6 Juni 2019 – 57. Jahrgang, Heft Nr. 624 EUR 7,80 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

Baureihe V 180 der DR im H0-Test: Drei aktuelle Modelle im Vergleich

Modellbahn-Klassiker und ihre konkreten Vorbilder

Neue Serie

01 220: Fleischmann-Neuheit von 1967

Vorbild & Modell: ETA/ESA 150

Akku-Legende der DB

EUR 8,60 (A) · SFr 12,50 (CH) · EUR 9,20 (B, LUX) · EUR 9,50 (NL)

Dampf-Bw als Anlagenthema

H0-Betrieb in „Hubertsveld“

WESTbahn im Wandel

Was wird aus den Fahrzeugen?

DR-Dorado Blumenberg

Bilderbuch-Bahnhof von einst

Realistische Landschaft

Wasser und Einschnitt gestalten

Schiebedienst ab Altenhundem

So wurden die 140er auf der Ruhr-Sieg-Strecke abgelöst

4 194539 107807 06

eisenbahn magazin 6/2019 ETA/ESA 150 der DB • H0-Test: Baureihe V 180 der DR • Dampf-Bw „Hubertsveld“ in H0 • Schiebedienst ab Altenhundem • 01 220: Fleischmann-Modell und Vorbild • Bahnhof Blumenberg

Abenteuer BahN

Jetzt NEU am Kiosk!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.nbahnmagazin.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München © fotolia/rost9

Kunst oder Kitsch?

Wir schlendern Anfang April durch die Hallen der Dortmunder Messe „Intermodellbau“ und bleiben an einer Ansammlung von Menschen hängen. Jung und alt, männlich und weiblich, Großeltern, Eltern und Kinder: Alle scheinen sie hier vertreten und alle starren sie auf ein in die Höhe gebautes Gleisgebilde in luftigem Achterbahnstil – eine Anlage, die so ganz anders aussieht als die übrigen, die in den Hallen 4 und 7 ausgestellt sind. Die Gleise gehören zur Nenngröße H0, die Menschenfiguren hingegen zur Gartenbahn. Die Schienenfahrzeuge sind Umbaumodelle. Über dem Bahngeschehen ziehen ein Flugzeug und ein Luftschiff lautstark ihre Runden.

Trainini (2)

Modellbahn mal anders – sind wir „reif“ für solch künstlerische Projekte?

Sämtliche Gleistrassen verlaufen in einer Acht oder in Kreisen, die – in starken Steigungen und teils mit Zahnstange versehen – emporstreben. Die darauf verkehrenden Fahrzeuge wirken skurril und märchenhaft, knallig bunt, dabei fast verzerrt, stets reichlich verziert und beinahe wie Karikaturen. Und genau das sind sie auch! Sie gehen zurück auf den Comiczeichner und Karikaturisten Rowland Emet, der die englischen Bahnen gern dem Gespött der Öffentlichkeit preisgab. Nach seinen Zeichnungen und Ideen wurde einst sogar eine Parkbahn gebaut. Auf der in Dortmund ausgestellten außergewöhnlichen Anlage hat Michael Rehorik diese ebenso miniaturisiert wie die vielen anderen Werke des Künstlers.

Von Michael Rehorik nach Motiven des Comiczeichners Rowland Emet gebaute Fantasieanlage, die zur Dortmunder Intermodellbau das Publikum polarisierte

Tja, was soll man davon halten? Schließlich ist unser Hobby sonst klar geprägt von strengem Handwerk und dem Streben nach realistischer Perfektion, möglichst nah orientiert am Vorbild. Und hier? Ist das Kunst, die Bestehendes weiterentwickelt, vielleicht auch überzeichnet? Oder eher Kitsch, der das Hobby mit seiner Darstellung entwertet? Klar ist: Diese Anlage polarisiert. Unweigerlich fühlen wir uns an den Holzjungen Pinocchio erinnert, der so gern zur Schule gehen möchte – erschaffen als Fabel, die Erwachsene mahnen sollte, begeisterte er vor allem die Kinder. Das ist bei dieser fantasievollen Messeanlage nicht anders.

Nun steht die Frage im Raum: Sind Modellbahner bereit, sich dem zu öffnen, gewohnte Pfade zu verlassen und mal in Sachen Anlage neue Wege zu gehen, wie es diese Gleispyramide vormacht? Wir sind es, und begeisterte Kinderaugen an dieser originellen Anlage stimmen uns zu. Aber gibt es vielleicht auch Gegenargumente?

Holger Späing & Peter Wieland

Bester Schutz ....

...seit 25 Jahren

Eine Vitrine, die ebenso revolutionär, wie einfach daher kam – feiert 25jähriges!

Das Train-Safe Team dankt seinen Kunden, ohne die dieses Jubiläum nicht möglich gewesen wäre, und freut sich auf die nächsten „staubfreien“ Jahre!

Besuchen Sie den Train-Safe Shop unter www.train-safe.de oder bestellen Sie unseren kostenlosen Train-Safe Katalog!

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

Oliver Strüber

12–26 Im Fokus: ETA/ESA 150

Im Fokus

12 Vier Jahrzehnte an der Dose Titel
Mit kostengünstigen Akkutriebwagen für den Nahverkehr wollte die DB in den frühen 1950er-Jahren an die auf diesem Gebiet erzielten Erfolge aus der Vorkriegszeit anknüpfen. Vierzig Einsatzjahre sollten für die ETA/ESA 150 folgen

22 Akkutriebwagen als Spätstarter
Lange dauerte es, bis erste Modelle des ETA/ESA 150 erschienen, die Zahl der Hersteller ist überschaubar. Jedoch reiht sich Roco aktuell mit einer H0-Neuankündigung in diese Produzentenriege ein

Eisenbahn

6 Aufstieg und Fall des Bahnhofs Blumenberg
Dieser Bahnhof unweit Magdeburg blickt auf eine wechselvolle Geschichte zurück. Stiegen vor dem Zweiten Weltkrieg mehrere hunderte Reisende dort um, dient die Anlage heute nur noch als Betriebsstelle

28 Entlang der Schiene
Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

40 KISS me WESTbahn
Seit 2011 besteht auf der Strecke Wien – Salzburg in Konkurrenz zur ÖBB das Fernverkehrsangebot „WESTbahn“. Ab 2019 sollen drei Zugpaare bis München durchlaufen

46 Bunte Ost-West-Kooperation
Mitte der 1990er-Jahre existierte noch viel Reichsbahn-Flair in Bernburg; die neue DB AG-Zeit setzte aber schon ihre Farbtupfer

Service
91 Leserbriefe
92 Buch & Film
104 Kleine Bahn-Börse
104 Fachgeschäfte
108 Veranstaltungen
109 Termine/TV-Tipps
122 Vorschau/Impressum

48 Schiebedienst im Sauerland Titel
Ende November 2016 verabschiedete sich die gute alte E 40 aus den Diensten der Deutschen Bahn. Ihre letzten Einsätze absolvierte sie als Schublok auf den Steigungen um Altenhundem

54 Star in Rosarot
Eine Garnitur der ungeliebten Shinkansen-Reihe 500 im rosaroten Hello-Kitty-Design avanciert zum Liebling der Japaner

Modellbahn

56 Zufälliger Ruhm für 01 220 Titel
1967 wartete Fleischmann mit einer bemerkenswerten H0-Neuheit auf: der Schnellzug-Dampflokomotive 01 220 der DB, deren Werdegang und Vorbild wir zum Start einer neuen Serie nachgehen

60 Neu im Schaufenster
Aktuelle Neuheiten in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik in zahlreichen Kurzmeldungen auf zehn Seiten

Dirk Höllerhage

Ed Hendrickx

48–53
Die letzten Einsätze einer 140 im Schiebedienst bei der DB

56–59
Das Modell und sein Vorbild – unter diesem Motto betrachten wir Modell-Loklegenden; Folge 1: die 01 220

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

94–99
H0-Dieselloks der Reichsbahn-Baureihe V 180/118 im Test

112–118
Den Traum von einer großflächigen Bw-Anlage hat sich ein H0-Freundeskreis erfüllt

Markus Inderst

Neue Serie

Slg. Oliver Strüber

40–45
Erfolgreicher privater Fernverkehr in Österreich – nun kommt die WESTbahn auch nach Deutschland

70 Sommerfreuden am Fluss
Im Frühsommer laden Gewässer die Menschen zum Sonnenbaden ein. Doch wie gestaltet man solch eine idyllische Szenerie?

72 Nahender Umzug vor dem 70.
Seit Oktober 1949 schon gibt es eine 1-Anlage in Hamburg. Wie es Endes des Jahres damit weitergeht, ist noch unklar

76 Bramdelle exakt nach Vorbild
Ein Diorama unseres Wettbewerbs, das sich aufgrund seiner Vorbildbezogenheit durchaus lohnt vorgestellt zu werden

78 Modellbahn-Praxistipps
In unserer Rubrik Tipps & Kniffe kommen Leser zu Wort, die anderen einige Empfehlungen aus ihrem Hobby-Erfahrungsschatz weitergeben möchten

80 Spezialisten für Signale und Licht
Neben den üblichen Zubehör-Decodern gibt es einige spezielle Decoder – etwa für Signalbilder oder Lichteffekte

94 H0-Test: V 180/118 der DR Titel
Die Roco-Formneuheit bietet Anlass, diese H0-Diesellok gegen die Kontrahenten von Gützold und Piko an den Start unseres Testparcours rollen zu lassen

100 Drei Marken unter einem Dach
Porträt der Firmengruppe Halling/Ferro-Train/Stängl am Firmensitz in Wien

110 Züge gucken nach dem Shoppen
H0-Schauanlagen in einem Prager Einkaufszentrum als Touristenziel

112 Gelebter Traum vom Groß-Bw Titel
Eine ausladende H0-Bw-Anlage ist bei Ausstellungen stets von Publikum umringt

120 Die E 18 als Modell in 1:13
Ein Ellok-Modell in all seinen Bauteilen selbst erschaffen – und das so gut, dass es im Märklin-Museum ausgestellt wurde

8 Seiten extra Meisterschule Modelleisenbahn

Bahnfahrzeuge – Güterwagen
Mit Firmentafeln geschmückt
Ein zeitgenössisches Detail für Brawa-Kesselwagen in H0

Straßenverkehr – Szenen
Eng verknüpft – Teil 3
Ungewöhnliche Kombinationen von Straße und Schiene

ab Seite 82

Peter Schiffer/Slg. Eisenbahnstiftung (2)

Titelbild: 515 537 in Ursprungs-Rot mit einem ozeanblau/beigen Steuerwagen auf der Lahntalbahn (Haltepunkt Dausenau, 14. Mai 1980)

Bahnhof Blumenberg

Einstmals idyllisches Tor zur Welt

Der Bahnhof Blumenberg in Sachsen-Anhalt wurde im Dezember 2018 als Verkehrshalt für Reisezüge aufgelassen. In den kommenden Jahren soll der idyllische Bahnhof, der jetzt nur noch Betriebsstation ist, umfassend umgestaltet werden. Ein Rückblick auf die 175-jährige Geschichte der Station

Am 8. Dezember 2018 war Schluss. An diesem Tag legte zum letzten Mal ein Reisezug einen Halt am Bahnsteig des Bahnhofs Blumenberg in Sachsen-Anhalt ein. Die Station an der Bahnstrecke Magdeburg – Halberstadt wurde zum Fahrplanwechsel Anfang Dezember für den Personenverkehr aufgelassen. Für zahllose Bewohner der Magdeburger Börde war der Bahnhof Blumenberg einst das Tor zur Welt und für so manchen Eisenbahnfreund in den 1980er-Jahren ein „Sehnsuchtsort".

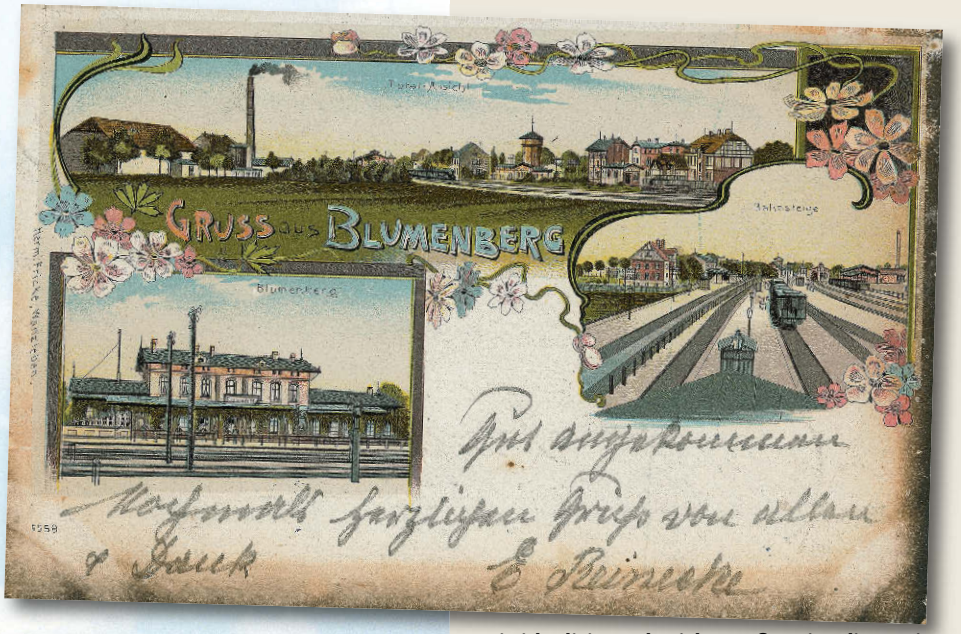
Grund für die Aufgabe des Verkehrshalts ist laut Aussage der NaSA „die seit Jahren konstant geringe Nachfrage, für die auch prognostisch, aufgrund der Lage des Bahnhofs, keine Steigerung möglich erschien". So bewegte sich die Zahl der Reisenden montags bis samstags lediglich zwischen zehn und 20 Ein- und Aussteigern, sonntags noch darunter. Die Entscheidung zur Aufgabe des Verkehrshalts war schon Anfang der 2010er-Jahre im Zusammenhang mit den Plänen zum Ausbau der Strecke Magdeburg – Halberstadt getroffen worden.

Eine Ära geht zu Ende

Mit der Schließung des traditionsreichen Bahnhofs für den Personenverkehr fand eine 175-jährige Geschichte ihr trauriges Ende. Die Bahnstation Blumenberg verdankt ihre Entstehung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, die Anfang 1842 die endgültige Konzession zum Bau einer Linie von Magdeburg nach Groß Oschersleben mit einer Abzweigung nach Halberstadt erhielt. Diese diente nicht nur dem Lokalverkehr der von ihr berührten Städte und Gebiete in der Magdeburger Börde und im Harzvorland, sondern war zugleich auch Bestandteil einer durchgehenden Verbindung Berlins mit dem Westen des territorial zweigeteilten Königreichs Preußen, also dessen Provinzen Rheinland und Westfalen.

> » Nach 175 Jahren verliert der Bahnhof Blumenberg seine Funktion als Halt für Reisezüge

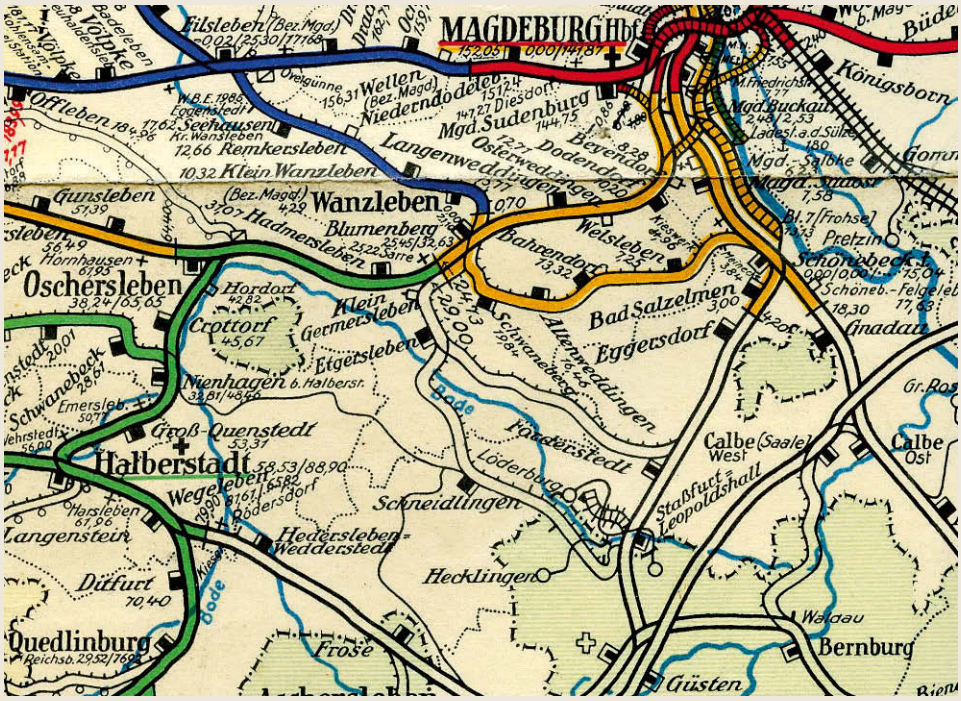
Dass der Abschnitt Magdeburg – Braunschweig als Teil dieser zwischen 1838 und 1847 in ihrer Gesamtheit fertiggestellten, rund 630 Kilometer langen Fernverbindung Berlin – Köln nicht, wie zunächst angedacht, in gerader Linie über Helmstedt, sondern über Oschersleben führte, war der



Die idealisierende Lithografie zeigt die zwei Komponenten von Blumenberg um 1900: Vorwerk und Eisenbahn *Slg. Kurt Kaiß*

Blumenberg, Mitte der 60er-Jahre: Damals entsprach das liebevoll gepflegte Ambiente der Station ganz ihrem Namen *Slg. Kurt Kaiß*

Lage des Bahnhofs Blumenberg im Schnitt der Bahnstrecken aus Eilsleben, Oschersleben, Magdeburg und Staßfurt *Slg. Joachim Bügel*



Markant überragt der Wasserturm den Bahnhof Blumenberg. Von ihm profitierten die Personale auf Dampfloks wie der 50 3606, die am 15. Juni 1988 den Ostkopf des Bahnhofs passiert *Volkhard Stern*

Rücksichtnahme gegenüber den Interessen von Halberstadt geschuldet. Da man die im nördlichen Harzvorland gelegene Stadt nicht vom Eisenbahnverkehr ausschließen wollte, eine Linienführung Magdeburg – Halberstadt – Braunschweig aber an der Länge der Strecke sowie erheblichen Terrainschwierigkeiten scheiterte, blieb als Kompromiss schließlich das Teilstück Magdeburg – Oschersleben mit Weiterführung nach Braunschweig und Halberstadt.

Für einiges Kopfzerbrechen sorgte auch der Verlauf der Linie zwischen Magdeburg und Oschersleben. Gegen die Wahl einer möglichst geraden Verbindung über Groß Wanzleben sprachen die für die geringe Leistungsfähigkeit der damaligen Lokomotiven ungünstigen Steigungsverhältnisse. So entschied man sich schließlich für eine etwas weiter südlich verlaufende Linienführung. Den Interessen der Stadt Wanzleben versuchte man dadurch Rechnung zu tragen, dass beim drei Kilometer entfernt gelegenen Vorwerk Blumenberg eine Bahnstation für Personen- und Güterverkehr vorgesehen wurde. Nach etwa 16-monatiger Bauzeit erfolgte die Inbetriebnahme der Bahnlinie Magdeburg – Halberstadt am 15. Juli 1843.

Von der Haltestelle zum Bahnknoten

Fast 40 Jahre blieb Blumenberg eine Haltestelle von nur geringer Bedeutung. Eine grundlegende Umgestaltung und Erweiterung erfuhr die Station erst im Rahmen des Baus der Verbindung mit Staßfurt, eröffnet im August 1881. Aus dieser Zeit stammt auch das bis heute erhaltene Empfangsgebäude. Fortgesetzt wurde der schrittweise Wandel Blumenbergs zu einem regionalen Bahnknoten mit dem Bau der Linie nach Eilsleben, eröffnet 1883, ehe 1896 mit der Strecke nach Schönebeck (Elbe) die dritte von Blumenberg ausgehende bzw. dort einmündende Meliorationsbahn (Nebenbahn zur Erschließung wirtschaftsschwacher Regionen) in Betrieb ging. Eine Komplettierung erfuhr der Bahnknoten Blumenberg schließlich 1901 durch die selbstständige Einführung der Linie von Staßfurt, die zu einer deutlichen Verbesserung der Betriebsabwicklung auf dem inzwischen stark belasteten Bahnhof führte. Ende des 19. Jahrhun-

Juli 1988: Ausfahrt von 50 3559 mit der Übergabe nach Altenweddingen aus Gleis 7; die Güterbahnhof-Gleise sind voll belegt *Kurt Kaiß*

derts waren dort werktags bereits bis zu circa 110 Zugfahrten zu verzeichnen; etwa die Hälfte der den kleinen Bahnknoten täglich berührenden rund 40 Personenzüge wurden in Blumenberg eingesetzt bzw. endeten dort.

Die Jahre zwischen 1901 und 1930

Die ersten Jahrzehnte nach 1900 waren geprägt von stetigem Wandel, um die Verhältnisse auf dem Bahnhof Blumenberg den Betriebserfordernissen anzupassen. Stark von den vorhandenen Unzulänglichkeiten betroffen war auch das reisende Publikum, das auf den viel zu schmalen Bahnsteigen kaum Schutz vor Regen, Schneetreiben oder Zugluft fand. Die Klagen über die unhaltbaren Zustände auf dem Bahnhof Blumenberg, der sich auch amtlicherseits zum „Schmerzenskind" entwickelt hatte, wurden zwar anerkannt, der durch den Ersten Weltkrieg hervorgerufene allgegenwärtige Mangel ließ indes keine grundlegende Verbesserung zu.

Im Herbst 1921 unternahm die RBD Magdeburg einen erneuten Anlauf und beantragte, beim RVM die Genehmigung ihres Entwurfs zur längst überfälligen Erweiterung des Bahnhofs Blumenberg. Das Ministerium lehnte den Antrag zunächst ab; erst Ende 1923 wurde, wenn auch nur mit Einschränkungen, dann endlich mit den Umbauarbeiten begonnen. Auch nach deren Abschluss war der Bahnhof Blumenberg noch immer nicht optimal gestaltet. Mitte der 20er-Jahre als dringend notwendig erachtete Änderungsmaßnahmen wurden unter anderem wegen der schlechten Finanzlage der Reichsbahn jedoch auch später nicht realisiert, sodass der Jahrzehnte währende Ausbau des Bahnhofs um 1925 im Wesentlichen sein Ende fand.

Neben dem Güter- war auch der Personenverkehr beträchtlich; erhebliche Probleme bereitete insbesondere der überaus rege Übergangsverkehr. So gingen zum Beispiel im Jahr 1926 aus der Haupt-

Plan des Bahnhofs Blumenberg von seiner Ostseite bis zum Stellwerk Mitte um 1939; Gleis 2 wurde 1945 demontiert *Slg. Kurt Kaiß*

Vor Personenzügen verdingten sich 1978 bis 1980 und ab 1982 auch DR-Schnellzugdampfloks: P 8448 von Magdeburg nach Thale bespannte am 11. Oktober 1978 vorwärts fahrend die 01 2114 *Wolfgang Bügel/EB-Stiftung*

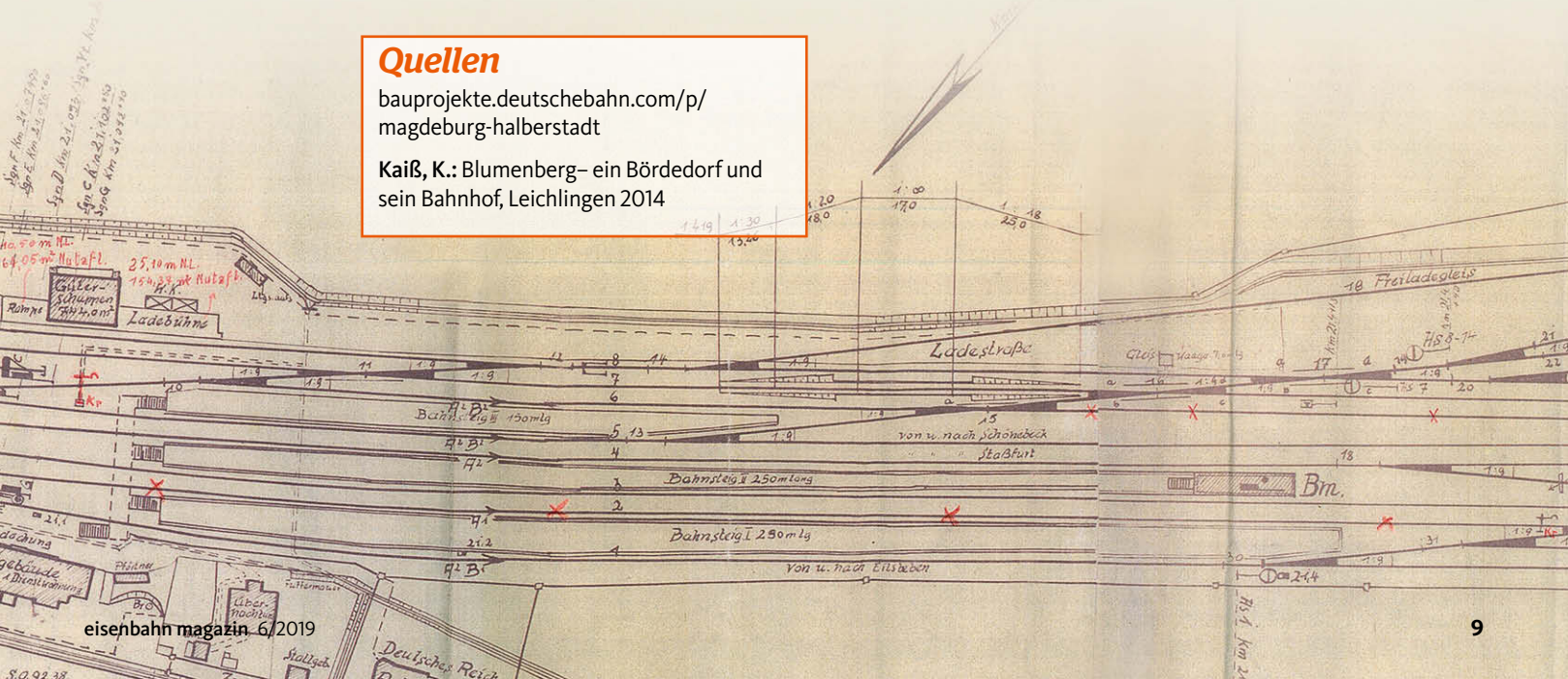
Rangierer vor einem Topfwagen (Gattung Z) mit Steingutgefäßen zum Transport von Salzsäure aus den Solvay-Werken bei Egeln *Slg. Kaiß*

Von Bahnsteig 1 verlässt im Juli 1973 der Altbau-Triebwagen 186 028 (ex VT 135 539) Blumenberg in Richtung Staßfurt *Joachim Heindorf*

Quellen

bauprojekte.deutschebahn.com/p/magdeburg-halberstadt

Kaiß, K.: Blumenberg– ein Bördedorf und sein Bahnhof, Leichlingen 2014



Dem Bf Blumenberg erhalten bleiben wird der Ethanol-Bedarfsverkehr auf der „Zuckerbahn“ ab/bis Klein Wanzleben, am 29. April 2014 durchgeführt mit Hilfe von 132 158 der LEG
Kurt Kaiß

verkehrsrichtung Magdeburg täglich allein 350 Reisende auf die Blumenberg gegen 20:30 Uhr verlassenden Nebenbahn-Personenzüge nach Eilsleben, Schönebeck und Staßfurt über; in höchste Bedrängnis geriet man an Sonn-und Feiertagen.

Blumenberg zur Zeit der DR

Zwar überstand der Bahnhof Blumenberg den Zweiten Weltkrieg fast unbeschadet, 1945 wurden aber auch seine Anlagen zu Reparationsleistungen für die Sowjetunion herangezogen. So fielen mehrere Gleise, darunter das Hauptgleis Magdeburg – Halberstadt, der Demontage zum Opfer. Hätte dieser Aderlass noch 20 Jahre zuvor zu einem betrieblichen Kollaps geführt, so blieb er angesichts der nach dem Krieg zunächst deutlich eingeschränkten Transportleistungen eher folgenlos. Die DR arrangierte sich später mit dem Status Quo; ein Wiederaufbau fand nicht statt.

In den 60er- und 70er-Jahren entsprach die Bedeutung der Station Blumenberg im Personenverkehr in etwa jener der Vorkriegszeit. Vom nun immer stärker werdenden Zwang zur Rationalisierung betroffen war zunächst insbesondere der Güterverkehr. So kam es zum Beispiel zur Einstellung des Stückgutverkehrs über den Güterschuppen und die einst so stark genutzte Überladebühne oder zum Ende des Eilgutverkehrs auf der Relation Halberstadt – Blumenberg – Staßfurt. Für eine weitere Reduzierung des Zug- und Wagenaufkommens in Blumenberg sorgte vor allem die Tatsache, dass der Abschnitt Egeln – Blumenberg ab 1967 seinen planmäßigen Güterverkehr verlor; die Bedienung des Restabschnitts erfolgte jetzt von Staßfurt aus. Mit der Verlagerung der „gruppenreinen“ Zusammenstellung der Nahgüterzüge Richtung Halberstadt nach Blumenberg wegen dauernder Überlastung des Rangierbahnhofs Magdeburg-Buckau Ende der 60er-Jahre wurde dem Bahnhof aber auch eine neue Aufgabe zuteil.

> In den 60er- und 70er-Jahren verlor der Bahnhof Blumenberg zunehmend an Bedeutung

Ein untrügliches Indiz für einen Bedeutungsverlust des Bahnhofs Blumenberg hinsichtlich Betrieb und Verkehr ist das Faktum, dass er ab den 70er-Jahren verstärkt auch als Abstellbahnhof für diverse Wagengattungen fungierte. Zudem war er „Leerwagensammelbahnhof“ für E- und Fc-Wagen vorrangig zum Transport von Braunkohle.

Die Phase des letzten Aufschwungs nicht allein in Blumenberg wurde eingeläutet durch die Energiekrise, die die DDR ab 1980 mit voller Wucht traf. Auslöser war die Verknappung und Verteuerung von Rohöllieferungen aus der Sowjetunion. Nicht zuletzt durch Engpässe beim Dieselkraftstoff erfolgte bei Transporten über mehr als 50 Kilometern eine Zwangsverlagerung auf die Schiene; gestoppt wurde auch die Verdrängung der Eisenbahn aus dem Nahverkehr. Diese verkehrspolitische Kehrtwende führte dazu, dass der Einsatz von kohlegefeuerten Dampfloks in der Börde eine unerwartete Renaissance erlebte und bis Oktober 1988 auch den Knoten Blumenberg nachhal-

März 1999: Bis auf Gleis 3, in das in Kürze der Zug aus Magdeburg einfahren wird, sind alle Bahnsteiggleise besetzt. Die Zahl der Reisenden hielt sich indes schon zu dieser Zeit sehr in Grenzen
Jan-Geert Lukner

Am Pfingstsamstag 2002 unterbricht das laute Motorengeräusch der aus Gleis 3 ausfahrenden 219 165 für kurze Zeit die über dem Bahnhof liegende Stille *Kurt Kaiß*

tig prägte, der zu einer Pilgerstätte für Dampflokfreunde aus Ost und West avancierte.

Der schnelle Niedergang

Nach der Wende sorgte der schlagartig erfolgende Verkehrsträgerwechsel hin zur Straße auch in Blumenberg für einen schnellen Niedergang. Im Güterverkehr wurden viele Leistungen gestrichen; der Personenverkehr war hingegen zunächst weniger durch ein geringeres Zugangebot geprägt als durch stetig sinkende Fahrgastzahlen. Mit Fortfall der unwirtschaftlichen Nahverkehrsleistungen auf den von Blumenberg ausgehenden Nebenstrecken zwischen 1999 und 2002 hatte der Bahnhof seine Verteilerfunktion im Personenverkehr nach gut 120 Jahren vollständig verloren; übrig blieb nur der mehr als spärliche Personen-Restverkehr auf der Hauptstrecke sowie der Ethanolverkehr von Klein Wanzleben.

Was bleibt?

Zurzeit ist der Bahnhof Blumenberg noch eine archaisch anmutende Insel inmitten einer modernen Eisenbahnwelt, wo Signale und Weichen nach wie vor mechanisch gestellt werden und der mechanische Streckenblock aufwendig mit dem automatischen außerhalb des Bahnhofs kompatibel gemacht werden musste. Die Frage nach dem zukünftigen Erscheinungsbild ist noch nicht geklärt. Es erscheint aber sicher, dass Blumenberg mit einem Torso der ehemaligen Gleisanlagen als unverzichtbare Kreuzungs- und Überholstation sowie als Übergabebahnhof für die regelmäßig verkehrenden Ethanolzüge von Klein Wanzleben ein kümmerliches Restdasein fristen wird.

Nach der vollständigen Umstellung auf elektronische Stellwerkstechnik wird Stellwerk Bmf wohl niedergelegt; die beiden Wärterstellwerke Bo und Bw indes sollen vielleicht als Schrankenposten erhalten bleiben.

Noch ungeklärt ist das Schicksal des mittlerweile völlig maroden Empfangsgebäudes. Sollte sich kein Käufer finden, so dürfte sein Abriss die unweigerliche Folge sein! *Kurt Kaiß*

Magdeburg – Halberstadt

Aktuelle Ausbauvorhaben

Die rund 59 Kilometer lange Strecke zwischen Magdeburg und Halberstadt ist Bestandteil des Nahverkehrskonzeptes des Landes Sachsen-Anhalt. Dieses sieht eine bessere Anbindung des Einzugsgebiets der Strecke an die Landeshauptstadt Magdeburg vor. Um das Vorhaben realisieren zu können, muss die vorhandene Infrastruktur entlang der Strecke modernisiert werden; dadurch werden höhere Geschwindigkeiten bis 120 km/h möglich.

Eine wesentliche Komponente ist die Modernisierung der Signaltechnik und der Sicherungsanlagen an Bahnübergängen. Dafür wird die Strecke mit elektronischer Stellwerkstechnik (ESTW-Technik) ausgerüstet. Nach Abschluss der Arbeiten werden sämtliche Weichen und Signale zwischen Magdeburg-Buckau und Halberstadt aus der ESTW-Zentrale in Halberstadt ferngesteuert. Außerdem werden Gleise und Weichen instandgesetzt, Brücken und Durchlässe erneuert sowie neue Bahnsteige errichtet. Die Arbeiten, durchgeführt in vier Bauabschnitten, haben bereits im April 2015 begonnen. Die Fertigstellung des letzten Abschnitts „Bahnhof Blumenberg“ erfolgt offiziell aufgrund ausstehender Planfeststellungsbeschlüsse voraussichtlich erst 2021; die Rede ist aber auch von finanziellen Engpässen.

Bis Dezember 2018 bediente der Harz-Elbe-Express den Bahnhof Blumenberg; inzwischen fährt Abellio auf der Linie – allerdings ohne Halt in Blumenberg *Kurt Kaiß*

Im Fokus: Bundesbahn-Baureihe ETA/ESA 150 (515/815)

Vier Jahrzehnte an der Dose

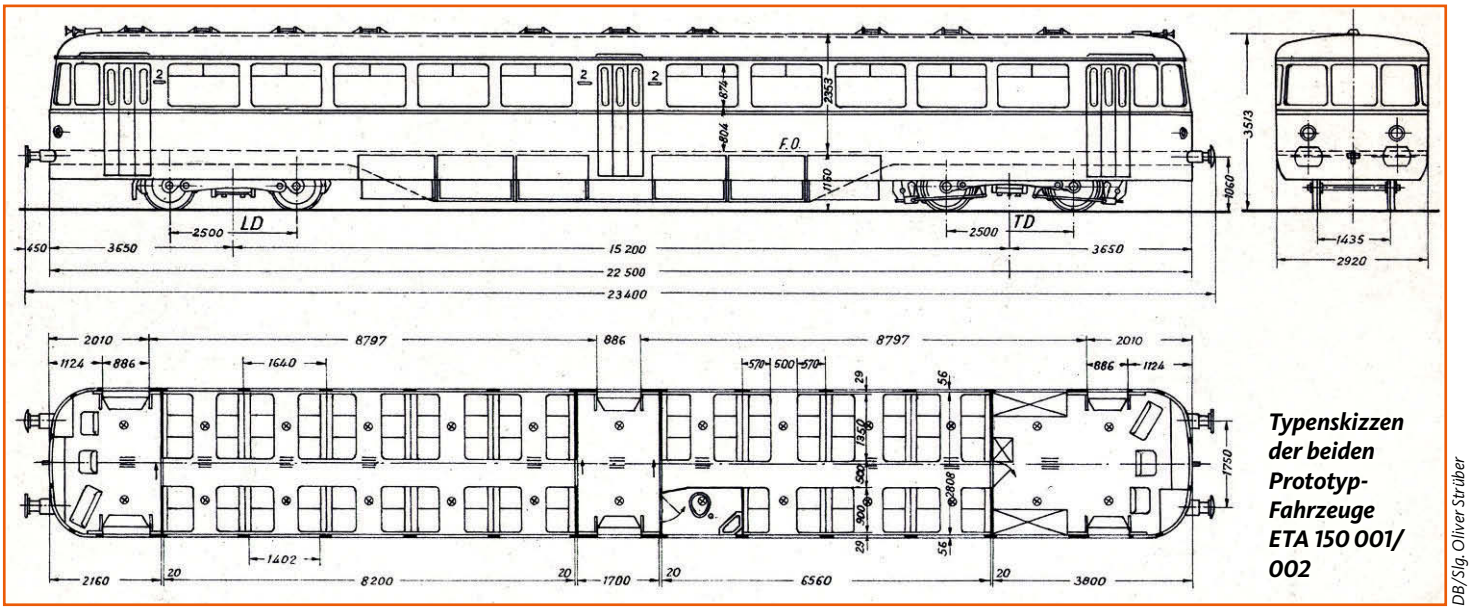
Mit kostengünstigen Akkutriebwagen für den Nahverkehr auf Nebenbahnen wollte die DB in den frühen 1950er-Jahren an die auf diesem Gebiet erzielten Erfolge aus der Vorkriegszeit anknüpfen. 1954 entstanden die ersten beiden Vorausmuster, denen bis 1965 weitere 230 Trieb- und 216 Steuerwagen folgten. Vierzig Einsatzjahre auf einer Vielzahl deutscher Strecken waren ihnen beschieden

Zwei ETA 150 stehen im März 1967 im Lokschuppen des Bw Recklinghausen Hbf im klassischen DB-Rot mit schmalem Zierstreifen in Beige; gut zu erkennen sind die unterschiedlichen Dachrundungen zwischen letzter und erster Serie

Wolf-Dietmar Loos

1956 am Münchner Hauptbahnhof fotografisch konserviertes Baumuster ETA 150 001

Günther Scheingraber/Slg. Brinker



Typenskizzen der beiden Prototyp-Fahrzeuge ETA 150 001/002

DB/Slg. Oliver Strüber

Schon die Länderbahnen – und hier allen voran die Preußischen Staatsbahnen – hatten mit Akkutriebwagen gute Erfahrungen gemacht. Besonders die nach ihrem Konstrukteur, dem Geheimen Oberbaurat Gustav Wittfeld, benannten Wittfeld-Akkutriebwagen (siehe Im Fokus in *em 5/15*) und ihre direkten Nachfolger aus der Reichsbahnzeit brachten es auf eine große Verbreitung. Ihr Prinzip war in den frühen Jahren des 20. Jahrhunderts ebenso einfach wie wegweisend: In den Vorbauten der Doppeltriebwagen wurden schwere Batterien (Akkumulatoren) installiert, aus denen die Fahrzeuge während der Fahrt ihre Fahrspannung bezogen. Der Aktionsradius lag bei rund 100 Kilometern bei einer Fahrtgeschwindigkeit von bis zu 60 km/h und einer Auslastung mit etwa 100 Personen an Bord. Das machte die später unter dem Oberbegriff ETA (Elektrische Triebwagen für Akkumulatorenbetrieb) zusammengefassten Fahrzeuge vor allem für den Betrieb auf Nebenstrecken interessant. Aufgeladen werden konnten die Akkumulatoren während der Betriebspausen in den Endstationen aus bereitstehenden festen oder mobilen Ladeanlagen (siehe Kasten).

Vom „Wittfeld" zur „Zigarre"

Die fortschrittliche und in vielen Jahren harten Dienstes bewährte Technik war auch nach dem Zweiten Weltkrieg bei der 1949 neu gegründeten Deutschen Bundesbahn wieder gefragt, stellte sie doch ein probates Mittel zur weiterhin vordringlich anstehenden Rationalisierung des (Nebenbahn-)Betriebes dar. Die alten Wittfeld- und Reichsbahn-Triebwagen – bei der DB als ETA 177 bis 180 zusammengefasst – hatten jedoch den Zenit ihres Lebenszyklus längst überschritten. Teils mehr als 40 Betriebsjahre und die eingeschränkte Wartung während der Kriegsjahre hatten ihre Spuren an den Fahrzeugen hinterlassen. Obendrein zeigten sich die Bestände durch Kriegsverluste erheblich dezimiert. Auf der anderen Seite war die Entwicklung seitens der Akkumulatoren-Industrie in den vergangenen Jahren deutlich vorangeschritten. So konnten auf kleinerer Fläche größere Leistungen installiert werden. Die führende Rolle hierbei spielte die 1890 im westfälischen Hagen gegründete Akkumulatoren-Fabrik Aktiengesellschaft, kurz AFA, deren Vertriebsgesellschaft schon seit 1904 sehr erfolgreich unter dem Namen VARTA (Vertrieb, Aufladung, Reparatur transportabler Akkumulatoren) agierte. 1962 wurde die AFA in die VARTA Aktiengesellschaft umbenannt.

Neue Akkus beflügelten das Thema

Als Ersatz für die „alten Preußen" war das Thema Neubau-Akkutriebwagen schon in den frühen Überlegungen des Eisenbahn-Zentralamtes (EZA) in München Gegenstand vieler Diskussionen – vor allem auch, weil die AFA schon wenige Jahre nach Kriegsende in der Lage war, mit dem neuen Batterietyp 9 TMD 450 einen bei gleicher Leistung mit rund 20 Prozent weniger spezifischem Gewicht aufwartenden Stromspeicher anzubieten. Aufgrund seiner geringen Bauhöhe ließ er sich bequem in den Bodenplatten neu zu konstruierender Triebwagen unterbringen, was neben einer tiefen Schwer-

Farbvielfalt bei den Akkutriebwagen

Mehr als nur rotes Einerlei

Bei ihrer Ablieferung trugen alle ETA/ESA 150 den Regelanstrich der DB: Das glänzende Purpurrot (RAL 3004) wurde unterhalb der Fenster durch einen umlaufenden cremefarbenen Zierstreifen aufgelockert. Drehgestelle und unterer Teil des Wagenkastens waren bis in halbe Batteriekastenhöhe schwarz lackiert, das Dach trug anfangs einen silbernen Anstrich. Im Zuge von Ausbesserungen mit Neulackierungen erhielten die meisten Fahrzeuge später weiße Beschriftungen und Zierstreifen, graue Dächer und anthrazitfarbene Schürzen.

Ab 1975 erhielten die ersten 515/815 Neulackierungen im nunmehr gültigen neuen Anstrichschema der DB in Ozeanblau/Beige (RAL 5020/1014). Die ersten Fahrzeuge erhielten rundum eine bis knapp unter die Fenster reichende blaue Bauchbinde, mindestens sieben 515 (008, 013, 014, 015, 017, 521 und 590) sowie zwei 815 (671, 789) wurden so lackiert. Später änderte die Deutsche Bundesbahn dieses Lackierschema jedoch ab, ließ das blaue Band jeweils vor den Vordertüren schräg nach unten abfallen und in einem schmalen, bis zur Pufferoberkante reichenden Streifen um die Fronten herumlaufen, was durch die vergrößerte helle Frontfläche eine bessere Sichtbarkeit bei schlechtem Wetter gewährleisten sollte. Der blaue Streifen ließ nun oben zum elfenbeinfarbigen Fensterband etwas mehr „Luft“ und war nach unten hin zum anthrazitfarbenen Fahrzeugabschluss durch einen schmalen, elfenbeinfarbigen Zierstreifen abgegrenzt.

Auch in Mintgrün/Lichtgrau auf Tour

Die vier Fahrzeuge 515 548, 554, 556 und 580 erhielten 1993/94 einen Neuanstrich in den seit einigen Jahren gültigen neuen Nahverkehrsfarben der DB AG in Mintgrün/Lichtgrau. Initiator dieser Neulackierung war die Firma Nokia, die direkt neben der Hausstrecke der Wanne-Eickler 515er (Gelsenkirchen – Bochum Hbf) in Bochum-Riemke ein Werk für die Handy-Produktion besaß. Nokia übernahm das Sponsoring für den Neulack und durfte im Gegenzug großflächige Werbungen an den Fahrzeugen anbringen. Steuerwagen wurden nicht mehr in den Nokia-Express-Farben lackiert.

Neben den neulackierten Fahrzeugen konnten sich erstaunlich lange bis in die letzten Einsatztage hinein noch Fahrzeuge im ursprünglichen Rot halten. In den letzten Jahren wurde der Unterhaltungsaufwand für die Triebwagen jedoch heruntergefahren. Dadurch waren die Heimatdienststellen gezwungen, zur Aufrechterhaltung eines Einsatzbestandes kurzfristig einzelne Teile zwischen verschiedenen Fahrzeugen auszutauschen. Das konnte dazu führen, dass blau/beigefarbene Triebwagen einzelne rote Türen trugen und umgekehrt. Rückgängig gemacht wurden diese Tauschaktionen angesichts des bald bevorstehenden Endes der Baureihe nicht mehr. *OS*

815 760 und 515 624 präsentierten sich am 31. Mai 1985 in Wuppertal-Varresbeck im klassischen DB-Rot mit schmalem Zierstreifen in Beige

Wolfgang Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung

Wolf-Dietmar Loos (2)

Nur wenige 515 trugen anfangs einen ozeanblau/beigefarbenen Anstrich mit durchgehendem blauen Streifen wie dieser 515 008 Ende Oktober 1974 in Oberhausen

Michael Hubrich

Auf Initiative des an der Strecke gelegenen Nokia-Werks dekorierte die DB vier Fahrzeuge in Mintgrün/Lichtgrau samt Werbung; hier 515 548 mit dem Reiseziel Gelsenkirchen – wartend im Startbahnhof Bochum

Eine Besonderheit war der Ende April 1978 in Goslar aufgenommene Steuerwagen mit Werbebanner fürs Reisen mit der Deutschen Bundesbahn

Wolfgang Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung

ETA-Zugkreuzung im Rurtal: Im Bahnhof Nideggen trafen 515 560 und 815 784 als Nt 8385 nach Düren am 9. Juni 1974 auf 515 630, der als Nt 8386 aus der Gegenrichtung eingefahren war

Wolf-Dietmar Loos

Im Mai 1989 fotografierte Inneneinrichtung des 515 005 mit den rot bezogenen Sitzbänken des 2.-Klasse-Abteils für rauchende Fahrgäste

Armin Mühl

1993 während einer Eisenbahntour im Raum Castrop-Rauxel aufgenommener Führerstand eines Triebwagens der Baureihe 515

punktlage auch den Wegfall der platzraubenden Vorbauten bedeutete. Zudem versprach der neue Batterietyp einen um rund 50 Prozent geringeren Wartungsaufwand im Betrieb. Hinsichtlich der Unterhaltung der Batterien sollte auch weiterhin der bewährte Batterieunterhaltungs- und Erneuerungsvertrag mit der AFA zum Tragen kommen.

Erste Überlegungen zu einem Akku-Schienenbus auf der Basis des VT 95 wurden schnell verworfen, stattdessen wurde ein Drehgestellfahrzeug favorisiert. Die Vorteile eines neuen Akkutriebwagens lagen auf der Hand: Neben der Nutzung des verbilligten Nachtstromes bzw. der Nachladung in den Mittagsstunden war dank der Verwendung von Gleichrichtern der Anschluss an jedes Stromversorgungsnetz möglich. Der Anschluss der Triebwagen an die Ladeanlagen und der Ladevorgang waren einfach: Die Spannung wurde direkt aus der Steckdose der Ladeanlage gezapft. Das bedeutete neben einer hohen Betriebssicherheit auch eine sofortige Betriebsbereitschaft der Fahrzeuge, selbst bei Frost. Darüber hinaus versprachen moderne ETA ein geringes Geräuschaufkommen während der Fahrt sowie eine wegbleibende Rauch- und Geruchsbelästigung – durchaus ernst zu nehmende Faktoren im beginnenden harten Wettbewerb mit dem Kraftfahrzeug.

Unter der Ägide des im EZA München tätigen Dezernenten Dr.-Ing. Gerhard Wilke wurde das Projekt eines neuen Speichertriebwagens ab 1950 kräftig vorangetrieben. 1952 entstanden zunächst die ersten beiden Prototypen eines vierachsigen Drehgestellfahrzeugs ETA 176 für den Bezirks- und Eilzugverkehr – und zwar ganz im Stil der Zeit ähnlich wie die Schnelltriebwagen VT 08[5]/VT 12[5] beidseitig mit abgerundeten Frontpartien ausgestattet. Ihnen folgten bis 1954 weitere sechs Serienfahrzeuge. Doch zeigte sich rasch, dass die als Universalfahrzeuge konzipierten und nach ihrem baldigen Einsatzort rasch als „Limburger Zigarren“ bekannt gewordenen ETA 176 (siehe *Im Fokus* in *em 10/06*) in der Konstruktion zu aufwändig und daher für eine Großserienbeschaffung zu teuer geraten waren. Auch wurden die ersten Pläne zu regulären Eilzugeinsätzen fallengelassen.

Deswegen gingen die Konstrukteure noch während des Baus der letzten ETA 176 daran, die Konstruktion unter Beibehaltung der wichtigsten Parameter in vielen Punkten zu vereinfachen.

Der moderne ETA 150 entsteht

Das Ergebnis war ein im mechanischen Teil abgespeckter und in der Platzausstattung reduzierter, ebenfalls vierachsiger Triebwagen, der zugunsten einer effektiveren Produktionsweise auch auf eine vereinfachte und geglättete Frontgestaltung setzte. Beibehalten wurde jedoch die sich beim

ETA 176 vortrefflich bewährende Radsatz-Lenker-Führung der Drehgestelle, die für eine überragende Laufruhe sorgte. Eine von Wegmann entwickelte vereinfachte Konstruktion des Drehgestelltyps „München-Kassel“ sorgte hier für die gewünschte Kostenreduzierung. Wie beim mit Scharfenberg-Kupplungen ausgestatteten ETA 176 plante man auch für den Nachfolger von vornherein den Bau eines das Platzangebot verdoppelnden Steuerwagens (ESA) ein. Verbunden werden sollten die beiden Fahrzeuge jedoch durch normale Zug- und Stoßvorrichtungen, die auch die Mitnahme anderer Eisenbahnfahrzeuge (Reisezugwagen als Kurswagen oder auch Güterwagen) erlaubten.

Auch von diesem neuen Akkutriebwagen ließ die DB zunächst zwei Vorserienmuster erstellen: ETA 150 001 und 002 wurden bereits im Frühsommer 1954 von der Münchner Fahrzeugfabrik Rathgeber an die Bundesbahn geliefert und nach ersten Probefahrten im Juli und August 1954 an das Bw München Ost überstellt. Dort begann unmittelbar darauf die Lokführerschulung. Neben der geglätteten Form freute sich die DB vor allem über die um rund 100.000 D-Mark geringeren Beschaffungskosten der ETA 150 gegenüber den ETA 176. Sie resultierten vor allem aus der Kosteneinsparung beim Fahrzeugrahmen, der nun als ein in der Mitte angeordneter stabiler Langträger mit angeschweißten dünneren Querträgern ausgeführt war und auf eine Bodenwanne verzichtete. Die Batterietröge waren dazwischen nach unten hin frei eingehängt.

> Die Beschaffungskosten des ETA 150 lagen weit unter denen des zuvor bestellten ETA 176 der DB

Vom ETA 176 übernommen wurden die im Triebdrehgestell untergebrachten Gleichstrom-Reihenschlussmotoren sowie die Vielfachsteuerung für das Kuppeln von bis zu drei Trieb- und Steuerwagen. Darüber erhob sich der aus geschweißten Hohlträgern mit Blechbeplankung bestehende, selbsttragende Kastenaufbau in Stahlleichtbauweise. An beiden Enden befanden sich Führerstände. Auf den Gepäckraum folgten ein Fahrgastraum mit 36 Plätzen samt Toilette, der mittlere Einstiegsraum sowie der zweite Fahrgastraum mit 50 Plätzen. Zwei End- und ein Mitteleinstieg, ausgestattet mit dreiteiligen Falttüren der Bauart Kiekert, erlaubten einen raschen Fahrgastwechsel. Auch innen war abgespeckt worden: Im Hinblick auf größere Fahrgastzahlen wurde bei den beiden reinen 3.-Klasse-Vorabfahrzeugen eine 3+2-Sitzplatzanordnung mit gepolsterten Sitzen gewählt, wie sie ähnlich auch im Omnibusbau genutzt wurde. Dadurch konnten insgesamt 86 Reisende in den Großraumabteilen bequem Platz nehmen.

Anlauf der Serienfertigung

Gegenüber den beiden zufriedenstellend erprobten Vorabmustern waren die ersten, ab 1955 ausgelieferten Serienfahrzeuge noch in einigen Punkten überarbeitet worden. Das betraf vor allem die nochmals optimierte Front- und Stirnfensterpartie. Auch entfiel die ähnlich wie bei den Schienenbussen umlaufende Zierleiste unter den Fenstern zugunsten eines lackierten Streifens.

Im Innenraum ihrer ersten Serienfahrzeuge ETA 150 003 bis 033 behielt die DB zunächst die Sitzanordnung der Prototypen bei. Ab 1956 wurde die bisherige 3. Klasse zur neuen 2. Klasse aufgewertet. Späteren Bauserien spendierte die DB auch einen 1.-Klasse-Bereich mit je nach Lieferung und zugedachtem Einsatzbereich acht (ETA 150 101 bis 112 und 120 bis 138 vom Typ „Hamburg“), 19 (ETA 150 113 bis 119, 501 bis 508, 581 bis 603 und 639 bis 651 vom Typ „Bremen“) oder nur sechs Sitzplätzen (ETA 150 509 bis 580, 604 bis 638 und 652 bis 661 vom Typ „Sechserabteil“).

In den Fahrgasträumen 2. Klasse änderte sich die Sitzplatzaufteilung gleichzeitig zugunsten von mehr Komfort und eines breiteren Mittelgangs auf 2+2. Damit standen nur noch maximal 60 Plätze zur Verfügung. In der 2. Klasse waren die Sitze mit Kunststoff bezogen, in der 1. Klasse durften sich die Reisenden auf feinem Plüsch räkeln. Äußerlich gab es nur wenige Änderungen: So hatten die Fahrzeuge der dritten

Stichwort

Batteriekapazitäten

Werk/Slg. Oliver Strüber

Die AFA in Hagen, später VARTA, lieferte die Speicherbatterien

Armin Mühl

Der 515 580 im Jahre 1995 an der Ladestation von Wanne-Eickel

Im Laufe des sich über insgesamt zwölf Jahre erstreckenden Beschaffungszeitraums des ETA 150 konnte AFA bzw. VARTA die Kapazität ihrer Akkumulatoren mehrfach steigern. Die Neuerungen flossen auch in die Serie ein:

Nummerngruppe	Grundausstattung bei Beschaffung
ETA 150 001–018	352 kWh
ETA 150 019–033	390 kWh
ETA 150 101–138	390 kWh
ETA 150 501–627	520 kWh
ETA 150 628–651	564 kWh
ETA 150 652–661	548 kWh

Mit den zuletzt abgelieferten ETA 150 628 bis 651 hatten die Akkutriebwagen ihren höchsten Leistungsstand erreicht. Die erhöhte Kapazität ermöglichte je nach Streckenprofil eine deutliche Erweiterung des Aktionsradius: Aus anfangs nur rund 250 Kilometern wurden später etwa 350 bis 400. Die aus 220 Zellen bestehende Batterie musste alle vier Jahre erneuert werden; verbaut wurden danach die jeweils neuesten Kapazitätsstufen. Ab 1965 kamen anstatt der bisherigen neue „Panzerplatten“-Batterien zum Einbau, die mit einer Kapazität von 603 kWh einen nochmaligen Leistungszuwachs ermöglichten. *OS*

Wolf-Dietmar Loos

Stationäre Ladeanlage in Recklinghausen mit dem Triebwagen 515 603 im April 1983

Landesweiter Einsatz

Zwischen Eutin und Neustadt/Holstein war im Sommer 1980 diese ETA/ESA-Garnitur der DB-Baureihe 515/815 unterwegs

Wolf-Dietmar Loos (6)

Auf der Strecke Bensheim – Worms kreuzten im März 1987 in Bürstadt zwei 515/815; oben verläuft die Strecke Frankfurt – Mannheim

Slg. Karl Laumann

In Heimbach (Eifel) stand am 9. Juni 1974 der 815 761 zusammen mit einem 515 zur Weiterfahrt in Richtung Düren bereit

Auch Hameln wurde Anfang der 1980er-Jahre von Akkutriebzuggespannen 515/815 angefahren, hier am Haltepunkt Klüt

In Fremdingen bei Nördlingen war der 515 013 im Juli 1983 noch von bayerischen Länderbahn-Formsignalen flankiert

Aus gleich vier Teilen bestand dieser Akku-Triebzug, der im August 1971 den Bahnübergang Hoher Weg in Münster passierte

Im September 1976 in Heide/Schleswig-Holstein aufgenommener 515 112 samt Steuerwagen

Peter Schiffer/Slg. Eisenbahnstiftung

Mit einem 815 in Ozeanblau/Beige überquerte 515 614 am 9. Mai 1985 den Bartholomäus-Viadukt in Wuppertal-Wichlinghausen

großen Bauserie ab der Wagennummer 501 vierstatt dreiteilige Falttüren und ab ETA 150 561 war die Dachform deutlich runder geworden und damit die Höhe des Wagenkastens minimal um 21 Millimeter angewachsen.

Insgesamt entstanden bis 1965 232 Trieb- und 216 Steuerwagen. Letztere wurden als ESA 150 bezeichnet und stets nur mit Abteilen der 3. bzw. ab 1956 der 2. Klasse sowie nur einseitig einem Führerstand ausgestattet. An der Fertigung der ETA waren neben Rathgeber (7) im waggonbaulichen Teil vor allem die Deutsche Waggon- und Maschinenfabrik in Berlin (DWM, 56) sowie die Orenstein & Koppel AG, Werk Berlin-Spandau (O&K, 150) beteiligt, später auch MAN in Nürnberg (19).

Bewährung und Verbreitung

Nachdem die beiden Vorserienfahrzeuge ETA 150 001/002 zur weiteren Erprobung aufgrund der Nähe zum BZA München beim Bw München Ost stationiert worden waren, begann im Mai 1955 mit der Ablieferung von ETA 150 003 die erste Serienbeschaffung von zunächst 31 Triebwagen. Zusammen mit dem ersten Steuerwagen ESA 150 001 und dem einen Monat später fertiggestellten ETA 150 004 kam er tief in den Südwesten zum Bw Basel. ETA 150 005 und 012 gingen 1955 nach Ludwigshafen, 006 und 007 an das Bw Limburg, wo schon die ersten drei ETA 176 stationiert waren. Weitere Lieferungen gingen noch 1955 an das Bw Recklinghausen (ETA 150 008 bis 010), wo sich die DB aufgrund der günstigen Lage der Dienststelle zu den für den Akkubetrieb prädestinierten (Neben-)Strecken im Ruhrgebiet in den folgenden Jahren einen größeren Bestand aufbaute. Mit Buchloe kam im gleichen Jahr eine weitere südbayerische Dienststelle mit den von dort ausgehenden Strecken ins Alpenvorland in den Genuss der neu abgelieferten Akkutriebwagen (ETA 017 bis 019). Und auch die Einsatzstellen Oberlahnstein (ETA 150 013 bis 016) und Hameln (ETA 150 020/021) bekamen im ersten Beschaffungsjahr ETA 150 zugeteilt.

Die große Verteilungsbreite muss nicht verwundern: Profitieren konnte die DB von ihrem mit dem flächigen Einsatz der Wittfeld-Triebwagen einhergehenden Netz an Ladeanlagen, an denen auch die neuen ETA „tanken" konnten. Neben fest installierten Ladestationen verfügte sie auch über einige in alten Länderbahn-Güterwagen untergebrachte mobile Ladestationen.

Mit fortschreitender Ablieferung weiterer Neufahrzeuge erweiterte sich das Spektrum der Dienststellen, doch gab es auch schon erste Umstationierungen: So gab Ludwigshafen schon 1956 seine Fahrzeuge nach Worms ab, während 1958 die Baseler ETA 150 ins nahe Haltingen umstationiert wurden. Neu hinzu kamen 1957/58 mit dem Bw Bremen und den Bw Husum, Kiel und Neumünster auch deutlich weiter im Norden gelegene Dienststellen. Auch Kassel (ab 1957), Nördlingen (ab 1958), Hildesheim (ab 1959), Augsburg (ab 1960), Mönchengladbach (ab 1960), Düsseldorf (ab 1961) und Rheine (ab 1962) nahmen in jenen Jahren die Beheimatung von ETA 150 auf. Durch den Zugang neuer Fahrzeuge konnten die von der DB noch in den 1950er-Jahren modernisierten Wittfeld-Triebwagen nach und nach aufs Abstellgleis geschoben werden.

Charakteristisch für die ersten ETA-150-Einsatzjahre war der oft häufige Bw-Wechsel: Einzelne Fahrzeuge wurden innerhalb weniger Monate mehrfach umstationiert und/oder durch Neulieferungen ersetzt. Über die Jahre hinweg konnten auf diese Weise einige ETA-150-Hochburgen wie Augsburg, Düren, Hameln, Hildesheim, Limburg, Recklinghausen, Rheine oder Worms entstehen. Einzelne beheimateten zeitweise mehrere Dutzend Fahrzeuge. Die Unterhaltung erfolgte von Anfang an zentral im Ausbesserungswerk Limburg.

Nebenbahntrassen als Heimat

Wie gewünscht, konnte die Bundesbahn mit ihren ETA 150 auf vielen Nebenbahnen und teils auch auf Hauptstrecken mit geringerem Verkehrsvolumen die bislang vorherrschende Dampftraktion ablösen.

Vier Jahrzehnte Spitznamen

Die außergewöhnliche Antriebsform und das Motorengeräusch verhalfen dem ETA 150 bzw. 515 im Laufe seiner Karriere zu einer Reihe von Spitznamen. Liebevoll und bisweilen auch etwas spöttisch ordneten Eisenbahner, Eisenbahnfreunde und Reisende damit das Fahrzeug ein. So hieß der ETA 150 mal „Akkublitz", mal „Säurekübel", mal „Heulboje", mal „Taschenlampen-Express". Auch „Steckdosen-IC" und – wegen des Summens der Motoren – „Biene Maja" zählten zu den emotionalen Attributen, die der Akkutriebwagen erhielt. In gewisser Weise ist die Bandbreite auch eine Wertschätzung: Zeigt sie doch, wie viele sich mit dem Fahrzeug in seiner Einsatzzeit beschäftigten. *GM*

In dieser Funktion waren die „Akkustromer“ den kleineren Schienenbussen nicht unähnlich, nur knatterten sie eben nicht durch die Landschaft, sondern machten mit einem unverkennbaren Heulton auf sich aufmerksam. Mit Ablieferung des ETA 150 661 an das Bw Recklinghausen endete am 16. April 1965 die Beschaffung der Akkutriebwagen, ohne dass es seitens der DB später konkret werdende Überlegungen zu einem Nachfolger gab. Die ETA/ESA 150 oder 515/815, wie sie seit Einführung des computergerechten neuen Nummernsystems bei der DB 1968 hießen, waren in vielen Regionen allgegenwärtig, versahen ihren Dienst meist problemlos und unauffällig. Als etwas Besonderes wahrgenommen wurden sie wohl nur von den wenigsten Reisenden, denn es waren für viele einfach nur die „langen Schienenbusse“.

Bereits gegen Ende der 1960er-Jahre und dann vor allem ab Mitte der 1970er-Jahre begann ihr Stern langsam zu verblassen. Grund hierfür war der Rückzug der DB aus der Fläche, also die Einstellung des Verkehrs auf vielen Nebenbahnen. Die 515er zogen weiter, die Bundesbahn fand neue Dienstorte für sie. Etwas anders lag der Fall beim Bw Recklinghausen, das zum 31. Januar 1970 seine Pforten schloss; der Großteil der bislang dort beheimateten 515er fand im Bw Wanne-Eickel ein neues Zuhause. Wanne-Eickel entwickelte sich in den folgenden Jahren zum neuen ETA-Zentrum im Revier, die Bestände konnten laufend durch Neuzugänge aus anderen Bw aufgestockt werden.

Dieselnde Konkurrenz

1986 begann die Indienststellung der neuen Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 628[2]. Bis 1989 wurden 150 der zweiteiligen Einheiten beschafft. Sie verdrängten vermehrt die langsam in die Jahre gekommenen 515er aus ihren angestammten Revieren. Bis Ende 1988 war die Zahl der noch im Einsatz stehenden Akkutriebwagen (es waren nur noch 515 – die letzten ETA 176/517 waren 1983/84 abgestellt worden) auf 70 Fahrzeuge geschrumpft. Beheimatet waren sie in Mainz (seit 1984), Braunschweig (seit 1986), Mönchengladbach (seit 1986 erneut, in Nachfolge der Bw Düren und Aachen) sowie Wanne-Eickel (dort immerhin 23 Fahrzeuge). Limburg hatte die Beheimatung 1986 aufgegeben, Augsburg (und damit die letzte süddeutsche 515-Dienststelle) schließlich 1988.

> Noch bis Mitte der 1990er-Jahre konnten Eisenbahnfreunde den Akkutriebwagen erleben

Abgelaufen war auch die Zeit der grenzüberschreitenden Einsätze: Zwischen 1955 und 1958 hatten bereits die fünf Baseler ETA 150 Schweizer Luft schnuppern dürfen, in den 1960er- und 1970er-Jahren waren die Rheiner Fahrzeuge auch auf der grenzüberschreitenden Strecke von Gronau ins niederländische Enschede zum Einsatz gekommen. Zu gewisser Berühmtheit hatte es der immerhin über ein Jahrzehnt zunächst von Dürener, später von Mönchengladbacher 515 bewerkstelligte „kleine Grenzverkehr“ zwischen Aachen und Maastricht in den Niederlanden gebracht: Hier fuhr Lokpersonal der Nederlandse Spoorwegen auf den deutschen Akkutriebzügen. Im Dezember 1988 endete aber auch dieses Kapitel, als gelbe DE 2 der NS den Verkehr übernahmen.

Dem Ende entgegen

Gegen Ende ihrer Einsatzzeit bei der DB hatte die ETA-150-Leichtbauweise in Kombination mit den im Rahmen der Erneuerung eingesetzten, jetzt bis zu 22 Tonnen schweren Batterien der Fahrzeugstruktur erheblich zugesetzt: Der Rahmen hing bei den meisten Fahrzeugen mittig deutlich durch, was ihnen bei einigen Eisenbahnfreunden zum wenig schmeichelhaften, allerdings zutreffenden Spitznamen „Hängebauchschwein“ verhalf. Viele der Fahrzeuge zeigten äußerliche Rostschäden an den Dachkanten oder im Bereich der Fenster, bei einigen war Wasser ins Innere eingedrungen – mit schlimmen Auswirkungen auf die Limbaholzfurniere der Wandverkleidungen. Investieren wollte die DB nicht mehr und peilte ihrerseits das Ende der 515-Einsätze für 1990 an.

Doch entgegen den ursprünglichen Planungen konnten sich die letzten Akkutriebwagen noch ein paar Jahre länger halten, denn die Bw Mönchengladbach und Wanne-Eickel wollten noch nicht auf die Dienste der bewährten Fahrzeuge verzichten. So konnten sich die in den letzten Jahren immer stärker für die 515 interessierenden Eisenbahnfreunde noch bis zum Ende des Sommerfahrplans 1995 über planmäßige Einsätze der Akkutriebwagen freuen. Der Großteil der noch einsatzfähigen Fahrzeuge war im zeitgemäßen Ozeanblau/Beige lackiert. Ende September 1994 waren mit 515 616 und 636 die letzten beiden roten Vertreter ihrer Art abgestellt worden. Eine Besonderheit blieb bis zuletzt der Einsatz der vier ab 1993/94 in den neuen DB-Produktfarben Mintgrün/Lichtgrau gestrichenen „Nokia-515“ mit vollflächiger Werbung für den Elektronikriesen (siehe Kasten), die bis zuletzt auf ihrer Stammstrecke Bochum – Gelsenkirchen pendelten. 515 548 hatte die Ehre, in der Nacht auf den 24. September 1995 als RB 6068 die letzte Regelleistung eines 515 bei der DB AG von Bochum nach Gelsenkirchen zu erbringen. Zum 31. Oktober 1995 wurden alle verbliebenen Fahrzeuge ausgemustert.

Umbauten und Überlebende

Auf allzu großes Interesse stießen die altgedienten Akkutriebwagen nach dem Ausscheiden aus dem Betriebsdienst nicht. Zwar bot die DB sie verschiedenen Bahngesellschaften zum Kauf an, doch wollte sich niemand an die bei anderen Bahnen ungewohnte Akku-Technologie wagen, zumal auch VARTA alle eigenen Ambitionen in dieser Hinsicht aufgegeben hatte und für die Zukunft keine

Am 15. April 1981 befand sich 515 560 südlich von Diez unterhalb der Burgruine Aardeck auf dem Weg nach Wiesbaden

Peter Schiffer/Slg. Eisenbahnstiftung

Garantien für Wartung und Versorgung mit neuen Batterien geben wollte.

So griff als einziges die Regentalbahn (RBG) 1989 zu und erwarb 515 511 und 523 von der DB – allerdings nicht, um die Fahrzeuge weiterhin als Akkutriebwagen zu betreiben, sondern um sie auf dieselelektrischen Antrieb umzurüsten (VT 515-U). Angedacht waren für die kostengünstig erworbenen Altfahrzeuge Einsätze auf den RBG-Nebenstrecken von Zwiesel nach Bodenmais und Grafenau. Das Projekt zog sich in die Länge, sodass die beiden auch äußerlich umgestalteten Umbau-Triebwagen erst ab 1994 als VT 9 und 10 zum Einsatz kamen. Markant waren vor allem die geglätteten Fronten mit der durchgehenden Frontscheibe sowie der Wegfall der Mitteleinstiege. Lange im Betriebsdienst halten konnten sich die beiden Fahrzeuge jedoch nicht: Schon 1997 bot sich der RBG die Gelegenheit, günstige Neubau-Leichttriebwagen vom Typ „RegioShuttle“ zu beschaffen. VT 9 und 10 wurden bald darauf nur noch als Reserve genutzt und schließlich abgestellt.

2005 wurde die Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft (SBG) auf die Fahrzeuge aufmerksam und mietete sie langfristig von der RBG an. Zum Einsatz kamen sie als VT 41/42 bzw. als Baureihe 686 bezeichnet und dunkelblau lackiert auf der von der SBG im Auftrag des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) betriebenen Mandautalbahn von Zittau über Mittelherwigsdorf, Varnsdorf und Seifhennersdorf nach Eibau. Doch schon Ende 2005 bestellte der ZVON den Abschnitt Seifhennersdorf – Eibau ab, ein Weiterbetrieb in Eigenregie scheiterte nach einem Jahr. Dafür wurde die Reststrecke ab 2007 bis in tschechische Liberec verlängert, was den beiden ex-515ern wieder Auslandseinsätze bescherte. Mit der länderübergreifenden Neuausschreibung der Verkehrsleistungen auf dieser Strecke kam im Dezember 2010 das Ende für die SBG und die beiden Triebwagen. Die Vogtlandbahn übernahm den Betrieb mit neuen Desiro-Triebzügen. Nach zwei Jahren Abstellung am Bw Zittau konnten beide Fahrzeuge 2012 an die Schienenflotte GmbH nach Hannover verkauft werden. Während VT 41 weiterhin defekt in Zittau stand, gelangte VT 42 ab Mai 2013 auf der Bahnstrecke Rinteln – Stadthagen fallweise im Museumsbetrieb der Bückebergbahn zum Einsatz.

Die letzten 515 rosteten vor sich hin

Für die anderen im Bereich des Wanne-Eickler Bahnhofs abgestellten und auf potenzielle Käufer wartenden 515er verlief die Zukunft weniger rosig: Über Jahre standen die letzten 22 von ihnen neben dem Bahnhofsgebäude ungeschützt im Freien abgestellt. Vorgesehen war auch für sie seitens eines privaten Investors eine Aufarbeitung analog der der RBG. Doch die Pläne zerschlugen sich. Der Großteil von ihnen fiel 2003 einem nächtlichen Brandanschlag zum Opfer; danach zogen die Reste noch unter das Dach der ehemaligen Güterabfertigung um, bevor sie im Oktober 2004 zunächst nach Gelsenkirchen-Bismarck und später dann zur Verschrottung in den Dortmunder Hafen verbracht wurden. Museal erhalten sind nur drei Fahrzeuge: Während es die DB AG versäumt hat, sich einen ihrer „Steckdosen-IC“ aufzubewahren, konnten sich das Eisenbahnmuseum Nördlingen den 515 011 aus der ersten Bauserie und das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen das Pärchen 515 556/815 672 aus der letzten Bauserie sichern. Der Bochum-Dahlhauser ETA wurde später aufgearbeitet und erstrahlt seither im neuen roten Lack, während der Steuerwagen noch immer den inzwischen stark verwitterten blau/beigefarbenen Lack der letzten Bundesbahn-Jahre trägt und aktuell zum Verkauf ansteht. Mangels Ladeanlagen bzw. Ersatzbatterien sind beide Fahrzeuge nicht mehr betriebsfähig. Aus diesem Grund künden nur noch die verschiedenen Modellversionen von den einst großen Zeiten des Akkubetriebs auf deutschen Schienen. *Oliver Strüber*

Reisebericht

Erlebnisse im Akkutriebwagen

1995 im Bahnbetriebswerk Wanne-Eickel abgelichtete 515 591 und 522

Die Akkutriebwagen ETA/ESA 150 kenne ich gut von meinem Heimatbahnhof Rheine. Dort habe ich sie ab und an auf der Strecke nach Coesfeld gesehen, die im September 1984 stillgelegt wurde. Der vorletzte Zug fuhr seinerzeit mit einem 515. Später war ich bei Fototouren im Ruhrgebiet gerne mit diesen Triebwagen unterwegs. Die weich gefederten Fahrzeuge waren recht leise – bis auf das markante Geräusch der Gleichstrom-Fahrmotoren war kaum etwas zu hören.

Bei so mancher meiner Eisenbahntouren wurde ein kleiner Umweg über die damals noch mit den ETA befahrenen Strecken gemacht, anstatt den direkten Weg zu nehmen, weil das Fahren mit diesen Triebwagen einfach Spaß bereitete. Dabei konnte auch gleich die 221 mitfotografiert werden. In Wanne-Eickel standen immer Fahrzeuge beider Baureihen herum und waren vom Bahnsteig aus gut abzulichten. Aber auch in Betriebswerken war man damals als Eisenbahnfreund noch willkommen, um Fotos zu machen. So sind im Laufe der Jahre viele Dias entstanden.

Die letzte größere Fototour war im Sommer 1993 mit einem Kollegen auf der Emschertalbahn. Dort lief damals der letzte rote 515 636 im Umlauf mit, der mehrmals an den bekannten Punkten zwischen Dortmund, Castrop-Rauxel und Wanne-Eickel vor unsere Kameras fuhr.

Im September 1995 war absehbar, dass die nun nur noch auf der Nokia-Bahn eingesetzten 515 abgestellt werden. Zu dritt haben wir dann vom Münsterland aus die Tour gefahren. Da wir mit dem Auto unterwegs waren, konnten wir noch viele Aufnahmen machen. Abends, als es zu dunkel wurde, sind wir dann mit weiteren Eisenbahnfreunden noch mehrmals die Strecke im Zug abgefahren.

In Gelsenkirchen gelang 1995 letztmalig das Foto von zwei ETA am Bahnsteig, als der eine Triebwagen ausgetauscht wurde. Aber die Eisenbahner stellten ihn nicht einfach ab: Als der ETA im Bw Wanne-Eickel ankam, wurde er sofort an die Ladeanlage angeschlossen – nur für den Fall, dass der andere ETA ausfallen würde. Man wollte unbedingt bis zum Schluss mit diesen Triebwagen fahren. Als dann die letzte Fahrt zu Ende ging, fuhr der ETA mit vielen Eisenbahnfreunden als Leerreisezug ins Bw, wo die Fotosession noch etwas länger dauerte … *Armin Mühl*

In Gelsenkirchen Hbf 1995 aufgenommene 515 549 und 660 kurz vor der Außerbetriebnahme dieser Baureihe

Armin Mühl (2)

Die Trieb- und Steuerwagen ETA/ESA 150 in der Modell-Umschau

Akkutriebwagen als Spätstarter

Lange dauerte es, bis erste Modelle des verbreiteten DB-Akkutriebwagens und seines Steuerwagens erschienen. Nach und nach haben aber einige – in der Mehrzahl nicht ganz maßstäbliche – Varianten für die Epochen III, IV und V den Weg zu den Sammlern und auf Modellbahnanlagen gefunden. Und ganz aktuell reiht sich Roco mit einer Neuankündigung des „Stromers“ in H0 ein

Während das große Vorbild, der ETA 150 der DB, bereits 1953 debütierte, mussten Modellbahnfreunde recht lange warten, bis auch sie in den Genuss eines solchen Modells aus der Serienfertigung kommen konnten. Woran es gelegen haben mag, ist schwer zu sagen: Trotz seines modernen Designs und der zukunftsträchtigen Technik war der Akkutriebwagen in den Augen der Programmverantwortlichen bei den Modellbahnherstellern wohl eher unscheinbar – ein zweckmäßiges Arbeitstier und wenig spektakulär. Das Rennen machten da eher dieselnde Schienenbusse und Schnelltriebwagen.

Lima in der H0-Pionierrolle

1969 war es dann jedoch an der Zeit, dass das in vielen Regionen der Bundesrepublik vertraute DB-Vorbild als H0-Modell seine Urständ feiern durfte. Überraschenderweise war es aber keine der bekannten westdeutschen Modellbahnfirmen, die sich des Akkutriebwagens annahmen. Stattdessen preschte der italienische Spielwarenproduzent *Lima* aus Vicenza vor, der sich in jenen Jahren mit seinen günstigen und technisch wie optisch nicht immer gelungenen Modellen auf dem deutschen Markt einen Namen machen wollte. Die in jenem Jahr als Ankündigung auf der Spielwarenmesse in Nürnberg vorgestellte Neuheit war eines der ersten Triebfahrzeugmodelle nach rein deutschem Vorbild. Zeigte die Abbildung im Katalog 1969/70 noch eine Zeichnung mit gemeinsamer Beschriftung für die Epochen III und IV, trug das ab der Jahreswende 1969/70 unter der Artikelnummer 8037/CL (8037/L ab 1975, 8037 L ab 1977/78, 20 8037L ab 1978/79 und 20 8037LG ab 1980/81) angebotene erste Serienmodell als roter 515 590 die Computernummer der aktuellen Epoche IV.

Übersicht an ETA/ESA-150-Modellen

Nenngröße	Hersteller
1	Fine Models
0	Hehl, Krapp, MBW (angekündigt)
H0	Kato, Lima alt/neu, MBW (angek.), Märklin, Roco (angek.)
N	Hobbytrain/Lemke, Lima (angek.)

Die Detaillierung fiel trotz der zu großen Anschriften recht ansprechend aus. Allerdings war das Fahrzeug 15 Millimeter zu kurz – kein Wunder, nutzte Lima doch das Fahrgestell des bereits im Programm befindlichen RBe 4/4 der SBB. Obendrein war der Achsstand der grauen Drehgestelle zu groß. Ab dem Katalogjahr 1970/71 ergänzte der einzeln erhältliche Steuerwagen 815 606 das Programm (9125 bzw. 30 9125 ab 1978/79) – im Katalog zu finden übrigens unter den Reisezugwagen und dank der Verwendung der 515-Formen auch mit den Kästen und Klappen für die Akkus ausgestattet. Ab etwa 1975 fielen die Betriebsnummern bei beiden Fahrzeugen vorbildgetreu kleiner aus.

Als Neuheit ergänzten 1978/79 die in den neuen DB-Produktfarben Ozeanblau/Beige lackierten 515 505 (20 8039L, ab 1980/81: 208039LG) und 815 621 (30 9195) das Sortiment. Sie verfügten ebenfalls über einen hellgrauen Rahmen sowie gleichfarbige Drehgestellblenden und blieben ebenso wie ihre roten Geschwister bis 1984 unverändert in Produktion. Zudem gab es zur Verwirrung der Kunden unter der gleichen Artikel-

Die 515er waren prädestiniert für den Einsatz auf Nebenbahnen. Limas 515 521 aus der Wiederauflage von 1991 legt im kleinen ländlichen H0-Haltepunkt gerade einen kurzen Stopp ein

Oliver Strüber (4)

Lima-H0-Modelle

Lima gebührt die Ehre, 1969/70 den ersten ETA 150 auf den Markt gebracht zu haben. Das Modell war einfach gehalten und preiswert. Passend zum Bundesbahn-Akkutriebwagen mit der Betriebsnummer 515 590 gab es aus den gleichen Formen ab 1971 auch den Steuerwagen 815 606

In optisch überarbeiteter Ausführung brachte Lima 1990 eine Neuauflage seines 515 heraus, davon gab es auch Wechselstrom-Ausführungen wie hier den ETA 150 521 des Bw Worms aus dem Lieferjahr 1991

Die Löcher für die Frontgriffstange und die bedruckten Frontfensterrahmen kennzeichnen den blau/beigefarbenen 515 501 als Vertreter der Neuauflage 20 8039L; es ist allerdings ein „Zwitter", der noch über hellgraue Drehgestellblenden und Kupplungen verfügt

nummer des Triebwagens auch ein Set aus 515/815; im Katalog wurde es jedoch nie gezeigt.

Dafür verzeichnete der Katalog 1984/85 unter der bekannten Artikelnummer 20 8037LG (ab 1985/1986: 20 8037L) ein dunkelrotes Doppelset, bestehend aus 515 591 und 815 606 – beide nun vorbildgerecht mit schwarzen Rahmen und Drehgestellen. Es blieb bis 1987 lieferbar, zuletzt mit weißen statt gelben Beschriftungen.

Märklin legt schon 1970 nach

Nur ein Jahr nach der Lima-Ankündigung stellte *Märklin* während der Spielwarenmesse 1970 seine gegenüber dem etwas schmal und hochbeinig wirkenden Lima-Modell deutlich harmonischere Modellinterpretation des DB-Akkutriebwagens vor. Nachgebildet war eine zweiteilige Garnitur im aktuellen Epoche-IV-Livree, bestehend aus dem Triebwagen 515 660 und dem fest damit gekuppelten Steuerwagen 815 216. Die Aufbauten des unter der Artikelnummer 3076 in einer langen und schmalen Verpackung gelieferten Zuges bestanden aus Kunststoff. Beide Wagen verfügten serienmäßig über Innenbeleuchtung. Auch an Gleichstrombahner hatte man in Göppingen gedacht und für sie das Hamo-Modell 8376 ins Programm genommen. Dieses war zunächst aber nur bis 1972 verfügbar, kehrte dann jedoch 1975 für weitere sechs Jahre ins Programm zurück. Das Wechselstrommodell war 1974 das letzte Mal im Katalog verzeichnet und wurde anschließend bis 1980 als Teilesatz angeboten.

> Märklin fackelte nicht lange und bot den H0-Bahnern schon ein Jahr nach Lima seine H0-Interpretation des ETA 150

Die Nachfolge trat 1977 der in den aktuellen DB-Farben Ozeanblau/Beige lackierte Solo-Triebwagen 515 023 (3028) an, für den Märklin den im gleichen Lackschema gestalteten Steuerwagen 815 616 (4028) separat lieferte. Beide ließen sich durch ein im Steuerwagen vorhandenes Kabel elektrisch miteinander verbinden und hatten im Gegensatz zur roten Erstauflage beidseitige Beleuchtung, die ab 1978 auch dem roten Bausatzmodell zugute kam. Auch hiervon gab es wieder Hamo-Versionen (8328/8428 bis 1981). Beide Märklin-Modelle blieben bis 1989 im Sortiment.

Auf Blau/Beige folgte bei Märklin wieder Rot: Nach dreijähriger Programmabstinenz rollte mit dem dunkelroten 515 660 samt silbernem Dach erneut ein in den Ursprungsfarben gehaltenes Modell (3428) in die Fachgeschäfte. Technisch befand es sich mit einem DELTA-Decoder und Kurzkupplungsköpfen auf der Höhe der Zeit. Die Beschriftung war deutlich verfeinert und ergänzt worden, die Räder waren nun geschwärzt. Eine Sonderauflage für Händler wies auf den Seiten auf den verbauten DELTA-Decoder hin. 1994/95 wechselte die Betriebsnummer zu 515 647, und das Dach trug jetzt eine dunkelgraue Farbe. Passend dazu gab es den dunkelroten Beiwagen 815 747 (4028).

Als Neuheit für 1995 folgte der weiß/türkisfarbene 515 580 mit Nokia-Werbung (3429), so wie er auf der „Nokia-Bahn" zwischen Bochum Hbf und

Märklin-H0-Modelle

1970 erschien unter der Artikelnummer 3076 Märklins roter DB-515 auf dem Markt. Es gab ihn stets nur in Kombination mit einem Steuerwagen der Baureihe 815

Oliver Strüber (2)

Ab 1977 gab es bei Märklin unter 3028 den ozeanblau/beigefarbenen 515 023 samt des dazu passenden Steuerwagens 815 616 unter 4028

mm

Als einmalige Wiederauflage 30761 hauchte Märklin 2018 seinem ETA/ESA-150-Klassiker neues Leben ein; erstmals war hiermit eine Epoche-III-Version verfügbar

Gelsenkirchen im Einsatz stand. Auf die Erstversion mit vorbildkonformen weißen Dachrändern und -fronten folgte eine lackierungstechnisch vereinfachte zweite Auflage mit grau lackierten Stirnfronten und Dachrändern. Bis 1999 war das Modell erhältlich. Im Zuge der wiederbelebten Klassiker aus dem eigenen Programm kehrte der Akkutriebwagen 2018 als einmalige Auflage erneut ins Märklin-Sortiment zurück: erstmals als Version für die Epoche III und wie die erste Version als Kombination aus Trieb- und Steuerwagen (30760). ETA 150 652 und ESA 150 208 entsprachen bedruckungstechnisch und bezüglich ihrer inneren Werte dem aktuellen Stand der Dinge und wiesen mfx-Decoder, geregelten Hochleistungsantrieb und Innenbeleuchtung auf. Verpackt war das Gespann im Retrostil in Anlehnung an den Originalkarton aus den 1970er-Jahren.

1990 Neuauflage aus Italien

Für 1989/90 kündigte *Lima* eine Neuauflage des ETA/ESA in technisch und optisch verbesserter Ausführung an. Vorgesehen waren rote und blau/beigefarbene Garnituren für Gleich- (20 8037LK/

Spezialität am Rande

Fahrbare ETA-Ladeanlage auf Güterwagen-Basis

Ergänzend zu den neuen Kato-Akkutriebwagen legte Lemke 1999 in seiner Collection-Serie noch den passenden, auf der Basis eines dreiachsigen Länderbahn-Güterwagens entstandenen Umformwagen im Maßstab 1:87 auf. Das markante, grün lackierte Modell wurde als limitiertes Kleinserienmodell in Messing/Weißmetall-Mischbauweise in nur 300 Exemplaren (LC99150) ausgeliefert. Auch für das N-Modell von Hobbytrain gab es 2003 ein ebenfalls auf 300 Stück limitiertes Fertigmodell (LC11150). *OS*

Werk

Passend zu den Akkutriebwagen gab es bei Lemke Collection eine fahrbare Ladestation auf Güterwagenbasis als H0- und N-Kleinserienmodelle

Großspurige Triebwagen

Der ETA als 0- und 1-Modelle

In der Nenngröße 0 haben sich bislang zwei Kleinserienhersteller an den ETA/ESA 150 herangewagt: Klaus Krapp aus Dortmund (www.krapp-spur0modelle.de) fertigte einen Bausatz des Trieb- und Steuerwagens in Mischbauweise aus Messing-, Silberguss – und Kunststoffteilen sowie mit einem AMZ-Antrieb. Auf etwas größere Stückzahlen brachte es das fast komplett aus Messing gefertigte Modell von Hehl aus Buchloe. Hier gab es verschiedene Ausführungen für die Epochen III und IV in Rot und Ozeanblau/Beige – jeweils als Trieb- und Steuerwagen. Für das fein detaillierte Modell sind allerdings Gleisradien ab 1.500 Millimetern nötig. Auch MBW hat 2016 die Nachbildung von vier verschiedenen Versionen als ETA 150 und 515 angekündigt, das Projekt aber noch nicht realisiert. In der Nenngröße 1 gab es den Akkutriebwagen ab 2012 bei Fine Models aus Eschborn. Zum Vorbild nahm man sich hier die zweite Fahrzeugserie ETA 150 561 bis 661; passend hierzu gab es auch ESA der zweiten Bauform. Der Kunde konnte dabei zwischen insgesamt 16 verschiedenen Epoche-Ausführungen von ETA 150/515 und 15 ESA 150/815 mit diversen Bw-Anschriften wählen. Neben roten Modellen der Epochen III und IV gab es auch ozeanblau/beigefarbene Modelle der Epoche IV sowie eine Version mit Nokia-Werbung. *OS*

Von Fine Models gab es eine exzellente Nachbildung des ETA 150 im Maßstab 1:32, hier als rote Epoche-IV-Version 515 556 am Bahnsteig

Frank Zarges

20 8039LK) und erstmals auch Wechselstrom (20 8037ACLK/20 8039ACLK), die als „Spitzenmodell" nun über einen Kardanantrieb, Kurzkupplungen und bündige Fenster verfügen sollten. Die Antriebsüberarbeitung blieb dann allerdings auf der Strecke. Stattdessen hatte sich Lima auf eine grundlegende optische Überarbeitung konzentriert, die aus der alten Konstruktion durchaus ansehnliche Modelle machte. So gab es nun neben einer deutlich verbesserten Verglasung auch eine feinere Bedruckung, die auch die Frontscheibenrahmen einschloss, Scheibenwischer, zugerüstete Pufferbohlen sowie Funkantennen. Es blieb jedoch bei der zu kurzen Fahrzeuglänge. Den Steuerwagen hatte man komplett überarbeitet, dabei entfielen die Batteriekästen und -klappen sowie die Lüftungsschlitze.

Angekündigt wurden gleich fünf Versionen von wieder einzeln erhältlichen Trieb- und Steuerwagen (jeweils für Gleich- und Wechselstrom), darunter erstmals auch eine Epoche-III-Version (ETA 150 007 unter 20 8037L und ESA 150 009 unter 20 1215LK – beide Bw Limburg). Für die Epoche IV war ebenfalls eine rote Version vorgesehen, stattdessen erschienen 1991 mit Wormser Fahrzeugen nochmals ETA/ESA der Epoche III (ETA 150 521 unter 20 1211L und ESA 150 185 unter 20 1216LK). In Blau/Beige kündigte man gleich drei Garnituren an: eine Normalausführung (515 501 unter 20 8039L), eine Version mit einzelnen roten Türen (515 507 unter 20 1213L) und erstmals auch einen 515 mit waagerecht in gleicher Höhe wie auf den Seiten über die Front durchlaufendem blauen Band (515 521 unter 20 1214L). Zu allen 515 sollte es auch passende blau/beigefarbene Steuerwagen geben (20 1217/-18/-19), diese erschienen jedoch vermutlich nicht; stattdessen gab es von einzelnen Triebwagen auch Wechselstrommodelle. Das Ende kam überraschend schnell: Schon 1994 waren die „Stromer" aus dem Lima-Katalog verschwunden.

1998 stieg Kato in den Ring

Mit der Ankündigung der ab 1959 bei der DB in Dienst gestellten zweiten Bauserie des ETA/ESA 150 trat 1996 mit *Kato* ein weiterer Hersteller auf den Plan. Vorgesehen waren für Gleich- und Wechselstrombahner zunächst zweiteilige Garnituren in Rot für die Epoche III (ETA 150 553 und ESA 150 106 unter 30801/-05) und in Blau/Beige

Artitec®
NEU! Maßstab 1:87

DAF Kipp-Fahrerhaus
Viele Ausführungen verfügbar!

387.373 - Grubenbahn Personenwagen

487.801.72 - Ladung: Holzfässer

387.393 - Kranlore

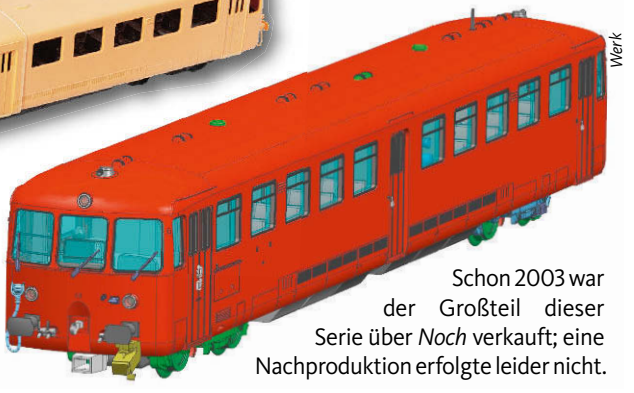
487.601.03 - Strohanhänger verrostet (RIP-Serie)
Besuchen Sie www.artitecshop.nl oder fragen Sie Ihren Modellfachhändler.

Oliver Strüber (3)

Katos ETA/ESA 150 ist die bislang einzige maßstäbliche H0-Nachbildung. Diese Modelle wurden übrigens stets als zweiteilige Garnituren ausgeliefert

mm

Das Kato/Noch-Modell war bislang das Non-plusultra in puncto ETA/ESA 150, doch die Anfang des Jahres zur Nürnberger Messe gezeigte Roco-H0-Formneuheit zeigt bereits, wo die Reise hingeht



Werk

Schon 2003 war der Großteil dieser Serie über *Noch* verkauft; eine Nachproduktion erfolgte leider nicht.

für die Epoche IV (515 512 und 815 671 unter 30803/-07). 1997 folgte als weitere Neuankündigung das rote Epoche-IV-Gespann 515 643 und 815 713 (30802/-06), dem 1998 noch die Nokia-Ausführung samt blau/beigefarbenem Steuerwagen zur Seite gestellt wurde (515 580 und 815 671 unter 30804 für DC). Die ab 1999 zur Auslieferung gelangten Garnituren waren optisch und technisch auf der Höhe der Zeit und entsprachen erstmals exakt dem Maßstab 1:87. Als Zurüstteil lagen den Triebwagen extra für dieses Modell vorbildgerecht gefertigte Scharfenberg-Kupplungen bei.

Zwei formneue Ankündigungen

2013 machte mit *MBW* ein weiterer Hersteller mit der Ankündigung eines ETA/ESA 150 in H0 auf sich aufmerksam. Realisiert wurde das Modell jedoch nie. So dürfen sich Modellbahner nach Jahren der Abstinenz erst dieses Jahr wieder auf eine Nachbildung des charakteristischen Akkutriebwagens der Epoche III freuen, denn nun steigt mit *Roco* ein weiterer namhafter Hersteller ins Rennen um die Käufergunst ein. Während der Messen in Nürnberg und Dortmund wurden bereits vielversprechende Gehäusemuster gezeigt, die auf ein baldiges Erscheinen des Modells hoffen lassen. Angekündigt ist zunächst ein Epoche-IV-Set, bestehend aus rotem 515 und 815. Neben einer normalen Gleichstromversion (72080) wird es eine DC-Variante mit Sound (-81) und eine AC-Ausführung ebenfalls mit Sounddecoder geben (78081).

Späte Projekte in N

N-Bahner mussten sich ein paar Jahre länger gedulden, bis auch sie in den Genuss eines ETA/ESA 150 bzw. 515/815 kommen konnten. Und auch in diesem Maßstab wollte *Lima* die Vorreiterrolle übernehmen: 1978/79 zeigte der Katalog als Neuheit einen roten 515 (22 0223, 22 0223G ab 1980) und den dazu passenden 815 (32 0396). Sie wurden bis 1981/82 weiter als Neuheit angepriesen, verschwanden dann jedoch mit dem Katalog 1982/83 auf Nimmerwiedersehen in der Versenkung, ohne jemals ausgeliefert worden zu sein.

Stattdessen kündigte 1985 der damals in Innsbruck ansässige und mit *Kato* kooperierende Hersteller *Hobbytrain* ein N-Modell des Akkutriebwagens an. Bis 1990 als Einzelmodelle lieferbar waren der ozeanblau/beigefarbene 515 112 (1515) samt Steuerwagen 815 707 (-16) sowie die rote Garnitur aus 515 118 (-17) und 815 724 (-18). In überarbeiteter Ausführung folgten 1990 eine zweiteilige Epoche-III-Garnitur als ETA 150 127/ESA 150 059 (15001) sowie mit 515 125/815 652 eine weitere rote Zusammenstellung für die Epoche IV (-02). Schon 1991 musste Dr. Kurt Moser seine Firma aufgeben.

2002/03 erstmals angekündigt, bereicherte ab dem Frühjahr 2004 ein neuer, wieder bei *Kato* produzierter ETA/ESA 150 das jetzt zu Lemke gehörende N-Sortiment von *Hobbytrain*. Lieferbar waren zunächst zwei rote, jeweils zweiteilige Versionen: eine Garnitur der Epoche III (ETA 150 553/ESA 150 106 unter H11200) sowie eine der Epoche IV (515 643/815 713 unter -01). 2005 folgte schließlich noch ein Nokia-Triebwagen samt blau/beigefarbenem Steuerwagen (515 508/815 671 unter -03). 2007 war die Serie ausverkauft. In den Nenngrößen 2 bzw. 2m/G sowie TT und Z sind noch keine ETA/ESA-150-Garnituren aufgelegt worden. *Oliver Strüber*

N-Modelle

1990 realisierte Hobbytrain in N den roten 515 125 samt des ebenfalls roten Steuerwagens 815 652; diese Packung 15002 blieb allerdings nur ein Jahr im Angebot

Aus der Hobbytrain/Lemke-Produktion stammt dieser Nokia-515 508, den es ab 2005 als Set H11203 in Kombination mit dem blau/beigefarbenen 815 671 gab

Leserbriefe

■ *Lokmodell-Testberichte*

Labile Gehäusebefestigungen

Gerne lese ich die Berichte über Vergleiche von Modelllokomotiven. Doch beim Aspekt Wartungsfreundlichkeit schenken die Tester der Langlebigkeit von Modellen leider zu wenig Beachtung. Die Modellbahn-Hersteller – mit Ausnahme von Märklin – gehen verstärkt dazu über, die Verbindung ihrer Kunststoffgehäuse mit dem Fahrwerk durch einfaches Aufklipsen zu bewerkstelligen. Diese Art der Befestigung führt nach mehrmaligem Abheben des Gehäuses zum „Ausbauchen" der Seitenwände und irgendwann auch zum Abbrechen der Rastnasen. Gerade der letzte Aspekt wurde mir von einem mit Reparaturarbeiten beauftragten Modellbahnhändler als oft reklamierter Mangel bestätigt. In diesem Punkt sollte die Industrie endlich nach haltbareren Lösungen suchen! *Michael Hoffmann*

■ *Der besonderer Zug, em 3/19*

Wagen mit Ofenheizung

Klasse, dass mal was über die auf deutschen Gleisen weitgehend unbekannte V 45 gebracht wurde! Mich hätte allerdings noch mehr gefreut, wenn beim großen Foto der Lok mit der angehängten „Donnerbüchse" ein Zusatzhinweis auf den exotischen Personenwagentyp mit eingebauter Heizung gestanden hätte. Beispielsweise hätte man schreiben können: „Das Donnerwagen-Unikum mit der zusätzlichen Ofenheizung wird noch heute vom Bayerischen Localbahnverein eingesetzt." Wir haben vor wenigen Jahren die Ofenbefestigung ertüchtigt und letztes Jahr das Ofenrohr komplett ersetzt. So sehe ich der in diesem Herbst wieder fälligen Hauptuntersuchung unseres Wagens gelassen entgegen. *Karl Doll*

■ *Preußische P 8, em 3/19*

Erinnerung an Günther

Angeregt durch das herrliche Bild der 78 1001 auf Seite 16 und das textlich erwähnte Minitrix-Modell der DB-78er erinnerte ich mich des H0-Pendants von Günther. Daraufhin kramte ich mal in meinem Modellarchiv – und siehe da: Ich kann das 1:87-Modell derselben Lok präsentieren! Es ist gut fünf Jahrzehnte her, dass Günther einen Umbausatz des Tenderlok-Unikats auf P 8-Basis im Angebot hatte. Aus recht groben Weißmetall-Teilen konnte der Tender gebaut werden, der im Modell als klassischer Schlepptender konzipiert war. Zum Umrüsten der P 8-Lok gab es einen neuen Dachaufsatz, eine Führerhausrückwand und relativ feine Führerhausaufstiege. Aus heutiger Sicht würde meine 78er natürlich zwingend ein zeitgemäßes Upgrade vertragen. *Wolfgang Bdinka*

***

Gebauer-Lok in 0

In seinem Bericht über die Modelle der P 8 in den großen Spuren und hier speziell in 0 hat der Autor einen Hersteller vergessen, der schon in den 1970er-Jahren die Baureihe 38 in großen Stückzahlen gefertigt hat: Die Firma Gebauer aus Mittelstadt bei Reutlingen baute über die Jahre hinweg insgesamt 550 Modelle der P 8 in diversen Varianten. *Michael Lang*

Auf Basis eines H0-P 8-Modells von Liliput/Wien und eines Günther-Umbausatzes entstandene 78 1001 der DB

Wolfgang Bdinka

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.

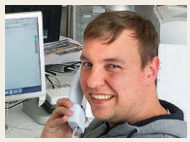
Die Termine der nächsten *em*-Lesersprechstunden:
Dienstag, 21. Mai und Dienstag, 4. Juni

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

Michael Hofbauer, Chefredakteur

■ *DB AG-Konzept, em 4/19*

Blick zu den Nachbarn

Noch Ende letzten Jahres wurde vollmundig angekündigt, dass die Bahn endlich auf Schwung gebracht werden soll. Schön, denkt der potenzielle Kunde; wurde ja Zeit für diese Erkenntnis nach circa 25 Jahren des ungeeigneten Versuchens, die Bahn gewinnbringend auf dem Börsenparkett zu platzieren. Aber wenige Wochen später, ohne überhaupt genauere konzeptionelle Vorstellungen vorgestellt zu haben, wird angekündigt, dass künftig „... mit billig Fahren nichts mehr ist"! Was hat das denn zu bedeuten? Es ist doch heiliges Gesetz der Marktwirtschaft, erst etwas anzubieten, bevor der Preis ausgehandelt wird. Oder sollte damit beim „Pseudoaktionär Bund" die Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur endgültig in Abrede gestellt werden? Im politisch geliebten Straßenverkehr zeigen sich mittlerweile ähnliche Tendenzen, denn während die Brücken den Belastungen durch den Lkw-Verkehr nicht mehr standhalten, hätschelt man Projekte wie Gigaliner und Oberleitungen für die Autobahnen.

Sollte in politischen Kreisen die „Eisdecke Deutsche Bahn" für zu dünn gehalten werden, dann empfiehlt sich ein Blick in die Schweiz: Dort musste man das Volk befragen, um sich das Mandat zur Schaffung eines modernen Bahnbetriebes einzuholen. Außerdem gab es einen Ausbauauftrag der EU für den Güterverkehr auf Schienen. Unsere Nachbarn südlich, westlich und nördlich sind damit schon sehr weit vorangekommen, und die östlichen Nachbarn beginnen nachzuziehen. Und wir, die Wirtschaftsnation Nr. 1 in der Mitte der EU ...? Jeder möge hierzu selbst urteilen. Nur eines sollte klar sein: Für sinnvolle Konzepte und deren Umsetzung bleibt kaum noch Zeit, um den sprichwörtlich abfahrenden Zug noch zu erwischen. *Eckard Garbe*

■ *Entkupplungsvorrichtung, em 4/19*

Nichts für Mittelleiter-Gleise

Der empfohlene elektromagnetische Eigenbau-Entkuppler wird beim Märklin-C-Gleis nicht funktionieren: Sowohl die Schienen als auch der Mittelleiter bestehen nämlich aus magnetisch leitendem Material.

In Baubeschreibung und Zeichnung stehen sich die beiden Magnete übrigens Nordpol/Südpol gegenüber. Doch weiß man aus der Physik, dass sich nur gleichartige Ladungen abstoßen, ungleiche aber anziehen. Das dürfte im gezeigten Fall die Funktion also eher verhindern. *Erhard Dietz*

Anm. d. Red.: *Wie uns der Autor versicherte, ist die Polausrichtung der Magneten korrekt dargestellt. Durch die etwa 45-Grad-Schräglage des Hebelchens, an dem der Magnet an der Kupplung befestigt ist, verändert sich anscheinend das magnetische Feld. Jedenfalls haben Versuche ergeben, dass nur mit dieser Polausrichtung der Entkuppler sicher funktioniert.*

Defekte Schweißnähte an Wagenkästen

Deutsche Bahn stoppt ICE-4-Abnahme

DB Fernverkehr mit ICE 4 (Baureihe 412) unterwegs auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Fulda bei Morschen

Georg Wagner/DB AG

Die Deutsche Bahn hat im April 2019 die Abnahme der in Auslieferung befindlichen ICE-4-Triebzüge vorerst ausgesetzt. An den Wagenkästen mehrerer Waggons der ICE-4-Flotte hatte das vom Hersteller Siemens Mobility mit der Konstruktion beauftragte Unternehmen Bombardier Transportation defekte Schweißnähte festgestellt. Das haben Siemens und Bombardier in einer Presseerklärung mitgeteilt. Damit entspricht die Fertigungsqualität einzelner Wagenkastenrohbauten nicht den vertraglich vereinbarten Qualitätsanforderungen und könnte laut DB langfristig zu einem höheren Wartungsaufwand führen.

Der Wagenkastenrohbau erfolgt durch Bombardier Transportation als Subunternehmer der Siemens AG. Die DB hat die Hersteller aufgefordert, die betroffenen Fahrzeuge im Rahmen der Gewährleistung auszubessern. Die Details dazu waren bei Redaktionsschluss noch Gegenstand von Verhandlungen, bei denen auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) mit am Tisch saß. Bis zur Vorlage eines endgültigen Ausbesserungskonzepts wollte die Bahn vorerst keine weiteren ICE-4-Züge vom Hersteller abnehmen.

Beeinträchtigungen im ICE-Verkehr schloss die DB aus und bekräftigte, dass die Sicherheit der Fahrzeuge davon unberührt sei. Dass die nicht vorschriftsmäßig ausgeführten Schweißnähte an den ICE-4-Wagenkästen nicht sicherheitsrelevant seien, unterstrichen auch Siemens und Bombardier, die das Eisenbahn-Bundesamt proaktiv über die Mängel informiert hatten. Alle aktuell in der Produktion befindlichen Wagenkästen entsprächen den vereinbarten Qualitätsanforderungen.

16
ICE-4-Zuggarnituren sind von den Schweißnaht-Defekten betroffen

Die Reparatur der Schweißnähte könnte sich länger hinziehen, weil dazu die betroffenen Schweißnähte erst freigelegt werden müssen. Zuvor müssen Teile der Inneneinrichtung und des Unterbaus zunächst entfernt werden. Der Mangel ist auf einzelne Wagen der ICE-4-Züge, die ab Nummer 009 (Tfz 9009) ausgeliefert wurden oder werden sollten, beschränkt. Insgesamt sind 16 Zuggarnituren betroffen, die bereits ausgeliefert wurden und nun mangelhafte Wagen haben.

Wie aus Herstellerkreisen verlautete, ist der Verursacher intern bereits ermittelt worden. Es soll sich demnach um einen Schweißer handeln, der die Arbeiten möglicherweise bewusst fehlerhaft ausgeführt haben könnte. Erforderliche Nachweise hatte er immer mit korrekt ausgeführten Tätigkeiten erbracht und die Qualitätskontrolle konnte die Fertigungsmängel von außen nicht ohne Weiteres erkennen. Alle anderen Schweißarbeiten sind korrekt ausgeführt worden und damit fehlerfrei. Immerhin: Nachdem der Mangel aufgefallen und der Verursacher identifiziert wurde, konnten die betroffenen Wagen schnell festgestellt werden.

Problem zur Unzeit für DB

Der Schaden ist nicht unbeachtlich, wird aber nicht in der gerüchteweise kolportierten dreistelligen Millionenhöhe liegen. Der DB dürfte das Problem dennoch ungelegen sein, ist doch die Situation beim Fahrzeugpark ohnehin angespannt. Die Fahrzeugverfügbarkeit hält mit den stetig steigenden Fahrgastzahlen nur unzureichend mit, in den Werken fehlt Personal zur Instandhaltung der Züge, demnach häufen sich Verspätungen und Ausfälle einzelner Komponenten im Zug. Zudem ist Bahnchef Lutz seitens der Politik angezählt: Noch im laufenden Jahr sollen signifikante Qualitätsverbesserungen erreicht werden. *AW/em*

Der ICE 4

Die ersten ICE 4 sind seit Dezember 2017 auf den Gleisen. 25 wurden bislang ausgeliefert. Vereinbart ist, dass bis zum Jahr 2025 insgesamt 137 Züge geliefert werden. Siemens Mobility ist Generalunternehmer für die ICE-4-Züge. Der Lieferanteil von Bombardier Transportation liegt bei rund 30 Prozent und umfasst die Lieferung aller lackierten Rohbauwagenkästen, aller innengelagerten Laufdrehgestelle sowie den kompletten Ausbau von drei Wagentypen, darunter die Endwagen. *em*

Flixtrain

Köln – Berlin ab Mai

Für die angekündigte neue Flixtrain-Linie Köln – Berlin hat das Unternehmen Ende März den Starttermin mitgeteilt. Ab 23. Mai 2019 verkehrt täglich ein Zugpaar, ab 6. Juni folgt ein zweites. Zudem verkehren ab 12. Juli zwischen Köln und Hamburg neu bis zu drei tägliche Zugpaare. *AWA*

Schleswig-Holstein

E-Netz Nord an DB Regio

DB Regio hat das E-Netz Nord in Schleswig-Holstein gewonnen. Damit bleibt das Unternehmen über Dezember 2023 hinaus für 13 weitere Jahre SPNV-Betreiber auf den Strecken Hamburg – Lübeck – Travemünde/–Puttgarden. Auf dem elektrifizierten Abschnitt werden 18 neue vierteilige KISS die heute eingesetzten, mit 112 bespannten Dosto-Garnituren ersetzen. Bis zur Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Puttgarden bleiben dort die LINT im Einsatz. Für den neuen Verkehrsvertrag entsteht außerdem eine neue Werkstatt in Lübeck. *AWA*

Patric Kaufmann

Kohle für das Saargebiet

Während das „Saar-Polygon" an die Zeit des Steinkohlebergbaus an der Saar erinnert, bezieht das Kohlekraftwerk Fürstenhausen den Brennstoff aus anderen Regionen. Mittwochs und freitags kommen Kohlezüge aus Moers ins Saarland. Am 29. März 2019 brachten die Hector Rail-Elloks 151 013 und 151 027 einen Leerkohlezug zurück nach Moers

Am 4. April 2019 wurde in Heidenheim ein LINT 54 für den Ulmer Stern vorgestellt und getauft

Alexander Wilkens

Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG

LINT für „Ulmer Stern" präsentiert

In Heidenheim fand am 1. April 2019 die Vorstellung der neuen Dieseltriebzüge des Typs Alstom Coradia LINT 54 für die Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG (SWEG) statt. Zehn Fahrzeuge werden ab 9. Juni 2019 im Netz 12 „Ulmer Stern" zum Einsatz kommen. Das Netz umfasst die RE-Leistungen Ulm – Aalen sowie die RB-Leistungen Ulm – Langenau und Ulm – Munderkingen. Die beiden ausgestellten Fahrzeuge, 622 451 und 622 453, verließen mit dem ebenfalls nach Süden überführten 622 452 am 28. März Beddingen und gelangten in mehreren Etappen nach Heidenheim. Bereits am 14. März erhielten die LINT 54 die Zulassung. Die Fahrzeuge gehen, wie bisher alle für Baden-Württemberg beschafften Neufahrzeuge, in das Eigentum der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) über und werden für die 13,5-jährige Vertragslaufzeit der SWEG überlassen. *AWA*

Hagen (Westf.) – Witten

Personenzüge auf der Güterzugstrecke

Wegen Bauarbeiten bei Wetter (Ruhr) und einer damit einhergehenden Sperrung der Strecke Dortmund – Hagen wurde an mehreren Wochenenden im Frühjahr 2019 der gesamte Personenverkehr über die Güterbahn von Witten nach Hagen-Vorhalle geleitet. Dies bescherte dem zeitweise nur schwach frequentierten, imposanten Ruhrtalviadukt bei Witten eine seltene Zugdichte von (mindestens) fünf Zügen pro Stunde und Richtung. *RW*

Wegen Bauarbeiten bei Wetter (Ruhr) wurde am 31. März 2019 auch die Linie RE 4 über die Güterzuggleise im Ruhrtal umgeleitet

Roland Wirtz

Die Deutsche Bahn zählt immer mehr Fahrgäste in ihren Zügen (Foto in München Hbf), doch die Gewinne gehen immer mehr zurück Moritz Leipinger

Bilanz der Deutschen Bahn

Unprofitabel trotz Fahrgastrekord

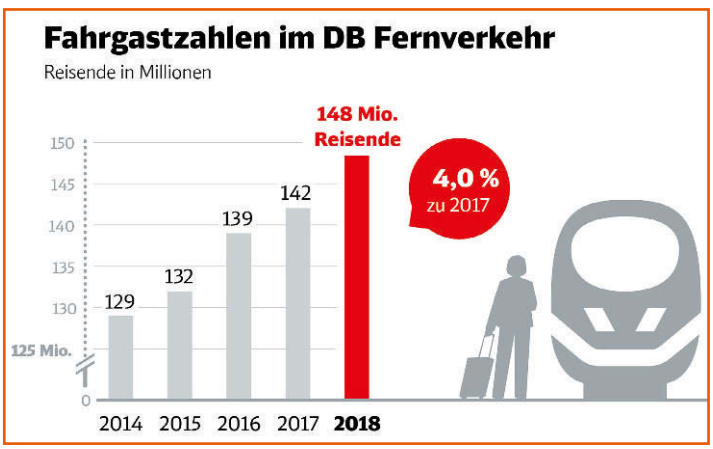
Die Dienstleistungen der Deutschen Bahn werden immer unprofitabler. Diese Erkenntnis ergibt sich aus den Bilanzzahlen des Staatsunternehmens, die der DB-Vorstandsvorsitzende Richard Lutz am 28. März 2019 in Berlin vorstellte. Dabei sehen die Zahlen auf den ersten Blick gar nicht so schlecht aus.

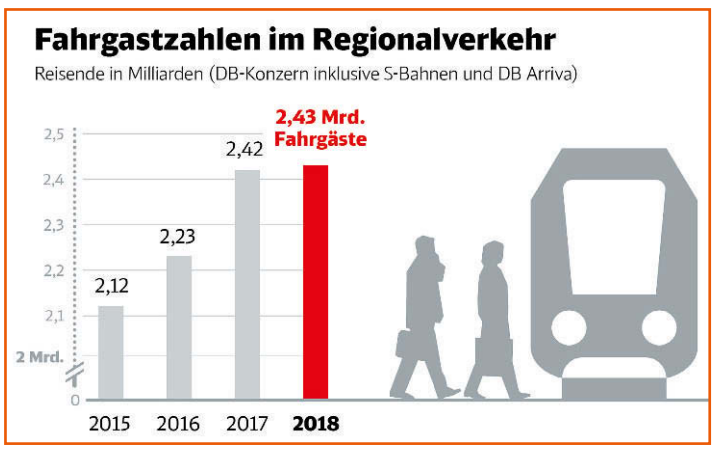
Die Zahl der Reisenden im Fernverkehr zum Beispiel ist durchaus erfreulich für den Staatskonzern. Rund 148 Millionen Fahrgäste nutzten im vergangenen Jahr IC- und ICE-Züge der DB. Das sind 5,7 Millionen oder vier Prozent mehr als 2017 – ein neuer Spitzenwert, der allerdings mit jeder Menge Spar- und Supersparpreisen erkauft wurde. DB-Chef Richard Lutz rechnet mit einer weiteren Zunahme der Passagierzahlen. „2019 werden wir im Fernverkehr erstmals über 150 Millionen Reisende begrüßen dürfen. Damit sind wir auf gutem Weg hin zum Ziel von mehr als 200 Millionen Fernreisenden im Jahr 2030."

Bei der Pünktlichkeit lassen die Werte zu wünschen übrig: Im Fernverkehr er-

Die DB in Zahlen

	2018	2017	+/– in %
Umsatz bereinigt (Mio. €)	44.024	42.704	3,1
Jahresergebnis (Mio. €)	542	765	-29,2
Mitarbeiter	318.528	310.935	7,59
Züge je Tag	24.068	24.189	-0,5
Flotte:			
ICE-Züge	274	271	3,6
Lokomotiven	3.985	4.136	-3,7
Güterwagen	82.895	83.386	-0,6
Triebzüge (Regionalverkehr)	5.345	5.159	3,6
Reisezugwagen	5.625	5.902	-4,7





Deutsche Bahn AG (2)

reichte die Bahn einen Pünktlichkeitswert von 74,9 Prozent. Das sei nicht zufriedenstellend, bemerkte Bahn-Chef Lutz. Die Probleme der Bahn fußen in einer Vielzahl an Problemen: Zu viele Engpässe, zu wenig Personal und Fahrzeuge sowie vernachlässigte Investitionen in das System Bahn in den zurückliegenden Jahrzehnten sorgen für Verspätungen und Ausfälle.

Zudem mindert – trotz steigender Fahrgastzahlen – ein harter Preiskampf mit Wettbewerbern und der Fernbus-Branche die Einnahmenseite. Der bereinigte Umsatz des DB-Konzerns stieg im Jahr 2018 nur um 3,1 Prozent auf 44,02 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) lag mit 2,1 Milliarden Euro etwa auf Vorjahresniveau (-1,9 Prozent), war aber im Verlauf des Jahres 2018 mehrfach gekürzt worden. Unterm Strich blieb allerdings weniger als zuvor für die Bahn, viel weniger: Der Gewinn schrumpfte im Jahr 2018 um fast 30 Prozent von 765 Millionen Euro im Jahr 2017 auf nur noch 542 Millionen Euro im Jahr 2018. Zudem stiegen die Finanzschulden, die sich um 926 Millionen Euro auf rund 19,5 Milliarden Euro erhöht haben.

29,2

Prozent Gewinnrückgang musste die Deutsche Bahn 2018 hinnehmen

Um die finanzielle Situation zu verbessern, hat der Aufsichtsrat den DB-Vorstand beauftragt, verschiedene Optionen eines Arriva-Verkaufes voranzutreiben. Die DB-Tochter für Personenverkehrsdienstleistungen im Ausland (zum Beispiel Wassertaxis in Kopenhagen und Bahnverkehr in Tschechien) war im Jahr 2010 von der Deutschen Bahn vollständig erworben worden und erzielte 2018 einen Umsatz von 5,44 Milliarden Euro. Mit dem frischen Geld könnte der Verschuldungsanstieg begrenzt werden und Mittel für notwendige Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur generiert werden.

Möglicherweise bleibt der Bahn aber keine andere Wahl als der Verkauf der Auslandstochter, denn der 2018 erwirtschaftete Gewinn reicht nicht mal aus, um die Dividende an den Bund als Alleineigentümer des Staatsunternehmens auszuzahlen. In den vergangenen Jahren hatte die Bahn immer wieder mehrere hundert Millionen an den Finanzminister gezahlt, der das Geld für Infrastrukturinvestitionen in das Bahnnetz zurückspielte. *FD*

Felix Seraphin

Am 15. Februar 2019 passiert 345 100 mit ihren vier Gaskesselwagen den Bahnhof Deutschenbora auf der Rückfahrt von Rhäsa nach Coswig (Sachs)

Usedomer Eisenbahngesellschaft

345 100 mit Hauptuntersuchung

Die Diesellok 345 100 der Usedomer Eisenbahngesellschaft (UEG) hat eine neue Hauptuntersuchung erhalten. Sie verdingte sich im Frühjahr 2019 vor allem auf dem Netz der Nossen-Riesaer-Eisenbahncompagnie (NRE). Dort übernimmt seit einigen Jahren die UEG in Zusammenarbeit mit Hectorrail die Übergaben zum Tanklager Rhäsa bei Nossen. Während die Bedienung mit Gaskesselwagen zuletzt meist durch eine ehemalige V 60 der Bundesbahn im Besitz der UEG erfolgte, kam kürzlich die 345 100 zum Einsatz. Bereits 2006 wurde die Rangierlok bei der Deutschen Bahn ausgemustert und an den Lokschuppen Zinnowitz e.V. veräußert. *FSP*

VDE 8.1 Ebensfeld – Erfurt

Mehr ICE in Coburg

Zum kommenden Dezember erhält der Bahnhof Coburg weitere ICE-Halte. Neu eingeführt wird ein Zugpaar Berlin – München. Zudem ergibt sich eine zusätzliche Verbindung von und nach München, indem das ICE-Paar Berlin – Wien einen neuen Flügelzug Nürnberg – München erhält. *AWA*

DB Cargo

Bestandsänderungen beim Dieselvectron

Der Siemens-DE-Vectron 247 0904 wird nach erfolgter Reparatur wieder von Nürnberg Rbf aus im planmäßigen Güterzugdienst eingesetzt. Bevorzugt wird der Umlauf mit den Zügen 51716 (Nürnberg 6:00 – Schwandorf 8:29/9:36 – Hof 11:55; Zug geht weiter nach Senftenberg) und 51619 (Zwickau – Hof 21:03 – Nürnberg Rbf 23:34) gefahren. Natürlich kann sie jederzeit auch vor anderen Zugleistungen zum Einsatz kommen. 247 902 und 903 wurden dagegen am 5. April 2019 wieder zu Siemens nach München Allach überführt, weil die Anmietung durch DB Cargo ausgelaufen war. *KB*

Hannover Hbf

Erneute Vollsperrung und Umleiter über die Güterbahn

Vom 6. bis 14. April 2019 war der Ostkopf des hannoverschen Hauptbahnhofs erneut bis auf ein Gleis voll gesperrt. Grund ist die Erneuerung der Eisenbahnbrücke „Königstraße“, deren Gewölbekonstruktion aus dem Jahre 1880 stammt. Während einer zweiwöchigen Sperrung im Oktober 2018 waren die alte Brücke abgetragen und acht doppelte Hilfsbrücken eingebaut worden. Seitdem wurde ein Teil der neuen Konstruktion auf dem Platz vor der Brücke gebaut. Während der erneuten Sperrung im April wurden die Hilfsbrücken entfernt und die neue Gewölbekonstruktion eingeschoben. Bei einer weiteren Sperrung im Juli 2019 wird der zweite Teil des Überbaus eingeschoben. Durch die Vollsperrung ließen sich zahlreiche Einschränkungen im Fahrplan nicht vermeiden: Während nur wenige ICE der Ost-West-Linie sowie einige Nahverkehrszüge das verbliebene eine Gleis nutzen konnten, wurde im Nord-Süd-Verkehr der Bahnhof Hannover-Messe/Laatzen zum Knotenpunkt, Ost-West-IC-Züge hielten auch in Wunstorf und Lehrte und fuhren dazwischen über die Güterumgehungsbahn von Hannover, ebenso wie Metronom-Züge und einzelne S-Bahnen. *JHÖ*

Jürgen Hörstel

Wegen der Sperrung des Südkopfes des Hauptbahnhofs in Hannover wird IC 2171 mit 120 144 am 7. April 2019 über die Güterumgehungsbahn umgeleitet (Foto bei Ahlten)

NE-Bahnen haben in Deutschland 2018 ihren Marktanteil weiter steigern können. Am 4. September 2017 rollt 187 079 von RheinCargo mit Kesselwagen durch Retzbach-Zellingen

Florian Dürr

Schienengüterverkehr

Nichtbundeseigene Güterbahnen überholen Marktführer DB Cargo

DB Cargo steckt weiter in der Krise. Während der Schienengüterverkehr in Deutschland im Jahr 2018 sein Transportvolumen um 1,7 Prozent vergrößern konnte, musste die Gütertochter der Deutschen Bahn in diesem Zeitraum einen Rückgang bei der Transportmenge hinnehmen. Mit 200,4 Millionen Tonnen (inklusive Ausland: 255,5 Millionen Tonnen) im schienengebundenen Güterverkehr transportierten das Unternehmen und seine Töchter MEG und RBH im Jahr 2018 rund 3,7 Prozent weniger als im Vorjahr. Die Verkehrsleistung schrumpfte sogar um fünf Prozent auf 64,2 Milliarden Tonnenkilometer (inklusive Ausland: 88,2 Milliarden Tonnenkilometer).

Auf der Überholspur sind dagegen die nichtbundeseigenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (NE-Bahnen). Sie konnten ihre Verkehrsleistung um neun Prozent steigern. Der Marktanteil von DB Cargo am deutschen Schienengüterverkehr sank somit auf unter 49 Prozent, während private Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Anteil von über 51 Prozent aufweisen. Damit wurde im Jahr 2018 – bezogen auf das Transportaufkommen – die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn erstmals von den privaten Verkehrsunternehmen übertroffen. Somit hat sich der Marktanteil von DB Cargo im deutschen Netz in den letzten zehn Jahren um 30 Prozent verringert.

Europaweiter Anstieg im Schienengüterverkehr

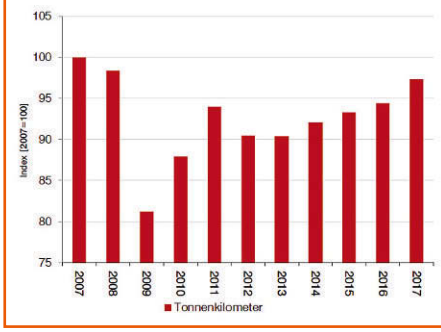
Insgesamt wächst der Schienengüterverkehr in Europa jedoch spürbar. Die Gütertransportleistung auf Europas Schienen erreichte im Jahr 2017 insgesamt nahezu das Niveau der Vorkrisenjahre. Diametral entgegengesetzt zur Talfahrt von DB Cargo haben sich im internationalen Vergleich die ehemals staatlichen Güterbahnen deutlich stabilisiert und ihren Marktanteil gegenüber privaten Betreibern wieder etwas stabilisiert. Vor allem die ehemaligen Staatsbahnen in Polen, Italien und Österreich konnten ihre Verkehrsleistung steigern. Eine zentrale Rolle spielte hierbei der kombinierte Verkehr auf der Nord-Süd-Achse. Insbesondere die Visegrád-Länder Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn verzeichnen ein deutliches Wachstum im Schienengüterverkehr.

PKP Cargo erreichte erstmals wieder die Gewinnzone. Die österreichische Rail Cargo Austria profitierten 2017 von der anhaltend guten wirtschaftlichen Lage in Europa. Vor allem in den Märkten der Visegrád-Gruppe und in Slowenien wurde neben einem deutlichen Wirtschaftswachstum auch ein signifikanter Anstieg der Verkehrsleistung verzeichnet. Die Verkehrsleistung in Europa stieg 2017 auf 469 Milliarden Tonnenkilometer. Es wird erwartet, dass in den folgenden zwei Jahren das Vorkrisenniveau von 474 Milliarden Tonnenkilometern erreicht wird. In Deutschland, dem größten europäischen Schienengüterverkehrsmarkt, wurde die Transportleistung in den Statistiken um plus 13 Milliarden Tonnenkilometer korrigiert; die zusätzliche Transportleistung verbuchten jedoch wie oben ausgeführt die privaten Güterverkehrsunternehmen.

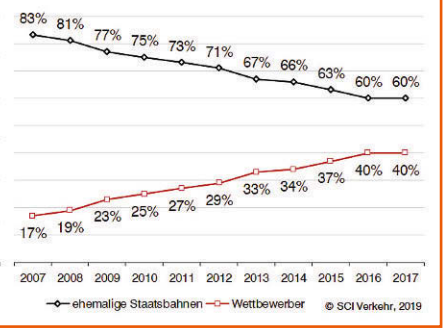
Hauptgeschäft KV-Verkehr

Der kombinierte Verkehr (KV) bildet insgesamt das Hauptgeschäft des europäischen Schienengüterverkehrs, insbesondere sind die Hinterland-Verkehre der europäischen Häfen stetig im Wachsen begriffen. Die Kohletransporte nehmen indes strukturpolitisch bedingt deutlich ab. Um das Wachstum des schienengebunden Güterverkehrs nachhaltig zu sichern und den Anteil der Schiene an der Transportleistung Europas zu erhöhen, sind umfangreiche Investitionen erforderlich. Die Regierungen mehrerer Länder arbeiten seit dem Jahr 2017 an Lösungsansätzen. Im Fokus stehen unter anderem Investitionen in Infrastruktur, grenzüberschreitende Verkehre und Digitalisierung. *MMÜ*

Entwicklung der Eisenbahngüterverkehrsleistung in Europa, 2007-17 [Indexierung]



Entwicklung des Wettbewerbs der SGV-Betreiber in Europa [Tkm, %]



René de Vries

Theodor Fontane am RE 1

Anlässlich des 200. Geburtstags des Dichters Theodor Fontane hat DB Regio Nordost die 182 005 beklebt. Seit 4. April 2019 ist der Taurus vorrangig mit Doppelstockwagen auf dem RE 1 Magdeburg – Berlin – Frankfurt (Oder) – Cottbus im Einsatz (AWA)

Obere Lahntalbahn

Direktverbindung Marburg – Siegen

Florian Dürr

628 311 verlässt am 3. September 2017 den Bahnhof Friedensdorf Richtung Erndtebrück. Demnächst könnte die Kurhessenbahn bis Siegen durchfahren

Der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) prüft eine durchgehende Zugverbindung von Siegen nach Marburg über die Obere Lahntalbahn. Bereits ab Fahrplanwechsel im Dezember 2019 könnte es an Wochenenden einzelne Durchläufe Siegen – Erndtebrück – Bad Laasphe – Marburg geben. Eine vollständige Umstellung des Zugverkehrs auf der Verbindung ist für 2025 vorgesehen. Bislang müssen Fahrgäste zwischen beiden Städten in Erndtebrück zwischen Hessischer Landesbahn und DB Kurhessenbahn umsteigen. Hintergrund des Vorhabens ist auch die anstehende Sanierung des Leimstruther Tunnels, für dessen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ein ausgeweiteter Fahrplan auf der Strecke positiv sein dürfte. *em*

Siershahn – Engers

Betriebsgenehmigung für 25 Jahre

In einer Pressemitteilung gab der Bendorfer Verein „Brexbachtalbahn“ Anfang April 2019 bekannt, dass das Land Rheinland-Pfalz für die stillgelegte Strecke eine Betriebsgenehmigung für zunächst 25 Jahre erteilt hat. Der Verein bemüht sich seit 2007 aktiv um die Erhaltung und Reaktivierung der Strecke. Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen fungiert die in Linz ansässige Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH. Der Abschnitt von Siershahn nach Grenzau sowie die Zweigstrecke von Grenzau nach Höhr-Grenzhausen sind in einem guten Zustand und sollen zeitnah wieder dem Betrieb übergeben werden. Der Teilabschnitt Grenzau – Bendorf – Engers ist weiterhin außer Betrieb. Bis wieder durchgehender Bahnverkehr vom Rheintal auf die Höhen des Westerwaldes möglich sein wird, sind noch erhebliche Anstrengungen erforderlich. Mit der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Engers und Siershahn am 28. Mai 1989 begann die schrittweise Stilllegung der Brexbachtalbahn. Am 1. August 1994 wurde auch der Güterverkehr auf dem letzten Teilabschnitt eingestellt. Ein kurzer Streckenabschnitt wurde um 2001 noch beim Bau der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main genutzt. Jahrelang war die Strecke stellenweise stark zugewachsen und nicht befahrbar. *RW*

Sauerlandnetz

644 statt 633

Ende März wurden die dreiteiligen LINK (Baureihe 633) von DB Regio zur Vermeidung von Sanktionen ohne ausreichende Testfahrten in den Planbetrieb geschickt. Bereits wenige Tage später wurden sie nach zahlreichen Störungen allerdings wieder aus dem Verkehr gezogen. Die Dreiteiler wurden bis Ende August durch ältere 644 (Talent) ersetzt. Die 633 sollen währenddessen im polnischen Pesa-Werk ein Software-Update erhalten. *AWA*

Jens Grünebaum

Statt 633 fahren nun wieder 644 auf der Oberen Ruhrtalbahn (644 534 bei Schwerte-Geiseke am 11. April 2019)

In Kürze

Keine IC 1 mehr ab 2025

Wie aus einer Anfrage im Bundestag hervorgeht, soll ab Mitte der 2020er-Jahre der Einsatz der alten IC 1-Garnituren beendet sein. Die Deutsche Bahn modernisiert derzeit ihre IC-Garnituren und hat neue bestellt. *MMÜ*

Weniger Fernverkehrshalte in Hamburg-Harburg

Ab 29. Juli werden 68 von 112 Fernverkehrshalten in Hamburg-Harburg entfallen. Für die Reisenden dieses 150.000 Einwohner starken Stadtteils Hamburgs bedeutet das Reisezeit-Verlängerungen um bis zu 30 Minuten. *MMÜ*

137 515 im Einsatz

Am 12. März 2019 fand der erste Planeinsatz des Schmalspur-Dieseltriebwagens 137 515 (Ex-NÖVOG VT 15) bei der Döllnitzbahn statt. Auf der Strecke Oschatz – Glossen löst er die Dieselloks der Baureihe 199 ab. *AWA*

RRX RE 5 ohne Zugteilung

Der RRX RE 5 von Wesel nach Koblenz wird nun ohne Zugteilung bis Koblenz verkehren. Zuvor war angedacht worden, den Zug in Remagen zu schwächen bzw. zu verstärken. Infolge der gewonnenen Fahrzeit ist dadurch ein Halt des RRX in Oberwinter möglich. *MMÜ*

Trier – Metz ab 2024

Ab Dezember 2024 sollen im Zweistundentakt Regionalzüge zwischen Trier und dem französischen Metz verkehren. Rheinland-Pfalz und die Region Grand Est haben am 4. April 2019 eine gemeinsame Ausschreibung vereinbart. Derzeit verkehren nur an Wochenenden einzelne Züge. *AWA*

Weitere Schnellfahrstrecken

Im Zuge des Deutschlandtakts plant das Bundesverkehrsministerium den Aus- und Neubau von drei weiteren Hochgeschwindigkeitsstrecken für 300 km/h. Dabei handelt es sich zusätzlich zur neuen SFS Hannover – Bielefeld um die Strecken Frankfurt - Mannheim, Hannover - Berlin und Würzburg – Nürnberg. *AWA*

Michael Schumann

Am 24. September 2016 besuchte die ASM mit 628 412 von DB Regio die Mülheimer Hafenbahn, hier hält der Sonderzug im Nordhafen

Seit 25 Jahren Vorsitzender der ASM Michael Schumann

Der Letzte Zug bei der AAE verlässt Alstätte. Michael Schumann erteilt das Abfahrsignal, 27. März 2007

Guus Ferrée (3)

Seit 2009 ist das frühere Fahrdienstleiterstellwerk in Ochtrup im Westmünsterland Vereinssitz der ASM

Interview mit Michael Schumann von der Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland

„Fahren und genießen“

Es ist nicht unbedingt ein Lebenselixier für ihn. Trotzdem genießt Michael Schumann die Eisenbahn. Und das ist relativ oft. Der gebürtige Münsteraner ist seit 25 Jahren der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland (ASM). Über 100 Foto- und Studienfahrten wurden in diesem Zeitraum organisiert. Im März 2019 wurde auf der Insel Borkum das Amts-Jubiläum gefeiert.

Michael Schumann hofft, dass es mit dem ASM noch lange weitergeht, denn die Vereinsarbeit und die Organisation neuer Veranstaltungen macht ihm auch nach 25 Jahren noch Spaß. Schumann, 52 Jahre, Sohn eines Biologen, hellgraue Haare, fast zwei Meter groß, studierte Theologie und engagiert sich in der katholischen Kirche. In seiner Freizeit fühlt er sich bei der inzwischen seit 33 Jahren bestehenden Arbeitsgemeinschaft wie ein Fisch im Wasser.

eisenbahn magazin (em): *Organisiert der ASM nur Sonderfahrten?*

Michael Schumann (MS): Das ist eines der beiden Hauptziele. Wir fahren vor allem mit Personenzügen auf Güterstrecken oder auf von der Stilllegung bedrohten Verbindungen. 2009 und 2010 haben wir im Raum Stettin drei Sonderfahrten mit ex-DB-624-Triebwagen der PKP organisiert. Das war ein tolles Abenteuer. Über die Industrie- und Handelskammer hatte ich Kontakt zur polnischen Staatseisenbahn gesucht und traf auf einen sehr engagierten, regionalen Mitarbeiter. Die PKP hatte keine Erfahrung mit Sonderfahrten, aber es verlief alles sehr unproblematisch und wurde ein großer Erfolg. Mit dem mittlerweile pensionierten PKP-Mitarbeiter bin ich noch immer befreundet.

em: *Warum finden die Sonderfahrten oft mit DB-Zügen statt?*

MS: Wir sind der einzige Veranstalter im Westen und Norden Deutschlands, der Fahrten mit DB Regio AG anbietet. Das hat mit langjährigen, persönlichen Kontakten zu tun. Wir vertrauen uns beiderseitig. Diesel ist unsere Leidenschaft. Wir fahren mit Triebwagen oder lokbespannten Zügen. Übrigens sind wir auch oft zu Gast bei Privatbahnen. Mit der Prignitzer Eisenbahn (PEG) habe ich regelmäßig Fahrten gemacht, etwa über die WLE oder über die ehemalige Ahaus-Alstätter-Eisenbahn (AAE) nach Alstätte. In ganz Deutschland waren und sind wir aktiv, der Schwerpunkt ist aber in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Zwei- bis dreimal im Jahr gibt es so eine Sonderfahrt – nie mit Dampfloks. Das können andere Vereine besser.

em: *Gibt es nicht viel Konkurrenz?*

MS: Nein, was wir organisieren, macht sonst nur die DGEG in Deutschland. Aber mit denen kommen wir uns nicht ins Gehege.

em: *Gibt es bei die Fahrten viele Stammkunden?*

MS: Gewiss. Ja. Wir haben einen Verteiler mit 400 Adressen. Die Leute kommen nicht nur aus Deutschland, sondern auch aus England, der Schweiz, Österreich, den Niederlanden oder Belgien. Leute auf der Liste bekommen eine E-Mail, andere informieren sich auf der Homepage der Arbeitsgemeinschaft.

em: *Was ist das andere Hauptziel des Vereins?*

MS: Wir haben eine Homepage mit immer neuen, aktuellen Bahn-Entwicklungen im Münsterland. Diese Region wurde durch die Privatisierungen wieder viel interessanter. Obwohl viele Strecken in den letzten Jahren geschlossen wurden. Andererseits werden Strecken für den Personenverkehr reaktiviert. Wegen unserer guten Kontakte zu den Zweckverbänden haben wir bei Werbefahrten bestimmte Dienste geleistet. So begleiteten wir Sonderfahrten zwischen Münster und Sendenhorst, wo auf der WLE-Strecke ab 2023 oder 2024 wieder Personenzüge fahren sollen. Zudem haben wir vor einigen Jahren eine Sonderfahrt von Münster nach Nordhorn begleitet. Im Zug waren Bürgermeister, Mitglieder des Kreisrats und weitere lokale Prominenz. Da erfuhren sie, wie moderne Eisenbahnzüge aussehen.

em: *Weshalb wurde der Arbeitsgemeinschaft damals gegründet?*

MS: In Mai 1982 wurde der Haltepunkt Roxel auf der Baumbergbahn Münster – Coesfeld geschlossen. Nach der Verabschiedung des letzten Zuges haben einige Eisenbahnliebhaber vor Ort beschlossen, etwas Gemeinsames auf die Beine zu stellen. So entstand die Schriftenreihe „Bahn Regional“, die infolge vier Mal im Jahr gedruckt wurde. 2001 wurde sie eingestellt, seither berichten wir im Internet. Im Jahr 1985 schloss ich mich der Arbeitsgemeinschaft an. Ein Jahr später wurde der Verein gegründet. Glück hatten wir, als in 2008 die Stellwerke entlang der Baumbergbahn ausgedient hatten, weil die Zugsicherung vom ESTW in Coesfeld übernommen wurde: Wir besuchten mehrere Stellwerke und mieteten von DB Netz das Fahrdienstleiterstellwerk in Ochtrup an. Es ist ein prima Vereinsheim.

Das Gespräch führte Guus Ferrée

Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland

Verein mit eigenen Lokführern

Die Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland (ASM) besteht aus 30 Mitgliedern. Die aktiven Mitglieder engagieren sich bei Sonderfahrten (Catering, Zugbegleitung) oder im Vereinsheim, wo die Fahrten geplant, das Sommer- und Weihnachtsfest gefeiert und Vortragsabende gehalten werden. Unter den Mitgliedern sind auch DB-Mitarbeiter. Der Lokführer ist oft bei Sonderfahrten dabei; er weiß was die Fotografen im Zug wünschen.
ASM im Internet:
http://www.asm-muenster.de

Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt

Frühlingsfest mit Stargästen

Am 30. und 31. März 2019 luden die Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt zum großen Frühlingsfest ein. Stargast war neben den eigenen Lokomotiven wie der 44 1486 und der vom DB Museum angereisten 03 1010 die aus Schwerin für ein Jahr nach Leipzig verliehene 91 134. Die 1898 bei der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden gebaute preußische T9.2 bespannte auch den regelmäßig auf dem Museumsgelände fahrenden Fotogüterzug und begeisterte die zahlreich angereisten Eisenbahnfreunde. Für 44 1486 und 03 1010 war es der vorerst letzte Besuch in Staßfurt, beide Maschinen haben in diesem Jahr Fristablauf. *MBE*

Star beim Frühlingsfest in Staßfurt: 91 134 aus Schwerin

Markus Behrla

IGE Erlebnisreisen

Blauer Fernschnellzug in die Schweiz verkauft

Am 23. März 2019 wurden die IGE-Schnellzugwagen mit E 94 088 als 13497 nach Konstanz überführt (Foto in Horb)

Frank Wenning

Die IGE Erlebnisreisen hat sich von ihren Schnellzugwagen getrennt. Die Auflagen zur Unterhaltung eines solchen Zuges würden immer aufwendiger, erklärte die IGE. Zudem würden die Kosten für den Unterhalt der Wagen weiter stiegen, während das Interesse der Kunden nachlasse. Verkauft wurde der blaue Fernschnellzug in die Schweiz. Die neue Eigentümerin ist die International Rolling Stock Investment GmbH, die Schienenfahrzeuge kauft und an Interessenten vermietet. Somit steht der Zug zukünftig nicht nur in der Schweiz, sondern auch länderübergreifend entsprechenden Interessenten zur Anmietung zur Verfügung. Unter anderem wollen IGE Erlebnisreisen und ZRT Bahnreisen aus der Schweiz den Zug für grenzüberschreitende Sonderzug-Fahrten einsetzen. *em*

Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft

99 1608 wieder unter Dampf

Seit Ende Februar 2019 kann man die 99 1608 der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) wieder unter Dampf erleben. Die Hauptuntersuchung wurde in der Lokwerkstatt Oberwiesenthal erfolgreich abgeschlossen. Vom 22. bis 24. März 2019 kam die Lok vor Fotozügen zum Einsatz, ehe sie die Einsatzstelle Oberwiesenthal in Richtung Freital-Hainsberg verließ. *KB*

Kay Baldauf

Am 22. März 2019 bespannte die frisch hauptuntersuchte 99 1608 der SDG einen Fotozug bei Neudorf

In Kürze

Museumsverkehr im Laabertal

Nach fast zweijähriger Zwangspause findet auf der Laabertalbahn Eggmühl – Langquaid in diesem Jahr wieder regelmäßiger Museumsbahnbetrieb statt. Bespannt werden die Züge von der frisch hauptuntersuchten Diesellok V2. *AWA*

115 114 beim DB Museum

Das DB Museum hat 115 114 übernommen. Am 27. März 2019 fuhr sie zuerst aus eigener Kraft nach Nürnberg. Von dort aus ging es einen Tag später mit 140 123 in die neue Heimat Koblenz-Lützel. *AWA*

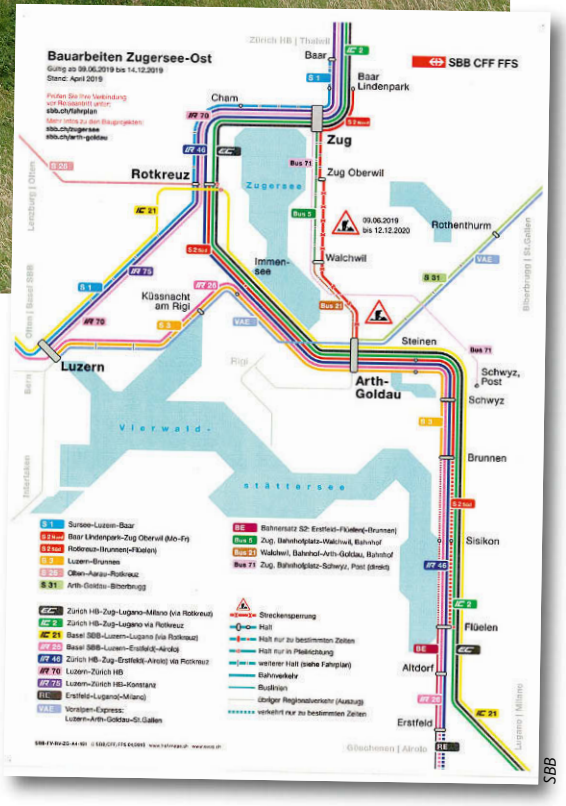
Ruhrtalbahn gewinnt

Nach Kritik aus der Museumsbahnszene haben die Zuschussgeber im Januar 2019 den nostalgischen Verkehr auf der Ruhrtalbahn erstmals ausgeschrieben. Letztlich bewarb sich aber ausschließlich die Ruhrtalbahn, die von 2019 bis 2021 auf den Strecken Hagen – Hattingen und Herdecke – Ennepetal-Altenvoerde fahren wird. *AWA*

Schweizerische Bundesbahnen

Vollsperrung am Zugersee

Joachim Bertsch



SBB

Das Nadelöhr am Zugersee soll ausgebaut werden. Am 5. Juli 2015 befährt RABe 503 018 als EC 17 (Zürich HB – Milano Centrale) die eingleisige Strecke bei Walchwil

Neuer Liniennetzplan Zentralschweiz von Juni 2019 bis Dezember 2020

Ab 9. Juni 2019 werden die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Strecke zwischen Zug und Arth-Goldau voll sperren. Die rund 15 Kilometer lange Strecke am Ostufer des Zugersees dient in erster Linie dem Personenverkehr auf der Nord-Süd-Achse zwischen Tessin, Gotthard und der Deutschschweiz mit Zürich.

Grund für die Sperrung der Zentralschweizer Strecke sind Baumaßnahmen rund um den Ausbau jener Nord-Süd-Relation. Im Rahmen der Umsetzung der Neuen Alpentransversale (NEAT) und den damit verbundenen Kapazitätserweiterungen für den alpenquerenden Personen- und Güterverkehr wurden und werden diverse Ausbau- und Umbaumaßnahmen nun Abhilfe schaffen: Neben der Errichtung einer 1,7 Kilometer langen Doppelspur bei Walchwil, werden auch die Bahnsteige entlang der Strecke erneuert. Daneben sanieren die SBB 80 Objekte wie Tunnel und Brücken, wodurch zukünftig auch Doppelstockzüge auf der Strecke verkehren können. Am südlichen Ende erhält der Bahnhof Arth-Goldau neue und erhöhte Bahnsteige.

80
Einzelmaßnahmen umfassen die Bauarbeiten

Maßnahmen auf den Zulaufstrecken rund um den Gotthard-Basistunnel (GBT) (seit 2016) und Ceneri-Basistunnel (ab Ende 2020) umgesetzt. Ein Nadelöhr im nördlichen Zulauf des GBT ist nach wie vor die eingleisige Strecke Zug – Arth-Goldau, welche insbesondere im Fernverkehr für zahlreiche Kapazitätsengpässe und Verspätungen sorgt. Die SBB wollen durch diverse

Umleitungen und Busersatzverkehr

Da die Bauarbeiten während des laufenden Betriebs sechs Jahre in Anspruch nehmen würden, entschieden sich die SBB für eine Totalsperre. So gilt ab 9. Juni bis voraussichtlich 12. Dezember 2020 ein neuer Fahrplan, der nicht nur lokale Auswirkungen hat. Im Regionalverkehr wird ein Busersatzverkehr zwischen Zug Oberwil und Arth-Goldau eingerichtet, welcher durch einen Schnellbus Zug – Schwyz mit Anschlüssen zur Bahn ergänzt wird. Der Nordabschnitt der Strecke zwischen Zug und Oberwil wird unverändert halbstündlich durch die S2 bedient. Darüber hinaus kommt es zu zahlreichen Änderungen und Ausfällen im Verkehr der S-Bahn Luzern, wodurch ebenfalls zwischen Brunnen und Erstfeld Bahnersatzbusse teilweise den RV übernehmen müssen. Die S32 Rotkreuz – Arth-Goldau entfällt gänzlich und wird durch eine S2 Süd zwischen Rotkreuz und Brunnen ersetzt.

Fernverkehr via Rotkreuz

Im Fernverkehr werden alle Züge der Relation Zürich – Tessin (– Mailand) westlich um den Zugersee via Rotkreuz umgeleitet. Bis auf die Eurocity nach Italien wird hier auch ein kommerzieller Halt eingeführt. Die Fahrzeiten im FV verlängern sich um acht bis 15 Minuten, wofür in erster Linie das notwendige Kopfmachen in Rotkreuz verantwortlich ist. Die viel diskutierte Idee einer Verbindungskurve zur Umfahrung von Rotkreuz ohne Wende wurde trotz der langfristig geplanten Sperrung nicht umgesetzt. Auch beim Regionalverkehr im Tessin (S-Bahn TILO) und im FV Basel – Luzern – Tessin kommt es zwecks Anschlussherstellung zu diversen Fahrplanänderungen.

Abschluss im Jahr 2020

Mit Abschluss der Bauarbeiten zum Fahrplanwechsel Ende 2020 wird ein Halbstundentakt Baar Lindenpark – Walchwil im S-Bahn-Verkehr möglich. Zudem visieren die SBB mit diesem Datum auch weitere Veränderungen und Verbesserungen auf der Nord-Süd-Achse an, die mit zeitgleicher Eröffnung des Ceneri-Basistunnels im Tessin zu erwarten sind. *FFÖ*

Österreich

Citybahn Waidhofen soll verkürzt werden

Die Citybahn Waidhofen, das rund sechs Kilometer lange, 760-Millimeter-spurige Reststück der ehemaligen Ybbstalbahn, könnte nochmal verkürzt werden. Der hintere Streckenteil bis Gstadt durchschneidet ein gut 40.000 Quadratmeter großes Betriebsgelände. Die Strecke soll nach dem Willen des Bürgermeisters der Stadt im Mostviertel hier eingestellt und abgebaut werden. Mit der Aufgabe der Citybahn in diesem Bereich würde sich die Streckenlänge auf 2.800 Meter reduzieren und die Haltestellen Kreilhof und Gstadt würden entfallen. Neuer Endpunkt wäre die heutige Haltestelle Vogelsang. Die Beschlussfassung für das Vorhaben stand bei Redaktionsschluss noch auf der Tagesordnung der Gemeinderatssitzung am 29. April. Nach Angaben des Betreibers NÖVOG nutzen jährlich rund 200.000 Personen die Citybahn Waidhofen. *MI*

Markus Inderst

Die Haltestelle Kreilhof, hier mit den VT 9 und 10, würde nach der Verkürzung der Citybahn Waidhofen nicht mehr bedient

Österreich

Schweinbarther Kreuz wird eingestellt

Im Dezember 2019 stellen die ÖBB den Regionalverkehr auf dem Schweinbarther Kreuz (Gänserndorf – Bad Pirawarth und Obersdorf – Groß Schweinbarth) in Niederösterreich ein. Begründet wird dies mit der mangelnden Auslastung der Züge – zuletzt nutzten knapp 700 Passagiere täglich die Züge – in Verbindung mit nötigen Infrastrukturinvestitionen. Ersatzweise wird ein Buskonzept geplant. *AWA*

Schweiz

RABe 501 erhält Betriebsbewilligung

Am 4. April 2019 erteilte das Bundesamt für Verkehr dem Hochgeschwindigkeitszug RABe 501 „Giruno“ (Stadler-Produktname „SMILE“) die Betriebsbewilligung. Diese gilt vorerst für 200 km/h in Einzeltraktion, im späteren Regelbetrieb werden 250 km/h erreicht. Erste Einsätze sollen in den kommenden Monaten auf dem IR 36 Basel – Zürich Flughafen erfolgen. *AWA*

Österreich

Ausbau in Vorarlberg

Manuel Leitner

Über den noch eingleisigen Abschnitt bei Hard-Fussach rollt am 23. März 2019 EC 191

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht grünes Licht für den weiteren Ausbau in Vorarlberg gegeben hat, gaben die ÖBB Anfang April 2019 den Zeitplan bekannt. Das Projekt beinhaltet den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Hard – Lauterach der Strecke Bregenz – St. Margrethen, den Bau der neuen Station Lauterach West und den Umbau der Station Hard. Die Maßnahmen schaffen die Voraussetzung für einen S-Bahn-Halbstundentakt. Noch in diesem Herbst sollen die Arbeiten beginnen und bis Dezember 2021 überwiegend abgeschlossen sein. *AWA*

In Kürze

WLC: Neue Werbe-Vectron

Die Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) haben seit März 2019 eine neue Werbelok im Bestand. Mit zwei unterschiedlichen Seiten wirbt der von ELL angemietete Vectron 193 243 für die Initiative „Komm zum Zug“, die den Fachkräftemangel im österreichischen Schienengüterverkehr beheben soll. *AWA*

ÖBB: Cityjet im Fahrgasteinsatz

Die ÖBB wollen den Cityjet eco ab dem zweiten Halbjahr 2019 im Fahrgastbetrieb testen. Das Unternehmen besitzt mit 4746 049 einen Prototyp als kombinierten Elektro- und Batteriezug, der aus einem Cityjet entstand. *AWA*

Ausbau Basel – Olten

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat am 8. April 2019 die Plangenehmigung für den viergleisigen Ausbau in Liestal erteilt. Damit wird der zweigleisige Engpass auf der sonst viergleisigen Strecke Olten – Basel beseitigt. *AWA*

SRT: Re 4/4 I im Einsatz

Swiss Rail Traffic (SRT) hat die rote Re 4/4 I 10016 neu im Bestand. Die über 70 Jahre alte Lok kam zuletzt bei Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) zum Einsatz. Neu bei SRT ist zudem seit März 185 527. *AWA*

Frankreich

BB 67400 auch 2019 noch im Elsass

Am 30. März 2019 erreicht BB 67603 mit einem Zug von Rothau nach Straßburg den Bahnhof Mutzig

Othmar Thomas

Die SNCF-Dieselloks der Baureihe BB 67400 im Elsass sind weiterhin aktiv. Im Wesentlichen hat sich der Umlaufplan gegenüber dem Vorjahr nicht verändert. Die nachstehenden Umläufe werden mit jeweils einer Lok und zwei RRR-Wendezug-Einheiten gefahren. Die Lok befindet sich dabei stets am nördlichen Ende des Zuges. Sämtliche vorhandenen Loks sind noch im ursprünglichen Blau lackiert, ausgenommen die BB 67464, die das En-Voyage-Farbschema trägt. Erfahrungsgemäß gilt der Umlauf zunächst bis zum Beginn der Sommerferien, der in diesem Jahr auf den 6. Juli fällt. Während der Ferien sowie an den meisten Feiertagen und teils auch an Brückentagen ruhen die Loks. *OT*

BB 67400 im Elsass

Montag bis Donnerstag

831807	Saint-Dié – Strasbourg	05:46 – 07:38
831748	Strasbourg – Barr	17:08 – 17:55
831753	Barr – Strasbourg	18:01 – 18:42
831834	Strasbourg – Saales	18:55 – 20:09
831809	Saales – Strasbourg	06:33 – 07:52
831826	Strasbourg – Saint-Dié	16:55 – 18:39
830700	Strasbourg – Lauterbourg	06:23 – 07:24
830709	Lauterbourg – Strasbourg	07:34 – 08:37
830716	Strasbourg – Lauterbourg	16:23 – 17:24
830725	Lauterbourg – Strasbourg	17:39 – 18:39
830726	Strasbourg – Roeschwoog	18:53 – 19:33
830731	Roeschwoog – Strasbourg	19:43 – 20:24

Freitag

831807	Saint-Dié – Strasbourg	05:46 – 07:38
831748	Strasbourg – Barr	17:08 – 17:55
831753	Barr – Strasbourg	18:01 – 18:42
831834	Strasbourg – Saales	18:55 – 20:09
831809	Saales – Strasbourg	06:33 – 07:52
830700	Strasbourg – Lauterbourg	06:23 – 07:24
830709	Lauterbourg – Strasbourg	07:34 – 08:37
831826	Strasbourg – Saint-Dié	16:55 – 18:39
831879	Saint-Dié – Rothau	18:47 – 19:29

Samstag

831837	Rothau – Strasbourg	06:28 – 07:30
831839	Saales – Strasbourg	06:47 – 07:59

Sonntag

831872	Strasbourg – Saales	19:50 – 21:12
831870	Strasbourg – Rothau	15:50 – 16:48
931870	Rothau – Saint-Dié	17:00 – 17:20

Schweden

Wieder Züge zwischen Boden und Luleå

Zwischen Boden und Luleå ist eine Zugverbindung eingerichtet worden. Von Montag bis Freitag verbinden zunächst elf Zugpaare die beiden nordschwedischen Städte. Für die Züge ist die Norrtåg AB verantwortlich, die den Schienenpersonenverkehr in den vier nördlichsten schwedischen Provinzen Västernorrland, Jämtland, Västerbotten und Norrbotten organisiert und ausschreibt. Die Züge werden von der Tågkompaniet betrieben. Der Vertrag der Tågkompaniet läuft zunächst bis Dezember 2025 und enthält auch eine Option für die Weiterführung der Linie von Boden über Kalix bis nach Haparanda an der Grenze zu Finnland. An der Finanzierung des Bahnverkehrs sind 14 schwedische Kommunen beteiligt. *RHZ*

Finnland/Estland

Tunnel Helsinki – Tallinn?

Nach den Plänen der finnischen Entwicklungsgesellschaft FinEstBay Area Development Oy und der Investorengesellschaft Chinas Touchstone Capital dürfte langfristig ein Eisenbahntunnel zwischen Helsinki und Estland entstehen. Eine entsprechende Absichtserklärung über Entwicklung und Bau eines solchen Projektes mit einem Finanzrahmen von 15 bis 20 Milliarden Euro wurde im März unterzeichnet. Der 100 Kilometer lange Tunnel soll den finnischen Meerbusen vollständig unterirdisch queren und die beiden Hauptstädte Helsinki und Tallinn miteinander verbinden. Zwei getrennte Röhren dienen jeweils dem Personen- und Güterverkehr. Bisher kann der Verkehr auf dieser Route nur mittels Fähre oder via Russland abgewickelt werden. *FFÖ*

Uganda

Sporadischer Güterverkehr auf Meterspur

Derzeit existiert in Uganda nur eine befahrbare Bahnstrecke. Diese führt vom Grenzbahnhof Tororo (Grenze zu Kenia) bis in die Hauptstadt Kampala. Nur sporadisch findet auf dieser Meterspur-Strecke Güterverkehr statt. Dabei werden fast ausschließlich alte G-Wagen unterschiedlicher Hersteller verwendet, transportiert werden vor allem Getreide und Baustoffe. Nach der Aufkündigung des Vertrages mit Rift Valley Railways (RVR) im September 2017 betreibt Uganda Railways Corporation die Eisenbahn im Land wieder selbst. Die Bahnstrecke von Tororo nach Gulu und weiter in Richtung Pakwach wird derzeit in Meterspur erneut wiederaufgebaut. Nachdem China seine Investitionszusagen für eine Verlängerung der SGR-Strecke von Malaba (Kenia) nach Kampala vor einiger Zeit zurückgezogen hatte, wurde im März 2019 erneut ein Vertrag unterschrieben. *MHI*

Matthias Hille

Am 22. Februar 2019 rangiert 73U22 im Grenzbahnhof Tororo. Schon Jahrzehnte gibt es hier keinen planmäßigen Reisezugverkehr mehr

Ungarn

Containerzüge aus China

Die ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria (RCA) hat eine Containerzugverbindung zwischen Xi'an in China und dem Umschlagsbahnhof Záhony-Eperjeske in Betrieb genommen. Der erste Zug benötigte für die über 7.000 Kilometer lange Strecke zehn Tage. Der Zug verkehrte auf der Route über Kasachstan und die Ukraine. Zwischen dem Rail Cargo Terminal-BILK und Xi'an ist die Rail Cargo Group (RCG) die erste Güterbahn, die einen Zug auf dieser Route abgewickelt hat. Die RCG betreibt mehrere regelmäßige Relationen zwischen Europa und Asien. Waren aus China wurden bislang zum Großteil über den Hafen Piräus und die Adriahäfen sowie über die kontinentalen Korridore nach Ungarn transportiert. *em*

ÖBB/Peter Balint Molnar

Der erste Zug aus Xi'an erreicht den Umschlagsbahnhof Záhony-Eperjeske bei Buda

In Kürze

Stadler-Loks für Finnland

Die finnische Staatsbahn VR hat im März 2019 bei Stadler 60 Dieselloks (inklusive Option für 100 weitere) für den Güterverkehr bestellt. Die Auslieferung beginnt 2022. *AWA*

Italien: TRAXX für Mercitalia

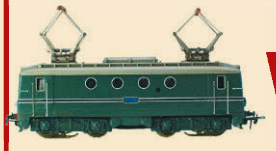
Mit 494 003 erhielt Mercitalia Rail am 8. März 2019 die erste von 40 neuen TRAXX DC3 . Bis Oktober sollen fünf Maschinen pro Monat das Bombardier-Werk in Vado Ligure (SV) verlassen. *AWA*

Ägypten: Züge von Talgo

Die ägyptische Staatsbahn ENR beschafft beim Schienenfahrzeughersteller Talgo sechs Lok-Wagen-Garnituren für den Personenverkehr zwischen Alexandria, Kairo und Assuan. Die 160 km/h schnellen Züge fassen 492 Personen und bestehen aus einer Diesellok, 14 Personenwagen und einem Endwagen. Auslieferungsbeginn ist ab 2021. *FFÖ*

125. WORMSER SPIELZEUG-AUKTION am 29.5./31.5.+1.6.2019

In unserer **125. WORMSER SPIELZEUG-AUKTION** werden über 4.000 Positionen antiquarisches Spielzeug an ein internationales Publikum versteigert, dabei ein reichhaltiges Angebot an Eisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten und von allen namhaften Herstellern.



Wormser Auktionshaus

Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH

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

Wir suchen ständig für unser internationales Publikum ganze Sammlungen, Nachlässe und gute Einzelstücke. Einlieferungen werden gerne entgegengenommen. Weitere Infos sowie das aktuelle Katalogangebot gibt's auch im Internet: www.wormser-auktionshaus.de und bei www.lot-tissimo.com

Auktionen seit 1985: 34 Jahre Wormser Spielzeug-Auktionen • 34 Jahre Erfahrung und Kompetenz • tausende zufriedene Stammkunden

ARNOLD

Ausführung mit Neubaukessel

N 1:160

HN2185
Dampflokomotive Baureihe 95 der DR, Epoche III mit Ölfeuerung

HN2186
Dampflokomotive Baureihe 95 der DR, Epoche IV mit Ölfeuerung

HN2187
Dampflokomotive Baureihe 95 der DR, Epoche V mit Kohlefeuerung

www.arnold-modelleisenbahn.de

HORNBY HOBBIES

Privater Fernverkehr Salzburg – Wien

Neue WESTbahn-Züge aus Fernost?

Seit 2011 macht die WESTbahn der ÖBB auf der wichtigen Fernverkehrsachse Salzburg – Wien Konkurrenz. Die Verlängerung von Fahrten bis nach München gelang aber noch nicht. Und nun sollen die komfortablen Doppelstocktriebzüge verkauft und durch Neufahrzeuge aus China ersetzt werden

Mit Gründung der Rail Holding AG im Oktober 2008 begann die Geschichte des ersten privaten österreichischen EVU zum Betrieb einer Fernverbindung in der Alpenrepublik im Rahmen der Liberalisierung des europäischen Eisenbahnwesens. Die Holding bestand im Laufe der Entwicklung aus verschiedenen Anteilseignern. Heute sind es die Haselsteiner Familien-Privatstiftung (49,9 %), die Augusta-Holding (32,7 %) und die franz. Staatsbahn SNCF (17,4 %).

Seit 11. Dezember 2011 düsen die modernen KISS-Doppelstock-Elektrotriebzüge der schweizerischen Firma Stadler im Stundentakt mit bis zu 200 km/h Höchstgeschwindigkeit über die etwas mehr als 300 Kilometer lange, weitgehend modernisierte Westbahnstrecke. Kern des Angebotes war von Anfang an die heute „WESTgreen" genannte Verbindung Wien West – Salzburg Hbf mit Halten in Wien-Hütteldorf, St. Pölten, Amstetten, Linz Hbf, Wels Hbf, Attnang-Puchheim und Vöcklabruck (siehe Kasten). In Tagesrandlage hielt die WESTbahn zeitweise auch in Neumarkt-Köstendorf. Die WESTbahn-Triebwagen verkehren hier in Konkurrenz insbesondere zu den ÖBB-Intercity- und Railjet-Zügen, abschnittweise auch zum ICE von DB Fernverkehr.

WESTgreen und WESTblue

Nachfragebedingt kam es zu ersten Fahrplananpassungen bereits im Mai 2012. Am auf der grünen Wiese neu gebauten und im Dezember 2012 eröffneten Bahnhof Tullnerfeld an der Neubaustrecke durch den Wienerwald wurde die Bedienung durch die WESTbahn wegen ungenügender Auslastung am 10. Dezember 2017 wieder eingestellt.

Komfortable Züge und eine dichte Zugfolge – damit lockt die österreichische WESTbahn Reisende in ihre Züge. Am 1. Mai 2017 rollt der sechsteilige WESTbahn-KISS 4010 004 bei Frankenmarkt in Richtung Wien *Markus Inderst*

Dort gibt es WESTbahn-Halte heute nur noch bei Heimspielen des SK Rapid Wien, mit dem die WESTbahn kooperiert. Bis zum 1. September 2013 war der oberbayerische Grenzbahnhof Freilassing Endhaltestelle der Züge, weil das Wenden im Salzburger Hauptbahnhof wegen Umbauarbeiten betrieblich nicht möglich war. In dieser Zeit hielt die WESTbahn zusätzlich auch in Taxham-Europapark.

In Wien fährt die WESTbahn seit Dezember 2017 nicht mehr nur bis zum Westbahnhof, sondern mit ihrer zweiten Linie „WESTblue“ auch durch die Innenstadt. Die Reise erinnert dabei an die Fahrt mit einer U-Bahn. Befahren werden die S-Bahn-Stammstrecke zwischen den Stationen Praterstern und Wien Hbf (Südtiroler Platz). Nach einem Halt in Wien-Meidling taucht der Zug in den 9.434 Meter langen Lainzer Tunnel ab. Am Knoten (Abzweig) Hadersdorf trifft der Zug in der sogenannten „Weichenhalle“ unterirdisch auf die Wienerwaldstrecke. Im Wienerwaldtunnel (13.356 Meter) geht es ohne Halt weiter in Richtung St. Pölten und mit einer Haltepolitik analog zu WESTgreen bis Salzburg Hbf. Seit dem 9. Dezember 2018 halten alle WESTbahn-Züge auch in Vöcklabruck.

Die Anbindung des neuen Wiener Hauptbahnhofs in das WESTbahn-Netz war eine wirtschaftlich sehr wichtige Entscheidung für das Unternehmen, um auch in Zukunft die Chancen auf Marktanteile im Bahnverkehr zu wahren. Konsequent fortgeführt wird der eingeschlagene Weg mit den zukünftigen Verbindungen nach München. Damit wird die viel nachgefragte Reisekette Wien – München auch von privaten EVUs angeboten.

Fahrkarten gibt’s zeitgemäß

Seit der Betriebsaufnahme nutzt die WESTbahn für den Verkauf der Fahrkarten mehrere Möglichkeiten. Sowohl der Verkauf im Zug beim leger, aber chic gekleideten Personal, als auch die zeitgemäße Vermarktung über das Internet kommen zur Anwendung. Seit Mai 2012 gibt es zusätzlich einen Vertrieb für einen Teil der Fahrkarten über die in Österreich vorhandenen „Trafiken“ (Tabakgeschäfte). Um konkurrenzfähig zu sein, orientierte man sich zu Beginn am Niveau der ÖBB-Vorteilscard in der zweiten Klasse. Anfänglich bestehende Zugehörigkeiten zu den Verkehrsverbünden im Raum Wien und Salzburg konnten wegen nicht erzielter Einigkeit beim finanziellen Ausgleich nicht aufrechterhalten werden. Ab März 2014 kam es auch zu einigen Anpassungen bei der Fahrpreisgestaltung. Langstrecken wurden billiger, aber die Kurzstrecken zum Teil teurer als vergleichbare ÖBB-Tickets zum Normaltarif. Für den gehobenen Komfort im „WESTbahn PLUS“-Wagen wurde der Zuschlag erhöht. Seit 2015 fällt beim Fahrkartenverkauf im Zug bzw. in der „Trafik“ ein Zuschlag von einem Euro pro Fahrschein an. Es gibt ein vielfältiges Angebot von verschiedenen Fahrscheinen und Vergünstigungen auch mit einigen Partnern. Die WESTbahn kooperiert mit Kombitickets auf den Relationen von Wien nach München, Graz, Prag, Warschau und zu weiteren Zielen auch mit Flixbus, RegioJet und LEO-Express. Die Anteile am WESTbus wurden schon vor einigen Jahren an den damaligen Partner Blaguss verkauft.

Wann endlich bis München?

Im Jahr 2018 beantragte das Unternehmen bei der Schienen-Control-GmbH (unabhängige Stelle zur Regulierung des österreichischen Schienenverkehrs) die Ausweitung des Verkehrs für eine internationale Verbindung bis München Hbf. Erste Spekulationen über eine Betriebsaufnahme im Dezember 2018 bewahrheiteten sich nicht. Nun

Das Streckennetz

Die WESTbahn bedient die weitgehend modernisierte Bahnstrecke zwischen Salzburg und Wien – und damit eine der wichtigsten Strecken in Österreich. Die Linie WESTgreen verkehrt zwischen Wien Westbahnhof – Salzburg Hbf. Bedient werden die Zwischenhalte in Wien-Hütteldorf, St. Pölten, Amstetten, Linz Hbf, Wels Hbf, Attnang-Puchheim und Vöcklabruck. Die Linie WESTblue fährt bis zum Bahnhof Praterstern und bindet damit auch die Wiener Innenstadt in das Streckennetz mit ein. Zusammen bilden WESTgreen und WESTblue einen Halbstundentakt zwischen St. Pölten und Salzburg Hbf.

Ausstattung der WESTbahn-KISS

Komfortabel reisen

Zur Ausstattung für komfortables Reisen gehören Ledersitze und kostenloses WLAN. In den Endwagen gibt es eine Vis-á-vis-Anordnung der Sitze mit Tischen, die Mittelwagen besitzen eine Reihenbestuhlung. In einem Endwagen wird gegen einen Aufpreis ein verbesserter Komfort und Service als WESTbahn PLUS angeboten. Jeder Reisende kann zwei Sitzplätze belegen und erhält einen Willkommensgruß, ein kleines Heißgetränk und eine Tageszeitung am Platz, durch den Steward. In den neuen Zügen wurde im WESTbahn PLUS-Bereich im Oberdeck die Sitzanordnung in 2+1 mit breiteren Sitzen geändert. Die Toiletten sind getrennt für Damen und Herren angelegt. Im PRM-Wagen in der Zugmitte befindet sich in der unteren Ebene auch eine rollstuhlgerechte Toilette. Gepäckablagen mit klappbaren Regalen gibt es in der unteren Etage aller Wagen. Hier und in den Einstiegsbereichen können auch bis zu 16 Fahrräder gesichert befördert werden. In jedem Mittelwagen ist ein WESTcafé mit acht Sitzplätzen vorhanden. Aus Automaten ist hier der Erwerb von kalten und warmen Getränken möglich, kleine Speisen bzw. Snacks können bei den Stewards (aufmerksames und nettes Begleitpersonal in fast jeden Wagen!) gekauft werden. Im KISS2 sind Snackautomaten aufgestellt, die vom Kunden auch selbstständig bedient werden können.

Die Raucherlounges wurden inzwischen abgeschafft

Die Stewards sind neben dem Fahrgastservice auch für den Ticketverkauf im Zug und die Sauberkeit zuständig. Betrieblich haben sie keine Aufgaben, die Zugabfertigung erfolgt durch den Triebfahrzeugführer. Die ehemals in den 4010 vorhandene Raucherlounge mit 16 Plätzen ist seit Mai 2018 aufgrund der geänderten Gesetzeslage auch in Österreich Geschichte.

Komfortable Doppelstocktriebzüge: WESTbahn-KISS 4010 602 in St. Pölten am 19. Mai 2017

Peter Garke

Technische Daten

	4010	4010	4110
Wagenzahl	6	6	4
LüK	150 m	150 m	100 m
Achsfolge	Bo'Bo'+2'2'+2'2'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'		Bo'Bo'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'
Spurweite	1.435 mm	1.435 mm	1.435 mm
Fahrzeughöhe	4.595 mm	4.595 mm	4.595 mm
Fahrzeugbreite	2.800 mm	2.800 mm	2.800 mm
Leergewicht	310 t	323 t	231 t
Höchstgeschw.	200 km/h	200 km/h	200 km/h
Leistung dd.	4.000 kW	4.000 kW	4.000 kW
Anfahrzugkraft	320 kN	320 kN	320 kN
Beschleunigung	0,85 m/s²	0,85 m/s²	0,9 m/s²
Raddurchmesser neu	920 mm	920 mm	920 mm
Spannungsystem	15 kV/16,7 Hz	15 kV/16,7 Hz	15 kV/16,7 Hz
Sitzplätze	501	526	326
Baujahr	2008	2017	2017
Bestand	7 Triebzüge	1 Triebzug	9 Triebzüge
Betriebsnummer	4010 001 - 007	4010 008	4110 009 - 017

Auch ein gastronomisches Angebot gibt es in der WESTbahn. Im KISS-Triebwagen lädt das WESTcafé zum Verweilen

In der WESTbahn nehmen die Fahrgäste in komfortablen Ledersitzen Platz. Während der Fahrt gibt es kostenloses WLAN

Florian Dürr (2)

Peter Garke

Bis 2013 wendeten die WESTbahn-Triebzüge im bayerischen Grenzbahnhof Freilassing. Ab Sommer 2019 könnten die Züge wieder öfter hier anzutreffen sein, wenn die WESTbahn einige ihrer Kurse bis München verlängert

soll in Kooperation mit der BOB/Meridian die Ausweitung des Verkehrs nach München voraussichtlich im Juni 2019 erfolgen. Täglich sollen drei WESTbahn-Zugpaare zwischen Salzburg und München in der Fahrzeitenlage der bisherigen Meridian-Züge verkehren. Gehalten werdeb soll auf der knapp zweistündigen Fahrt an allen bisher schon bedienten Stationen zwischen Salzach, Chiemgau und Isar. Nachdem man bereits Umsteigeverbindungen nach München mit dem Meridian für die Kundschaft zu günstigen Konditionen offerierte,

> Mehrfach ist die Durchbindung der WESTbahn-Züge nach München angekündigt worden

käme es damit zu der von vielen Kunden gewünschten Direktverbindung. Ob es so kommt, ist aber noch unklar. Bei Redaktionsschluss waren die geplanten und bereits öffentlich kommunizierten WESTbahn-Verbindungen wieder aus den einschlägigen Fahrplanmedien verschwunden.

Die Erweiterung des Streckennetzes der WESTbahn über Salzburg hinaus bis nach Innsbruck wird indessen nicht weiterverfolgt. Bis 2015 gab es hierzu Pläne, die sich aber aufgrund von Trassenproblemen und daraus resultierender ungünstiger Fahrplanlagen als wenig lukrativ herausstellten. Damit man konkurrenzfähige Fahrzeiten anbieten kann, sollte hierzu die Korridorstrecke Salzburg – Kufstein über die Rosenheimer Schleife genutzt werden. Insbesondere der Abschnitt Rosenheim – Kufstein ist jedoch heute schon vom Brennerzulaufverkehr mehr als ausgelastet.

Zurzeit gibt es zwischen den ÖBB und dem Bund noch einen seit 2009 laufenden Verkehrsdienstevertrag (VDV). Der noch bis Dezember 2019 laufende Vertrag sichert der ÖBB die gemeinwirtschaftlich bestellten Leistungen im Fern- und

Peter Garke

Blick in den Führerstand eines WESTbahn-KISS (Baureihe 4010)

Nur vorübergehend setzte die WESTbahn lokbespannte Züge zwischen Wien und Linz ein. Am 24. Oktober 2015 erreicht 193 228 mit einem solchen Zug Wien-Penzing

Markus Inderst

Nahverkehr in einem beträchtlichen finanziellen Umfang. Ab Dezember 2019 wird es keinen neuen VDV in Österreich mehr geben. Die Bundesländer werden Zugleistungen in Abstimmung mit dem Bund aber weiterhin direkt vergeben. Im Eisenbahngesetz ist für die Republik auch die Einführung des integralen Taktfahrplans (ITF) vorgesehen. Im Gesetz ist für die Leistungsvergaben eine Vorrangregelung vorhanden. Vergaben sollen möglichst an ein Bahnunternehmen erfolgen, das landesweit einen ITF anbieten kann. Dies dürfte den ÖBB weiterhin zu direkten Vergaben verhelfen, weil kleine Unternehmen nicht in der Lage sind, einen landesweiten Taktfahrplan zu verwirk-

Überwiegend für hohe Geschwindigkeiten ausgebaut präsentiert sich die österreichische Westbahn-Strecke zwischen Salzburg und Wien (Foto bei Gunskirchen am 12. April 2018)

Peter Garke

Stadler-Triebzug in H0

Vor drei Jahren wurden Österreichs Modellbahner von Liliput mit der WESTbahn-Version des Schweizerischen Stadler-Doppelstockzuges bedacht. Diese Garnitur jedoch war nur als Sondermodell in der Alpenrepublik zu haben. Realisiert wurde 2014 der Triebzug 93 85 4010 007-1. Das Set ist weitgehend baugleich mit der SBB-Garnitur der Reihe RABe 511, allerdings sind Fensteranordnung und Seitenwandgeometrie unterschiedlich. Auch die Führerstandfronten wurden dem österreichischen Vorbild angepasst. Die Einholmpantografen entsprechen österreichischen Normen. Auffällig ist die lebendige Farbgebung des Zuges in Weiß mit in sich verschlungenen Farbbändern in kräftigen Farbtönen Gelbgrün, Azur- und Hellblau. Während die gesamte Inneneinrichtung in einheitlichem Dunkelblau gehalten ist, ist das Unterdeck von Wagen 400 in Hellgrün gestaltet und im Inneren zudem mit einer behindertengerechten Toilette ausgestattet. Die sechsteilige Garnitur wurde nur in einer limitierten, einmaligen Auflage gefertigt. Zu haben war das vierteilige Grundset L133926 und das Ergänzungsset L133927 mit zwei Mittelwagen. *WB*

WESTbahn-Triebzug von Stadler als H0-Modell von Liliput

Wolfgang Bdinka

lichen. Es sind also in Österreich keine Ausschreibungswettbewerbe vorgesehen. Aktuell gibt es auch deshalb keine weiteren Überlegungen bezüglich einer Netzerweiterung bei der WESTbahn.

Der Fahrzeugpark

Der WESTbahn-Betrieb startete 2011 mit sieben von der Firma Stadler gelieferten elektrischen Triebzügen, die als Baureihe 4010 (KISS1) in den Bestand aufgenommen wurden. Gebaut wurden alle Züge im Werk Altenrhein, die Abnahme erfolgte im IBS (Inbetriebsetzungszentrum) von Stadler in Erlen (Kanton Thurgau). Anschließend gab es umfangreiche Testeinsätze, bevor der Planeinsatz aufgenommen wurde. Der von Stadler als KISS bezeichnete Triebwagenzug basiert auf den Zürcher-S-Bahn-Garnituren der SBB-Baureihe RABe 511. Die Garnituren für den Einsatz zwischen Salzburg und Wien wurden jedoch für den Einsatz im Fernverkehr angepasst. Das betrifft insbesondere die veränderte Ausstattung des Innenraums mit vergrößerten Sitzabständen und die technische Auslegung für den Fernverkehr einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. 2012 kam es kurzzeitig zu Problemen mit den Türen der Triebzüge. Dies führte zu einer vorübergehenden Reduzierung der Geschwindigkeit auf 160 km/h im Wienerwaldtunnel zwischen St. Pölten und Wien. Nach einer umgehenden Überarbeitung der Türtechnik waren die Probleme schnell behoben und der Einsatz wieder ohne Einschränkungen möglich. Zur Taktverdichtung wurden bereits im Jahr 2015 weitere Züge für etwa 180 Millionen Euro bei Stadler geordert. Für die Realisierung dieser Investition wurde bei der Rail Holding eine Erhöhung des Kapitals um 36,5 Millionen Euro gestemmt. Im Jahr 2017 wurden die KISS2-Triebzüge als 4010 008 (Sechsteiler) und 4110 009 bis 4110 017 (vierteilig) nachgeliefert. Die ersten drei KISS2 wurden im Sommer 2017 in Betrieb genommen und kamen als Verstärkung zwischen Wien und Salzburg zum Einsatz. Am 14. Juni 2017 kam der erste KISS2 als WESTshuttle im Pendeldienst zwischen Wien Westbahnhof, Wien-Meidling und dem neuen Wiener Hauptbahnhof als Umsteigeverbindung zu den Zügen nach Salzburg zum Einsatz. Pünktlich bis zum Herbst 2017 erfolgte die Auslieferung aller KISS2. Damit konnte ab Dezember 2017 eine Taktverdichtung auf der Westbahn vorgenommen werden. Die Triebzüge der Reihe 4010 und 4110 können im Betrieb miteinander und untereinander gekuppelt werden, um das Platzangebot bei nachfragestarken Fahrlagen zu erhöhen. Bei allen Triebzügen verfügen die Endwagen über vier angetriebene Radsätze, die Mittelwagen besitzen lediglich antriebslose Laufachsen. Über barrierefrei angeordnete Einstiege auf 570 Millimeter Höhe gelangen die Reisenden in die Doppelstockwagen.

Episode mit lokbespannten Zügen

Nur eine kurze Episode blieben lokbespannte Züge zur Einführung des Halbstundentakts zwischen Wien und Linz als Vorlaufbetrieb. Dabei kamen angemietete Loks der Baureihen 182, 189 oder 193 sowie ältere Reisezugwagen auf die Strecke.

Die zuerst gelieferten sieben 4010 waren noch mit zweiflügeligen Einstiegstüren ausgestattet. Die später gelieferten Triebzüge der Serie KISS2 sind druckertüchtigt ausgeführt und erhielten hierfür veränderte einflügelige, druckdicht schließende Türen. Die schmalere Frontscheibe der 2017 ausgelieferten neuen Züge wurde zwischenzeitlich an der ganzen Fahrzeugflotte nachgerüstet. Aktuell hat die WESTbahn insgesamt 16 Triebzüge im Bestand. Der 17. Zug

verunglückte bei der Abnahmefahrt am 23. August 2017 in Linz. Die Garnitur 4110.010 muss deshalb teilweise neu gebaut werden und steht aktuell nicht für den WESTbahn-Einsatz zur Verfügung.

Während im Jahr 2015 die jährliche Zugkilometer-Leistung der sieben Dosto-ET bei circa 3,5 Millionen Kilometer lag, stieg der Wert aller WESTbahn-Garnituren im Jahr 2018 auf ungefähr sieben Millionen Kilometer. Über die Entwicklung der Auslastung und Reisendenzahlen gibt es vom Unternehmen keine offiziellen Angaben.

In den ersten Betriebsjahren erfolgte die Unterhaltung der WESTbahn-Triebwagen ausschließlich durch die Firma Stadler in der sogenannten WESTbox am Voestalpine-Gelände in Linz an der Donau. 2018 wurde die Fahrzeugunterhaltung in die ehemaligen Zugförderstelle Wien West verlegt, wo ein Joint Venture von Stadler und der ÖBB Technische Services die Züge in der so genannten OSTbox instandhält. Die noch im Eigentum befindliche WESTbox in Linz wird punktuell genutzt und soll eventuell vermietet werden.

Peter Garke

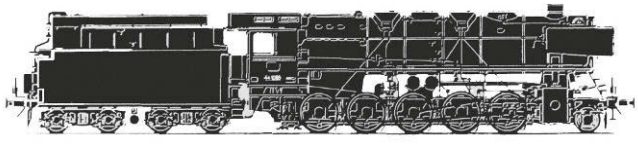
WESTbahn PLUS – so wird der verbesserte Komfort und Service in einem Endwagen der WESTbahn-KISS bezeichnet (Foto: 4010 006 und hinten 4110 016 in Salzburg Hbf)

CRRC-Triebzüge statt Stadler-KISS?

Im März 2019 brachten Berichte in der österreichischen Presse die WESTbahn in die Schlagzeilen. ÖBB und DB hatten annonciert, dass sie gebrauchte Doppelstock-Triebzüge für den Einsatz im Fernverkehr suchen. Die Ausschreibung passte exakt auf die KISS-Flotte der WESTbahn, die auf *em*-Nachfrage einen Verkauf nur „prinzipiell in Erwägung" gezogen haben will und nichts bestätigt. Bei Redaktionsschluss galt die Deutsche Bahn als bevorzugter Kaufinteressent für 17 der 26 KISS-Züge. Die DB will die Fahrzeuge laut ihrer Ausschreibung bereits Ende 2019 einsetzen. Damit einher gingen Spekulationen über eine vorübergehende Ausdünnung des dichten Taktes zwischen Wien und Salzburg ab Dezember 2019. Ebenfalls in Schweigen hüllt sich die WESTbahn über die Anschaffung neuer Züge des chinesischen Herstellers CRRC als Ersatz für die Stadler-Züge. Es seien noch keine Entscheidungen getroffen worden, hieß es bei Redaktionsschluss.

Peter Garke

Modellbahnen Uwe Hesse



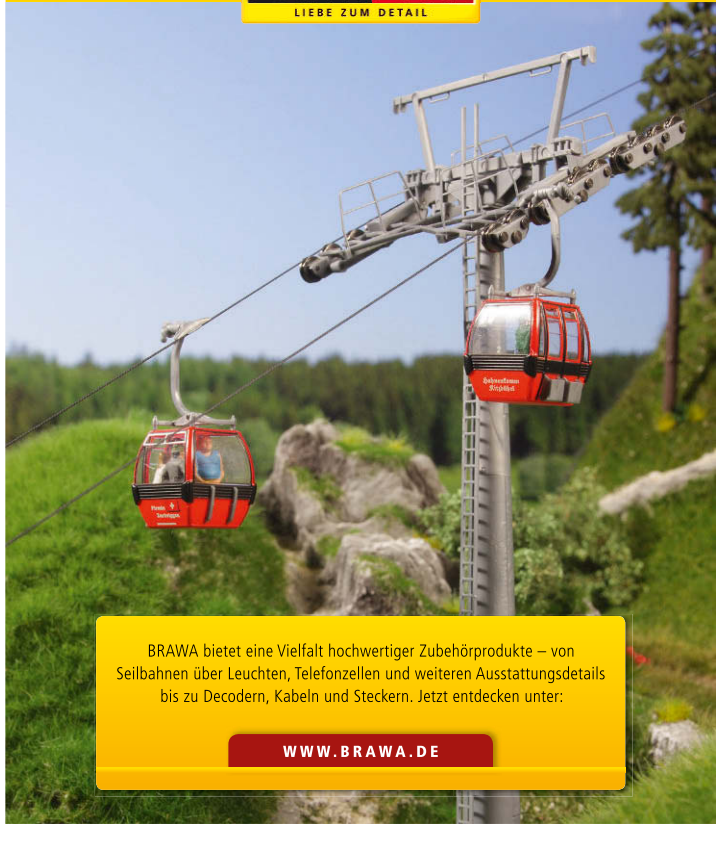
Inh. Martina Hesse · Landwehr 29 · 22087 Hamburg
Tel. 040/25 52 60 + Fax 040/250 42 61 · www.Hesse-Hamburg.de

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

Sie wollen Ihr Hobby präsentieren?
Mit Fotogalerie und Tipps und Tricks?
Ich helfe gerne bei der Erstellung Ihrer
eigenen Homepage zu günstigen Konditionen.
www.rotstirn-webdesign.de
rotstirn webdesign

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL



BRAWA bietet eine Vielfalt hochwertiger Zubehörprodukte – von Seilbahnen über Leuchten, Telefonzellen und weiteren Ausstattungsdetails bis zu Decodern, Kabeln und Steckern. Jetzt entdecken unter:
WWW.BRAWA.DE

em-Serie:
„Der besondere Zug“

RE 4867 Aschersleben – Dessau im Jahr 1996

Die Regionalbahn- und Regionalexpress-Züge zwischen Aschersleben, Bernburg und Dessau waren in der Regel nicht besonders bemerkenswert, bestanden sie Mitte der 90er-Jahre doch aus einer Lok der Baureihe 232 oder 234, die drei lange Halberstädter Nahverkehrswagen am Haken hatte. Man brauchte schon etwas Glück, um einen solchen Zug in einer fotogeneren Aufmachung zu erwischen.

Einen solchen Hinweis hatte ich von einem befreundeten Eisenbahnfreund erhalten und stellte mich in der Ausfahrt des Bernburger Bahnhofs auf, um den Zug abzulichten, der an diesem Tag mit dem Einzelgänger 234 304, der einzigen „Ludmilla“ in mintgrünen DB-Produktfarben, bespannt sein sollte. Fast enttäuscht war ich, als sich der Zug mit einer blaubeigen 218 aus Bundesbahn-Beständen näherte – erst beim zweiten Blick war zu erkennen, dass die Braunschweiger 218 253 als Vorspann diente und die 234 304 als Zuglok fungierte. Laut dröhnend und rapide beschleunigend fuhr das seltsame Gespann dann an mir vorbei, den Wagenzug bildeten drei bereits mintgrün-lichtgrau lackierte lange Halberstädter, einer davon gemischtklassig.

> » 234 304 war die einzige Ludmilla, die eine Lackierung in den mintgrünen DB-Produktfarben trug

Ein paar Zeilen noch zur Ludmilla: Als 132 304 war sie von der Lokfabrik Woroschilowgrad an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert worden, um 1992 zur 232 304 umgezeichnet zu werden. Ihre endgültige Nummer 234 304 erhielt sie am 21. Oktober 1994, als sie nach einer Untersuchung im Werk Cottbus, bei der der sie auch die einzigartige Farbgebung erhalten hatte, in den Betriebsdienst zurückkehrte. Im Jahre 2002 wurde die Lok abgestellt und ausgemustert. Vor allem ihr Farbkleid bewahrte sie vor der Verschrottung. Sie zählt heute zum Bestand des DB-Museums und wurde leihweise den Eisenbahnfreunden in Nossen überlassen, wo die Lok gut geschützt im Lokschuppen steht und bei Veranstaltungen der Öffentlichkeit gezeigt wird.

Und warum die 218 vor dem Zug? Es war eine Personalschulungsfahrt für Reichsbahn-Lokführer. Später wurde der Regionalverkehr zwischen Aschersleben und Dessau auf neu dem Bw Stendal zuzuteilende 218 umgestellt. *Martin Weltner*

Der besondere Zug

Farbenfrohe Ost-West-Kooperation

Ein Zug aus mintgrün-lichtgrau lackierten Wagen, als Zuglok die einzige „Ludmilla“ in dieser Farbgebung und als i-Tüpfelchen noch eine blau-beige 218 als Vorspann – ein bemerkenswerter RE aus dem Jahre 1996

Im Frühjahr 1996 leistet 218 253 der mintgrünen 234 304 vor RE 4867 (Aschersleben – Dessau) Vorspann. Hier verlässt die außergewöhnliche Garnitur den Bahnhof Bernburg Martin Weltner

Modell-Vorschlag für H0-Anlagen: Personalschulung auf der Vorspannlok

Gerade in den ersten Jahren der DB AG gab es etliche derartige Sonderkombinationen, in denen das zu schulende Personal auf ihrer Lok einfach der regulären Zuggarnitur vorgespannt wurde. Das bot betriebliche Sicherheit, falls es bei der Ausbildung zu Störungen kommen sollte. Die Nachbildung des hier vorgestellten Zuges ist – unter Umständen mit kleinen Kompromissen wie von uns praktiziert – in den drei Nenngrößen H0, TT und N möglich. Naturgemäß kommt es vor, dass einiges nur auf den üblichen „Kanälen“ im Internet zu finden ist. Die mintfarbene 234 lieferten in H0 Brawa, ESU, Märklin/Trix, Piko und auch Roco. 218er in Blau/Beige finden sich in 1:87 bei Roco (Neuauflage Ende des Jahres) und Märklin/Trix sowie Piko-Hobby. Die Bmh-Wagen lieferten Brawa und Sachsenmodelle/Tillig. TT-Bahner werden im Tillig-Programm fündig. In N lieferten die 234 Brawa und Minitrix, die 218 gab es bei Arnold, Fleischmann und Minitrix. Die 1:160-Wagen bot Brawa einst an. *MKL*

H0-Zugbildung mit Diesellokomotiven von Brawa (234) und Fleischmann (215 als Kompromisslösung) sowie Wagenmodellen von Brawa

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Die letzten Ellok-Veteranen auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Schieben im Sauerland

Gelegenheiten muss man am Schopfe packen, dachte sich Dirk Höllerhage und jagte im Herbst 2016 der letzten DB-140 im Schiebedienst im Sauerland nach. Eine Gelegenheit zur Mitfahrt verpasste er zwar knapp, hielt dafür aber unwiederbringliche Momente mit der Kamera fest

Es ist der 18. November 2016, ein kühler, teilweise sonniger Herbsttag. Auf der Rückfahrt von einer Dienstreise komme ich nachmittags mit dem Auto durch Altenhundem. Vielen ist dieser kleine Ort im Sauerland durch das große Bahnbetriebswerk bekannt, das bis zur Elektrifizierung der Ruhr-Sieg-Strecke im Mai 1965 eine stattliche Anzahl von Dampflokomotiven der Baureihe 44 beherbergte. Die „Jumbos“ schoben unter anderem aus Hagen kommende Güterzüge die elf Kilometern lange Rampe nach Welschen-Ennest hinauf. Oder auf der anderen Bergseite von Kreuztal bis zum Tunnel hinter Littfeld. 51 Jahre später steht dieser Streckenabschnitt bei einigen Eisenbahnfreunden wieder hoch im Kurs. Die Deutsche Bahn AG hat nämlich das letzte Exemplar ihrer Nachkriegsellok der Baureihe 140 ins tiefe Tal des Sauerlandes versetzt. Wie einst ihre feurigen Vorgänger, leistet sie nun in Altenhundem anstrengende Schubdienste.

Neugierig fahre ich also zum Bahnhof und begebe mich auf den Bahnsteig. Und tatsächlich, hinten auf den Gütergleisen steht die betagte Kastenlok. Ein Lokführer, der soeben von der Maschine gestiegen ist und die Gleise entlang marschiert, freut sich auf seinen wohlverdienten Feierabend. „Heute wird nicht mehr nachgeschoben, die alte Dame hat Wochenendruhe“, sagt er. Ob ich von ihr ein Bild machen kann, frage ich. „Ja, mach mal, es kommt ja kein Güterzug mehr, aber pass trotzdem auf!“ Schnell hole ich meine Warnweste aus dem Wagen und laufe zurück zur Lokomotive. 44 Betriebsjahre hat 140 850 schon auf dem Buckel und verdient sich nun mit zwei bis drei Schiebediensten am Tag ihr Gnadenbrot. Da ihre Fristen erst am 24. Januar 2017 ablaufen, rechne ich mir

Schiebedienst auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Lokführer Cordes ist mit Herz und Seele Eisenbahner und erklärt die Bedeutung der wichtigsten Schalter und Anzeigen auf 140 850

Historischer Moment am 29. November 2016: 185 298 und eine abgebügelte 151 sind mit einem Güterzug bei Benolpe auf dem Weg ins Siegerland. Hinten dran läuft 140 850. Es handelt sich um den allerletzten Schiebelokeinsatz einer 140 für DB Cargo

Am 25. November 2016 begegnen sich zwei Abellio-FLIRT im Bahnhof Altenhundem. Derweil warten die Schiebeloks 151 149 (links) und 140 850 (rechts) auf neue Aufgaben

Alle Fotos: Dirk Höllerhage

Lokführer Cordes sorgt im Aufenthaltsraum in Altenhundem für einen Schockmoment: „Die 140 ist leider weg, wir werden heute mit der ‚Sechsachsigen' die Güterzüge nachschieben"

gute Chancen aus, die bei Henschel in Kassel gebaute Bo´Bo´-Maschine zu einem späteren Zeitpunkt auch im Einsatz zu erleben.

Nach einer Woche ist es so weit. Sonniges Herbstwetter lockt mich am 25. November wieder ins Sauerland. Ich bin froh zu sehen, dass der letzte Mohikaner noch da ist und im Einsatz steht. Geduldig warte ich auf dem Altenhundemer Bahnsteig, bis endlich der Lokführer angetrottet kommt. Er klettert ins Führerhaus und rüstet die Maschine auf. Zaghaft klopfe ich an die Tür und frage, wann nachgeschoben wird und ob ich ein paar Fotos im Führerstand der 140 machen darf. „Klar, komm hoch. Und in einer halben Stunde kommt ein Güterzug aus Plettenberg. Da setzen wir uns dran" Lokführer Cordes, so sein Name, ist mit Herz und Seele Eisenbahner und erklärt mir die Bedeutung der wichtigsten Schalter und Anzeigen. Ich hole meine Kamera aus dem Rucksack und schaue durch den Sucher. So vertraut und selbstverständlich war mir die Technik all die Jahre. Doch nun, kurz vor dem Ende, betrachte ich alle Details mit anderen, wehmütigen Blicken. Soll ich fragen, ob mich der Meister eine Runde bis Welschen-Ennest und zurück mitnimmt? Er hätte sicher nichts dagegen, so freundlich und unkompliziert wie er scheint.

Auf der anderen Seite möchte ich aber gerne ein Bild am Bahndamm in Benolpe machen. Mit Glück lassen sich Zug- und Schiebelok in der dortigen S-Kurve gemeinsam als Nachschuss auf einem Bild ablichten. Ein innerer Kampf entbrennt und die Zeit wird langsam knapp. Angesichts des sonnigen Wetters entscheide ich mich für den Nachschuss in Benolpe. Ich frage den Lokführer noch, wann sein nächster Dienst auf der Schiebelok sein wird und ob ich zu einem späteren Zeitpunkt mitfahren dürfte. „In fünf Tagen, am 30. November, bin ich hier wieder unterwegs", lautet seine Antwort. „Wenn Sie möchten, nehme ich Sie dann mit!" Mir fällt ein Stein vom Herzen und seine Worte bekräftigen meine Entscheidung, heute den Zug von außen zu bewundern.

Drei Loks am Zug

Kaum habe ich mich in Benolpe postiert, kommen schon zwei Loks der Reihe 185 und 152 mit einem Güterzug angeschnurrt. Hinten dran schiebt wie erwartet die E 40. Und siehe da, die interessante Fuhre passt haargenau in den Sucherausschnitt. Alle drei Loks auf einem Bild – so habe ich mir das gewünscht und bin hoch zufrieden.

Für den 29. November verkündet der Wetterbericht noch einmal beste Aussichten. Da mein Wohnort Schwelm nur 80 Kilometer vom 140er-Einsatzgebiet entfernt liegt, starte ich abermals kurzentschlossen ins Lennetal. Wie gehabt steht 140 850 etwas gelangweilt am Bahnsteig und wartet auf neue Aufgaben. Ich gehe vor zur Maschine und frage den Lokführer, wann die nächste Schubleistung ansteht. „Das wird mindestens noch bis Mittag dauern", antwortet der freundliche und mir unbekannte Mann auf dem Führerstand. So begebe ich mich für drei Stunden auf die andere Seite des Scheiteltunnels und fotografiere bei Littfeld, was mir so vor die Linse kommt. Gerade rechtzeitig, um kurz nach 12 Uhr, bin ich wieder bei „meiner" E 40 am Bahnsteig. Da erscheint der Meister am Fenster und teilt mir mit, dass der nachzuschiebende Güterzug schon im Anmarsch sei. In acht bis zehn Minuten erwarte er die Ankunft. Und, zu meiner Überraschung, bekomme ich das tolle Angebot, auf der Lok mitzufahren. Wieder entbrennt ein Konflikt in

185 393 erreicht mit einem Güterzug Altenhundem, 140 850 wird sich gleich dransetzen und nachschieben

mir. Es gibt noch diese fantastische Fotostelle mit Kirche kurz hinter Benolpe. Wenn der Zug nicht zu lang ist, lassen sich auch hier Zug- und Schiebelok auf einem Bild verewigen. Diesmal sogar von vorne. Was soll ich nur machen? Da die Sonne vom wolkenlosen Himmel strahlt und ich am nächsten Tag eh zur Mitfahrt auf 140 850 verabredet bin, winke ich schweren Herzens ab und wünsche dem netten Lokführer noch einen guten Arbeitstag. „Der wird heute lang, ich muss noch nach Hagen", höre ich ihn sagen. Doch ich bin in Gedanken schon beim auserkorenen Fotomotiv, welches ich nach kurzer Autofahrt erreiche. Es dauert nicht lange, und schon biegt der angekündigte Güterzug um die Kurve. Wieder mit zwei Lokomotiven an der Spitze: 185 298-7 und dahinter eine abgebügelte 151. Zu meiner Freude hat die Zuglok auch diesmal nicht zu viele Güterwagen am Haken, und die schiebende 140 passt mit aufs Bild. Man, habe ich ein Glück!

> 2016 gab es noch Schubbetrieb mit Elloks der Baureihen 140 und 151 auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Mit dem beruhigenden Gefühl, auch heute die richtige Entscheidung getroffen zu haben, fahre ich mit dem Auto von Altenhundem gemütlich das schöne Lennetal hinunter, um mich in meiner Geburtsstadt Altena mit einem guten Freund zu treffen. Zum Sonnenuntergang sitzen wir in der Bahnhofsstraße im Café Merz und quatschen bei einem leckeren Stück Torte über Gott und die Welt. Plötzlich sehe ich durch das große Schaufenster für den Bruchteil einer Sekunde im Augenwinkel, wie ein roter Fleck durch den Altenaer Bahnhof huscht. Eine Lz-fahrende Ellok, nichts ungewöhnliches. Aber sah die nicht aus wie eine E 40? Ach nein, das ist unmöglich. Die letzte ihrer Art schiebt doch gerade Güterzüge zwischen Altenhundem und Kreuztal über den Berg! Und morgen, ja morgen werde ich höchstpersönlich im Führerstand der alten Lady die Rampe nach Welschen-Ennest erklimmen. Was für ein herrlicher Gedanke!

Der Blick vom Führerstand der Schiebelok 151 026 fällt am 30. November 2016 in Altenhundem auf 212 376 der Aggerbahn

Wo ist 140 850?

Am nächsten Tag geht es nach dem Frühstück also voller Vorfreude wieder nach Altenhundem, diesmal mit dem Zug. Nun zeigt sich das Sauerland wettertechnisch in einem ganz anderen Kleid. Es ist regnerisch und dunkel. Schwere Wolken hängen in den Baumwipfeln der Bergkuppen. Im Güterbahnhof steht „nur" eine 151. Wo ist 140 850? Sicher ist sie gerade bei Welschen-Ennest oder Kreuztal im Einsatz und wird gleich zurückkommen. Aber was sehe ich da? Im Bahnhof rangiert eine beige-türkise V 100 zwei Güterwagen hin und her. Eine willkommene, fotografische Zugabe. Auf dem Bahnsteig treffe ich wie verabredet Lokführer Cordes. Da noch Zeit ist, nimmt er mich mit in den Aufenthaltsraum der Schiebelokführer in die 2. Etage des Bahnhofes, setzt einen Kaffee auf und bemerkt beiläufig. „Wir werden heute mit der „Sechsachsigen" die Güterzüge nachschieben, die 140 ist leider weg„ „Wie, weg?" frage ich erschrocken. „Na, mein Kollege hat sie gestern Nachmittag nach einer Schiebeleistung von Kreuztal nach Hagen-Vorhalle gefahren. Von dort soll sie nach Rostock gehen und ausgemustert werden. Das war wohl ihre letzte Fahrt. Die Entscheidung kam sehr kurzfristig..." Wie ein begossener Pudel stehe ich im Dienstraum und denke, das darf doch nicht wahr sein. Zwei Mal hatte ich die Gelegenheit, auf der letzten Ellok ihrer Art im DB-Bestand mitzufahren – und ich habe es nicht gemacht. Nun ist die Chance für immer vertan. Hatte der Kollege gestern nicht bemerkt, dass er noch nach Hagen muss? Mir

Statt der erwarteten 140 darf Lokführer Cordes am 30. November auf 151 026 Schiebedienst versehen. In Altenhundem trifft sie 151 016, die einen Autozug nach Osnabrück Rbf führt

Erster Schiebelokeinsatz bei typischem Wetter: Im ehemaligen Bahnhof Welschen-Ennest bremst der Meister ab und die nachgeschobene Fuhre verschwindet im 698 Meter langen Rahrbacher Tunnel

Stellwerk Kreuztal im Modell

Das 1931 gebaute und heute unter Denkmalschutz stehende Reiterstellwerk Kreuztal Nord (Kn) ist aktuell als filigranes und detailliertes Lasercut-Modell in den Nenngrößen 1 (Artikelnummer 56161/159,99 €), H0 (72794/39,99 €) und Z (89601/29,99 €) bei Märklin erhältlich. Trix bietet den Bausatz (66327/39,99 €) in N an. Die gelungenen Modellumsetzungen zeigen alle Details des Vorbilds und sind in allen vier Nenngrößen für den Oberleitungsbetrieb geeignet. Der große Stellwerksraum kann mit passendem Zubehör eingerichtet werden. Das attraktive Gebäude wurde von den *em*-Lesern 2018 zum Modell des Jahres gewählt. *MM*

Stellwerk von Märklin

fällt es wie Schuppen von den Augen. Na klar, er meinte die Überführung der 140 850! Ach hätte ich doch nur gesagt, dass ich extra wegen dieser Maschine ins Sauerland gekommen bin. Dann hätte ich diese wichtige Information erhalten und hätte mitfahren können. Vielleicht sogar über die Ruhr-Sieg-Strecke vom Siegerland bis ins Ruhrgebiet! Aber wie heißt es dank Lothar Matthäus so schön: „Wäre, wäre Fahrradkette..." Alles Grübeln hilft nichts, es ist zu spät. Das gestrige Foto war wirklich der allerletzte Einsatz einer 140er im Schiebedienst bei der DB. Kurz danach ist sie mir heimlich durch das Lennetal gefolgt – und ich habe es nicht gewusst. Auch wenn mir so gesehen am Vortag ein historisches Bild gelungen ist, gehe ich doch etwas ent-

Bei Benolpe schaffen zwei Loks der Reihe 185 und 152 am 25. November 2016 einen für die Ruhr-Sieg-Strecke typischen Güterzug mit Stahlcoils den Berg hinauf, während 140 850 die Fuhre nachschiebt

Zweiter Schiebelokeinsatz: Mit 151 026 geht es jetzt am Schluss des Güterzuges sogar durch den Rahrbacher Tunnel. Danach folgt die Talfahrt hinunter bis Kreuztal

Das Ziel Kreuztal ist erreicht. Aus 151 026 ergibt sich in der nördlichen Einfahrt des Bahnhofs ein Blick auf das markante Reiterstellwerk und die Zuglok 155 178

täuscht mit Lokführer Cordes zur 151 026. Der nachzuschiebende Güterzug wird in wenigen Minuten aus Richtung Hagen eintreffen. Ich bin noch nie auf dieser Baureihe mitgefahren und staune daher nicht schlecht, als ich in den Führerstand betrete. Es sieht ja fast so aus wie auf einer E 40! Die alt-ehrwürdige Technik beeindruckt mich und schon verspüre ich wieder eine gewisse Begeisterung.

In den vielen Kurven lassen sich herrliche Bilder von der ziehenden 155 vor uns machen. Wenn nur das Wetter nicht so schlecht wäre! Im ehemaligen Bahnhof Welschen-Ennest bremst der Meister ab und die Fuhre vor uns verschwindet im 698 Meter langen Rahrbacher Tunnel. Wir dagegen rollen vom 420 Meter hoch gelegenen Scheitelpunkt wieder 140 Höhenmeter hinab ins Tal. Kaum haben wir Altenhundem erreicht, kommt bereits der nächste Güterzug in den Bahnhof gerollt, der angeschoben werden muss. Was für eine Überraschung, diesmal

> Am 29. November 2016 findet der letzte Schiebelokeinsatz einer 140 bei der DB statt

geht die Fahrt sogar durch den Rahrbacher Tunnel bis hinunter nach Kreuztal. Herzlich verabschiede ich mich dort von Lokführer Cordes und bedanke mich für die wunderschönen Momente, die er mir ermöglicht hat. Dann geht es zufrieden mit der Regionalbahn zurück ins heimische Schwelm.

Über zwei Jahre später telefoniere ich wieder mit Lokführer Cordes und erfahre, dass meine Lokmitfahrt auf der „Sechsachsigen“ und die gemachten Fotos mittlerweile ebenfalls historisch sind. Auch die Baureihe 151 ist im Schiebedienst in Altenhundem bereits wieder Geschichte.

Ach ja, und 140 850 hat man nicht verschrottet. Sie fährt jetzt bei der BayernBahn GmbH. Und wer die Augen aufhält, wird sie mit viel Glück vielleicht irgendwo im Lande vor einem Güterzug entdecken...

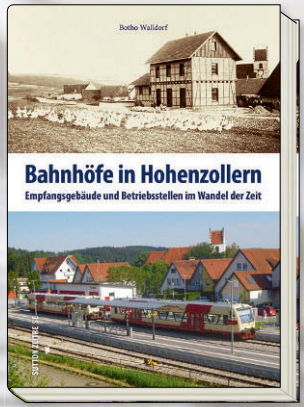
Dirk Höllerhage

Auf Schienen durch Deutschland!

Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn? Dann suchen wir Sie als Autor!

Weitere Informationen auf **suttonverlag.de/autorensuche**

NEU 128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96303-049-9
€ [D] 19,99



NEU 128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96303-014-7
€ [D] 19,99

160 Seiten · ca. 130 Abb.
ISBN 978-3-95400-972-5
€ [D] 24,99

JETZT BEI AMAZON, IM BUCHHANDEL ODER UNTER SUTTONVERLAG.DE

SUTTON

Sutton Verlag GmbH, Arnstädter Str. 8, 99096 Erfurt © Harald Biebel – stock.adobe.com

Der Hello-Kitty-Shinkansen spaltet die Gemüter. In Japan ist er so beliebt, dass er ständig bis auf den letzten Platz ausgebucht ist (Foto in Shin-Osaka Station)

picture alliance/MAXPPP (2)

Hello-Kitty-Shinkansen

Ein Bahnjahr in *Rosarot*

Herrlich Schrill: In Japan spaltet ein Shinkansen-Hochgeschwindigkeitszug die Gemüter. Einfach kitschig oder nur toll? Der Bahngesellschaft JR West verschafft er jedenfalls viel Aufmerksamkeit

Bei der offiziellen Inbetriebnahme des rosa Zuges scharten sich Hello-Kitty-Fans auf dem Bahnsteig. Musik spielte auf, Eisenbahner grüßten und vor ihnen tanzte eine menschengroße Hello-Kitty-Figur, die den Zug nach kurzem Halt winkend verabschiedete

Die einen finden ihn außergewöhnlich, mutig gestaltet und deshalb einfach nur schön, die anderen lehnen ihn als „total kitschig" ab: Selten hat ein Zug so polarisiert, wie es der Hello-Kitty-Shinkansen der JR West seit knapp einem Jahr tut. Doch wie alles, was die Geister scheidet, sorgt der Hochgeschwindigkeitszug für Aufmerksamkeit.

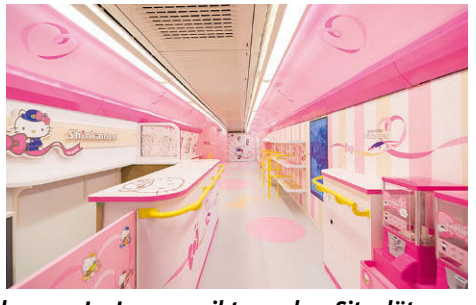
Der westjapanischen Bahngesellschaft und Lizenzgeber Sanrio kann es nur recht sein, denn sie haben ihren Zug und ihre Kätzchenmarke publikumswirksam positioniert. Bei den Japanern gilt die von Alexander Neumeister (unter anderem verantwortlich für das Design des ICE 3) gestaltete Serie 500 als unbeliebteste Shinkansen-Bauart. Das liegt vor allem am runden Querschnitt, der den Raum für die Fahrgäste einschränkt – Shinkansen sind für gewöhnlich rechteckig und deutlich breiter, als es das deutsche Lichtraumprofil erlauben würde.

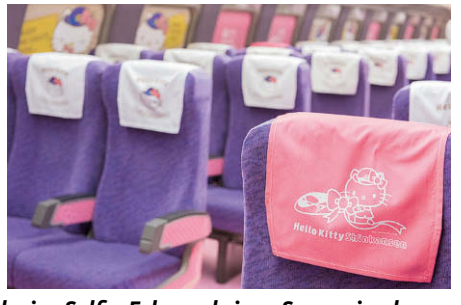
Sie bemängeln aber auch den deutlich lauteren Tunnelknall im Vergleich zu den Entenschnabel-Typen jüngeren Baujahrs. Dem Betreiber missfällt die elf Meter lange Front an beiden Enden, die mangels Bestuhlungsmöglichkeit nicht zur Wirtschaftlichkeit des Zuges beiträgt. Schon früh wurden fast alle Einheiten verkürzt und zur sogenannten V-Variante (Unterserie 500–7000) umgebaut. Achtteilig und mit neuen Pantographen dürfen sie nur noch mit 285 km/h verkehren.

Vorgänger „Neon Genesis Evangelion"

Schon früh schien es, als liefe die Zeit dieses Hochgeschwindigkeitstriebzugs ab. Doch dann stellte JR West einen ihrer acht Umbauzüge für ein be-

Der Innenraum





Die Farbe Rosa dominiert den Hello-Kitty-Shinkansen. Im Inneren gibt es neben Sitzplätzen auch eine Selfie-Ecke und einen Souvenirshop

West Japan Railway Company (3)

Blick aufs Modell

Hello-Kitty-Shinkansen in zwei Nenngrößen

Natürlich wird dieser Zug auch ins Modell umgesetzt. Aus Lizenzgründen sind die Verkleinerungen aber nur in Japan erhältlich. Bereits im Handel sind die Spur-Z-Modelle von Rokuhan, die als dreiteilige Basiseinheit in einer Buchkassette oder als Startpackung samt passend gestaltetem Fahrgerät und Aufgleishilfe angeboten werden. Die fünfteilige Erweiterung passt zu beiden Versionen. Schon in Kürze soll ein ähnlich aufgeteiltes Modell für die in Japan weit verbreitete Nenngröße N von Tomytec folgen. Zu einer H0-Nachbildung hat sich unseres Wissens bislang kein Hersteller geäußert, obwohl Toytec auch selbst diese Baugröße bedient.

Trainini

Rokuhan bietet den rosa Shinkansen in Z an – samt passender Aufgleishilfe und farblich korrespondierendem Fahrregler

sonderes Projekt ab. Innen umgestaltet und äußerlich mit einem Sonderanstrich versehen, warb ein Zug für eine Kampfroboter-Anime-Serie. Wegen des großen Erfolgs blieb dieser Zug länger als geplant im Einsatz. Am 13. Mai 2018 schied der „Neon Genesis Evangelion“ aus dem Dienst.

Der große Erfolg brachte die Verantwortlichen dazu, nach diesem sehr maskulinen Projekt auch die Damenwelt anzusprechen. Sanrio hatte damit bereits Erfahrungen, denn ihrer Hello Kitty wuchsen auch schon Flügel, als das Unternehmen mit einer Fluglinie kooperierte. Jetzt stand ein neuer Umbau an. Heraus kam der Hello-Kitty-Shinkansen der Serie 500. Am 30. Juni 2018 nahm er im Rahmen einer offiziellen Vorstellung seinen Dienst auf.

> Mit dem Hello-Kitty-Design wird die unbeliebte Shinkansen-Serie 500 zum Publikumsliebling

Man muss sie einfach mögen, die Japaner. Bunt und flippig ist ihre Kultur, geprägt von Manga und Anime. Und auch die Europäer wussten sie zu begeistern, in den Siebzigern mit der Zeichentrickreihe „Heidi“, später mit „Captain Future“ und bereits seit 1974 auch mit Hello Kitty. Mit ihr wird der Geschosszug zum sympathischen Werbeträger. Beleg dafür ist der Fakt, dass der rosa Zug fast immer ausgebucht ist und viele ausländische Touristen anzieht. In Japan drückt das süße Kätzchen ein Lebensgefühl aus, das nicht nur kleine Mädchen begeistert. Auch junge Frauen richten ihren Stil und ihre Kleidung gern nach der Vorlage aus. Und so ist der ganze Zug auffallend gestaltet: das Dach knallig rosa und über die weißen Längsseiten zieht sich wehend das ebenfalls rosafarbene Schleifenband der kleinen Katze. Den Städten und Regionen zwischen Hakata und Shin-Osaka an der Shinkansen-Strecke sind eigene Motive mit Städtenamen gewidmet, von denen sich jeweils eines im Knoten des Schleifenbands am Einstieg wiederfindet. Aber auch das Innere ist zu großen Teilen auf Hello Kitty ausgerichtet: Zwei Motivwagen sorgen hier für ein besonderes Reiseerlebnis.

Selfie-Ecke, Souvenirshop und Kinder-Fahrpult

Der Endwagen 1 ist als „Hello! Plaza“ vom Boden bis zur Decke weiß-rosa gestaltet und dient vor allem dem Verkauf von Souvenirartikeln. Wer hier mitfährt, braucht schließlich ein passendes Andenken. Im Wagen 2 namens „Kawaii! Room“ findet sich neben motivgestalteten Abstellflächen für Kinderwagen und Gepäck auch ein Bereich, in dem sich Fahrgäste neben einer großen Hello-Kitty-Skulptur fotografieren können. „Selfies“ sind total angesagt in Japan. Die Sitze sind hier lila bezogen. Die Armlehnen und der Fußboden greifen das Rosa der Comic-Figur auf. Selbst die Überzüge der Kopfstützen und Sonnenblenden tragen das berühmte Katzenmotiv. Als Verbindung zur West Japan Railways (JR West) dient die Zugbegleiter-Uniform, in der viele weitere Figurendarstellungen gezeigt werden. So durchzieht das Thema den gesamten Zug. Im hinteren Endwagen mit der Nummer 8 dürfen Kinder der Aufforderung „Let's operate Hello Kitty Shinkansen!“ folgen und an einem Fahrpult hinter dem Führerstand Platz nehmen und Lokführer spielen.

Mit seinem Hello-Kitty-Design ist der Shinkansen inzwischen nicht mehr allein. Seit 29. Januar 2019 ist der Flughafenzug „Haruka“ (Linie Kansai Flughafen – Kyoto/Maibara) ebenfalls in Hello-Kitty-Beklebung unterwegs. Zwei weitere Triebzüge mit ähnlichen Motiven sollen folgen. *Holger Späing*

Holen Sie sich die *eisenbahn magazin* APP!

Jetzt gratis downloaden!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Da ist viel für Sie drin:

- ✔ eine komplette Ausgabe *eisenbahn magazin* kostenlos
- ✔ 10 Seiten jeder Ausgabe ab 1/17 gratis
- ✔ alle Ausgaben ab 1/17 zum günstigen eMag-Vorzugspreis
- ✔ nur hier, nur digital: im Handel vergriffene Sonderhefte von *eisenbahn magazin*
- ✔ interessante und praktische Funktionen: immer und überall, online oder offline lesen, Lesezeichen setzen, im Archiv suchen

Laden im App Store | JETZT BEI Google Play

www.eisenbahnmagazin.de/app

NEUE SERIE
Ein Modell und sein Vorbild
01 220

01 220 in H0 von Fleischmann

Zufälliger Ruhm
für eine DB-Lokomotive

Mit dem H0-Modell der Neubaukessellok 01 220 setzte Fleischmann 1967 ein Zeichen in Sachen Detaillierung und Gestaltung

Im Jahre 1967 wartete Fleischmann mit einer bemerkenswerten H0-Neuheit auf: der Schnellzugdampflok 01 220 der Bundesbahn, dem ersten Modell einer Neubaukessel-01. Doch wie sah der Werdegang ihres direkten Vorbilds aus? Und was hatte die Modellbahn-Firma dazu gebracht, genau diese Exemplar nachzubilden? Fragen, denen wir in einer mit dieser Folge beginnenden neuen Serie nachgehen

Oliver Strüber

Eine Unbekannte war die Baureihe 01 in Fleischmanns H0-Sortiment in den 1960er-Jahren nicht mehr. Erstmals 1952 hatte der Nürnberger Hersteller eine solche Schnellzuglok mit Altbaukessel angeboten; die Artikelnummer lautete 1360. 1957 war eine überarbeitete Version als Lok der Baureihe 03 gefolgt, doch stellte sich schnell heraus, dass deren Erscheinungsbild eher dem einer 01 entsprach. Also beschloss Fleischmann eine „Umetikettierung“: Von 1964 an war das H0-Modell als 01 182 im Programm enthalten – eine Altbaukessellok im Zustand der Deutschen Bundesbahn, ein stolzes Zugpferd für die eleganten blauen und grünen Schnellzugwagen.

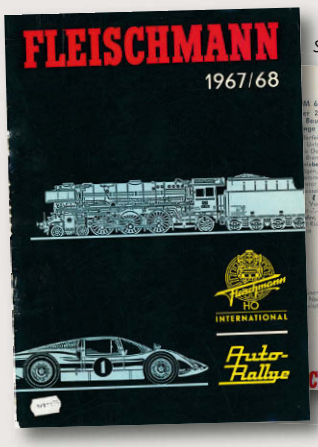
Schon drei Jahre später – 1967 – musste diese Lok ihren Platz im Sortiment räumen, und zwar für den „Schwarzen Giganten“. Unter diesem Spitznamen kündigte Fleischmann ein neues H0-Modell einer 01 an. Gigantisch konnte man die Nachbildung der 01 220 durchaus nennen. Nicht nur, weil Fleischmann sie im hausüblichen Maßstab 1:85 umgesetzt hatte und die Lok deshalb noch ein bisschen wuchtiger wirkte als viele Modelle der Konkurrenz, sondern auch, weil es sich um eine 01 mit dem Bundesbahn-Neubaukessel handelte. Die machte mit ihrem flachen Schornstein und den aufgeräumten Kesselseiten einen besonders gedrungenen, dynamischen Eindruck. Fleischmann stellte damit das erste Modell einer Neubaukessel-01 überhaupt vor.

Unspektakulärer Werdegang

Wie viele der Modellbahner sich wohl damals die Frage stellten, weshalb gerade die 01 220 Pate für die Fleischmann-Neuheit gestanden hatte? Der Lebenslauf des konkreten Vorbilds liefert jedenfalls wenig Anhaltspunkte für die Auswahl; er lässt sich schnell erzählen: Als 220. Lok der Baureihe 01 hatte Henschel die Maschine 1937 an die Reichsbahn geliefert, die dafür 202.189 Reichsmark zahlte. Zugeteilt wurde die Lok dem Bahnbetriebswerk Hof, das sie bis kurz vor Kriegsende einsetzte und dann nach Regensburg abgab. Nach einem Abstecher nach Hessen fand sich die Lok 1949 beim Bw Nürnberg Hbf wieder, das sie im Schnell- und Eilzugdienst nach Stuttgart, Bayreuth/Hof und Marktredwitz/Schirnding einsetzte. Für etwas Abwechslung sorgten gelegentliche Umstationierungen nach Würzburg, ansonsten blieb die 01 220 der Norisstadt treu.

Eine große Veränderung prägte die Dienstjahre bei der Bundesbahn: Noch um 1955 schien es so, dass die DB auf absehbare Zeit nicht auf die Dampfrösser der Baureihe 01 verzichten könne. Deshalb entschloss sie sich, bei 80 dieser Maschinen den Altbaukes-

Slg. Oliver Strüber (2)



Welch wichtige Rolle die 01 220 im Fleischmann-Programm spielte, zeigt auch der Katalog von 1967/68. Auf dem Titel repräsentiert sie die Modellbahn-Neuheiten

Präsentation der 01 220 im Katalog 1967/68. Für die neue Schnellzuglok warb Fleischmann mit dem Slogan „der schwarze Gigant“

R. Krauss/Slg. Stefan Carstens

Und hier das direkte Vorbild: Im Juni 1966 hielt Richard Krauss, der „Haus- und Hoffotograf" der Firma Fleischmann, die 01 220 im Bw Nürnberg Hbf fest. Man beachte die betriebsbedingte Verschmutzung der Lok

sel durch einen neuen Hochleistungskessel zu ersetzen; einen solchen hatten zuvor schon die 54 Loks der Baureihe 01[10] erhalten. Die neuen Kessel waren moderne, vollständig geschweißte Konstruktionen, die zum einen etwas mehr Leistung, zum anderen einen niedrigeren Kohleverbrauch versprachen. Weil der Fahrdraht doch schneller vorankam als gedacht, wurden letztlich nur 50 Loks mit neuen Kesseln ausgestattet – unter ihnen die 01 220, die im August 1959 im Ausbesserungswerk Frankfurt-Nied mit dem von der Firma Jung gefertigten modernen Dampferzeuger versehen wurde. Mit dem neuen, geradezu innovativen Aussehen kehrte die Schnellzugdampflok neben weiteren Schwestermaschinen nach Nürnberg zurück, das eine Hochburg für diese 01-Bauart wurde.

Aus dem Dienst „abgezweigt"

Vielleicht trug jener Umstand dazu bei, dass die Firma Fleischmann Jahre später die Idee einer Neubaukessel-01 in H0 aufgriff. Die Nähe des Herstellers zu den DB-Dienststellen sowie gute persönliche Kontakte zu führenden Bundesbahnern hatten schon mancher Lok aus dem Bestand eines fränkischen Bahnbetriebswerkes in das Modell-Sortiment des Gleichstrom-Spezialisten verholfen. Und es lag ja buchstäblich auf der Hand, mithilfe der Bundesbahn auch einen der täglich zu sehenden neuartigen Schnellzugstars für Foto- und Vermessungsarbeiten aus dem Betriebsmaschinendienst „abzuzweigen".

So ist es dann 1966 geschehen: In jenem Jahr stellte Fleischmann dank seiner guten Beziehungen zur Bundesbahn-Direktion Nürnberg bei der DB den Antrag, eine Neubaukessel-01 fotografisch dokumentieren zu dürfen. Dem Antrag wurde gerne stattgegeben, und so steuerte der von Fleischmann immer wieder mit Fotoprojekten beauftragte Nürnberger Industrie- und Werbefotograf Richard Krauss (quasi Fleischmanns „Haus-und-Hof-Fotograf" jener Zeit) am 8. Juni 1966 zielstrebig das Bw Nürnberg Hbf an. Dort war extra für ihn eine Neubaukessel-01 aus dem Betriebsdienst herausgezogen worden: die 01 220.

Die Fotos deuten darauf hin, dass die Lok offenbar zufällig ausgewählt worden ist – vermutlich, weil sie gerade zwischen zwei Leistungen leicht bereitgestellt werden konnte. Die Maschine zeigte sich nicht etwa hübsch aufgemacht und herausgeputzt, sondern im schlichten, alltäglichen Betriebszustand. Das Gestänge war ölig und verschmiert, der Kessel voller graubrauner Schlieren, das leuchtende Rot von Rahmen, Radreifen, Luftbehälter und Pufferbohlen trat nur hier und da mal hervor.

Technische Daten: DB-Neubaukessel-01	
Bauart	2'C1' h2
Länge über Puffer	23.940 mm
Treib-/Kuppelraddurchmesser	2.000 mm
Laufraddurchmesser vorn	1.000 mm
Laufraddurchmesser hinten	1.250 mm
Dienstmasse ohne Tender	108,3 t
Reibungsmasse	57,7 t
maximale Achslast	19,8 t
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Leistung	2.330 PS

In diesem Zustand hielt Richard Krauss die Lok auf Mittelformat-Film fest. Anschließend ging der Fotograf noch an die Strecke, wo er im Zuge der zuvor im Bw getroffenen Absprache die 01 220 vor dem D 1046 Dresden – Nürnberg – Stuttgart porträtierte. In voller Fahrt stampfte sie mit ihrer in Nürnberg übernommenen Wagengarnitur auf der Rednitzbrücke bei Nürnberg-Stein vorüber.

Großformatige Abzüge der Bildausbeute gingen wenige Tage später an Fleischmann, wo sie der Konstruktionsabteilung um Harald Ott als zusätzliche Vorlage für die bereits auf Hochtouren laufenden Arbeiten an der neuen Lok dienten. Und da man von der Vorbildlok 01 220 nun die entsprechenden Fotos vorliegen hatte, war der Weg zur gewählten Modell-Nummer vorgezeichnet – und zu dem wohl eher zufälligen Ruhm, welcher dem Nürnberger Original damit zuteil wurde.

Ein wegweisendes Modell

Mit der 01 220 im H0-Maßstab betrat Fleischmann hinsichtlich der Detaillierung eines Großserienmodells neue Pfade und stellte die Weichen in die Zukunft. Die kleine Lok zeigte sich anders als das Vorbild am Fototag in glänzend neuem Zustand und kein bisschen von Betriebsspuren gezeichnet. Sie brachte tatsächlich die „Freude auf Rädern", die der Nürnberger Hersteller in seiner Werbung forsch versprochen hatte. Stand da doch

Leopold Happ (gr. Bild)/Oliver Strüber

Seit fast 50 Jahren erinnert die 01 220 als Denkmallok in Treuchtlingen an die Dampflokzeit in dem mittelfränkischen Ort. Die Zeit auf dem Sockel brachte der Vorbildlok vermutlich ähnlich viel Ruhm ein wie die Nachbildung im Modell

01 220

Steckbrief

Hersteller	Henschel
Baujahr/ Fabriknummer	1937/23468
Abnahme	5. Juni 1937
Neubaukessel	Jung 1959/13016/Abnahme 25. August 1959
Stationierungen	
Bw Hof	6. Juni 1937–7. April 1945*
Bw Regensburg	8. April 1945–18. Oktober 1945
Bw Hanau	19. Oktober 1945–4. Februar1946
Bw Darmstadt	5. Februar 1946–24. Januar 1949
Bw Nürnberg Hbf	25. Januar 1949–10. März 1955
Bw Würzburg	11. März 1955–23. Mai 1956
Bw Nürnberg Hbf	24. Mai 1956–17. Juli 1956
Bw Würzburg	18. Juli 1956–31. Mai 1958
Bw Nürnberg Hbf	01. Juni 1958–26. Juli 1964
Bw Würzburg	27. Juli 1964–25. September 1964 (leihweise)
Bw Nürnberg Hbf	26. September 1964–28. Mai 1967
Bw Nürnberg Rbf	29. Mai 1967–12. Oktober 1968 (als z-Lok)
z-Stellung	29. Mai 1967
Ausmusterung	02. Oktober 1968
Verbleib	Denkmal Treuchtlingen

* laut Betriebsbuch Stationierung ab 9. Juni 1937

Quelle: www.revisionsdaten.de; Zusammenstellung: MW/GM

auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1967 ein H0-Dampflokmodell, wie man es in der Großserienproduktion bis dato kaum gesehen hatte. Der Detaillierungsgrad und die Ausführungsqualität des neuen Dampflokstars übertrafen die bisherigen Leistungen des Hauses. Dort, wo zuvor einzelne beim Vorbild freistehende Leitungen nur als ungefähre Gravuren am Kessel angedeutet waren, befanden sich nun auch beim Modell stellenweise separat und freistehend montierte Leitungen, Pumpen und Rohre – gepaart mit diversen anderen Details, die man in dieser Form bislang eher von Kleinserienmodellen kannte.

Damit folgte die 01 220 dem neuen Detaillierungstrend, den Fleischmann 1964 erstmals bei der kleinen Lokalbahntenderlok der Baureihe 70^0 angewendet und 1966 bei der Güterzug-Schlepptenderlok der Baureihe 55^{25-56} fortgesetzt hatte. Doch das war noch nicht alles in Sachen Novitäten. Bei der 01 220 saß der Antrieb im Tender, was der Lok einen freien Durchblick durch das Fahrwerk und den Führerstand verschaffte – eine Innovation, die für Fleischmann-Dampfloks in den folgenden Jahrzehnten zum Aushängeschild wurde. Darüber hinaus war die 01 220 das erste Fleischmann-Dampflokmodell, bei dem der Hersteller die Bremsen zwischen den Treibrädern nachgebildet hatte. Diese originalgetreuen Feinheiten boten nicht einmal die detaillierten Modell-Ausführungen der 55 und 70.

Weihnachtshighlight

Fleischmanns neue „Pacific“ kam als Highlight zum Weihnachtsgeschäft im Herbst 1967 auf den Markt – zunächst noch unter der Artikelnummer 1362 produziert, mit je 18 Speichen an den Treib- und Kuppelrädern ausgestattet und mit einer relativ großen Beschriftung auf den Tenderseitenwänden versehen. Parallel dazu avancierte sie ab jenem Jahr in Nachfolge des bisherigen Altbaukessel-Models 01 182 zur neuen Zuglok der „Nord-Expreß“-Startpackung 362/3. Ab 1969 gab es von der 01 220 ab Werk auch eine Wechselstromversion unter der Bestellnummer 4362. Mit Umstellung des hauseigenen Nummernschemas bot Fleischmann die 01 220 ab 1970 unter der neuen Artikelnummer 4170 an. Etwas später wurde die Konstruktion überarbeitet; die Treibräder der Lok hatten fortan vorbildgerecht 21 Speichen, auch die Tenderaufschrift zeigte sich nun feiner. Der Übergang gestaltete sich fließend. Ebenso war die überarbeitete Lok als Wechselstrommodell 1170 wieder und noch bis 1976 verfügbar.

Bis 1985 blieb die 01 220 im Fleischmann-Programm – somit wesentlich länger als ihre 01-Vorgängerinnen. Dann verdrängten neuere Dampflok-Konstruktionen im exakten Maßstab 1:87 das optisch immer noch attraktive, aber inzwischen etwas in die Jahre gekommene Modell aus den späten 1960ern aufs Abstellgleis. Wobei das nur kurz währte: Auf Basis der alten, nur minimal überarbeiteten Konstruktion erschien 1987 mit der 01 164 eine Schwesterlok mit Neubaukessel (4169). Erst mit ihrem Ausscheiden aus dem Fleischmann-Sor-

Slg. Oliver Strüber (2)

Die Firmenzeitschrift „Fleischmann-Kurier“ präsentierte die neue 01 in der Ausgabe 26/1967 gleich vorn auf dem Titel

Auch in der Fachpresse fand die H0-Neuheit 01 220 große Resonanz

Oliver Strüber (2)

Aus heutiger Sicht ist der Abstand zwischen Lok und Tender etwas groß geraten. Die erste Serie der Neubaukessel-01 trug zudem relativ voluminöse Loknummern

Filigrane Modellierung zeichnete die 01 220 aus. Sie erhielt unter anderem angesetzte Pumpen und Behälter, einen detailliert gestalteten Kessel und ein vorbildgetreues Fahrwerk, bei dem erstmals Bremsen an den Treibradsätzen montiert waren

timent war die Zeit der einst so wegweisenden Konstruktion 1994 abgelaufen.

Karriere als Denkmallok

Zu einer solchen Berühmtheit gelangte das direkte Vorbild im Betriebsdienst nicht mehr: Richard Krauss fotografierte die 01 220 für die Firma Fleischmann just in jenem Jahr, in dem bei der DB die Ausmusterung der Neubaukessel-01 anlief. Später, in den 1970ern in Hof, sollten sogar die letzten Altbaukessel-01 ihre Neubaukessel-Schwestern um ein Jahr im Betriebsbestand „überleben". Just die 01 220 gehörte auch zu den ersten 01 mit Neubaukessel, die aus dem Dienst ausschieden. Am 28. Mai 1967 wurde die Lok abgestellt – da hatte Fleischmann das H0-Modell noch nicht einmal auf den Markt gebracht. So ganz schien die DB dabei nicht zu wissen, was sie

> Als die DB die Vorbildlok abstellte, war das Modell noch nicht auf dem Markt

mit ihrer stolzen Lok weiter anfangen sollte. Erst anderthalb Jahre später folgte im Oktober 1968 die Ausmusterung. Doch es kam dank des Engagements des Bundesbahn-Ingenieurs Johann Baptist Kronawitter und der Weitsichtigkeit der Treuchtlinger Stadtoberen zu einer glücklichen Wendung. Auf deren Initiative hin wurde die leihweise von der DB zur Verfügung gestellte 01 220 im Bw Treuchtlingen, einst selbst eine wichtige 01-Dienststelle, aufgearbeitet und am 17. Juni 1969 anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Treuchtlinger Bahnhofs in einer Parkanlage als Denkmal aufgestellt.

Nun konnte der Eisenbahnfreund wählen, ob er die kalte 01 auf dem Sockel anschauen wollte oder lieber die noch im Einsatz befindlichen Schwestermaschinen. Heute, 50 Jahre später, hält die 01 220 als Denkmal weiter die Erinnerung an die Dampflokzeit wach, während fast alle anderen Neubaukessel-01 längst zerlegt oder verschrottet sind. Quasi über den Park in Treuchtlingen hat es das Vorbild des Fleischmann-Modells ein weiteres Mal zu Ruhm gebracht. Ob und inwieweit auch dieser vielleicht auf Zufall beruht, lässt sich nur schwer sagen. *Oliver Strüber/Martin Weltner/MHZ*

Beim Fototermin im Juni 1966 fotografierte Richard Krauss die 01 220 auch im Einsatz. Mit D 1046 Dresden – Nürnberg – Stuttgart nimmt sie bei Nürnberg-Stein Fahrt auf in Richtung Schwaben

R. Krauss/Slg. Stefan Carstens

Die „dritte Karriere"

01 220 bei anderen Modellbahn-Firmen

Die 01 220 war eine von immerhin 50 DB-01ern mit Neubaukessel. Da lag es nicht unbedingt auf der Hand, dass sich auch andere Modellbahnhersteller exakt dieser Lok annahmen. Sicherlich werden aber ihr „Prominentenstatus" als Denkmallok in Treuchtlingen und vielleicht auch das Fleischmann-Modell als Vorlage einen gewissen Anteil an der Wahl als Vorbild für weitere Modelle gehabt haben. So betrat 1987 der Kleinserienhersteller Railex mit einer Nachbildung der Lok im Maßstab 1:220 die Bühne. 2000 folgte mit dem Lemaco-H0-Modell ein fein detailliertes Kleinserienmodell (H0-072) in einer deutlich höheren Preisklasse als die frühere Fleischmann-Lok. In Nenngröße 1 fand das Modell inzwischen gar drei Mal seine Nachbildung: zunächst bei Pein, 2003 bei Kiss (229103) und schließlich 2015 bei KM1 (100127/110127). *OS*

Die 01 220 in Nenngröße Z von Railex *Trainini*

NMJ 0: Auf dem attraktiven Sockel ist die NoHAB ein Blickfang

NoHAB-Diesellok in vielen Varianten in 0 von NMJ

Traumhafte Kultlokomotive

In H0 gibt es eine große Fangemeinde der „Rundnasen" oder „Kartoffelkäfer", wie die von NoHAB gebauten Dieselloks liebevoll genannt werden. Daher ist es nicht verwunderlich, dass viele H0-Hersteller die Lok im Angebot haben – oft allerdings nur als Farbversionen. NMJ hob sich hier auch schon von den Mitbewerbern ab und setzte auf viele H0-Formvarianten, die die jeweiligen Unterschiede berücksichtigten. Die neuen, schon seit Längerem angekündigten 0-Modelle sind nun lieferbar und in der erhofften Qualität im Handel. Uns erreichte die digitale Di3 623 der NSB

2.607
Gramm bringt die fahrfertige Lok auf die Waage

im Maßstab 1:45 (Artikelnummer 245003/899 €). Die analogen Varianten (145001 bis -03) ohne Sound sind für 749 Euro erhältlich, was einen fairen Gegenwert darstellt. Um auch H0-Sammler anzusprechen, wird das Modell auf einem attraktiven Sockel mit Typenschild und Fakten zum Vorbild und Modell ausgeliefert. Für den Fahrbetrieb müssen nur zwei Schrauben gelöst werden, um das 2,6 Kilogramm wiegende Modell auf die Gleise stellen zu können. Angetrieben werden alle sechs Radsätze, sodass man auf normalen Zimmeranlagen kaum die Lastgrenze erreichen wird. Wer rangieren möchte, muss die geschlossene Schürze am Führerstand eins demontieren und die beiliegende Variante samt Modellkupplung mit Kulissenführung montieren.

Geräusche des Vorbilds

Vor der Fahrt wird zunächst der Dieselmotor selbsttätig gestartet und das Licht eingeschaltet. Insgesamt kann man 19 Funktionen abrufen. Wer im Betrieb die Fahrstufen auf- bzw. abschalten möchte, sollte den Sound des Vorbilds vorher anhören: Einfach kann man Kurvenquietschen, Luft ablassen oder Sanden nach Gefühl abrufen. Wer nur wenig Platz zur Verfügung hat, wird sich über den Rangiergang freuen, der förmlich Schleichfahrten und einen optimalen Blick auf die Details zulässt. Die Lokmodelle werden komplett zugerüstet mit Griffstangen, Leitern, Fenstergittern und Spiegeln aus Kunststoff ausgeliefert. Der nicht einsehbare Unterboden mit dem Soundaustritt ist zweckmäßig eher schlicht gestaltet. Die Bedruckung samt mehrfarbiger Beschriftung ist perfekt. Neben den NSB-Loks sind auch Formvarianten von CFL und SNCB lieferbar. *MM*

Frontansicht mit geschlossener Schürze

Lokdetails am Führerstand 2

mm (7)

Nur im Märklineum erhältlich

Märklin-, Trix- und LGB-Museumswagen

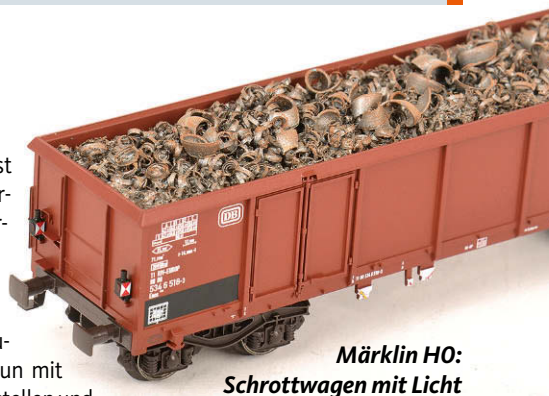
Jedes Jahr legt die Sammler-Szene in Göppingen einen Stopp ein, um sich mit den begehrten und nur hier erhältlichen Sammlermodellen einzudecken. In diesem Jahr werden von Märklin gedeckte Güterwagen der Gattungen Gl 11 bzw. Glt 23 mit Porsche-Aufdruck und Porsche 356 in H0 (48119/49,99 €) und 1 (58006/199,99 €) sowie ohne Pkw in Z (80030/29,99 €) angeboten. Traditionell mehr fränkisch ausgerichtet sind die Trix-Museumswagen des vierachsigen Rs[684] mit Holzladung der Firma Pfleiderer in H0 (24719/49,99 €) und N (15569/49,99 €) oder dem LGB-G-Wagen mit Pfleiderer-Aufdruck (40019/139,99 €). *MS*

Manfred Scheiring

Stilvoll mit Porsche-Teilen und Holztechnik von Pfleiderer in Szene gesetzt, präsentieren Märklin, Trix und LGB im Göppinger „Märklineum" derzeit ihre Museumswagen 2019

Märklin/Trix H0

Eaos[106] mit Sound



Märklin H0: Schrottwagen mit Licht und Ladungsgeräuschen

Der klassische Eaos[106] ist kein unbekannter im Märklin-Programm und rollt derzeit im Dreierset (Artikelnummer 46914/99,99 €) mit Schrottladung vor. Als Ergänzung gibt es einen baugleichen Wagen in Rotbraun mit geschweißten Y25-Drehgestellen und eckigen Puffern, der seine Innovation jedoch unter dem Ladeguteinsatz verbirgt: Der installierte mfx-Decoder ermöglicht nicht nur die Aktivierung des Schlusslichts, sondern kann über den Lautsprecher auch verschiedene Ladungs- und Schüttgeräusche abgeben. So wird das neue Modell (-13/99,99 €) zum beachteten Star an der Ladestraße oder auf einem Schrottplatz. *MM*

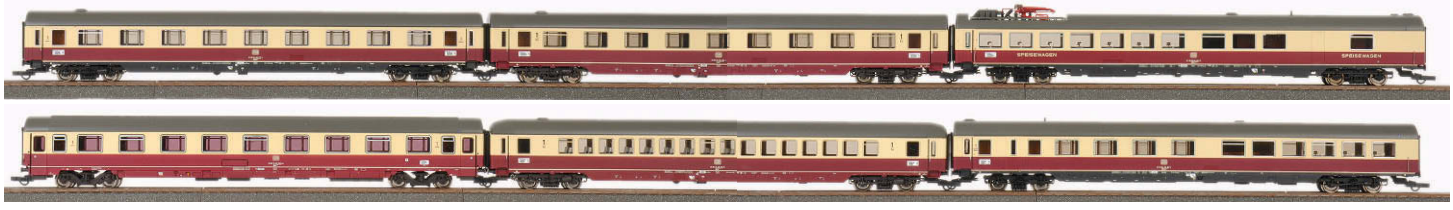
Artitec H0i

Grubenzug als Standmodell

Artitec H0i: Deutz-Diesellok mit Kohlehunten und Kipploren

Wer neben seiner Regelspurstrecke auch eine Feld- oder Grubenbahn-Szenerie gestalten möchte, findet bei Artitec eine Deutz-Grubenbahn-Diesellok (Artikelnummer 387.394/24,90 €) und fünf passende Hunte (-95/17 €) für den Kohletransport. Außerdem wurden noch fünf Feldbahnloren (-96/17 €) ausgeliefert. Sämtliche aus Resin gefertigten Standmodelle sind bereits ab Werk perfekt lackiert und patiniert. *MM*

Roco H0: TEE-Set 1 mit zwei Avmz[111] und WRmz[135] (oben); TTE-Set 2 mit Avmz[207], Apmh[121] und formneuem ARDmh[105] (unten)



Roco H0

TEE 26/27 „Erasmus"

Als stilvolle Wagengarnitur für die Baureihe 103 bringt Roco zwei dreiteilige Wagensets des TEE 26/27 „Erasmus", so wie er zwischen Frühjahr 1978 und dem Frühjahr 1979 auf der Route Frankfurt (Main) – Amsterdam im Einsatz war. Die zwei Abteilwagen Avmz[111] mit Steildach sowie ein Speisewagen WRmz[135] im Set 1 (Artikelnummer 74122/194,90 €) sind Formvarianten der beliebten „Rheingold"-Wagen in 1:87. Die Änderungen betreffen in erster Linie die Dach- und Schürzenbereiche. Während eine Inneneinrichtung zum Lieferumfang gehört, muss die Innenbeleuchtung nachgerüstet werden. Im Set 2 (-23) liegen als Ergänzung die ebenfalls überarbeiteten Abteilwagen Avmz[207] und Großraumwagen Apmh[121] sowie der formneue und deutlich längere Barwagen ARDmh[105]. Er hat nur an der Wagenseite mit den Abteilen Einstiegstüren. Im Barbereich mit den Sitzgruppen mit grünen bzw. roten Sesseln, weißen Tischen, Theke und Barhockern ist kein Zustieg möglich. Hinter der Theke sind vorbildgerecht keine Fenster am Wagenkasten vorhanden. Der Thekenbereich wird außerdem durch eine Glas-Trennwand vom Speisebereich getrennt. Neben den optischen Unterschieden an den Aufbauten sind auch die Wagenböden alle unterschiedlich gestaltet und mit den von außen kaum einsehbaren Aggregaten, Behältern und Leitungen bestückt. *MM*

7.6. und 8.6.2019 Spielzeugauktion
im Hans-Peter Porsche TraumWerk, Zum Traumwerk 1, 83454 Anger
NEU!
Für unsere Auktionen suchen wir Einlieferungen. Schönes, altes Spielzeug und Eisenbahnen aller Spurweiten.
ünchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Christian Wrede • Hauptstr. 6, 91325 Adelsdorf • Tel. 09195/998 991 • www.muenchner-spielzeugauktion.de

NORDMODELL
Perfektion durch Liebe zum Detail
www.modellbausatz-nord.de
Ausstattungzubehör, Ladegüter, Umbausätze hergestellt im 3D-Druck, sowie Lasercut-Modellbausätze in Spur N (1:160)

x-Wagen-Wendezug in H0 von Piko

Ruhrgebiets-S-Bahn der Epoche IV

Für viele S-Bahn-Nutzer gehören die x-Wagen seit Jahrzehnten zum gewohnten Bild. Seit 1981 werden die 215 grau/orangefarbenen Leichtbau-Serienfahrzeuge meist zusammen mit einer Ellok der Baureihe 111, 141 oder 143 eingesetzt. Die neu konstruierten Modelle des 2.-Klasse- (Artikelnummer 58500) und 1./2.-Klasse-Wagens (-02) zu je 49,99 Euro sowie des Steuerwagens (-01/74,99 €) wurden nun ausgeliefert. Alle Modelle haben ab Werk eine Inneneinrichtung und können gegebenenfalls mit einer Innenbeleuchtung (56291/19,99 €) nachgerüstet werden. Der Steuerwagen hat bereits eine beleuchtete Zugzielanzeige „S 6 Essen", LED-Beleuchtung sowie eine Schnittstelle für den Funktionsdecoder (56124/29,99 €). Wer die Garnitur nur als Wendezug einsetzen möchte, kann die ab Werk montierte Schürze mit Bügelkupplung gegen ein Tauschteil mit Bremsschlauchimitationen wechseln. Die Beschriftung der in Düsseldorf beheimateten Modelle ist einschließlich der Piktogramme vorbildgerecht. Details wie Griffstangen, Scheibenwischer oder Gummiwülste sind extra angesetzt. Drehgestelle und Unterboden zeigen alle Bauteile des Originals, einschließlich feiner Sandfallrohre. *MM*

Bemo 0m

Vierachsige RhB-Ellok

Nach langer Entwicklungszeit ist bei Bemo nun die erste Streckenelektrolokomotive zum Ziehen von RhB-Garnituren erhältlich. Lieferbar sind die Ge 4/4^{II} 618 „Bergün" mit runden Lampen als Analoglok mit 21-poliger Digitalschnittstelle (Artikelnummer 9258 128/1269 €) und in der Version mit eingebautem ESU-Digitaldecoder samt Soundelektronik (9358 128/1549 €) sowie die abgebildete, mit Rechteck-Scheinwerfern ausgestattete 613 „Domat" zu gleichen Preisen (9258 152/9358 152). Der Antrieb der Vierachser erfolgt über einen Glockenanker-Motor auf alle Radsätze. Für Stirn-, Führerstand- und Maschinenraumbeleuchtung wurden LED verbaut. Werkseitig ist die mit 1,3 Kilogramm recht schwere und 296 Millimeter in der Länge messende Ellok mit Kadee-Kupplungen bestückt. Die Digitalausführungen verfügen zusätzlich über einen Energiespeicher, servomotorisch angetriebene Stromabnehmer und schaltbare Lichtfunktionen. *PW*

Bemo 0e: RhB-Ellok der Reihe Ge 4/4^{II}

A.C.M.E. H0

EETC-Schlafwagen

Euro-Express-Traincharter, gegründet 1996, kaufte 2003/04 Schlafwagen der NS. Das braunrote Modell im EETC-Design (Artikelnr. 50627/68,50 €) hat innen und außen viele nachgebildete Details. So findet man z. B. in den zwölf Abteilen Betten mit Leitern und an der Unterseite die Klimaanlage. Sogar Ätzteile sind dabei verwendet worden. Im April 2015 beendete EETC ihre Zugeinsätze wegen zu hoher Kosten. *GF*

Guus Ferrée

ACME H0: EETC-Schlafwagen

Tillig H0m: Harzbahn-Schwestern

Nach der Dampftenderlok 99 6102 „Fiffi" aus dem Harz konnte nun auch die daraus abgeleitete 99 6101 „Pfiffi" (Artikelnummer 02922/238,90 €) ausgeliefert werden. Der C-Kuppler in der Heißdampfausführung unterscheidet sich von der Schwesterlok in der Nassdampfversion in erster Linie durch die kürzeren Wasserkästen

SchifferDesign H0

Vierachsiger Spiegeltransportwagen

Das 1871 gebaute Vorbild des vierachsigen Spiegel-Transportwagens der „Stolberger Spiegelfabrik bei Aachen" kam in Deutschland sowohl bei der K.P.E.V. als auch bei der frühen Reichsbahn zum Einsatz. Bei der belgischen Staatsbahn war der Wagentyp als Privatwagen der „Glaces D'Auvelais, S.A." eingestellt. Das Modell ist in zwei Varianten als Fertigmodell mit RP25-Radsätzen und Original-Hakenkupplung (Artikelnummer H4052/375 €) oder NEM-Radsätzen und Kupplungskulisse (H4053/315 €) erhältlich. *EM*

SchifferDesign H0: Spiegel-Transportwagen

Werk

Piko H0: dreiteilige x-Wagen-Garnitur mit Steuerwagen

Frontansicht des Steuerwagens

Bauartunterschiede an den Übergängen

mm (5)

Kiss Modellbahnen 2m

Furka-Quintett HG 3/4

Kiss lieferte die Schweizer Furka-Zahnraddampflok HG 3/4 in fünf verschiedenen musealen Versionen aus. Zwei der Ausführungen (DFB 1 und 9) sind kobaltblau/schwarz lackiert und tragen an der Führerhausrückwand einen Kohlenkasten, den die originalen Lokomotiven während ihres Einsatzes in Indochina erhielten. Lok 9 ist inzwischen wieder in den Ursprungszustand zurückversetzt und schwarz lackiert worden, daher gibt es auch eine Ausführung mit der Beschriftung BFD 9 Brig–Furka–Disentis ohne Kohlenkasten. Nachgebildet wurden auch die Lok F.O. 4, die als Betriebsreserve bei der Furka-Oberalp-Bahn geblieben war, sowie die 1969 an die Museumsbahn Blonay – Chamby überlassene Lok 3, ebenfalls schwarz ohne Kohlenkasten und mit Beschriftung BFD. Die Modelle besitzen am hinteren Kuppelradsatz einen Zahnradantrieb, vergleichbar der LGB-Lokomotive HG 3/3 „Ballenberg". Das nachgebildete Innentriebwerk für den Zahnstangenantrieb des Originals bewegt sich nur, wenn die Lok über eine Zahnstange fährt. Mit einer Garnitur aus fünf Wagen hat das Modell keinerlei Traktionsprobleme. Der Bühler-Motor wirkt über einen Riemenantrieb direkt auf den mittigen Treibradsatz. Obendrein sind alle Radsätze gefedert, wodurch die Gleislage des 4,5 Kilogramm schweren C-Kupplers für 3.290 Euro tadellos ist. Trotz Seitenverschiebbarkeit des ersten Kuppelradsatzes erfordert das Modell Gleisradien von 780 Millimetern (R2). Zur Ausstattung gehören ein ESU-Loksound-XL-Decoder sowie ein manuell aktivierbarer, radsynchroner Verdampfer. *HJG*

Kiss Modellbahnen 2m: HG 3/4

Hans-Joachim Gilbert

STEPCRAFT.

Made in Germany
3 Jahre Garantie

Fräsen. Gravieren. Schneiden.

CNC-Systeme für Dein Hobby. Lass Deiner Kreativität freien Lauf und setze neue Ideen schnell um.

- *Aluminium*
- *Holz*
- *Carbon*
- *Kunststoff*
- *Messing*
- *u.v.m.*

STEPCRAFT GmbH & Co. KG
An der Beile 2
58708 Menden
info@stepcraft-systems.com
www.stepcraft-systems.com

ab 699 €

@stepcraftgermany

Exact-train H0

Variantenfülle an Gbs-Wagen

Mit dem Autotransportwagen Offs 55, den gedeckten Güterwagen der Gattungsbezirke Oppeln und Nordhausen sowie den offenen Zweiachsern „Klagenfurt“ und „Duisburg“ hat diese niederländische Firma in den zurückliegenden Jahren Achtungszeichen gesetzt. Nun steht der gedeckte, zweiachsige Güterwagen der Gattung Gbs am Start, den es ab der Artikelnummer Ex20400 zu Preisen ab 46 Euro in unzähligen Varianten der Bahngesellschaften DR, DB, DB AG, SBB und NS geben wird, darunter auch in preiswerteren Doppelsets.

Exact-train H0: Güterwagenvarianten der DR-Gattung Gbs

mm (6)

Im Bild zeigen wir einige derzeit lieferbare Reichsbahn-Versionen. Alle Wagen haben zu öffnende Türen in vorbildgerecht unterschiedlichen Ausführungen, eine komplette Bremsanlage am Fahrzeugboden, Metallchassis, Federpuffer sowie exakt nachgebildete Achslager entsprechend der Vorbildtypen. Als Folgeneuheit kündigt sich bereits der Leichtbau-Einheitskesselwagen mit 24 Kubikmetern Ladevolumen an. *PW*

Neues von den Spur-0-Tagen

Die vor wenigen Wochen in Gießen stattgefundene 0-Messe brachte zahlreiche Neuheiten ans Licht, die unser Mitarbeiter Stefan Karzauninkat vor seiner Kamera zurechtrückte

Die neuen **Demko**-Personenwagen kommen im Maßstab 1:43,5 in Vollmessingausführung zum Sommer. Es gibt 2.-Klasse- und 1./2.-Klasse-Wagen für je 995 Euro in Beige/Grün und Grün sowie Steuerwagen mit Wittenberger Kopf für 1.395 Euro in Mintgrün und Verkehrsrot. Alle Modelle haben LED-Innen- und -Schlussbeleuchtung, Echtglasfenster, kugelgelagerte Räder und eine Kurzkupplungskinematik zur wahlweisen Verwendung von NEM- oder Hakenkupplung.

Demko: Steuerwagen

Als Kleinserienmodell im Maßstab 1:45 wird in einer Auflage von nur 25 Stück die DR-Baureihe V 15 in Blau und Orange für circa 1.000 Euro gebaut (www.demko-modellbahn.de). Die Modelle bekommen ein Kunststoffgehäuse, die Anbauteile bestehen aus Messingguss. Ein Demko-Antrieb und Digitalausstattung mit Sound sind an Bord.

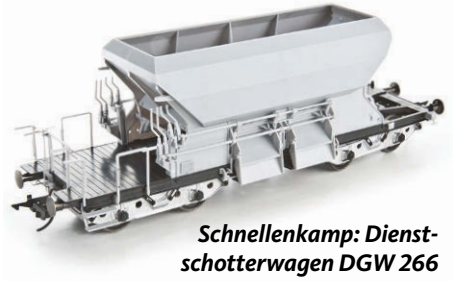
Demko: DR-Dieselok V 15

Für das E 03-Projekt von **André Dovermann** (www.e103.nl) werden noch Unterstützer gesucht. Geplant ist ein Modell in Mischbauweise mit den üblichen Digitalfeatures zum Preis von etwas über 1.000 Euro. Ein bereits lackiertes 3D-Modell samt Drehgestell-Mustern war in Gießen zu sehen. Der Zeitplan für die Realisierung wird davon abhängen, ob sich mindestens 120 Käufer für die DB-103 finden.

Die Firma MaK hat Anfang der 1950er-Jahre etwa ein Dutzend Großraum-Dieseltriebwagen (GDT) für norddeutsche Privatbahnen gebaut. Basis für den Bau waren die damals neuen Mitteleinstiegswagen. Zwei Dieselmotoren trieben jeweils ein Drehgestell an. **0-Scale Hobbyshop** (www.shop.0-scale-hobbyshop.de) plant in Zusammenarbeit mit **Kiss Modellbahnservice** den GDT im Maßstab 1:45 als Fertigmodell für unter 900 Euro.

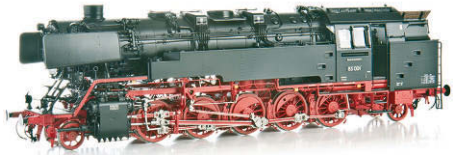
0-Scale Hobbyshop: MaK-Dieseltriebwagen

Der von **Schnellenkamp** (www.spur-0-kaufhaus.de) gezeigte Dienstschotterwagen DGW 266 für rund 250 Euro hat alle Schieber und Hebel des Vorbildes nachgebildet. Das Modell kommt auf Drehgestellen aus Zinkdruckguss. Es soll Ende 2019 Beschriftungsvarianten in Epoche II/IV/V geben. Das Drehgestell der Bauart 93131 des Schotterwagens soll auch einzeln für Selbstbau-Projekte verkauft werden



Schnellenkamp: Dienstschotterwagen DGW 266

Die von **Steiner** (www.steiner-modellwerke.de) vorgestellte Baureihe 85 ist so gut wie komplett. Das 1:45-Messingmodell soll Radien ab 914 Millimetern durchfahren. Die Schieberschubstange kann per Servomotor umgesteuert, Rauchkammertür, Speisedom, Wasserkastendeckel und Führerhaustüren können geöffnet werden, Schmierpumpen- und Tachometerantrieb sind funktionsfähig ausgeführt. Die Lok für 2.395 Euro erhält eine digitale Vollausstattung samt Sound und Dampfgenerator für getakteten Abdampf und Zylinderdampf.



Steiner: 85 001

Ein klassisches Messingmodell der Rangierlok-Baureihe E 63 im Maßstab 1:43,5 bringt **Klaus Weihe** (www.modellbau-weihe.de). Das hochdetaillierte Modell wird hierzulande in Handarbeit hergestellt. Zum vierten Quartal 2019 sollen Bausätze ausgeliefert werden und danach in Einzelanfertigung auch Fertigmodelle. Ein genauer Preis steht noch nicht fest.

Weihe Modellbau: E 63

Überraschend gab es von **ZT** (www.zt-modellbahnen.de) ein fahrfertiges Modell der zweiachsigen Henschel-Rangierlok DH 240 zu sehen. Das Gehäuse entsteht in 3D-Druck, andere Teile im Spritzgussverfahren oder als CNC-Frästeile. Die Konstruktion berücksichtigt bereits Digitalausstattung und Sound. Das serienreife Modell soll Anfang 2020 als Bausatz für rund 900 Euro erscheinen.

ZT Modellbau: Henschel DH 240

Tillig H0

Salonwagenzug der DDR

Die DDR-Regierung nutzte seit Anfang der 1970er-Jahre einen neu gebauten Zug, der meist mit zwei Diesellokomotiven der DR-Baureihe 118 durchs Land rollte. Als besonderes Erkennungsmerkmal der grünen DR-Vierachser galt das messingfarbene Staatswappen zwischen den Fenstern. Bei der Sicherheitsstufe 1 wurde dem Salonzug eine Garnitur voraus- und ein weiterer Zug hinterhergeschickt. Auf größeren Bahnhöfen wurden sogar die Bahnsteige geräumt, sodass kaum ein Reisender in die Fenster schauen konnte. Ab 1990 konnte jeder die 160 km/h schnellen Fahrzeuge für Sonderfahrten unter dem Slogan „Reisen wie die Roten Preußen" nutzen, bis die Fristen der letzten Wagen 1998 ausliefen. Einige Wagen blieben erhalten und werden heute von der Stiftung „Kultur auf Schienen" aufgearbeitet, die Tillig mit zehn Euro je verkauftem Wagenset unterstützt.

Tillig H0: Salonwagenzug 1 der DR

Tillig H0: Tillig-Geschäftsführer Günter Kopp (links) überreichte auf der Spielwarenmesse Axel Zwingenberger den ersten Spendenscheck

Im ersten Dreierset (Artikelnummer 70033/259,90 €) konnten die Salonwagen B mit und ohne Küche sowie der Beiwagen mit Schlafabteilen ausgeliefert werden. Die Regierungswagen unterscheiden sich von den serienmäßigen Reisezugwagen Typ Y durch Änderungen an den Aufbauten, den Seitenfenstern, der Zugschlussleuchten-Anordnung für den Einsatz auf Strecken der SZD und den Inneneinrichtungen. Wem die vorbildgerechte, mehrfarbige Bedruckung der Anschriften nicht genügt, kann an den Modellen auch die beiliegenden Ätzteile montieren, denn am Original waren die Wappen ebenfalls erhaben. Da die Wagen den Anlässen entsprechend auch in Gruppen oder einzeln eingesetzt wurden, können bereits die Modelle dieses Sets vorbildgerecht genutzt werden. *MM*

Hobbytrain H0

Simplon-Express

In einer attraktiven Verpackung mit edlem Tuch der Compagne Internationale des Wagons-Lits & des Grands Express Europeens sowie farbiger Vorbildinformation werden drei Wagen des um 1910 eingesetzten Simplon-Expresses angeboten. Das Dreierset (Artikelnummer 44018/299,99 €) enthält den braunen, dreiachsigen Post-Gepäckwagen sowie die vierachsigen, creme/braunen Schlaf- und Speisewagen. Neben dem Wappen an allen drei Modellen ist der Zuglauf Calais – Venice über Paris, Lausanne und Mailand groß aufgedruckt. Die mit je 147 Gramm recht schweren Vierachser haben eine mehrfarbige Inneneinrichtung sowie Bedruckung, zahlreiche freistehende Griffstangen und Leitungen, komplett zugerüstete Wagenübergänge und viele angesetzte Details. Die Innenbeleuchtung für Speisewagen und die Gang- und Abteilseiten des Schlafwagens sind bereits werkseitig installiert. Wer den kompletten Zug einsetzen möchte, sollte noch das gleichviel kostende Ergänzungsset (-19) mit zwei Schlaf- und einem Gepäckwagen ordern. *MM*

Hobbytrain H0: Schlaf-, Speise- und Post-Gepäckwagen des Simplon-Express

Außerdem ...

...hat **HAG** auf Basis der Re 4/4^{II} die Re 420 506 der BLS (Artikelnummer 16078/680 CHF) nachgebildet, wobei die wichtigsten Unterschiede umgesetzt wurden

...erschien die 114 037 der DB AG als H0-Formvariante (37426/309,99 €) mit neuen Lüftungsgittern sowie je zwei stirnseitigen Steckdosen von **Märklin**

Märklin H0: Formvariante der DB AG-Baureihe 114

...lieferte **Tillig** in TT den „Vectron" 193 892 in der attraktiven Captrain-Lackierung und mit einer PluX12-Schnittstelle aus (04820/195,90 €)

Tillig TT: Vectron von Captrain

...haben die Firmen **Epoke-Modeller, hobby trade** und **Paulo** in den zurückliegenden Wochen ihren Geschäftsbetrieb eingestellt; Paulo-Restbestände an 1-Zubehör gibt es im Abverkauf über **Asoa**

...konnte **Viessmann** den Wiebe-Gleiskraftwagen 54.22 mit Prüfpantograf und Arbeitskorb als Gleich- (2618/299,95 €) und Wechselstrom-Modell (-19/319,95 €) in H0 ausliefern

Die MS - Sound-Decoder

Neu in '19

ZIMO MS ist: neue Sound-Qualität.

ECHTE 16 bit Auflösung, den gesamten Sound-Pfad umfassend: von den Sound-Files, über den I²S-Bus für Stereo-Ausgabe bis zum volldigitalen Class „D" Verstärker.

22 kHz Samplerate standardmäßig, auch Kanäle mit 11 kHz für einfache Geräusche (z.B. Bahnhofsansagen) und 44 kHz für HiFi-Klangqualität, beliebig kombinierbar.

128 Mbit Sound-Speicher ermöglichen 360 sec Wiedergabezeit bei hoher Qualität (16-bit, 22 kHz); bei maximaler Speicherökonomie (theoretisch) bis 1440 sec.

16 Sound-Kanäle simultan abspielbar, getrennt einstellbare Lautstärke, Klangfarbe, Loop-Werte, bei größeren Decodern zwei Lautsprechern zuordenbar (Stereo).

MS ist: Multiprotokoll.

MS-Sound-Decoder beherrschen DCC, MM und jetzt auch mfx mit RDS-Rück- sowie Anmeldung an mfx-Digitalzentralen.

Made in AUSTRIA

www.zimo.at
ZIMO ELEKTRONIK

Standard H0				Miniatur				Next	Großbahn
MS450, MS450R, MS450F	MS450P22	MS440C MTC nach VHDM Norm	MS440D MTC Variante ZIMO	MS480, MS480R, MS480F	MS480P16	MS490, MS490R, MS490F	MS490N, L	MS590N18	MS990L, K
30 x 15 x 4	30 x 15 x 4	30 x 15 x 4	30 x 15 x 4	20 x 11 x 4	20 x 11 x 4	23 x 9 x 4	23 x 9 x 4	25 x 10,5 x 4	50 x 40 x 13
13 Litzendrähte NEM-652, NEM-651	PluX-22	21MTC FA3, FA4, FA5, FA6 Logikpegel (Norm)	21MTC FA3, FA4, FA5, FA6 „verstärkte" Ausgänge	11 Litzendrähte NEM-652, NEM-651	PluX-16	11 Litzendrähte NEM-652, NEM-651	NEM-651 direkt	Next18	Stiftleisten oder Schraubklemmen
1,2 A (2,5 A)	1,2 A (2,5 A)	1,2 A (2,5 A)	1,2 A (2,5 A)	0,8 A (1,5 A)	0,8 A (1,5 A)	0,7 A (1,5 A)	0,7 A (1,5 A)	0,8 A (1,5 A)	6 A (10 A)

Märklin H0: dreiständiger Lokschuppen Rottweil

■ Lokschuppen Rottweil in H0 und N von Märklin/Trix

Fachwerkgebäude nicht nur für Dampflokomotiven

Das Bw Rottweil, letzte Heimat der Baureihen 38$^{10-40}$ und 78$^{0-5}$, hatte in den 1970er-Jahren einen fast magischen Namen in der Szene. Jetzt wird ein Teil der unter Denkmalschutz stehenden Gebäude in 1:87 angeboten. Den eckigen, in Fachwerk-Bauweise errichteten, dreiständigen Lokschuppen gibt es als Laser-cut-Bausatz von Märklin (Artikelnummer 72709/89,99 €). Das 308 mal 233 mal 118 Millimeter große Modell ist keine Eigenproduktion, sondern wurde von Stefan Laffont aus Aachen hergestellt. Die in fünf Farben gefertigten Teile passen gut zusammen. Das Innere besteht aus dickerem Karton, der für eine stabile Basis sorgt. Wer den Schuppen mit der vorgelagerten Schiebebühne vorbildgerecht nachbilden möchte, braucht insgesamt vier Bausätze, um auf die entsprechende Länge und die fünf Stände zu kommen. Dann passen zwei Loks mit Tender hintereinander auf ein Gleis. Um ein- bzw. ausfahren zu können, sind die für den Betrieb mit Märklin-C- oder -K-Gleisen modifizierten Tore beweglich und mit einem selbstentwickelten Toröffner ausgestattet. Wir haben aber Bedenken, ob diese Mechanik für den Dauerbetrieb geeignet ist. Vielleicht wäre es besser, die Tore einfach nur geöffnet anzukleben. Außer in H0 wird der Lokschuppen Rottweil von Trix auch in N (66326/66,99 €) angeboten. *GF*

Innenansicht mit Tormechanik

Guus Ferrée (2)

Bruno Kaiser

Stangel H0: Bahnhofsgebäude Schalkstetten

■ *Stangel 0, H0*

Gebäude des Bahnhofs Schalkstetten als Kartonbausatz

In der von Stangel bekannten, typischen Machart aus nicht eingefärbtem Karton ist der Bausatz des Empfangsgebäudes Schalkstetten erschienen (Artikelnummer 031-04-K/35 €). Die beim Vorbild nahe von Amstetten beheimatete kleine Station erfordert für die Montage vom Bastler Anpassungsarbeiten an den Wänden und eine komplette Kolorierung. Somit beansprucht er vom Bauwilligen viel Kreativität bei der Gestaltung des schmucken Gebäudes. Der Bausatz setzt allerdings auch Erfahrung im Laser-cut-Modellbau voraus. Die Abbildung zeigt das Gebäude mit aufgebrachtem Außenputz, vollständiger Bemalung, Patinierung und ergänztem, dem Bausatz nicht beiliegendem Regenabwassersystem. Auch in Nenngröße 0 ist der Bahnhof erhältlich (0-031-04K/69 €). *BK*

mm (3)

Joswood H0–N: Transportkisten von Krupp

Joswood H0, TT, N

Mythos Krupp

Bei Eisenbahnfreunden hat der Name Krupp einen guten Ruf. Daher erweitert Joswood sein Transportkisten-Sortiment um drei kleine Kisten (Artikelnummer 85018/9 €) von je 15 mal 11,5 mal zehn Millimetern und zwei mittlere Kisten (-19/9 €) von 30 mal 11,5 mal zehn Millimetern, die auch für N und TT geeignet sind. Die großen, 62 mal 22 mal 25 Millimeter messenden Kisten (40166/9,90 €) sind jetzt ebenfalls mit der Krupp-Gravur als Laser-cut-Bausatz lieferbar. *MM*

Silhouette 0/H0: weiß und lila blühender Flieder

Silhouette 0, H0

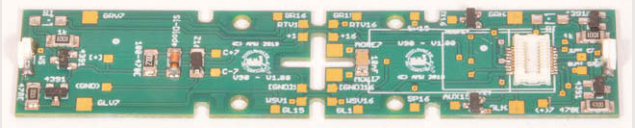
Blühender Flieder

Typisch für den Frühling bzw. den Frühsommer ist blühender Flieder, der oft auch an Bahndämmen zu sehen ist. Die neuen Gewächse werden im Set (Artikelnummer 351-06/25,95 €) mit je einem weiß und lila blühenden, 50 Millimeter hohem Baum bzw. Strauch ausgeliefert. In den fein begrünten Ästen sind die Blüten einzeln eingesetzt, sodass sich eine realistische Wirkung ergibt. *MM*

AMW H0, 2m/G

Clevere Elektronik-Tauschplatinen

Armin Mühl (2)



AMW H0: Platine für Rocos V 90

Für die Roco-Rangierloks der Baureihe V 90 ist nun auch eine Tauschplatine für 25 Euro verfügbar. Die Beleuchtung erfolgt mittels LED, die weißen Lampen sind getrennt schaltbar. Die Roco-Loks verfügten nie über rote Lampen, aber die Platine bietet Anschlüsse dafür, damit Bastler diese selbst nachrüsten können. Es ist eine Next18-Schnittstelle vorhanden. Zusätzlich an Bord sind eine Ladeschaltung für einen Pufferkondensator, Lötpads für Digitalkupplungen und die Führerstandbeleuchtung. Die LED werden über Stromquellen versorgt, was eine Helligkeitsstabilisierung auch im Analogbetrieb ermöglicht. Für den Platineneinbau sind an den Loks keine mechanischen Anpassungen erforderlich. Für Bastler, die ältere Fahrzeuge mit einer Schnittstelle ausrüsten möchten, gibt es eine spezielle Adapterplatine mit der Next18-Schnittstelle.

Mit der Lichtplatine „LGB Wagon Licht Version 3“ können Gartenbahn-Fahrzeuge stromsparend beleuchtet werden, da die Platine nur drei Milliampere Stromaufnahme hat. Die Versorgung kann mit der analogen oder digitalen Fahrspannung erfolgen. Integriert ist eine Stabilisierung und Pufferung für flackerfreies Licht, womit etwa fünf Sekunden Nachleuchtdauer erreicht werden. Die Pufferkondensatoren sind gegen Überspannung geschützt und über eine Ladeschaltung angeschlossen, um Probleme beim Einschalten der Booster zu vermeiden. Die Anschlüsse der Platinen sind so angeordnet, dass die Platinen bei Bedarf hintereinander montiert werden können. Die Löcher in der Platine sind exakt auf die vorbereiteten Montageeinrichtungen in den Dächern der LGB-Modelle ausgelegt. Verfügbar sind gelbe, kaltweiße und warmweiße LED-Bestückungen. Es gibt die Lichtplatine als Einzelplatine für zehn Euro oder als Achtfach-Typ zum reduzierten Preis. *AM*

AMW 2m/G: Beleuchtung für LGB-Wagen

Busch H0

MB-Aufbauvarianten

Wohl jeder hat den Mercedes T schon einmal im Original oder auf Fotos mit dem weit verbreiteten Miesen-Aufbau gesehen. Der Bonner Karosserie-Hersteller rüstete Fahrzeuge in ganz Europa zum Krankenwagen um. Die Formneuheit gibt gut die Details des Umbaus wieder und wird gleich in den KTW-Farbvarianten Beige (Artikelnummer 52200) und Rot/Weiß (-01) sowie als Privatfahrzeug in grüner Lackierung (-02) und als Bestattungswagen (-03) mit chromglänzenden Details ausgeliefert. Ebenfalls formneu ist der Kofferaufbau des IFA G5 von 1956 (51570), der zu Werbezwecken und zur Akquise von Militär-Exportaufträgen entwickelt wurde. *MM*

Busch H0: IFA G5 Koffer und Mercedes VF 123 mit Miesen-Aufbau

Märklin 1

Neues Bahnpersonal

Als erste Jahresneuheit in 1 hat Märklin die Figurengruppe „Bahnpersonal“ ausgeliefert. Das Set (Artikelnummer 56405/34,99 €) besteht aus fünf detailliert bemalten Kunststoff-Spritzguss-Figuren. Zum Lieferumfang gehören ein Schaffner mit Kelle, zwei Arbeiter mit Schraubenschlüssel bzw. Ölkanne, ein Heizer sowie ein Lokführer, der so geformt ist, dass er sich aus dem Führerstandfenster lehnen kann. Die Figuren sind inklusive Kopfbedeckung 49 bis 55 Millimeter hoch. Schade ist allerdings, dass sie nicht alleine stehen können, sondern am Boden fixiert werden müssen, und dass bei zwei Figuren die Köpfe etwas klein geraten sind. *PP*

Peter Pernsteiner

Märklin 1: Lokführer und Heizer

Bruno Kaiser

Kölner Modell Manufaktur H0: runde Tankstelle mit Beleuchtung

■ Kölner Modell Manufaktur H0

Tankstellen-Rotunde

Das architektonisch interessante Vorbild der sogenannten runden Tankstelle stand ab den frühen 1950er-Jahren in Köln und Bonn vor dem Autohaus Fleischhauer, musste dann aber aus Expansionsgründen des VW-Händlers weichen. Es handelt sich bei diesem Bausatz für 79,50 Euro um ein auf 200 Stück limitiertes Kleinserienmodell (www.koelner-modell-manufaktur.de) mit aus Polystyrol gefrästen Einzelteilen. Die Tankstelle beinhaltet eine komplette LED-Beleuchtung im Kassenhaus und bei den rundum überdachten Tankplätzen sowie Einrichtungen im Kassenhaus aus einem Kibri-Bausatz. Ebenfalls beiliegend ist ein exklusives Brekina-Modell eines VW T 1 mit Werbeanschriften des Autohauses Fleischhauer. Aufgrund der vorzunehmenden Beleuchtungseinrichtungen ist der Bausatz nur bedingt für Anfänger geeignet. Die Bilder zeigen ein bemaltes und leicht patiniertes Modell. *BK*

■ *Wiking 1, H0*

Beliebte Nutzfahrzeuge

Aktuell präsentiert man die neueste MAN TGL Euro 6-Generation als ADAC-Abschleppwagen (Artikelnummer 063607) und als Feuerwehr mit Rosenbauer AT-Aufbau (061246). Ergänzend hierzu erscheint die Mercedes-Benz-E-Klasse in der Avantgarde-Version (022709). Mit dem Tempo Matador als Tiefpritsche (033502) und dem Magirus Sirius in Aral-Design (043803) geht Wiking mit neuen Klassikern ins Modelljahr 2019. Ebenso fahren erstmals der Scania 111 als gelb/roter Kofferhängerzug (045702) sowie die letzte Generation des Magirus-Eckhaubers als Betonmischer (068205) vor. Premiere feiert der Mercedes-Benz L 408 im hoheitlichen Auftrag der Bereitschaftspolizei (086442) und der Claas Lexion 770 Terra Trac mit Conspeed Maisvorsatz (038913). Als Reminiszenz an das einstige Bauunternehmen aus dem Ruhrgebiet ergänzt der O & K-Bagger die beliebte Bölling-Reihe (066008). Für Freunde des Maßstabs 1:32 fährt der Krampe Hakenlift THL 30 L mit Abrollcontainer Big Body 750 (077826) ins Sortiment. *MM*

Wiking H0: MAN-Feuerwehr und -Abschleppwagen mit der E-Klasse sowie Magirus und Tempo Matador

■ *Artitec H0*

DAF mit kippbarer Kabine

DAF hatte 1970 mit den Typen F 1600 bis F 2000 die ersten Lastkraftwagen mit kippbarer Kabine eingeführt. Nach Facelifts 1982 und 1987 wurden sie noch bis 1992 gebaut. Artitec bringt sie nun als Variante mit Plane (Artikelnummer 487.051.02) und als Müllwagen (-03). Die Kabinen können allerdings im Modell nicht gekippt werden.

Guus Ferrée (2)

Artitec H0: DAF F 1600

Verschiedene Details wie Spiegel sind als Ätzteile beigelegt. Passende deutsche Kfz-Zeichen aus der Epoche IV (10.353) sind ebenfalls lieferbar. *GF*

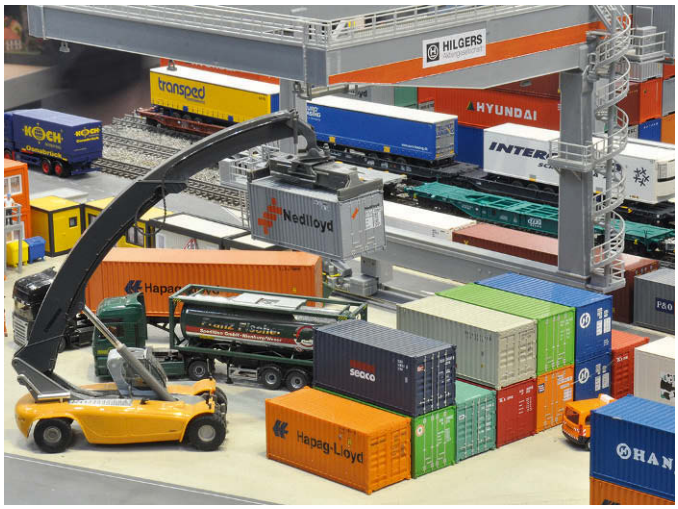
■ *Snajdr H0*

Vomag-Lastwagen

Vomag aus Plauen lieferte 1929 einen Fünf-Tonnen-Lkw mit verschiedenen Aufbauten zur Abfuhr von Dünger oder Fäkalien. Die Kleinserienmodelle dieser Kommunalfahrzeuge mit Rechtslenkung haben interessante Details wie separate Schläuche, Laternen, Spiegel usw. Neu ist auch der Vomag-SLR-Pritschensattelzug von 1935 mit kippbarem Fenster an der Fahrerseite. Diese ab 37 Euro erhältlichen Modelle gibt es online beispielsweise bei Modell-mobil in Dresden zu kaufen. *GF*

Snajdr H0: Vomag SLR 638 und Fünf-Tonnen-Lkw

Faller H0: Containerbrücke



Faller startete kürzlich mit der Auslieferung der H0-Containerbrücke (120290/349,99 €), die wir demnächst in einem gesonderten Beitrag ausführlich vorstellen. Zusätzlich gibt es vier orangefarbene (130135) oder blaue Baucontainer (-34) für je 29,99 Euro

Noch 0–N

Schotter und Kies für Profis

Der Gleisschotter prägt das Bild einer Modellbahn entscheidend mit. Vor allem bei den großen Spuren kommt ihm besondere Bedeutung zu, da ein realistischer Schotter zu einem originalgetreuen Erscheinungsbild der Gleisanlage beiträgt. Der neue 0-Profi-Schotter besteht aus echtem Gestein, ist farblich austariert und mit seiner Körnung von ein bis zwei Millimetern maßstäblich verkleinert. Es gibt ihn in der 250-Gramm-Packung für je 2,69 Euro in den Gesteinsarten Granit (Artikelnummer 09368), Basalt (-69) und Gneis (-70), was den Farbtönen Grau, Dunkelgrau und Rotbraun entspricht. Die Korngrößen könnten aber auch grobe Steine in H0, TT oder N darstellen. Die neuen Naturprodukte Sand und Kies sind ideal, um realistische Feldwege oder Hauseinfahrten zu gestalten. Der auch für die Nachbildung von Stränden geeignete Sand ist in zwei Körnungen erhältlich: fein (09234) und mittel (-35). Der Kies (-37) ist deutlich grober, passt farblich aber ideal zum Sand. Alle drei Produkte zu je 250 Gramm für 2,29 Euro können auch gemischt werden. *MM*

Außerdem …

… gibt es bei **ASOA** drei von Ko-Tol handgefertigte, oben verschnürte Säcke für den Kohletransport im zehn Euro kostenden Dreierpack

pw

KoTol/ASOA 1: Kohlesäcke

… bietet **Proxxon** jetzt auch Akku-Winkelpolierer (Artikelnummer 29822/119 €), -Rohrband- (-32/149 €) und -Walzenschleifer (-27/125 €) ohne Akku und Ladegerät an

… findet man bei **Modellbau Eckstein** (www.jecktrain.de) verschiedene Bahnsteigleuchten vom Typ „Leipziger Tropfen" (510571ff.) sowie eine Industrie-Wandleuchte (-74) für Gartenbahn-Anlagen

… wurde der Porsche Junior in Österreich von Hofherr-Schrantz als Austro Junior 108 vermarktet. Das H0-Modell (50051) von **Busch** gleicht daher dem Allgaier A111L (-50)

Busch H0: Austro Junior 108 (links) und Allgaier A111L

… ergänzt der Skoda 110 L (028837) nach der Premiere in TT jetzt auch die **Herpa**-Collection der Nenngröße H0 mit mehr Details als beim kleineren Bruder

mm (5)

Herpa H0: taubenblauer Skoda 110 L mit Chromteilen

… findet man bei **Kreativ3D** (www.modellkreationen.de) hochwertige Strukturplatten mit verschiedenen Oberflächen

… rollt von **Schuco** in 1 der Lanz-Bulldog D 9506 mit Dreschmaschine (450888900/189,95 €) und in H0 der Deutz F 4 L514 (452634800/14,95 €) vor

… lieferte www.**loewe-modellbahnzubehoer**.de vier sinnvoll zusammengestellte Selbstklebebögen (9001/12,90 €) mit Schildern und Werbetafeln für Straße, Schiene, Industrie sowie das öffentliche Leben während der Epochen III/IV für H0 aus

Loewe H0: Schildersatz

Das Schaustück ist mit einer rauen Gewässer-Grundfläche versehen; letzte Farbanpassungen verfeinern die Szenerie

Das später tief wirkende Gewässer wird mit verschiedenen Farben vorgetäuscht – bis hin zu einem sattschwarzen Ton

Der Bootslack wird in drei Schichten tupfend aufgetragen, so bleibt der Gewässeruntergrund frei von Pinselkratzspuren

■ Monatsbezogene Landschaftsgestaltung: Juni

Sommerfreuden
am Flussufer

em-Serie

Mit der Modellbahn durch die Jahreszeiten

Im Frühsommer locken Flüsse und Seen die Menschen bei den ersten hohen Temperaturen zum Sonnenbaden ein. Im Schatten hoher Bäume nimmt der durchgeschwitzte Städter ein Fußbad, während andere die Kühle am Ufer zur Erholung nutzen. Doch wie gestaltet man das?

Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie wir als Kinder die ersten warmen Sonnenstrahlen des Juni herbeisehnten, um einen Sprung ins kühle Nass zu wagen. Entsprechend durchnässt kamen wir danach zuhause an und ließen das Donnerwetter der Eltern an uns herabrieseln. Insofern sind es auch meine Kindheitserinnerungen, an die ich Sie in dieser Folge bastlerisch heranführen möchte.

Styrodur als Basismaterial

Nach bewährter Methode wurden auf einem Grundbrett Hartschaumplatten verklebt und in der Folge mit diversen Werkzeugen so geformt, dass eine grobe Landschaftsstruktur entsteht. Holzspachtelmasse von Molto bildete danach die erste Landschaftshaut. Mit feinem Molto-Holzspachtel aus der Tube wurde der Gewässergrund modelliert. Da ein ruhiger See bzw. ein sich langsam bewegender Fluss gestaltet werden sollte, kam die schon in *em 8/17* beschriebene Technik mit Raufasertapete als Basis nicht infrage. Mit einem kleinen Schwamm wurde die Spachtelmasse etwas aufgeraut. Nach dem Durchtrocknen wurden Sande und Erden bis hoch in den Uferbereich aufgestreut und verklebt.

Der nächste Schritt nahm etwas mehr Zeit in Anspruch, da eine gewisse Tiefenwirkung des

Gewässers vorgetäuscht werden sollte. Mit Dispersionsfarben (Torfbraun, Grün, Ocker und Schwarz) konnte eine frappierende Wirkung erzielt werden. Die sogenannte Nass-in-Nass-Technik wurde mit mehreren weichen Pinseln angewandt. Wer sich dabei unsicher ist, sollte das zuvor auf einem Testbrett probieren, da sich der Erfolg nicht beim ersten Mal einstellt.

Finale aus drei Lackschichten

Drei Schichten Bootslack folgten im zeitlichen Abstand von fünf Tagen und machten das Ergebnis perfekt. Speziell großflächige Gewässerflächen können in dieser Art und Weise recht kostengünstig hergestellt werden. Die leichte Lichtbrechung der Lackschichten unterstützt die Tiefenwirkung, wenn man in einem 45-Grad-Winkel auf die Modelllandschaft schaut. Das ist erstaunlich, da die Wasserdicke nur zwei Millimeter beträgt. Diese Wasserbaumethode ist eine gute Alternative zum Arbeiten mit Gießharzen – besonders bei Platznot, wenn beispielsweise ein darunter liegender Schattenbahnhof den Gestaltungsmöglichkeiten Grenzen setzt. Die harte Oberfläche ist mit einem feuchten Microfasertuch zudem besser zu reinigen als eine Gießharzfläche. Sollte die „Wasseroberfläche“ nach Jahren etwas stumpf werden, hilft eine neue Lackschicht, um der Szenerie wieder Glanz zu verleihen. *Dirk Kuhlmann*

Anm. d. Red.: *Und weiter geht unsere Jahreszeiten-Reise im Juli mit dem Thema Getreideernte auf einem selbst gestalteten Kornfeld*

Ein Sonntag im Juni: Die ersten Erholungssuchenden haben es sich bereits gemütlich gemacht. Noch ist es recht ruhig hier, doch spätestens wenn die ersten Kinder ins Wasser springen, sind die eindrucksvollen Spiegelungen dahin

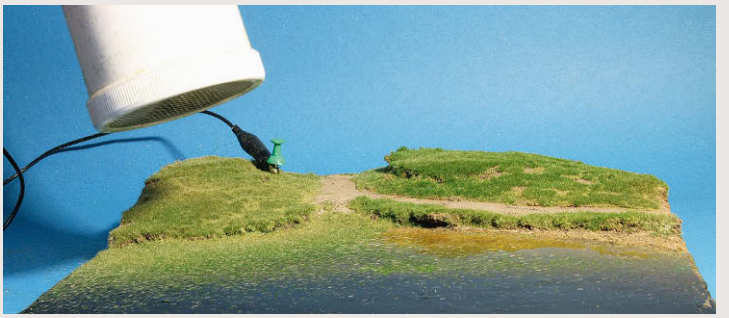
Begrünungsmethoden

Mehrfach-Begrasung mit einem Elektrostat-Gerät

Bei der Unfergestaltung des Gewässers wurden verschiedene Begrasungsvorgänge durchgeführt. Im ersten Schritt wurden zwei Millimeter lange Grasfasern von miniNatur in ein unregelmäßig aufgetragenes Leimbett geschossen, sodass an einigen Stellen die Erde sichtbar bleibt. Die nach einem Tag festklebenden kurzen Fasern erhielten zum Teil einen feinen Leimauftrag auf deren Spitzen. In der Folge wurden vier Millimeter lange Grasfasern eines anderen Grüntons aufgeschossen. Bislang unbehandelte Erdflächen wurden dabei spärlich mitbegrast.

Die Nachahmung von Schilf oder Rohrglanzgras stand als vorletzter Schritt bei der Landschaftsgestaltung an. Hierfür empfahl sich das feinste miniNatur-Gras. Dieses nur einen halben Millimeter lange „Flock" wurde vereinzelt auf die vorgeleimten Spitzen der langen Halme aufgeschossen.

Abschließend sei hervorgehoben, dass gerade im Juni viele Gräser auf wilden Flächen blühen. Die Umsetzung erfolgt – wie in *em 4/19* bereits erwähnt – mit den Blütenbüscheln der Hersteller miniNatur und micrarama, die eine umfangreiche Farbpalette anbieten. *DK*



Ist die Gewässer-Lackschicht trocken, erfolgt das Aufbringen von 2-mm-Grasfasern mit dem Elektrostat als Grundvegetation

Einige Spitzen der kurzen Gräser werden mit Leim eingestrichen und in der Folge mit vier Millimeter langen Halmen beflockt

Durch das kurze Flock an den Halmspitzen wirkt die Natur wild, Ufer- und Wasserbereiche verlaufen wie erhofft unregelmäßig

Dirk Kuhlmann (7)

Spur 1-Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte

Nahender Umzug

kurz nach dem 70. Geburtstag

Die Wandgemälde hinter der Hamburger 1-Anlage zeigen Motive aus den 1950er-Jahren

Bereits seit Oktober 1949 gibt es eine 1-Anlage in Hamburg. In der aktuellen Ausgestaltung ist sie aber vielleicht nur noch bis zum Jahresende zu sehen. Das Museum für Hamburgische Geschichte soll generalsaniert werden. Ob und wie es mit der Anlage weitergeht, ist momentan unklar

Das Museum für Hamburgische Geschichte will in drei Jahren seinen 100. Geburtstag feiern. Sein Bau wurde 1908 beschlossen, die Errichtung des Gebäudes am Holstenwall begann 1914. Die heutige Modellbahnanlage in einem 40 mal 15 Meter großen Saal hat ihr Dasein einigen besonderen Umständen zu verdanken: Ursprünglich sollte an dieser Stelle im zweiten Stock des Museums das Interieur des „Gartenzimmers“ einer 1830 errichteten und 1909 abgerissenen Villa

> Am 6. Oktober wird das Jubiläum 70 Jahre Spur-1-Schauanlage im Hamburger Museum gefeiert

zu neuem Leben erweckt werden – inklusive Spiegeln, Holzvertäfelungen und Original-Tapeten. Aus Geldmangel blieb allerdings dieser Raum bei der Eröffnung des Museums im Jahr 1922 leer – und so blieb es auch die nächsten 24 Jahre.

Ein sich 1946 abzeichnender Direktorenwechsel ebnete den Weg zur Belebung des großen Saals durch die hier vorgestellte Modellbahnanlage in Nenngröße 1. Wie es der Zufall wollte, war der neue Direktor, Professor Walter Hävernick, gleichzeitig Vorsitzender des 1931 gegründeten Modelleisenbahn Hamburg e.V. (MEHEV). Hävernick sorgte für eine thematische Erweiterung des Museums in Richtung Verkehrstechnik inklusive Schifffahrt und Eisenbahnen. Deshalb war es naheliegend, dass eine vorbildgetreue Modellbahnanlage den Weg des Welthandels vom Hamburger Hafen per Schienen in Richtung Süden perfekt widerspiegeln kann. Hierfür bot sich natürlich die Nenngröße 1 wegen ihrer schon damals hohen Vorbildtreue geradezu an.

Besucherservice
Museumsinfos

Museum für Hamburgische Geschichte
Holstenwall 24, 20355 Hamburg

Öffnungszeiten: Mi–Mo 10–17 Uhr

Vorführungen der Anlage:
12, 14, 15 und 16 Uhr

Eintritt: 9,50 Euro

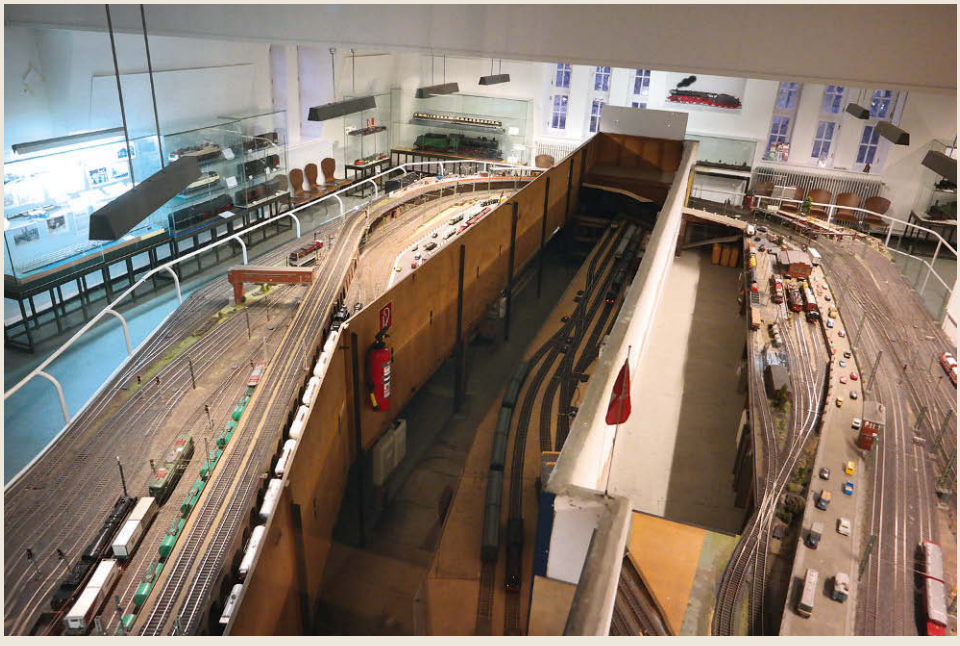
Info: www.mehev.de und www.shmh.de/museum-fuer-hamburgische-geschichte

Grundstruktur der Anlage

An der Eingangsseite erstreckt sich von links nach rechts ein vorbildgetreues Abbild des Bahnbetriebswerkes und der Rangier- und Personenbahnhöfe Hamburg-Harburg mit den Einfahrten von Bremen und Hannover. Daran schließen sich der Ortsgüterbahnhof an sowie der Abzweig nach Hamburg Unterelbe und weiter nach Cuxhaven. An der rechten Seite befindet sich beim Umgang zur Anlagenrückseite der Haltepunkt Elbbrücke und der Beginn der „Pfeilerbahn“. Es folgt der Hafenbahnhof „Hamburg Kai rechts“ inklusive eines typischen Kaischuppens. Parallel dazu beginnt der Einfahrbereich in den Hamburger Hauptgüterbahnhof samt der parallel verlaufenden „Hafenbahn Kai rechts“. Schließlich verläuft die Strecke durch den ehemaligen Haltepunkt Oberhafen über eine Brücke Richtung Hamburg Hauptbahnhof. Hier befindet sich stattdessen ein Nebenraum mit mehrgleisigem Schattenbahn-

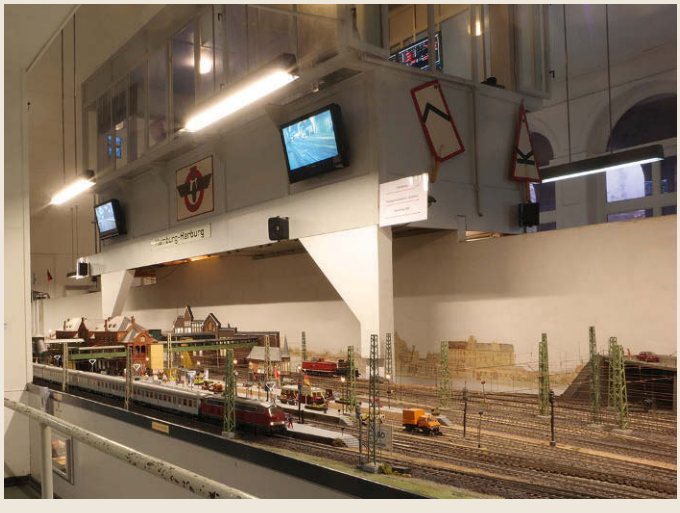
Hafenszene mit Schiff, Verladekranen und Eisenbahn am Kaischuppen 25

Die Untergrundbahn von Hamburg-Harburg wurde ebenfalls nachgebildet



Blick vom Stellwerksturm auf den Ortsgüterbahnhof von Hamburg-Harburg (rechts), den Abzweig zum Schattenbahnhof Hamburg-Unterelbe (Mitte) und die Einfahrt in den Hamburger Hauptgüterbahnhof (links)

In luftiger Höhe über der Anlage befindet sich die Nachbildung eines Stellwerksturmes, von dem aus Tobias Matthiessen (rechts) die Anlage steuert und Live-Erklärungen gibt



Peter Pernsteiner (10)

Bahnbetriebswerk und Rangierbahnhof Hamburg-Harburg

Kommentar

Fortbestand oder Chance für einen Neubeginn?

Zweifelsohne ist die 1-Anlage ein reizvolles Zeitdokument des Eisenbahnverkehrs. Der visualisierte Warenfluss vom Schiff auf die Schiene verdeutlicht, dass Hamburg ein wesentlicher Umschlagpunkt des Transeuropäischen Transportnetzes TEN-T ist. Diese Nahtstelle verkörpert die Verbindung von Nordsee und Skandinavien mit dem künftigen Brennerbasistunnel und Italien. Den 1:32-Modellen ist es zu verdanken, dass die dargestellten Bahnabschnitte aus der Nachkriegszeit nicht wie Kinderspielzeug wirken, sondern Realitätsnähe ausstrahlen und genau richtig in einem Museum für die Hamburgische Geschichte aufgehoben sind. Auch der nachgebildete Zugbetrieb am Bahnhof Hamburg-Harburg und die Hintergrundkulissen mit heute nicht mehr existierenden Stadt- und Hafenbereichen sind ein Stück Zeitgeschichte.

Allerdings brauchen der Bahnhof Hamburg-Harburg und auch der Hauptgüterbahnhof eine vernünftige räumliche Breite, um realistisch wirken zu können. Deshalb müssen der MEHEV und das Museum sorgfältig abwägen, wie diese Dimensionen im künftigen Dachgeschoss-Raum mit einer Höhe von 4,7 Metern, einer Grundfäche von lediglich 380 Quadratmetern sowie einer deutlich kürzeren Länge von nur noch 30 Metern umsetzbar wären. Zudem erfordert der Brandschutz große Einhausungen des Dachgebälks. Zusätzlich müsste noch geklärt werden, wie dieser Raum samt 30 Zentimeter erhöhtem Podest-Mittelbereich barrierefrei erschlossen werden kann. Da die Anlage mit einem Umzug die Vorbildtreue aufgeben würde, stünde das im Widerspruch zu den zeitdokumentarischen Ansprüchen des Museums. Schade wäre auch, wenn kein Platz mehr für die Vitrinen mit seltenen Fahrzeugmodellen und für den Stellwerksturm bliebe.

Andererseits ließe sich ein geschichtlicher Streifzug durch 100 Jahre Hamburgische Eisenbahngeschichte vielleicht auch in Form einer 1-Anlage mit per Beamer oder großen Flachbildschirmen animierten Hintergrundaufnahmen der jeweiligen Bahnepoche reizvoll in Szene setzen. Allerdings ist das sicherlich mit einem erheblichen technischen und finanziellen Aufwand verbunden. Wir wünschen dem Museum für Hamburgische Geschichte und der Modelleisenbahn Hamburg eine weise Entscheidung zur Abwägung zwischen Fortbestand, Umzug und Neuanfang. *PP*

Blick in den zukünftigen Anlagenraum im Dachgeschoss

hofsoval. Am anderen Ende dieses Nebenraumes gibt es zweimal zwei Gleise zurück nach Hamburg-Harburg, die die Strecken von Bremen und Hannover nachbilden.

Die Anlage in Form eines „Hundeknochens“ und mit Gleisradien von bis zu zweieinhalb Metern wurde komplett von den Mitgliedern des MEHEV gebaut und viele Jahre als Dreileiter-Wechselstromanlage mit Eigenbau-Gleisen aus Messing-

> **»** Zu den Fahrplantagen führen bis zu 25 Mitglieder den kompletten Bahnbetrieb durch

profilen und Holzschwellen betrieben. Mit dem aktuellen Gleisbild wurde die Anlage 1956 fertiggestellt. Schon damals wurden die Gebäude, Signale und auch viele Triebfahrzeuge und Wagen von Vereinsmitgliedern in Handarbeit gefertigt. 1965 wurde die ebenfalls in Eigenbau entstandene Oberleitung in Betrieb genommen.

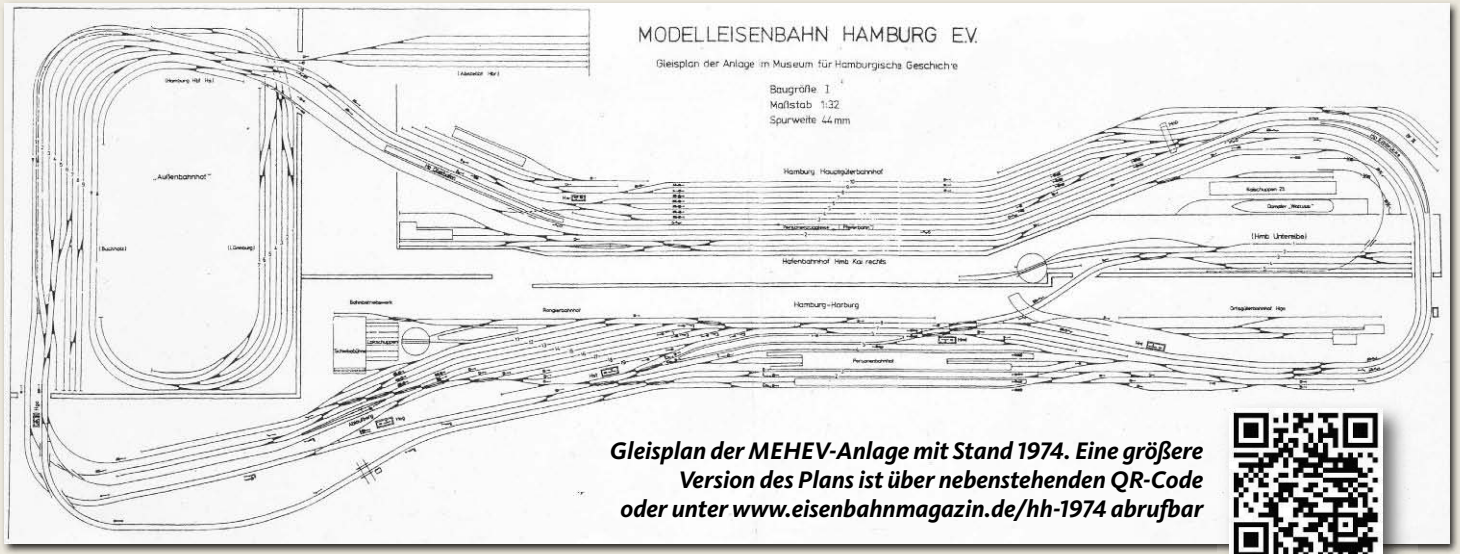
Realitätsnahes Lehrmodell

Zentraler Bestandteil der Anlage war und ist die Nachbildung eines funktionstüchtigen Stellwerksturms. Dieser ermöglicht nicht nur einen kompletten Überblick zur Anlagensteuerung, sondern auch einen vorbildgerechten Fahrbetrieb zur Nachstellung der alltäglichen Betriebsabläufe im Streckenbereich Hamburg-Harburg. Deshalb diente die Anlage dank des pädagogischen Konzepts bereits seit 1956 auch als ein praktisches Lehrmodell für den typischen DB-Betriebsablauf. Regelmäßig fanden an der Anlage Fahrplantage statt, an denen bis zu 25 Vereinsmitglieder interaktiv den kompletten Bahnbetrieb inklusive aller Weichen- und Signalstellungen durchführten.

1994 musste aus Brandschutzgründen die komplette Verkabelung erneuert und der Dreileiter-

Der stellvertretende Museumsdirektor, Dr. Ralf Wiechmann, freut sich oft über die dargestellten zeitgeschichtlichen Momentaufnahmen der Nachkriegszeit – im Hintergrund Hauptgüterbahnhof und Pfeilerbahn

Blick vom Stellwerksturm auf das Bahnbetriebswerk Hamburg-Harburg (links), den historischen Dreileiter-Bahnbereich (Mitte rechts) sowie den früher im Vorbild existierenden Haltepunkt Oberhafen (rechts) mit Auslauf ins Nebenzimmer zum Schattenbahnhof



Gleisplan der MEHEV-Anlage mit Stand 1974. Eine größere Version des Plans ist über nebenstehenden QR-Code oder unter www.eisenbahnmagazin.de/hh-1974 abrufbar

Slg. MEHEV

Anlagenbetrieb eingestellt werden. Ein kleiner Teil ist allerdings noch heute als Museums-Schauobjekt erhalten. Bis 1996 wurden rund 40 Prozent des Streckennetzes durch Zweileiter-Gleismaterial von Hegob ersetzt und Loks und Wagen umgebaut. Zudem entstand eine PC-Steuerung zur Automatisierung des Betriebs durch Gahler + Ringstmeier. 2008 erhielt die Anlage zudem ihre ersten Bildschirmstellwerke im Außenbahnhof-Nebenraum – später auch im Stellwerksturm.

1.200 Gleis- auf 250 Quadratmetern

Heute besteht die Anlage des MEHEV aus 1.200 Metern Gleis samt 260 Weichen und 143 Signalen auf einer Anlagenfläche von 250 Quadratmetern. Im Einsatz sind 115 Triebfahrzeuge, 185 Personen- und 380 Güterwagen. Die fast stündlich stattfindenden Besuchervorführungen zeigen in einer Mischung aus automatisiertem Ablauf und manuellen Zugfahrten einen Streifzug durch das Thema „100 Jahre Eisenbahngeschichte in Hamburg". Dabei erteilen in der Regel zwei vom Museum bezahlte Modellbahn-Betreuer über die Lautsprecheranlage umfassende Erklärungen zum Betriebsablauf und zu den gezeigten Fahrzeugen.

Die Anlage wird auch heute noch pädagogischen Ansprüchen gerecht. Deshalb finden sogar gelegentlich Besichtigungen durch Gruppen von künftigen Bahnbediensteten statt. Außerdem wird diese 1-Anlage wegen ihrer Vorbildtreue gerne besucht und ist ein wesentlicher Bestandteil des Museums für Hamburgische Geschichte. So zählte das Museum 2017 rund 100.000 Besucher, von denen knapp 41.000 fasziniert den Fahrbetrieb beobachteten.

BDEF-Verbandstag in Hamburg

Zu Gast beim MEHEV

Vom 29. Mai bis 2. Juni findet in Hamburg der 62. Verbandstag des BDEF statt. Der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde hat unter dem Motto „Schiene trifft Wasser" wieder ein attraktives Programm für Eisenbahnfreunde und Modellbahner auf die Beine gestellt. Darunter sind auch drei Veranstaltungen im Museum für Hamburgische Geschichte geplant: Besuch des Museums und der Spur 1-Anlage (30. Mai/16:30 Uhr, 2. Juni/10:00 Uhr) und Forum Modellbahn (30. Mai/19:30 Uhr). Weitere Details und das komplette Programm für diese Tage sind im Internet unter www.bdef.de zu finden.

Zukunft der Anlage unsicher

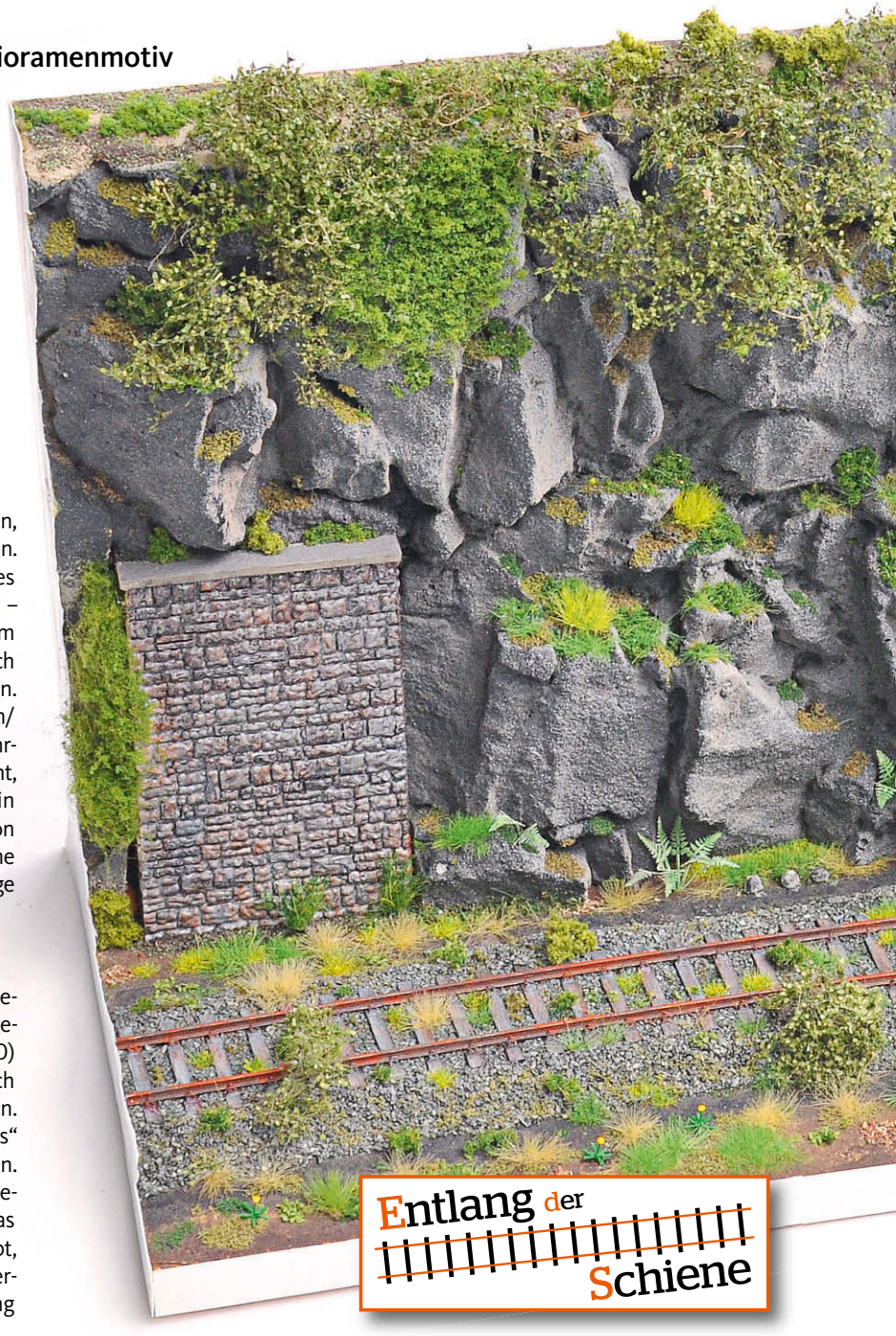
Seit nunmehr fünf Jahren ist fraglich, ob und wie es für die 1-Anlage weitergehen kann. In nächster Zeit wird das Museum generalsaniert und in Teilen umgebaut. Dabei muss auch die Infrastruktur des denkmalgeschützten Gebäudes erneuert werden. Vor allem aber werden die Ausstellungsbereiche überarbeitet. Die dafür nötigen Finanzmittel in Höhe von 36 Millionen Euro werden vom Bund und von der Stadt Hamburg zur Verfügung gestellt. Nach derzeitiger Planung soll die Modellbahn von ihrem Standort im zweiten Obergeschoss ins neu als Ausstellungsetage konzipierte dritte Obergeschoss umziehen (siehe Kasten).

Natürlich ist die reizvolle Anlage inzwischen etwas in die Jahre gekommen, bleibt aber nach wie vor sehenswert und mindestens bis zum Jahresende in ihrer bisherigen Form erhalten. Wenn die Anlage dann zum neuen Standort umziehen muss, wird es spannend, wie man die thematische und museumstechnische Neukonzeption realisiert. Dabei ließe sich vielleicht auch die Faszination der realitätsnahen 1-Modelle mit multimedialen Mitteln kombinieren. *Peter Pernsteiner*

Das Vorbild als Vorbild: Bramdelle als H0-Dioramenmotiv

Einschnitt
mit seltsamen Nischen

Zwar landete das hier vorgestellte Diorama bei unserem Wettbewerb nicht auf einem der vorderen Plätze, doch lohnt es, aufgrund seiner Vorbildbezogenheit näher vorgestellt zu werden



Im Bergischen Land gibt es eine Reihe von Kunstbauwerken, die in der Kombination Haustein/Ziegel ausgeführt wurden. Viele Stützmauern sind in dieser Form entstanden. So gibt es auch Dammdurchlässe oder – wie im Einschnitt Bramdelle – Nischen in dieser Bauart. Die Rheinische Strecke führte einst vom Bahnhof Wichlinghausen in einem 700 Meter langen Bogen durch einen 28 Meter tiefen Einschnitt durch karstiges Kalkgestein. Die ursprünglich viergleisige Strecke verlief weiter nach Bracken/Nächstebreck bzw. Schee (Kohlenbahn) und dient heute als Fahrradtrasse. Da die Felswand fast senkrecht an das Gleis heranreicht, findet man hier Streckengänger-Nischen, wie sie sonst nur in Tunnelwände eingefügt wurden. Entsprechend der Felsformation hat man das Ziegelmauerwerk angesetzt. Daher ist jede Nische anders. Da das Kalkgestein nicht besonders fest ist, wurden einige Abschnitte mit Stützmauern gesichert.

Stillgelegte Strecke in 1:87

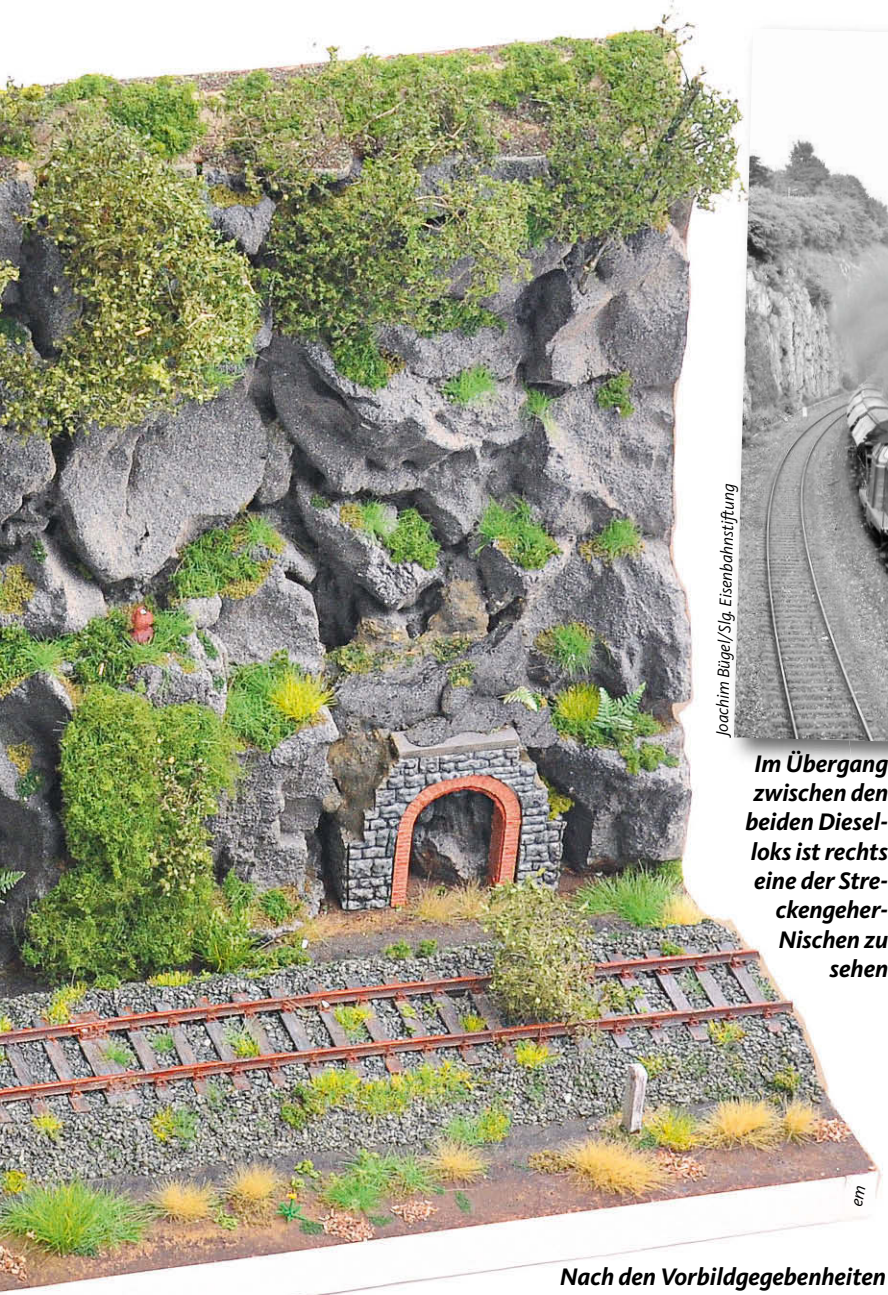
Das Diorama ist auf einer Sperrholzplatte von 30 mal 15 Zentimetern aufgebaut. Die Rückwand ist mit drei Holzschrauben angesetzt. Auf dem Brett wurde die H0-Korkgleisbettung (Heki 3180) mit Latexklebstoff aufgeleimt und mit mattgrauer Farbe (Noch 61176) eingesprüht. Dabei wurde der Randweg mit einbezogen. Hier sind die Maße aus NEM 122 „Querschnitt des Bahnkörpers“ maßgebend, womit 70 Millimeter für den grauen Bereich gelten. Der Radius des Gleisbogens beträgt 1.962 Millimeter. Entsprechend der Gleislänge kommt hier eine Doppelschwelle vor. Das Gleisjoch wurde mit Pattex-Kraftkleber auf das Korkbett geklebt, mit Diabasschotter (Asoa 1401) bestreut und mittels Schotterkleber verleimt. Ein Auftrag mit Schotterbett-Verschmutzung

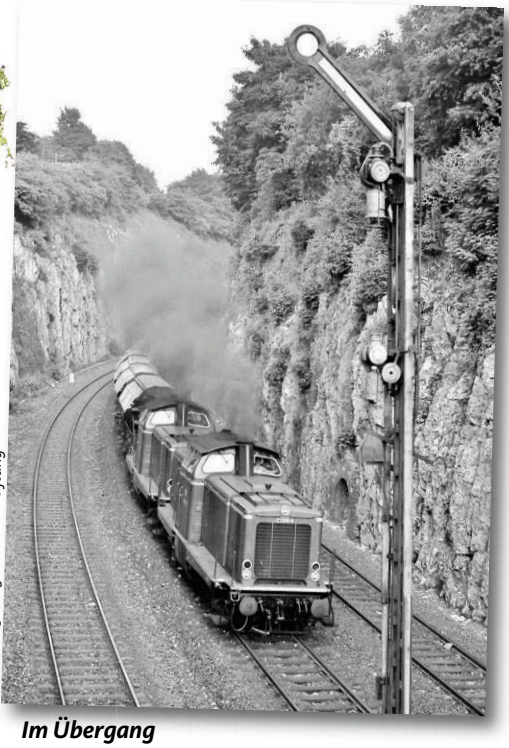
Dioramen-Grundaufbau mit sieben Zentimeter breitem Trassenstreifen

Norbert L'habitant (4)

Verwendete Landschaftsbaumaterialien

Hersteller	Bezeichnung	Artikelnummer
Busch	Löwenzahn	1220
mini Natur	Filigranbüsche Sommer	200-12
Noch	Grasbüschel Mini-Set XL	07022
Noch	Adlerfarn	14100
Noch	Bodenflock fein/Braun	95110
Noch	Turf-Bodenflock fein Herbst	95130
Noch	Bodenflock Unkraut fein	95150
Noch	Bodendecker fein/Mittelgrün	95320
Noch	Bodendecker grob/Hellgrün	95360
Woodland Scenics	Underbrush	FC136
Woodland Scenics	Bushes	FC145
Woodland Scenics	Turf	T46
Woodland Scenics	Turf earth	T42
Woodland Scenics	Flockage sonnengebranntes Gras	WT44





Joachim Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung

Im Übergang zwischen den beiden Dieselloks ist rechts eine der Streckengeher-Nischen zu sehen

(Asoa 3001) in mehreren Durchgängen war nötig, um eine dunkle Patinaschicht hinzubekommen. Die Schienen wurden rostbraun angestrichen (Humbrol 173). Auf die Kleineisen kam etwas Rust-Flat (ModelMaster 1785). Am Randweg wurde ein Hektometerstein gesetzt (Noch 14300). Da eine nicht mehr befahrene Strecke dargestellt werden sollte, folgten einige Pflanzen zwischen den Schwellen und nah an den Trassenrändern.

Gestaltung der Felswand nach Vorbild

Das rückwärtige Brett wurde mit einer Granit-Felsplatte aus Struktur-Hartschaum beschichtet (Noch 58470). Da sie etwas größer war, wurde sie passend zugesägt und leicht geneigt auf die Grundplatte geklebt. Das Einmodellieren passierte mit Spachtel, um die Seitenkanten sauber abschließen zu lassen. Auch hier sprießt das Gras, und es gibt einige kleinere Büsche (siehe Tabelle). Den oberen Abschluss bilden sommerliche Filigranbüsche, die dicht an dicht stehen. Weiter unten wächst der eine oder andere Adlerfarn, dessen Wedel nicht verbunden, sondern einzeln aufgeklebt werden sollten, was realistischer ausschaut.

Der Hingucker des Dioramas ist die Streckengänger-Nische im rechten Teil. Haustein gibt es aus Kunststoff-Mauerplatte (Vollmer 46031). Schwieriger ist es, den Ziegelbogen authentisch hinzubekommen. Passend fand ich den Fußgängertunnel von Joswood (19106). Die Rundbögen aus dem Bausatz wurden aufeinandergeklebt und bilden so die Nische auf der Felsplatte. Innen wurden die Wölbung mit Ziegelfolie ausgekleidet und der Hausteinplatte angepasst. Die obere Abdeckung wurde aus grauem Karton gewonnen. Die Stützmauer links war schnell gebaut: An den Fels angepasst wurden linke und rechte Seite. Der vordere Teil steht leicht geneigt. Auch hier bildet grauer Karton den Abschluss. Alle Mauerteile wurden natürlich aufwändig patiniert, damit der Kunststoff matt wirkt. *Norbert L'habitant*

Nach den Vorbildgegebenheiten am Rande von Wichlinghausen gebauter Einschnitt „Bramdelle" als stillgelegte Bahntrasse mit einer der Streckengeher-Nischen, die aufgrund der viergleisigen Trasse und der vorherrschenden Enge zur Felswand hier eingebaut wurden und noch heute am Bahnradweg existieren

Eingeschottertes und mit Unkraut überwuchertes Gleis samt Hektometerstein

Streckengeher-Nische während des Nachbaus im Modell sowie die Vorbild-Situation „Bramdelle" im Detail

■ Bastel-Empfehlungen von Lesern für Leser

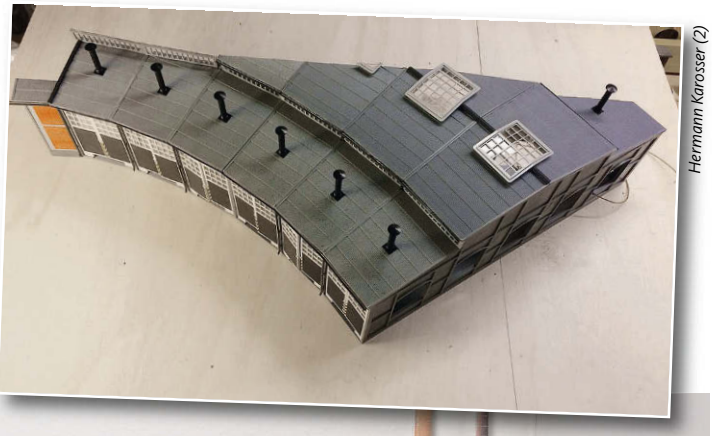
Wertvolle Tipps aus der Modellbahn-Praxis

Mit kleinen Hilfsvorrichtungen, Materialien aus der Natur und Umbauten von Großserienmodellen kann man sich nicht nur die Arbeit erleichtern, sondern auch gute Effekte erzielen. Unsere hier vorgestellten Basteltipps kann jeder leicht umsetzen

Verraten auch Sie Ihre Basteltipps!

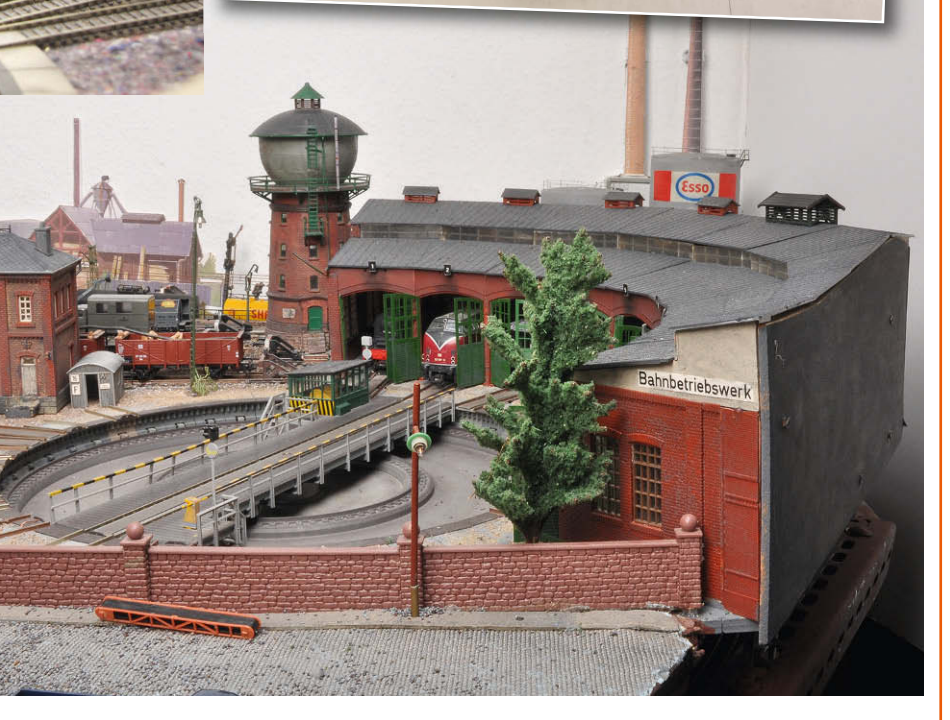
In dieser Rubrik kommen *em*-Leser zu Wort, die ihre eigenen praktischen Erfahrungen aus allen Gebieten des Modellbahn-Hobbys an andere Leser weitergeben wollen. Bei Veröffentlichung einer Anregung mit Foto oder Skizze locken übrigens 25 Euro Honorar. Schicken Sie Ihr Material mit dem Betreff „Tipps & Kniffe“ per E-Mail an redaktion@eisenbahn-magazin.de oder per Post an die Münchner Redaktionsadresse. *EM*

Ringlokschuppen mit Versatz



Hermann Karosser (2)

Der Ringlokschuppen mit abgeschnittener Rückwand wird auf dem Basteltisch vorbereitet (oben). Wenn man aus der richtigen Perspektive schaut, ist der platzsparende Umbau im eingebauten Zustand kaum noch zu erkennen



Der Vollmer-Lokschuppen steht näher an der Drehscheibe, sodass sogar noch eine kleine Tenderlok im am Anlagenrand endenden Schuppen abgestellt werden kann

Viele Modellbahner möchten gern ein großes Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen und Drehscheibe auf ihrer Anlage unterbringen. Doch nicht jeder hat dafür ausreichend Platz. Wer trotzdem eine perfekte Kulisse für die Dampfloks haben möchte, muss nicht unbedingt darauf verzichten. Ich habe meinen ursprünglich vierständigen Ringlokschuppen von Fleischmann auf zehn Stände erweitert und dabei insoweit getrickst, dass ich nur die der Drehscheibe zugewandte Seite komplett ausgeführt, im hinteren Bereich aber einfach ein Stück abgeschnitten habe. Wie die Bilder zeigen, ist der optische Effekt nicht schlecht, zumal die benötigte Fläche so von annähernd einem Quadratmeter auf nur noch rund 60 mal 90 Zentimeter sinkt, aber trotzdem noch Platz für zehn Maschinen im bzw. vor dem Ringlokschuppen bietet. *Hermann Karosser*

Transportschutz an Modulen

mm (2)

Eine kleine Leiste schützt nicht nur die Schienen, sondern auch die bis zum Kopfbrett reichende Mauer vor Transportschäden

Bei den Praxistipps für die Gleisverlegung auf Modulen oder Segmenten gibt es unzählige Hinweise, wie man die Schienen so befestigt, dass sie an den Enden nicht versehentlich beim Transport herausgerissen werden. Doch teilweise sind Aufbauten oder andere Landschaftselemente, die bis zum Kopfbrett reichen, genauso gefährdet. Wir haben deshalb kleine Holzleisten mit der Form der gefährdeten Aufbauten gefertigt, die vor dem Abbau angeschraubt werden. Diese schützen beispielsweise die abgebildete Mauer während des Transports und werden erst wieder entfernt, wenn die Verbindungsschrauben leicht angezogen sind. Mit dieser kleinen Hilfe können größere Schäden vermieden werden, und das kleine Schraubenloch fällt kaum auf. Ist die Anlage aufgebaut, wird die Leiste im Modulkasten angeschraubt gelagert. *Thomas Ferch*

Felsimitation aus Baumrinde

Als Flachland-Bahner kommt man nicht so oft in die Verlegenheit, Felsen im Modell herstellen zu müssen. Wenn aber ein Modellbahnfreund um Hilfe bittet, er müsse mal eben den Harz als Hintergrund eines Dioramas abbilden, dann wird es schon schwierig. Ausgehend von Internetfotos der Brocken-Umgebung (u. a. der Schierker Feuersteinklippe) wurden die Möglichkeiten abgewogen: Gips oder Styropor zu raspeln stört definitiv den häuslichen Frieden; Knitterfelsen wären wohl eine Alternative, aber leider nicht zur Hand. So bleibt eine gute alte Methode, bei der das Material sozusagen kostenlos vor der Haustür wächst: Der letzte heiße Sommer hat eine Fülle gut abgelagerter, insektenfreier Baumrindenstücke auf den Nutzholzstapeln am Waldesrand beschert. Davon werden mehrere längere Stücke mit interessant strukturierten Oberflächen und markanten Erhebungen ausgewählt (z. B. Birke oder Eiche). Zuhause werden die Stücke so zurechtgelegt, dass unten breitere, etwas gleichmäßigere, oben schmalere mit unregelmäßigen „Knubbeln“ geschichtet sind. Ein Anpassen mit dem Fuchsschwanz ist möglich, allerdings staunt man, wie hart alte Rinde sein kann. Es lassen sich aber auch Schnitte zum gezielten Brechen des Materials einsägen.

Nach dieser Vorbereitung werden die Rindenstücke mit dem Handbesen abgefegt und mit etwas Klarlackspray auf der Oberfläche versiegelt. Dann kann die kunstvolle Aufschichtung und Verklebung mit Express-Weißleim oder Heißkleber auf der Anlage erfolgen. Kleinere Stücke können dabei immer wieder eingefügt oder angesetzt werden. Eine punktuelle Klebeauflage genügt in der Regel. Nach vollständiger Durchtrocknung des Leims werden unerwünschte Höhlungen, Spalten und

Die Hintergrundfelsen mit dem Tannenwald entstanden aus einfacher Baumrinde

Eckart Erb (2)

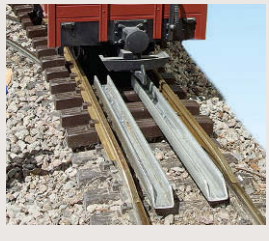
Löcher mit Decofill aus der Tube zugeschmiert. Das verbessert zugleich auch die Gesamtstabilität. Ein Nachschleifen ist meistens nicht erforderlich. Ist der Spachtel fest, folgt ein satter Anstrich mit felsgrauer Acryl-Abtönfarbe. Markante Stellen der Felsen wie Steilwände, Kanten oder Spitzen werden dann mit beigegelber Farbe hervorgehoben und zusätzlich noch mit Grauweiß akzentuiert. In die noch feuchte, mit Leim vermischte Acrylfarbe sollte zügig die Begrasung aus grünen und braungelben Fasern – nicht zu lange und nicht zu dicht – eingestreut werden. Ein einfaches Begrasungsgerät reicht dafür aus. Der erstaunliche Verwandlungsprozess der toten Rindenstücke in eine farbenfrohe Felslandschaft findet seinen krönenden Abschluss in der passenden Aufforstung der Umgebung mit Nadelbäumen verschiedener Größe. Am unteren Felsrand markiert Gleisschotter einen glaubwürdigen Übergang von Geröll und Felsbrocken zur Grasnarbe. *Eckard Erb*

Bauweiche einmal anders

Überfahrt mit Profil

Beim Bau meiner Gartenbahn hatte ich keine Möglichkeit, die Züge zum Abstellen in das Gebäude zu fahren. Zu einem späteren Zeitpunkt ergab sich dann die Chance, einige Zuggarnituren in einem geschützten Bereich abzustellen. Diese Abstellgleise mussten nachträglich an das vorhandene Gleissystem angebunden werden. Da ich beim Bau drei Meter langes Flexgleis verwendet habe, wollte ich die sicher liegenden Gleise nicht durchtrennen, um eine Weiche einbauen zu können. Es musste also eine Lösung gefunden werden. Ich habe mir für diesen Zweck eine Aufgleisvorrichtung angefertigt, die nun temporär den Abstellbereich mit dem vorhandenen Gleis verbindet. Das eine Ende dieser Schiene wird über die vorhandenen Schienenverbinder an die Gleise des Abstell-

Ohne Weiche können die Wagen aufgegleist werden

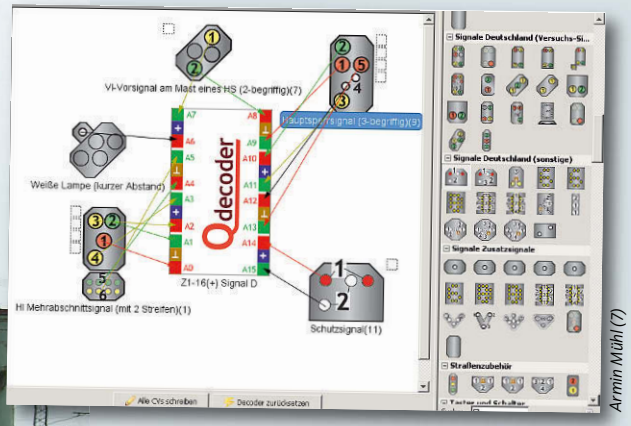


Jürgen Albrecht (2)

bahnhofes angesteckt. Das andere Ende muss so flach wie möglich auf dem vorhandenen Gleis aufliegen, um eine störungsfreies Überfahren zu gewährleisten.

Damit das entsprechend bearbeitete Profil nahezu stoßfrei auf dem Schienenkopf aufliegt, sind in die Schwellen von unten Führungen einzubringen. Diese Führungen fixieren gleichzeitig das aufgelegte Schienenstück und verhindern damit ein Verrutschen beim Überfahren. Ein kleiner Holzklotz, der mittig unterhalb der Aufgleisschiene angebracht wird, stützt das Gleis ab und vermeidet ein Durchbiegen beim Überfahren. Der Einbau von zwei Zwangsschienen aus U-Profil im Aufgleisbereich führt die Radsätze sicher.

Ich rangiere meine Zuggarnituren per Hand. Wer die Rangierfahrten mit einer Lokomotive durchführen möchte, sollte noch eine Steckverbindung für die Fahrspannung vorsehen, da die nur lose aufliegenden Schienen keine sichere Spannungsverbindung ergeben. *Jürgen Albrecht*



Armin Mühl (7)

Screenshot mit den Konfigurationsmöglichkeiten von Signalen über Qrail der Firma Qdecoder

Decoder für besondere Zwecke

Spezialisten für Signale und Licht

Um solch ein H/V-Lichtsignal im Modell zu steuern, verwendet man heutzutage einen speziellen Signaldecoder, der alle Begriffe schalten kann und auch Spezialschaltungen wie Überblendung oder Blinken ermöglicht

Neben den üblichen Zubehördecodern gibt es fürs DCC- und teilweise auch für das Motorola-Format eine ganze Reihe recht spezieller Decoder – etwa für Signalbilder oder Lichteffekte

Manche Decoder lassen sich für viele unterschiedliche Anwendungen nutzen, indem diese passend konfiguriert werden. Daher tauchen einige Decoder in dieser Folge erneut auf. Hierbei ist immer die Frage zu stellen, ob man lieber einen speziell gebauten Decoder für einen bestimmten Zweck nutzen möchte, ohne viel einstellen zu müssen, oder ob man einen Universaldecoder nutzt, der durch größere Stückzahlen günstig ist, aber oft viel Konfigurationsaufwand oder vielleicht sogar noch spezielle Programmiergeräte erfordert. Manche „exotische“ Funktionen lassen sich auch nur kostendeckend in Decodern einbauen, die eigentlich für andere Zwecke gedacht sind. Im Regelfall sind das alles DCC-Decoder, da in der Praxis nur mittels DCC-Decoderprogrammierung die nötigen Einstellungen möglich sind. Allerdings kann nach der unter DCC erfolgten Konfiguration meistens auch der reine Schaltbetrieb unter Motorola erfolgen.

Signal-Decoder

Signalsysteme gibt es bei der Bahn ziemlich viele. Allein in Deutschland sind bei den Lichtsignalen mit den Systemen H/V, Hl und Ks gleich drei weit verbreitete Systeme vorhanden. Hinzu kommen noch Versuchssysteme oder die Signalisierung der S-Bahnen. Zudem gibt es manchmal Signalbauarten, von denen noch nicht einmal alle als Modell erhältlich sind, die aber unterschiedliche Ansteuerungen erfordern. Wenn man noch die Nachbarländer oder gar US-Bahnen hinzurechnet, wird diese Thematik recht umfangreich.

Littfinski ist den Weg gegangen, für viele Signalsysteme jeweils einen eigenen vorkonfigurierten Decoder anzubieten. Das ist das eine Extrem, das viele verschiedene Decoder erfordert und nur die wichtigsten Signalsysteme abdecken kann. Das andere Extrem sind die Qdecoder, die derart frei konfigurierbar sind, dass wohl jedes bei irgendeiner weltweit existierenden Eisenbahn vorhandene Lichtsignalsystem angesteuert werden kann. Das erfordert aber einen gewissen Konfigurationsaufwand, bevor man den Decoder nutzen kann. Mit der freien Software Qrail und ggf. dem Programmer ist das aber relativ einfach, auch für weniger technikkundige Modellbahnen, da man nur die nötigen Signalteile am PC zusammenklicken muss. Den Rest erledigen Qrail und der Programmer.

Irgendwo dazwischen liegt der Viessmann-Multiplexer für die hauseigenen H/V- und Ks-Signale mit Multiplextechnik. Einerseits ist es ein Signaldecoder, andererseits ist auch eine gewisse Intelligenz vorhanden, die über die Funktion eines Decoders hinausgeht, indem bestimmte Logikfunktionen wie eine Blocksignalsteuerung genutzt werden kann. Die Konfiguration dieser Funktionen erfolgt u. a. über DIP-Schalter. Beim WD10 von kuehn sind für einige Signalsysteme schon passende Konfigurationen vorhanden, die mittels CV aktiviert werden.

Zimo hat im Servodecoder MX821 neben der Servoansteuerung obendrein die Möglichkeit, bis zu 16 Signallampen zu schalten, falls diese Ausgänge nicht für die Relais zur Herzstückpolarisierung benötigt werden. Der eigentliche Schaltdecoder MX820 hat ebenfalls bis zu 16 Ausgänge für Lichtsignallampen, die bei Bedarf Signalbegriffe anzeigen können. Bei beiden Decodern sind leider noch keine Signalbegriffe mittels Blinklicht darstellbar. Auch recht einfach für den Nutzer sind Signale

mit eingebautem Decoder, wie sie Märklin und Viessmann anbieten. Diese sind dann schon passend zum jeweiligen Signal konfiguriert, und allenfalls die Adresse ist einzustellen, damit das genutzt werden kann. Allerdings ist die Auswahl bei diesen Signalen recht überschaubar.

Lichteffekt-Decoder

Verwandt mit den Signaldecodern sind jene Decoder, die für Lichteffekte aller Art nutzbar sind. Das erstreckt sich vom einfachen Blinklicht über simple Lichteffekte bis hin zu sehr komplexen Ablaufsteuerungen. Auch hier ist es wieder so, dass von fertig für einen Zweck konfiguriert bis extrem frei einstellbar die volle Bandbreite vorhanden ist. Bei den meisten Schaltdecodern sind oft schon einige Lichteffekte integriert, die man nur aktivieren muss, wie einen Einfach- oder Wechselblinker. Manchmal kann man die Blinkfrequenz einstellen oder, ob das Blinken mit weicher Überblendung erfolgen soll.

Der WD10 von kuehn hat beispielsweise Lauflichter mit zwei, vier oder sechs Lampen. Dietz bietet Lichtplatinen mit einer weißen LED, wo einige Lichteffekte wie das Einschaltflackern von Leuchtstoffröhren genutzt werden kann. Wie schon bei den Signalen, rangieren die Qdecoder auch hier wieder am oberen Ende der Einstellmöglichkeiten. Zahlreiche vorkonfigurierte Lichteffekte gibt es von Blink- und Lauflichtern über TV-Simulation – wahlweise für Schwarz/Weiß und Farbe – bis hin zu Einschaltsequenzen von Gaslaternen. Der ZA-3 mit dem passenden Aufsatz kann bis zu 96 LED ansteuern. Wem das alles nicht genügt, kann noch eine Ablaufsteuerung mit bis zu 100 Schritten und bis zu 32 ansteuerbaren Ausgängen programmieren, beispielsweise um eine Straßenampelanlage zu steuern. Zu Analogzeiten musste ein Hersteller dafür viele verschiedene Bausteine vorhalten. Jetzt reicht einer, der daher auch seltener verwendete Dinge steuern kann.

Einige Lichtsteuerungen, wie die in *em 2/17* vorgestellte Multisteuerung oder die Littfinski-Lichtsteuerung mit bis zu 160 Ausgängen, können über DCC-Schaltbefehle aktiviert werden. Uhlenbrock hat mit seiner Effektbeleuchtung unter Artikelnummer 67400, die Schweißlicht, Feuerflackern und weitere Lichteffekte ermöglicht, ebenfalls einen Decoder, auch wenn dieser meistens autark ohne Digitalansteuerung eingesetzt wird.

Raumbeleuchtung ebenso schaltbar

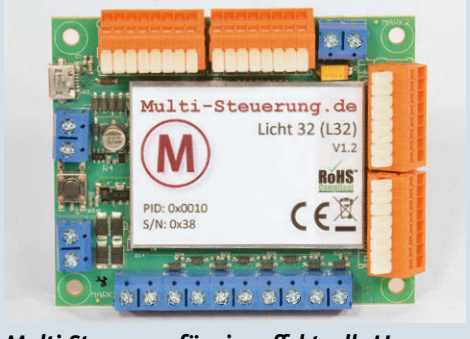
Da bei einer digital gesteuerten Anlage oft die Anlagenbeleuchtung mitgesteuert wird, bietet es sich an, auch die Raumbeleuchtung gleich mitzuschalten. Das Uhlenbrock-Lichtsystem „Intelli-Light LED“ wird zwar nicht über DCC oder Motorola betrieben, kann aber über das LocoNet gesteuert werden. Digikeijs hat mit dem DR4050 RGB-Controller ein über DCC-Zubehörbefehle steuerbare Anlagenbeleuchtung, wo die handelsüblichen RGB-LED-Streifen und zusätzlich ein warmweißer LED-Streifen für eine realistische Raumbeleuchtung sorgen, inklusive Sonnenauf- und Untergang. Bei LS-Digital von Bühler-Elektronik gibt es eine Anbindung von DCC zu dem bei der Bühnentechnik verbreiteten DMX-Lichtsystem. Dafür gibt es eine recht große Auswahl an Leuchtmitteln, die für jeden Zweck etwas bieten. Neben Lichteffekten sind in allerdings kleinerer Auswahl auch Sounddecoder verfügbar, die frei programmierbar über handelsübliche Speichermedien diverse Sounds abspielen können, wenn ein Zubehörstellbefehl gesendet wird. So etwas wird als Modul „EasySound“ von Tams angeboten. Über Zubehördecoder, die eine SUSI-Schnittstelle haben, wie jener von Dietz, kann man Soundmodule betreiben, die sonst eher für den mobilen Einsatz in Loks gedacht sind. Das kann nützlich sein, wenn man Krane, Schranken, Drehscheiben, Schiebebühnen oder andere Funktionsmodelle um passende Geräusche ergänzen möchte.

Drehscheibensteuerung von Littfinski, über die man die Strahlengleise gezielt zuweisen kann

Die Heljan-Schiebebühnen-Steuerung ist einerseits ein Steuergerät für den manuellen Betrieb, andererseits aber auch als Schiebebühnen-Decoder nutzbar

Beim EasySound von Tams können über Weichen-Adressen die auf einer SD-Karte gespeicherten Geräusche abgespielt werden

Der Zimo-MX820, hier in einer AMW-Adapterplatine integriert, ist ein komplexer Zubehör-Decoder für diverse Schaltaufgaben



Multi-Steuerung für eine effektvolle Hausbeleuchtung mittels DCC-Ansteuerung

Anwendungen für Funktionsmodelle

Damit sind wir beim nächsten Anwendungsfall von etwas spezielleren Zubehördecodern: War früher für Drehscheiben nur eine zwar vorbildähnliche, aber bei Automatikbetrieb unzweckmäßige Ansteuerung vorhanden, muss bei einer PC-Steuerung jedes Gleis exakt angesteuert werden. Dazu bekommt bei den Decodern für Drehscheiben und Schiebebühnen jeder Gleisabgang eine eigene Adresse. Das kann bei einem großen Bw recht viele Adressen blockieren, was leider nicht vermeidbar ist. Heljan liefert seine Schiebebühne mit einem Steuergerät aus, womit man diese manuell steuern kann, aber auch über DCC-Zubehörbefehle.

Für Drehscheiben gibt es auch mehrere Decoder, wobei es solche gibt, die eine Drehscheibe mit Originalantrieb ansteuern können, wie die Drehscheiben-Decoder von Littfinski und Dietz. Als Besonderheit kann beim Decoder von Dietz über die SUSI-Schnittstelle ein Soundmodul angeschlossen werden. Das Drehscheibensteuergerät TurnControl von Fleischmann ist neben der Eigenschaft als Steuergerät auch als reiner DCC-Drehscheibendecoder nutzbar. Die Firma Digitalzentrale bietet einen Schrittmotorenantrieb für Drehscheiben an, der wie alle üblichen Drehscheibendecoder über DCC-Weichenbefehle den jeweils gewünschten Gleisabgang ansteuert. In der Ansteuerung ähnlich sind Krane wie der Digitalkran von Märklin und jener von Roco. Heljan bot in den 2000er-Jahren einen Containerkran an, der über DCC steuerbar war. Bei Uhlenbrock gibt es den klassischen Bockkran, wie er einst auf Bahnhöfen an vielen Ladestraßen stand, ebenfalls mit DCC- und Motorola-Ansteuerung.

Zu Analogzeiten gab es zwar auch schon viel Elektronik zu kaufen, um eine Modellbahnanlage vorbildgerechter zu betreiben, aber oft waren es Insellösungen; viele heute übliche Dinge waren gar nicht oder nur mit großen Kompromissen steuerbar, weil sie einfach zu viel Aufwand darstellten – beispielsweise Containerkrane, wo viele Drähte und Schleifbahnen nötig waren, um die Motoren getrennt ansteuern zu können. Bei einem digital gesteuerten Kran sind tatsächlich zwei Drähte ausreichend, weil jeder Motor seinen eigenen Decoder besitzt. In der Praxis gibt es heute für DCC und deutlich eingeschränkter für Motorola für fast jeden Zweck einen Decoder – bis hin zu fertigen Modellen mit eingebautem Decoder. *Armin Mühl*

Meisterschule Modelleisenbahn

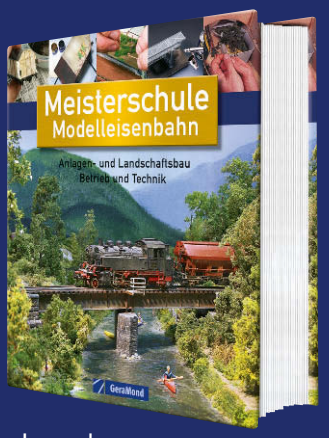
In jeder Ausgabe von *eisenbahn magazin*

Profi-Tipps zum Herausnehmen und Sammeln

Im Sonderteil »Meisterschule Modelleisenbahn« erhalten Sie auf den folgenden 8 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 Artikelblätter der »Meisterschule Modelleisenbahn« und bauen Sie ein tolles **Nachschlagewerk** mit echtem Expertenwissen auf!



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

Leerordner „Meisterschule Modellbahn“ ohne Register, Bestellnummer 09994, Preis nur 7,95 Euro*

Register für Leerordner „Meisterschule Modellbahn“, Bestellnummer 665/09998, Preis nur 5,00 Euro*

*zzgl. Versandkosten

Bestellmöglichkeit 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 8 Seiten:

Bahnfahrzeuge – Güterwagen
Mit Firmentafeln geschmückt
Ein zeitgenössisches Detail für Brawa-Kesselwagen in H0

Straßenverkehr – Szenen
Eng verknüpft – Teil 3
Ungewöhnliche Kombinationen von Straße und Schiene

Hier Locher zentrieren

Hier Locher zentrieren

Vom annähernd gleichen Standort aus zeigen diese beiden Fotos die beiden von der Wiese kommenden Gleise, die in einer Weiche zusammengeführt werden. Von da an verlaufen sie normal eingeschottert noch ein längeres Stück parallel zum Streckengleis und leicht aufwärts (Foto rechts in entgegengesetzter Blickrichtung).

Nach der Brücke im Hintergrund zweigen in einigem Abstand hintereinander noch mehrere Gleise ab, die auf ein großes Gelände der chemischen Industrie führen. Der viel profanere Feldweg ist hingegen ein auch im Modell gerne parallel zu Bahntrassen gestaltetes Motiv, hier mit einer Schranke als zusätzlichem Detail.

Stetig steigende Anforderungen im Staßenbau

Sehr viel mehr als bei der Bahn hat sich die Linienführung im Straßenbau verändert. Während dort mit dem Aufkommen des Eisenbahnwesens ab Mitte des 19. Jahrhunderts durchweg komplett neue Trassen angelegt wurden, die mehrheitlich auch heute noch genutzt werden können, hat der Straßen- und Wegebau eine sehr viel längere Geschichte – Aus Trampelpfaden wurden Wege, dann Straßen usw. Jede Ausbaustufe brachte Veränderungen bei der Linienführung mit sich. Eine Entwicklung, die bis in die Gegenwart anhält. Straßen werden verbreitert, begradigt oder bekommen sogar eine ganz neue Trassierung, etwa bei Ortsumgehungen. Die Gründe sind vielfältig, etwa ein gestiegenes Verkehrsaufkommen, der Faktor Sicherheit, größere, schwerere und breitere Fahrzeuge, ein Anstieg der gefahrenen Geschwindigkeiten usw.

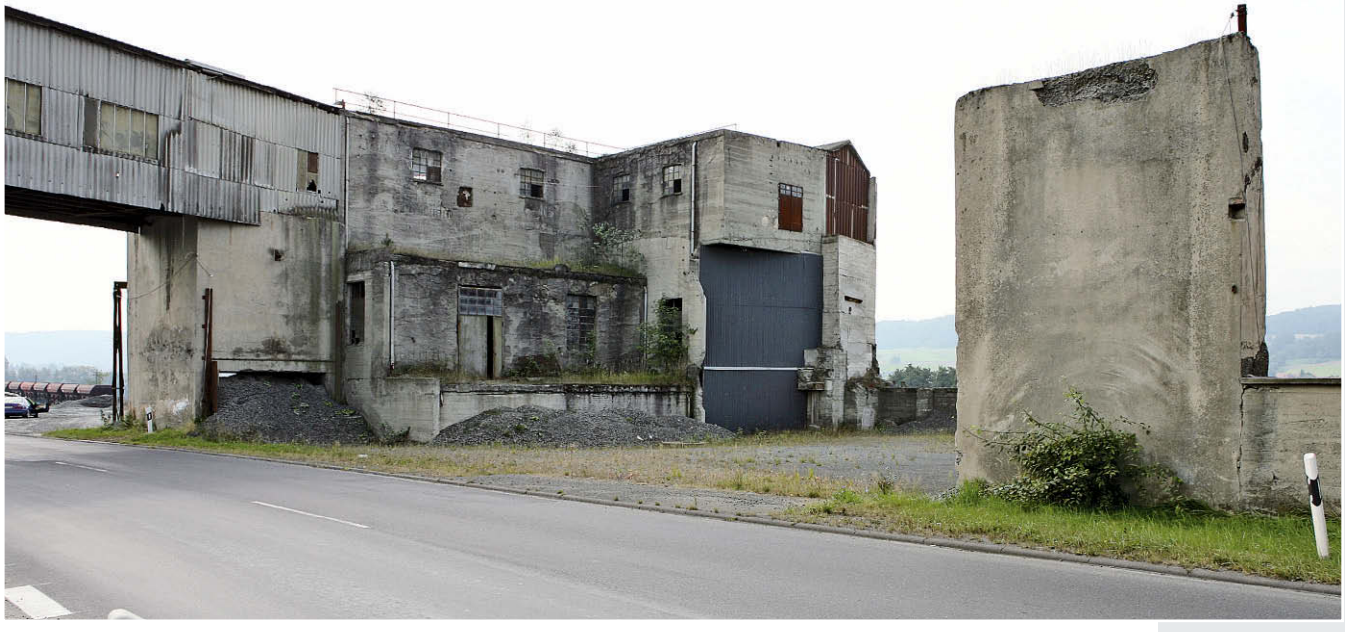
Dabei handelt es sich keineswegs um ein neues Phänomen. Schon lange vor der Erfindung des Automobils sahen sich die zuständigen Obrigkeiten mit solcherlei Herausforderungen konfrontiert. Schon früh wurden Vorschriften für den Straßenbau erlassen – siehe Kasten auf Seite 12. Diese unterlagen (und unterliegen)

Auf diesem Bild ist nichts zu sehen, was mit Straßen zu tun hat. Es ist an dieser Stelle aber unverzichtbar, um den Zusammenhang mit den Abbildungen auf der nächsten Seite herzustellen. Das aber auch aus anderen Gründen interessante Motiv zeigt eine Verladeanlage für Schotter (der auch im Straßenbau benötigt wird) in Nieder-Ofleiden, einem Ortsteil von Homburg (Ohm) im Vogelsbergkreis. Hier befindet sich Europas größter Basalttagebau, der Steinbruch „Hochberg“, der sich im Besitz eines Tochterunternehmens der Mitteldeutschen Hartstein-Industrie AG befindet. Jährlich werden in diesem Steinbruch 800.000 Tonnen Gleisschotter und Splitte für den Straßenbau gewonnen.

kontinuierlichen Veränderungen. Als Modellbahner wird man sich stets um eine epochengerechte Wiedergabe bemühen, stößt hier aber an die Grenzen des Machbaren: Der Straßenbau nach aktuellen Vorschriften ist sehr platzintensiv. Doch davon sollte man sich nicht abschrecken lassen. Das heutige Straßennetz bildet ein zeitlich großes Spektrum ab. So manche Linienführung hat sich seit der Epoche III nicht mehr verändert. Fündig wird man am ehesten bei untergeordneten Straßen in der Provinz. Und innerorts setzt die bestehende Bebauung im wahrsten Wortsinn enge Grenzen. Modellstraßen dürfen also auch auf Anlagen der Epochen V und VI noch deutlich älte-

Oben: Die Ausmaße des Steinbruchs sind beeindruckend, aber auch dessen Anlagen und Gebäude. Und dank einer ungewöhnlichen Konstellation bekommt man auch ohne spezielle Erlaubnis zumindest einen Teil davon zu sehen. Denn zwischen dem Steinbruch und der Schotterverladung verläuft die Verbindungsstraße zwischen Nieder- und Ober-Ofleiden (L3073). Das hier gezeigte Areal ist frei einsehbar und zumindest prinzipiell (obwohl ein privates Industriegelände!) auch zugänglich. Eine Situation, die auch im Modell gut dargestellt werden kann. Und sie schafft Platz für eine Straße, auf die andernfalls womöglich hätte verzichtet werden müssen.

Unten: Auch optisch haben die Anlagen einen etwas speziellen Reiz. Bei genauerer Betrachtung ist zu erkennen, dass die Gebäude aus Beton schon so manche Veränderung über sich ergehen lassen mussten, überraschend detailreich sind und einen ziemlich morbiden Charme ausstrahlen. Die Fotos auf dieser Seite zeigen die mit Wellblech verkleidete Förderanlage und die Rückseite der auf Seite 9 abgebildeten Verladung. Alles existiert noch, die Aufnahmen wurden aber schon 2006 gemacht.



Oben: Dieses Foto stellt den Zusammenhang zwischen der auf Seite 9 gezeigten Verladeanlage (hier links im Bild), dem ungewöhnlichen Gebäude und der Landstraße (rechts im Vordergrund) her. Trotz der Großzügigkeit des Areals liegen die modellbahnerisch interessanten Motive sehr nahe beieinander.

Elsners Taschen-Jahrbücher für den bautechnischen sowie die Ausgaben für den nichttechnischen Eisenbahndienst sind vielen Eisenbahnfreunden ein Begriff. Weniger bekannt ist, dass es so eine Buchreihe schon sehr lange (und bis heute!) auch für den Straßenbau gibt. Die hier abgebildete Ausgabe von 1963 wurde unlängst für gut 20 Euro antiquarisch erworben und ist mit fast 700 Seiten eine wahre Fundgrube für straßenbauende Modellbahner.

Eine weitere Verladeanlage aus Nieder-Ofleiden. Hier können Straßenfahrzeuge ihr Ladegut durch die sechs Trichter auf ein Förderband entladen. Über das zweite Förderband gelangt(e) das Material in das auf der nächsten Seite gezeigte Gebäude. Dieser Teil des Areals war schon 2006 lange Zeit stillgelegt.

ren Vorbildern entsprechen. Allerdings sollte die Ausgestaltung mit Details, aber auch beispielsweise der Straßenbelag dem jeweiligen Zeitraum entsprechen. Denn diese haben sich in deutlich kürzeren Zeitabständen verändert.

Tipps zur Recherche

Anders als beim Bahnwesen, dessen Entwicklung sehr gut dokumentiert ist, einschließlich zahlloser Werke und einzelner Beiträge zur epochengerechten Umsetzung ins Modell ist die Recherche von wichtigen Fakten des Straßenbaus in früheren Zeiten etwas schwieriger. Bei Google gelangt man mit typischen Ober-

Es ist auch möglich, Waggons von einem Lkw aus direkt zu beladen. Diese hervorragend für die Modellbahn geeignete Einrichtung wurde aber wohl schon sehr lange nicht mehr genutzt.

18+

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal, providing you various content: brand new books, trending movies, fresh magazines, hot games, recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price
Cheap constant access to piping hot media
Protect your downloadings from Big brother
Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages
Brand new content
One site

We have everything for all of your needs. Just open https://avxlive.icu

Beidseits der Landstraße sind diese beiden nicht mehr benötigten Pfeiler stehen geblieben. Zur besseren Orientierung empfehlen wir: Anschauen aus der Vogelperspektive auf Google Maps. Als Suchbegriff genügt „Nieder-Ofleiden". Der ausgedehnte, südlich vom Ort gelegene Steinbruch ist nicht zu übersehen.

begriffen zu vielen Tausend Dokumentationen aus der Gegenwart, allenfalls noch ein, zwei Jahrzehnte zurück. Mit einer gezielten Suche, zum Beispiel „Verkehrsschilder 1930" kommt man schon wesentlich weiter, muss sich die gewünschten Informationen aber oft aus verschiedenen Quellen zusammentragen. Alte Vorschriften, Richtlinien oder online erfasste Fachbücher (Epoche III und früher) haben wir dort bislang vergeblich gesucht.

Wesentlich ergiebiger sind einschlägig bestückte bzw. damit befasste (Uni-)Bibliotheken. Und auch bei Antiquariaten wird man fündig, und das sogar recht preiswert. Ein paar Beispiele sind auf diesen Seiten zu sehen. Obwohl ein großer Teil der Inhalte keine modellbauerische Relevanz hat, ist der Rest umso ergiebiger. Ob Trassenquerschnitte oder die der Planung zugrunde liegenden Fahrzeugbreiten, prognostizierte Geschwindigkeiten auf Landstraßen und die daraus abgeleiteten Linienführungen usw. Auch Kilometersteine, Leitpfosten und -planken, Entwässerungsgräben, die Ausführung von Randstreifen sowie viele weitere Straßenbauthemen werden fast schon „modellgerecht" abgehandelt.

Man kann sich die Literatur epochengerecht auswählen – siehe abgebildete Beispiele – und die Investitionen halten sich in Grenzen. Selbst umfangreiche Werke sind für niedrige zweistellige Beträge zu bekommen.

Oben: Von einem Wiener Verlag stammen diese drei Teile eines Bandes, der wohl alle Bereiche des Straßenbaus abdeckt. Die gezeigten Auflagen sind Ende der 1940er-Jahre erschienen, also ideal für die frühe Epoche III. Kostenpunkt antiquarisch: jeweils gut zehn Euro.

Unten: Am selben Gleis, neben der auf Seite 9 gezeigten Verladung, steht dieses einst dem gleichen Zweck dienende Gebäude. Ein Eldorado für alle Modellbauer, die gerne mit Farbe arbeiten, vorzugsweise mit der gesamten Bandbreite an Rosttönen.

Vereinheitlichung der Spurbreiten

Bei der Recherche in Antiquariaten sind wir auf ein Dokument mit dem Titel „Verordnung: Vereinheitlichung der Spurbreiten sämtlicher Kutschen und Wagen und der Breite der Straßen" gestoßen. Es wurde im Dezember 1715 in Münster veröffentlicht, verfasst von Franz Arnold, Bischof von Münster.

Einleitend heißt es darin: „was Gestalt Uns mehrmalen unterthänigst vorgebracht worden / Wir auch selbsten in augenscheinlicher Erfahrung wahrgenommen / daß sowohl außheimische reisende Passagiers / Kauff- und Fuhrleuthe / als auch Unsere äigene Unterthanen [...]

Mit diesem Schriftstück aus dem frühen 18. Jahrhundert wurden für den Geltungsbereich bereits genaue Vorgaben für den Straßenbau sowie für die Spurweiten der Fahrzeuge erlassen.

eisenbahn magazin 6/2019
© GeraMond Verlag 2019; Autor: Ralph Zinngrebe

FIRMENSCHILDER AN KESSELWAGEN

Mit seiner großen, mit dem Esso-Logo lackierten Werbetafel hebt sich dieser umgerüstete Brawa-Kesselwagen deutlich von seinen serienmäßigen Pendants ab.

Mit Firmentafeln geschmückt

Verfeinerungen an den 22-m³-Kesselwagen von Brawa in H0

CHECKLISTE

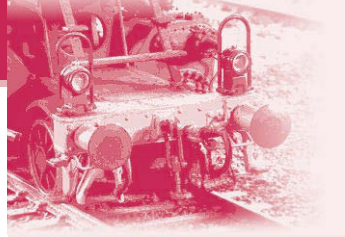
mittel

Bauteile/Material:
Kesselwagen „Esso" Epoche III von Brawa mit verschiedenen Bestellnummern, z. B. #48843; Kesseltafeln „Esso": AW Lingen #313; Nassschiebebild-Beschriftung „Esso" Epoche III: aus Gaßner Beschriftungssatz #G 337; alternativ von Andreas Nothaft: Nassschiebebild-Beschriftung „Esso" 1941 bis 1965, #6807, oder für die Zeit ab 1966: #6808; 0,3-mm-Ms-Draht: Weinert #9300; Farblöser zur Bedruckungsentfernung: Gaßner #Z 251; Weichmacher für Nassschiebebilder: Gaßner #Z 252; Nitrospachtel aus der Tube; Sprühgrundierung aus der Dose: Holts; Maskol von Humbrol; Nitro-Acrylfarben von Weinert: RAL 9005 #2646, RAL 9006 #2647, Verdünnung dazu: #2600; Kunstharzfarben (Auswahl): Revell #90, #301, #330; Verdünnung: Revell Color mix; Feuerzeugbenzin; Nitroverdünnung; Montagekleber: Fixogum von Marabu; Sekundenkleber

Werkzeuge/Hilfsmittel:
feiner schwarzer Permanentmarker; Druckbleistift; Bastelmesser; Schieblehre; kleines Stahllineal; Anschlagwinkel; Haarwinkel; Seitenschneider ohne Wate; Spitzzange; kleiner Schraubstock; kleine Holz- oder Polystyrolleisten als Bohrunterlage; Hartholzklotz; Lötkolben, Bastlerlot, Lötwasser; Briefmarken-, Spitz- und Klemmpinzette; Bohrerhalter mit kleinen Bohrern; diverse Nadelfeilen Hieb 2; Schleifklötzchen mit feinem Nassschleifpapier; Kompressor, dazu Spritzpistole mit 0,3-mm-Nadel; Düsennadel; Pipette; Döschen zum Farbanmischen; Rührstäbchen, z. B. Zahnstocher; Küchenrolle; Ellipsenschablone; verschiedene Haarpinsel

Schon mit dem Aufkommen der motorisierten Fortbewegung entdeckten die Mineralölfirmen Kesselwagen als mögliche Werbeträger. Dabei beließen sie es nicht nur bei einer Lackierung in Unternehmensfarben, sondern statteten sie zusätzlich mit ihren Firmenlogos aus, die entweder direkt auf den Kessel oder auf zusätzlichen, mit Haltern an den Kesseln oder Geländern montierten Tafeln lackiert wurden.

Nach einer kriegsbedingten Unterbrechung kam es ab Mitte der 1940er-Jahre zu einem Neustart der farbig-bunten Werbetafeln an Mineralöl-Kesselwagen. Deren Hochzeiten endeten Mitte der 1960er-Jahre mit dem vermehrten Einsatz von Wagen der verschiedenen Vermietungsgesellschaften. Trotzdem verzichteten die Mineralölkonzerne auch in den folgenden Jahren nicht auf eine werbewirksa-



FIRMENSCHILDER AN KESSELWAGEN

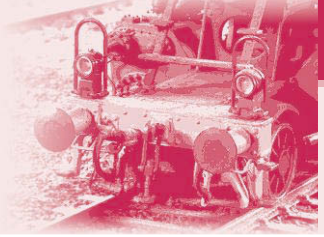
Entleeren eines Kesselwagens in einem Werk in Hanau am Main
Foto: DB-Pressedienst – Paul Trost, Slg Brinker

me Beklebung der Kessel mit ihren Firmenlogos. Auch heutzutage sind besonders bei kleinen Einstellern mit eigenem Wagenpark noch bunte Kesselwagen mit Schriftzug und Logo zu finden, beispielsweise bei der Firma Haltermann.

Logos auf separaten Schildern

Am Anfang waren es vielfach noch durch Schriftenmaler in mühseliger Handarbeit oder mit Schablonen direkt auf die Kessel aufgetragene Schriftzüge und Logos. Bei der durch die fortschreitende Motorisierung immer weiter zunehmenden Anzahl der Kesselwagen ging man bald dazu über, separate und dadurch austauschbare, emaillierte Tafeln mit den Firmenlogos anzufertigen. Die für die Befestigung benötigten U-förmigen Flacheisen-Halter oder Rahmen aus L-Profilen wurden direkt an den Kesseln der Wagen oder ihren Bedienplattformen befestigt. Als Befestigung dienten dabei angeschraubte oder -genietete Flanschplatten oder sie wurden einfach angeschweißt. Mit dem Aufkommen der heute üblichen großflächig bedruckten, selbstklebenden Folien verschwand diese Art der Werbetafeln vollkommen.
Vielfach aus fertigungstechnischen Gründen bedrucken Modellbahnhersteller lieber die Kessel ihrer Mineralölwagen mit den Firmenlogos der Mineralölfirmen. Nur wenige Modelle sind mit den für die Epochen III und IV so typischen Kesseltafeln ausgestattet. Für eine vorbildgerechte Ausstattung sorgen da die beim AW Lingen erhältlichen Tafeln aus geätztem Neu-

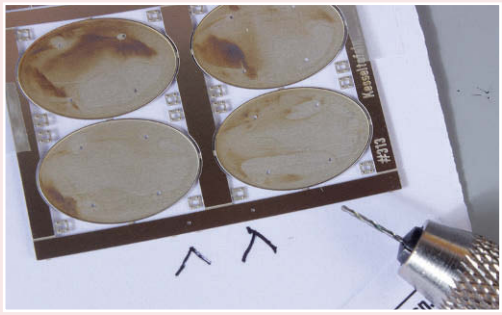
Anbringung der Kesseltafel-Halter am Kessel am Beispiel des Aral-Kesselwagens aus dem Museum Bochum-Dahlhausen.
Foto: Oliver Strüber



FIRMENSCHILDER AN KESSELWAGEN

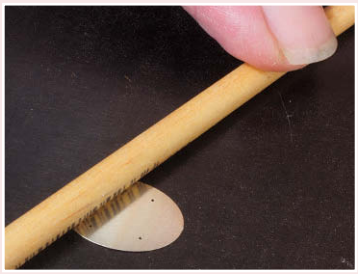
Kesseltafeln an Brawas Kesselwagen

1 Für die vorbildgerechte Ausstattung eines Esso-Kesselwagens mit Firmentafeln benötigt man neben der Neusilber-Ätzplatine vom AW Lingen den Beschriftungssatz von Gaßner. Hilfreich ist die Anleitung auf der Webseite des AW Lingen.



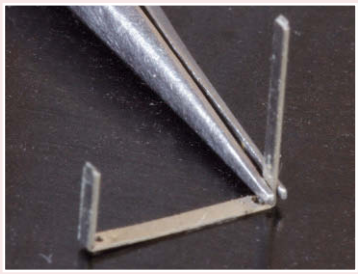
2 Bei allen Kesseltafel-Ätzplatinen dient der Rand als Bohrschablone für den genauen horizontalen Abstand beim Einbringen der Halter-Bohrungen.

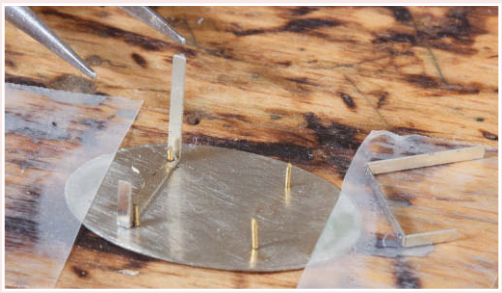
3 Die Ätzteile trennt man mit einem Bastelmesser auf einer furnierten Brettoberfläche aus der Ätzplatine heraus.



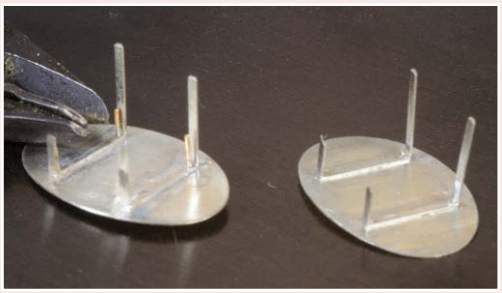
4 Die ätztechnisch bedingt auftretenden Wölbungen lassen sich auf einer harten Holzoberfläche mit einem Pinselstiel oder dem glatten Stiel einer Nadelfeile planen.

5 Das Biegen der Halter um 90° gelingt am besten mit einer Spitzpinzette. Die Anätzung der Ätzteile befindet sich dabei innen.



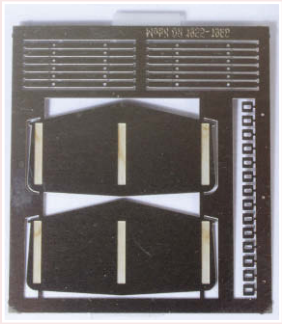


6 Um die Halter beim Löten auf den Esso-Tafeln zu arretieren, bringt man für die einzulötenden 0,3-mm-Messingdrahtstifte vier 0,3-mm-Bohrungen entsprechend der ...



7 ... durchgeätzten Löcher in den Tafeln in einen Hartholzklotz ein. Zum Abkneifen der Drähte auf der Vorderseite sowie an den Haltern nutzt man einen Seitenschneider ohne Wate.

8 Die Stifte der Tafelseite werden bis auf Höhe des angeätzten Rands mit einer Schleifleiste beigeschliffen.

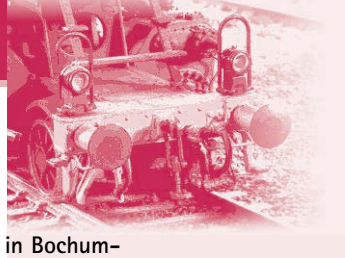


9 Bei den Firmentafeln ohne Rand werden die gebogenen Halter einfach in die bereits angeätzten Vertiefungen gelötet.

silberblech für so gut wie alle bekannten Mineralölfirmen. Die entsprechenden Firmenlogos sind als Nassschiebebilder entweder bei Andreas Nothaft als Vierer-Satz erhältlich oder man entnimmt sie den entsprechenden Beschriftungssätzen von Gaßner.
Für den nachfolgend beschriebenen, nicht allzu aufwendigen Umbau eines bedruckten Brawa-Kesselwagens mit „Esso"-Beschriftung in ein vorbildgerechtes Modell für die Epoche III samt Firmentafel und Griffstangen an den Leitern braucht der Modellbahner keine irreparablen Beschädigungen am Modell zu befürchten.

Esso-Kesseltafeln für einen Brawa-Kesselwagen

Für die Ausstattung des zweiachsigen Esso-Kesselwagens von Brawa (z. B. #48843) mit Firmentafeln benötigt man neben der Neusilber-Ätzplatine #313 vom AW Lingen noch den Beschriftungssatz #G 337 von Gaßner. Alternativ kann man auch zu den Firmenlogo-Schiebebildern von Andreas Nothaft greifen. Bei ihm sind zwei verschiedene Esso-Beschriftungen erhältlich: Für die frühe Epoche III, die Zeit von 1949 bis 1965, unter der Bestellnummer #6807 sowie für den Zeitraum ab 1966



(Epoche III/IV) unter #6808. Hilfreich ist auch die unter www.awlingen.de angebotene Möglichkeit des Herunterladens von Bauanleitungen der angebotenen Kesseltafeln. Die geätzten Neusilber-Tafeln selbst lassen sich auch mit wenig Löterfahrung zusammenbauen und am Fahrzeug montieren. Zusätzlich sind als Hilfsmittel bei allen Kesseltafel-Platinen die Ränder als Bohrschablone für den genauen horizontalen Abstand zum Einbringen der Bohrungen für die Halter ausgebildet.

Nachdem man die Ätzteile mit einem Bastelmesser aus der Platine herausgetrennt hat, müssen die ätztechnisch bedingten Wölbungen der Tafeln auf einer glatten Holzoberfläche mit einem Pinselstiel oder ähnlichem geglättet werden. Anschließend kann man die Halter mit einer Spitzpinzette rechtwinklig biegen. Sie werden dann, um sich das Anlöten zu vereinfachen, mit 0,3-mm-Messingdrahtstiften in den durchgeätzten Löchern der Tafeln auf einem Hartholzklotz arretiert.

Nach dem Abkneifen der Drähte auf der Vorderseite sowie innen an den Haltern werden die Stifte auf der Tafelseite bis auf Höhe des angeätzten Rands mit einer schmalen Schleifleiste, versehen mit 280er- und 600er-Nassschleifpapier, beigeschliffen. Dadurch imitiert man die für Esso-Tafeln so typische Nachbildung der sichtbaren Befestigung der Schilder mit Schrauben an den Haltern.

Damit sind die Tafeln im Rohbau fertig und man kann die oberen Bohrungspositionen der Halter, 27 mm gemessen von der Unterkante Längsträger, mit einem Druckbleistift anzeichnen. In der Senkrechten orientiert man sich an der Mitte des aufgedruckten Schildes, zeichnet eine Mittellinie auf und misst davon beidseitig 3,5 mm ab und erhält so die Bohrposition. Dabei ist zu beachten, dass sich die Bohrungen bei der Kesseltafel auf der der Handbremsbühne abgewandten Seite um 1,5 mm nach außen, sprich nach rechts, verschieben. Schließlich soll die Bedienbühne später noch ohne Schwierigkeiten montiert werden.

Fortsetzung Seite 6

Am Aral-Wagen in Bochum-Dahlhausen ist neben dem Kesselschild auch sehr gut das feine Geländer am Aufstieg zu erkennen. Foto: Oliver Strüber

Heute gibt es mal wieder Probleme mit der Schlauchverbindung zwischen Kesselwagen und Abfülllager – da muss doch gleich der Servicetrupp ran ...

Zur Gestaltung kleiner wie umfangreicherer Motive rund um das Thema Mineralöl gibt es ein breites Angebot an Zubehör und Modellen, insbesondere Kfz, in den Farben und mit den Logos der in den verschiedenen Epochen tätigen Unternehmen dieser bedeutenden Branche. Oft haben die ohnehin schon in Bahnhofsnähe etablierten Kohlenhändler den Vertrieb an die Endkunden übernommen.

© GeraMond Verlag 2019; Autor: Dirk Rohde; Modellfotos: Dirk Rohde und Oliver Strüber

■ Wir trauern um Frank Zarges

Viel mehr als Fotograf und Modellbahnprofi

Frank Zarges in seinem Element – mit der Kamera unterwegs

Er war langjähriger Mitarbeiter bei der „Meisterschule Modellbahn“ und beim eisenbahn magazin. Er war Eisenbahnfreund, Modellbahn-Experte und Profi-Fotograf – vor allem aber beliebter und geschätzter Freund und Kollege. Am 18. April 2019 ist Frank Zarges verstorben

Mit fast unerschütterlichem Optimismus hat er gegen seine schwere Erkrankung gekämpft, acht für ihn und seine Familie schwere Jahre durchlebt und am Ende doch verloren. Wir trauern um einen liebgewonnenen Kollegen und einen Modellbahnfotografen, der nicht nur das gesamte Spektrum abdecken konnte, sondern es auch beherrschte und einen eigenen Stil entwickelte.

Schon bald nach seiner Zeit bei der Bundeswehr und der Ausbildung zum Elektriker hat Frank Zarges seine große Leidenschaft – die Fotografie – zum Beruf gemacht. Zusammen mit seinem Faible für die Modelleisenbahn war der weitere Weg fast schon vorgezeichnet: 1997 erschienen die ersten Fotos im Eisenbahn-Kurier, wo er über anderthalb Jahrzehnte als „Modellbahn-Hausfotograf“ wirkte. Er arbeitete bei der Zeitschrift Modellbahn-Kurier mit und war über 50 Ausgaben maßgeblich an ihrer Entwicklung beteiligt – konzeptionell, inhaltlich und mit Fotografien.

Die Eröffnung des Miniatur Wunderlands im August 2001 markiert einen weiteren beruflichen Meilenstein. Auch bei der Hamburger Ausstellungsanlage avancierte Frank Zarges zum „Hausfotografen“, der unter anderem sämtliche Presse- und Kalenderbilder erstellte – fast ausschließlich in Nachtarbeit, um nicht mit dem Publikum ins Gehege zu kommen. Auch hier war es sein ganz besonderer Blick für die vielen kleinen Dinge, der einige Szenen erst lebendig machte, die den meisten Besuchern sonst wohl verborgen geblieben wären.

Seit 2013 ist Frank Zarges mit verschiedenen Projekten (Bücher, „Meisterschule Modellbahn“, Messe- und Anlagenfotografie) auch für die Verlage GeraMond und Alba Publikation sowie das *eisenbahn magazin* tätig gewesen. Verschiedene Titelbilder und perfekt ausgeleuchtete Szenenfotos zeugen von seinem bildgestalterischen Schaffen. Bei „Meisterschule Modellbahn“ steuerte er nicht nur eigene Beiträge bei, sondern war auch für die Bildbearbeitung zuständig. Außerdem wurde 2014 unter seiner Mitwirkung ein Magazin für die von ihm bevorzugte Spur 1 etabliert; damit ging ein Herzenswunsch von ihm in Erfüllung.

> » Titelbilder und perfekt ausgeleuchtete Szenen zeugen von seinem fotografischen Schaffen

Neben seiner Vorliebe für die Welt im Kleinen konnte sich Frank Zarges auch für die große Bahn begeistern. Hier galt sein Interesse vor allem den sächsischen Schmalspurbahnen und gut organisierten Sonderfahrten, vor allem in Ostdeutschland. Bei allem Engagement für Eisenbahn und Modellbahn sollte nicht übersehen werden, dass dies nur ein Teil seines fotografischen Schaffens darstellt – ob Hochzeits-, Werbe- oder Architekturfotografie, Frank Zarges hat fast das gesamte Spektrum seiner Leidenschaft abgedeckt. Hobby und Beruf gingen bei ihm eine seltene Symbiose ein.

Frank Zarges hinterlässt seine langjährige Lebensgefährtin und die gemeinsame Tochter. Sein großer Wunsch, sie bis zum Erwachsenenalter aufwachsen zu sehen, wurde ihm leider nicht mehr erfüllt.

Wir – die Mitarbeiter von *eisenbahn magazin* und der „Meisterschule Modellbahn“ – verlieren mit ihm einen versierten Kollegen, verlässlichen Partner, langjährigen Weggefährten, ideenreichen Unterstützer und treuen Freund. In unserer Erinnerung wird Frank Zarges weiterleben.

Oliver Strüber/Ralph Zinngrebe

Aus dem Werk von Frank Zarges: der Spur-1-Triebwagen von Kiss „im Abendlicht“ ...

... und der Italienteil im Miniatur Wunderland

Buch & Film

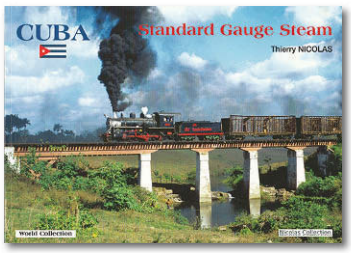
***Die Köln-Mindener Eisenbahn**, Schienenwege durch Rheinland und Ruhrgebiet – Bernd Franco Hoffmann – 155 S., 51 Farb-/78 Schwarzweiß-Abb. – 24,99 € – Sutton Verlag, Erfurt – ISBN 978-3-95400-972-5*

Über die berühmte Köln-Mindener Eisenbahn, die als erste das Ruhrgebiet erreichte, sind schon mehrere Bücher verfasst worden. Das neue Werk bietet in kompakter Form einen guten Überblick zu Geschichte und Gegenwart dieser Strecke von Köln über Oberhausen nach Minden. Mit mehreren Übersichtskarten und Gleisplänen sowie zahlreichen Fotos von der Stammbahn und den abzweigenden Strecken werden die Bahnhöfe, Anschließer und Konkurrenten vorgestellt. Die teils bisher unveröffentlichten Bildmotive bieten einen guten Querschnitt zu den verschiedenen Traktionsarten, den Bahn- und Industrieanlagen und sind vor allem auch für Kenner der Szene interessant. *MM*

***Verkehrsknoten Lübeck** – Udo Kandler – 112 S., 182 Schwarzweiß-Abb. – 24,80 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6301-3*

Im Brennpunkt dieses Hansestadt-Porträts steht die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit ihren markanten Stromlinien-Wendezügen samt Doppelstockwagen. Tolle Aufnahmen aus den Hallen des Hauptbahnhofes zeugen vom bedeutenden internationalen Verkehr mit Dänemark und früher auch zur DDR. Natürlich kommt der innerstädtische Verkehr nicht zu kurz. Und auch der aktuelle Betrieb auf den DB AG-Gleisen wird thematisiert. Straßenbahn-Fahrten rund um das Holstentor oder vor dem Heiligen-Geist-Spital erwachen in diesem Band noch einmal zum Leben. Eigene Kapitel sind dem Betrieb der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft, dem Bahnbetriebs- sowie dem Ausbesserungswerk der Stadt gewidmet. Der Seeverkehr konzentriert sich auf den Hafen-Zubringer-Betrieb auf der Schiene. Dieser Band ist ein abwechslungsreiches Porträt des Lübeck-Verkehrs im Wandel der Zeiten. *WB*

***Standard Gauge Steam** – Thierry Nicholas – 288 S., 316 Farb-Abb. – 39,00 € – Nicholas Collection, Brüssel/Belgien – ISBN 978-2-930748-67-2*



Kuba war ein hervorragendes Land der Dampftraktion, zumindest wenn es um den Einsatz in den zahlreichen Zuckermühlen des Landes geht. Die fotografische Reise umfasst die Zeit von 1980 bis 2000, als es auf der Karibikinsel noch mächtig qualmte. Die meisten Loks waren nämlich ölgefeuert, meist amerikanischer Provenienz, doch konnten auch wenige deutsche Hersteller diese Hegemonie durchbrechen. Die Kapitel sind nach den Provinzen bzw. Zucker erzeugenden Betrieben gereiht. Dem Autor gelangen ausgesprochen stimmungsvolle Aufnahmen von Überlandstrecke, Fabrikarealen und Betriebswerken. Besonders hervorzuheben ist die Zuckermühle Marcello Salada in der Provinz Santa Clara, die nicht nur ein ausgedehntes Schienennetz unterhielt, sondern als Industriemuseum konserviert wurde, heute über eine umfangreiche Dampflok-Sammlung verfügt und einen Museumszug betreibt.

Das abschließende Kapitel zeigt erhaltene Loks, die meist in Havanna zu finden waren und heute gut restauriert ihren neuen Platz im Park am Hauptbahnhof oder vor dem Kunstmarkt unweit von dort gefunden haben. Als Ergänzung zum Band der staatlichen Bahn Kubas (siehe *em 4/19*) unbedingt zu empfehlen und außerdem ein schönes Souvenir für Kuba-Reisende! *WB*

***Ausgewählte Schmankerln vom Bahnverkehr ab 1980**, Liebliches/Altmodisches/Außergewöhnliches/Letztmaliges – Otto Leiß – 160 S., 272 Farb-/13 Schwarzweiß-Abb. – 39,00 € – Railway-Media-Group, Wien/Österreich – ISBN 978-3-9028-9453-3*

In diesem speziellen Bildband wird in Bildern festgehalten, was im Osten Österreichs nicht Betriebsalltag war: etwa ein schadhafter Triebwagen 5042 am Ende eines GmP mit der Reihe 2043 als Zuglok oder der gleiche Triebwagentyp – gekuppelt mit dem „Blauen Blitz" 5145. Spannend ist auch das Kapitel der Triebwagen-Ersatzzüge im Lokalbahnverkehr, wo Rangierloks der Reihen 2060, 2062 und 2067 mit Triebwagenbeiwagen eingesetzt waren. Die ÖBB-Reihe 2060 im Planeinsatz war auch keinesfalls Alltag. Dieselloks unter Fahrdraht gaben auch viele seltene Motive ab, daneben Rübentransporte in der Herbstkampagne oder die DB-Baureihe 232 bei der Ölhafenbahn in der Lobau. Festgehalten wurden auch die letzten Einsätze der Altbaugarnituren auf der Lokalbahn Wien – Baden oder zweiachsige Ellok-Oldtimer bei der Stern & Hafferl-Lokalbahn. Wer das Besondere liebt oder Interesse an Ungewöhnlichem hat, sollte in diesem Buch unbedingt blättern. *WB*

***Schmalspurige Dampflokomotiven im Ersten Weltkrieg**, C+C (Zwillinge), C-, D- (Brigadeloks) und E-Kuppler sowie meterspurige HK-Loks – Günter Krause/Günter Krall/Roland Bude – 288 S., 15 Farb-/311 Schwarzweiß-Abb. – 39,80 € – DGEG Medien, Hövelhof – ISBN 978-3-946594-10-9*

Aufbauend auf ihr 1994 erschienenes Werk über die Brigadelokomotiven der Deutschen Heeresfeldbahnen legen die Autoren dank der Mithilfe zahlreicher Eisenbahnfreunde 100 Jahre nach Ende des Ersten Weltkrieges eine umfassende Darstellung aller damals auf 600 Millimetern Spurweite eingesetzten C-, D- und E-Kuppler vor und beziehen auch die meterspurigen HK-Lokomotiven der Heeres-Prüfkommission in ihre Arbeit mit ein. Im Mittelpunkt des großformatigen Bandes stehen natürlich die D-gekuppelten Brigadelokomotiven (HFB 200–2853) sowie die Lieferungen an die Bayerische Feldbahn und die k.u.k. Heeresbahn, deren Hersteller-, Einsatz- und Verbleib-Daten unterstützt durch 225 abwechslungsreiche Fotos auf über 190 Buchseiten vorgestellt werden. Vorgeschaltet sind knapp 40 Buchseiten über die C-gekuppelten Feldbahnlokomotiven. Den Schluss des Buches

Weiterhin erreichten uns:

***Eisenbahnen im Sauerland**, Die wichtigsten Strecken und Fahrzeuge – Christoph Riedel – 156 S., 132 Farb-/17 Schwarzweiß-Abb. – 24,99 € – Sutton Verlag, Erfurt – ISBN 978-3-96303-003-1*

***Gera Einst und Jetzt**, Ostthüringens Bahnknoten im Wandel 1990 bis 2018 – Thomas Frister – 128 S., 205 Farb-Abb. – 35,00 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6232-2*

***Das große Buch der Eisenbahn** – Heinrich Petersen – 319 S., 326 Farb-/120 Schwarzweiß-Abb. – 39,90 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71556-1*

***Hafen-Bahn**, Güterumschlag in deutschen Seehäfen (EJ-Exklusiv 1/2019) – Udo Kandler – 100 S., 91 Farb-/93 Schwarzweiß-Abb. – 15,00 € – Eisenbahn Journal/VGB, Fürstenfeldbruck – ISBN 978-3-89610-416-8*

***TRAXX-Lokomotiven**, Von der Baureihe 145 zur 188 – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 19,80 € – EK-Verlag, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg*

bilden Kapitel über die Feldbahn-Fünfkuppler und die etwa 130 meterspurigen HK-Lokomotiven. Im Anhang finden sich sieben Karten zu den Einsatzstrecken der Feldbahnlokomotiven, ein umfassendes Literaturverzeichnis sowie Anmerkungen. *RL*

***333 Dampfloks, die man kennen muss!** – Karl-Wilhelm Koch – 288 S., 232 Farb-/154 Schwarzweiß-Abb. – 14,99 € – GeraMond Verlag, München – ISBN 978-3-95613-022-9*

Natürlich kann man sich streiten, ob man die in diesem kompakten Buch vorgestellten 333 Dampfloks tatsächlich alle kennen muss. Der Schwerpunkt liegt auf deutschen Dampfloks, die alle mit mindestens einem Foto, kurzem Text und den wichtigsten technischen Daten porträtiert werden.

Vorgestellt werden ferner exemplarische Loks aus fast allen Eisenbahnländern der Erde, selbst aus Mocambique oder Neuseeland. So ist das Büchlein selbst für den „gestandenen" Eisenbahnfreund aufgrund seiner Vielfältigkeit und seiner vielen Tabellen mit den technischen Hauptdaten als Nachschlagewerk empfehlenswert. *MW*

Buch-Tipp

Zeitreise zurück in die 1960er-Jahre

Bildbände über den Dampfbetrieb bei der DB in den späten 1960er-Jahren sind keine Seltenheit, doch dieses Buch sticht aus der Masse hervor und ist absolut zu empfehlen! Der Titel ***Bundesbahn-Tour '68,** Als die DB ihren Loks das Rauchen abgewöhnte*, wurde von den Autoren Rainer Schnell und Helmut Philipp zusammengestellt, hat 190 Seiten mit 90 Farb- und 156 Schwarzweiß-Abbildungen und erschien für 29,95 Euro unter ISBN 978-3-8375-1996-9 bei der VGB bzw. im Essener Klartext Verlag. Drei junge Hamburger Eisenbahnfreunde berichten darin in Wort und Bild von einer elftägigen Tour quer durch Deutschland, bei der als Verkehrsmittel nur die DB und öffentliche Verkehrsmittel benutzt wurden. Ziel der Reise war es, möglichst viele seltene Dampflok-Baureihen zu dokumentieren, wobei auch die modernen Traktionsarten ihre Berücksichtigung fanden.

Erstes Ziel der Autoren war Hannover, wo nicht nur die Fahrzeugvielfalt im Hauptbahnhof, sondern im Bw Hannover Hgbf auch die letzte 93^{5-12} der DB aufgespürt wurde. Weitere Ziele der Rundfahrt waren die illustre Loksammlung des AW Schwerte, die Oberpfalz mit ihren Dampflok-Hochburgen Weiden und Hof, der Großraum Stuttgart sowie als Abschluss der Tour das Bw Mühldorf mit der 45 010, die just zum Besuchszeitpunkt angeheizt wurde.

Freunde von Elloks und Dieselloks werden mit Bildern verschiedener Prototyp-E 10, diverser Altbau-Elloks, der in Hamm stationierten Versuchs-Diesellok DE 2000 sowie mit heute fast vergessenen Triebwagen wie ET 56 oder VT 60 bedacht. Lesenswert auch die Texte, in denen mehrmals geschildert wird, mit welch offenen Armen die Eisenbahnfans in den meisten Bahnbetriebswerken empfangen wurden; selbst Sonderwünsche, wie das Herausziehen von Loks aus dem Schuppen, wurden oftmals erfüllt. Dieses Buch ist eine wunderbare Zeitreise: So und nicht anders hat die Bahn vor fünf Jahrzehnten ausgesehen. *MW*

Verglichen & gemessen

Die DR-Baureihe V 180/118 im H0-Test: Gützold, Piko und Roco

Dicke Babelsbergerinnen

auf dem Prüfstand

Gützold Piko

Roco

Zum Test rollten die jeweils aktuell erhältlichen H0-Versionen der Standard-V 180/118 an. Von Gützold (Mitte) gibt es diese derzeit nur als B'B'-Lok der Epoche III

Die Runderneuerung macht nun auch vor in H0 etablierteren Baureihen nicht Halt. Vom Hersteller-Wettbewerb profitieren in diesem Fall die Modellbahner – preislich und optisch. Dies zeigt im Fall der DR-V 180/118 das jüngste Roco-Modell, das sich mit den Pendants von Piko und Gützold messen muss

Über Jahrzehnte dominierte Gützold mit seinem Modell der V 180/118 den H0-Markt. Mitbewerber gab es weder zu DDR-Zeiten noch nach dem Mauerfall. Zwar wandelte sich das Modell technisch, und neben der vier- gab es ab Mitte der 1990er-Jahre auch eine sechsachsige Ausführung, aber beide Serien hatten auch Schwächen (siehe Im Fokus in *em 6/18*). Das war letztlich für Piko vor wenigen Jahren Anlass, ein eigenes H0-Modell aufzulegen. Weil es dort aber streng nach marktwirtschaftlichen Regeln zugeht, wurden bei der Premiere des Vierachsers 2010 nur die dringend nötigen Verbesserungen berücksichtigt und nicht das maximal Umsetzbare realisiert. Damit war der Markt für Roco offen, den Fans der DDR-Reichsbahn ein technisch wie optisch zeitgemäßes Modell zu offerieren. Die ersten Modelle rollten zum Jahreswechsel 2018/19 in den Handel.

Alle Modelle folgen einem Antriebsgrundprinzips mittels im Chassis liegendem Mittelmotor über zwei Kardanwellen auf mindestens vier Radsätze in den Drehgestellen. Die Beleuchtung erfolgt über LED im Lichtwechsel Rot/Weiß. Schnittstellen auf der Platine sind ebenso Standard. Zurüstbare Pufferbohlen dagegen gibt es nur bei Gützold und Roco; Piko bietet diesen Luxus nur bei den Modellen mit abweichender Front.

Von Gützold haben wir eine vierachsige Lok in den Test einbezogen, da eine sechsachsige Ausführung aktuell ab Werk nicht verfügbar ist. Diese Epoche-III-Lok zeigt einen vorbildgerecht helleren Rotton , während die beiden 118er von Piko und Roco in Bordeauxrot lackiert sind.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

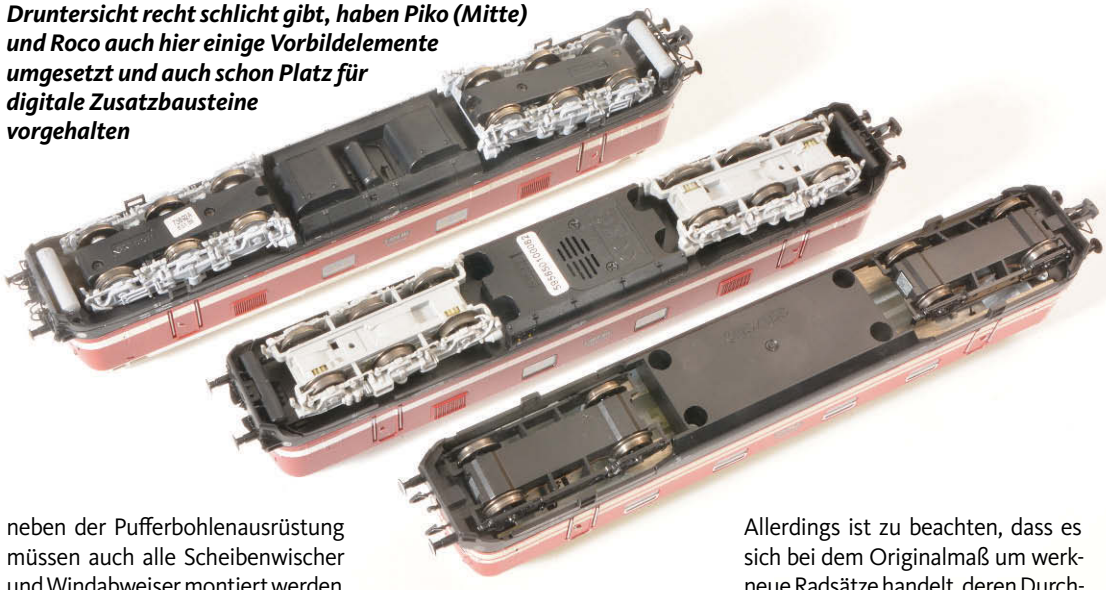
Die Testkandidaten besitzen alle ein vergleichbares Antriebskonzept: Ein im Metallrahmen liegender Motor treibt über Kardanwellen die einzelnen Radsätze im Drehgestell an, wobei deren Zahl angesichts unterschiedlicher Lösungen für die oft parallel gefertigten AC-Versionen verschieden ist. Die Gehäuse bestehen überall aus Kunststoff. Die Zahl der vom Käufer anzubringenden Zurüstteile schwankt naturgemäß von null bei Piko über vier oder acht bei Gützold für Bremsschläuche bis hin zu zwanzig bei Roco.

Gützold – Hier spielt Metall eine tragende Rolle – nicht nur für den Motor. Dieser liegt samt Schwungmasse von unten mit der Tanknachbildung gut eingebaut im massiven Rahmen. Dessen Oberseite trägt die Platine mit Schnittstelle nach 21MTC – eine Zutat nach der Übernahme durch die Gebrüder Fischer – für die optionale Ausstattung mit Decodern. Die Imitation der Maschinenraum-Einrichtung besteht aus einem grünen Aufdruck auf den dunkelgrau lackierten Rahmen. Angetrieben werden alle Radsätze beider Drehgestelle. Die hohe Masse macht Haftreifen verzichtbar. Die letzte Serie sechsachsiger Gützold-Loks besaß übrigens eine noch 100 Gramm höhere Eigenmasse. Die Beleuchtung erfolgt zeitgemäß über Leuchtdioden. Die abschraubbaren Normschächte der Kupplungen sind kulissengeführt und Teil der Frontverkleidung. Zuzurüsten sind bei Bedarf nur die Bremsschlauch-Nachbildungen an der Pufferbohle.

Zum Vorbild

Eine der letzten Starleistungen der DR-V 180 war im Juli 1996 die Bespannung des Dolomitzuges (Scharzfeld –) Herzberg am Harz – Torgau, gefahren mit zwei Loks der DB AG-Baureihe 228 des Betriebshofes Nordhausen. Als Ersatz mussten später zwei Pärchen der Baureihe 204 herhalten. Mehr zum Vorbild über die DR-V 180/118/228 steht in unserem Fokus-Beitrag, der in em 6/18 enthalten war

Während sich die betagte Gützold-Konstruktion (unten) in der Druntersicht recht schlicht gibt, haben Piko (Mitte) und Roco auch hier einige Vorbildelemente umgesetzt und auch schon Platz für digitale Zusatzbausteine vorgehalten



Piko – Im vergleichsweise leichten Rahmen ruht der Motor mit zwei kleineren Schwungmassen. Dessen Antriebskräfte gelangen über Kardanwellen und Schnecken-/Stirnradgetriebe auf die jeweils äußeren Radsätze beider Drehgestelle. Die obere Motorabdeckung bildet die Platine mit PluX22-Anschluss. Die Beleuchtung erfolgt über LED. Die Normschächte für die Kupplungen sind Teil der Frontschürze und kulissengeführt.

Roco – Wie nicht anders gewohnt, folgt die Konstruktion der Lok seit Jahrzehnten bewährten Standards: schwerer Metallrahmen, Mittelmotor mit Kardanwellen zu beiden Drehgestellen, dort über Schnecken-/Stirnradgetriebe Kraftübertragung auf alle Radsätze. Der Rahmen ist im Bereich der Maschinenraumfenster den Motoren und Hilfsbetrieben des Originals nachgeformt. Die Platine trägt eine PluX22-Schnittstelle. Eine leidige Roco-Tradition ist die „Zurüstorgie“, denn neben der Pufferbohlenausrüstung müssen auch alle Scheibenwischer und Windabweiser montiert werden.

Maßgenauigkeit

Gützold – In den wesentlichen Abmessungen stimmen die Modelle der Zwickauer im Rahmen von Messfehlern mit dem Vorbild überein. Auch bei der Betrachtung der allgemeinen Proportionen sowie der markanten Frontpartien wird der Eindruck des Originals trotz der betagten Grundform recht gut getroffen.

Piko – Dieses Modell trifft das Vorbild ebenfalls sehr gut. Die Abweichungen der Maßtabelle entsprechen bis auf den Raddurchmesser quasi den unvermeidbaren Messfehlern im Zehntelmillimeterbereich. Allerdings ist zu beachten, dass es sich bei dem Originalmaß um werkneue Radsätze handelt, deren Durchmesser im laufenden Betrieb naturgemäß abnimmt.

Roco – Das jüngste Modell der V 180/118 zeigt in der Maßtabelle einmal mehr, warum es fortan der tonangebende Standard ist. Ausreißer ist – wie schon bei Piko – der Raddurchmesser, der eher dem der B'B'-Version entspricht. Angenehm fallen die niedrigen und dennoch betriebssicheren Spurkränze auf.

Fakten zu den Modellen	V 180 021 Gützold	118 400-1 Piko	118 640-2 Roco
Artikelnummern	31047090	59580	73892
(erstes) Baujahr	2017 (1993)	2015 (2011)	2018
Stromsystem	NEM-Gleichstrom/analog		
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/eine	fünfpolig/zwei	fünfpolig/zwei
Getriebe	Kardan/Schnecke/Stirnräder		
angetriebene Radsätze	4	4	6
Räder mit Haftreifen	0	2	4
Gewicht	685 g	447 g	598 g
Preis (UvP)	199,00 €	119,99 €	179,90 €

Langsamfahrtverhalten

Zum Testen des Fahrverhaltens standen alle Modelle in der Standard-Gleichstromversion mit originalem Schnittstellen-Blindstecker zur Verfügung. Alle Modelle wurden jeweils bei einer anliegenden Spannung von neun Volt in beide Richtungen dreißig Minuten eingefahren.

Gützold

Das Gützold-Modell stellt den Urahn der „dicken Babelsbergerin“ dar, hier als aktuelle V 180 mit vier Maschinenraumfenstern und zweiachsigen Drehgestellen. Nachgebildet wurde die Lok entsprechend der Erstausführungen mit Lüftern samt Gitterabdeckungen und großen Auspufföffnungen. Die Abweichungen in punkto Dach und Griffstangen unter den Frontfenstern sind vorbildgerecht

Piko

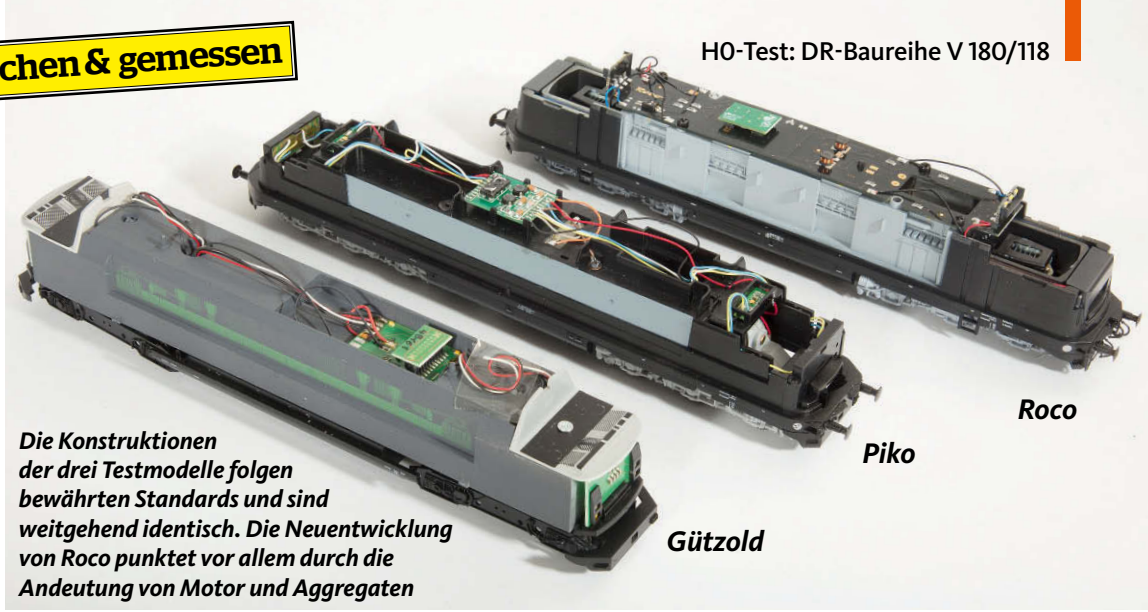
Piko stattete sein Modell der DR-118 vorbildgerecht mit nur zwei Seitenfenstern, aber mit einigen zusätzliche Details an den Fronten aus, verzichtete aber weitgehend auf Zurüstteile, was Betriebsbahner allerdings gut verschmerzen können. Piko gravierte die Seitenlüfter recht fein, spendierte den Dachlüftern Lamellen und passte auch Auspufföffnungen sowie Dachluken vorbildgerecht an

Roco

Roco legte Ende 2018 ein weitgehend perfektes Modell der DR-118 als sechsachsige Version auf, die aus diesem Test als Sieger hervorgeht. Hervorzuheben ist an dieser Diesellokomotive die plastische Maschinenraum-Nachbildung. Die Bergheimer Konstrukteure orientierten sich hinsichtlich der Dachpartien an der Epoche-IV-Version; die Auspufföffnungen sind schwarz akzentuiert

Gützold – Die Maschine überrascht analog mit einem sehr ausgewogenen Fahrverhalten auch im niedrigen Geschwindigkeitsbereich. Die Schwungmasse ist so dimensioniert, dass kürzere stromlose Stellen problemlos passiert und angehängte Züge bei Stromunterbrechung beispielsweise in konventionellen Signal-Halteabschnitten nicht abrupt stoppen, sondern mit einem angemessenen Auslauf zum Stehen kommen. Mit akzeptabler Minimalgeschwindigkeit von 10 bis 14 km/h machen Rangierfahrten von und zum Zug Spaß.

Piko – Zwar rollt die Lok bei etwas reichlich zwei Volt mit rund 12 km/h los, zum sicheren Durchfahren längerer Weichenstraßen sollten allerdings mindestens



Die Konstruktionen der drei Testmodelle folgen bewährten Standards und sind weitgehend identisch. Die Neuentwicklung von Roco punktet vor allem durch die Andeutung von Motor und Aggregaten

3,5 Volt anliegen, was zu einer Geschwindigkeit von 18 km/h führt.

Roco – Der aktuell verbaute Fünfpoler setzt sich erst bei gut 2,5 Volt mit umgerechnet 11 km/h in Bewegung, was für eine Streckendiesellok durchaus angemessen ist, auch weil dieser Wert zum sicheren Durchfahren längerer Weichenstraßen genügt.

Streckenfahrtverhalten

Gützold – Im Zugeinsatz auf freier Strecke gefallen die Fahreigenschaften. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h bei zwölf Volt landet die V 180 sicher innerhalb der Toleranzgrenze nach NEM. Die Regelhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h wird bei 11,8 Volt erreicht.

Piko – Bei voller Fahrspannung von zwölf Volt rollt die Lok mit 123 km/h und deutlich vernehmbarem Geräusch über die Gleise. Ähnlich wie beim Gützold-Pendant werden die vorbildgerechten 120 km/h bei 11,9 Volt erreicht.

Roco – Bei voller Fahrspannung ist die Babelsbergerin der Österreicher nur mit 115 km/h unterwegs; die Regel-Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreicht das Modell damit nicht.

Ausrollverhalten

Gützold – Im Analog-Modus hat die Maschine mit 335 Millimetern einen angemessenen Auslaufweg. Dieser genügt für einen weichen Stopp vor Halt zeigendem Signal auf Anlagen.

Piko – Im Analogbetrieb ist der Auslauf der Lok mit einem knappen halben Meter überraschend großzügig bemessen und fast schon heikel, denn unter Umständen kann es da vor Signalen schon knapp werden. Entgleisungsfördernde Stauchungen im Zugverband sind damit aber fast ausgeschlossen.

Roco – Angesichts des ausgewogenen Fahrverhaltens ist der gemessene Wert von 155 Millimetern für den Auslaufweg etwas niedrig. Er genügt aber zum ruckfreien Anhalten beziehungsweise Überbrücken kürzerer stromloser Abschnitte.

Zugkraft

Gützold – Die Zuglast des 685 Gramm schweren Modells ist mit 180 Gramm mehr als angemessen. Der Abfall in Steigungen um bis zu einem Drittel ist vertretbar und genügt für übliche Zuggarnituren aus maximal acht Schnellzugwagen selbst auf Rampenstrecken. In der Ebene sind mit minimalem Schleudern auch deutlich längere Züge möglich.

Piko – Ein Zuglastwert von 125 Gramm ist angesichts von nur 447 Gramm Reibungsmasse zwar recht ansprechend, vorbildgerechte Schnellzüge kann die Maschine damit aber nicht sicher befördern. In den üblichen Steigungen reduziert sich der Wert trotz Haftreifen auf die Hälfte, was dann schon grenzwertig ist, wenn man nicht gerade einen kurzen Rennsteig-Zug mit einer zweiteiligen Doppelstockgarnitur als Standardzug nachbilden möchte.

Roco – Mit 240 Gramm Anhängelast in der Ebene und nur 40 Gramm weniger in der zehnprozentigen Steigung sind auch längere Modellzüge kein Thema. Roco beweist damit einmal mehr, dass die meisten modernen Lokmodelle primär fürs Fahren konstruiert sind. Und wer mal ein Auto der Kategorie SUV abschleppen möchte, weiß seit der letzten „Maus-Show“ des WDR, dass dafür 84 Lokmodelle genügen.

Stromabnahme

Gützold/Roco – Beide Maschinen ziehen alle Radsätze über rück- oder oberseitige Schleifkontakte zur Stromabnahme heran, sodass auch ausgedehntere Weichenstraßen weitgehend ruckfrei durchfahren werden können.

Piko – Das Modell der Sonneberger nutzt nur die äußeren Radsätze der Drehgestelle zur Stromabnahme, wobei auch hier rückseitige Schleifkontakte benutzt werden.

Wartungsfreundlichkeit

Gützold – Geliefert werden Gützolds Loks in der klassischen Styroporverpackung mit Schutzfolie. Mit deren Hilfe ist das Modell leicht und sicher zu entnehmen. Zugang zum Motor erhält der Besitzer, indem er vier Schrauben auf der Unterseite löst. Das Gehäuse muss nur für Arbeiten an der Schnittstelle abgenommen werden. Es ist in alter Manier geklipst. Die mitgelieferte Dokumentation zeigt die wichtigsten Servicearbeiten und gibt Hinweise zur Ersatzteilversorgung.

Piko – Das Modell wird in der klassischen Blistereinlage geliefert, aus dem es leicht zu entnehmen ist. Zugang ins Innere der Lok für Wartungsarbeiten am Motor oder für den Decodereinbau erhält man nach dem Lösen zweier Schrauben auf der Unterseite und gegebenenfalls zweier weiterer auf der Platine. Vorsicht ist aber beim Zusammenschrauben geboten, denn die selbstschneidenden Schrauben neigen schnell zum „Ausfressen“. Die beiliegenden Informationsblätter sind gut strukturiert und erläutern alles, was man für Zurüstung, Service und Reparatur braucht.

Roco – Die Lok kommt folienumhüllt in der klassischen Styroporeinlage. Das Entnehmen gestaltet sich leicht, allerdings ist beim zugerüsteten Modell etwas Vorsicht geboten, damit die Scheibenwischer nicht abbrechen. Den Zugang zur Decoderschnittstelle erreicht man durch Lösen der beiden Gehäuseschrauben am Unterboden. Der Motor ist erst zugänglich, wenn weitere vier Schrauben der Platine gelöst sind. Die Servicedokumentation ist umfassend und gut verständlich.

Maßtabelle Maße in mm	Baureihe V 180/118 DR				
	Vorbild	1:87	Gützold	Piko	Roco
Länge über Puffer	19.460	223,6	224,5	224,0	223,7
Breite	3.020	34,7	34,6	35,0	35,0
Höhe über SO	4.272	49,1	49,3	49,0	48,7
Pufferhöhe über SO	1.060	12,2	12,4	12,3	11,8
Lokgesamt- (C'C')	14.510	166,8	–	167,0	166,8
Achsstand (B'B')	15.600	179,3	179,3	–	–
Drehgestell- (C'C')	3.600	41,4	–	41,2	41,5
Achsstand (B'B')	3.400	39,1	39,2	–	–
Laufrad- (C'C')	1.050	12,1	–	11,5	11,6
durchmesser (B'B')	1.000	11,5	11,5	–	–
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	1,0	1,0	0,8

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Gützold	*(1,6)*
Piko	*(2,0)*
Roco	*(1,8)*

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Gützold – Im direkten Vergleich fällt bei dieser Konstruktion das Alter trotz der Überarbeitung durch die Gebrüder Fischer auf – allein durch die am damaligen Zustand ausgelegte Form ohne große

Verglichen & gemessen

Zurüstorgie: Bis das Roco-Modell in voller Schönheit auf den Gleisen steht, ist viel Geduld beim Aufrüsten der vielen Kleinteile nötig

Dachluke, Griffstangen unter den Fenstern und Lüfterabdeckungen mit Gitter anstatt Lamellen, um nur die wichtigsten Details zu nennen. Lobenswert ist die Umstellung auf separat angesetzte Griffstangen, deren Orientierung sich korrekt mit der Epoche von waage- auf senkrecht ändert. Die Pufferbohle gewinnt durch das Zurüsten mit Bremsschläuchen. Was leider bleibt, ist die klaffende Öffnung des Kupplungsnormschachtes. Auch fehlen die Rangierergriffe unterhalb der Puffer. Die Gravuren von Lüftergittern und Dachaufbauten überzeugen noch immer, auch wenn die Mitbewerber zeigen, dass es noch feiner gehen kann.

Piko – Mit dem Erscheinen des Modells vor einigen Jahren erfüllten sich zumindest einige Wünsche der Reichsbahn-Fans: Die 118 hatte nun auch die seit Mitte der 1970er-Jahre eingeführten Griffstangen unter den Frontfenstern, die markanten Tritte oberhalb der Pufferbohle und noch plastischer ausgeformtere Lüftergitter am Dach. Für diese Ausführungen ist die Zahl der Griffstangen stimmig. Zudem verfügten die Lokmodelle über eine mit größerer Tiefe angedeutete Führerstand-Nachbildung. Leider sind sämtliche Griffstangen nur angeformt, und hinter den Maschinenraumfenstern gibt es nur lieblose Grauflächen. Zurüstteile für die Pufferbohle gibt es nicht.

Fahrwertetabelle	H0-Streckendiesellokomotiven der DR		
	V 180 021 Gützold	118 400-1 Piko	118 640-2 Roco
Langsamfahrtverhalten			
v_{min}	10 km/h bei 2,0 V/140 mA	12 km/h bei 2,4 V/120 mA	11 km/h bei 2,5 V/180 mA
Streckenfahrtverhalten			
$v_{Vorbild}$	120 km/h bei 11,8 V/400 mA	120 km/h bei 11,9 V/360 mA	nicht erreicht
v_{max}	125 km/h bei 12,0 V/430 mA	123 km/h bei 12,0 V/370 mA	115 km/h bei 12,0 V/490 mA
Ausrollweg aus v_{max}	335 mm	485 mm	155 mm
Zuglast	175 g bei 12,0 V/500 mA	120 g bei 12,0 V/420 mA	230 g bei 12,0 V/530 mA

Roco – Die jüngste Miniatur kann erwartungsgemäß zusätzlich punkten, denn freistehende Griffstangen, plastisch nachgebildete Maschinenraum-Inneneinrichtung, Rangierergriffe unter den Puffern, Steuerkabel und Bremsschläuche zum Nachrüsten sowie Fronttritte sind authentisch nachgebildet. Etwas getrübt wird die Freude des Besitzers nur durch die etwas ausgefranst wirkenden Eckfenster. Auf Anfrage haben wir aber erfahren, dass Roco bereits an einer Lösung arbeitet.

Fahrgestell und Räder

Gützold – Das Fahrwerk der Epoche-III-Lok erscheint trotz nicht vorhandener Anbauteile durchaus plastisch und filigran. Altersbedingt fehlen den Drehgestellen jedoch die Sandfallrohre bis vor die Radflächen sowie die Bremsbacken. Je nach Blickwinkel kann es zudem vorkommen, dass etwas blankes Metall des Rahmens beziehungsweise Getriebeblockes durchblitzt. Die Radsätze sind einschließlich der Laufflächen brüniert. Die Breite der Laufflächen beträgt modellbahnübliche 1,8 Millimeter bei 2,8 Millimetern Radreifendicke; damit bleibt das Modell auch bei Spurerweiterungen sicher im Gleis.

Piko – Diese Miniatur definierte vor fast zehn Jahren neue Standards. Zwar gibt es auch hier keine zusätzlichen Anbauteile an den Drehgestellen, und etliche Bremsbacken fehlen, allerdings sind die Sandfallrohre bis vor die Räder nachgebildet, und an den Seiten sind die Grifföffnungen der Batteriekästen etc. graviert. Die je Ausführung der Lok variierende Anordnung der Sandkästen bildet Piko durch Aufdruck nach. Auch hier sind die Radsätze durchgehend brüniert. Ähnlich wie beim Gützold-Modell verliert sich das auf den Laufflächen schnell, was der sicheren Stromaufnahme durchaus dienlich ist. Die Laufflächenbreite misst hier 2,1 Millimeter bei einer Radreifendicke von stattlichen drei Millimetern.

Roco – Die 118 der Österreicher kommt mit extrem durchgestalteten Drehgestellen angerollt. Bremsgestänge, Bremsbacken, separat angesetzte Bremszylinder und Sandfallrohre bis vor die Radlaufflächen sind ebenso zu finden wie korrekte Gravuren an den Batteriekästen. Die für die Kupplung nötige Öffnung der Frontschürze lässt sich durch ein Tauschteil vorbildgerecht verschließen, sodass das Modell auf Wunsch ohne störende Öffnungen in den Zugeinsatz gehen kann. Roco geht bei den Radsätzen einen anderen Weg: Die Radkörper sind bei diesem Modell grau, die Radreifen metallisch blank. Die Radreifendicke beträgt ebenfalls 2,8 Millimeter, was der Lauffläche ein Maß von 2,0 Millimetern zubilligt.

Farbgebung

Gützold – Die Farbgebung der Lok ist in allen Teilen gut, die

Oberflächen glänzen nur dezent werkneu. Spalte zwischen hellerem Rot und Weiß – etwa an den Übergängen zu den Lampenringen – sind nicht erkennbar. Auch unter der Lupe waren keine Beanstandungen auszumachen, sieht man von den Übergängen zur gerundeten Front ab.

Piko – Die Farbgebung der Lok ist in allen Teilen ebenfalls gut, allerdings erscheint der benutzte Weißton etwas zu grell. Sehr gut wirkt der nur dezente Glanz der Lok. Alle Farbtrennkanten zwischen Rot und Weiß sind sauber ausgeführt, lediglich an den erhabenen Lampenringen gibt es minimale Spalten.

Roco – Die Farbgebung der Lok ist in allen Teilen ausgezeichnet, auch hier glänzen die Oberflächen nur dezent werkneu. Im Gegensatz zur Piko-Lok ist der gewählte Ton fürs Weiß etwas dezenter und „sticht" nicht so ins Auge. Beanstandungen waren auch unter der Lupe kaum auszumachen, sieht man von den bereits erwähnten Eckfenstern ab.

Beschriftung

Gützold – Die Beschriftung der Maschine ist stimmig und unter der Lupe gestochen scharf. Die DR-Epoche-III-Maschine V 180 021 ist ausweislich der Bremsuntersuchung vom 23. April 1964 im Zustand vom Sommer 1964 als Lok des Bw Dresden-Pieschen unterwegs. Die Lokschilder sind aufgedruckt. Dem Modell liegen geätzte Beschilderungen einschließlich der bei der DR etwa anlässlich des „Tages des Eisenbahners" oder am Nationalfeiertag üblichen DDR- und FDJ-Fähnchen bei.

Piko – Die Beschriftung der Epoche-IV-Diesellok ist ebenfalls stimmig und auch unter der Lupe gestochen scharf. 118 400 ist ausweislich der Bremsrevision beim Hersteller vom 5. März 1970 im Zustand vom Sommer 1970 als Lok des Bw Leipzig Süd im Lieferzustand dargestellt. Die Lokschilder sind auch hier lediglich gedruckt.

Roco – Die Epoche-IV-Anschriften der Lok sind korrekt und unter der Lupe gestochen scharf lesbar. Somit ist das Roco-Modell der 118 640 als Lok des Bw Magdeburg im Zustand vom Sommer 1990 unterwegs. Letzte HU-Abnahme war am 5. Juli 1990 in Chemnitz. Dem Modell liegen geätzte Lok- und Fabrikschilder für jene bei, denen die aufgedruckten Schilder nicht gefallen.

Beleuchtung

Gützold/Piko/Roco – Analog schalten alle Modelle nur zwischen drei weißen Laternen in Fahrtrichtung vorwärts und zwei roten Rücklichtern um. Bei Gützolds Epoche-III-Maschine sind die Lampen korrekt wahrnehmbar gelbstichig, bei den Modellen der Epoche IV dagegen korrekt warmweiß. Starke Helligkeitsveränderungen mit ansteigender Fahrspannung waren nicht auszumachen.

Digital-Nachrüstung

H0-Dieselloks V 180/118 mit Decodern

Die Fahreigenschaften der Modelle bestimmen durch die weitgehend vergleichbaren Getriebe vor allem die Parameter der einsetzbaren Decoder. In Sachen Schaltbarkeit von Licht in Abhängigkeit von bestimmten Betriebszuständen bietet dort nach der Überarbeitung der Platinen und Schnittstellen Gützolds Modell sogar mehr Potenzial als die noch immer achtpolig ausgestattete Piko-Version. Neueste Decoder von ESU und Zimo erlauben dann auch das akustische Wahrnehmen des Antriebes mit zwei Motoren, bei Piko bislang nur in der besseren Ausführung mit GFK-Kanzel umgesetzt. Dieses Modell erscheint gerade in der ansprechenden blauen Lackierung als Sechsachser unter den Artikelnummer 52756/52577 neu als V 200 203. *MKL*

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Gützold	*(2,0)*
Piko	*(1,8)*
Roco	*(1,2)*

FAZIT DES TESTERS

So weit auseinander, wie es angesichts der Konstruktionsjahre zu erwarten wäre, sind die drei Testkandidaten am Ende nicht. Die Ursachen liegen in der unterschiedlichen Qualität der Antriebe und der Überholung der Gützold-Modelle durch die neuen Eigner Fischer begründet, was optisch und technisch Punkte brachte. Pikos Modell wurde letztlich die etwas einseitige Ausrichtung auf die Optik unter Vernachlässigung einer angemessenen Reibungsmasse zum Verhängnis.

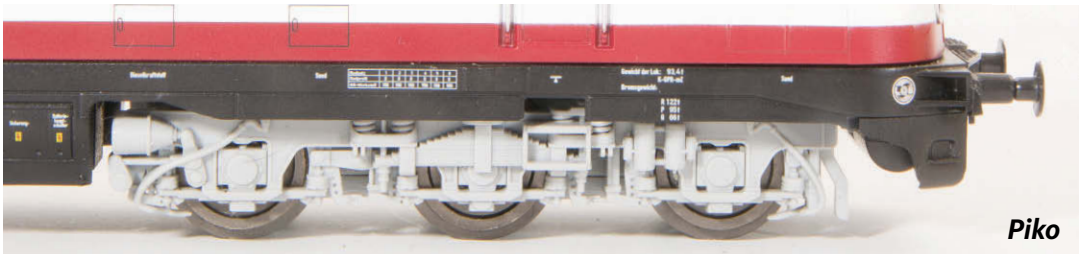
Gützold (1,8) – Angeschlagen wirkt dieser „Oldtimer" im Vergleich zu den neueren Modellen trotz seines Alters nicht. Vor allem für Fans des Fahrens langer Züge sind die optisch wie elektronisch überarbeiteten Modelle aufgrund ihrer Robustheit und der bis in die frühe Epoche IV gültigen Form eine gute, jedoch teure Alternative.

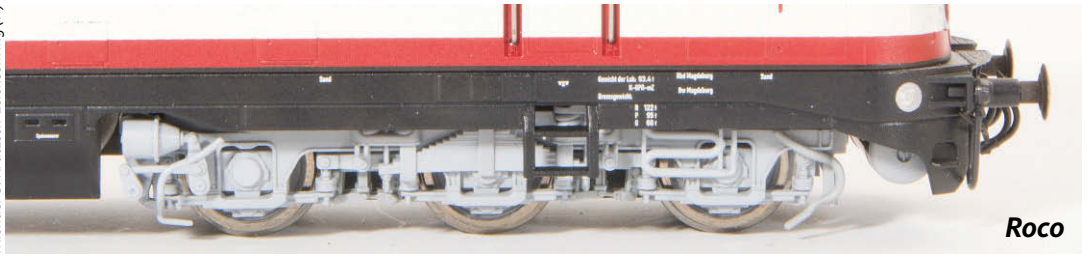
Piko (1,9) – Pikos Modell eignet sich trotz seiner Schwäche hinsichtlich der geringen Zugkraft angesichts realer Modell-Zuglängen ebenso für die meisten Sammler, denn die optischen Qualitäten sind überzeugend. Wer auf ein absolut vorbildgerechtes Erscheinungsbild Wert legt, sollte allerdings einige zusätzliche Bauteile nachrüsten.

Roco (1,5) – Wer auf maximale Detaillierung und pures Fahrvergnügen steht, kommt um die neue Roco-Maschine nicht umhin, die ein „Sehr gut" knapp verfehlt hat. Die Lok gibt das Vorbild in der Ausführung der Epoche IV am detailreichsten wieder. Ferner überzeugen das ausgewogene Fahrverhalten, die Zugkraft sowie die Optionen des Digitalbetriebes mit unterschiedlich schaltbarer Beleuchtung.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Bei den Drehgestellen sticht die schlichte, aber durchaus vorbildgerecht schwarze Blende der Gützold-Lok (oben) hervor. Bei den Sechsachsern von Piko (Mitte) und Roco mussten die Konstrukteure und Werkzeugbauer schon mehr Arbeit investieren, um alle Details korrekt umzusetzen. Bei diesen Vergrößerungen kommen auch die ausgezeichneten Drucke an den Rahmen aller Modellen prima zur Geltung





Michael U. Kratzsch-Leichsenring (11)

Einzelteile verschiedener österreichischer Schmalspur-Dieselloks

Wolfgang Bdinka (9)

Zu Besuch bei der Wiener Firmengruppe

Drei Marken
unter einem Dach

Für alle Modellbahner, die Schmalspur-, Klein- und Straßenbahnen nicht völlig kalt lassen, sind die Marken Halling, Ferro-Train und Stängl natürlich ein Begriff. Wir haben das heute dahinter stehende österreichische Unternehmen am Firmensitz in Wien besucht und viele interessante Dinge erfahren

Leopold Halling (LH) und Ferro-Train (FT) waren unabhängige Wiener Betriebe, die jeweils auf 20 Jahre Erfahrung auf ihrem Gebiet zurückblicken konnten. Während Halling, den wir bereits 2004 an dieser Stelle porträtierten, der globale Player für Modellentwicklungen in Kunststoff-Spritzgusstechnik im Nahverkehrssektor war, spezialisierte sich Ferro-Train auf Schmalspurmodelle meist österreichischer Vorbilder. FT lieferte diese in der Regel als Messing-Handarbeitsmodelle, aber auch in Mischtechnik, meist allerdings in kleineren Stückzahlen. „Synergieeffekte gab es schon damals", berichtet Robert Neumann, Sohn des Geschäftsführers Rudolf Neumann. Denn auch FT fertigte recht bald erste Modelle in Spritzgusstechnik. Eines der ersten Triebfahrzeuge war die österreichische Reihe 2091, deren Entwicklung und Erstauflage bei Halling in Auftrag gegeben wurde.

Verschmelzung der Firmen

Die Firma FT entwickelte sich seit 2003 stetig weiter und kann seit damals auf ein gesundes Wachstum verweisen, teilweise bis zu 20 Prozent im Jahr. Ende 2015 war es dann soweit: FT konnte die Firma Halling übernehmen. Ab nun wurden zahlreiche Synergien genutzt. Die Großserie in Spritzguss-Technologie profitierte von der Handarbeitsfertigung und umgekehrt. Leopold Halling betreute die neu entstandene Firma noch eine Zeit lang mit, ab 2016 war aber das Firmenkonglomerat der Familie Neumann endgültig selbstständig. Trotzdem ist der Kontakt zur Familie Halling auch heute noch gegeben, denn der Enkel, Thomas Rupprecht, konnte als Fertigungsleiter gewonnen werden.

Juniorchef Robert Neumann

mm

Es galt fortan, den so entstandenen Betrieb zu straffen und neu zu organisieren. Dazu war es notwendig, die Lieferantenstruktur zu optimieren. Der Spritzguss wurde outgesourct. Man konzentrierte sich auf Entwicklung, Formenbau und natürlich den qualitativ hochwertigen Tampondruck, der auch heute noch Maßstäbe setzt. Leider war auch eine Änderung der Mitarbeiterstruktur unvermeidlich. Das konnte durch Mitarbeiter-Flexibilisierung – jeder Mitarbeitende ist für mehrere Fachgebiete zuständig – in Kombination mit Heimarbeit gut abgefedert werden. Die 20 Festangestellten und Heimarbeiter teilen sich zur Hälfte die Aufgaben und haben so eine spürbare Produktivitätserhöhung erreicht.

Kontakte auf Publikumsmessen

Einkaufsseitig werden lediglich jene Komponenten von hoher Stückzahl aus China bezogen (beispielsweise Drehteile), die dort eine erhebliche Preiseinsparung bringen. So lässt sich immerhin eine euro-

Verschiedene Spritzwerkzeuge für Fahrwerkskomponenten in Metallguss warten im Werkzeuglager auf den nächsten Einsatz

Eine Vielzahl an transparenten Nahverkehrs-Karosserien liegt für den nächsten Arbeitsgang bzw. die Bedruckung bereit

Ferro-Train im Überblick

Die Fünf Standbeine der Wiener

Im Moment wird an 20 neuen Varianten gearbeitet. Jedes Jahr ist ein formneues Modell vorgesehen. Beibehalten werden auch künftig fünf Produktionsbereiche:

Normalspurfahrzeuge – Überwiegend Handarbeits-Messingmodelle der Epochen I bis V, wie der Dampflok-Oldtimer „Licaon", die Modelle der Steirischen Erzbergbahn, österreichische Spantenwagen und Güterwagen aller Epochen.

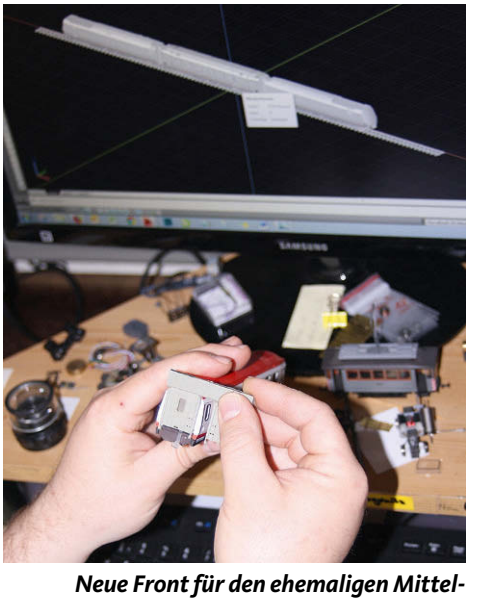
Schmalspurfahrzeuge – Mehrheitlich in Großserienqualität produzierte Modelle wie die Altbaulok 2093, der Triebwagen 5090, österreichische Personen- und Güterwagen. Wo die Stückzahl nicht reicht, wird auch in Kleinserie gefertigt. Beispiele sind die Loks der Mariazellerbahn, die Reihen Mh/Mv wie auch die spätere 1099 mit Altbaukasten. Eine Sonderstellung nimmt das eigenständige H0n3z-Gleissystem mit integrierter Zahnstange, verschiedenen Zahnrad-Dampfloks, zwei- und vierachsigen Vorstellwagen sowie zweiachsigen Arbeitswagen ein.

Nahverkehr – Die Straßenbahnmodelle mit oder ohne Antrieb aus vielen Staaten Europas und Überseeländern wie Qatar und Australien werden ausschließlich in Spritzgusstechnik gestaltet. Schwerpunkt bilden deutsche und österreichische Verkehrsbetriebe, wie der neue „Flexity" der Wiener Linien, der NGT8 Dresdens oder S- und U-Bahnmodelle aus Berlin. Nicht nur moderne Fahrzeuge befinden sich im Angebot, auch Oldtimer wie zum Beispiel die Wiener Typen B, G, M, N und H können geliefert werden.

Feinste Miniaturen – Für alle Maßstäbe von 2 bis Z sind Dioramen- und Anlagenzubehör wie Gebäude, Fahrzeuge, Kleinteile wie beispielsweise Zäune, Mülleimer, Leitern, Grabkreuze, aber auch Tunnelportale und einzelne Fahrdrahtmasten erhältlich.

Zubehör – Komplett montierte Antriebe zur Motorisierung von Standmodellen befinden sich ebenso darunter wie Pantografen verschiedener Bauarten sowie Fahrzeugzurüstteile. *WB*

Lackierte Drehgestellblenden der Reihe 1099 und bedruckte Fenstereinsätze für Gehäuse



Neue Front für den ehemaligen Mittelwagen des Mariazeller-Triebzuges, dahinter flimmert am CAD-Arbeitsplatz das Computermodell des gleichen Triebzuges

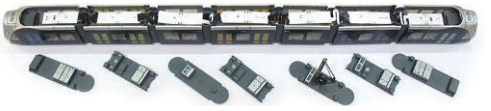
Tampondruck wird für die feinen Farbdetails angewandt. An diesem Arbeitsplatz ist nur ein Druckvorgang möglich

Verschiedene moderne und historische Nahverkehrsmodelle

Eine kleine Auswahl aus dem Portfolio an Eisenbahnfahrzeugen

Wiener Spezialitäten

Schon seit Jahren bewährt sich das Prinzip der transparenten Aufbauten an modernen Nahverkehrsfahrzeugen immer dann, wenn das umzusetzende Vorbild glatte Seitenwände hat. Dazu wird die Karosserie gespritzt, wie man es gewohnt ist, allerdings in transparentem Kunststoff. Sodann werden die Farbflächen der Seitenwände in Siebdruck aufgebracht. Feine Details wie Türeinstiegstasten oder Fenster- und Türdichtungen werden in Tampondruck realisiert. Aufgrund der sonst glatten Oberfläche wirken die Tampondrucke besonders realistisch und geben dem Modell die nötige Plastizität.



Eine andere außergewöhnliche Lösung wird bei der neuen Luxtram praktiziert: Bei der siebenteiligen Garnitur wird eine Flexplatine über die gesamte Länge des Fahrzeugs gelegt. Auf Höhe der sechs Gelenke ist die Platine derart konstruiert, dass das Auslenken ohne Behinderung möglich ist. Auf die Platinen sind LED zur Innenraumbeleuchtung befestigt. So lässt sich diese Konstruktion absolut unsichtbar zwischen Innenraumdecke und Dach einbauen. Absoluter Clou bei diesem Modell sind funktionierende Blinker und sogar Bremsleuchten, die sich bei Verzögerung des Wagens zuschalten. *BD*

Am linken Arbeitsplatz werden Zurüstteile zusammengestellt, gegenüber Triebwagengehäuse montiert

päische Wertschöpfung von 95 Prozent erreichen. Produktion ist die eine Seite, Marketing die andere: So kümmert man sich seit 2016 intensiv um Privatkunden. Zehn Messen stehen deshalb jährlich an. Man reist dazu quer durch Europa – von Birmingham über Dortmund bis Mailand. Speziell die „Modellbahn Dresden“ letzten Februar war ein großer Erfolg. Verglichen zum Vorjahr konnte der Messeumsatz um mehr als 60 Prozent gesteigert werden. Der „Messe-Zirkus“ macht sich bezahlt, so bringt er etwa beim Internet-Auftritt pro Woche fünf bis zehn Neuanmeldungen. Dazu kommt noch der intensive Kontakt zu Großkunden wie Bombardier, den Verkehrsbetrieben, Vereinen und Händlern. Der Firmenerfolg wird durch das freundschaftliche Verhältnis zu Bahnbetreibern und Verkehrsunternehmen weiter gesteigert. Auch der monatliche Newsletter mit zumindest einer Neuheit kommt bei Kunden sehr gut an und sorgt für zusätzlichen Umsatz.

Übernahme und Sanierung

2017 erfolgte die Übernahme der Firma Stängl Modellbahnen (ST), wobei Marke und alle Fertigungseinrichtungen zum Bau der vielen Schmalspurmodelle und Straßenbahnen zu LH/FT transferiert werden konnten. Das ST-Sortiment deckt sich hervorragend mit dem bis dato angebotenen Portfolio.

Im Rahmen eines Sanierungsverfahrens 2018 mit Schuldenschnitt konnte man sich endlich von Altlasten entledigen. Die Firma ging gestärkt daraus hervor. Dank der Hausbank und mancher Lieferanten lässt sich nun die Modernisierung des Betriebes zügig vorantreiben. So angelten die Wiener 2018 einen Großauftrag der Firma Moulisat, dem Verwerter der Markenrechte an Tin-Tin (Tim und Struppi). 1.000 Modelle der Bombardier-Straßenbahn T 4000 der Brüsseler Verkehrsbetriebe in Sonderlackierung wurden dafür exklusiv gebaut.

» Besonders Schmalspur- und Straßenbahn-Fans finden hier passende Modelle

Der Schmalspurtriebwagen der ÖBB-Reihe 5090 in der Version der „Döllnitztalbahn“ war in drei Wochen ausverkauft. Allein mit der Lieferung von Antrieben und deren Komponenten an Großkunden werden fünfstellige Umsätze erzielt. Hierbei zählt Herrmann & Partner zu den prominenten Kunden. Auch Neuauflagen von längst vergriffenen Modellen sind sehr gefragt. Ideale Fertigungslosgröße sind 300 gleiche Modelle in derselben Farbgebung. Bei der Bedruckung ist der Hersteller aber ausgesprochen flexibel.

Erfolgsmodell ÖBB-2095

Die ÖBB-Reihe 2095 (siehe *em 2/19*) ist der große Stolz des Unternehmers: 80 Modelle, darunter alle Versionen, die zurzeit auf Österreichs Schienen unterwegs sind, sind kurzfristig lieferbar. Insgesamt kann man von dieser Bauart über 190 Versionen bestellen, wobei der Kunde darüber hinaus noch aus mehreren Ausstattungs- und Antriebsvarianten wählen kann.

Hinzu gesellen sich Initiativmodelle, die ohne Vorbestellung gebaut werden. So werden aktuell die Triebwagen T_1 und T_2 der Wiener „Stadtbahn-Gürtellinie“ U6 neu aufgelegt. Wie bei jeder Neuauflage wird jedes Fahrzeug einer Modellpflege unterworfen. Ziel von Robert Neumann ist die absolute Kundenzufriedenheit. Zügiger Service, umfangreiche Ersatzteilhaltung und deren Lieferung zu günstigen Preisen sowie ausgezeichnete Produktqualität sind hierfür eine gute Basis. So gibt es von 15.000 gebauten Modellen nur eine Rücklaufquote von 50 bis 60 Stück pro Jahr.

Blick in die Zukunft?

Die Fusion der drei Einzelmarken steht noch bevor, über einen Namen für das neu entstandene Firmenkonstrukt wird nachgedacht. Es soll aber ein kurzer und prägnanter Name sein. Den Sammler erwartet in den nächsten Jahren eine Vielzahl von Modellvarianten, Straßenbahnen und Schmalspurmodellen in der Farbgebung neuer Verkehrsunternehmen und in weiteren attraktiven Konfigurationen. *Wolfgang Bdinka*

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 Kleine Bahn-Börse 8/2019 ist am 12.6.2019

Später eintreffende Anzeigen werden automatisch in der darauffolgenden Ausgabe veröffentlicht. Keine Haftung für fehlerhaft rubrizierte Anzeigen und Druckfehler.

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

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 2019 auf fast* alle Modellbahnartikel
100 Jahre
10%
Verkäufer/in gesucht!
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

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

10589 Berlin

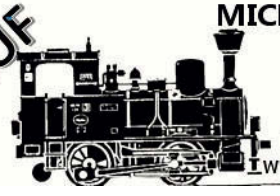
Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de
Ihr
Auch Second-Hand!
freundliches EUROTRAIN-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl
Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, **Tel.: 030/3 44 93 67,** Fax: 030/3 45 65 09

01728 Gaustritz

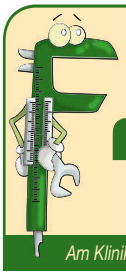
www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

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

42 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!!!
Verkäufer/in gesucht
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00-20.00, Sa. 10.00-18.00 Uhr. Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/21999 00 · Fax 21 99 90 99 · www.turberg.de

Kleine Bahn-Börse

Verkäufe
Baugröße Z, N, TT

Achtung N-Bahner! Alles Wissenswerte in und um Spur N finden Sie im N-Bahn-Magazin. Hier wird die kleine Bahn ganz groß geschrieben. GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München. Kontakt: 089-130699-528, selma.tegethoff@verlagshaus.de

Museumswagen 2008 Märklin Spur Z, 40 Jahre Mini-Club, Hengstenberg Museumswagen incl. Lkw, in Blechdose verpackt. Preis VS. Tel. 01639234546, PLZ: 72636, Kontakt: gerhardhauff@t-online.de

Märklin Z Mini Club Containerwagen HARLEY DAVIDSON 93 Sondermodell 2. Mini Club Treffen Speyer 1993 40,00 EUR+ 4,50 EUR versicherter Versand. Kontakt: 02241-403190, ingo.lohmann1@web.de

TT Auflösung Digital TilligmV 36 4637 x DIGITAL !!! 117 EUR, Tillig BR 212 501462 x DIGITAL !!! 126 EUR, Tillig Typ 204 SNCB DIGITAL !!! 99 EUR, Tillig E 10 Rheingold aus01614 x DIGITAL !!! 129 EUR, Tillig E 10 Bügelfalte 2483 x DIGITAL !!! 99 EUR, Tillig BR 110 beige/türkis Bügelfalte 2382 x DIGITAL !!! 108 EUR, Tillig Mitteleinstiegswagen 3-teilig 501436 x mit Digitaldekoder für Lichtwechsel im Steuerwagen 117,00 EUR, Tillig Silberling Steuerwagen 13830 x mit Digitaldek. für Lichtwechsel 56 EUR, Rungenwagen mit Holzdachstuhl 18 EUR. Tel. 02241-403190, ingo.lohmann1@web.de

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 sowie hochwertige Sammlungen, Kleinserien Fulgurex Fine-Art, Lemaco, alles anbieten, seriöse Abwicklung zu fairen Preisen, info @meiger-modellbahnparadies.de, Festnetz 02252/8387532, Mobil 0151/50664379 G

Verkäufe
Baugröße H0

Märklin Sondermodelle H0 für Liste. M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Nieustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

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, Liste gg. Rückumschlag. H.J. Pieper, Bahnhofstr. 51, 38465 Brome. Kontakt: 05833-7338

Roco Line Modellgleis mit Bettung H0; alle Radien vorrätig, 95 % neu, alle Weichen mit Bettungsantrieb 42624, PLZ: 71522, Kontakt: 07191 63928

Märklin H0 Sammlung altershalber in eine Hand abzugeben, ca. 340 Exemplare: viele Loks, Zugpackungen, Personen- u. Güterwagen, Museumswagen usw. Kontakt: hplauffer@online.de

Märklin H0 Auflösung: Märklin H0, analog, 12 Loks, ca. 50 Wagen, Gleismaterial (M), Zubehör. Nur komplett gegen Angebot abzugeben. Liste (teilw.Fotos) auf Anfrage: E-Mail: hartmut.schabel@yahoo.de, Telefon: 01577-2938686

Grünes Märklin-Krokodil 3352, Vitrinen-modell, nur probegefahren, OVP, EUR240, portofrei, DEckhard19@web.de

Sammler interessiert? Märklin Weichen von 1953 im OK funktionsfähig. Je eine DKW, Kreuzung, Weiche links und rechts. Preis VS. Tel. 01639234546, PLZ: 72636, Kontakt: gerhardhauff@t-online.de

Private Kleinanzeigen kostenlos online aufgeben unter www.eisenbahnwelt.de

12105 Berlin

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34 · 12105 Berlin-Mariendorf
Telefon: 030/7067777
www.modellbahn-pietsch.de

Märklin – Auslaufmodelle zum Sonderpreis - H0
28501 RAG - Set Lok DHG 500 + Wagen Ruhrkohle AG statt ~~124,99~~ 89,99 EUR
28573 Württemberger Zug 1859 statt ~~639,99~~ 439,99 EUR

Auslaufmodell-Liste gegen 1,45 EUR in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!!
Z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,90 EUR Versand)

30159 Hannover

Modellbahnsonderpostenmarkt
Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellbahnzubehör und, und, ...
Sonderposten, Auslaufmodelle, Einzelstücke, Restposten und, und, ...

MÄRKLIN EE 3/3 SBB BRAUN DIGITAL MIT SOUND 36332-02	149,95 €
MÄRKLIN EE 3/3 SBB GRÜN DIGITAL MIT SOUND 36332-01	149,95 €
MINITRIX BR 218 TEE DB DIGITAL MIT SOUND T12391	179,95 €

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

Unsere Werbung braucht nicht gelesen,
sondern gesehen werden.

Modellbahnen Hartmann GbR · Reichenstraße 24 · 25355 BARMSTEDT
T. 04123-6706 - mail: modellbahnen-hartmann@t-online.de
www.modellbahnen-hartmann.de

40217 Düsseldorf

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de
Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

28865 Lilienthal

haar
MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
haar.lilienthal@vedes.de

Große Auswahl, kleine Preise
märklin
SHOP IN SHOP Lilienthal
Wo Träume wahr werden
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

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 36 Jahren
für Sie am Zug
36 Jahre

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

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

Märklin Museumswagen der Jahre 1988 bis 1996, unbespielt. Preis VS. Tel. 01639234546, gerhardhauff@t-online.de

Im sehr guten Zustand zu verkaufen: 1 FALLER Bietschtalbrücke neu im OK 50,–1 BRAWA Diesellok BR 234 304-4 Best. 0441 gebr. Minttürkis für Märklin analog 160,–, 9 MÄRKLIN Reedkontakt-Magnete 7055 neu im OK 25,–, 4 Uhlenbrock UBS 15 Blockbausteine neu jeweils 20,–. Kontakt: Tel. 0174 9 22 46 33, ekkehard.gruendler@t-online.de

H0 Rheingold Garnitur EPII, Liliput Wagenset beleuchtet mit Kurzkupplung in OVP. 100,00 Euro. Bildanforderung per Mail an j.boehmert@yahoo.de, PLZ: 47138, Tel. Kontakt: 0203/423572

8-Wagenzug Deutsche Weinstraße, bestehend aus Roco 4214B in OVP mit Zurüstteilen mit KKK. 120,00 Euro. Fotos anfordern per Mail an j.boehmert@yahoo.de, PLZ: 47138, Kontakt: 0203/423572

Gesuche
Baugröße H0

Ankauf von großen Sammlungen zum fairen Preis. Seriöse Abwicklung ist garantiert. winfried.weiland@web.de, Tel. 0173-8384894 G

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle – Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de G

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten, seriöse Abwicklung zu fairen Preisen, info@meiger-modellbahnparadies.de, Festnetz 02252/8387532, Mobil 0151/50664379 G

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

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 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 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

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

Zum Basteln suche ich alte Einzelteilsortimente bzw. Bastelsortimente der Firma FALLER. Es handelt sich um Klarsichtbeutel, die jeweils mit verschiedenen Fenstern, Dachteilen, Fassadenteilen etc. gefüllt waren zum Zweck, daraus individuelle Gebäudemodelle für die Modellbahn Spur H0 zu bauen. Sie waren im Handel von 1957 bis in die 80er Jahre. Die Sortimente hatten die Katalognummern 2001 bis 4500 sowie 951 bis 981. Freue mich auf Angebote! Tel. 08638/8841520. gluth97@gmail.com

Private Kleinanzeigen kostenlos online aufgeben unter www.eisenbahnwelt.de

45475 Mülheim

Modelleisenbahnen ter Meer

!!! Jetzt folgen die Sommeraktionen, wir bleiben dran !!!
Zugreifen ! Solange der Vorrat reicht, viele Schnäppchen live und in FARBE, gleich zum MITNEHMEN und Spass beim Basteln haben, Alles was das Herz begehrt, natürlich auch rollendes Material !!!
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

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

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

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

58135 Hagen

seit 1977 **Lokschuppen Hagen-Haspe** seit 1977
Exclusive Modelleisenbahnen
Und mehr ... vieles mehr
Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0
Kein Internet? Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331-404453 • D-58135 Hagen, Vogelsanger Str. 40

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!

59174 Kamen

UNION Modellbahn
Über 13000 verschiedene Modelleisenbahnen & Zubehör, exklusive Modelle aus eigener Produktion & aller Welt.
WWW.MODELLBAHNUNION.COM
Modellbahn Union - Gutenbergstr. 3a - 59174 Kamen - Tel.: 02307/240938

71711 Murr

PATERNOSTER
Vitrine
Schattenbahnhof
Individuell
(Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm)
Platz sparend
alle Züge sofort verfügbar
Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

Verkäufe
Große Spuren

LGB-Auflösung: 3 Loks, 12 Wagen, Gleismaterial u. Zubehör. Nur komplett abzugeben. Liste (teilw. Fotos) auf Anfrage. hartmut.schabel@yahoo.de, 015772938686, PLZ: 81543, Kontakt: 015772938686, hartmut.schabel@yahoo.de

LGB 20790, rote Dampflok, LGB 20790 Corpet Louvet, Vitrinenmodell, OVP, EUR420 + Porto, PLZ: 58339, Kontakt: DEckhard19@web.de

Märklin Spur-1, Präsentationsgleis mit Oberleitung, System Märklin. Gleise auf 22mm Schnittholz-Eiche 121cm x 20/16cm, mit gekörntem Basaltgestein eingeschottert. Unikat, EUR135,–. Niederbordwagen Klm der DB, Märklin Artikel 58483, unbespielt mit original Karton, EUR125,–. W. Roemer, Mobil 0151-57551225 / E-Mail dorothea.obst@web.de, PLZ: 53225

Spur 0 Auflösung: BRAWA Persil 37184 Lenz KK 79,00, BRAWA Miele 7193 Lenz KK 79,00, Eigenbau 3x Prellbock Holzoptik je 13,00, Güterschuppen mit PIKO Grundplatte 108,00, Diorama Bären 3,00, Diorama Pumas 8,00, Diorama Bisons 8,00, Diorama Rehe 3,00. PLZ: 53844, Kontakt: 02241-403190, ingo.lohmann1@web.de

Spur 0 Sammlung wird zum Teil aufgelöst. Loks und Wagen von Brawa, Lenz, MBW und MTH. Alles neu, nur z.T. zur Probe gelaufen. Weichen von Lenz. Liste von karl-heinz.raidt@gmx.de. PLZ: 72411

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-

eisenbahn Modellbahn magazin

Anzeigenschluss für die Kleine-Bahn-Börse, Ausgabe 07/19, ist am 14. Mai 2019.

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.

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

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.

88085 Langenargen

Michael Höpfer
www.lokomofreund.de

Seit über 15 Jahren Ihr kompetenter Partner beim Kauf und Verkauf von Modelleisenbahnen.

www.lokomofreund.de

Öffnungszeiten: Dienstag–Freitag: 10.00–12.30 Uhr, Freitag: 15.00–18.00 Uhr
Modellbahnen Michael Höpfer, Oberdorfer Str. 5, 88085 Langenargen,
Tel. 0049 1732 684410, mhoepfer@lokomofreund.de

A-6020 Innsbruck

HEISS
MODELLBAHN-QUALITÄT

ROCO 72654 E-Lok 1189 „Krokodil", ÖBB EUR 219,99
ROCO 74132 Regionalexpress IBK-Bozen, ÖBB EUR 139,99

direkt im Zentrum

A-6020 Innsbruck • Museumstraße 6 • Telefon: +43-512-585056
Fax: +43-512-574421 • info@heiss.co.at • www.heiss.co.at

94051 Hauzenberg

modellbau.fischer

Unser Sonderwagen, gleich bestellen bei uns im Shop unter: www.mbs-fischer.de
Artikelnummer 4415.636

Jetzt Vorbestellpreise für Neuheiten 2019 sichern!
Preisanfrage unter:
info@modellbauprofi24.de

Wastlmühlstr. 9 • 94051 Hauzenberg
+49 (0)8586 979476 • info@modellbauprofi24.de

A-6020 Innsbruck

Raiffer

6020 Innsbruck • Amraserstraße 73
+43 512 39 33 97 • office@modellbahn.at
www.modellbahn.at

A-1060 Wien

memoba
memoba
Inh. Oliver Veith
Aegidigasse 5
A-1060 Wien

LS Models 98020 RZD Schlafwagenset, Schweiz Sonderserie € 144,90

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 Uhr • Samstag 9.00 bis 12.00 Uhr

CH-8001 Zürich

Züri-Tech
Modelleisenbahnen
Stampfenbachstr. 14
CH-8001 Zürich
Telefon +41 44 253 23 50
Telefax +41 44 253 23 51
info@zueri-tech.ch
www.zueri-tech.ch

Das Eisenbahn-Fachgeschäft im Herzen von Zürich
Montag bis Freitag 9.00–12.30 und 13.30–18.30, Samstag 9.00–16.00

468525, Telefon 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 existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel. 06223-49413, Fax -970415 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Ich bin privater Sammler und kaufe Ihre Modelleisenbahn, auch bespielte Anlagen sowie Sammlungen. Barzahlung bei Abholung in D und A. Tel. 08066 884328 o. 0176 32436767. E-Mail: frank.jonas@t-online.de

Klein, aber oho!
Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Verkäufe
Literatur, Bild und Ton

50-jährige Mod. E. /e 1965-2014 abzugeben, nur komplett und Abholung, 200 EUR, PLZ: 31241, Kontakt: 05172 2679

Excel-Liste mit z.T. recht alten (aber auch neueren) Katalogen, Neuheiten-Blättern etc. sende ich Ihnen kostenlos per Mail, wenn Sie mich anmailen. Mehr Text am Ende der Liste. Thomas Dörnte, Hamburg, PLZ 21079, Kontakt: 040/7651804, thomas.doernte@live.de

Fahrzeiten- und Geschwindigkeitsheft, Raum Norddeutschland, PLZ: 29578, Kontakt: 05826 9580924

Gesuche
Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfeisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel: 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@ web.de

Suche Dias zu folgenden Themen: Eisenbahn, Bus, Obus, Straßenbahn, Güterverladung, hist. Baustellen etc. Gerne auch „Reste" oder ganze Sammlungen. PLZ: 48163, Kontakt: ostbahn68@web.de

Verkäufe
Dies und Das

Wilesco Dampfwalze „Old Smoky" und Schuco Oldtimer –Mercer Typ 35J 1913 zu verkaufen. Fotos auf Anfrage. hartmut.schabel@yahoo.de, 015772938686

Großer u-förmiger Konferenztisch ideal für Modelleisenbahn. Abmessungen ca. 16 x 9 m. Tischfläche 1,3 m breit. 1000 EUR VHB. PLZ: 65428, Kontakt: 06142916715, flamenco@ole-espana.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

Verschiedenes

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 qm, 4 Zi., 2 Pers, 2012 neu hergerichtet, ebenerdig, keine Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6–31.8 EUR 40,-, sonst EUR 30,- Hausprospekt anf. Haag, 04931-13399

Ferienhaus Brockenbahnblick, 3 großzügige, moderne NR-fewo(s), 200 m zu Bahnhof in Wernigerode für Familien und Bahnfreunde willkommen, Infos unter Tel: 0151/64 92 42 95, www.brockenbahnblick.de, PLZ: 38855, Kontakt: info@brockenbahnblick.de

12. Wiking N Katalog mit Modelle 1:160, 286 Fahrzeuge, 855 Bilder auf 249 Seiten mit Sammlerpreise EUR 20,– incl. Versand. Auch mit Verkehrsmodelle 1:200 Metall. Vorkasse, keine Schecks. Horst Fechner, Bornhagenweg 23, 12309 Berlin, Privat.

Wichtiger Hinweis für unsere Inserenten! Zur Vermeidung von Verwechselungen mit privaten Anzeigen müssen gewerbliche Anzeigen als solche klar erkennbar sein. Die Kennzeichnung erfolgt im Kleinanzeigenteil mit einem G. Bitte beachten Sie, dass diese Kennzeichnung auch dann erforderlich ist, wenn Sie ein Gewerbe als Nebenerwerb betreiben. Im Falle der Nichtbeachtung stellt der Auftraggeber den Verlag von Ansprüchen Dritter frei.

Private Kleinanzeigen kostenlos online aufgeben unter www.eisenbahnwelt.de

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

25. Mai 2019 Nach Posen (PL)
Cottbus, Peitz Ost, Guben, 03 2155

9. Juni 2019 Zum Dampflokomotiven Museum Neuenmarkt
Cottbus, Drebkau, Senftenberg, Ruhland, Elsterwerda, DD-Neustadt, BR 243, 35 1097

15. Juni 2019 Nach Breslau, Braufest in Görlitz
Cottbus, Spremberg, Weißwasser, Horka, Görlitz, 03 1010

27. Juli 2019 Zu den Störtebeker-Festspielen Ralswiek
Cottbus, Vetschau, Lübbenau, Lübben, Königs Wusterhausen, Berlin Ostkreuz, Bernau, BR 243

Info/Buchung: Lausitzer Dampflok Club e.V., Fon: 0355 3817645, ldcev@web.de, www.ldcev.de

30. Mai bis 02. Juni 2019 Bahnwelttage in Darmstadt
Dampf, Diesel, Elektro und Strab, Zubringerzüge ab Hbf., Führerstandsmitfahrten, Ausstellungen, Vorführungen usw.

Info: Programm, Fahrpläne u. Preise www.bahnwelt.de

Fr. 31. Mai bis So, 2. Juni 2019
Beilstein (b. Heilbronn), Stadthalle: 125 Jahre einstige Bottwartalbahn (Schmalspur). Vortrag, Ausstellung.

Info: www.bottwartalbahn.de

03. bis 07. Juni/10. bis 14. August/21. bis 25. September 2019 Glacier und Bernina Express
Geführte Rundreise in den schönen Panoramazügen durch die Schweizer Alpenwelt.

13. bis 16. Juni/18. bis 21. Juli/10. bis 13. Oktober 2019 Mythos Gotthard
Bahnreise zur Gotthardbergstrecke und in den Gotthard Basistunnel. Besuch des hist. Depots in Erstfeld.

03. bis 08. August 2019 Historische Schweizreise
Mit Nostalgiezügen am Gotthard, Lötschberg und auf der Glacier und Bernina Express Strecke unterwegs.

28. September bis 05. Oktober 2019 Eisenbahnrundreise Bulgarien
Im Nostalgietriebwagen zu Bulgariens Königstädte. Die Rhodopenbahn erleben Sie im Sonderzug.

17. bis 30. November 2019 Bahnabenteuer mit Indiens Schmalspurzügen
Rundreise mit Dampf-Sonderzug auf der Darjeelingbahn und Sonderfahrt auf der Kalka-Shimla Schmalspurbahn. Besuch des Taj Mahal.

Infos, Buchung, Katalog: Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten. Tel. 07652/917581, e-mail: info@bahnreisen-sutter.de oder Internet: www.bahnen.info

20. bis 28. Juli 2019 Eisenbahnnostalgie in East Anglia
Studienreise zu Museums- und Touristikbahnen im Südosten Englands nördlich der Themse. U.a. Fahrt mit der Nene Valley Rly, Dampfzug durch das Stahlwerk Scunthorpe, Bure Valley Rly, Wells & Walsingham Light Rly, Mid Norfolk Rly, Dampfmaschinenmuseum Forncett, East Anglia Transport Museum, Mid Suffolk Light Rly, Bressingham, Mail Rail London, Epping & Ongar Rly. Übernachtungen in Peterborough und Norwich. Anreise mit Eurostar ab Köln und Brüssel, Rückfahrt mit Fähre Harwich – Hoek van Holland.

02. bis 10. August 2019 Eisenbahnnostalgie zwischen Engadin und dem Genfer See
Gruppenreise zu hist. Zügen in Graubünden und im Waadtland. U.a. Davoser Runde mit Dampf, Ausflug zum Vierwaldstätter See mit Dampfschifffahrt und Gotthard-Panorama-Express über die Gotthard-Bergstrecke, Besuch im Appenzeller Land mit Sonderfahrten mit Altbau-Tw der SGA, Fahrt mit historischen Trieb-u. Salonwagen über die Berninabahn und Fahrt mit Swiss-Alps-Classic-Express von St. Moritz nach Zermatt.

24. August 2019 Über die Alb zu Donau und Neckar
Schienenbusfahrt ab Tübingen über Schwarzwald und Baar zur Sauschwänzlebahn, durchs Donautal nach Sigmaringen und zurück.

07. bis 15. September 2019 Eisenbahnen in Tirol und im Trentino
Reise zu den Bahnen Nord-, Süd- und Osttirols sowie im Trentino. Nonstalbahn ab Trient, Rittnerbahn, Vinschger Bahn, Marmorbahn Laas, Tunnelbaustelle Franzensfeste, Sonderfahrt ab Lienz, Dampfzug im Zillertal/Achensee, Straßenbahn Innsbruck, Pinzgauer Lokalbahn

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

17. bis 21. September 2019 Gotthard Exklusiv – Special zur hist. und neuen Gotthardroute
Auf dieser exklusiven Reise lernen Sie die neue und die historische Gotthardroute ausführlich kennen. Die Erlebnisfahrt im 1. Klasse Gotthard-Panorama-Express führt Sie durch eine fantastische Alpenlandschaft über die alte Gotthard-Panoramastrecke und beim Lokführerrundgang im SBB Historic Depot Erstfeld sehen Sie die legendären Gotthard Lokomotiven. Zwei einzigartige Exkursionen führen Sie ins Innere des längsten Eisenbahntunnels der Welt, dem Gotthard-Basistunnel und des Ceneri-Basistunnels, dem mit 15,4 km drittgrößten Tunnelbauprojekt der Schweiz.

06. bis 15. Oktober 2019 Schottland unter Dampf Eisenbahnnostalgie in den schottischen Highlands
Entdecken Sie die Highlands und die Bilderbuchlandschaften Schottlands auch da, wo keine Straße hinführt. Bei dieser Reise, bei der nicht nur Bahnfreunde auf ihre Kosten kommen, erwarten Sie spannende Bus-, Bahn- und Schifffahrten. Mit dabei ist auch der legendäre Jacobite Steam Train, der in den Harry-Potter Filmen als Hogwarts Express zu sehen ist und auf einer der schönsten Eisenbahnstrecken der Welt verkehrt. Jede Tagesetappe für sich ist schon ein Höhepunkt, zusammen bilden sie eine der wohl schönsten Reisen durch Schottland.

Info, Buchung, Katalog: DERPART Reisebüro, Lange Herzogstraße 46, 38300 Wolfenbüttel, Tel. 05331 98810, ZNL. der DERPART-Reisevertrieb GmbH, Frankfurt/M. E-Mail:holidaypoint@derpart.com www.derpart.com/wolfenbuettel1

Märkte, Börsen & Auktionen

Datum	Uhrzeit	Veranstaltungsort	Veranstalter	Telefon	Angebote*	Sonstiges
8.– 10.06.19	10.00–17.00	95339 Neuenmarkt/Wirsberg, Dampflok Museum, Birkenstr. 5	Star-Märkte-Team	0163/6801940	E,A,S	www.star-maerkte-team.de
29.06.– 30.06.19	Sa.18–23h/ So.9–17h	78462 Konstanz, Bürgersaal, St. Stephansplatz 15	Star-Märkte-Team	0163/6801940	E,A,S	www.star-maerkte-team.de
13.07.19	10.00–17.00 h	87484 Nesselwang, Alpspitzhalle, Von-Lingg-Str. 30	Star-Märkte-Team	0163/6801940	E,A,S	www.star-maerkte-team.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

Termine

25./26. Mai, Venlo/Niederlande: Vorbild- und Modell-Ausstellung Rail & Road. Info: www.modelspoorgroep-venlo.nl

29. Mai–2. Juni, Hamburg: 62. Bundesverbandstag des BDEF mit Sonderfahrten und Blick hinter die Kulissen der regionalen (Modell-)Bahnen. Info: www.bdef.de

30. Mai–2. Juni, Schwarzenberg: 27. Eisenbahntage. Info: www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

30. Mai–2. Juni, Darmstadt: Bahnwelttage mit Zubringerzügen ab Hbf. Info: www.bahnwelt.de

30. Mai–2. Juni, Nördlingen: Plandampf und weitere Aktionen zum Jubiläum 50 Jahre BEM. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

31. Mai/1. Juni, Schenklengsfeld: Betrieb auf dem Fahrtreffen der IG Spur II. Info: www.spur-ii.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 14:15 Uhr und 14:45 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen, im Juni gibt es keine neuen Folgen

Freitag, 17. Mai

SWR, 14:15 Uhr – ER 966: Trambahnen und Schmugglerzüge in Äthiopien

Mittwoch, 22. Mai

arte, 18:35 Uhr – Mit dem Zug entlang der Côte Bleue

Donnerstag 23. Mai

arte, 18:35 Uhr – Mit dem Zug durch Sabah auf Borneo

Freitag 24. Mai

arte, 9:25 Uhr – Wahnsinn Lkw, der globale Schwerverkehr

SWR, 14:15 Uhr – ER 967: Straßburg, grenzenloser Schienenverkehr

Samstag, 25. Mai

PHOENIX, 19:30 Uhr – Der Bernina-Express

Dienstag, 28. Mai

3SAT, 13:20 Uhr – Schienenpilger zwischen Latium und den Abruzzen

3SAT, 18:00 Uhr – Dampfgeschichten aus Südengland

25 Jahre TILLIG Modellbahnen

Feiern in Sebnitz und Pirna

Am 15. Juni wird in Sachsen groß das 25-jährige Firmen-Jubiläum von Tillig gefeiert. Am Firmensitz in Sebnitz gibt es im Museum eine Sonderausstellung „25 Jahre Tillig“, eine Modellbahn-Galerie mit vielen Angeboten in den Nenngrößen H0, H0m/e sowie TT, Firmenrundgänge, einen großen Sonderverkauf, Workshops des TT-Clubs sowie TT-Clubmodelle, Aktionen und Vorträge. Nur wenige Kilometer entfernt in Pirna erwartet die Besucher ein bunter Mix aus Original- und Modell-Fahrzeugen. So sind hier weitere Heim- und Vereinsanlagen in Betrieb zu sehen, aber auch eine große Fahrzeugschau mit Führerstandsmitfahrten und ein Programm für die ganze Familie. Wer nicht nach Sachsen reist, kann sich in *em 8/19* über alle dort gebotenen Highlights und die neue Tillig-Schauanlage mit Harzmotiven informieren. Info: www.tillig.com

Historische Messeanlage von 1960 im Tillig-Museum

Montage von Güterwagenmodellen in Sebnitz

mm (2)

1./2. Juni, Heilbronn: Dampftage im Eisenbahnmuseum. Info: www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de

2. Juni, Schöllkrippen: Signalfest, Am Sportgelände 5. Info: www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

7./8. Juni, Bochum-Dahlhausen: Museumstage. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

8./9. Juni, München: Internationale Modellstraßenbahnausstellung „Kleine Bahn Ganz Groß“ im MVG Museum. Info: www.kleinebahnganzgross.de

8.–10. Juni, Annaberg-Buchholz: Fahrten der 5-Zoll-Bahn, Louise-Otto-Peters-Straße 5. Info: www.gartenbahn-frohnau.de

8.–10. Juni, Neuenmarkt: Dampftage im DDM. Info: www.dampflokmuseum.de

8.–10. Juni, Jöhstadt: Bahnhofsfest mit Modellbahnausstellung. Info: www.pressnitztalbahn.de

9./10. Juni, Wuppertal: Bergisches Straßenbahnfest im Museum Kohlfurth. Info: www.bmb-wuppertal.de

9./10. Juni, Schierwaldenrath: Pfingstdampf mit Oldtimertreffen. Info: www.selfkantbahn.de

15. Juni, Halle: Tag der offenen Loks im DB Museum. Info: www.dbmuseum.de

15. Juni, Rügen: Bahnhofsfest Putbus. Info: www.expresszugreisen.de

15. Juni, Mülheim an der Ruhr: Oldtimerfestival mit historischen Straßenbahnen und Modellbahnschau. Info: www.alte-dreherei.de

21.–23. Juni, Schkeuditz: Großbahntreffen im Tram-Depot. Info: www.ig-modellbahn-schkeuditz.de

22. Juni, Sonneberg: Tag der offenen Tür bei Piko mit Sonderzügen aus Ilmenau (www.rennsteigbahn.de), Magdeburg (www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de), Leipzig (www.dampfbahnmuseum.de) und Berlin (www.berlin-macht-dampf.com). Info: www.piko.de

22./23. Juni, Sinsheim: Spur-1-Treffen. Info: www.technik-museum.de

22./23. Juni, Koblenz: Ausstellung „Von der DB zur DB AG“ im DB Museum. Info: www.dbmuseum.de

23. Juni, Holzheim: Modellbahnausstellung, Mühlstraße 1. Info: www.mec-limburg-hadamar.de

23. Juni bis 8. September, Basel/Schweiz: Jeden Sonntag Stadtrundfahrten mit Oldtimer-Tram. Info: www.basel. com

28.–30. Juni, Freiberg: Bergstadt-Express mit historischen Zügen. Info: www.bergstadtexpress.de

silikonform.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
19.05. Bergheim, Medio.Rhein.Erft. Konrad-Adenauer-Platz 1
26.05. Bergisch Gladbach - Refrath Bürgerzentrum Haus Steinbreche Dolmanstr. 17
02.06. Aachen, Kurpark-Terrassen Dammstr. 40
10.06. Düsseldorf, Boston-Club e. V. Vennhauser Allee 135
16.06. Köln-Mülheim, Stadthalle Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
Märkte von 11-16 h
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703, oder 0170-7423537, info@adler-maerkte.de

Wie wär's mit einem Geschenkabo! Einfach die passende Zeitschrift aussuchen unter

www.magazinwelt24.de/geschenke

Das „Königreich der Eisenbahn“ in Prag

Züge gucken nach dem Shoppen

Das „Haus der kleinen Züge“ in Prag (siehe Heft 7/2017) ist leider schon wieder Geschichte. In einem Einkaufszentrum im Stadtteil Smíchov der tschechischen Metropole lädt aber eine HO-Groß-Anlage zum Verweilen ein. Sie ist nicht für Modellbahn-Puristen gemacht, sondern möchte auf rund 1.000 Quadratmetern Touristen örtliche Ziele und Sehenswürdigkeiten und Kindern das Hobby Eisenbahn und Modellbau näherbringen

Hinter einem Eisenbahn-Museums-Bw geht es gleich in die Berge des tschechischen Mittelgebirges

Man kennt das Geschäftsmodell, Shopping-paradiese und Erlebniswelten zu kombinieren, auch hierzulande – etwa vom CentrO Oberhausen mit seinen Laden-Passagen und dem benachbarten Ravensburger-Centrolino-Spielebereich. Im Prager Ortsteil Smíchov ist das ähnlich. Seit 2009 gibt es hier eine Ausstellung „Kralovstvi-Zeleznic“ – übersetzt „Königreich der Eisenbahn“. Es ist eine Großanlage, die dem Besucher die Tschechische Republik im Maßstab 1:87 näherbringen will. Untergebracht ist die Ausstellung im Souterrain eines Einkaufszentrums in Smíchov-Andel.

Größe ist nicht alles

Überraschend großflächig ist die Anlage: Auf rund 1.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche wurde ein Schauobjekt angelegt, das bei der Eröffnung Anfang Juli 2009 mit einer Fläche von nur 115 Quadratmetern startete. Selbst heute noch wird an dem Objekt gebaut, wie wir in einer noch freien Ecke der Halle beobachten konnten. Das erklärte und ehrgeizige Ziel ist es, im zentral- und osteuropäischen Raum die größte Anlagenschau auf die Beine zu stellen. Doch vergleicht man das Gebotene mit dem MiWuLa Hamburg, dürfte der zur Verfügung stehende Platz kaum ausreichen. Aber auch hinsichtlich Bahnbetrieb und Motiv-Vielfalt kann Prag nicht mit Hamburg mithalten.

Herzstück der Anlage ist die Landeshauptstadt Prag, wobei Burgberg und Wilson-Hauptbahnhof die Hauptanziehungspunkte sind. Weitere wiedergegebene Landschaften zeigen Zentralböhmen, über dem die bekannte Burg Karlstein thront. Außerdem sind Burg Kokorin und das Skoda-Automobilwerk sehenswert. Andere Bereiche beschäftigen sich mit der Region Pilsen und Umgebung, wobei in diesem Teil der Winter regiert, denn Stadtzentrum und Umgebung wurden in weiße Pracht gehüllt. Auch dem berühmten Kurort Karlsbad sind einige Quadratmeter gewidmet, auch wenn das markante Erscheinungsbild dieser Stadt nicht vermittelt wird. Die Region Aussig hat hauptsächlich Motive des Elbtals zum Thema.

Bahnbetrieb in der Nebenrolle

Die markanten Großbauwerke im „Königreich“ sind minutiöse Einzelanfertigungen, die einen tollen Eindruck der Vorbilder vermitteln. Besonders Prags Hradschin und Burg Karlstein sind hierfür gute Beispiele. Viele andere Gebäude sind Industriemodelle von Zubehörfirmen, die unverändert aus dem Karton aufgebaut wurden. Die Anlage ist so konzipiert, dass die Schönheiten der Tschechischen Republik in den Vordergrund rücken.

Die Eisenbahn spielt eine eher untergeordnete Rolle, was dem Bahnfreak sauer aufstoßen wird. Eher lieblos ist die Streckenverlegung ausgeführt. Trotz Weitläufigkeit der Anlage sind die verlegten Gleisradien unnatürlich eng. Verbaut sind handelsübliche Zweileitergleise. Auf weiten Teilen der Trassen, selbst auf Hauptstrecken, ist keine Fahrleitung gespannt. Die Zugdichte auf der Anlage ist nicht sehr üppig. Sporadisch rauscht ein Zug am Betrachter vorbei. Zum Einsatz kommen allerdings Fahrzeuge, die auch tatsächlich in

der jeweiligen Gegend unterwegs sind. Doch meist besteht die Garnitur nur aus Lok und kaum mehr als zwei Wagen. Neben Lokomotiven und Reisezugwagen der CD und teilweise noch CSD trifft man auch auf österreichische Railjet-Garnituren oder DB AG-Triebfahrzeuge. Im Fazit betrachtet wirkt der Bahnbetrieb spielzeughaft und kaum professionell.

Nachthimmel über Prag

Sehr gut ausgebaut ist das Straßennetz in Miniatur-Tschechien: Über zahlreiche Abschnitte hinweg sind Kraftfahrzeuge unterwegs. Die Autos werden digital gesteuert und sind mit Infrarotsensoren ausgerüstet, um Auffahrunfälle zu vermeiden. Die Fahrzeuge sind mit funktionierenden Blinkern und Bremslichtern versehen. Bahn- und Straßenverkehr werden in einer Kommandozentrale über siebzehn Bildschirme gesteuert. Im Intervall von fünfzehn Minuten wechselt die Beleuchtung der Ausstellungshalle von Tageslicht auf Nachthimmel. Dann wirkt der Anlagenbetrieb ausgesprochen stimmungsvoll.

» Wird es Nacht in der Ausstellungshalle, zeigt sich diese H0-Anlage außerordentlich stimmungsvoll

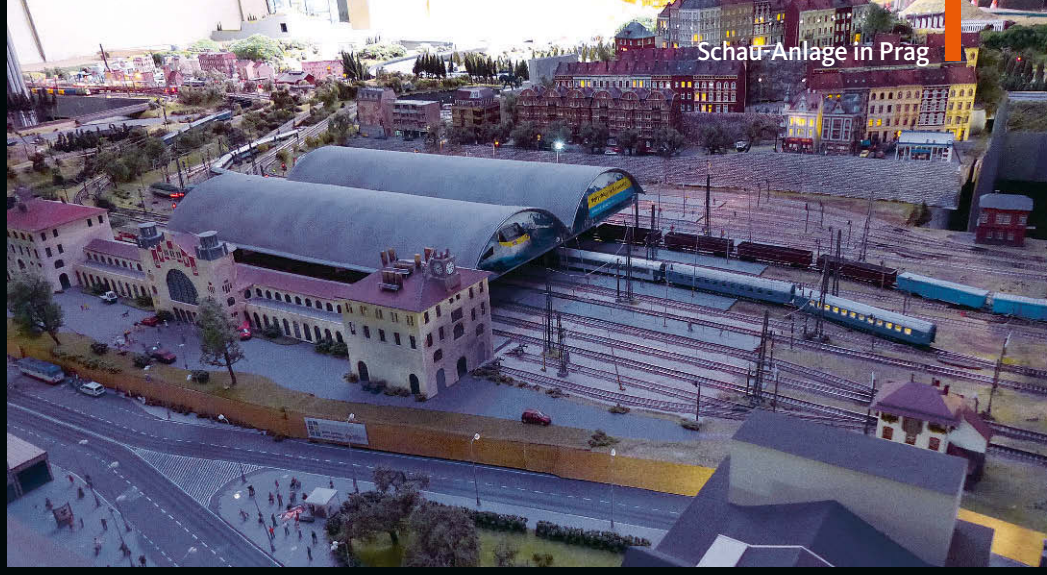
Zum Schutz der Anlagenteile sind die umlaufenden Ränder der Großanlage mit Glaswänden versehen, deren Oberkanten bei ungefähr 150 Zentimetern liegen. Beim Fotografieren muss man sich leider über die Brüstung lehnen und mit „Luftaufnahmen“ zufrieden sein. Entlang der Wand sind zahllose beleuchtete Vitrinen aufgestellt, in denen die Geschichte der Modellbahn gezeigt wird. Fast ausschließlich sind es Modelle aus ehemaliger DDR-Produktion. Einige Vitrinen sind mit handgefertigten Bahnmodellen und 1:72-Flugzeugen gefüllt.

Eigene Bereiche der Schau beleuchten Spielbahnen aus Holz, andere Spielzeugeisenbahnen größerer Maßstäbe wie beispielsweise von Playmobil. Zudem gibt es einen Ausstellungskomplex, der sich mit altem Spielzeug beschäftigt. Er zeigt, dass Modellautorennbahnen offensichtlich in diesem Land immer schon ein wichtiges Thema gewesen sind: Zahlreiche Exponate von Slot-Racing-Bahnen und passendem Zubehör, meist tschechischer Provenienz, können bestaunt werden.

Diorama des historischen Prag

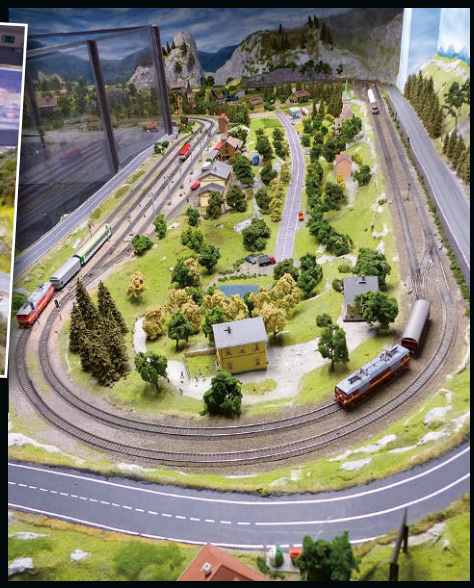
In einer weiteren Halle ist ein flächenmäßig weit ausgedehntes Architekturmodell des gesamten Prager Stadtgebietes aufgebaut. Zudem wird ein Diorama der historischen Prager Altstadt um 1800 gezeigt. Wem das alles noch nicht genügt, kann sich an zwei Fahrsimulatoren in Tatra-Straßenbahn und CD-Schienenbus versuchen.

Alles in allem ist die Prager Spielewelt ein abwechslungsreiches Ausstellungsgemisch, bei dem alle Familienmitglieder etwas zum Schauen und Staunen finden. Modellbahner sollten ihre Erwartungen allerdings nicht zu hoch ansetzen! *Wolfgang Bdinka*



Schau-Anlage in Prag

Abenddämmerung über Prag mit seinem imposanten Hauptbahnhof



Wolfgang Bdinka (6)

Enge Gleisradien und kurze Züge werden den Bahnfan kaum begeistern, doch nachgebaute Touristikziele Tschechiens bietet diese Anlage genügend, etwa die Burg Karlstein

Informationen für Besucher

Königreich der Eisenbahn

Adresse: Stroupežnického 23, Anděl, 15000 Praha 5/Smíchov, Tschechien

Kontakt: Tel.: 00420 257 211 386 oder Internet: www.kralovstvi-zeleznic.cz

Anreise: U-Bahn-Linie 2 oder Straßenbahnen 4, 5, 7, 9, 10, 12, 15, 16, 20, 21 bzw. Busse 167 und 191 bis Haltestelle Anděl

Öffnungszeiten: täglich von 9 bis 19 Uhr, geschlossen nur an den Feiertagen 24., 25. und 31. Dezember sowie 1. Januar

Eintrittspreise: zehn Euro für Erwachsene, sechs Euro für Kinder bis 15 Jahre, Kinder unter einem Meter zwei Euro

Das Skoda-Automobilwerk konnte natürlich nur angedeutet werden, ist aber auch verkleinert ein Hingucker

Der Braunkohleabbau im nordböhmischen Becken als ebenso typisches Motiv der tschechischen Wirtschaft beeindruckt mit mächtigen Baggern

H0-Anlage Bundesbahn-Betriebswerk Hubertsveld

Gelebter Traum

von einem großen Bw

Was als Privatanlage des Niederländers Huub Schreurs begann, entwickelte sich zwischenzeitlich zur ausladenden H0-Bw-Anlage eines Freundeskreises. Zuletzt war diese auf der Kaarster Herbstausstellung zu sehen und begeisterte das Publikum aufgrund der realen Darstellung der Epoche III

Über eine lange Zeit hinweg träumte Modellbahner Huub Schreurs davon, ein großes Dampflok-Betriebswerk zu bauen. Das war allerdings ein riesiges Vorhaben, und der Platz auf seinem Speicher war begrenzt. Trotzdem verbrachte er beim Bauen und Basteln viel Freizeit auf dem Dachboden. Irgendwann im Jahr 2010 machte ihm seine Ehefrau Lily den Vorschlag, die Anlage in Segmentbauweise zu bauen, so könne er auch im Wohnzimmer an einzelnen Teilen werkeln. Das war die alles entscheidende Idee!

Es dauerte nicht lange, bis ein passender Bw-Entwurf vom Vorbild gefunden war. Der musste natürlich etwas angepasst werden, damit auch alles auf die geplanten Segmente passen würde. Wichtigster Bestandteil war der vorhandene

Abendstimmung am Ringlokschuppen mit der sich auf den Feierabend vorbereitenden Tenderlokomotive 94 713 auf der Drehscheibe

Vollmer-H0-Lokschuppen nebst Fleischmann-Drehscheibe. Um dafür genug Platz zu haben, wurden die zwei wichtigsten Segmente auf 90 Zentimeter Tiefe und 120 Zentimeter Breite festgelegt. Die weiteren Anlagenteile sollten 60 mal 120 Zentimeter messen. Geplant waren fünf Teile mit einer Gesamtlänge von sechs Metern.

Montags zum Bastelabend

Fortan wurde jeden Montagabend zusammen mit dem Verfasser dieser Zeilen emsig an den ersten Segmenten gearbeitet. Das Projekt kam gut voran. Von Beginn an wurde digital mit der Roco-Lokmaus gefahren, was für beide Modellbahner eine ganz neue Erfahrung war. In den Loks arbeiteten Decoder von Littfinski und Uhlenbrock. Probleme bereitete lediglich die Programmierung der mit einem LDT-Decoder ausgestatteten Drehscheibe. Den entscheidenden Tipp zur Lösung kam von befreundeten Modellbahnern aus Eindhoven.

In der Zwischenzeit kam ein weiterer Bastler hinzu: Ger van Merkestijn. Dank seiner Unterstützung konnten die nächsten Segmente in Angriff genommen werden. Für deren Bau wurde neun Millimeter dickes Pappelsperrholz genutzt, das sehr leicht und trotzdem verwindungssteif ist. Für die Seitenteile wurden zehn Zentimeter hohe Streifen zugeschnitten. In der Mitte der Kästen wurde ein zusätzliches Versteifungsbrettchen eingeleimt. Sämtliche Kästen wurden zur Geräuschdämmung vollflächig mit einer drei Millimeter

44 1272 wird auf der Drehscheibe für die nächste Zugleistung in die Ausfahrt gedreht. Bei diesem Blick wird die Dimension der langgestreckten Bw-Anlage deutlich

Die Großbekohlung ist mit einem großen Bagger ausgestattet, der sich – motorisch angetrieben – drehen lässt und dessen Greifer auf- und abfahren kann

hohen Trittschalldämmmatte beklebt. An den Rändern wird diese von schmalen Holzleistchen vor Beschädigung geschützt.

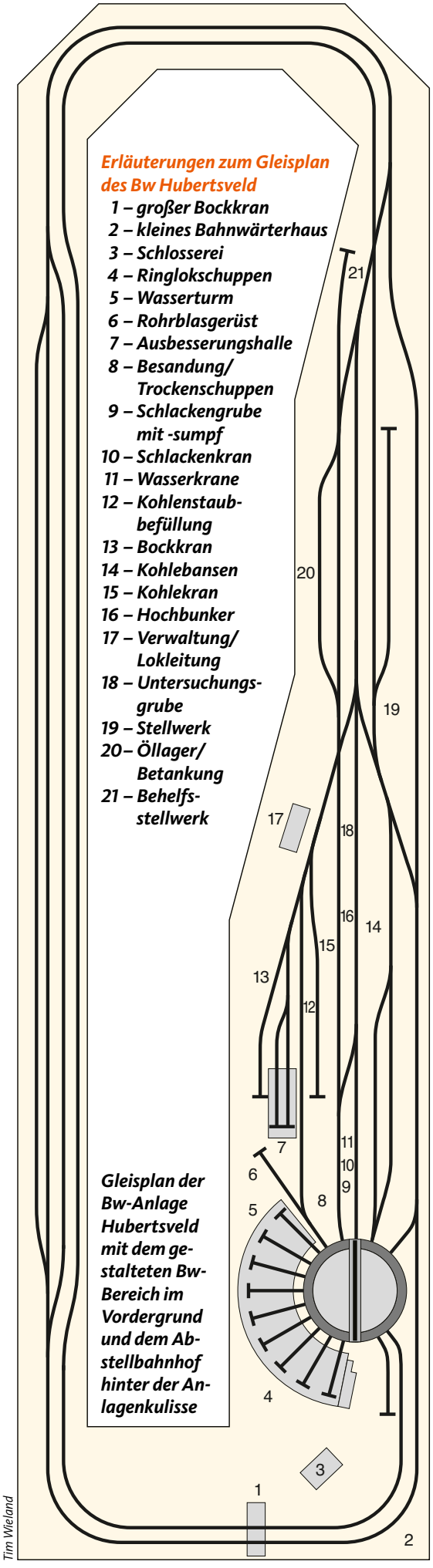
Steter Kontakt zum Zuschauer

Untereinander werden die Segmentkästen mit M8-Schrauben, Beilegscheiben und Flügelmuttern verbunden. Eingesetzte Passstifte an den Stirnseiten beschleunigen den Aufbau, da so alle Kästen schon beim Zusammenstecken exakt ausgerichtet sind. Die „Beine“ der Anlage sind gehobelte, ein Meter lange Latten, die nur lose in die Beinhalter eingesteckt werden. Jedes Bein hat an der Unterseite einen Stellfuß, um Unebenheiten im Boden ausgleichen zu können, was bei einer Anlage, die ständig auf Reisen ist, nicht unterschätzt werden sollte.

Unter der Anlage verläuft eine mehradrige Ringleitung, die über handelsübliche Computerstecker verbunden wird. Auf jedem Segment wird daraus die Fahrspannung in das Gleis eingespeist. Während des Anlagentransports sind die losen Kabelenden mit einem Klipp unter jedem Segment arretiert. Die Versorgungsspannung für Licht und Zubehör wird nach Bedarf abgezapft. Trafos und Booster sind möglichst nahe am Verbraucher unter der Anlage verschraubt. Einzelne Funktionsobjekte wie blitzende Fotografen, ein beweglicher Wasserkran oder Raucheffekte werden per Taster am vorderen Anlagenrand geschaltet. Auch die Roco-Lokmäuse für den Fahrbetrieb haben hier ihre Anschlüsse. Die Bediener stehen also mitten unter den Zuschauern, sodass ein ständiger Kontakt zum Publikum möglich ist, um jederzeit Fragen beantworten zu können.

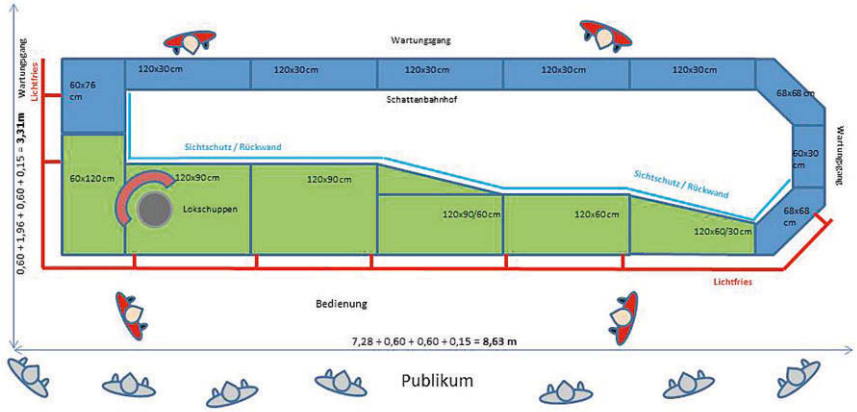
Erweiterung für den Zugbetrieb

Als die Bw-Segmente irgendwann fertig waren, keimte die Idee auf, damit auf Ausstellungen zu gehen. Doch allen beim Bau Beteiligten war klar, dass Messebesucher nicht nur rangierende Loks sehen möchten, sondern auch vorbeieilende Zuggarnituren. Deshalb entstand die Idee, die vorhandenen fünf Segmente mit einfachen Gleiskästen zu einem Rundkurs zu verbinden. So kann wenigstens auf einem Gleis ab und an ein Zug am Bw vor-



Gleisplan der Bw-Anlage Hubertsveld mit dem gestalteten Bw-Bereich im Vordergrund und dem Abstellbahnhof hinter der Anlagenkulisse

Tim Wieland



In dieser Aufbauform präsentiert sich die Anlage den Zuschauern auf Ausstellungen

Die Schlackengrube ist fast leer. Da hat die Mannschaft gute Arbeit geleistet

Versorgung einer Kohlenstaub-44er direkt aus dem Behälterwagen; dahinter der Bockkran für kleinere Reparaturarbeiten

Ed Hendrickx (14)

In diesem Gebäude ist nicht nur der Einsatzleiter aller Lokpersonale untergebracht, sondern auch die Verwaltung des Bw

Dieser Wasserkran ist servomotorisch angetrieben und kann über die Einfüllöffnung des Loktenders geschwenkt werden

Während im Bw gerade abendliche Ruhe herrscht, brummt vorn ein Schienenbus-Gespann vorüber Richtung nicht dargestelltem Großstadtbahnhof

Die Rauchkammer der Tenderlokomotive 64 297 wurde neben dem Lokschuppen gereinigt

beirauschen. Nach dieser Idee wurden einige 30 Zentimeter tiefe Kästen ohne landschaftliche Gestaltung gebaut. Lediglich der linke Bogenteil musste tiefer ausgeführt werden, weil sonst der Gleisradius nicht gepasst hätte. Im Hauptkreis sind auf den Gleissegmenten zwei Ausweichgleise integriert. Hier können mehrere Züge auf ihren Einsatz warten, was für Abwechslung sorgt.

Die Hintergrundkulisse der Anlage bestand anfangs aus einfachen Hartfaserplatten in derselben Länge wie die Module, die mit einem Wolkendruck beklebt waren. Die Spalten zwischen den Platten gefielen uns aber nicht. Inzwischen schließt ein zehn Meter langer Foliendruck die Anlage nach hinten ab. Dieser wird mit kleinen Klemmen an den ursprünglichen Hartfaserplatten befestigt.

Basteltipp: Kohlekran-Motorisierung

Als die Entscheidung zum Bau des Bw Hubertsveld gefallen war, war gleichzeitig klar, dass ein Kohlekran gebraucht wurde. Nach dem Kauf eines passenden Faller-Bausatzes 120162 entstand die Idee, diesen zu motorisieren. Auf den Schienen fahren kann er zwar nicht, aber das Drehen sowie Heben und Senken des Greifers funktionieren. Der Messing-Greifer ist ein Weinert-Zukaufteil, wurde aber mit einer zusätzlichen Laufrolle ausgestattet. Seine hohe Masse ist vorteilhaft, da die Seile so beim Ablassen straff bleiben. Alle Kunststofflaufrollen wurden durch Messingrollen ersetzt.

Nach dem Zusammenbau des Krans wurde die Mechanik in die Kabine eingebaut. Der Kran sollte sich frei bewegen bzw. drehen können, weshalb die Stromversorgung eine Herausforderung darstellte. Eine kleine, runde Kupferplatine und Schleifer lösten das Problem.

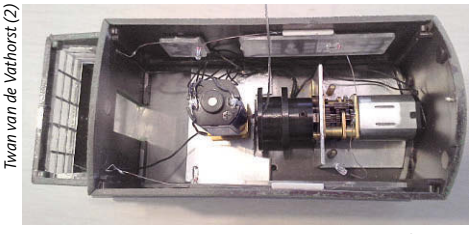
Die Kabine ist samt Ausleger für den Transport abnehmbar. Die benötigte Spannung liefert ein kleiner Eigenbau-Adapter. Die Schalter wurden in einem kleinen Kunststoffkästchen untergebracht. Vier Schalter regeln die Drehung und das Heben/Senken, die Greifergeschwindigkeit und das Licht in der Kabine.

Die begeisterten Reaktionen der Besucher auf dieses Funktionsmodell entschädigen vollends für die lange Experimentier- und Bauzeit. Auf Messen und Ausstellungen zeigen wir gern diese und ähnliche Lösungen, um Krane und Bagger in Bewegung zu versetzen. Viele Einzelteile wurden dazu von mir entwickelt und hergestellt. Wer selbst einen Bauversuch starten möchte, kann diese Einzelteile gern bei mir (tvdvathorst@gmail.com) beziehen. Obendrein biete ich ein Fertigmodul an, mit dem man einen Kran motorisieren kann.

Twan van de Vathorst

Der motorisierte Kohlekran vor dem Einbau auf die Anlage; die Stromkabel sind unauffällig im Laufwerk integriert

Twan van de Vathorst (2)



Blick in die Kabine: Ein Motor sorgt für die Drehung, ein zweiter für das Heben und Senken des Greifers über die Seilmechanik

Die Dieseltankstelle weist auf die Traktionsumstellung hin, auch wenn sich auf der Anlage selten eine Lok mit Verbrennungsmotor blicken lässt

Das Behelfsstellwerk stammt noch aus der Nachkriegszeit, genügt aber nach wie vor den Ansprüchen auf diesem Bw-Areal

Für den Lichtfries wurden zwei je fünf Meter lange LED-Streifen angeschafft, die 15 Zentimeter über die Anlagenvorderkante hinausragen und das Gebaute hervorragend ausleuchten.

Betrieb mit vier Bedienern

Der äußere Gleiskreis der Anlage wird im DB-üblichen Rechtsverkehr befahren. In diesem Oval ist auch der Schattenbahnhof eingebunden. Die Zuggarnituren fahren also immer von links nach rechts am Bw vorüber. Wegen der Streckenlänge ist es möglich, zwei Züge hintereinander fahren zu lassen. Da es keine Signal- bzw. Blocksicherung gibt, muss der Bediener allerdings aufpassen, dass die Züge genügend Abstand voneinander halten. Das zweite Gleisoval wird an der Drehscheibe unterbrochen und vorrangig für Lokleerfahrten genutzt.

Ein dritter Anlagenbediener kann inzwischen mit den Toren vom Lokschuppen und dem Kohlekran (siehe Kasten) spielen. Die Torflügel werden über die Vollmer-Originalgestänge und kleine Servomotoren bewegt und diese über einen OC32 von VanPerlo (www.vpeb.nl) und die Roco-Lokmaus gesteuert. Am Schattenbahnhof überwacht ein vierter Bediener die Zugaufstellung. Zum Glück haben wir zwischenzeitlich Rainer Binnenböse als viertes Mitglied gewonnen, sodass wir die unterschiedlichen Positionen abwechselnd besetzen können. *Ed Hendrickx*

Vornehmer Besuch im Bahnbetriebswerk: 18 201 als rote Stromlinienlok von Roco

Gesamtansicht der Anlage mit den zwei Modellbahnfreunden Rainer Binnenböse (links) und Ger van Merkestijn, die den vorüberrauschenden „Rheingold“ verfolgen

Kontaktinfos und Ausstellungstermin

Im Internet zu besuchen

Die vier Modellbahner um Ed Hendrickx bilden keinen Verein, sondern nur einen Freundeskreis mit demselben Interesse. Ergo gibt es auch kein Clubheim für regelmäßige Treffen. An der Anlage weitergebaut wird reihum zuhause bei einem der Mitglieder. Viele Bilder von deren Aktivitäten und vom Bau des Bw Hubertsveld finden Interessierte auf der Facebook-Seite https://www.facebook.com/Modelspoorgroep-BR05-488915721249670/
Wer diese Anlage aus nächster Nähe anschauen möchte, hat dazu am 25./26. Mai 2019 während des Rail&Road-Events in Venlo-Blerick/Niederlande Gelegenheit.

NEU

Jetzt als Heft und eMag lesen!

Meine Vorteile im Jahresabo +digital:

- ✓ Ich spare 10% gegenüber dem Kioskpreis und zahle nur 80 Cent zusätzlich pro eMag-Ausgabe!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag frei Haus*, das eMag sogar 3 Tage vorher.
- ✓ Ich kann das eMag auf bis zu 3 Endgeräten gleichzeitig lesen.

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
* nur im Inland ** solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

Ihr Geschenk GRATIS!

Modell »Schürzeneilzugwagen B4ylwe 2. Klasse«**

Dieser Schürzeneilzugwagen B4ylwe der Deutschen Bundesbahn zählt zu Epoche III. Diese markanten Personenwagen entstanden aus zwei 1939 von Linke-Hoffmann-Busch entwickelten Prototypwagen, die sich an den bekannten DRG-»Schürzen«-Schnellzugwagen orientierten. NEM Schacht + Kupplungskulisse. Nenngröße: Ho, Stromsystem: Gleichstrom.

Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!

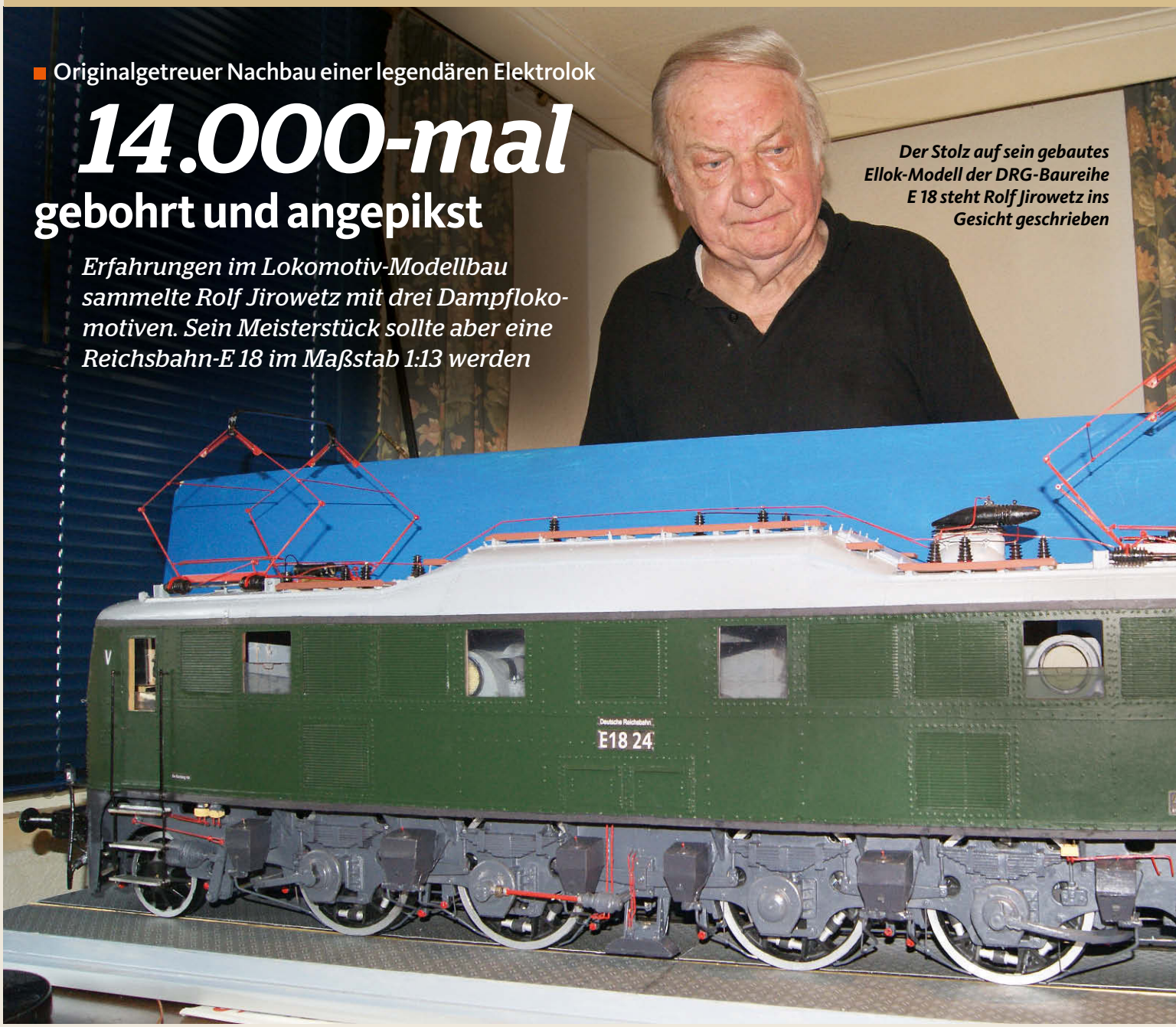
www.eisenbahnmagazin.de/abo

Ein Modell erzählt Geschichte(n)

Originalgetreuer Nachbau einer legendären Elektrolok

14.000-mal gebohrt und angepikst

Erfahrungen im Lokomotiv-Modellbau sammelte Rolf Jirowetz mit drei Dampflokomotiven. Sein Meisterstück sollte aber eine Reichsbahn-E 18 im Maßstab 1:13 werden



Der Stolz auf sein gebautes Ellok-Modell der DRG-Baureihe E 18 steht Rolf Jirowetz ins Gesicht geschrieben

Denken Sie jetzt bitte nicht, ich sei arrogant, nur weil ich mich als etwas Besseres fühle. Aber welche Modell-Lokomotive aus Privathand schafft es schon in die „Hall of Fame" der deutschen Modelleisenbahn im Göppinger Märklin-Museum? Ich – der originalgetreue Modell-Nachbau der berühmten E 18-Elektrolok – stand jedenfalls gut ein Jahr dort und wurde von zahlreichen Besuchern bewundert. Mein Erbauer ist der in Fachkreisen bekannte Rolf Jirowetz aus dem hessischen Schlüchtern. Er hat drei Berufe: Kraftfahrzeugmeister, Lokführer und Eisenbahn-Betriebsleiter. Obendrein ist er ein Tüftler durch und durch. Wenn er die Idee für einen Lokomotiv-Nachbau im Kopf hat, ruht er nicht, bevor das Vorhaben umgesetzt ist. Ich, das „Weltwunder" E 18, war immer sein großer Traum und hatte ihn schon als kleiner Bub fasziniert.

Berühmtes Original als Vorlage

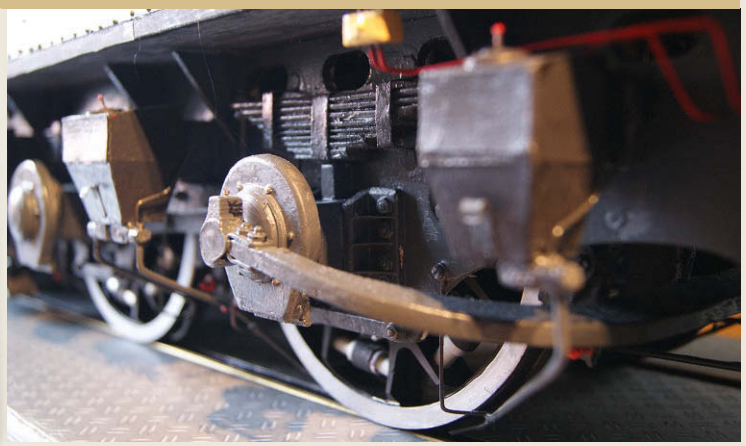
Ich bin eine Miniatur jener Lok, die auf der Weltausstellung 1936 in Paris als leistungsfähigste elektrische Einrahmen-Lokomotive vier Auszeichnungen für Gesamtaufbau und Leistungsfähigkeit, Führerstand und Fahrmotor sowie den vollständig geschweißten Fahrzeugrahmen erhielt. Im normalen Schnellzugdienst konnten die vier Motoren mit dem modernen Federtopfantrieb rund 4.500 PS auf die Schiene bringen und 935-Tonnen-Schnellzüge in der Ebene auf satte 140 Stundenkilometer beschleunigen. Eine einmalige Konstruktion voller Kraft und Eleganz!

Mein Erbauer ließ schon Nachbauten der Baureihen 01, 06 und 86 in seinem Wohnzimmer entstehen. Immer über die Wintermonate werkelte er dann von morgens bis abends. Manchmal auch von abends bis morgens. Damit hatte er sich einigen besonderen Lokomotiven der deutschen Eisenbahngeschichte gewidmet. Und eigentlich sollte es damit auch gut sein. Doch als er wieder einmal Fotos von der E 18 in die Finger bekam, war jegliche Vernunft verflogen, bahnte sich die Faszination den Weg.

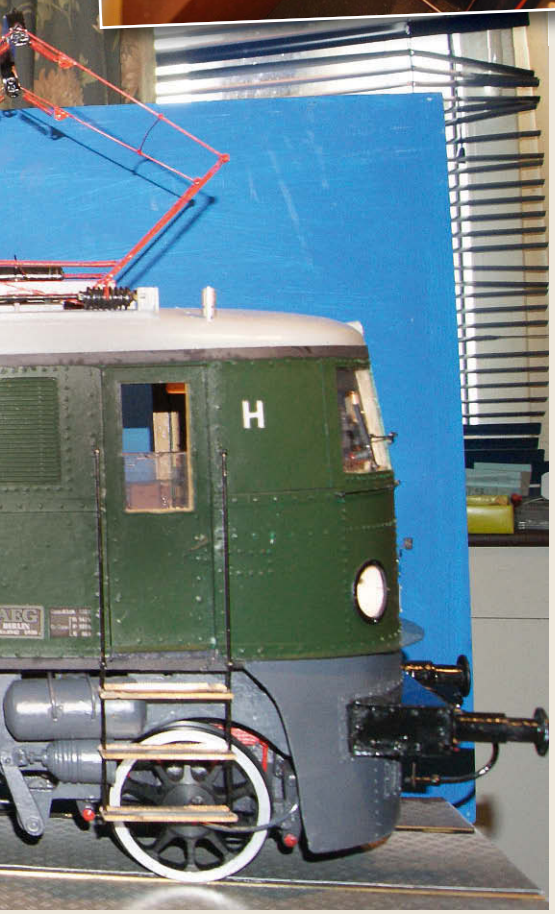
Umsetzung im Maßstab 1:13

Dieses Mal hatte er seinen Anspruch weiter hochgeschraubt. Während er bei den drei Dampflok-Nachbauten jeweils alte Metallbaukästen der Firma Märklin als Basis nahm (siehe *em 5/17*), sollte

Der Blick in den Führerstand verrät die Detailverliebtheit des Erbauers; das reicht bis hin zu Brotdose und Thermosflasche



Auch bei der Gestaltung von Fahrwerk und Radsätzen machte Jirowetz keine Kompromisse und setzte das Vorbild akribisch um



Die Rundungen an Lokfront und Dach sowie die vielen Nieten stellten den Lokkonstrukteur vor besondere Herausforderungen

Ulrich Schwind (5)

es nunmehr ein Modell-Nachbau im Maßstab 1:13 werden. Jedes Teil musste er dafür einzeln anfertigen – eine Heidenarbeit, zumal sich Jirowetz die Abmessungen aus Büchern und Skizzen sowie von einem H0-Modell herauslas und maßstabsgetreu umrechnete. Beim Bau der acht Treib- und vier Vorlauf-Radsätze ließ er sich von einer Computerfräse helfen. Ansonsten war seine ganze Kreativität gefragt. Schauen Sie doch nur mal in mich hinein: Der Führerstand beispielsweise ist ausgestattet mit Fensterjalousien, Stahlrohrsessel, Reglern und Instrumenten, Wasserboiler, Waschbecken und Fahrplanheften, ja sogar Brotbüchse und Thermoskanne des Lokführers liegen für eine Betriebspause bereit. Diese Akribie ist eine Augenweide!

Äußerliche Idealmaße

Beim äußeren Erscheinungsbild ist jedes weibliche Wesen bekanntlich ein bisschen eitel. Auch ich war zunächst etwas skeptisch. Doch meine Abmessungen hat er hervorragend hinbekommen: 130/24/36 sind meine Maße in Länge, Breite und Höhe – in Zentimetern versteht sich.

Traumhaft schöne Rundungen, Spitzenleuchten, ein „sündhaftes Rotlicht“ am Schluss sowie eine romantische Aufhellung in Führerstand und Maschinenraum sind weitere Attribute. Wenn Motoren eingebaut würden, wäre ich sofort fahrbereit. Ich habe aber auch schmerzliche Erinnerungen: Die Gestaltung der Außenhaut war eine Tortur für mich. Jirowetz bildete sie mit Holz und doppelwandigem, schwarzem Fotokarton nach. Und weil das Original weder geschraubt noch geschweißt, sondern nur genietet ist, hatte er sich in den Kopf gesetzt, dieses Modell ebenfalls zu nieten: mit kleinen Stecknadeln. 14.000-mal hat er mich angebohrt und diese piksenden, metallischen Folterinstrumente in mich hineingeschoben und verklebt. Da wollte ich ihm ja schon die Freundschaft kündigen. Doch Schwamm drüber!

Als Gastlok im Museum

Apropos drüber: Für das Fahrzeugdach hat Jirowetz ein Weichholzbrett mit einer Stärke von 25 Millimetern eine Woche lang in mühsamer Handarbeit passend geschliffen. Eine gewaltige Staubschlacht war das; ich bekam wahre Hustenanfälle. Als ich nach monatelanger Arbeit endlich fertiggestellt war und im Glanz des original-oxidgrünen Lacks erstrahlte, war der ganze Ärger schnell vergessen. In seinem Wohnzimmer konnte ich es mir kurze Zeit bequem machen. Doch bald schon kamen einige Herren aus dem Hause Märklin, verstauten mich in einen Transporter und fuhren mit mir ins Göppinger Museum. Dort stand ich neben einem Original-Märklin-Modell des Maßstabs 1:32. Ein Jahr lang fühlte ich mich schon als etwas Besonderes. *Ulrich Schwind*

» Lohn der Mühe meines Erbauers war der einjährige Gastaufenthalt im Göppinger Werkmuseum neben der Märklin-Miniatur im Maßstab 1:32

Vorschau

W. A. Reed/Slg. Eisenbahnstiftung

Nicht verpassen: Das neue Heft erscheint am 13. Juni

Vorbild & Modell: Baureihe 03

Die leichte Pacific bei DB & DR

Die Baureihe 03 war die zahlenmäßig größte Schnellzug-Dampflok-Gattung der DRG. Nach dem Zweiten Weltkrieg standen die Maschinen bei DB und DR noch in D-Zug- und Eilzugdiensten. Unser Schwerpunktbeitrag widmet sich dieser eleganten Baureihe und präsentiert die Modelle der Pacific-Schnellzuglok in verschiedenen Nenngrößen.

Verglichen & gemessen: TWINDEXX-Züge in H0

IC2-Garnituren im Modelltest

Miniaturen der IC2-Garnituren gibt es inzwischen von unterschiedlichen Fabrikaten mit verschiedenen Längenmaßstäben von 1:87, 1:93,5 und 1:100. Unser Test vergleicht die aktuell erhältlichen H0-Konstruktionen.

Gunnar Selbmann

Dieter Zuncke

Tests beim Bw Hagen-Eckesey

Dieselbrummen im Sauerland

Um die dieselelektrische Heizung bei den Vorserienloks der Baureihen 217 und 218 zu testen, teilte die Bundesbahn im Jahre 1968 einige Lokomotiven dem Bw Hagen-Eckesey zu. Das setzte die Maschinen in seinen zum Teil anspruchsvollen Umläufen ein. Dieter Zuncke erinnert sich an die spektakuläre Erprobung der Loks im Sauerland – und an ein spätes Comeback.

Ideen und Praxistipps für den Anlagenbau

Etagenlösung für den Hobbyraum

Wie man ein Modellbahn-Zimmer effektiv vom Fußboden bis zur Decke für den Bau einer Anlage ausnutzt und auf mehreren miteinander verbundenen Ebenen unterschiedliche Bahn- und Landschaftsmotive nachbildet, zeigt Ihnen Frank Riedl.

Frank Riedl

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 7,80 (D), EUR 8,60 (A), SFr 12,50 (CH), EUR 9,20 (B, LUX), EUR 9,50 (NL) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahresabopreis (12 Hefte): Inland: EUR 84,00 im Ausland zzgl. Versandkosten. Für Mitglieder des VDMT und des BDEF gilt ein Verbandspreis von EUR 67,20 pro Jahr (12 Ausgaben). Händler in Ihrer Nähe finden Sie hier: www.mykiosk.com
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 624 | 6/2019 | Juni 2019 | 57. Jahrgang

eisenbahn magazin, Tel.: +49 89 130699-724
Infanteriestr. 11a, D-80797 München

Redaktion: Florian Dürr, Thomas Hanna-Daoud, Peter Schricker (Eisenbahn), Peter Wieland, Martin Menke (Modellbahn)

Ständige Mitarbeiter: Jürgen Albrecht, Hans-Jürgen Barteld, Wolfgang Bdinka, Friedhelm Ernst, Guus Ferrée, Jürgen Gottwald, Klaus Honold, Jürgen Hörstel, Bruno Kaiser, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Dr. Rolf Löttgers, Armin Mühl, Matthias Müller, Karsten Naumann, Burkhard Oerttel, Egon Pempelforth, Peter Pernsteiner, Dr. Helmut Petrovitsch, Manfred Scheihing, Gunnar Selbmann, Holger Späing, Oliver Strüber, Martin Weltner, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens, Axel Witzke

Redaktionsassistentin: Katharina Gudehus

Layout und Grafik: Rico Kummerlöwe; Jens Wolfram

Redaktion und Produktion „Meisterschule Modelleisenbahn“: Ralph Zinngrebe

Producerin: Amira Füssel

Schlussredaktion: Jana Müller, Matthias Müller

Verlag: Alba Publikation GmbH & Co. KG, Infanteriestraße 11a, 80797 München. www.alba-verlag.de

Geschäftsführung: Henry Allgaier, Alexander Koeppl

Chefredakteur Eisenbahn/Modellbahn: Michael Hofbauer

Gesamtanzeigenleitung: Thomas Perskowitz (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
E-Mail: thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung: Selma Tegethoff
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. 29 vom 1.1.2019
www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb, Unterschleißheim

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: Walstead Central Europe, Polen
Druckvorstufe: ludwigmedia, Zell am See, Österreich

© 2019 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:
Florian Dürr (Eisenbahn), Peter Wieland (Modellbahn), Ralph Zinngrebe („Meisterschule Modelleisenbahn“); verantwortlich für Anzeigen: Selma Tegethoff, alle Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN: 0342-1902

GeraNova Bruckmann Verlagshaus

Jetzt neu am Kiosk!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.bahn-extra.de/abo
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Von Ostbahnhof bis Mahlsdorf

Ganz verschiedene Bezirke haben sich im Osten Berlins entwickelt. Die alteingesessenen Straßenzüge von Friedrichshain und Köpenick gehören ebenso dazu wie das von Neubauten dominierte Marzahn. In puncto Eisenbahn orientierte sich der Osten oftmals Richtung Osten – nicht erst durch die Teilung. Der Schlesische Bahnhof (heute Ostbahnhof) wurde schon früh zur wichtigen Anlaufstation für Reisende, nach 1945 galt das auch zunehmend für den Bahnhof Lichtenberg. Im Güterverkehr dominierte das Frachtaufkommen für die Versorgung der Bevölkerung, vor allem mit Kohlen und Lebensmitteln, sowie der Versand und Empfang von Stückgut.

Das Eisenbahnzeitalter begann im heutigen Osten Berlins im Oktober 1842, mit der Eröffnung der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder). Von Anfang an war vorgesehen, die Berlin-Frankfurter Eisenbahn in Richtung Schlesien zu erweitern ...

Weiter im neuen *Bahn Extra!*

Bahn-Experten aufgepasst!

Sie sind begeisterter Eisenbahn-Fan? Dann ist das neue Experten-Abo genau das Richtige für Sie! Mit diesen drei Magazinen sind Sie rund um gut informiert:

25 Ausgaben
pro Jahr für nur
€ 149,90 statt ~~€ 201,30*~~

In ***eisenbahn magazin*** erfahren Sie alles über Modellbahnen und ihre Vorbilder sowie aktuelle und historische Eisenbahntechnik, Anlagenbau und Fahrzeugtypen.

In ***Lok Magazin*** dreht sich alles um das reale Bahngeschehen: um aktuelle Fahrzeuge sowie Lokomotiven und Triebwagen vergangener Epochen.

Das ***Bahn-Jahrbuch*** bietet einen umfassenden Jahresrückblick: eine Chronik der wichtigsten Ereignisse, fundierte Hintergrundberichte und brillante Aufnahmen.

*Einzelheftpreis am Kiosk: 12x *eisenbahn magazin* für je € 7,80 · 12x *Lok Magazin* für je € 7,90 · 1x *Bahn-Jahrbuch* von *Bahn Extra* für € 12,90

Ihr Geschenk zur Wahl:

Emaille-Schild – gratis für Sie!

»Raucher« oder »Nichtraucher«? Wählen Sie ein originalgetreues Emaille-Schild als Prämie und holen Sie sich ein Stück Bahngeschichte nach Hause. Aus hochwertiger Emaille und mit authentischen Farben sieht es dem Original zum Verwechseln ähnlich.

Format: 20 x 5 cm

Bahn-Experten-Abo inklusive DB-Emaille-Schild sichern unter

www.eisenbahnmagazin.de/expertenabo