 3921-8-0*

Der Band umspannt die gesamte Geschichte der Bahnen der istrianischen Halbinsel von 1815 bis heute. Von Anfang des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des Ersten Weltkrieg prägte die k.k.St.B. das örtliche Bahnwesen. Erst nach und nach modernisierten JZ und HZ ihren Fuhrpark durch internationale Zukäufe. Der Band beschäftigt sich nicht nur mit der Beschreibung von rollendem Material auf 600, 760 oder 1.435 Millimetern Spurweite, sondern stellt auch komplette Streckenabschnitte und deren Gebäude vor. Auch Neubaustrecken jugoslawischer Zeit finden Beachtung.

Ein eigenes Kapitel befasst sich mit der Schleppbahn des k.k. Seearsenals von Pola, dem wichtigsten Kriegsmarinehafen der österreichischen Monarchie. Selbst das Straßenbahnnetz von Pola und anderen Städten der Halbinsel fanden Eingang. Interessante heutige Fotos von Überbleibseln aus vergangenen Zeiten wechseln mit Repros alter Ansichtskarten, einer Vielzahl an Skizzen von rollendem Material und Streckenabschnitten sowie vielen Abbildungen von Loks und Zügen. Den Abschluss bildet eine Übersicht nicht realisierter Bahnprojekte. *WB*

***Karl Wildberger auf der Jagd nach den letzten Dampfrössern** – Karl Wildberger/Harald Dorner – 220 S., 28 Farb-/192 Schwarzweiß-Abb. – 28,90 Euro – Kral Verlag, Berndorf/Österreich – ISBN 978-3-99024-715-0*

Der Fotograf Karl Wildberger ist in der Eisenbahnszene von Österreich nicht wegzudenken und hat über Jahrzehnte hinweg verschiedene Zeitschriften-Titel mit Bildern versorgt. Sein mehr als 50-jähriges Schaffen hinterließ ein sagenhaftes Fotoarchiv vom Planbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen. Das Buch ist vor allem eine persönliche Zusammenstellung sowie bildliche Erinnerung an den Dampfbetrieb der 1960er- und 1970er-Jahre mit einem deutlichen Schwerpunkt auf den Nebenbahnbetrieb im Bundesland Niederösterreich. *MI*

***Die V 160-Familie**, Band 2: Die Baureihen 210, 215, 217, 218^{0} und 219 – Josef Högemann/Roland Hertwig/Peter Große – 400 S., 64 Farb-/488 Schwarzweiß-Abb. – 49,90 Euro – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6013-5*

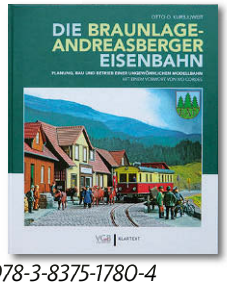
Ein großes Buch, nicht nur hinsichtlich des Formats, ließe sich unser Eindruck zusammenfassen. Gut recherchiert stellen die Autoren gleich fünf weitere Baureihen der V-160-Familie ausführlich vor. Gewohnt kompetent beschreiben sie die Technik, betriebliche Bewährung, Stationierung und Einsatzgeschichte sowie Verbleib der Maschinen. Gut ausgewählte und hervorragend wiedergegebene Bilder unterstreichen die Aussagen. Nur stellenweise gewinnt man den Eindruck, es würde einzig die Baureihe 215 (V 160 lang) behandelt, doch sie war nun mal der zahlenstärkste Loktyp, der hier entsprechend gewürdigt wird. Zweifelsfrei schließt dieses Buch nahtlos an den ersten Band an, avanciert wie dieser ebenso zum Standardwerk und weckt Lust auf den dritten Teil. *HSP*

***CAF 1917–2017 Al Servicio del Ferrocarril** (Im Dienste der Eisenbahn) – Juanjo Olaizola Elordi – 384 S., 194 Farb-/236 Schwarzweiß-Abb. – 45,00 Euro – Abomey Maquetren S.L., Madrid/Spanien – ISBN 978-84-945365-6-4*

Anhand einer Vielzahl klassischer und zeitgenössischer Fotos wird in diesem Buch der Aufstieg des lokal operierenden Unternehmens aus Spanien zum Weltkonzern nachgezeichnet. Dabei wird der Wandel vom Waggonbauer zum Lieferanten innovativer Nahverkehrssysteme und Triebzüge für alle Bahnen dieser Welt beschrieben – und zwar durchweg unterlegt mit tollen Bildern. Wer an Fahrzeugfirmen und deren Produktspektrum interessiert ist, sollte sich den Band zulegen. *WB*

Weiterhin erreichten uns:

***Die Braunlage-Andreasberger Eisenbahn**, Planung, Bau und Betrieb einer ungewöhnlichen Modellbahn – Otto O. Kurbjuweit – 287 S., 665 Farb-/75 Schwarzweiß-Abb. – 29,95 Euro – Klartext Verlag, Essen/VGB, Fürstenfeldbruck – ISBN 978-3-8375-1780-4*



***Digital 2018** (Modellbahn-Kurier 51) – Autorenteam – 92 S., 193 Farb-/6 Schwarzweiß-Abb. – 12,50 Euro – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-1753-5*

***Noch keine Ruhe im Feuer!** Weitere Geschichten aus der Dampflokzeit – Helmut Neumann – 115 S., 23 Farb-/38 Schwarzweiß-Abb. – 22,80 Euro – Herdam Verlag, Gernrode – ISBN 978-3-933178-40-4*

***Die letzten Altbauelloks der Deutschen Bundesbahn**, Band 2: Die Baureihen 152, 160, 163, 169, 175, 191, 193 und 194 – Frank Lüdecke – 248 S., 109 Farb-/299 Schwarzweiß-Abb. – 49,90 Euro – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6027-2*

***Loks in Tschechien und der Slowakei seit 1946** – Thomas Estler – 132 S., 128 Farb-/3 Schwarzweiß-Abb. – 12,00 Euro – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71529-5*

***Die Eisenbahn in Sachsen**, Teil 1: Erzgebirge/Teil 2: Von Leipzig nach Zittau – Video-DVD's, je 45 Min. Spieldauer – je 19,80 Euro – EK-Verlag, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg*

So haben Sie Österreich noch nie gesehen!

© Mag. Peter Redl, luftbild-redl e.U. (www.luftbild-redl.at)

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

NEU

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-95613-035-9
€ [A] 45,–

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
14.01. Düsseldorf, Boston-Club e. V. Vennhauser Allee 135
28.01. Erkrath, Lokschuppen Hochdahl Ziegeleiweg 1-3
04.02. Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof 9
18.02. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle Koblenzer Str. 80
25.02. Neuss, Stadthalle, Selikumer-Str. 25
Marktzeiten 11-16 h
ADLER - Märkte e. K. 40721 Hilden, Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Termine
Ankauf-Verkauf-Tausch von Modelleisenbahnen, Autos, Sammlerspielzeug
13./14. 01. Messe Emslandmodellbau Lingen/Ems, Emslandhallen
28.Jan. Lünen, Hansesaal
04.Feb. Osnabrück, Halle Gartlage
11.Feb. Bremen, Blumengroßmarkt Am Waller Freihafen 1 NEU
11.Feb. Haltern, Seestadthalle
17./18.Feb. Modellbahntage Castrop-Rauxel, Europahalle
Weitere Termine unter www.bv-messen.de
OVGmbH Tel.: 02553-98773

Der *Prak*-TISCH für Modellbahn, Dioramen, Modellbau
modular – erweiterbar – zehntausendfach bewährt
Super preisgünstig!
www.prak-tisch.com

www.MBW-Modellbahnen.de

Und was verschenken Sie?
www.magazinwelt24.de/geschenke

Termine

20./21. Januar, Berlin: Modellbahnausstellung im neuen Clubraum, Stollberger Straße 49. Info: www.ig-modellbahn-hellersdorf.de

21. Januar und 4. Februar, Bietigheim-Bissingen: Modellbahnausstellung, Kammgarnspinnerei 16. Info: www.efbbev.de

21. Januar und 4. Februar, Brohl: Winterfahrten auf der Brohltalbahn. Info: www.vulkan-express.de

27./28. Januar, Obersulm Willsbach: Modellbahn-Schautage in der Hofwiesenhalle. Info: www.mbf-s.de

27./28. Januar, Adorf: Modellbahnausstellung am oberen Markt. Info: www.modellbahn-adorf.de

27./28. Januar, Schkeuditz: Modellbahnausstellung, Schulstraße 10. Info: www.ig-modellbahn-schkeuditz.de

27./28. Januar, Weida: Modellbahnausstellung, Neustädter Straße 2. Info: www.mecweida.de

27./28. Januar und 2.–4. Februar, Dohna: Modelleisenbahnausstellung. Info: www.mec-kreischa.de

28. Januar, Backnang: Modellbahnausstellung, Kirschengasse 25. Info: www.cje-backnang.de

31. Januar–4. Februar, Nürnberg: Internationale Spielwarenmesse. Info: www.spielwarenmesse.de

1. Februar, Lüneburg: Filmabend „Mit Reimar Holzinger durch Europa“ im MTV-Sportheim, Uelzener Straße 90. Info: www.heide-express.de

2.–4. Februar, Nürnberg: TLRS-Modellstraßenbahntreffen mit Anlagen, Herstellern, Vorträgen, Sonderfahrten im Straßenbahnmuseum. Info: rene.felgentreu@web.de

3./4./9./10./11. Februar, Annaberg-Buchholz: Modellbahnausstellung, August-Bebel-Straße 46. Info: www.emec-cc.de

3.–11. Februar, Halle (Saale): Modellbahnausstellung im Halloren- und Salinemuseum, Mansfelder Straße 52. Info: www.die-tt-bahn.de

9.–11. Februar, Dresden: Erlebnis Modellbahn, Messering 6. Info: www.mec-pirna.de

10./11.Februar, Mühlacker: Modellbahnausstellung, Bahnhofstraße 113. Info: www.modellbahnclub-muehlacker.de

Zug des Monats

Bevor Autos fahren, werden sie gefahren. Auf der Schweizer Schauanlage in Granges-Paccot (www.kaeserberg.ch) bringt 1989 ein Ganzzug mit neun dreiachsigen Autotransportwagen Laekks rund 90 Neuwagen von Opel nach Studen bei Biel. Die Güterwagen haben zwei Ladeebenen und können je nach Automodell neun bis 14 Pkw befördern. Das Be- und Entladen geschieht über etwa 1,2 Meter hohe Rampen, wobei die obere Ladeebene am Zugende als Auffahr-Rampe abgesenkt wird. Opel hat den Bahntransport in die Schweiz allerdings schon 2008 aufgegeben. Die Re 6/6 11660 „Tavannes“ von 1980 fährt seit Herbst 2002 als Re 620 060-4 mit blau/rotem SBB-Cargo-Anstrich.

Auf der Schweizer Schauanlage „Kaeserberg“ fährt im Februar diese authentische SBB-Zuggarnitur Werk

10./11.Februar, Leonberg/Württ.: Modellbahnausstellung in der Mörikeschule, Hindenburgstraße 21. Info: www.mec-leonberg.de

10./11./17./18. Februar, Bad Schlema: Modellbahnausstellung, Bergstraße 22. Info: www.mec-bahnhof-loessnitz.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 14:15 Uhr und 14:45 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

Donnerstag, 11. Januar

PHOENIX, 19:15 Uhr – Der Grenzbahnhof Probstzella

Samstag, 13. Januar

SWR, 15:45 Uhr – ER: Eisenbahnbilder Berlin: Zeitreise entlang der Stadtbahn

Donnerstag, 18. Januar

3SAT, 14:45 Uhr – Mit dem Zug von Berlin nach Peking

3SAT, 16:15 Uhr – Auf schmaler Spur durch Indien: Die Kalka-Shimla-Bahn; **17:00 Uhr** – Die Kangra-Valley-Bahn; **17:45 Uhr** – Die Matheran-Hill-Bahn

10./11./17./18. Februar, Lichtenstein: Modellbahnausstellung, Grünthalweg 3. Info: www.modellbahnclub-lichtenstein.de

17./18. Februar, Oderwitz: Modellbahnausstellung, Hofstraße. Info: www.mbf-now.de

17./18. Februar, Thale: Harzer Modellbahn- & Modellbauschau, Walpurgisstraße 37. Info: www.modellbahnclub-thale.de

17./18. Februar, Lahnstein: Lahnsteiner Modellbahntage. Info: www.mec-lahnstein-koblenz.de

18. Februar, Schöllkrippen: Modellbahnausstellung „Spessartrampe und Kahlgrundbahn“ im Vereinsheim, Am Sportgelände 5. Info: www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

24./25. Februar, Goes/Niederlande: Modellbahnschau in den Zeelandhallen. Info: www.modelbouwshow.nl

24./25. Februar, 3./4. März, Chemnitz: Modellbahnausstellung, Neefestraße 82. Info: www.modellbahn-chemnitz.de

24./25. Februar, Eutin: Modellbahnausstellung, Stadtgraben. Info: www.train-kids.de

Einfach und bequem
Private Kleinanzeigen kostenlos online aufgeben unter www.eisenbahnwelt.de/kleinanzeigen

Anzeigenauftrag Kleine Bahn-Börse

Coupon bitte einsenden an:

eisenbahn magazin
Kleine Bahn-Börse
Infanteriestraße 11a
80797 München

Nutzen Sie auch unser Telefax rund um die Uhr: 089/13 06 99 700

Bitte veröffentlichen Sie den folgenden Anzeigentext im *eisenbahn magazin*, Ausgabe(n): _____

Pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Bitte auch die Adresse bzw. Tel.-Nr. eintragen (zählt bei der Berechnung mit).

Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Anzeigenschluss für die Ausgabe 3/2018 ist am 15.1.2018

Später eintreffende Anzeigen werden automatisch in der darauffolgenden Ausgabe veröffentlicht. Keine Haftung für fehlerhaft rubrizierte Anzeigen.

Rubriken (bitte ankreuzen)

- ☐ Verkäufe Z, N, TT
- ☐ Gesuche Z, N, TT
- ☐ Verkäufe H0
- ☐ Gesuche H0
- ☐ Verkäufe Große Spuren
- ☐ Gesuche Große Spuren
- ☐ Verkäufe Literatur, Film und Ton
- ☐ Gesuche Literatur, Film und Ton
- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Verschiedenes

Meine Anzeige ist eine

- ☐ **Privatanzeige**
- ☐ **Gewerbliche Anzeige**

Für gewerbliche Anzeigen erhalten Sie nach Erscheinen eine Rechnung. Die Kennzeichnung einer gewerblichen Anzeige erfolgt durch ein „G" am Ende der letzten Zeile. Alle Preise sind Netto-Preise, nicht rabatt- und provisionsfähig!

Die erste Zeile erscheint in Fettdruck

Persönliche Angaben:

Name, Vorname _____
Straße, Nr. _____
PLZ/Ort _____
Telefon inkl. Vorwahl _____
Fax _____
Datum: _____ Unterschrift: _____

Gewerbliche Anzeigen
kosten 31 Euro für 4 Zeilen Fließtext jede weitere Zeile kostet 6 Euro

Kosten für zusätzliche Leistungen

- ☐ Die gesamte Anzeige kostet **fett** gedruckt doppelt so viel wie eine normal gedruckte Anzeige.
- ☐ Die Anzeige als Kombinationsanzeige im *eisenbahn magazin* und im *N-Bahn-Magazin*: Der Mehrpreis beträgt für gewerbliche Anzeigen € 7,50 (zzgl. MwSt.). Pauschalpreise für Anzeigen bis max. 7 Zeilen.

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

10318 Berlin

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN
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

01454 Radeberg

elriwa®
Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör
Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen
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

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 2018 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 · 030/3416242
U-Bahn Richard-Wagner-Platz · Mo.–Fr. 10.00–18.00, Sa. 10.00–14.00

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: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)
Handarbeitsmodelle

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

02828 Görlitz

fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau
Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com
Wünschen Sie unseren Katalog als Druckausgabe?
Senden Sie uns bitte 3 Briefmarken zu je 1,45 €, Ausland 5,00 €.
Am Klinikum 7 • D-02828 Görlitz • Fon + 49 (0) 3581 429628 • Fax + 49 (0) 3581 429629

10789 Berlin

41 Jahre
modellbahnen & modellautos
Turberg
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. 030/219 99 00 · Fax 219 99 00 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

TT Auflösung Digital, TT Modellbahnauf-lösung. 30 digitale Loks, ca. 150 Wagen, Gleismaterial, diverse Häuser, einzeln abzugeben. PLZ: 53844, Kontakt: 02241-403190, ingo.lohmann1@web.de

Komplettanlage TT Digital: Eine liebevoll aufgebaute TT Komplettanlage. Eine Gebirgslandschaft auf verschiedenen Ebenen, die über 3 Gleiswendel erreicht werden. Sie kann manuell oder auch im vollautomatischen Betrieb gefahren werden. Im Automatikbetrieb können bis zu 11 Züge gleichzeitig fahren. Die Maße sind ca. 4,10 x 1,10 x 0,90 m. Sie ist mittig teilbar, somit gut transportierbar. Preis: 6.900,00 EUR, PLZ: 53844, Kontakt: 02241-403190, ingo.lohmann1@web.de

Z Anlage + Zubehör: Ich verkaufe eine wunderschöne Miniclub Anlage und diverse Gleisergänzungsteile. Eine entsprechende Auflistung für die vorhandenen Gleise kann gerne per E-Mail versendet werden. Preis nach Absprache. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme, PLZ: 83071, Kontakt: 080362380, guenther@zweckstaetter.com

Verk.: TT-Club (1:160) Bghw, Art.-Nr. 905-1, 906-1, 909-1, 910-1; BDwsb Art.-Nr. 0944-1: WRqu Art.-Nr. 0931-1 (2x); Dage, Art.-Nr. 0951-1. je 15.- EUR/ Stck. + 4.- EUR Vers., PLZ: 16761

Gesuche
Baugröße Z, N, TT

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur Z oder N Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Kaufe N-Spur Sammlungen zu fairen Preisen. A. Droß. Tel. 06106-9700, Fax 06106-16104, Mobil 0171-7922061 G

Suche umfangreiche Spur N-Anlagen so-wie hochwertige Sammlungen, Kleinserien Fulgurex Fine-Art, Lemaco, gerne alles anbieten, seriöse Abwicklung zu fairen Preisen, info@meiger-modellbahnparadies.de, Festnetz 02252/8387532, Mobil 0151/50664379 G

Spur N Roco 2362S ISOVER: Suche Roco Containerwagen 2362S mit 3 Containern G+H ISOVER IN Spur N. Angebote bitte an Gerhardeigendorf@hotmail.com, PLZ: 68305, Kontakt: 0176-75088660

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, Liliput (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

ESU BR 215, AC/DC,Türkis/creme. Neu und ungelaufen, noch kein Dampföl eingefüllt im Originalkarton mit allem Zubehöhr für nur Euro 330,00 zu verkaufen! (Da Privatverkauf ohne Rücknahme und ohne Garantie!) Tel.-Nr.: 0157-75176517, wolfgang.demme@gmail.com

Private Kleinanzeigen kostenlos online aufgeben unter
www.eisenbahnwelt.de/kleinanzeigen

12105 Berlin

Modellbahn Pietsch

Prühßstr. 34 · 12105 Berlin-Mariendorf
Telefon: 030/7067777
www.modellbahn-pietsch.de

Fleischmann – Auslaufmodelle zum Sonderpreis

4320 DB Cargo Elektrolok BR 145 rot ~~statt 255,00~~ 169,99 EUR
4383 DB Cargo Elektrolok BR 151 rot ~~statt 255,00~~ 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)

28865 Lilienthal

haar

MODELLBAHN-Spezialist

28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
haar.lilienthal@vedes.de

3.Osterholzer Modellbahntag

Stadthalle Osterholz-Scharmbeck
direkt am Bahnhof

14. Januar 2018 von 10–17 Uhr

Eintritt 3 € / Kinder 7–16 Jahre 1,50 €

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

12163 Berlin

DER LOKSCHUPPEN

Modellbahnen in Steglitz

Ankauf
Verkauf
Neu

Markelstraße 2 · 12163 Berlin
Telefon 030 7921465
Telefax 030 70740225
E-Mail: info@lokschuppen-berlin.de
www.lokschuppen-berlin.de

Montag bis Samstag 10–18 Uhr

30159 Hannover

Train & Play
Modelleisenbahnen · Modellautos · Modellflugzeuge

Breitestrasse 7 · Georgswall 12
30159 Hannover
Tel. (0511) 2712701
Fax (0511) 9794430
www.trainplay.de

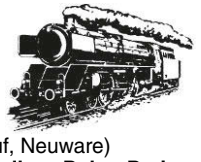
Neuware, An- und Verkauf, Inzahlungnahme

Das führende Fachgeschäft auf über 600qm Verkaufs- u. Ausstellungsfläche in der Region Hannover

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 040/601 57 28 · Fax 040/600 72 24
Geschäftszeit: Di. bis Fr. 11–18.00 Uhr und Sa. 10–13.00 Uhr

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

25355 Barmstedt

EUROTRAIN®
märklin-SHOP
Lenz

Das Beste am Norden ist unser Wetter.
Wir haben immer Modellbahnzeit.

Modellbahnen Hartmann GbR · Reichenstraße 24 · 25355 BARMSTEDT
T. 04123-6706 - mail: modellbahnen-hartmann@t-online.de
www.modellbahnen-hartmann.de

39218 Schönbeck

Bike + Bahn
www.modellbahn-klettke.de

Ein Wunderschönes H0-Diorama, 140× 40cm, Digital m. Roco-Multimaus und mit bis zu 5 digitalen Roco-Dieselloks! Viele interessante Aktionsszenen, Bahnhof, Lokschuppen, Stellwerk usw. Montiert auf stabiler Holzplatte (Elektronik unter der Platte!) Euro 800,00 mit 5 Loks/digital! Nur Abholung im Raum Essen/Düsseldorf, Tel.-Nr.: 0157-75176517, Fotos per Mail-Adresse möglich, PLZ: 42579 wolfgang.demme @gmail.com

Märklin H0 39711 ICE 401 4 tl neuwertig in Originalverpackung 2 x 43703, 2x 43703, 2x 43713, 43723 / ICE 402 37712 4 tlg. 43702, 43712, 43722, 43732 / ICE 403 37783 5 tlg. 43714, 43734, 43744 / Jeder Zug 460.- EUR VB, PLZ: 22047, Kontakt: 0404603705

Märklin H0 37990 BIGBOY 4013 neuwer- tig im Originalkarton, fx Sound Ins. 2001 500.- EUR / 37991 BIGBOY 4012 mfx Sound Ins. 2004 600.- EUR / 37993 BIGBOY 4006 mfx Sound Serie 2009 650.- EUR / Preise VB, PLZ: 22047, Kontakt: 0404603705, hhuckfeldt@t-online.de

Fleischmann Dampflokomotiven neu- wertig, nicht benutzt, im Originalkarton. Liste anfordern! Kontakt: 07121/950311

Märklin H0 Auflösung, Digital Steue- rung, Gleisreinigungsgerät, 2 digitale Loks, 4 Wagen, PLZ: 53844, Kontakt: 02241-403190, ingo.lohmann1@web.de

Komplettanlage H0 Roco-Fleisch Mo- dellbahn H0 Anlage mit Roco Line Schotterbett Gleisen und 2 Fleischmann Trafos. Länge ca.2,06 x Breite 1,40. Höhe der Beine 0,80 m, 6 el. Weichen, 1 el. Kreuzung alle angeschlossen. 4 el. Entkuppler nicht angeschlossen. 2 Andreaskreuze mit Blinklicht nicht angeschlossen. 2 Trafos. 2 x 4er Schalter. Ca.25 Innenbeleuchtungen, Straßenlampen oder Strahler, teilweise nicht angeschlossen. 749,-. PLZ: 53844, Kontakt: 02241-403190, ingo.lohmann1@web.de

Fleischmann Dampflok H0 Wechsel- strom, Nr. 991164, BR: 38 für Digital- u. Analogbetrieb, sehr guter Zustand in OVP, Preis 95.- EUR zzgl. Versand. Fleischmann Dampflok Nr. 1157 BR 56 für Analogbetrieb, sehr guter Zustand in OVP, 90.- EUR zzgl. Versand. Rivarossi Elektrolok H0 (Wechselstrom) Nr. 1096 BR 119 für Analogbetrieb, guter Zustand (OVP Deckel Anriss), Preis 50.- EUR zzgl. Versand, Kontakt: 05361/76665

Rivarossi Elektrolok H0 Wechselstrom, Nr. 1094 BR 117, 1 Vorlaufgestell Nachbau - Funktionsstörungen, als Ersatzteilspender gedacht, Preis 20.- EUR zzgl. Versand. Märklin Oldtimer Elektrolok H0 Nr. 3011 BR 44, sehr gut erhalten, ohne OVP, volle Funktion, Preis 45.- EUR zzgl. Versand., PLZ: 38444, Kontakt: 05361/76665

Trix H0; S 2/6 K.Bay.Sts.B, S 2/6 der baye- rischen Länderbahn in grün/schwarzer Farbgebung u. goldenen Kesselringen; Lok u. Tender überwiegend aus Metall; LED-Beleuchtung; Hochleistungsmotor; DCC-Decoder mit umfangreichen Schalt- u. Soundfunktionen; Zurüstteile und Begleitpapiere liegen vor; das Modell ist neu und in Holzkassette verpackt; der Preis beträgt 375.- EUR zzgl. Porto., PLZ: 40597, Kontakt: Dr.G.Wartenberg@t-online.de

Fleischmann M-Gleise Weichen DKW, DRWW, BGW, Bogen- und gerade Gleise, für 200.- EUR z vk. nur gesamt, Selbstabholer., PLZ: 69429, Kontakt: 06274/927632

Bummelzug ET3 5 Wagen ok 55.- EUR, RO 44222 Twi, Li 334030 B-21, 334033 C-21 334035 Ctr-21, 334038 Cd-27 WAG. 2 achsig., PLZ: 22763, Kontakt: 040/393042

Märklin Drehscheibe 7286 n. Probelauf, OV 250.- EUR (LP G 470), PLZ: 66693, Kontakt: 06864/1825

Gesuche

Baugröße H0

Ankauf von großen Sammlungen zum fairen Preis. Seriöse Abwicklung ist garantiert. winfried.weiland@web.de Telefon: 0173-8384894 G

Suche laufend Modelleisenb. von Mär- klin, 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

Klein, aber oho!
Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

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

44135 Dortmund

NUR BEI UNS!
Knickkesselwagen in H0 und N
UNION Modellbahn
Modellbahn Union · Schliepstraße 4 · 44135 Dortmund · www.modellbahnunion.com

40723 Hilden

www.modellbahn-kramm.com
40723 Hilden, Hofstraße 12, 02103-51033, 02103-55820, kramm.hilden@t-online.de
YouTube facebook

Ständig neue Angebote
und aktuelle Informationen
Preiswerter und sicherer
Versand – weltweit
Seit 35 Jahren
für Sie am Zug
35 Jahre

44809 Bochum

MODELLBAHN RASCHKA
RHEINGOLD
märklin
MINITRIX
PIKO
Spur H0 & N
Lok & Wagensets
Jetzt vorbestellen!

Zwischenverkauf vorbehalten!
Rainer Raschka Dorstener Str. 215-217 44809 Bochum Telefon 02 34 / 52 05 05
www.modellbahn-raschka.de info@modellbahn-raschka.de

40822 Mettmann

Spiel+Bahn
Spielwaren+Modellbahnen
Poststr. 1, 40822 Mettmann
Telefon 02104-27154
Mo-Fr 10-18, Sa 10-15 Uhr
Märklin - Trix - LGB
Neuheiten Show am 27. Januar 2018
um 11:00 Uhr und um 14:00
Bitte melden Sie sich an wegen begrenzter Kapazität.
Wir reparieren und digitalisieren!
www.spiel-und-bahn.de

45475 Mülheim

Modelleisenbahnen ter Meer
Jetzt geht's looos...DAS NEUE MODELLBAHNJAHR 2018
Auf zu den Neuheiten und jetzt VIELE ANGEBOTE zu ALTEN PREISEN !!! ALLES MUSS RAUS !! SCHNELL ZUGREIFEN !!!
WINTERSCHLUSSVERKAUF ! RABATTE-solange d. Vorrat reicht !
Mellinghofer Str.269-45475 Mülheim Ruhr Tel.: 0208-37877499
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

42289 Wuppertal

Riesig!
■ 450 qm Ladenlokal
■ 70 Hersteller
■ 40 Jahre Erfahrung!
■ An- & Verkauf
■ Reparatur & Digitalisierung
Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!
Modellbahn Apitz
Neuheiten-Vorbestellpreise bei uns!
Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

52062 Aachen

Hüner bein
Modell Center Aachen
Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13
750 m² Erlebniswelt Modellbau in Aachen
www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.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

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Kaufe Modellbahn Märklin H0 u. I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel. 06106-9700, Fax 06106-16104, Mobil 0171-7922061 G

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171 692928 oder mobil 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. Heiko Plangemann, Tel.: 05251-5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de G

Private Kleinanzeigen kostenlos online aufgeben unter www.eisenbahnwelt.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. email: frank.jonas@t-online.de

Suche Flm 78 DB, abends telefonisch erreichbar, PLZ: 75038, Kontakt: 07258/7303

Verkäufe
Große Spuren

Spur 0 Auflösung; Lenz, Brawa, MBW, MTH , O-Scale, 40 Wagen, Häuser, BW Zubehör, Bäume, Autos, Figuren, etc., PLZ: 53844, Kontakt: 02241-403190, ingo.lohmann1@web.de

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

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.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 Waggons 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 Wiesenbach, Tel. 06223-49413, Fax 970415 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.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 Net: www.schmidt-wissen.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 = Tfz. u. Wagen) aus zweiter Hand.

Der Buch- und Video-Gigant im Schwabenland!

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

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. Ruckporto € 1,50)
  - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

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**

Ätztechnik

Ausführlicher 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

72805 Unterhausen

EINZELSTUECKE zum HAMMERPREIS !!!!!

märklin 36187	BR 193 „200 Jahre TFW Märklin"	399,95
märklin 36194	BR 193 WIEDERVEREINIGUNG	169,95
märklin 36196	193 Vectron der BoxXpress	229,95
märklin 36633	BR 185.6, Cargolink	164,95
märklin 37899	BR 50 Weihnachtslok	399,95
märklin 37909	Dieselkomotive Baureihe V 90	224,95
märklin 39465	RE 460 CHIQUITA	249,95
märklin 39979	Schienenbus „Wir wollen Wulle"	224,95
märklin 43920.001	Personenwagen LOCOMORE, lim.	119,95

Angebot des Monats:
märklin STROMFÜHRENDE KURZKUPPLUNG Euro 1,99

BUNDESWEITER ANKAUF VON MODELLBAHNSAMMLUNGEN
BARZAHLUNG UND DISKRETION SIND SELBSTVERSTÄNDLICH

Solange Vorrat reicht. Versand und Verpackung € 6,90. Bitte richten Sie Ihre Bestellungen an:
Bähnle · Silcherstr. 26 · 75203 Königsbach-Stein · Tel. 07232/364469 · Fax 03212/1100666 · E-Mail: macdepp@gmx.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

73630 Remshalden

Mit tollen Angeboten ins neue Jahr:

Kiss Spur 1
Re 482 / BR 158 / Re 486
ab 2690,-

BLS Railpool Set
4990,-

Km1 BR 44
3590,-

Wir stellen die richtigen Weichen!

50 Jahre E+E Spielwaren Remshalden

E+E SPIELWAREN FACHMARKT

Auf über 1000 m² Modelleisenbahnen + Spielwaren

Wilhelm-Enßle-Str. 40
73630 Remshalden-Geradst.
Tel. (0 71 51) 7 16 91
www.ee-spielwaren.de

81477 München

bw bahn Ihr großer
Märklin- und Trix-Händler in München

bwbahn

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

86558 Hohenwart

Böttcher Modellbahntechnik

Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen • Ladegutprofile

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher • Am Hechtenfeld 9 • 86558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962 • info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.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

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

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

Verk. BW Ottbergen von Bernhard und Francois Huguentin, Dumjan Verlag, neuwertig. Preis: VB, ROCO 4303 Edition Der „Glaskasten" Epoche IIIa, Lok + 4 Wagen. org. verp., unbespielt. 100.- EUR. ROCO 43660 Museums-Edition E 1804 grau, org. verp. (Holzkiste), unbespielt, 100.- EUR, PLZ: 42799, Kontakt: 021753615

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

MEC in München mit großer Anlage ohne Beiträge u. ohne Vereinsmeierei sucht engagierte Bastler u. Tüftler zum Weiterbau u. Betrieb unserer 80 qm großen H0-Anlage. Mobil: 0151770046114, PLZ: 82166, Kontakt: 089/8542331

Private Kleinanzeigen kostenlos online aufgeben unter www.eisenbahnwelt.de

eisenbahn Modellbahn magazin

Anzeigenschluss für die Kleine-Bahn-Börse, Ausgabe 03/18, ist am 15. Januar 2018

94051 Hauzenberg

modellbau.fischer

Unser Sonderwagen, gleich bestellen bei uns im Shop unter: **www.mbs-fischer.de**
Artikelnummer 4415.636

Jetzt noch Vorbestellpreise für Neuheiten 2017 sichern! Preisanfrage unter: info@modellbauprofi24.de

Wastlmühlstr. 9 • 94051 Hauzenberg
+49 (0)8586 979476 • info@modellbauprofi24.de

A-5020 Salzburg

MÄRKLIN
Oma's und Opa's Spielzeugladen
Österreichs größtes Märklingeschäft
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, Exclusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Tillig, Pilz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Faller, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

96052 Bamberg

Die Eisenbahn – Bamberg
ANKAUF von Modellbahnen aller Spuren und Größen!

Ulrich Weber · Obere Königstraße 48 · 96052 Bamberg
Tel.: 0951/22347 · E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10.00–13.00 Uhr
Samstag auch nach telefonischer Terminvereinbarung.

A-6020 Innsbruck

HEISS
MODELLBAHN-QUALITÄT

LILIPUT 142107 HOe Diesellok D15 „Achensee“ **EUR 169,99**
RIVAROSSI HR2647 E-Lok 1046 007, ÖBB **EUR 129,99**
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-1060 Wien

memoba Inh. Oliver Veith — Aegidigasse 5 A-1060 Wien

ACME 90133 ÖBB Euro City EC 65 „Mozart“ Set 1, Bmz, Amz, Bmpz, verkehrsrot/umbragrau	€ 184,90
ACME 90134 ÖBB Euro City EC 65 „Mozart“ Set 2, 2 x Amz, WRmz verkehrsrot/umbragrau	€ 184,90
ACME 90135 ÖBB Euro City EC 65 „Mozart“ Set 3, 2 x Bmpz, Bmz, verkehrsrot/umbragrau	€ 184,90
ACME am9013345 ÖBB Euro City EC 65 „Mozart“ 9-teilig bestehend aus Set 90133 & 90134 & 90135	€ 499,99

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-6020 Innsbruck

WÖCHENTLICHE BESTPREISE!
www.modellbahn.at
Innsbruck • Amraserstraße 73 • +43 512 393397

eisenbahn Modellbahn magazin

Anzeigenschluss für die Kleine-Bahn-Börse, Ausgabe 03/18, ist am 15. Januar 2018

Weitere Termine

Ausgabe	Erscheinungstermin	Anzeigenschluss
04/18	15.03.2018	16.02.2018
05/18	12.04.2018	16.03.2018
06/18	09.05.2018	13.04.2018
07/18	14.06.2018	11.05.2018
08/18	12.07.2018	15.06.2018
09/18	16.08.2018	16.07.2018
10/18	13.09.2018	17.08.2018
11/18	11.10.2018	14.09.2018
12/18	08.11.2018	12.10.2018
01/19	13.12.2018	12.11.2018

Lesen Sie noch oder sammeln Sie schon?

Dieser Sammelordner hilft Ihnen, Ihre *eisenbahn magazin*-Ausgaben beisammen zu halten. In jeden Ordner passt ein kompletter Jahrgang.

1 Sammelordner
€ 12,95
Best.-Nr. 13281

Jetzt bestellen unter:
www.verlagshaus24.de
oder Telefon 0180-532 16 17
(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)

Alba Publikation GmbH & Co. KG, Infanteriestraße 11a, 80797 München

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

27. Januar nach Kipsdorf
Cottbus, Drebkau, Senftenberg, Ruhland, Elsterwerda, Dresden, 52 8079-7, BR 99.73-78

24. Februar nach Jelenia Góra/ Karpacz (PL)
Cottbus, Forst, 52 8079-7

17. März nach Schwarze Pumpe und Nochten
Cottbus, Peitz Ost, V 60 001

24. März nach Hradec Kralove (CZ)
Cottbus, Drebkau, Senftenberg, Ruhland, Elsterwerda, BR 143 und 50 3648-6

Info/Buchung: Lausitzer Dampflok Club e.V., Fon: 0355 3817645, ldcev@web.de, www.ldcev.de

24. Februar 2018
Mit dem Schienenbus über die schwäbische Alb
Schienenbusrundfahrt mit VT 98 der DB ab Tübingen über landschaftlich reizvolle Strecken der Schwäbischen Alb. Fahrtstrecke: Tübingen – Eyach – Hechingen – Balingen – Schömberg – Hechingen – Gammertingen – Engstingen – Schelklingen – Ulm Rbf – Plochingen – Tübingen Hbf

10. März 2018
Gütergleise am Niederrhein
Schienenbusreise ab Köln und Duisburg zu Güterstrecken und Anschlussbahnen am unteren Niederrhein.

17. bis 25. März 2018
Von den Apenninen zum Golf von Neapel
Gruppenreise nach Mittel- und Süditalien mit Sonderfahrt über die stillgelegte Strecken durch die Abruzzen und Campanien. Sonderfahrt mit hist. Ellok über die beiden älteren Verbindungen zwischen Bologna und Florenz. Besuch bei den Museumswerkstätten der FS in La Spezia und in Pistoia. Fahrten auf den Neubaustrecken nach Lanciano und auf der Garganobahn. Fahrt mit Privatbahnen im Raum Neapel und nach Sorrent. Besuch des Museums in Pietrarsa. An- und Abreise per Bahn ab München.

Info/Buchung: DGEG Bahnreisen GmbH, Postfach 10 20 45, 47410 Moers, Fax 02841/56012, Info-Tel. 0173/5362698, www.dgeg.de, E-Mail: reisen@dgeg.de

10. bis 24. März 2018
Bahnabenteuer am Himalaya
Dampfsonderzug auf der Darjeelingbahn in Indien. Spannende Rundreise mit Besuch des Taj Mahal, Trambahnfahrt in Kalkutta und Bahnmuseum Delhi.

23.März bis 06.April und 22.09. bis 06.10.2018
Wüsten Express in Marokko
Bahnreise zu den Königstädten Marokkos mit dem Zug. Sonderzugfahrt auf der für den Personenverkehr stillgelegten Bahnstrecke durch die Wüste Marokkos.

05. bis 09. April 2018
Dampflokfest Dresden
Ein Volldampf-Wochenende in Dresden mit 3 Dampfzugfahrten einschl. Tagesausflug nach Berlin. Eintritt zur exklusiven abendlichen Lokparade.

09. bis 24.Juni 2018
Große Skandinavien Bahnrundreise Mit dem Zug durch das Land der Mitternachtssonne über den Polarkreis. Bahnrundreise einschl. Bergen-, Flåm-Rauma- und Nordlandsbahn. In Schweden reisen Sie auf der Erz- und Inlandsbahn. Weitere Bahnhöhepunkte sind zwei Dampfzugfahrten! Grandiose Natur, spektakuläre Bahnstrecken.

17. bis 22. Juni 2018
Nostalgiereise Jungfrauregion
2 Dampf-Sonderzugfahrten und die Bahnfahrt aufs Jungfraujoch. Atemberaubende Übernachtung auf der Kleinen Scheidegg unterhalb des Eigers.

04. bis 18.September 2018
Trans-Kanada Bahnreise mit Inside Passage
In komfortablen Zügen durch das zweitgrößte Land der Welt. 4.760 km Bahn vom Feinsten, u.a. mitten durch die prächtigen Rocky Mountains. Plus eine Schifffahrt auf der Inside Passage nach Vancouver Island. All aboard!

Infos, Buchung, Katalog: Bahnreisen Sutter, Sickingerstr. 24, 79856 Hinterzarten. Tel. 07652/917581, e-mail: info@bahnreisen-sutter.de oder Internet: www.bahnen.info

April 2018
Dampflokhighlights im April
Erleben Sie die Faszination Eisenbahn in allen Varianten beim 10. Dresdner Dampfloktreffen vom 6. bis 8. April sowie bei der 25. Dampflokparade in Wolsztyn vom 27.–29. April 2018. Lassen Sie sich diese Jubiläumsveranstaltungen nicht entgehen!

06. bis 11. Juni 2018
Naturerlebnis Norwegen
Einer der schönsten Fjorde der Welt, die steilste Eisenbahnstrecke Norwegens, grandiose Natur in Fjell, Fjord und Meer, all dieses kann man auf dieser Reise erleben. Ganz geruhsam mit den Kreuzfahrtfähren der Color- und Fjord Line, der Bergensbahn und der Flåmsbahn reisen Sie von Bergen nach Oslo durch eine der schönsten Landschaften Norwegens.

13. bis 18. August 2018
Zu Gast im Engadin
Erleben Sie auf dieser Reise die schönsten Landschaften und Sehenswürdigkeiten des Engadins. Zentral und sonnig gelegen, bietet Ihnen das ***Hotel Schweizerhof in Pontresina den idealen Ausgangspunkt für Ihre Ausflüge im romantischen Engadin. Freuen Sie sich auf die grandiose Bergwelt, die historischen Ortschaften Soglio und Zuoz ebenso wie auf die Fahrt mit dem original Bernina-Express.

Info, Buchung, Katalog 2018 : DERPART Reisebüro, Am Alten Tore 4, 38300 Wolfenbüttel, Tel. 0533 198710, ZNL. der DERPART-Reisevertrieb GmbH, Frankfurt/M. , E-Mail: schimanski@derpart.com, www.derpart.com/wolfenbuettel/derpart_extra

Märkte, Börsen & Auktionen

Datum	Uhrzeit	Veranstaltungsort	Veranstalter	Telefon	Angebote*	Sonstiges
20.01.18	10.00–15.00 h	80634 München, DB-Casino, Richelstr. 3	STAR-Märkte Team	0163/6801940	S,E,A	www.star-maerkte-team.de
27.01.18	10.00–15.30 h	77767 Appenweier, Schwarzwaldhalle, Oberkircher Str. 26	M. Bord	0171/7129707	S,E,A	www.boerse-appenweier.com
03.02.18	10.00–16.00 h	74889 Sinsheim, Elsenzhalle	Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V.	07261/5809	S,E,A,B	Int. Kraichgau Tauschtag
17.02.18	13.00–17.00 h	69214 Eppelheim, Rudolf-Wild-Halle	Bauder-Spielzeugmärkte	06268/719	S,E,A	Fax: 06268/6231
18.02.18	10.00–16.00 h	65719 Hofheim am Taunus, Chinon Platz 4, i. d. Stadthalle	Inge Böttiger	06157/990454	S,E,A	seit 31 Jahren
24.02.18	10.00–15.00 h	80634 München, DB-Casino, Richelstr. 3	STAR-Märkte Team	0163/6801940	S,E,A	www.star-maerkte-team.de
24.02.18	11.00–16.00 h	79108 Freiburg, Messe Freiburg	Michael Hauser	0761/2922242	S,E,A,B,P	www.freiburger-spielzeugboerse.de
24.02.18,	11.00–16.00 h	68526 Ladenburg, Carl-Benz-Gymnasium, Realschulstr. 4	J. Sauerbrey	06203/3130	S,E,A,B	www.eisenbahnbörse-ladenburg.de
25.02.18	10.00–16.00 h	64285 Darmstadt, Orangerie, Jahnstr.	Meyer	06246/9069847	S,E,A,B	www.spielzeugbörse-darmstadt.de
25.02.18	09.30–15.00 h	65760 Eschborn, Stadthalle, Rathausplatz 36	Eisenbahnfreunde Taunus e.V.	06196/482129	S,E,A,B	nächster Termin: 2.12.2018
25.02.18	13.00–17.00 h	74172 Neckarsulm, Deutschordenspl. 1, VZ Ballei	Bauder-Spielzeugmärkte	06268/719	S,E,A	Fax: 06268/6231
25.02.18	10.00–15.00 h	93128 Regenstauf, Jahnhalle, Jahnstr. 6a	Eisenbahnfreunde Regenstauf	0941/46105405	E,A	mit Modellbahnanlage
04.03.18	10.00–16.00 h	64579 Gernsheim, Stadthalle, Georg-Schäfer-Platz	MEC Gernsheim e.V.	06158-7476510	E,A	www.mec-gernsheim.de

Preis pro Zeile € 35,– zzgl. MwSt. (nicht rabatt- und provisionsfähig)

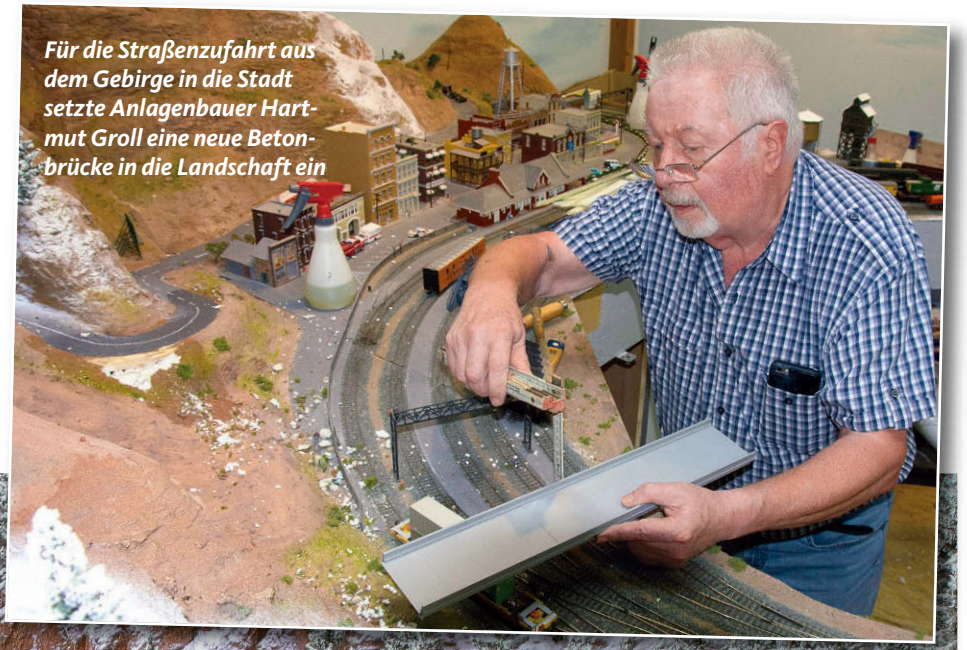
Alle Angaben ohne Gewähr. Bitte vor Besuch beim Veranstalter rückversichern.

* Angebot: S=Spielzeug, E=Eisenbahn, A=Auto, P=Puppen, B=Blechspielzeug

Bahnen im strengen Winter der Rocky Mountains

Ein Wiedersehen
in weißer Pracht

Was tun, wenn man das Publikum auf Modellbahnmessen mit einer Anlage begeistert hat, diese aber noch nicht reif für den Abriss ist? Vor dieser Herausforderung stand jüngst das Modellbauteam Köln. Ein Themenwechsel musste her. Nun sorgen neue Industrieszenen und die kalte Jahreszeit dafür, dass diese HO-Anlage kaum mehr wiederzuerkennen ist



Für die Straßenzufahrt aus dem Gebirge in die Stadt setzte Anlagenbauer Hartmut Groll eine neue Betonbrücke in die Landschaft ein

Die Bahnen im nordwestlichen Teil der USA begeistern neben der wilden und abwechslungsreichen Landschaft der Rocky Mountains vor allem aufgrund der gerade im dominierenden Güterverkehr beachtlichen und für europäische Verhältnisse extremen Zuglängen. Dieser Faszination erlag auch das MBT Köln und begann 2008 den Bau einer Fantasieanlage nach nordamerikanischen Motiven in Kammform auf einer Grundfläche von zehneinhalb mal drei Metern. Zwar hatten die Kölner bereits etliche Großanlagen geschaffen, trotzdem war diese US-Anlage Neuland. Das betraf weniger die Landschaftsgestaltung als vielmehr das Anlegen der Gleistrassen, denn gewohnte Neigungswinkel und Gleisbogenradien standen plötzlich zur Disposition.

» Die erneute Einladung zur US-Convention 2017 nach Rodgau gab den Anlass für den kompletten Umbau dieser H0-Anlage

Auch im Modell sollten die markant langen Züge fahren können – und das nicht nur bei internen Vorführungen im Club, sondern auch im rauen Ausstellungsbetrieb auf Messen. Das bedingte umfangreiche Tests mit dem vorgesehenen Rollmaterial, den nicht alle Fahrzeuge gewachsen schienen. Im Ergebnis entstand eine Anlage, die den bekannten und liebgewonnenen Standards von Team und Publikum mit langen Paradestrecken, interessanten Fahrmöglichkeiten und technischen Überraschungen genügte. Und weil oft nach dem berühmten „Making off" gefragt wurde, präsentierten die Kölner ihre Anlage schon auf der Dortmunder InterModellBau 2009 mit noch ungestaltetem Mittelteil. Nach ihrer Fertigstellung war die Anlage für ein knappes Jahr in den Räumlichkeiten des Clubs in Köln-Mülheim zu sehen. Danach musste sie einem Neubauprojekt weichen und wurde eingelagert.

Zweimal 2015 präsentiert

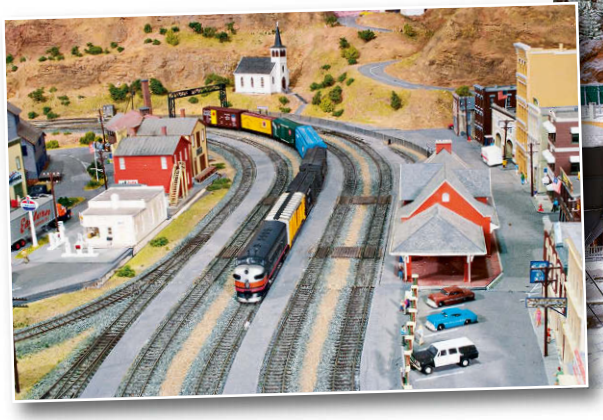
Ihre Wiederauferstehung feierte die Anlage zur InterModellBau 2015 in Dortmund. Aber so einfach nochmal präsentieren wollte man sie nicht. Und so erfuhren sowohl die Paradestrecke als auch die Stadt einige Veränderungen: Eine neue eingleisige Stahlbrücke wurde eingebaut und damit ein kritischer Punkt der kurvenreichen, zweigleisigen Hauptstrecke entschärft, sowie die Zechenanlage an einigen Stellen erweitert, etwa im Bereich des Ziehgleises am Bogendreieck. Nach einer erneuten Phase der Einlagerung wurde die Anlage zum Publikumsmagneten der US-Convention 2015 in Rodgau. Sogleich wurde von den Veranstaltern der Wunsch geäußert, 2017 diese Anlage erneut zu präsentieren.

Der betriebliche Hauptteil der umgebauten H0-Anlage des Modellbauteams Köln aus der Vogelperspektive, die den Zuschauer in den Winter der Rocky Mountains entführt

Die nur eingleisige Trestlebrücke im Vordergund sorgt mit den beiden benachbarten Ausweichstellen für einen abwechslungsreichen Zugbetrieb auf der ansonsten zweigleisigen Hauptbahntrasse

Gesamtansicht des linken Anlagenteils mit dem Zementwerk samt Steinbruch. Vor dem Umbau war hier eine Kohlenzeche (oben) platziert. Im Berg befindet sich übrigens eine Kehrschleife

Der in eleganter S-Form geschwungen angelegte Bahnhof wird auf der Winteranlage von bewaldeten Hängen flankiert, während bei der Ursprungsanlage (unten) diese Flächen recht karg waren



Michael U. Kratzsch-Leichsenring (15)

Kenner der Szene wissen um den Anspruch des MBT Köln, nicht zweimal dasselbe auf einer Ausstellung zu zeigen. Doch der komplette Neubau dieser US-Anlage schied aus Gründen der fehlenden zeitlichen Ressourcen aus. Zudem wäre der finanzielle Aufwand sehr hoch gewesen. Also lag es nahe, die Anlage bei bestehendem Gleisplan in den Punkten Landschaft und Jahreszeit umzubauen. Die Kohlenzeche wich einem Zementwerk mit Steinbruch, Teile der Stadt einem Tanklager, die Viehverladung einem Eisenbahnmuseum und einige Änderungen mehr. Arbeitsintensiv waren das Entfernen aller Bäume und Sträucher und das Aufbereiten des Untergrundes für die Neuaufforstung und das anschließende Beschneien (siehe Kasten).

Details der neuen Anlage

Die H0-Anlage ist zerlegbar aufgebaut. Die Einzelteile sind so dimensioniert, dass sie auch durch reguläre Zimmertüren passen, zugleich aber den Frachtraum auf einem 7,5-Tonnen-Lastktaftwagen bei geschicktem Stapeln optimal ausnutzen. Die Anlagen-Tragkonstruktion bildet ein auf kistenartigen Sockeln ruhender Rahmen aus zehn Zentimeter hohen Streifen aus 16 Millimeter starker Tischlerplatte im Raster von 40 bis 50 Zentimetern. Auf diesem ruhen Trassenbretter aus Zehn-Millimeter-Sperrholz. M8-Schrauben sorgen für den Zusammenhalt aller Teile.

Die Landschaft selbst ruht auf Spanten aus Tischlerplatte. Die groben Konturen wurden mit beschnittenen Styroporplatten geformt. Eine anschließend aufgezogene Schicht Rotbandgips ergab die Feinstruktur, in die stellenweise Heki-Felsfolie sowie Styroporreste eingeklebt wurden.

Das komplette Gleismaterial der Anlage mit fast 200 Metern Gleistrasse stammt von Tillig. Aufgrund der langjährigen Erfahrungen mit Ausstel-

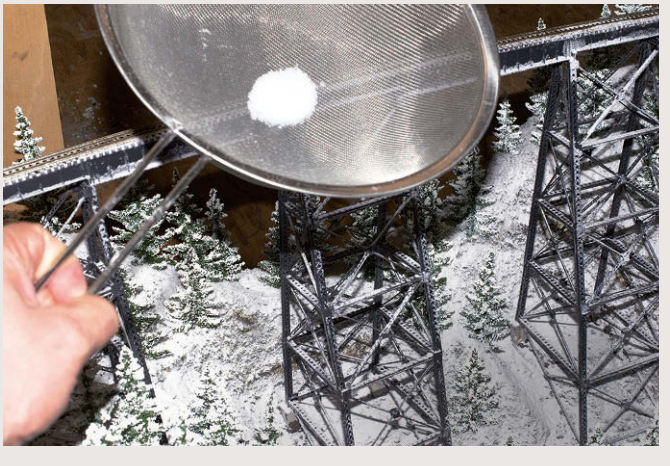
Bautipps der Kölner Modellbahn-Profis

Gestaltung von Winterlandschaften

Im Hintergrund liegt schon Schnee, der Vordergrund muss noch „entgrünt" werden

Vor dem Beschneien wurden alle Hausdächer weiß grundiert und dünn beflockt

Mittels Klarlack wurden kleine vereiste Pfützen nachgebildet



Das aufgesiebte Schnee-Imitat bedeckt sogar die Streben der Brücke

Wie gestaltet man Winterlandschaften auf einer bestehenden begrünten Anlage? Auf diese Frage hatte das Modellbauteam Köln zwar bereits einige Antworten, allerdings betrafen diese vordergründig die Fertigung winterlicher Nadelbäume. Diese bestehen auf der hier vorgestellten Anlage aus in Form geschnittenen Heki-Rohlingen, die zunächst gemäß Hersteller-Anleitung mit grünem Flock veredelt wurden. Die Einfärbung in Weiß gelingt allerdings nur sicher durch ein Bestreichen mit Ölfarbe aus dem Künstlerbedarf. Andere Methoden führten mehr oder weniger zu nur grünlichem Schnee auf den Ästen, weil die Grundfarbe der Flocken durchschlug.

Um Ähnliches bei der Landschaft zu verhindern, wurden zunächst die vorhandenen Grasfasern mittels Drahtbürste entfernt. Eher zufällig stellte sich parallel heraus, dass dünn aufgetragener Noch-Landschaftskleber ebenfalls wirkungsvoll ein Durchschlagen der grünen Farbe verhindern kann. Als Beflockungsmaterial dienten überwiegend kurze, schneeweiße Fasern von Heki. Die Dächer aller Gebäude und Anlagen erhielten ebenfalls einen Faserauftrag, allerdings stand zuvor die Grundierung der Flächen mit weißer Farbe an. Im Gleisbereich, wo Schnee auch beim Vorbild in der Regel schnell verharscht, wurde weißer Sand aus dem Sortiment von Schrax aufgetragen. Vorsicht ist dabei beim Verkleben mit der klassischen Weißleim/Spülmittel-Methode angesagt: Es sollte nur farbloses Spülmittel benutzt werden. *MKL*

Diese Perspektive zeigt, welch gigantische Gebirgsmassive auf dieser H0-Anlage aufgeschichtet wurden. Nur so war der Eindruck der Rocky Mountains authentisch umsetzbar

lungsanlagen kamen Flexgleise nur in Geraden und großen Gleisbögen zum Einsatz. Standardgleisbögen verlegte das Kölner Team mit gebogenen Gleisstücken der Radien von 500 bis 900 Millimetern. Selbstverständlich besitzen die Weichen eine Herzstück-Polarisierung, gesteuert von Tortoise-Antrieben. Diese motorischen Antriebe sind zwar etwas klobig, bewähren sich auf den vielen MBT-Anlagen aber schon seit Jahrzehnten. Zudem bieten sie neben dem langsamen Verstellen zwei separate, elektrisch getrennte Schaltausgänge, was ideal für die Herzstück-Polarisierung, Rückmeldung oder Fahrstraßenschaltung ist. Die Signale nach US-Vorbildern stammen von Walthers.

> Einige deutsche oder europäische Bauten wurden durch Farbe und Kitbashing amerikanisiert

Weil der hiesige Markt für nordamerikanische Modellgebäude naturgemäß etwas dünn ist, stand das MBT bei der Beschaffung passender Bauten vor einigen Herausforderungen. Zum Teil ließen sich diese dadurch lösen, dass einige deutsche oder europäische Bauten, etwa von kibri, mit etwas Farbe und Kitbashing amerikanisiert werden konnten. Einige markante Bauten mussten aber über Walthers beschafft werden, beispielsweise Hochhaus und Wasserturm. Ähnliches galt für Zubehör wie Telegrafenmasten und Signale. Dabei fiel auf, dass beispielsweise die Tanks aus amerikanischer Fertigung deutlich größer und realistischer ausfallen als deutsche Zubehörprodukte.

Aus der Viehverladung der Sommeranlage (rechts) wurde ein Eisenbahn-Museum mit sehenswerten Fahrzeug-Exponaten

Fahrzeugeinsatz und Betrieb

Das Betriebskonzept ist klassisch organisiert: Es gibt eine weitgehend zweigleisige Hauptstrecke mit S-förmigem Durchgangsbahnhof und langen Paradeabschnitten. Ein nur eingleisig zu befahrender Viadukt sorgt durch das nötige Ausweichen der Züge für Abwechslung im Zugverkehr. Hinzugekommen ist eine abzweigende und recht verschlungene Nebenstrecke zum neuen Zementwerk. Im nicht einsehbaren Bereich im Anschluss an die rechte Bahnhofsausfahrt befindet sich ein viergleisiger Schattenbahnhof.

Die Steuerung der Züge und Signale übernehmen Elektronik-Platinen von Gahler + Ringstmeier, mit deren MpC-Steuerung das Kölner Team seit Jahren erfolgreich arbeitet. Es ist zwar nicht ganz einfach einzurichten und für Heimanlagen in der Regel auch zu kostenintensiv, für eine Ausstellungsanlage ist sie allerdings optimal.

Die Züge werden zwar digital gesteuert, aber die nötige Intelligenz sitzt nicht als Decoder in den Triebfahrzeugen, sondern in den Streckenblocks unter der Trasse. So kann jede Analoglok auf die Anlage gestellt werden und ist sofort fahrbereit.

Zum Einsatz kommen überwiegend Fahrzeuge, deren Vorbilder auch in den Rocky Mountains in den zurückliegenden Jahrzehnten anzutreffen waren. Dabei dominieren Lokgiganten der Reihen SD 40 und SD 50 oder Dash 7. Lieferanten waren allerhand Firmen wie Athearn, LifeLike und andere.

Allerdings gibt es auch eine Ausnahme: So verkehrt auf Wunsch des Publikums regelmäßig auch ein von einem BigBoy geführter Güterzug, schließlich ist er aus Sicht der Besucher *die* amerikanische Dampflok schlechthin. *Hartmut Groll/MKL*

Kiss Modellbahnen

Neuankündigungen Spur 0

M 1:45

- BR 78 Neuauflage
- BR 98.7 Zuckersusi
- V 90 Diesellokomotive
- C 5/6 Elefant
- Be 4/6 Stangenlok
- Kesselwagen versch. Ausführungen
- SBB Silowagen

Alle Modellvarianten finden Sie auf unserer Homepage

www.kiss-modellbahnen.de info@kiss-modellbahnen.de

Modelleisenbahn einmal ganz anders

Miniramen mit Guckkasten-Effekt

Eine Kleinstanlage im Fernsehapparat mit H0e-Gleiskreis nach Motiven der Döllnitzbahn

Es muss nicht immer die Sperrholzplatte oder eine Segment-Zimmeranlage sein. Auch kleine Schaukästen können Modellbahn-Vergnügen hervorrufen. Für die Umrahmung der gestalteten Miniszene hier zwei originelle Ideen

Schon von Kindesbeinen an bin ich ein begeisterter Modelleisenbahner. Meine H0-Anlage war bereits in *em 7/12* vorgestellt. Einige Anlagendetails dieses Schaustücks wurden in der Zwischenzeit auf den neusten Stand der Modellbahntechnik gebracht. Eine neue Modulanlage ist bereits im Bau. Sobald sie fertig ist, werde ich an dieser Stelle darüber berichten. Nebenbei gehöre ich zum ehrenamtlichen Team für die Betreuung der sächsischen H0e-Anlage im Bahnhof Oschatz Süd (siehe *em 10/16*), die ja an Fahrtagen des „Wilden Robert" der Öffentlichkeit zugänglich ist. Zwei der dort im Foyer ausgestellten außergewöhnlichen Ausstellungsstücke, die bei den Besuchern des Döllnitzbahn-Museums stets mit verwunderten Augen betrachtet werden, habe ich gebaut. Ziel dabei war die Idee, die Modellbahn einmal in einem anderen Umfeld darzustellen.

Szenerie im TV-Gerät

Ein ausrangiertes TV-Gerät hat mich zum Bau einer kleinen Bahnlandschaft bewegt. Im Gehäuse des alten Fernsehers wurde ein Funktionsdiorama untergebracht. Standen noch vor Jahren solche

Jürgen Albrecht (3)

Auf der kleinen Fläche in einer Weichenlaterne ist natürlich nur ein Diorama ohne Betrieb umsetzbar

Mit welcher Idee überraschen Sie uns?

Die beiden von Wilfried Frosin gebauten Kleinstanlagen animieren geradezu, nach ähnlichen Miniaturen auf geringster Fläche Ausschau zu halten. Daher die Frage an Sie, liebe Leser: Haben Sie bereits ähnliche Guckkästen gebaut oder kennen Sie kuriose Dioramen solcher Machart aus Ihrem Verein? Ein Z-Gleiskreis auf dem Bierdeckel vielleicht oder das H0i-Feldbahn-Oval auf der WC-Brille? Was hat Ihre Fantasie schon in dieser Richtung hervorgezaubert? Schreiben Sie uns an die Münchner Redaktionsadresse oder mailen Sie an redaktion@eisenbahn-magazin.de. Bitte achten Sie bei Bildanhängen auf eine hohe Datenauflösung, denn die besten Arbeiten möchten wir gern an dieser Stelle veröffentlichen und obendrein mit Modellbahn-Sachpreisen würdigen. *PW*

Lediglich 40 Zentimeter im Durchmesser misst dieser H0e-Gleiskreis. Der Schmalspur-Rottenkraftwagen von pmt dreht darauf unermüdlich seine Runden

alten Geräte in Massen auf dem Sperrmüll, war die Beschaffung des Gehäuses vor geraumer Zeit schon ein echtes Problem.

Nun läuft in diesem alten Schwarzweiß-Televisor „Eisenbahn-Romantik“ in Farbe. Die Grundfläche ermöglichte den Einbau eines geschlossenen H0e-Gleiskreises und damit den Fahrbetrieb eines Zuges der Döllnitzbahn. Gestaltet wurden ein kleiner Haltepunkt und ein bäuerliches Anwesen.

Die vielen Details auf diesem kleinen Anlagenstück lassen das „TV-Programm“ nicht langweilig werden, allerdings muss man schon nah an die Mattscheibe heranrücken, um alles erfassen zu können: Der Zug hält am Haltepunkt an, gesteuert von einem Aufenthaltsbaustein von Conrad Electronic. Die Zugfahrt wird von einem Fotografen, der sich im Hintergrund auf dem Hang platziert hat, mit Kamera und Blitzlicht festgehalten. Der Unterbau des Dioramas besteht lediglich aus Styrodur und wurde mit Landschaftsmaterial aus dem Modellbahn-Zubehörbedarf gestaltet.

Schmalspur in der Laterne

In einer Weichenlaterne wurde ein Schmalspurzug in einem ländlichen Umfeld platziert. Hier dampft eine I-K-Tenderlok an einer Kuhweide vorüber. Eine im Laternenkopf installierte Lampe spendet den nötigen „Sonnenschein“. Auf dem Feldweg rollt ein Pferdegespann – es ist ein Modell der Firma Haufe aus einstiger DDR-Produktion und wurde mit einem neuen Kutschbock und vielen kleinen Details verfeinert. Die Telegrafenmasten entstanden im Eigenbau. Durch die eingesetzte Hintergrundkulisse bekommt das Modell einen passenden Abschluss und optische Tiefe. Aufgrund des geringen Platzes war hier natürlich kein Gleiskreis hinzubiegen, so dass der H0e-Zug auf diesem Schaustück nicht fahren kann. *Winfried Frosin*

» Die zwei Mini-Dioramen sorgen bei Ausstellungen für erstaunte Gesichter

Hans Schmidt/Slg. Brinker

Nicht verpassen: Das neue Heft erscheint am 15. Februar

Im Fokus: DB-Baureihe V 200[1]

Auf Null folgt die Eins

Im Laufe der 1950er-Jahre war das Verkehrsaufkommen bei der DB deutlich gestiegen, wurden die Züge länger und schwerer. Bei ihrer Beförderung stießen die neuen Großdieselloks der Baureihe V 200 an ihre Leistungsgrenzen. Die DB entschloss sich daher 1960 zu einer auf der V 200[0] basierenden, stärkeren Weiterentwicklung. Ab 1962 gingen insgesamt 50 Loks als neue Baureihe V 200[1] in Betrieb. Wir beleuchten die Entwicklung in Vorbild und Modell, ergänzt durch die vollständige Liefer- und Verbleibliste aller V 200[0] und V 200[1]

Märklins Sondermodell 1978

Die Northlander-Story

Vor 40 Jahren betrat Märklin Neuland: Auf Basis des TEE-Triebzugs RAm legten die Göppinger den kanadischen „Northlander" in HO auf. Der blau-gelbe Zug erschien als hochpreisiges Sondermodell in limitierter Stückzahl. Er sollte die Modellpolitik nachhaltig verändern

Manfred Scheihing

Peter Pernsteiner

Zwei Spezialfahrzeuge im Test

Messwagen für die HO-Anlage

Was steckt alles in den neuen HO-Messwagen aus Neu-Ulm und Sonneberg? Ist der vorbildgetreue, 26 Zentimeter lange EGH 388 von ESU ein ideales Arbeitsfahrzeug für die Anlagenplanung oder hat das ebenso raffiniert ausgestattete, aber nur 182 Millimeter kurze Fantasie-Modell von PIKO mehr zu bieten? In unserem Vergleichstest gehen wir diesen Fragen auf den Grund

Anlage der DB-Epoche III

Vielfalt in Lippstadt

Die Nenngröße 0 erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit, was die Gießener Messe Ende März erneut unter Beweis stellen wird. Besonders viele HO-Bahner haben zwischenzeitlich auf 1:45 umgeswitcht – so wie Christian Heine und Norbert Kicker, deren 0-Anlage wir porträtieren

Stephan Rieche

Slg. Hans-Wolfgang Rogl

Ilmebahn Einbeck – Dassel

Niedersächsisches Privatbahn-Idyll

Auf dem Teilstück von Salzderhelden nach Einbeck sollen demnächst wieder Personenzüge fahren. Die Ilmebahn führte aber einst weiter bis nach Dassel. Wir erinnern an eine liebenswerte Privatbahn, auf der vor allem gebraucht gekaufte Lokomotiven zuhause waren

Änderungen aus aktuellem Anlass vorbehalten

eisenbahn Modellbahn magazin

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. Für Mitglieder des VDMT und des BDEF gilt ein Verbandspreis von EUR 63,00 pro Jahr (12 Ausgaben).
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 Mandatsreferenznummer 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 608 | 2/2018 | Februar 2018 | 56. 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, 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

Redaktion und Produktion „Meisterschule Modelleisenbahn": Ralph Zinngrebe

Junior Producerin: Amira Füssel

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. 28 vom 1.1.2018
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

© 2018 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 Bauvorschlägen und elektrischen/ elektronischen Schaltungen erfolgt auf eigene Gefahr des Anwenders.

Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:
Martin Weltner (Eisenbahn), Peter Wieland (Modellbahn), Ralph Zinngrebe („Meisterschule Modelleisenbahn"); verantwortlich für Anzeigen: Selma Tegethoff, alle Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN: 0342-1902

GeraNova Bruckmann Verlagshaus

Ein **herzliches Dankeschön**
an unsere Partner beim großen

eisenbahn Modellbahn magazin

Winter-Gewinnspiel!

Das große *eisenbahn magazin* Winter-Gewinnspiel finden Sie unter

www.eisenbahnmagazin.de

Teilnahmeschluss 28.Februar 2018

märklin
TRIX

Unser H0 Insider-Modell 2018

Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

Noch nie hat Märklin in H0 eines der zwölf „Krokodile“ umgesetzt, die die SBB ab 1965 für den Rangierdienst umbaute. Anlass dafür bietet nun das 25-jährige Jubiläum des Insider Clubs.

1993-2018 25 Years Ans Jahre Jaar INSIDER CLUB märklin

Bestellschluss: 30. April 2018

Highlights

- Vorbildgerechte Formänderungen als Rangier-Krokodil
- Lokomotive angetrieben mit 2 Hochleistungsantrieben
- Heb- und senkbarer Stromabnehmer, digital schaltbar
- Telex-Kupplung je Lokseite separat digital schaltbar
- Neuer Ölkühlerkasten
- Rangierer-Figur liegt bei
- Umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen

märklin HO

Wechselstrom

39567 Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

€ 499,99 *

Ein passendes Güterwagen-Set wird unter der Artikelnummer 46567 ebenfalls exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.

TRIX HO

Gleichstrom

22967 Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

€ 499,99 *

Ein passendes Güterwagen-Set wird unter der Artikelnummer 23567 ebenfalls exklusiv nur für Trix Clubmitglieder angeboten.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix