

eisenbahn Modellbahn magazin

PLUS DVD „Rheingold“

Im Heft: Wie der neue Luxuszug der DB 1962 Premiere feierte

Modelle des Jahres

Wählen und gewinnen Sie!



Vorbild & Modell:

E11 und E42

So prägten sie den Betrieb der DR



Neues Leben für alte Schätze



Wie Sie eine 50 Jahre alte Lok für den Anlagen-Einsatz fit machen

Montanverkehr heute
Das tut sich noch im Ruhrgebiet
Säuretopfwagen in H0
Fünf Modelle im Vergleichstest
Feldbahn und Sägewerk
Authentisches Betriebsdiorama

Nebenbahn mit Museums-Bw



Wenig Platz? So maximieren Sie die Betriebsvielfalt!

**Jetzt
am
Kiosk!**

BAHN EXTRA 1.2020 JANUAR / FEBRUAR € 14,90
A: € 16,90
CH: SFR 29,60
BENELUX: € 17,40
DK: DKK 150,00

AUF RETROTOUR
Ersatzzüge und Sonder-
einsätze in Deutschland

KLIMASCHUTZ
Wie „grün“ ist die
DB AG wirklich?

MUSEUMSBAHNEN
Die Abgänge und
Zugänge des Jahres

**PLUS
DVD
VIDEO**
103 245 im Plandienst

BAHN EXTRA
DVD VIDEO
INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

Erinnerung an 103 245
Mit dem letzten Plandienst-Exemplar im
Führerstand von München nach Garmisch
Farbtonfilm, Laufzeit: ca. 105 Minuten
GeraMond
Beilage-DVD zu Bahn Extra 1/2020
© 2019 by BAHN EXTRA VIDEO
GeraMond Verlag
www.geramond.de

Bahn Jahrbuch 2020
Hightspeed in die Zukunft?
DB Perspektiven und Probleme bei
DB Cargo und DB Fernverkehr
Krisen bei den Privaten
Abellio, GO-AHEAD UND WEITERE
Probleme, Ursachen und Folgen

Ausblick | Zukunft
FLOTTE UND FAHRPLAN Was bleibt,
was kommt, was sich ändert

Große Chronik 2019
Das tat sich 2019:
• Fahrzeuge
• Betrieb
• Bahnpolitik

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.bahn-extra.de/abo



Idyll ohne Zukunft?

Es hat etwas Entschleunigendes, wenn man in Karow auf einen Zug wartet. Seine Ankunft kündigt sich schon Minuten vorher am Bahnhof an, wenn der Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk die Schranken an der nördlichen Einfahrt herunterkurbelt. Gemächlich tuckert der Dieselmotortriebwagen, ein LVT/S der Hanseatischen Eisenbahn (HANS), dann aus

Richtung Parchim an den Signalen vorbei zum Inselbahnsteig. Fahrgäste steigen aus und laufen zum Ausgang, vorbei an einem Wasserkran, der die Zeit der Dampfloks hier überlebt hat. Zu erleben war diese beschauliche Szenerie im Sommer 2019. Tageweise hatten Kommunen und Bahn-Aktivisten noch einmal Personenzüge auf die Bahn-

strecken rund um Karow gebracht, auf denen der Personenverkehr seit 2000 (Güstrow – Meyenburg) beziehungsweise 2014 (Parchim – Malchow) ruht. Der Landkreis Parchim-Ludwigslust gab finanziell etwas zu dem Saisonverkehr dazu. Doch es könnten die letzten Personenzüge hier gewesen sein... Weiter im neuen **Bahn Extra!**

Auf in die letzten Reviere!

Was haben die Strecke Saarbrücken – Lebach-Jabach und die Westfrankenbahn gemeinsam? Beide bedienen Regionen mit einem vorwiegend ländlichen Einzugsgebiet. Beide haben ein strukturiertes Nahverkehrsangebot, in dem jahrelang der Bundesbahn-Triebwagen der Baureihe 628 seinen festen Platz hatte. Und bei beiden wird dieses Fahrzeug mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember Vergangenheit sein.

» Für den 628 bringt der Fahrplanwechsel bemerkenswert herbe Einschnitte

Schon länger befindet sich der solide Zweiteiler auf dem Rückzug, doch das Eisenbahn-Jahr 2019 bringt bemerkenswert herbe Einschnitte. Mit dem Betreiberwechsel bei Saarbrücken – Lebach-Jabach am 15. Dezember verschwindet der 628 gleich ganz aus dem Saarland. Die Westfrankenbahn wiederum galt über Jahre als sicheres Refugium und stellt nun auf 642 um. Der wesentliche Grund: Der 628, der zu Bundesbahn-Zeiten ein großes Stück Moderne auf die Nebenbahnen brachte, wird heute den Anforderungen immer weniger gerecht. Viele Verkehrsverträge verlangen Fahrzeuge mit Klimaanlage und barrierefreiem Zugang. Beides kann dieser Triebwagen nicht bieten; bei der Westfrankenbahn wird ihm das zum Fahrplanwechsel zum Verhängnis.

Eine gute Zeit, um dieses Fahrzeug mal ins Rampenlicht zu stellen. Denn Hand aufs Herz: Im Nahverkehr findet man heute nicht mehr viele Fahr-

zeuge aus Bundesbahn-Zeiten. Mit Reichsbahn-Fahrzeugen verhält es sich ebenso. Wer den 628 im Plandienst erleben will, sollte sich bald aufraffen. Die letzten Reviere sind mittlerweile spärlich gesät. Ein wenn auch kleineres Auskommen hat der 628 noch auf der Marschbahn nach Westerland (Sylt), dort in der „sportlichen Ausführung“ als SyltShuttlePlus. Hin und wieder darf er ndernorts als Ersatz einspringen. Vor allem aber kommt die Südostbayernbahn (SOB) infrage, bei der die Triebwagen im „Mühdorfer Stern“ nach wie vor in stattlicher Stückzahl vertreten sind. Doch auch bei der SOB schrumpfen die 628er-Leistungen: Im Dezember 2019 macht der Klassiker auf den Strecken Prien – Aschau und Traunstein – Waging dem 640 Platz. Deshalb möchten wir Ihnen einen baldigen Besuch der letzten Reviere ans Herz legen. Noch können Sie dort die charakteristisch-samtene Fahrt im 628 erleben, untermalt vom typischen Schnarren seines Motors. Allzu lange dürfte dies nicht mehr währen ...

Thomas Hanna-Daoud,
eisenbahn magazin



Jan Luca Herrmann



Am 2. Juni 2019 ist 628 474 auf der Strecke Saarbrücken – Lebach-Jabach unterwegs, im Bild bei Eppelborn. Zum Fahrplanwechsel müssen die 628 hier ihren Platz räumen

Leserwahl

Mitmachen und gewinnen!



Mit diesem Heft erhalten Sie als Leser wieder die Einladung, die **Modelle des Jahres** zu wählen. 231 im Jahr 2019 erschienene Neuheiten 135 verschiedener Hersteller bzw. Marken sind im Rennen. Gewählt wird wie in den vergangenen Jahren in 20 Rubriken. Die Nominierungslisten, alle weiteren Informationen und die **Abstimmungspostkarte** finden Sie auf den **Seiten 64–67** in dieser Ausgabe. Und damit sich Ihre Teilnahme lohnt, haben wir wieder viele attraktive Preise in der Verlosung – und bieten dabei zum ersten Mal die tolle Möglichkeit für Gewinner, sich ein **Wunschmodell** eines namhaften Herstellers selbst aussuchen zu können!



Weihnachtsaktion
15%* auf alles bis zum 23. 12. 2019

Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

Bestellen Sie direkt in unserem Onlineshop www.train-safe.de

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
info@train-safe.de
www.train-safe.de

*Weitere Rabatte finden keine Anwendung





Die Piko-211 in DR-Grün, die Baureihe 142 in der DB AG-Übergangslackierung von Piko, die verkehrsrote Brawa-142 mit Latz und die Piko-109 als Privatbahn-Lokversion der Georg Verkehrsgesellschaft sind vier HO-Beispiele aus unserem Themenschwerpunkt zu den DR-Baureihen E 11/E 42

10–22 Im Fokus E 11/E 42 der DR

■ Im Fokus Titel

10 Neue Elektrische für die Reichsbahn

Fast drei Jahrzehnte waren E 11 und E 42 unverzichtbare Bestandteile der elektrischen DR-Zugförderung. Deren Karriere begann vor 60 Jahren mit der Ablieferung der ersten Vorserienmaschine E 11 001

18 Warten auf Brawas Neue

Fürs zweite Quartal 2020 kündigt Brawa den Lieferstart der formgeänderten DR-Baureihen E 11/E 42 an. Was gab es schon zu diesem Thema und in welcher Qualität?

■ Eisenbahn

6 Ellokdämmerung im Ländle

Zum Fahrplanwechsel ersetzen auf zahlreichen Strecken Baden-Württembergs Triebwagen bisher mit verschiedenen Ellok-Baureihen bespannte Regionalzüge

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Buntes Treiben im Revier

Dank des Montanverkehrs sind die Werkbahnen im Ruhrgebiet noch gut beschäftigt. Man sollte sie dennoch bald besuchen

42 Augenschmaus aus Winterthur

Nach zwölf Jahren aufwendiger Restaurierung dampft Zahnradlok HG 4/4 704 seit August erstmals auf der Furka-Bergstrecke

44 Luxuriös, modern, schnell

Diese Eigenschaften zeichneten den 1962 wiederbelebten „Rheingold“ der Bundesbahn aus, der dem berühmten Vorgänger

aus der Reichsbahnzeit in Sachen Komfort und Eleganz das Wasser reichen konnte

49 Bunter Zug

Kreative Zugbildungen gab es immer wieder – beim „Alex“ war man da sehr flexibel

■ Modellbahn

50 Badenerin aus Wiener Fertigung

1958 überraschte Liliput mit dem ersten HO-Großserienmodell einer preußischen P 8

52 Neu im Schaufenster

Was alles bei Ihnen an Modellneuheiten unterm Weihnachtsbaum liegen könnte, fassen wir auf zwölf Seiten zusammen

64 Modelle des Jahres Titel

Aufruf zur 48. Leser-Umfrage nach den Top-Modellen des zurückliegenden Jahres in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik

68 Überlandtram Flanderns

Ein gut gestaltetes Om-Schaustück entführt uns in die flämische Region von Bel-

Service

100 Buch & Film
101 Leserbrief
116 Kleine Bahn-Börse
116 Fachgeschäfte
120 Veranstaltungen
114 Termine/TV-Tipps
130 Vorschau/Impressum



Holger Morawitz

72-74 Ein paar „Kunstgriffe“ machen die alte V 200 fit für die Zukunft

36-41 Die Stahlindustrie sorgt auch heute noch für regen Montanverkehr im Ruhrgebiet



Stefan Högemann

68-71

Belgische Überlandtram-Romantik als Anlagenthema



64-67 Gesucht: das Top-Modell des Jahres 2019



1962 feierte der „Rheingold“ sein Comeback in moderner Form **44-48**



Friedhelm Ernst



mm

124-128 Selbst die schönste Bw-Anlage benötigt eine Anschlussstrecke für Fahrbetrieb

76-81 Säuretopfwagen laufen nur noch auf Modellbahngleisen: fünf Modelle im Vergleich



Armin Mühl

gien zu einer Zeit, als auch Straßenbahnen den Nahverkehr über Land erledigten

72 Alte Liebe kostet nicht(s) **Titel**

In unserer neuen Serie erlangt ein altes Märklin-Schätzchen der DB-Baureihe V

200 nach optischen und technischen Umbauten wieder seine HO-Betriebserlaubnis

76 Tongefäße auf Pendelfahrt

Noch vor drei Jahrzehnten gab es Säuretopfwagen im Bahnbetrieb, um aggressive Flüssigchemikalien zu transportieren. Aktuell sind fünf HO-Wagentypen am Markt zu finden, doch welcher ist der beste?

122 Seuthe-Stellwerk voller Technik

1959 führte Seuthe den Rauchentwickler für Dampflokomotive ein. Das Einträufeln des Dampföls konnte man von einem Stellwerk mit Befüllmechanik erledigen lassen

124 Museums-Bw **Titel**

Jüngstes Anlagen-Projekt von Modellbau-Profi Günther Jirouschek ist ein Museums-Bahnbetriebswerk, das um zwei Segmente für Zugfahrten erweitert wurde

16 Seiten extra

Meisterschule Modelleisenbahn

Anlagengestaltung – Landschaft
Bahndamm-Gestaltung
Wie Sie den Unterbau modellieren und die Gleise verlegen

Bahnverkehr – Szenen
Postkarren, letzter Teil
Sonderfahrzeuge – interessante Vorbilder für die Anlagenmotive

In der Stadt – Wohn- und Geschäftshäuser
Verfeinerung von HO-Hausdächern
Details und Gestaltungen über Schornsteine und Antennen hinaus

ab Seite **82**

104 Dieselbrummen im Sägewerk

Nach der Montage verschiedener Busch-Bausätze machen wir uns nun am Dioramenbau zu schaffen, wobei eine HOi-Feldbahn die Hauptrolle übernimmt

108 Modellbaukunst im Koffer

Eine Winterlandschaft als Staffage für eine Z-Anlage in einem Koffer ist unsere Nachbuanregung für Modellbahner auf Reisen

111 Fürs analoge Hin und Her

Elektronik-Spezialist Tams hat aktuell eine deutlich leistungsfähigere Pendelzug-Steuerung ausgeliefert, die wir getestet haben



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Titelbild: Die antrittstarke Baureihe 242 nutzte die DR auch in S-Bahn-Diensten wie hier 1987 in Leipzig-Miltitzer Allee

■ Dreiseisen-, Höllental-, Franken- und Filstalbahn

Ende einer Ära **in Baden und Württemberg**

Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember werden auf mehreren Strecken in Baden-Württemberg lokbespannte Regionalzüge durch neue Triebzüge ersetzt. Damit verschwinden mit dem dritten Adventswochenende einige bemerkenswerte Zuggarnituren aus dem Alltagsbild im südwestdeutschen Schienenverkehr



Am 15. Dezember 2019 ist Fahrplanwechsel. Damit einher gehen auch wieder viele betriebliche Veränderungen (siehe auch *em* 12/2019) im Schienenverkehr in Deutschland. Doch insbesondere einige Strecken in Südwestdeutschland gehen zu diesem Datum einige bemerkenswerte Zuggarnituren verlustig. Dazu zählt die in Baden gelegene Höllental- und Dreiseenbahn, die ab dem Fahrplanwechsel mit Alstom-Triebzügen der Bauart Coradia Continental (Baureihe 1440) bedient wird. Als Breisgau-S-Bahn befahren die im baden-württembergischen Landesfarben beklebten Fahrzeuge die Höllentalbahn Freiburg (Breisgau) – Titisee – Neustadt (Schwarzwald) und weiter über die ab diesem Tag elektrisch betriebene hintere Höllentalbahn bis Villingen (Schwarzwald). In ei-

nem Flügelkonzept befahren sie außerdem die Dreiseenbahn Titisee – Seebrugg.

Das gewohnte Rot verschwindet

Damit endet eine Epoche auf der Höllental- und Dreiseenbahn. Dort waren, abgesehen von den Einsätzen von ET 255 01 (bis 1960), ET 45 01 (Umbau 1960) sowie ET 85 (nur auf der Dreiseenbahn) bisher ausschließlich lokbespannte Personenzüge im Einsatz: 1960 endete der 1936 begonnene 50 Hz-Versuchsbetrieb mit der Umstellung auf das Bahnstromsystem mit 16 2/3 Hz. Zeitgleich wurde auch der Einsatz der Dampflok-Baureihe 85 beendet. Vor 40 Jahren nahm die Baureihe 145 (E 44 mit Widerstandsbremse – E 44.11) Abschied. Im Einsatz war seitdem die Baureihe 139 (E 40 mit Widerstandsbremse – E 40.11).

Die roten Züge von DB Regio ziehen sich zum Fahrplanwechsel weitgehend zurück aus dem Nahverkehr nördlich von Stuttgart. Am 16. September 2019 spiegelt sich 147 010 mit RB 19121 (Neckarsulm – Stuttgart Hbf) bei Nordheim (Württ) im Neckar Zeno Pillmann (4)



Neben dem Haltepunkt Bad Friedrichshall-Kochendorf erheben sich die Anlagen der Südwestdeutschen Salz Werke AG. Die erst drei Jahre alte 147 005 rollt am 22. März 2019 mit einer Garnitur bedeutend älterer n-Wagen als RB 19113 (Osterburken – Stuttgart) an dem Salzbergwerk entlang



Auf der Höllental- und Dreiseenbahn endet im Dezember 2019 die langjährige Tradition lokbespannter Züge. Am 13. Oktober 2019 strebt 146 216 mit RB 17277 aus Freiburg (Breisgau) Hbf bei Schluchsee dem Ziel Seebrugg entgegen



Diese wurde von der Baureihe 143 abgelöst, die wiederum von der Baureihe 146.2. Der ab dem Fahrplanwechsel gültige Verkehrsvertrag fordert die Flügelung und Verstärkung von Zügen, daher gelangen nun auf der Steilstrecke Triebzüge zum Einsatz. Diese Leistungen werden von der DB AG erbracht.

Neue Loks, alte Wagen

Für die Nahverkehrsleistungen ab Stuttgart gilt bereits seit dem Sommer ein neuer Verkehrsvertrag. Hier haben Abellio und Go-Ahead von der DB AG Leistungen auf den Strecken nach Pforzheim bzw. Bruchsal / Heidelberg sowie auf der Remsbahn übernommen (em berichtete). Zum Fahrplanwechsel werden nun auch die bisher lokbespannten Regionalbahnzüge im Neckartal (Stuttgart – Heilbronn – Osterburken) und im Filstal (Stuttgart – Ulm) durch Triebzüge (Talent bzw. FLIRT) der neuen Verkehrsunternehmen gefahren. Auf diesen Strecken waren bis zum Fahrplanwechsel mit den erst wenige Jahre alten Lokomotiven der Baureihe 147 von der Konstruktion her über 50 Jahre alte Nahverkehrswagen der Bauart n im Einsatz. Auch die Baureihe 111 versah 2019 noch einige Umläufe auf diesen Relationen. Bis zum Sommer 2020 wird es ab Stuttgart noch die lokbespannten Regionalbahnzüge nach

» Zwischen Stuttgart und Osterburken fahren bis Fahrplanwechsel neue Loks der Baureihe 147 zusammen mit 50 Jahre alten n-Wagen

Tübingen geben. Während die DB AG die Zulassung für die neuen Triebzüge rechtzeitig erhalten wird, haben Go-Ahead und Abellio Probleme: Bombardier kann nicht vertragsgemäß alle Triebzüge der Bauart Talent zur Verfügung stellen, sodass Ersatzleistungen mit Mietfahrzeugen erforderlich sind. Dazu sind auch jetzt noch für die bereits zu fahrenden Leistungen unter anderem Fahrzeuge von agilis (Coradia Continental) im Einsatz, Personalschulungen finden auf gemieteten Triebzügen der Baureihe 426 der DB AG statt.

Betriebsstart mit Hindernissen

Auch für die ab Dezember zu erbringenden Leistungen werden Mietfahrzeuge notwendig sein. Zum Betriebsstart der Frankenbahn Stuttgart – Heilbronn – Würzburg werden nicht ausreichend neue Triebzüge zur Verfügung stehen. Aufgrund von Fahrzeugengpässen kann Go-Ahead bis mindestens März 2020 nur einige Leistungen mit neuen Stadler-Triebwagen bedienen. Lediglich zwei neue FLIRT-Garnituren stehen am Anfang zur Verfügung. Den geplanten Stunden-takt ab 15. Dezember 2019 will man aber mit Leihfahrzeugen trotz-dem umsetzen.

Anstatt moderner, klimatisierter Triebzüge mit WLAN wird es zum Betriebsstart daher weiter Altbaufahrzeuge geben. Die Ersatzgarnituren sollen von drei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen angemietet werden und auch n-Wagen enthalten. Die Auslieferung weiterer Stadler-Züge soll dann im Laufe der Zeit erfolgen. Aus den gleichen Gründen muss die ebenfalls von Go-Ahead gewonnene Verbindung Stuttgart – Crailsheim – Nürnberg über die Murrbahn ab Dezember 2019 zunächst mit gebrauchten Fahrzeugen betrieben werden. Zudem führen Personalengpässe zu Zugausfällen.

Weiter lokbespannt durch den Südwesten

Und natürlich wird es auch nach einem Ende dieser Ersatzkonzepte lokbespannte Regionalzüge in Baden-Württemberg geben. Zu nennen sind Leistungen über die Schwarzwaldbahn (RE Karlsruhe – Konstanz), die Südbahn (RE Stuttgart – Lindau) oder die Rheintalbahn (RE Offenburg – Basel Bad Bf.). Diese werden überwiegend mit Doppelstockwagen und Loks der Baureihen 146 bzw. 245 (Südbahn-RE zwischen Ulm und Lindau) gefahren. Und im Donautal fährt immer noch ein Fahrrad-RE mit 218 und n-Wagen. Fragt sich nur, wie lange noch ...

Zeno Pillmann/Peter Garke

Lokbespannte Züge im Südwesten



111 und n-Wagen gehören ab Fahrplanwechsel im Filstal der Vergangenheit an. 111 021 erklimmt am 11. Oktober 2019 die Geislinger Steige Richtung Ulm

Lothar Köder

Coradia-Continental-Triebzüge lösen auf der Dreiseenbahn lokbespannte Garnituren ab. Im Vorlaufbetrieb sind 1440 359 und 674 am 18. September 2019 am Schluchsee unterwegs



■ Die Ellok-Baureihen E 11/211 und E 42/242 der Deutschen Reichsbahn

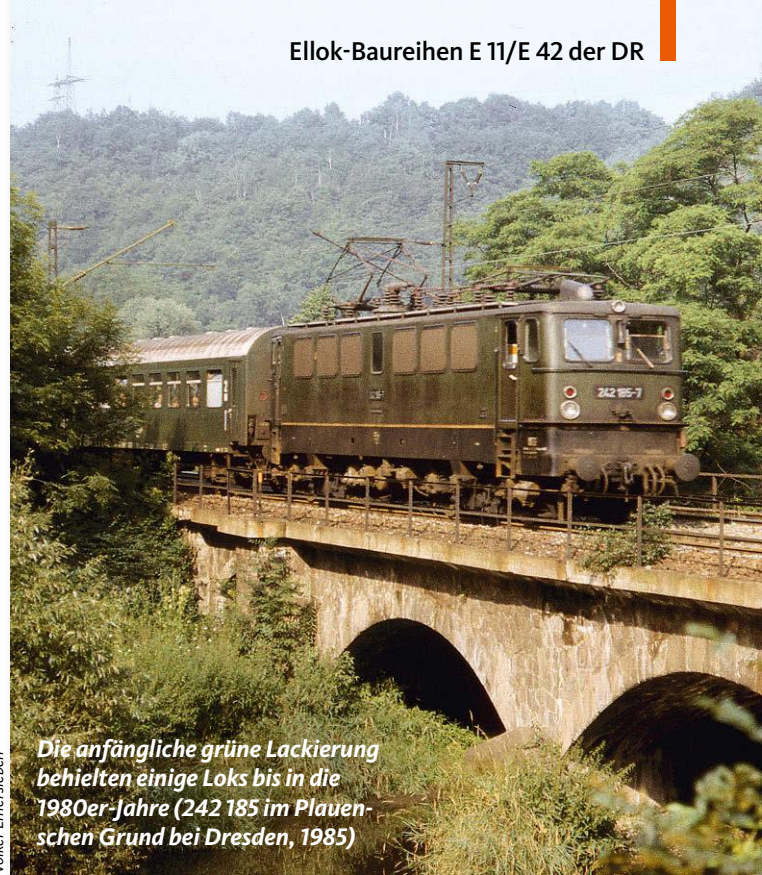
Neue Elektrische für das Reichsbahn-Land

Fast drei Jahrzehnte waren E 11 und E 42 unverzichtbare Bestandteile der elektrischen Zugförderung der DR. Ihre Karriere begann vor 60 Jahren mit der Ablieferung der ersten Vorserienmaschine E 11 001. Inzwischen ist es über 20 Jahre her, dass die letzten Exemplare der „Holzroller“ bei der DB AG auf das Abstellgleis rollten ...





Die moderne Zugförderung der DR verkörperte 211 067 Mitte der 1970er-Jahre vor einem D-Zug im Leipziger Hauptbahnhof



Die anfängliche grüne Lackierung behielten einige Loks bis in die 1980er-Jahre (242 185 im Plauenschen Grund bei Dresden, 1985)

Den wenig respektvollen Spitznamen „Holzroller“ erhielten die Lokomotiven der Baureihen E 11/E 42 erst nach der „Wende“ von westdeutschen Eisenbahnfreunden. Denn verglichen mit den Nachfolgebaureihen 243 und 250 waren E 11 und E 42 in der Tat einfacher aufgebaut und mit weniger Komfort für den Lokführer ausgestattet. Dennoch blieben sie bis zum Ende der (D)DR unverzichtbar und bewiesen auch danach noch mit Einsätzen in der Schweiz sowie bei verschiedenen Privatbahnen ihre Tauglichkeit.

Kurz nach ihrer Indienststellung Anfang der 1960er-Jahre galten sie sogar international als moderne Fahrzeuge, die auch den ersten Frauen in der DDR nach einer in der Regel elektrotechnischen Grundausbildung und der Fahrpraxis auf der E 44 den Weg in den Führerstand ermöglichten. Auf den noch vorherrschenden Dampflok-Baureihen war das seinerzeit eher undenkbar. Der entsprechende, auf einigen zeitgenössischen Aufnahmen erkennbare Stolz der ersten Lokführerinnen im Bw Halle P – Edith Leipholz, Ruth Evert und Anni Rausch – ist daher nachvollziehbar, denn selbst heute sind – zumindest im Güterverkehr – Lokführerinnen noch immer eine Minderheit.

Leidvolle Vorgeschichte

Groß war der Stolz, als bereits Ende 1945 auf den ersten elektrifizierten Strecken des vormaligen mitteldeutschen Netzes die Kriegsschäden soweit beseitigt waren, dass ein elektrischer Zugbetrieb mit den vorhandenen Baureihen wieder aufgenommen werden konnte. Um so härter traf die Reichsbahner der Befehl Nr. 95 der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) vom 29. März 1946, ab diesem Datum sämtliche Anlagen zu demontieren, damit sie einschließlich 163 elektrischer Triebfahrzeuge als Reparationsgut

in die UdSSR überstellt werden konnten. In der Sowjetischen Besatzungszone verblieben lediglich 50 Schadloks der Baureihen E 04, E 06, E 17, E 18, E 44, E 50, E 75, E 91, E 92 und E 94. Einige Exemplare der Baureihen E 44 und E 94 gab die DR zwischen 1948 und 1952 im Tausch gegen Dampflok-Ersatzteile an die DB ab.

» Aufgrund der Reparationsverpflichtungen lief die Elektrifizierung bei der DR nur zögerlich an

Trotz dieser ungünstigen Ausgangslage begann die Generaldirektion (GD) der DR im Sommer 1951 mit den ersten Vorbereitungen für den Wiederaufbau der elektrischen Zugförderung. Die GD wies die Reichsbahn-Direktionen Dresden, Erfurt, Halle und Magdeburg an, alle noch vorhandenen Fahrzeuge und Anlagen sicherzustellen und zentral einzulagern. Wenige Monate später, im März 1952, unterzeichneten die DDR und die Sowjetunion das streng geheime „Abkommen über den Verkauf von Elektrolokomotiven und Kraftwerksausrüstungen“. Die Sowjetunion gab die in den Jahren 1945/46 in Mitteldeutschland und Schlesien konfiszierten Fahrzeuge und Anlagen an die DDR zurück. Im Gegenzug lieferte die DDR 355 Weistrecken-Reisezugwagen. Die ersten Fahrzeuge trafen im Juni 1952 in Frankfurt/Oder ein. Insgesamt übernahm die DR 185 Elektrolokomotiven und rund 1.800 Güterwagenladungen mit Ersatzteilen, Ausrüstungsgegenständen und Kraftwerksteilen.

Bedarf an modernen Elektroloks

Am 1. April 1952 erteilte der Generaldirektor der DR, Erwin Kramer, den Auftrag, mit den Planungen für die Streckenelektrifizierung zu beginnen. Gut



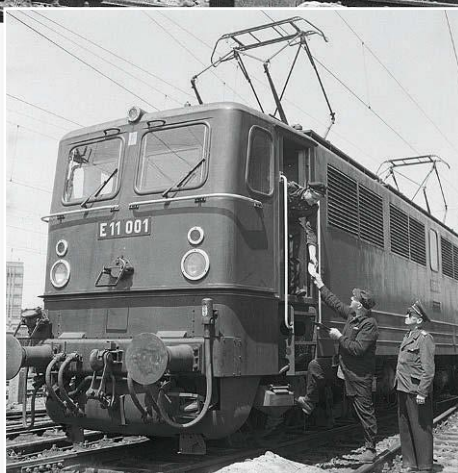
Auch im S-Bahn-Verkehr kam die spurtstarke DR-Baureihe 242 zum Einsatz, hier im Mai 1984 mit Doppelstockwagen in Halle/Saale



drei Jahre später war es soweit: Am 26. Juli 1955 wurde die erste Turbine im wiederaufgebauten Reichsbahn-Kraftwerk Muldenstein angefahren, bevor am 1. September 1955 der erste mit einer Elektrolok bespannte Zug auf der Strecke Halle/Saale – Köthen verkehrte. Ende 1959 konnte die DR auf 260 Kilometern ihres Streckennetzes elektrische Triebfahrzeuge einsetzen. Für die Bespannung der Personen- und Güterzüge standen in erster Linie die Vorkriegs-Maschinen der Baureihen E 18 (drei Loks), E 04 (14), E 44 (46), E 77 (zehn) und E 94 (23) zur Verfügung. Außerdem ergänzten die Einzelstücke E 05 103, E 17 123 und 124, E 21 01 und 02 sowie drei Exemplare der Baureihe E 93 den Bestand. Doch parallel zum geplanten Ausbau des elektrischen Streckennetzes benötigte die DR dringend moderne und leistungsfähige Triebfahrzeuge.

» Technische Anleihen der Schweizer kamen über Umwege den DR-Lokbauern bei E 11/E 42 zugute

Bereits 1955 erhielt der VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (LEW) den Auftrag zur Entwicklung neuer DR-Maschinen. Das im Oktober 1956 aufgestellte Pflichtenheft sah eine vierachsige Drehgestell-Lok mit Einzelantrieb und einer Masse von etwa 82 Tonnen vor. Die Reichsbahn plante die Beschaffung einer bis zu 140 km/h fahrenden Elektrolok für den Schnellzugdienst als Baureihe E 11 und einer weitgehend baugleichen Variante für den Güterverkehr als Baureihe E 42. Die Schnellzug-Maschine sollte einen 600 Tonnen schweren Zug mit 140 km/h in der Ebene befördern. Auf einer Steigung von 1:40 (25 ‰) waren 400 Tonnen mit 60 km/h gefordert. Die 100 km/h fahrende Güterzug-Variante sollte in der Ebene 1.800 Tonnen



schleppen können. Für Güterzüge von 2.000 Tonnen forderte die DR den Einsatz der Baureihe E 42 in Doppeltraktion. Außerdem sollte die Güterzugmaschine eine andere Übersetzung und eine modifizierte Bremsausrüstung erhalten.

Anleihen bei den Schweizern

Bei der Entwicklung der als Baureihe E 11/E 42 bezeichneten Typen griffen die Ingenieure auf die mechanischen LEW-Teile der für die Polnischen Staatsbahnen (PKP) in den Jahren 1954/55 gefertigten Gleichstrom-Elektrolokomotiven der Bauarten Bo'Bo' und Co'Co' zurück. Die hier genutzten Konstruktionsgrundsätze stammten von der Schweizerischen Lokomotivfabrik (SLM) Winterthur, die erstmals bei der Ae 4/4 241 der BLS Lötschbergbahn und der Reihe Re 4/4' der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) angewendet wurden. Die SLM-Unterlagen gelangten im Zuge des Marshallplans Ende der 1940er-Jahre zu Skoda in die Tschechoslowakei und von dort schließlich nach Hennigsdorf. Die laufsicheren Fahrwerke, die Kraftübertragung durch den Hauptrahmen, die weitgehend geschweißten und gegeneinander angelenkten Drehgestelle,

Die erste neu konstruierte DR-Elektrolok E 11 001 wurde am 2. Juni 1963 beim Umsetzen in Halle am Stellwerk B1 abgelichtet

Selbstverständlich wurde die neue Ellok auch für Werbeaufnahmen genutzt wie hier während eines inszenierten Personalwechsels

die geschweißten Aufbauten sowie die spielfreie Zapfenführung der Rollenlager im Achslagergehäuse waren zu jener Zeit wegweisend.

Für den elektrischen Teil war zunächst die Übernahme von Komponenten der Baureihe E 10⁰ der Deutschen Bundesbahn geplant. Doch die im Jahr 1956 gestellten Lizenzanfragen des LEW bei AEG blieben erfolglos. Nach Rücksprache mit Brown, Boveri & Cie. (BBC) und dem Siemens-Schuckert-Werken (SSW) lehnte AEG eine Lizenzvergabe ab, da die Unternehmen eine Konkurrenz durch LEW im Auslandsgeschäft verhindern wollten. Auch die Anfragen bei SBB und ÖBB sowie Vorsprachen bei anderen Herstellern aus Österreich, Schweden und der Schweiz gingen ins Leere. Damit gab es keine Alternative zu einer Neuentwicklung auf der Basis der vorhandenen Altbau-Maschinen, vor allem der Baureihe E 18. Ähnlich war die Situation beim Antrieb: Zunächst dachten die LEW-Ingenieure an die Nutzung des bei der DB-Baureihe E 10⁰ verwendeten Gummiringfederantriebs. Doch auch hierfür konnte LEW keine Lizenzen erwerben. Daher erhielten die E 11/E 42 einen herkömmlichen Tatzlagerantrieb mit gefedertem Großrad. Trotz dieser Probleme entwickelten die LEW-Techniker zwei moderne Ellokbauarten, die auch im internationalen Vergleich bestehen konnten.

Viele Baugruppen neu konstruiert

Die Scherenstromabnehmer waren Neukonstruktionen der DR und besitzen Doppelschleifstücke.



Am 13. September 1964 wurde Edith Leipholz als eine der ersten Lokführerinnen des Bw Halle P auf ihrer E 42 013 fotografiert

Kuriosum am Rande

Deutsch-deutsche Option

Die Baureihen-Bezeichnung der neuen Elloks der Deutschen Reichsbahn war in den 1960er-Jahren bewusst mit E 11 bzw. E 42 gewählt worden, um im Falle einer damals durchaus nicht ausgeschlossenen deutsch-deutschen Wiedervereinigung keine Dubletten mit den DB-E 10/E 40/E 41 zu haben. Das war zuvor schon bei Dampf- und Diesellok-Baureihen der Fall gewesen wie bei 23¹⁰, 65¹⁰ oder V 60¹⁰. MKL

Sie fanden auch bei den Altbauloks E 04, E 44 und E 94 Verwendung. Der Hauptschalter in E 11 und E 42 ist ein Druckgasschalter mit einer Abschaltleistung von 200 Megawatt. Der Haupttransformator ist ein fremdbelüfteter Manteltransformator mit Scheibenwicklung in Sparschaltung. Für den Motorstromkreis hat er 15, für die Zugheizung zwei Anzapfungen und für die Hilfsbetriebe eine. Das Nockenschaltwerk hat 14 Fahrstufen und verfügt über ein Stufenschaltwerk zur feinstufigen Spannungsänderung zwischen den Fahrstufen. Die Fahrmotoren sind fremdbelüftete, zwölfpolige Wechselstrom-Reihenschlussmotoren mit Wendepol- und Kompensationswicklung.

Die beiden Prototypen E 11 001 und E 11 002 wurden von LEW im Dezember 1960 fertiggestellt und am 3. Januar 1961 zum Stückpreis von 1.094.450 Mark der DDR an die Reichsbahn geliefert. Die Abnahme erfolgte im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Dessau. Während E 11 001 am 19. Januar 1961 nach einer Probefahrt nach Leipzig und zurück in Dienst gestellt wurde, verzögerte sich die Abnahme der E 11 002 bis zum 13. April 1961. Die Elloks



Im Sommer 1963 waren die ersten Elloks der DR-Baureihe E 42 im Einsatz wie hier E 42 011 mit einem aus heutiger Sicht illustren Güterzug im Bahnhof Merseburg



Großer Bahnhof in Leipzig am 29. Mai 1970: Gleich zwei Maschinen der Baureihe 211 zogen den Sonderzug zur Eröffnung des durchgehenden elektrischen Betriebes zwischen Dresden und Leipzig

Die Führerstände der DR-Baureihen E 11/E 42 waren beinahe baugleich und boten den Lokführern nicht allzu viel Komfort



E 11/E 42 bei Privatbahnen



Werk/Sig. MKL

Ende der 1980er-Jahre verschlug es vier Elloks der Baureihe 211 (später dann 109) zum Braunkohlenkombinat Bitterfeld, davon drei anschließend zur Karsdorfer Eisenbahn, wo dieses Bild 1998 entstand



Florian Dür

Farbenfroh gaben sich die „Holzroller“ mancher NE-Bahn: DP 54 (ex 142 150) und DP 61 (ex 142 118) der Deutschen Privatbahn (zuvor WAB) am 6. April 2012 mit schadhafter V 80 Richtung Siegen

Die ersten „Holzroller“ bei Privatbahnen waren die Anfang 1988 von der DR an den VEB Braunkohlenkombinat (BKK) Bitterfeld abgegebenen 211 026, 030, 031 und 032. Diese wurden mit den Betriebsnummern 4-1314 bis -17 in den Fahrzeugpark eingereiht. Allerdings fiel die Lok 4-136 (ex 211 031) nach nur kurzer Zeit aus. Als Ersatz mietete das BKK Bitterfeld die 211 024 an. Die Maschinen bespannten in Doppeltraktion Kohleganzzüge zwischen dem Verladebahnhof Burgkernitz und Bitterfeld. Die drei gekauften Loks gelangten 1998 in den Bestand der Karsdorfer Eisenbahn, die sie aber

nur sporadisch einsetzte und zur Finanzierung des Imports rumänischer Dieselloks an die Firma ADtranz weiterverkaufte. Diese arbeitete die Loks zum Teil in Kassel auf und veräußerte sie weiter an die Prignitzer Eisenbahn (später Eisenbahngesellschaft Potsdam EGP).

Weitere Elloks der Baureihe 109 kamen zur Georg Verkehrsorganisation (GVG), die die Loks 109 084 (als 109-1), 013 (als -2) und 073 (als -3) im weißen Farbleid vor Nachtzügen auf der „Königslinie“ zwischen Berlin und Sassnitz einsetzte. Bei den 142ern war die erste in privaten

Diensten die 142 001, die von der IG 58 3047 an die MThEG vermietet wurde. Weitere Loks waren ab 2003 die von der WAB aus der Schweiz zurückgekauften Ae 477, die für die Einsätze wieder breitere deutsche Scherenstromabnehmer erhielten. Sie kamen sowohl vor Leistungen der WAB als auch vor diversen Zügen von Drittanbietern zum Einsatz. Mit zunehmender Verfügbarkeit modernerer Mietloks wie den Baureihen 185 und 189 mit geringerem Energieverbrauch und Rückspeiseoption verschwanden die „Holzroller“ recht schnell. MKL

erfüllten bei anschließenden Messfahrten der Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES-M) das geforderte Leistungsprogramm. Lediglich die Lokeigenmasse lag mit 82,5 Tonnen über den DR-Vorgaben, was dem Erfolg der Baureihe E 11 jedoch keinen Abbruch tat.

Serienfertigung ab 1962

Da die Konstruktion keine gravierenden Mängel aufwies, gab die DR bereits am 4. Mai 1962 die erste E 11-Serie in Auftrag. Diese unterschied sich technisch von den beiden Baumustern in erster Linie durch die verbesserten Stromabnehmer und Feinschaltwerke, die größere Heizleistung und die ab E 11 008 von 2.600 auf 2.740 Kilowatt angehobene Dauerleistung bei 104 km/h. Die Getriebeübersetzung wurde von 31:81 auf 27:72 geändert. Die Trafoleistung der beiden Baumuster erwies sich mit 2.500 Kilowatt als zu gering. Daher wurde diese bei den Serienmaschinen auf 3.100 Kilowatt erhöht.

Die zulässige Drehzahl der zwölfpoligen Fahrmotoren wurde von 1.500 U/min (E 11 001 und 002) auf 1.320 U/min verringert. Konstruktiv war die Baureihe E 11 zwar für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt, die DR ließ die Maschinen aber nur für 120 km/h zu. Der bei E 11 002 erprobte Kegelringfederantrieb erreichte nicht die Serienreife. Daher gab es keine Alternative zum Tatzlagerantrieb, obwohl dieser schlechtere Lauf-

eigenschaften bescherte und den Oberbau so mancher Strecke ziemlich stark beanspruchte.

Die E 42 folgte mit Verspätung

Im Spätsommer 1962 lief in Hennigsdorf die Serienfertigung der Baureihe E 11 an. E 11 003 traf am 30. Dezember 1962 im Raw Dessau zur Endabnahme ein und wurde am 16. Januar 1963 in Dienst gestellt. Nur wenige Monate später endete am 25. Oktober 1963 mit der E 11 042 (vorerst) die Beschaffung der Baureihe E 11. In der Zwischenzeit hatte auch die Baureihe E 42 auf den Reißbrettern in Hennigsdorf Gestalt angenommen. Die Prototypen E 42 001 und 002 nahm die DR im Frühjahr 1963 ab. Aufgrund der auf 1:3,66 geänderten Getriebeübersetzung besaß die für eine Höchstgeschwindigkeit von nur 100 km/h zugelassene Baureihe E 42 bei gleicher Leistung wie die Baureihe E 11 eine deutlich höhere Zugkraft. Die Anfahrzugkraft betrug 24,5 statt 21,3 Megapond, die Dauerzugkraft lag bei 12,6 anstatt 10,2 Megapond. Die Baureihe E 42 erreichte die Dauerleistung von 2.740 Kilowatt bei 76 km/h. Da die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) bereits am 10. Oktober 1962 mit dem LEW einen entsprechenden Liefervertrag abgeschlossen hatte und sich die Baureihe E 42 als eine ausgereifte Konstruktion erwies, konnte die Serienlieferung noch im Sommer 1963 beginnen. E 42 003 wurde am

27. Juli 1963 an die DR übergeben. Bis Ende 1969 stellte die Deutsche Reichsbahn insgesamt 173 Exemplare der Baureihe E 42 in Dienst.

Veränderungen im Aussehen

Optisch unterschieden sich E 11 001 und E 11 002 durch ihre waagerechten Lamellen in den Doppel-Lüftungsgittern von den bis Ende 1963 beschafften Serienloks E 11 042 bzw. E 42 022. Diese besaßen senkrechte Lamellen und leicht abgerundete Ecken. Ab E 11 043 bzw. E 42 023 besaßen die Maschinen auf jeder Seite sechs einzelne Lüftungsgitter. Zeitgleich entfielen die Frontschürzen unterhalb der Pufferbohle, die bei den älteren Maschinen ab 1965 im Raw Dessau entfernt wurden. Obendrein besaßen die Lokkästen im Bereich der Rahmen keine Sicken mehr, und die Farbgebung des Lokkastens änderte sich von Grün auf Rot mit Zierstreifen und zuletzt grauen Drehgestellen, wobei es fast naturgemäß zu verschiedenen Lackierungskonzepten kam. Weitere kleinere Änderungen betrafen Art und Ausführung der Griffstangen im Frontbereich sowie die bei den ersten Maschinen dominierenden Steckdosen für die Traktionssteuerung.

Nach der Einführung der EDV-gerechten Betriebsnummern bei der DR am 1. Juni 1970 wurden die Elektroloks der Baureihen E 11 und E 42 in die Baureihen 211 und 242 umgezeichnet. Zu diesem Zeitpunkt waren die Maschinen der Baureihe 211 in



Ellok-Baureihen E 11/E 42 der DR

Solche langen Kohlenzüge, wie am 24. Oktober 1977 bei Böhlen aufgenommen, waren die Glanzleistungen der Reichsbahn-Baureihe 242 und bewiesen die Bärenstärke der vierachsigen Ellok-Konstruktion

Noch im Juni 1975 verkehrten Loks beider Baureihen in der alten grünen Lackierung. Gut erkennbar sind hier die Verwandtschaft der 242 zur 211, aber auch die Veränderungen der ersten zur zweiten Lieferserie mit veränderten Seitenlüftern, Vorrüstung zur Mittelpufferkupplung und Entfall der Sicken am Rahmen bei der 242 211 rechts im Bild

den Bahnbetriebswerken Halle P, Erfurt und Leipzig Hbf West stationiert. Die Elektroloks der Baureihe 242 waren den Bw Erfurt, Halle P, Karl-Marx-Stadt, Leipzig-Engelsdorf, Leipzig Hbf West, Leipzig-Wahren, Reichenbach/Einsatzstelle Zwickau sowie Weißenfels zugeteilt. Zu diesem Zeitpunkt beschaffte die DR weitere Exemplare der Baureihen 211 und 242. Die Fertigung der Schnellzug-Variante 211 endete mit der Indienststellung der 211 096, die am 12. Januar 1977 im Bw Halle P eintraf. Bereits einige Wochen zuvor hatte die DR im November 1976 mit 242 292 das letzte Exemplar der ehemaligen E 42 abgenommen.

Zufriedenes Lokpersonal

Bei den Lokpersonalen erfreuten sich die Baureihen 211 und 242 von Beginn an großer Beliebtheit. Die Maschinen galten als robust, pflegeleicht und leistungsstark. In der Betriebspraxis erwies sich die Baureihe 242 als eine echte Universalmaschine, die auch im Reisezugdienst vor allem auf den Mittelgebirgsstrecken in den Reichsbahn-Direktionen Dresden und Erfurt sowie vor den Zügen der elektrischen S-Bahnen in Dresden, Halle/Saale und Magdeburg unverzichtbar war. Vor allem der Berufsverkehr zwischen Halle/Saale und den Chemiekombinaten in Leuna und Schkopau war lange Zeit eine Domäne der antrittsstarken Baureihe 242. Hier bespannten die Elloks bis zu 14 Wagen

umfassende Doppelstockzüge. Aber auch die Beanspruchung von Schnellzügen gehörte über Jahre hinweg zu den Aufgaben der Baureihe 242.

» **Die Tatsache, dass viele DR-211/242 von Privatbahnen gekauft wurden, zeugt von deren Qualität**

Mit dem Ausbau des elektrischen Streckennetzes Anfang der 1980er-Jahre gewannen die Maschinen der Baureihen 211/242 erheblich an Bedeutung. Um den Bedarf der Reichsbahn-Direktion Berlin an schnellen Elektroloks für den Wendezugdienst auf dem Berliner Außenring kurzfristig zu decken, baute das Raw Dessau in den Jahren 1985/86 die Maschinen 242 180, 188, 194 und 196 zur Baureihe 211 um. Die fortan im Bw Seddin beheimateten Loks wurden später jedoch wieder zurückgebaut. Gleichwohl verloren die Baureihen 211/242 ab Mitte der 1980er-Jahre ihre dominierende Rolle in der elektrischen Zugförderung, denn die ab 1984 in Serie beschafften Maschinen der Baureihe 243 erledigten nun den hochwertigen Reisezugdienst.

Verlagerte Betätigungsfelder

Während die Baureihe 211 in den Personenzug-Dienst versetzt wurde, verlagerte sich der Einsatz

Schwerpunkt der Baureihe 242 hin zum Güterzugdienst. Um hier den stetig steigenden Triebfahrzeugbedarf zu decken, ließ die Reichsbahn zwischen 1985 und 1991 insgesamt 22 Maschinen der Baureihe 211 zur Baureihe 242³ umbauen. Außerdem erhielten acht Exemplare der Baureihe 211 in den Jahren 1988/89 eine Doppeltraktionssteuerung. Diese zur Baureihe 211⁸ umgezeichneten Maschinen waren im Bahnbetriebswerk Stendal stationiert und für den Einsatz vor schweren und teils schnelllaufenden Güterzügen auf der Relation Magdeburg – Wittenberge – Rostock/Wismar vorgesehen. Trotz nun anderer Aufgaben waren die Baureihen 211/242 noch unverzichtbar. Bis Ende der 1980er-Jahre hatte die DR lediglich die bei Unfällen schwer beschädigten 211 005, 006, 027, 038 und 046 sowie 242 024, 058, 066, 073, 111, 194, 202 und 223 ausgemustert. Die im Sommer 1969 bei einem Unfall beschädigte E 11 004 wurde im Raw Dessau zwischen 17. September 1969 und 28. Juni 1972 wieder instandgesetzt und anschließend als 211 056 zurück in den Dienst geschickt.

Die Entwicklung nach 1991

Erst mit dem Zusammenbruch des Personen- und Güterverkehrs auf den Strecken der DR verloren die inzwischen recht betagten Ellok-Baureihen 211/242 in den Jahren 1990/91 ähnlich wie bald

Zusammen mit den vorhandenen Vorkriegselloks der Baureihe E 94 bildeten die E 42 das Rückgrat in der elektrischen Zugförderung im Güterverkehr, was diese Werbeaufnahme aus dem Bw Halle P vom Juli 1965 zeigen sollte





Einige E 11 erhielten im Zuge der Umnummerung zur DB AG-Baureihe 109 sogar neue Lokschilder anstatt einfacher Aufkleber, wie hier am 20. Mai 1993 in Lietzow zu sehen

Einsätze in der Schweiz

Güterzugleistungen durchs Alpenland



Vor den SOB-Postzügen zwischen Luzern und Zürich-Mülligen kamen gelegentlich auch „Holzroller“ wie hier die Ae 476 012 am 16. Juli 2007 bei Horgen-Oberdorf zum Einsatz

Daniel Schröder

Bereits kurz nach der politischen Wende in der DDR erreichte die DR aus der Schweiz ein Lokomotiv-Kaufersuchen. Neben diversen vermieteten 143ern und 155ern konnten ab 1993/1994 auch 18 Loks der Baureihe 142 in die Schweiz verkauft werden. Abnehmer war zunächst die Lokoop – eine Allianz zwischen der Mittelthurgaubahn (MThB), Südostbahn (SOB) und dem Reisebüro Mittelthurgau (RMT). Diese wurden revidiert, mit einer zusätzlichen E-Bremse und entsprechenden Widerständen auf dem Dach anstatt des zweiten Stromabnehmers und Schweizer Sicherungssystem ausgestattet und als Ae 477 (zunächst als Ae 476) vorwiegend in der Ostschweiz im Güterverkehr eingesetzt. Die Bedienung von der rechten Seite wurde abweichend von der Schweizer Norm beibehalten.

Nach dem Ausstieg der SOB aus der Kooperation strebte die MThB im Personenver-

kehr eine Zusammenarbeit mit den SBB an und gründete dafür mit der Turbo ein neues Unternehmen. Bevor dieses den Betrieb aufnehmen konnte, geriet die MThB in „Schiefelage“ und wurde letztendlich liquidiert. Das Gütergeschäft samt Loks übernahm die SBB Cargo. In der Folge waren die 477er entbehrlich. 2003 fand sich mit der Westfälischen Almetalbahn (WAB) ein Käufer. Diese betrieb diese Elloks zum Teil im unveränderten Schweizer (Werbe-)Farbkleid für eigene oder Mietleistungen in ganz Deutschland. Die Chemins de fer fribourgeois Gruyère–Fribourg–Morat (GFM) schloss sich seinerzeit der Lokoop-Beschaffung an und kaufte die als Ae 417 in Betrieb genommenen ehemaligen 142 110 und 145. Im Herbst 2006 wurden sie an die Eggegebirgsbahn verkauft. Anfang 2008 trat die letzte noch in der Schweiz verbliebene Lok Ae 476 012 (ex Ae 476 468/ex 142 042) den Weg zurück nach Deutschland an. MKL

darauf ihre E 10/E 40-Pendants bei der DB schnell an Bedeutung. Mit der Einführung der einheitlichen Baureihenbezeichnung zwischen Reichs- und Bundesbahn gehörten die Maschinen ab 1. Januar 1992 zu den Baureihen 109 (ex 211) und 142 (ex 242). Einige Maschinen erhielten im Zuge noch ausgeführter Untersuchungen sogar Neulackierungen im gerade gültigen DB AG-Schema mit Latz und Warnbalken.

Ein Jahr später erfasste die Deutsche Bahn noch 63 Maschinen der Baureihe 109 und 305 Exemplare der Baureihe 142 in ihrem Bestand. 1993/94 begann die Ausmusterung der Baureihe 109, deren vier letzte Exemplare ab 1995 im Betriebshof Halle P stationiert waren. Die Maschinen bespannten Reisezüge auf der Verbindung Großkorbetha – Halle-Nietleben. 109 089 beendete am 23. Mai 1998 den Einsatz der ehemaligen DR-Baureihe E 11.

» Vor zwei Jahrzehnten schieden die Baureihen 109 und 142 aus, doch einige kamen ins Museum

Zu diesem Zeitpunkt waren auch die Tage der Baureihe 142 gezählt: Am 1. Januar 1995 waren die Maschinen noch in den Betriebshöfen Erfurt, Dresden, Halle P, Magdeburg, Seddin und Lutherstadt Wittenberg stationiert. Bereits im Mai 1995 löste die DB AG die Bestände in Erfurt und Magdeburg auf und setzte die noch betriebsfähigen Elloks zum Bh Halle P um. Dort trafen auch die Maschinen aus Lutherstadt Wittenberg ein. Nur wenige Monate später übernahm der Bh Magdeburg im



Lange Mineralölzüge von und nach Großkorbetha gehörten bis zuletzt zum Leistungsprogramm der Hallenser 142er



Ein letzter DR-Glanz lag in den 1990er-Jahren auf den Rekowagen-Garnituren mit Erfurter 142ern zwischen Sömmerda und Erfurt-Mitte

Januar 1996 den gesamten Bestand der Baureihe 142, der mehr als 50 Exemplare umfasste. Die Maschinen waren nahezu ausschließlich auf ehemaligen DR-Strecken im Einsatz. Fallweise gelangten sie im Sonderdienst aber auch über Helmstedt, Arenshausen und Bebra bis nach Braunschweig, Lehrte, Kassel oder sogar Mannheim.

Mit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1998 gab die DB AG den Plandienst dieser Maschinen auf. Damit endete auch die Beheimatung der Baureihe 142 im Betriebshof Seddin, der seine letzten vier Exemplare an den Bh Magdeburg-Rothensee abgab. Dort schrumpfte der Betriebspark auf 30 Maschinen, die als Reserve für Sonderleistungen im Güterzugdienst fungierten. Die letzte Zugleistung erbrachte schließlich die Lok 142 280 am 30. Juli 1999. Einen Tag später musterte die Deutsche Bahn die letzten elf Exemplare der ehemaligen Baureihe E 42 aus, womit die Ära der „Holzroller“ im Dienst einer deutschen Staatsbahn endgültig vorüber war.

Erhalten gebliebene Museumsloks

Von der Baureihe E 11 existiert als Museumslok in Halle nur die Betriebsnummer 001, allerdings im roten Farbleid der 1970er-Jahre mit grauem Fahrwerk. Von der Schwesterbaureihe E 42 gibt es der-



zeit vier Museumsloks: Der Thüringer Eisenbahnverein erwarb 242 151 im Jahre 1998 als Museumslok von der DB AG. Nach ihrer Aufarbeitung wurde sie ab Juni 2008 an die Schweizer CentralBahn AG vermietet. Außerdem besitzt das DB Museum seit 2005 die Maschine 142 255, die wie 211 001 als Leihgabe von der BSW-Gruppe „Traditionsgemein-

Die heutige Museumslok E 42 001 bei einem Auftritt in Zwickau 1995; sie bekam wieder die kurzen Griffstangen oberhalb der Fenster und die Steckdose der Doppeltraktionssteuerung

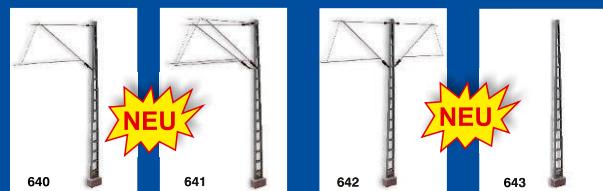
Im Oktober 2008 zeigten sich diese beiden E 11-Loks in unterschiedlichen Dekoren den Besuchern des vom Thüringer Eisenbahnvereins unterhaltenen Museums-Bw Weimar



schaft Bw Halle P“ betreut wird. Ebenfalls dem DB Museum gehört die im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz stehende E 42 002. E 42 001 gehörte zunächst der Glauchauer „IG 58 3047“, die sie an die MThEG vermietete und später verkaufte. Nach dem Übergang zur Press gehört die Lok heute zu deren Bestand. Dirk Endisch/MKL

Oberleitung Spur 1

weitere Artikel zur Spur 1 finden Sie in unserem Neuheitenprospekt online.



SOMMERFELDT.de

Besuchen Sie unseren Online-Shop - www.sommerfeldt.de

Sommerfeldt Überleitungen + Stromabnehmer GmbH
Friedrichstr. 42 • 73110 Hallenhausen
Tel. +49 (0) 7164/3195 • Fax: +49 (0) 7161/5786 • info@sommerfeldt.de

Modellbahnen Uwe Hesse



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

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

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

Historische Bilddokumente gesucht!

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



■ Modell-Übersicht zu den DR-Ellok-Baureihen E 11/211 und E 42/242

Gespanntes Warten auf Brawas Neue

Fürs zweite Quartal 2020 kündigt Brawa den Lieferstart der formgeänderten DR-Baureihe E 11/E 42 an, was diese Elektroloks in den Fokus der Modellbahner rückt: Was gab es schon zu diesem Thema und in welchem Qualitätsniveau?

Die DDR-Modellbahnindustrie war in Sachen Neubau-Elektrolokomotiven nicht ganz so schnell wie die Reichsbahn im Lande. Erst 1969 rollten die ersten Modelle von E 11 und E 42 in der Nenngröße HO bei Piko vom Band – und zwar mit einer damals wegweisenden Ausstattung samt Lichtwechsel und zwei Motoren sowie Umschalter für den Oberleitungsbetrieb. TT-Bahner hatten diese Loks schon ein Jahr früher erhalten – quasi als „Kuckucksei“, denn Hersteller war nicht Zeuke oder die spätere Firma Berliner TT-Bahnen, die den Vertrieb übernahmen, sondern Gützold aus dem sächsischen Zwickau. Während die HO-Bahner mit der späteren Serienausstattung ohne Schürze auskommen mussten, erhielten die Fans des Maßstabs 1:120 zuerst Lokomotiven mit der eleganten Schürze. N-Bahner indes gingen damals leider leer aus.

Formvariante der Piko-E 42

Bis zum Ende der DDR folgten – wie beim Vorbild – verschiedene Farbschemata. Eine Formänderung erfolgte Mitte der 1970er-Jahre mit der Auflage der Piko-HO-242 239, die erstmals sechs Einzellüfter und keine Sicken besaß. Allerdings unterblieb die Produktion einer entsprechenden Parallel-

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Bis Anfang der 1980er-Jahre waren die Hochglanzverpackungen mit gezeichneter Lok Markenzeichen des Herstellers Piko. Danach wurden sie von den weniger haltbaren Einheits-schachteln in Dunkelblau mit Sichtfenster abgelöst. In beiden Verpackungsversionen waren die HO-Baureihen E 11/E 42 in HO erhältlich



Für die Übergangszeit von der DR zur DB AG steht die ohne Eigentumsschilder verkehrende 142 008 von Piko vor einem zeitgemäß passenden Doppelstockzug von Rivarossi



Severin Seitzam/Slg. MKL

version der 211. Deshalb besaßen die Piko-Modelle bis zuletzt überwiegend gesickte Lokkästen und Doppellüfter. Den Blick ins nicht gestaltete Innere verhinderten dunkle, später milchige Scheiben. Zudem besaßen die HO-Modelle die markanten Gummipuffer, die meist nie in eine waagerechte Stellung zu bringen waren.

Neustarts im Maßstab 1:87

Nach einigen Jahren der Nichtverfügbarkeit der Piko-Modelle dürften sich HO-Fans der „Holzrolle“ 1998 besonders gefreut haben: Neben den gründlich überarbeiteten Elloks von Piko – nun erstmals mit Schürze und klaren Fenstern zu haben – rollten auch von Brawa entsprechende

» Während es Piko bei HO-Grundtypen beließ, legte Brawa eine bunte Palette von E 11/E 42-Elloks auf

Versionen der zweiten Bauserie ohne Sicken und mit sechs Einzellüftern in die Ladenregale. Natürlich folgten von beiden Herstellern in der Folgezeit ganz verschiedene Farbgebungen wie Sonderlackierungen der S-Bahn Leipzig oder Elloks im Messelack samt extravaganten Zierlinien sowie im Weiß der Georg Verkehrsgesellschaft. Von den meisten Modellen wurden auch Versionen für Wechselstrom-Bahnen produziert.

Die Ausführungen der Schweizer 142er bot aufgrund der abweichenden Lokkästen nur Brawa an, denn Piko sah bislang von einer Neukonstruktion des Lokkastens mit sechs Einzellüftern ab. Privat-

Brawa-Elloks



Vier verschiedene Versionen der Brawa-Konstruktionen, wie sie seit Ende der 1990er-Jahre aus Remshaldener Produktion in HO und N angeboten wurden Werk (4)





Anfang der 2000er-Jahre konnten HO-Bahner von Piko die optisch wie technisch überarbeitete Baureihe 211 im Blau der Leipziger S-Bahn samt zugehörigen Wagen der Bauart ES in den typischen Stadtfarben beziehen, die seither auf so mancher Anlage mit (D)DR-Thematik verkehren



Am Beispiel dieser Piko-HO-Privatbahn-Version wird deutlich, welcher Zurüst-Aufwand an Tritten, Griffen, Pufferbohlenausrüstung und Schienenräumen nötig ist

Michael U. Kratzsch/Leichsenring (5)

TT-Modelle von E 11 und E 42 sowie Privatbahn- und Schweiz-Ablegern brachten kuehn ...



... und Tillig auf den Markt



Stephan Kraus/Slg. MKL

bahn-Versionen beispielsweise von PEG/EGP oder des BKK sind bislang in HO als Serienmodelle nicht erschienen. Aktuell erfährt die E 11/E 42 bei Brawa eine gründliche Überarbeitung (siehe Kasten rechts). Neben einer zeitgemäßen Platine mit neuer Schnittstelle erhält das Modell obendrein ein formneues Gehäuse. Dieses entspricht den ersten Lieferserien, die auch mit Schürze ausgestattet werden können. Die Konstruktion der Lüftergitter erlaubt zudem einen Austausch, sodass auch eine Auflage der Prototypen mit waagerechten Lüfterlamellen denkbar wäre. Die Auslieferung

als Analog- wie auch Digitalmodelle mit Sound ist im zweiten Quartal vorgesehen. Wechselstrom-Fans gehen dieses Mal allerdings leer aus. Inwieweit eine nachträgliche Umrüstung auf „Schleiferbetrieb“ machbar ist, bleibt abzuwarten.

Modelle für die Spur der Mitte

TT-Bahner erhielten zwischen 1999 und 2001 von Gützold ein überarbeitetes Modell der Baureihe 211 mit Schürze. Echte Neukonstruktionen kamen erst 2005/06, dafür aber gleich doppelt: Sowohl Tillig als auch Newcomer kuehn fertigten die

E 11/E 42 in inzwischen etlichen Ausführungen, darunter auch als 109 028 der Prignitzer Eisenbahn, die seinerzeit oft vor Zementzügen zwischen Deuna und Berlin zum Einsatz kam, oder die Loks der GVG. Die Firma kuehn lieferte auch eine Version der E 11 des BKK. Tillig bot den Sammlern in den zurückliegenden Jahren etliche Varianten der zunächst in der Schweiz, dann auch zum Teil in Deutschland fahrenden 142/477 an. Selbstredend besitzen die TT-Loks alle LED-Beleuchtung sowie eine Digitalschnittstelle, die sich im Laufe der Zeit den technischen Erfordernissen



In der Zeuke/BTTB-Schachtel verbarg sich ein Modell der DR-211 aus der Gützold-Fertigung. Beim Vorbild dürfte es allerdings keine roten Loks mit Schürze gegeben haben

Kurzinterview

Auf ein Wort, Herr Hirche!

Über die neuen HO-Ellok-Konstruktionen der DR-Baureihen E 11 und E 42 sprach *em*-Redakteur Peter Wieland kürzlich mit dem rechts abgebildeten Brawa-Entwicklungschef Nils Hirche:



eisenbahn magazin: Die beiden DR-„Holzroller“-Baureihen gehörten vor einigen Jahren schon einmal zum Brawa-Programm.

War die Nachfrage damals derart hoch, dass sich eine formneue Wiederauflage lohnt?

Nils Hirche: Unsere Ellok-Modelle der zweiten Vorbild-Lieferserie von E 11 und E 42 der Deutschen Reichsbahn gehörten ab Ende der 1990er-Jahre fest zum Bestandteil unseres HO-Lieferprogramms. Im Laufe der Zeit sind daran immer wieder technische Anpassungen durchgeführt worden, um die Modelle auf dem Stand der Technik zu halten. So haben die heutigen Loks statt der in den 1990er-Jahren üblichen Glühlämpchen nun eine moderne LED-Beleuchtung. Ebenso verfügen die aktuellen DigitalExtra-Modelle über einen Sound-Decoder, den es vor 25 Jahren noch gar nicht gab.

Mit der demnächst lieferbaren formneuen Variante übernehmen wir den technisch ausgereiften Teil der bisherigen E 11/E 42-Modelle und geben ihm mit dem Lokkasten der ersten Vorbild-Lieferserie ein neues Gewand, das in unserem Programm so bisher nicht vorhanden war. Die Produktpflege von bestehenden Modellloks ist uns generell sehr wichtig und wird 2020 beispielsweise auch die HO-Diesellok-Baureihe V 100 der DR betreffen.

em: Mit welchen technischen und optischen Änderungen kann der DR-Fan bei den Ellok-Neuaufgaben rechnen, und was soll ihn überzeugen, seine alten Brawa-E 11/E 42 künftig nicht mehr aufzugeben?

Hirche: Wir wollen gar nicht, dass die älteren Modelle aufs Abstellgleis kommen. Denn un-

sere neu angekündigten Modelle stellen ja andere Vorbildtypen dar, die die Lokomotiven E 11 003 bis 042 und E 42 001 bis 022 verkörpern. Diese ergänzen also das bisherige DR-Ellok-Portfolio. Optisch unterscheiden sich die neuen Modelle vor allem in der Ausführung der Lüftergitter, die paarweise zusammengefasst sind. Hinzu kommen die zwei markanten Versteifungssicken im Außenblech des Lokomotivrahmens. Die für die ersten Lokomotiven und Einsatzjahre typische Frontschürze unter der Pufferbohle wird auch nachgebildet und verleiht den Modellen ein völlig anderes Aussehen als bisher. Technisch bleibt der Stand der letzten Modifikationen von 2017 mit verbesserter Stromabnahme und optimiertem Getriebe unverändert.

em: Sie bieten diese Reichsbahn-Lokbauart dieses Mal fahrtechnisch ausschließlich in den DC/DCC-Versionen an. Was ist der Grund, den Märklinisten bei diesem Modell auszuschließen?

Hirche: Der Grund ist ein ganz banaler: Die Nachfrage nach AC-Modellen der DR-Epochen III/IV ist so gering, dass sich eine spezielle Produktion von Wechselstrommodellen leider nicht realisieren lässt.



Während der Modellbahn-Messe in Friedrichshafen zeigte Brawa am Firmenstand erste Baumusterteile für die formgeänderten DR-Baureihen E 11/E 42

anpassen. Maschinen der Epoche III mit Frontschürzen sind leider bei beiden TT-Herstellern bislang nicht erschienen.

Die „160er“-Familie

Die Anhänger der Nenngröße N wurden in Sachen E 11/E 42 ab 1998 bei Brawa fündig. Ähnlich wie im HO-Bereich konnten sie sich in der Folgezeit über eine breite Palette von Versionen freuen, jene der Schweiz eingeschlossen. Basis war jedoch auch hier stets die Ausführung mit sechs Einzellüftern. Wie bei Brawa lange üblich, besaßen die ersten

» Die Nenngrößen TT mit drei und N mit zwei Fabrikanten decken die DR-Baureihen E 11/E 42 gut ab

Loks noch keine Schnittstelle für den Digitalbetrieb, sondern nur vorbereitete Lötkontakte. Der Ursprungsausführung der E 11/E 42 mit vier Doppellüftern widmete sich ab 2017 Arnold und legte in diesem Zusammenhang neben der E 42 mit und ohne Schürze auch die Baumusterlok E 11 002 mit abweichenden Lüftergittern samt waagerechten Lamellen und Frontschürze auf. Serienmodelle der E 11/E 42 in den Nenngrößen 1, 0 und Z sind uns nicht bekannt, wobei nicht auszuschließen ist, dass in manchen Sammlungen Einzelstücke aus Kleinstserien existieren.

Ideen für authentische Modellzüge

In Sachen Zugbildung sind die Reichsbahn-Baureihen E 11 und E 42 eigentlich recht „pflegeleichte“ Maschinen, denn sie waren vor nahezu allen Zuggattungen anzutreffen. Obwohl erstere primär für das Bespannen von Personenzügen ausgelegt war, traf man sie umlaufbedingt auch vor leichten Güterzügen.

Sechs dreiachsige Rekowagen stehen einer E 11/211 deswegen ebenso gut wie fünf bis sieben vier-



Das kuehn-TT-Modell 242 191 vor einer DR-typischen Doppelstockgarnitur aus Einzelwagen desselben Fabrikats



Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)



Brawa bietet die „Holzroller“ in H0 wie auch in N, hier die Versionen der DB AG-Baureihe 142 im direkten Nenngrößen-Vergleich

Die erst seit zwei Jahren erhältlichen Arnold-N-Modelle sind bereits in farbenfroher Variantenvielfalt erschienen

Schon die TT-Lok von Gützold von 1968 besaß einen Mittelmotor und Antrieb über alle Radsätze. Darunter der Blick in die Lok von kuehn mit einer NEM 651-Digitalschnittstelle

Marktübersicht zu den DR-Baureihen E 11/E 42

Nenngröße	Hersteller
N	Arnold, Brawa
TT	Gutzold (Zeuke/BTTB), kuehn, Tillig
H0	Brawa, Piko

Gunnar Selbmann



achsige Pendants oder ein D-Zug mit bis zu elf Schnellzugwagen aus Halberstädter oder Bautzener Fertigung. Nicht zu vergessen die typischen Doppelstock-Gliederzüge, teils doppelt eingesetzt, oder in den 1980er-Jahren die als „Senftöpfe“

bezeichneten DoSto-Einzelwagen. Deutlich kürzer wurden die Züge erst mit der Epoche V, als oft zwei „Halberstädter“ oder Doppelstockwagen ausreichen. Der E 42/242 angemessen sind von der Epoche III bis in die Epoche V hinein alle Arten

von Güterzügen. Aber auch die S-Bahn-Einsätze oder Leistungen im Berufsverkehr sind im Modell interessant. Das Nachstellen ist von H0 bis N durchweg möglich, denn alle typischen DR-Wagen sind verfügbar. Michael U. Kratzsch-Leichsenring



DIE W13+ WÜNSCHT ALLEN MODELLBAHNERN ...

EIN FROHES WEIHNACHTSFEST!

Ein weiteres Jahr neigt sich seinem Ende entgegen. Wir bedanken uns bei Ihnen für das entgegengebrachte Vertrauen, Ihre Kundentreue und die angenehme Zusammenarbeit!



Weihnachtsbus
Busch 41000-117
24,⁹⁵ €

Im Set nur 53,⁹⁰ €
Sie sparen 10%!

Weihnachtswagen
Märklin 4415.671
mit zwei verschiedenen Wagenseiten
34,⁹⁵ €

märklin

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

Modellbahnshop elriwa

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

Modellzentrum Hildesheim

31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de

Modellbahnladen & Spielparadies

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

Modellzentrum Braunschweig

38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de

Modellbahn Kramm

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

Modellbahn Raschka

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

Technische Modellspielwaren Lindenberg

50676 Köln · Blaubach 26-28
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünenbein

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

W. Schmidt GmbH

57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02381-25068 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer

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

Spielwaren Kremers

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

Modellbahnshop - Saar

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

Spielwaren Werst

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

märklin Store München

80335 München · Bahnhofplatz 7
Tel. 089-24206636 · epost@maerklin-store-muenchen.com
www.maerklin-store-muenchen.com

Gleis11 GmbH

80335 München · Bayerstraße 16b
Tel. 089-45219090 · gleis-11@gleis-11.de
www.gleis-11.de

Eisenbahn Dörfler

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

Eisenbahn Dörfler

96103 Hallstadt · Biegenhofstr. 5
Tel. 0951-65499 · bamberg@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de/hallstadt

Modeltreinexpress

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

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

Digitale Stellwerke und ETCS

Neue Technik soll Kapazitäten erhöhen

Ein Projekt des Digital-Starterpakets: Weichen und Signale im Bahnhof Warnemünde werden seit Ende Oktober 2019 digital gesteuert *Florian Dürr*

Auf dem Weg zur Digitalisierung des Schienennetzes sind in Deutschland im Herbst 2019 einige entscheidende Weichen gestellt worden. Die Deutsche Bahn gründete im September die Gesellschaft Digitale Schiene Deutschland GmbH (DSD). Sie soll ab Januar 2020 die ersten Digitalisierungsprojekte zwischen Bahnindustrie, Verbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen koordinieren.

Stellbefehl per Glasfaser

Im Zentrum der Bemühungen steht die Implementierung der digitalen Stelltechnik im deutschen Bahnnetz. Dabei werden die Stellbefehle per Glasfaserkabel übermittelt. Die DSTW-Rechner können in beliebiger Entfernung zu den angeschlossenen Feldelementen (z.B. Weichen oder Signale) platziert sein. Damit repräsentieren sie den neusten Stand der Technik und kommen mit weniger Hardware aus als die derzeit vielerorts installierten Elektronischen Stellwerke (ESTW), die mit konventioneller Schalttechnik und Kupferkabel arbeiten. Der Zugverkehr auf dem Streckennetz in Deutschland soll künftig von 280 digitalen Stellwerken gesteuert werden. Diese sollen die heutige Infrastruktur mit mehr als 2.600 herkömmlichen Stellwerken,

die als veraltet und personalintensiv gelten, ersetzen. Derzeit entstehen mehrere Vorserienprojekte. Das erste digitale Stellwerk für den Betrieb auf einer Fernverkehrsstrecke ging zum

Beispiel am 30. Oktober 2019 in Rostock-Warnemünde ans Netz. Europas erstes digitales Stellwerk (DSTW) hat bereits im Frühjahr 2018 in Annaberg-Buchholz den Betrieb aufgenommen.

Einen durchschlagenden Erfolg erhofft man sich aber erst von der Kombination der Digitaltechnik mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System). So können alle Daten

Das Digitalisierungs-Starterpaket

ETCS-Ausrüstung und digitale Stellwerke: Was geplant ist

Ab 2020: „Starterpaket“ mit drei Vorhaben

Für den Einstieg sind vorgesehen:

- # Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main
- # TEN-Korridor Skandinavien-Mittelmeer
- # Digitalisierung Knoten Stuttgart



Das „Starterpaket“ für die Digitalisierung des Schienennetzes umfasst die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main, Abschnitte des TEN-Korridors Skandinavien – Mittelmeer (Machen – Magdeburg – Halle, Nürnberg – Treuchtlingen – München sowie München – Rosenheim – Kiefersfelden/– Freilassing) sowie die Digitalisierung des Knotens Stuttgart. Letzteres Projekt soll vor allem die Leistungsfähigkeit der S-Bahn und des Tunnelbahnhofs Stuttgart 21 steigern. Als nächstes geht die Bahn die Installation eines DSTW am Standort Meitingen-Mertingen (Strecke Augsburg – Donauwörth) in Bayern an. *FD*

- Starterpaket: auszurüstende Strecken
- Starterpaket: auszurüstende Netzbezirke
- Bestehende/geplante ETCS-Ausrüstung außerhalb des Starterpakets (EDP, Bedarfsplan)-Auswahl
- Digitale Stellwerke DSTW
- Digitale S-Bahn Hamburg
Premiere für hochautomatisiertes Fahren

von Infrastruktur und Fahrzeugen miteinander vernetzt werden. Außerdem senkt eine einheitliche Anlagenarchitektur die Kosten für Instandhaltung und Betrieb. „Die Schiene gewinnt bedeutend mehr Kapazität, wird zuverlässiger und technisch standardisierter“, prophezeit DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla, der sich von der Digitalisierung eine komplett neue Organisation des Bahnbetriebs für alle Unternehmen verspricht.

35 Prozent mehr Kapazität

Ein einheitliches, digitales System soll eine dichtere Zugfolge und eine optimalere Ausnutzung der Infrastruktur ermöglichen. „Dank Ausrüstung mit ETCS und digitalen Stellwerken rechnen wir mit einer Steigerung der Kapazität von bis zu 35 Prozent, außerdem einem erheblichen Effekt für die Qualität im Netz“, sagt Jasmin Denk, Sprecherin des Projektes Digitale Schiene Deutschland, und ergänzt, dass dazu kein einziger Meter neues Gleis gebaut werden müsse.

Die Kapazitätssteigerung soll durch die digitale Leit- und Sicherungstechnik erreicht werden, mit der Züge in geringerem Abstand eine Trasse befahren, die „Lücken“ zwischen vorausfahrendem und nachfolgendem Zug verringern sich. „Mehr Züge können die vorhandenen Gleise nutzen, die Aufnahmefähigkeit der Schiene erhöht sich“, erklärt Jasmin Denk. Theoretische Belege dafür gibt es auch in einer Machbarkeitsstudie des Bundes, die 2018 im Rahmen der Messe InnoTrans veröffentlicht wurde.

Kapazitätsbremse ETCS?

Doch es gibt auch Zweifel am kapazitätssteigernden Effekt der Digitalisierung der Bahn-Infrastruktur. In der Schweiz hat man zum Beispiel mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS gegenteilige Erfahrungen gemacht: Dort sind große Sicherheitsreserven in das System eingepflegt, die zu späten Bremsen verhindern sollen. Die sogenannten Bremskurven (bezeichnen das Verhältnis von Fahrgeschwindigkeit und Bremsweg) sind so angelegt, dass die Lokführer sehr defensiv fahren, weil sie keine Zwangsbremssung riskieren wollen. Das kostet im Endeffekt Zeit – und letztendlich auch Kapazität.

Auch mehrere Lokführer der DB bestätigen, dass ETCS wesentlich feinfühlicher reagiere und man deshalb vorsichtiger fahre. Größere Probleme sieht ein Triebfahrzeugführer aller-

dings im Pannenfall. Der betriebliche Aufwand für eine Weiterfahrt ist dann immens. Bei Störungen der Infrastruktur zum Beispiel darf auf ETCS-Strecken ohne Hauptsignale (ETCS Level 2; z. B. SFS Ebensfeld – Erfurt) nur noch mit maximal 40 km/h gefahren werden. Für das Überfahren jeder Ne14-Tafel (gelber Pfeil auf blauem Grund; Hauptsignalersatz) ist ein schriftlicher Befehl erforderlich. „Die Streckenkapazität geht in einem solchen Fall gegen Null“, sagt der Lokführer. In Österreich hat man deshalb an mit ETCS Level 2 ausgerüsteten Strecken (z. B. Westbahn) die alten Hauptsignale stehen gelassen. Im Falle einer Störung fährt der Zug dann in der klassischen Rückfallebene. Immerhin bedeutet ETCS aber ein Mehr an Sicherheit – und das ist grundsätzlich nichts Schlechtes. Und das Zusammenspiel von ETCS und Digitaltechnik könnte

280

DSTW sollen die rund 2.600 konventionellen Stellwerke langfristig ersetzen

die bisherigen Probleme möglicherweise mildern. Ein Techniker von DB Systemtechnik schätzt, dass die Kombination von ETCS und Digitaltechnik – oder exakter: Digitalfunk – Kapazitätsprobleme beseitigt, da es dann keine festen Blöcke mehr gibt („moving blocks“), in denen auch die Gleisfreimeldung über Funk erfolgt und Züge synchronisiert verkehren können.

Zeithorizont noch unklar

Ob Digitale Stellwerke und ETCS alleine (also ohne Streckenausbaue) aber die prognostizierten Kapazitätssteigerungen bringen, wird die Zukunft zeigen. Gleiches gilt für den Zeithorizont des Digitalisierungs-Vorhabens. Wann das gesamte Schienennetz am Glasfaserkabel ist, ist noch unklar. „Wir planen aktuell in einem Zeithorizont bis 2030 für die vorrangige Ausrüstung mit ETCS und digitalen Stellwerken auf bestimmten Strecken“, sagt Jasmin Denk. Dieses „Starterpaket“ (siehe Kasten) soll den Weg bahnen für eine schrittweise landesweite Digitalisierung des Schienennetzes. Auch die Finanzierung der Digitalisierung ist noch nicht in trockenen Tüchern. Der „Flächen-Rollout“, wie Pofalla die landesweite Digitalisierung des Schienennetzes gerne nennt, muss nämlich noch mit dem Bund verhandelt werden. Immerhin ist das „Starterpaket“ bereits finanziert. FD



Volker Thalhäuser

„Günni“ sucht neue Mitarbeiter

Die mit Motiven der Spielfigur „Günni Güterzug“ beklebte 185 367 zog Ende Oktober 2019 einen Sonderzug durch Hessen, mit dem neue Bahn-Mitarbeiter geworben werden sollten. In zwei IC-Wagen konnten sich Interessierte über die Berufe bei der DB informieren und ins Gespräch kommen. Am 25. Oktober wurde die Garnitur bei Butzbach nach Kassel Hbf überführt

Deutsche Bahn AG

Arriva-Verkauf vorerst verworfen

Die Deutsche Bahn AG hat den Verkauf der milliardenschweren Bahntochter Arriva vorerst gestoppt. Das endgültige Aus kam nach entsprechenden wochenlangen Gerüchten am 7. November 2019 im Rahmen einer Krisensitzung. Die in 14 Ländern aktive und Gewinn bringende Bahntochter Arriva mit einem jährlichen Umsatz von 5,4 Milliarden Euro, welche insgesamt rund

53.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, sollte der Bahn Erlöse in Milliardenhöhe bringen, welche zur Investition ins Schienennetz und in den Kauf neuer Züge vorgesehen waren. Auf bis zu vier Milliarden Euro war der Wert der Bahntochter Arriva zuvor taxiert worden. Ersatzweise denkt man nun im Bahnvorstand über eine Unternehmensanleihe nach. MMÜ

TRI Train Rental International

112 268 fährt wieder

Die Hauptuntersuchung von 112 268 ist abgeschlossen. TRI Train Rental International hatte die zuletzt als 113 268 von DB Fernverkehr eingesetzte Bügelfalte übernommen. Ursprünglich sollte sie als Ersatzteilerspender für 113 309 dienen, doch letztlich entschied man sich aufgrund der historischen Bedeutung des Triebfahrzeugs als

„echte“ Rheingold-Lok für eine Aufarbeitung im Werk Dessau. Dort erhielt die 1962 gebaute Ellok einen historisch korrekten Neulack in Purpurrot/Beige und TRI-Schilder. Am 22. Oktober 2019 verließ die Maschine Dessau in Richtung der neuen Heimat Köln Bbf. Von dort aus startete sie bereits wenige Tage später zu ersten Einsätzen. AWA



Erste Einsätze nach der Revision: 112 268 mit einem TRI-Zug am 26. Oktober 2019 in Dortmund-Mengede

Stefan Klein

■ SPNV-Notvergaben in Mecklenburg-Vorpommern

ODEG siegt gegen DB



Auf der Insel Rügen (Foto in Bergen) fährt die DB nur noch Fernverkehr. Für die bisher als RE eingesetzten FLIRT 1 muss DB Regio eine neue Verwendung finden Florian Dürr

FLIRT 1 (429 026–030) passiert, ist unklar. Es ist aber davon auszugehen, dass für die Splitterbaureihe eine Verwendung im Rahmen von Kapazitäts- und Reserveaufstockungen gefunden wird, wenn auch nicht im Heimat-Betriebsbahnhof Rostock Hbf.

Das zweistündliche Angebot zwischen Rostock und Stralsund wird ab Dezember leicht erhöht. So gibt es etwa morgens und nachmittags je ein zusätzliches Verstärkerzugpaar. Der zweistündliche RE 10 verkehrt überwiegend nur zwischen Stralsund und Züssow und ersetzt die mit 646 gefahrenen DB Regio-Leistungen nach Usedom. Von Stralsund auf die Ostseeinsel muss somit zukünftig in Züssow umgestiegen werden.

Zwei weitere Strecken an DB

Ebenfalls Ende Oktober wurde die Notmaßnahme-Vergabe des Teilnetzes „West“ an DB Regio finalisiert. Auf dem RE 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock verkehren ausschließlich Dosto-Wendezüge. Dies trifft neu auch für den Zwischentakt Hamburg – Büchen zu, der verdichtet wird.

Beide Ostseeküste-Teilnetze sollen für die Zeit nach Dezember 2021 im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens ausgeschrieben werden. Es ist allerdings fraglich, wie auf dem Ostast ein Wettbewerb entstehen soll, wenn die ODEG nun auf Wunsch des Landes zwei Jahre alte Züge in passender Anzahl und ohne Weiterverwendungsmöglichkeit besitzt.

Auch für die dritte Strecke, die ab 15. Dezember 2019 für den Weiterbetrieb einen neuen Vertrag benötigt, ist mit Ablauf der Widerspruchsfrist am 14. November 2019 der neue Betreiber bekannt. Auf der Darßbahn (RB 25 Velgast – Barth) löst DB Regio die DB-Tochter Usedomer Bäderbahn (UBB) ab. Der bisher eingesetzte 646 wird abgezogen und für Kapazitätsverstärkungen auf Usedom genutzt. Dafür erhält DB Regio Nordost einen 640 (LINT 27). Bei einem Ausfall wird ein 642 (Desiro) oder Bus zum Einsatz kommen. Der Vertrag läuft sechs Jahre und enthält die Option, dass ab Dezember 2022 abhängig von der angedachten Darßbahn-Verlängerung die Züge bis Bresewitz verkehren. AWA

Gerade einmal rund sechs Wochen vor Betriebsaufnahme konnte die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) das Vergabeverfahren für das Netz „Ostseeküste“ abschließen. Für das Teilnetz „Ost“ (rund 1,8 Mio. Zugkilometer/Jahr), das die Linien RE 9 Rostock – Stralsund – Lietzow – Ostseebad Binz /– Sassnitz und RE 10 (Rostock –) Stralsund – Züssow umfasst, hatte die VMV bereits im April 2019 die Direktvergabe an die Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) bis Dezember 2021 bekannt gegeben. Die Vergabe erfolgte als Notmaßnahme, da die VMV „die unmittelbare Gefahr einer Unterbrechung der Verkehrsdienste“ sah. Ursprünglich sollte eine reguläre Ausschreibung bereits 2014 gestartet werden. Aufgrund der Unsicherheiten bei der Zuweisung der Regionalisierungsmittel und beim zukünftigen Fernverkehr im Rahmen des Deutschlandtaktes, die erst Ende 2018 geklärt gewesen seien, so die Begründung des VMV, kam es dazu allerdings nicht.

Einspruch durch DB Regio

DB Regio, seit Dezember 2007 Betreiber des alten Netzes „Ostseeküste“, legte gegen die Direktvergabe an die ODEG Einspruch ein und bekam vor der Vergabekammer Mecklenburg-Vor-

pommern im August Recht. Doch das Oberlandesgericht (OLG) Rostock hob am 30. Oktober 2019 die Entscheidung der Vergabekammer auf und machte den Weg für die ODEG frei. Dass die VMV das Vergabeverfahren verschleppt hatte und somit für die Situation selbst verantwortlich war, war für das OLG irrelevant. Anders als die Vergabekammer hatte das OLG auch keine Einwände gegen die Begründung des Landes, dass „nach Auslaufen des derzeitigen Verkehrsvertrags die unmittelbare Gefahr einer Unterbrechung der Verkehrsdienste besteh[t]“, was eine Notmaßnahme begründen würde. Auch die Gründe für die Entscheidung gegen DB Regio als logischen Interimbetreiber und für die ODEG wurden nicht geklärt. Es kann gemutmaßt werden, dass das Land einzig seine Abhängigkeit von DB Regio mindern wollte.

Personal- und Fahrzeuglage unklar

Angezweifelt werden darf, ob der Betreiberwechsel problemlos vorstangeht. Denn auch zum Zeitpunkt der Entscheidung war unklar, welche Fahrzeuge eingesetzt werden und ob die ODEG ausreichend Personal zur Verfügung hat. Im November warb das Unternehmen sehr intensiv um

das DB-Personal. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein Großteil innerbetrieblich den Arbeitsplatz wechselt. Die DB hat in der Region selbst einen großen Personalbedarf, sei es durch die neue IC-Linie 17 Rostock – Dresden oder allgemein durch Aufstockung des knappen Personalbestands.

Desiro ML statt FLIRT

Mitte November wurde bekannt, dass die ÖBB bis März 2020 sechs dreiteilige Siemens Desiro ML-Elektrotriebzüge der Reihe 4746 an die ODEG vermietet wird, was im Gegenzug dafür sorgt, dass die ÖBB zur Abdeckung

6

ÖBB-Desiro ML setzt die ODEG ab Dezember übergangsweise ein

des Fahrzeugbedarfs einige abgestellte 4020 reaktivieren muss. Anschließend erhält die ODEG eigene Desiro ML, die baugleich mit jenen der ÖBB sind, da sie aus einer gemeinsamen Bestellung stammen.

Interessantes Detail: Diese Bestellung wurde bereits im März 2019 getätigt, den finalen Zuschlag für die Verkehrsleistungen erhielt die ODEG aber erst sieben Monate später. Was mit den fünf bislang von DB Regio eingesetzten

Kommentar

Verlierer sind die Fahrgäste

Der Schienenpersonennahverkehr im Mecklenburg-Vorpommern ist kein Ruhmesblatt: 244 Millionen Euro an zurückgelegten Regionalisierungsmitteln, das Nein zur Südbahn-Reaktivierung, ein Zwei-stundentakt auf der Achse Hamburg – Rostock – Stralsund und von Stralsund und Rostock in Richtung Berlin. Da kam es gelegen, dass in Zeiten von bundesweitem Personal- und Fahrzeugmangel der Betrieb zwischen Rostock und Rügen nahezu geräuschlos von DB Regio durchgeführt wurde. Doch dies dürfte sich ab dem Fahrplanwechsel ändern. Mit der ODEG erhält das Land einen Betreiber, der offenbar kein großes Interesse an dem Auftrag hat. Anders lässt es sich nicht erklären, mit welcher Naivität das Thema Fahrzeuge und Personal angegangen wurde. Auch vier Wochen vor Betriebsstart waren keine Schulungsfahrten möglich, da noch kein einziges Fahrzeug in der Region weilte. Es droht das große Chaos.

Dass es das Land nicht schafft, innerhalb von zwölf Jahren eine Folgeausschreibung durchzuführen, spricht Bände. Infrastrukturminister Christian Pegel sollte aufhören, die Schuld auf andere zu schieben, und stattdessen in seinem Haus anfangen. Der VVO kann nach der Städtebahn-Insolvenz ad hoc innerhalb weniger Wochen jetzt eine Notvergabe auf die Beine stellen, auf die sich drei Unternehmen bewerben, und in Mecklenburg-Vorpommern reicht mehr als ein Jahr nicht aus? Minister Pegel lobt sich für den Abschluss der Darßbahn-Vergabe einen Monat vor Betriebsaufnahme und freut sich, dass sich in Zeiten der Verkehrswende rund um Stralsund für die Kunden „nichts ändert“. Letztendlich gibt es nur einen Verlierer: die Fahrgäste. Wo andernorts versucht wird, mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bekommen, scheint in Mecklenburg-Vorpommern der SPNV endgültig aufs Abstellgleis zu fahren.

Alexander Wilkens

Klaus Kämpelmann



TRI-Verstärkerzüge zur Soester Allerheiligenkirmes

Die Soester Allerheiligenkirmes ist das älteste Volksfest Nordrhein-Westfalens. Um den Besucheransturm (2019: 1,3 Mio. Besucher) zu bewältigen, setzte die eurobahn Anfang November auf der RB 59 zusätzliche Züge ein. Auch TRI half mit einer Lok-Wagen-Garnitur aus: Am 10. November 2019 wartet 145 088 mit ihrem Zug in Soest auf Kirmesbesucher

■ RE Ludwigshafen (Rhein) – Karlsruhe – Freudenstadt

Abschied vom lokbespannten Radexpress

Am 20. Oktober 2019 fuhr der saisonale Murgtäl Radexpress zum letzten Mal in diesem Jahr. Statt der planmäßigen 111 hatte 218 484 die Ehre, das zwischen Ludwigshafen (Rhein) und Freudenstadt verkehrende RE-Zugpaar an diesem Tag zu bespannen. Denn das Saisonende bedeutete gleichzeitig auch das Ende des Wagenzuges. Statt der aus zwei Bduu für den Fahrradtransport und zwei n-Wagen

bestehenden Garnitur wird im kommenden Jahr eine Doppeltraktion der Baureihe 425 zum Einsatz kommen. Aufgrund der fehlenden Steilstreckenzulassung wird das Zugpaar nur noch zwischen Ludwigshafen und Baiersbronn verkehren. Dafür kommt eine mittägliche Zwischenleistung nach Rastatt und zurück hinzu. Verkehrstage sind Sonn- und Feiertage vom 3. Mai bis 18. Oktober 2020. AWA



Lokbespannte Züge ins Murgtal gehören der Vergangenheit an (Foto vom 17. Mai 2015) Florian Dürr

■ S-Bahn Berlin

Sanierung alter Triebzüge

Bei der Berliner S-Bahn ist der erste Redesignte-Triebzug der Baureihe 481 im Werk Schöneeweide der Öffentlichkeit präsentiert worden. Das Fahrzeug ist inzwischen auf der S47 im Fahrgasteinsatz. Die modernisierten Fahrzeuge werden innen wie außen an das Design der neuen S-Bahn-Baureihe 483 angepasst. Jeweils 21 Viertelzüge befinden sich gleichzeitig zur Umgestaltung im Werk Schöneeweide. JMÜ

■ Regio Infra Nord-Ost

Mecklenburgische Südbahn bleibt

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Regio Infra Nord-Ost hat die Stilllegungsanträge für die Strecken Priemerburg – Plau am See und Parchim – Malchow (em berichtete) zurückgezogen. Zuvor hatten sich Land und Landkreise darauf verständigt, dort weiterhin saisonalen Zugverkehr im Sommer anzubieten. Konzept und Finanzierung dafür sind bis 2027 gesichert. em

■ Böblingen – Dettenhausen

Schönbuchbahn unter Strom

Die dreiteiligen CAF-Triebzüge für die Schönbuchbahn (Foto in Velim/CZ) kommen erst 2020 zur Auslieferung Martin Fort



Mit monatelanger Verzögerung ist am 29. November 2019 die Oberleitung auf der neu elektrifizierten Schönbuchbahn (Böblingen – Dettenhausen) in Betrieb gegangen. Am 15. Dezember 2019 erfolgt die Wiederaufnahme des Be-

triebs. Bis zur Auslieferung der bei CAF bestellten neun Triebzüge im kommenden Jahr werden die bestehenden RegioShuttle und bei der DB gemietete 426, welche für den Einsatz umgebaut wurden, verkehren. AWA



■ Stadler Rail

FLIRT-Werkstatt in Herne eröffnet

Auf einem ehemaligen Zechengelände in Herne, nahe dem Hauptbahnhof Wanne-Eickel, haben Stadler und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) am 13. November 2019 gemeinsam das Instandhaltungswerk für die Elektrotriebzüge vom Typ FLIRT 3XL feierlich eröffnet. In der Werkstatt wartet Stadler im Auftrag des VRR seit Mitte Dezember die 41 Züge der neuen Flotte für die S-Bahn Rhein-Ruhr über einen Zeitraum von 32 Jahren. Herne ist der erste eigene Servicestandort, den Stadler Rail in Deutschland betreibt. Rund 35 Millionen Euro wurden in die Werkstatt investiert.

FLIRT statt Kohle

Wo früher Steinkohle gefördert wurde, entstand auf insgesamt 100.000 Quadratmetern Fläche die moderne Instandhaltungsanlage von Stadler. Innerhalb der vergangenen 18 Monate wurden rund 2.000 Meter Gleise sowie 2.700 Meter Oberleitung verlegt.

Zur Werkstatt gehören die (zur Einweihung noch nicht ganz fertige) Anlage für die Innen- und Außenreinigung der Züge, eine Unterflurradsatzdrehbank sowie das Werkstattgebäude mit Lager und Büroarbeitsplätzen. Sechs Gleise umfasst das Werkstattgelände, auf dem pro Tag bis zu sieben Fahrzeuge das geplante Service-Programm durchlaufen können. Neben der Reinigung und der präventiven Instandhaltung führt Stadler in Herne alle Maßnahmen der ergänzenden korrektiven Instandhaltung sowie Unfall- und Vandalismus-Reparaturen und Revisionen

durch. In der Halle können zwei Züge parallel behandelt werden; ein Gleis ist aufgeständert und mit Dacharbeitsbühne versehen. Mit der in einem weiteren Gebäude untergebrachten Unterflurdrehbank können Radsätze sowohl im aus- als auch im eingebauten Zustand direkt am Fahrzeug profiliert werden.

Geplant ist zunächst, dass jede Nacht vier bis fünf Züge das Werk ansteuern. Gestartet wird mit 20 Arbeitsplätzen (Schichtdienst), später sollen es 40 werden. Im Bürobereich ist auch die Disposition des Zugbetreibers Abellio untergebracht. Das Werk dient nur den Wartungszwecken, nicht aber als Abstellanlage für die neuen Züge, die planmäßig an den Linienendpunkten übernachten. Doch Jürg Gygax, Leiter der Division Service bei Stadler, betonte bei seiner Eröffnungsrede, dass in dem Werk „Raum für Zukunft“ sei und man sich Gedanken zur weiteren Nutzung mache – die 41 FLIRT 3XL der S-Bahn Rhein-Ruhr werden also mögli-

cherweise nicht die einzigen künftigen Nutzer der Herner Werkstatt bleiben.

Für Abellio und Regiobahn

Nach dem bereits beim RRX angewandten „Lebenszyklusmodell“ des VRR werden Instandhaltung und Betrieb der neuen S-Bahn-Fahrzeuge getrennt. Während Hersteller Stadler bis 2051 für die „FLIRT XL“ – so die offizielle Bezeichnung der Triebzüge mit längeren Wagenkästen – die Instandhaltung übernimmt, haben Abellio Rail NRW und die Regiobahn den Zuschlag als Betreiber für einen Zeitraum von 15 Jahren bekommen.

Abellio übernimmt zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 offiziell die VRR-Linien S2, S3, S9, RB 3, RB 40 und RB 41 mit 31 FLIRT 3XL, während die Regiobahn die S28 bedient, deren elektrischer Betrieb im bestehenden Abschnitt Kaarst – Düsseldorf – Mettmann und die Streckenverlängerung von Mettmann bis Wuppertal aber voraussichtlich erst Ende 2020 in Betrieb

Auf mehreren Ebenen haben die Stadler-Monture in der neuen Stadler-Werkstatt Herne Zugriff auf die FLIRT-Triebzüge des VRR

gehen werden. Abellio erhält 31 FLIRT (sieben dreiteilige 3427 und 24 fünfteilige 3429), die Regiobahn später zehn dreiteilige 3427. Alle Züge tragen das Farbleid des Eigentümers VRR.

Zum Betriebsstart am 15. Dezember 2019 wird Abellio aber erst 26 der 31 FLIRT benötigen, denn der branchenweite Mangel an Triebfahrzeugführern trifft auch dieses Unternehmen. Deshalb wird DB Regio im Auftrag von Abellio die S3 bis 1. März 2020 mit DB-Lokführern und Triebzügen der Baureihe 422 weiter betreiben. AS



Zwei Hallengleise und eine Waschanlage ermöglichen Wartung und Pflege der FLIRT-Triebzüge am Stadler-Standort Herne

Jan Aschauer

Stadler-Werkstatt Herne Daten & Fakten

Werkstatt-Gesamtfläche
35.000 m²

Anzahl der Gleise 6

Gleislänge rd. 2.000 Meter

Anzahl der Gruben
1 aufgeständertes Gleis

Technische Besonderheiten

- Präventive und korrektive Instandhaltung
- Revisionen, Unfall-/Vandalismus-Reparaturen
- Fahrzeugaußenwäschen
- CNC-Reprofilierung von Radsätzen

■ Ratinger Westbahn

Gutachten pro Reaktivierung

Ein neues Gutachten bestätigt Unterstützer einer Reaktivierung der Ratinger Westbahn im Personenverkehr. Die Strecke (Teil der Verbindung Troisdorf – Mülheim-Speldorf) wird zwischen Duisburg-Entenfang und Düsseldorf-Rath planmäßig nur von Güterzügen befahren. Die Gutachter zweier Ingenieurbüros waren zu dem Ergebnis gekommen, dass die Reaktivierung des Streckenabschnitts zwischen Duisburg-Wedau und Düsseldorf-Rath machbar, finanzierbar und sinnvoll sei.

In einer einfachen Planungsvariante könnte die Westbahn pro Werktag 61.000 Pkw-Fahrten ersetzen, errechnete ein Verkehrsexperte. Die Düsseldorf-Kommunalpolitik wurde über das neue Gutachten des VRR informiert. Sie



Am 14. Oktober 2019 ist 420 441 auf Probefahrt am Bahnhof Lintorf. Gutachter halten eine Reaktivierung der Ratinger Westbahn für sinnvoll

Martin Wehmeyer

geht davon aus, dass Fördergelder zu erwarten wären. Indessen wird der Personenverkehr auf dem Nordabschnitt der Ratinger Westbahn zwischen Duisburg Hbf und Duisburg Entenfang zum

15. Dezember 2019 eingestellt und durch ein Buskonzept ersetzt. In den letzten Monaten war die RB-Linie aufgrund von Personalmangel bereits im SEV betrieben worden. MWE/AWA

■ Gemünden – Würzburg

Weichenverbindung zur Kapazitätserhöhung

Die Gemeinde Wernfeld hat sich wiederholt bei der DB beschwert, dass bei Hochwasser der Haltepunkt für Züge in Richtung Würzburg von Reisenden nicht betreten werden kann. Eine Unterführung war wiederholt überschwemmt worden. Haltende Züge der Relation Würzburg – Gemünden müssen dann das Gleis der Gegenrichtung befahren, was aber

aufgrund der sehr hohen Zugdichte fast unmöglich ist. Deshalb fallen dann Halte in Wernfeld aus. Deshalb soll innerhalb der kommenden fünf Jahre eine zusätzliche Weichenverbindung zwischen Karlstadt (Main) und Gemünden (Main) eingebaut werden. Die Weichenverbindung dürfte sich auch positiv auf die Kapazität der Strecke auswirken. RN

■ Flixtrain

SVG fährt Stuttgart – Hamburg

Die Schienenverkehrsgesellschaft (SVG) aus Stuttgart wird die neue Flixtrain-Linie Stuttgart – Hamburg, die im Frühjahr 2020 starten soll, als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abwickeln. Die SVG ist nach LeoExpress und BahnTouristikExpress (BTE) das dritte EVU, das in Deutschland für Flixtrain fährt. AWA

■ Regionalisierungsmittel

Mehr Geld für den SPNV

Die Bundesregierung will zur Steigerung der Fahrgastzahlen die Regionalisierungsmittel für den von den Ländern organisierten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im kommenden Jahrzehnt deutlich erhöhen. Laut einem Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums sollen die Mittel in den Jahren 2020 bis 2031 um insgesamt 5,25 Milliarden Euro höher ausfallen als bisher vorgesehen. AWA



Wenn der Main Hochwasser führt, erreichen Reisende in Wernfeld den Bahnsteig nicht mehr, weil die Unterführung überschwemmt wird

■ Rangierbahnhof Kiel-Meimersdorf

740-Meter-Einfahrgleis eingeweiht

Der Kieler Rangierbahnhof Meimersdorf ist jetzt für Güterzüge mit einer Nutzlänge von 740 Metern (bisher 535 m) nutzbar. Mit einer Feierstunde wurde am 7. November 2019 ein längenoptimiertes Einfahrgleis eingeweiht. Gleis 9 wurde zu diesem Zweck angepasst, das Gleis neu elektrifiziert und an die vorhandenen Gleisanlagen sowie über eine Weiche an die Trasse zum Kieler Ost-

ufer angeschlossen. In Meimersdorf werden Kombizüge aus Hamburg-Billwerder sowie Direktzüge aus Italien zum Schwedenkai, Norwegenkai und in den Ostuferhafen zerlegt bzw. übergeben. Zudem werden am Rangierbahnhof Ganzzüge, Sonderzüge, Waggongruppen und Einzelwagenverkehre behandelt. Der Kieler Hafen rechnet mit Steigerungen im Ladungsverkehr. em

In Kürze

n-Wagen-Einsatz in Bayern beendet

Mit der Abstellung des letzten Münchner Bnrbdzf-Steuerwagens am 23. Oktober 2019 endet in Bayern der n-Wagen-Einsatz. Zuletzt erfolgten noch Einsätze zusammen mit Doppelstockwagen auf der Strecke München – Garmisch-Partenkirchen. AWA

Lokführer-Zahl steigt

Die Zahl der Lokführer ist im vergangenen Jahr nach Angabe der Allianz pro Schiene deutlich gestiegen. Bundesweit erhöhte sich die Zahl demnach von 2017 auf 2018 um rund 1.400 auf knapp 30.700. AWA

Neue ICE-Sitze

Nach Fahrgastkritik erneuert DB Fernverkehr ab März 2020 rund 60.000 Sitze in den ICE 4 und modernisierten ICE 3. Unter anderem sollen sich diese durch weichere Rückenpolster und weichere Armlehnen auszeichnen. AWA

Erzzüge: 189 statt 151

Im Oktober 2019 begann die Ablösung der mit automatischer Kupplung (AK) ausgestatteten 151 vor den Erzzügen Hamburg – Beddingen. Künftig sollen ausschließlich 189-Doppeltraktion fahren, wofür weitere Maschinen mit AK ausgerüstet werden. AWA

Probleme mit ETCS

Anfang November 2019 kam es für einige Tage zu Problemen mit dem Zugsicherungssystem ETCS bei der Baureihe 401 (ICE 1). Aufgrund eines Fehlers am ETCS-Rechner konnten keine ETCS-Strecken befahren werden. Zahlreiche Züge entfielen oder wurden mit anderen Fahrzeugen gefahren. AWA

Tornesch – Uetersen: neg plant Probetrieb

Die neg Niebüll plant auf ihrer derzeit nur im Güterverkehr befahrenen, rund drei Kilometer langen Strecke Tornesch – Uetersen Stadt im ersten Quartal 2020 einen Probetrieb im Hinblick auf eine SPNV-Reaktivierung. Dabei soll für zwei Wochen ein neg-Dieselmotortriebzug verkehren. AWA

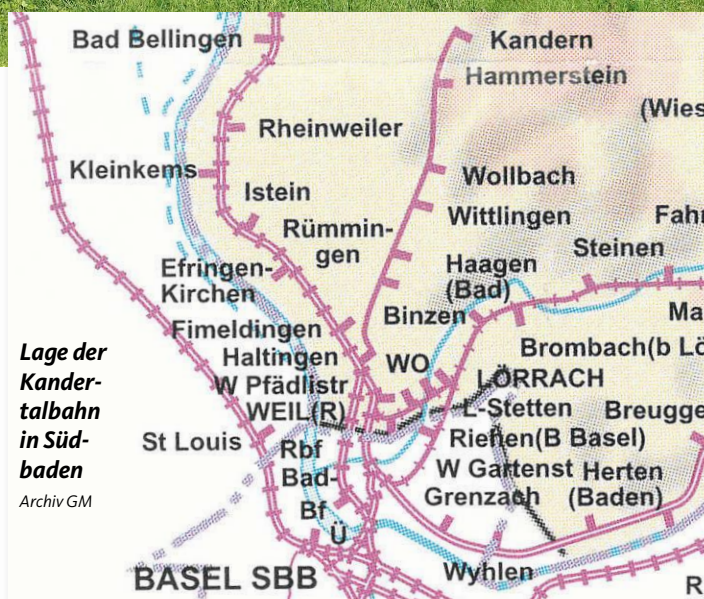
■ Jubiläum Haltingen – Kandern

Sonderfahrttage im Kandertal



Die Kandertalbahn ist eine klassische Nebenbahn, die in ihrer vollen Länge mit allen Stationen erhalten geblieben ist. Das Transportsystem Nebenbahn lässt sich hier inzwischen seit 50 Jahren im Betrieb erleben. Anlass genug für ein Jubiläum.

Die Kandertalbahn ist eine von wenigen Bahnen in Deutschland sowie die einzige normalspurige Nebenbahn in Baden-Württemberg, die als reine Museumsbahn betrieben wird. Die Strecke Haltingen – Kandern führt auf einer Länge von 13 Kilometern durch das liebevolle Kandertal in das Töpferstädtchen Kandern, wo sich auch die Betriebswerkstätte der Bahn befindet. Die Kandertalbahn wurde am 1. Mai 1895 in Betrieb genommen und ab 1963 von der SWEG betrieben. Nach einem Dammrutsch 1983 wurde zunächst am 4. Juli der Verkehr Wollbach – Kandern und zum Jahresende der restliche Abschnitt eingestellt.



Lage der Kandertalbahn in Südbaden
Archiv GM

Seit 1969 befuhr zu jener Zeit bereits der Verein euroVapor die Kandertalbahn mit einem Museumszug. Um den Betrieb weiter fortführen zu können, wurde der Zweckverband Kandertalbahn gegründet, der für die Unterhaltung der Strecke, der Bahnanlagen

sowie der Brücken und Gebäude zuständig ist. Die Restaurierung, Reparatur, Unterhaltung und der Betrieb der Fahrzeuge wird durch den Kandertalbahn e.V. ausschließlich in ehrenamtlicher Arbeit ausgeführt. Zum Jubiläum „50 Jahre Museumsbetrieb“ gab

Jubiläumsdampf im Kandertal:
Am 26. Oktober 2019 ist Lok 20 des Achertäler Eisenbahnvereins mit Pz 53 nach Haltingen bei Wollbach unterwegs Zeno Pillmann

es am 26. Oktober 2019 einen Sonderfahrttag, nachdem die reguläre Fahrsaison bereits beendet war. Zum Einsatz gelangte die eigene Dampflok 30 (preußische T 3, Baujahr 1904) sowie Lok 20 des Achertäler Vereins, die fortan dauerhaft im Kandertal beheimatet ist. Nachmittags wurden beide Lokomotiven gemeinsam eingesetzt. Aus Freiburg reiste zudem der Rebenbummler mit dem VT 28 (MAN-VT) an, unterstützt wurde der Sonderzug auf der Nebenbahn durch den Triebwagen 3 der Kandertalbahn. Beim T 3 handelt es sich um den ältesten betriebsfähigen Verbrennungstriebwagen in Deutschland (Werdau, Baujahr 1928). Im nächsten Jahr besteht die Nebenbahn 125 Jahre. Auch dieses Jubiläum soll angemessen gewürdigt werden. ZP

■ Maybach Stiftung

SVT 137 856 wird aufgearbeitet

Der im September von Neumark (Sachs) ins Deutsche Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt überführte dreiteilige SVT 137 856 „Köln“ wird von der Maybach Stiftung wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Der creme-violette Dieseltriebzug wurde 1983 bei der Deutschen Reichsbahn abgestellt. AWA

■ Ruhrtalbahn

Schienenbusse verkauft

Die dreiteilige Schienenbus-Garnitur der Ruhrtalbahn um 796 796, 996 784 und 998 159 hat einen neuen Besitzer. Mitte Oktober 2019 erfolgte die Überführung nach Linz (Rhein) zur Eifelbahn Verkehrsgesellschaft. AWA

■ 601 006 und 601 015

Blue-Star-Train gerettet

Der Blue-Star-Train hat am 19. Oktober 2019 den Bahnpark Augsburg verlassen. 4185 011 von Railadventure überführte den TEE-VT 11.5 um die beiden Triebköpfe 601 006 und 015 nach Braunschweig. Nach dem gescheiterten Verkauf an den Verein El Achai – Frieden & Freiheit e.V. konnte nun ein neuer Käufer gefunden werden. AWA



212 007 erreicht am 13. Oktober 2019 soeben mit ihrem Sonderzug den Bahnhof Herbede (Ruhr)

Matthias Müller

■ Railflex

Saisonende im Ruhrtal

Ende Oktober 2019 endeten die sonntäglichen Sonderfahrten zwischen Bochum-Dahlhausen und Wengern Ost, die die Firma Railflex aus Ratingen durchgeführt hat. Eingesetzt wurden neben der neuen G-1206-Leihlokomotive auch die blau-beige 212 039 und die altrote 212 007. Als Wagen kamen Umbauwagen und ein

historischer Triebwagen zum Einsatz. Leider hielt sich der Fahrgastzuspruch bei den im Spätsommer verkehrenden Zügen in Grenzen. Offenbar war vielen Einwohnern vor Ort nicht bekannt, dass dort zusätzlich zu den Museumszügen des Eisenbahnmuseums Bochum weitere Zugfahrten stattfinden. MMÜ



Dirk Höllerhage

„Hermann“ zurück im Sauerland

Am 5. und 6. Oktober 2019 war die frühere Lok 15 „Hermann“ der Kreis Altenaer Eisenbahn bei der Sauerländer Kleinbahn in Plettenberg zu Besuch. Eigentlich steht die Lok beim Deutschen Eisenbahn Verein in Bruchhausen-Vilsen im Dienst. Den Weg ins Sauerland fand sie zusammen mit einigen mustergültig aufgearbeiteten Niederbordwagen aus der Sammlung Wim Pater

SUTTON 

Wir suchen einen

Produktmanager/Lektor Buch (m/w)
Verkehrsgeschichte
mit Schwerpunkt Schienenverkehr

Für unsere Verlage GeraMond und Sutton am **Standort in Erfurt** suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt einen engagierten Produktmanager/Lektor (m/w) Buch in Vollzeit - Teilzeit (ca. 30 Std./Woche) möglich.

GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH,
Frau Alexandra Brüggink,
bewerbung@verlagshaus.de

Detaillierte Informationen zur vakanten Position finden Sie auf www.verlagshaus.de/stellenangebote

Lesen sie noch oder sammeln sie schon?

Diese Sammelordner helfen Ihnen, Ihre *eisenbahn magazin*-Ausgaben beisammen zu halten.

2 Sammelordner
für nur **€ 14,95**
Best.-Nr. **13442**



GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Jetzt bestellen unter www.verlagshaus24.de
oder Telefon 01805-32 16 17

(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)



Schneller Cityjet: 4744.527 und 4744.016 sind am 8. Mai 2018 beim Stierschweiffeldtunnel auf der Neubaustrecke durchs Tullnerfeld unterwegs – Markus Inderst (2)

■ Fahrplanwechsel in Österreich

Längere Railjet-Relationen, mehr Züge im Osten

Der diesjährige Fahrplanwechsel findet am 15. Dezember 2019 statt. Erneut sind verschiedene Änderungen für die kommenden zwölf Monate angekündigt. Die meisten Änderungen beruhen auf Leistungsbestellungen der Öffentlichen Hand. Die Änderungen im Fernreiseverkehr haben sich schon im Vorfeld angekündigt.

Rückkehr des Vindobona

Als erste sei der vom Land Südtirol bestellte Railjet-Verkehr RJX 184/185 von Bozen (ab 7:45/an 22:20) via Innsbruck nach Wien (an 14:30/ab 15:30) zu nennen, wobei der Zug jeweils rund 20 Minuten Aufenthalt in Innsbruck hat. Die zweite neue Railjet-Relation ist eigentlich nur eine Verlängerung. Die bestehende Railjet-Verbindung von Graz (ab 10:26/an 17:33) nach Prag wird ab 4. Mai 2020 über Berlin nach Berlin Hbf (an 22:05/ab 6:17) verlängert. RJ 256/257 erhält zudem den klangvollen Zugnamen „Vindobona“.

Einige bestehende Verbindungen erhalten einen längeren Laufweg. Davon betroffen ist das Zugpaar EC 104/105 „Porta Moravica“, das nun von Graz (ab 5:28/an 22:33, statt Wien) über Wien und Krakau nach Przemyśl Gl. (an 17:56/ab 10:14) fährt. Das EC-Zug-

paar 143/144 wird bis nach Satu Mare in Rumänien verlängert (ab Püspökladány als EC 686/687).

4 Mio.

zusätzliche Nahverkehrs-Zugkilometer werden 2020 gefahren

Eine Ausweitung erfährt auch der Nachtzugverkehr. Die ÖBB fahren ab Januar von Köln ausgehend die EU-Hauptstadt Brüssel zweimal wöchentlich an. Der Zug erreicht Brüssel Montag und Donnerstag um circa 10:30

Uhr und ist auf Druck der EU-Parlamentarier geschaffen worden.

Taktverdichtungen im Nahverkehr

Im Nahverkehr sind vor allem Taktverdichtungen nennenswert. Sie betreffen hauptsächlich den Bereich des Verkehrsverbunds Ostregion (VOR) im Raum Wien. Dort werden rund drei Viertel der insgesamt vier Millionen zusätzlichen Zugkilometer gefahren. Nach dem Wegfall des Verkehrs am Schweinbarther Kreuz sind neue Leistungen auf allen Nebenstrecken im



Am 7. Mai 2018 brachte die CD-380 010 den EC 105 nach Wien. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird der Zug bis Graz verlängert

Neue Zuggattung

CJX

Die ÖBB führen zur Kennzeichnung der schnellen REX-Verbindungen zwischen Amstetten und Wien, die über die NBS Tullnerfeld geführt werden und zusätzlich im Bahnhof Tullnerfeld halten, die neue Zuggattung CJX ein. Damit soll den Pendlern bei der Fahrplanauskunft signalisiert werden, dass es sich um die schnelleren Nahverkehrszüge entlang der Westbahn handelt.

Bundesland Niederösterreich vorgesehen, die durchgehend einen Stundentakt erhalten.

Neue Fahrzeuge

Die Talent-3-Triebzüge für Vorarlberg werden zum Fahrplanwechsel nicht verfügbar sein, bei ÖBB Personenverkehr rechnet man im März 2020 mit den einsatzbereiten Fahrzeugen. Überdies werden 100 Dosto-Wagen einer Neugestaltung (Neubestuhlung, WLAN, Fahrgastinformationssystem) unterzogen und kehren dann im „Cityjet“-Design in den Planverkehr zurück. Im Frühjahr 2020 folgen zudem die letzten 24 bestellten Cityjet-Garnituren (Siemens Desiro ML), die konstruktiv für eine Nachrüstung als Hybridfahrzeug (à la 4746.049 Cityjet eco) vorbereitet sind.

MI/em

■ Westbahn

Fahrplanausdünnung und Fahrzeugbestellung

Mit der Abgabe der ersten KISS an DB Fernverkehr stehen der Westbahn in den kommenden zwei Jahren weniger Fahrzeuge als bisher zur Verfügung. Daher dünnt die Privatbahn den Verkehr auf ihrer Linie Salzburg – Wien zum 15. Dezember 2019 aus. Künftig wird ein Stundentakt mit einzelnen Verstärkerfahrten angeboten. Unterdessen hat die Westbahn am 29. Oktober mit Stadler und der Austrian Train Finance den angekündigten Vertrag über die Bestellung von 15 sechsteiligen KISS-Doppelstocktriebzügen unterzeichnet. Der Bestellwert beträgt knapp 300 Millionen Euro. Die Austrian Train Finance wird die Züge, welche 2021 geliefert werden sollen, an die Westbahn vermieten. Die Neufahrzeuge sind baugleich mit den 2017 gebauten Westbahn-KISS, die zusammen mit den älteren Zügen komplett an DB Fernverkehr gehen. AWA

Matthias Müller

**Umfangreicher Schotterverkehr**

In Allerding, einst unbesetzte Haltestelle an der Bahnstrecke Passau – Wels, findet noch umfangreicher Schotterverkehr statt. Bis in den Herbst hinein verkehren Lokomotiven der Baureihe 2016 ab Schärding Vbf. im Schottertransport. 2016 067 ist am 29. Oktober 2019 nahe der Anschlussstelle Weyland bei Schärding auf dem Weg nach Ried im Innkreis

■ SBB Cargo

59 WLV-Bedienpunkte werden geschlossen

Die Überprüfung von rund 150 Bedienpunkten des Wagenladungsverkehrs (WLV) durch SBB Cargo ist abgeschlossen. Von aktuell 327 Anschlüssen sollen künftig nur noch 154 im heutigen Rahmen bedient werden. Weitere 131 Bedienpunkte erhalten eine andere Bedienung mit geänderten Mengen und Zeiten und werden jährlich auf ihre Rentabilität geprüft. Ab Fahrplanwechsel werden 59 Bedienpunkte (17 Prozent) aus dem WLV-Netz verschwinden, was bei den transportierten Mengen zur Verlagerung auf die Straße führen wird, wenn nicht andere Lösungen, wie das Ausweichen auf andere Bahnhöfe, gefunden werden. FFÖ

Noch regelmäßig wird Alle (Strecke Porretury – Bonfol) im Wagenladungsverkehr bedient. SBB Cargo viele Ladestellen schließen

Tibert Keller

**In Kürze****Außerfernbahn unter Strom**

Am 5. November 2019 fand die erste Fahrt auf dem neu elektrifizierten Abschnitt der Außerfernbahn von Reutte bis zur Grenze bei Schönbühl „unter Strom“ statt. Dabei wurde das Güterzugpaar 45140/5 nach Vils mit einem Tandem, bestehend aus einer 1016 und einer 2016, gefahren. Ab Vils führen diese solo bis zur Grenze. AWA

RABe 514 in Werkstatt

Die SBB hat im Rahmen der Instandhaltung der RABe 514-Flotte der Zürcher S-Bahn vermehrt Verschleiß an den Lagern der Fahrmotoren festgestellt. Daher müssen alle 61 Fahrzeuge schrittweise untersucht und deren Motoren bei Bedarf revidiert werden. In der Folge kommt es zu Kapazitätseinschränkungen. AWA

BLS bestellt Vectron

BLS Cargo hat im Oktober 2019 für den internationalen Verkehr 25 Vectron mit dem Länderpaket Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien, Niederlande und Belgien bestellt. Siemens liefert die Loks ab Ende 2020 bis 2025. BLS Cargo besitzt bereits die Vectron-Elloks 475 401 bis 415. AWA

642 statt 628 im Mattigtal

Der Einsatz der Baureihe 628 auf der Mattigtalbahn ist beendet. Im neuen Fahrplan werden die Diesellokomotiven der Südostbayernbahn durch die Baureihe 642 ersetzt, welche nun die DB-Triebwagenleistungen zwischen Braunau und Freilassing übernehmen. MMÜ

MONDIAL Vertrieb

Claus-Peter Brämer e.K. · Woldlandstr. 20 · D 26529 Osteel
Tel. 0 49 34 / 4 95 67 71 · Fax: 0 49 34 / 4 95 67 72

SYSTEME LAUER

Elektronik für die Modellbahn

Wir sorgen für mehr Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage...**Sie müssen kein Profi sein ... Jeder Laie kommt sofort zurecht!**

Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb.

Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb.

Fahrregler für den Analogbetrieb. Hausbeleuchtung mit Zufallsgenerator und Weiteres.

Den aktuellen Katalog erhalten Sie gegen Einsendung von 4,50 € in Briefmarken.

Internet: www.mondial-braemer.dee-Mail: info@mondial-braemer.de**Emsland Modellbau LINGEN****LINGEN/EMS**
Emslandhallen**11./12. Januar****Sa. u. So. 10-18 Uhr****Messe für Modellbahnen & autos,**
und RC-Modellbau**2000 m² großer Handelsbereich****Alle Informationen unter:**
www.bv-messen.de**2020**



Die Zeit der legendären E 444 „Tartaruga“ vor Intercity-Zügen neigt sich dem Ende zu. Am 12. Juni 2019 wartete noch die E 444 085 an der Spitze des IC 611 in Bologna Centrale auf die Abfahrt nach Bari *Stefan Wittich*

■ Italien

Intercity-Züge in neuer Konfiguration

Deutlichen Veränderungen unterworfen ist derzeit das Erscheinungsbild der Intercity-Züge in Italien. Schon seit zwei Jahren kommen in steigender Zahl Wendezüge und Wagen im neuen weiß-roten Farbdesign zum Einsatz. Nun verändert sich auch die Bespannung der Züge. Die legendären E 444 „Tartaruga“ werden in Kürze vollständig aus dem Intercity-Verkehr verschwunden sein und bald wohl auch ausgemustert. An ihre Stelle treten auf dem italienischen Festland die mit Steuerwagen eingesetzten E 401 (Ex-E 402A) und E 402B. Außerdem finden seit Kurzem im Intercity-Verkehr

auch frühere „Frecciabianca“-Garnituren mit E 414-Triebköpfen an beiden Zug-Enden Verwendung.

Ebenfalls gezählt sind die Tage der zuletzt nur noch in Sizilien vor Fernverkehrszügen eingesetzten E 656 „Caimano“. Sie werden derzeit durch die bisher nur im Nahverkehr eingesetzten Loks der Baureihe E 464 ersetzt. Da diese Triebfahrzeuge nur auf einer Seite einen Führerstand besitzen, müssen die Züge jeweils mit zwei der Loks bespannt werden.

Die neue Konzeption mit zwei Loks oder Lok und Steuerwagen soll auch

auf die Nachtzüge „Intercity Notte“ ausgedehnt werden, sodass die Lokwechsel in den Kopfbahnhöfen weitgehend entfallen können. Die beiden noch mit Dieselloks bespannten Intercity-Zugpaare zwischen Taranto und Reggio Calabria dürften bis zu der vollständigen Elektrifizierung der Strecke am Ionischen Meer wie bisher mit einer Lok der Baureihe D 445 geführt werden.

Weil im zweiten Halbjahr 2019 vorübergehend sowohl die alten wie auch die neuen Bespannungsformen zu sehen waren, bot der Intercity-Verkehr

Konfigurationen der IC-Züge 2019

- E 444 + Wagen
- E 656 + Wagen (nur in Sizilien)
- E 402B + Wagen + Steuerwagen
- E 401 + Wagen + Steuerwagen
- E 464 + Wagen + E 464 (seit 2019/nur in Sizilien)
- E 414 + Wagen + E 414 (seit 2019)
- D 445 + Wagen (nur Taranto – Reggio Calabria)

in Italien in dieser Zeit ein recht abwechslungsreiches Bild. *SWI*

■ Niederlande

Gnadenfrist für NS 1700

Die letzten 32 Elloks der Reihe 1700 der niederländischen Staatsbahn NS sollten eigentlich zum Fahrplanwechsel aus dem Dienst scheiden. Doch nun kommt es anders: Bis 2024 bleiben insgesamt acht 1700 im Dienst. Die „Nasenloks“ werden weiter die IC (Berlin –)

Bad Bentheim – Schiphol) fahren. Ursprünglich war geplant, die IC-Züge künftig mit Vectron zu fahren. Ab 2023 will die Deutsche Bahn die IC-Verbindung mit neuen Talgo-ECx-Zügen bedienen. Die Vorhaltung der Reihe 1700 bis 2024 darf als Vorsichtsmaßnahme für den Fall einer verzögerten Inbetriebnahme der Talgo-Züge gewertet werden.

GF



Die Reihe 1700 bleibt weiter vor den IC Berlin – Schiphol. Am 30. Oktober 2019 strebt 1752 mit IC 141 der deutschen Grenze bei De Poppe entgegen *Guus Ferrée*

■ Kongo

Wiederaufbau der Eisenbahn mit RŽD

Nach einem Vertragsabschluss zur Modernisierung der Eisenbahn auf Kuba will die russische Staatsbahn RŽD nun auch in der Republik Kongo aktiv werden. Im Oktober wurde dazu ein Memorandum unterzeichnet. Es sieht vor, dass die RŽD bei der Sanierung, dem Neu- und Ausbau des maroden 5.000 Kilometer langen Eisenbahnnetzes unterstützend mitwirkt. Perspektivisch sind positive Effekte im Personen- und Fernverkehr angedacht. 2018 Jahr war bereits ein Weltbank-Programm zur Wiederbelebung der kongolesischen Eisenbahn ausgelaufen. *FFÖ*

In der Train Street in Hanoi spielt sich das Leben auf der Schiene ab. Die Straße ist seit 12. Oktober für Touristen allerdinge gesperrt



Jens Perbandt

■ Vietnam

Train Street für Touristen geschlossen

In der vietnamesischen Hauptstadt Hanoi hat sich der Streckenabschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und der Station Long Bien in den letzten Jahren zu einem beliebten Publikumsmagnet entwickelt. Zahlreiche dort im engen Stadtgebiet liegende Gebäude sind nur vom Gleis aus erreichbar, entsprechend beliebt waren die Gleise. Die spektakulären Aufnahmen verbreiteten sich mit Hilfe der neuen Medien rasch und zogen in den letzten Jahren immer mehr Touristen an. Es entstanden dort kleine Cafés und Restaurants, welche teilweise beim Herannahen des Zuges ihre Tische und Stühle beiseite räumen mussten. Nachdem sich in der letzten Zeit die Zahl der Notbremsungen und

Behinderungen aufgrund der gestiegenen Touristenzahlen und zahlreicher waghalsiger Selfie-Jäger stark erhöht hat, ist die Straße seit dem 12. Oktober 2019 für Touristen gesperrt. Seitdem sorgen entsprechende Verbotsschilder und Beamte der Transportpolizei dafür, dass nur noch Anwohner die Strecke betreten dürfen. Der Abschnitt ist Teil der Strecke Hanoi–Dong Dang die während der französischen Kolonialzeit gebaut wurde. Sie wurde ursprünglich mit einer Spurweite von 600 Millimeter errichtet und später auf 1.000 Millimeter umgespurt. Heute verkehren dort neben regionalen Zügen wöchentlich sogar Schlafwagenzüge von Hanoi nach Peking. JEP

In Kürze

Stadler-Loks für Taiwan

Stadler hat Mitte Oktober 2019 den Auftrag über die Lieferung von 34 dieselelektrischen Loks an die Taiwan Railways Administration gewonnen. Die sechssachsigen Loks werden im Personen- und Güterverkehr auf der 1.067 mm-Schmalspur eingesetzt. AWA

Italien: Schwieriger Start für Bimodal-FLIRT

Die ersten beiden bimodalen Stadler FLIRT 3 des Typs BTR 813 für die norditalienische Region Valle d'Aosta sind seit Anfang Oktober 2019 auf der Strecke Turin – Aosta im Einsatz. Die rot lackierten Fahrzeuge besitzen einen Elektro- und Dieselantrieb. Allerdings kam es kurz nach dem Start zu erheblichen technischen Problemen. AWA

iLINT-Tests in den Niederlanden

Im ersten Quartal 2020 werden in den Niederlanden Testfahrten mit dem iLINT von Alstom stattfinden.

Auf der Strecke Groningen – Leeuwarden wird der Wasserstoffzug für zwei Wochen zum Einsatz kommen. AWA

CD: 646-Einsatz startet später

Der für 15. Dezember 2019 geplante Einsatzbeginn der zwölf ex-DB-Dieseltriebzüge der Baureihe 646 bei der CD rund um Olomouc verzögert sich. Aufgrund von Problemen bei der Modernisierung werden die Einheiten schrittweise erst im Laufe des Jahres 2020 in den Einsatz gehen. AWA

Polen: Wieder Verkehr nach Bielawa

Das rund 30.000 Einwohner zählende Bielawa in Niederschlesien ist nach Jahrzehnten wieder per Bahn erreichbar. Die Strecke von Dzierżoniów wurde reaktiviert und wird ab 15. Dezember 2019 täglich mit neun Zugpaaren (teils durchgebunden von/nach Breslau) befahren. Zuvor fand am 25. Oktober eine Präsentationsfahrt statt. AWA

„ Und was schenken Sie dieses Jahr? „

Wie wär's mit einem Geschenkaboo!
Einfach die passende Zeitschrift aussuchen unter
www.magazinwelt24.de/geschenke

Malteser
Stiftung



Hilfe, die bleibt.
Mit einer Stiftung
Zukunft gestalten.

Mit einer Zustiftung, Stiftungsgründung oder einem Darlehen tun Sie direkt Gutes und schenken sich innere Zufriedenheit.

So wie Beate und Dr. Michael Schaal. Sie haben ihre Stiftung unter dem Dach der Malteser als Erben bestimmt. So helfen sie Bedürftigen – langfristig und ganz in ihrem Sinne.

Sie haben Fragen zum Thema? Bestellen Sie unseren Stiftungsratgeber!

Malteser Stiftung, Michael Görner (Vorstand)
Erna-Scheffler-Straße 2, 51103 Köln
0221 9822-2323
michael.goerner@malteser.org
malteser-stiftung.de



■ Montanverkehr im Ruhrgebiet heute

Buntes Treiben im Revier

Das Ende der Steinkohleförderung bedeutete eine Zäsur für das Ruhrgebiet. Doch auch noch heute gibt es Montanindustrie an Rhein und Ruhr. Und die sorgt weiter für buntes Treiben auf den Gleisen im Revier

Mit dem Ende des Deutschen Steinkohlenbergbaus im Jahre 2018, der zuletzt auf den Schachtanlagen Prosper-Haniel im Ruhrgebiet und Ibbenbüren am Nordrand des Münsterlands stattfand, hat auch ein einst umfangreicher Werksbahnbetrieb im rheinisch-westfälischen Steinkohlerevier weitgehend sein Ende gefunden. In Zeiten seiner größten Ausdehnung,

als unter dem Dach der am 27. November 1968 gegründeten Ruhrkohle AG fast alle Zechenbahnen des Ruhrgebiets zu einem zentralen Bahnbetrieb zusammengefasst wurden, zunächst noch regional in sieben Gruppen gegliedert, die bis 1992 (Eingliederung der BAG Niederrhein) alle integriert wurden, war dies der weltgrößte Werksbahnbetrieb. Das betrifft vor allem die von den Altgesell-

schaften stark geprägte Fahrzeugvielfalt. Das Netz stand zum Zeitpunkt seiner größten Ausdehnung Mitte der 1970er Jahre diesem kaum nach. Dieses zusammenhängende Streckennetz durchzog das Ruhrgebiet von Bottrop im Westen bis Castrop-Rauxel im Osten und von Oer-Erkenschwick im Norden bis Essen im Süden. Es waren allerdings nicht alle Betriebe direkt daran angeschlossen, teilweise hatten sie nur Anschlussbahnen zu einem nahe gelegenen Zugangspunkt am Netz der Deutschen Bundesbahn.

Vor allem am Niederrhein aber auch im münsterländischen Ahlen gab es weitere kleinere eigenständige Netze und einzelne Bahnen. Im Zuge des Konsolidierungsprozesses des deutschen Steinkohlenbergbaus im Rahmen des Strukturwandels jedoch schrumpfte der Bahnbetrieb schrittweise. Meistens waren es Zechenstilllegungen, mit denen auch die jeweiligen Anschlussbahnen verschwanden. Oder es waren Nebenbetriebe der Bergwerke wie Kokereien, Kohle-

Für starkes Transportaufkommen sorgen die Hüttenwerke Krupp Mannesmann im Duisburger Süden. Von einer Straßenbrücke lässt sich hier das Betriebsgeschehen beobachten. TKSE-Lok 856 rangiert am 7. Mai 2016 vor dem Werk



lager, Häfen oder Kohlemischbetriebe, die Schritt für Schritt von der Landkarte der aktiven Produktionsstätten verschwanden. Mit Förderende auf Prosper-Haniel war dann 2018 das Ende des klassischen Werksbahnbetriebs erreicht, die allermeisten Zechenbahnen der einst 57 Bergwerke, welche 1969 dann in der neuen RAG aufgingen (es kamen später noch weitere hinzu) waren zu diesem Zeitpunkt längst zurückgebaut. Einige wenige jedoch verblieben mit neuen Aufgaben.

Über die Zechenbahnen der letzten Jahre ist viel geschrieben worden und damit auch über die Geschichte des Hauptwerkbahnnetzes der RAG. Zahlreiche einzelne und große Zechenbahnbetriebe gingen jedoch nie in der Ruhrkohle auf. Heute sind ihre Spuren in der überwiegend durch Bebauung gekennzeichneten Landschaft fast gänzlich verschwunden. Über weitere große, teilweise ebenfalls zusammenhängende Werksbahnnetze des Ruhrgebiets wurde dagegen bis heute nur verhältnismäßig wenig geschrieben. Gemeint sind die großen Netze der Hüttenwerke, die teilweise untereinander und auch mit den Zechenbahnen verbunden waren, was dafür sorgte, dass der Betrieb auf den Industriebahnen bunt und abwechslungsreich war. Mit Ausnahme von Duisburg haben je-

doch alle Städte des Ruhrgebiets ihre konventionelle Stahlerzeugung aus Eisenerz verloren. Einige wenige Nachfolgebetriebe wie Walzstraßen oder Ähnliches verbleiben jedoch und sorgen noch immer für schweren Güterverkehr auf den wichtigsten Güterzugmagistralen des Ruhrgebiets.

Duisburg – Europas größter Stahlstandort

Die nachfolgende Darstellung über die 2019 noch existenten wesentlichen Werksbahnen der Montanindustrie soll daher mit dem Stahlstandort Duisburg im Westen beginnen. Dort gibt es noch heute sowohl im Norden als auch im Süden der Stadt große Areale, die der konventionellen Stahlerzeugung dienen. Im Norden nahe des Ortsteils Marxloh befinden sich die direkt ineinander übergehenden Stahlwerke Schwelgern und Bruckhausen. Beide Werke verfügen über je zwei produzierende Hochöfen, von denen die beiden in Schwelgern zu den größten der Welt gehören. Ebenfalls in Schwelgern findet man eine moderne Kokerei. Die beiden integrierten Stahlwerke Schwelgern und Bruckhausen verfügen zudem über zahlreiche Weiterverarbeitungsstätten wie Konverterstahlwerke, Walzwerke, Häfen und vieles mehr. Aus diesem Grund durchzieht ein dichtes Gleisnetz beide Standorte, welches durch die

TKSE-eigene Werksbahn betrieben wird, die im Juni 2011 aus der Eisenbahn und Häfen GmbH (EH) hervorging. Aufgrund der historischen Ausprägung dieses Industriekomplexes handelt es sich jedoch nicht um abgeschlossene Werksgeleise, wie sie beispielsweise mehrfach in Osteuropa anzutreffen sind. An mehreren Stellen durchziehen öffentliche Straßen das Gelände. Gleisanlagen werden auf großen Brücken überquert. Ein besonderer Blick bietet sich so auch auf die Kokerei Schwelgern in einem Bereich, wo regelmäßig Torpedopfannenwagen befördert werden. Zusammen mit anderen Gutarten, die in diesem Bereich zum Beispiel zum Hafen Schwelgern befördert werden, kann man hier schweren Eisenbahnbetrieb in dichtem Takt erleben.

In früheren Jahren gab es mehrere Verbindungen vom großflächigen thyssenkrupp Steel Europe (TKSE)-Areal zu umliegenden Bahnlinien, so unter anderem bis in den Bereich Oberhausen, wo sich früher die Gutehoffnungshütte (GHH) befand. Diese firmierte später als Hüttenwerke Oberhausen AG (HOAG), von der 1968 Thyssen die Aktienmehrheit übernahm. Dieser Standort produzierte bis 1979 ebenfalls Stahl aus Erz, danach befand sich hier bis 1997 ein großes Elektrostahlwerk. Heute reduziert sich die Anbindung der verschiedenen TKSE-Betriebe im Norden Duisburgs auf eine zweigleisige, mehrere Kilometer lange Verbindung zum Bahnhof Oberhausen-West der DB AG, die Strecke verläuft vielfach auf einem Damm und ist nur





Seit Jahren ist auch DB Cargo auf DE-Gleisen im Dortmunder-Stadthafen unterwegs. Am Abend des 6. März 2014 rangiert 294 891 mit einigen Güterwagen in Dortmund-Westerholz. Das stillgelegte Stellwerk zeugt noch von der früheren Bedeutung der Hafenbahn

schwer zugänglich. Insgesamt ist das TKSE-Netz noch heute sehr verworren und zieht sich teilweise in mehreren verschachtelten Kreisen durch die verschiedenen Werksteile. An die Verbindungsbahn angeschlossen ist zudem über ein Gleisdreieck das Werk Ruhrort der ArcelorMittal Duisburg GmbH, welches bis 1994 selbst Rohstahl in eigenen Hochöfen produzierte. Heute werden hier unter anderem hochwertige Walzdrahtprodukte gefertigt, das benötigte Flüssigisen wird per Bahn angeliefert. Ebenfalls an die zweigleisige Hauptabfuhrstrecke angeschlossen ist das frühere Hüttenwerk Meiderich, welches zu einem großen Freizeitgelände unter dem Namen „Landschaftspark Duisburg Nord“ unter weitgehender Beibehaltung der ursprünglichen Bausubstanz umgestaltet wurde. Der wieder reaktivierte Gleisanschluss wird heute von gelegentlichen Sonderzügen befahren, die das Gelände ansteuern.

Im Duisburger Süden befindet sich ein weiteres großes Hüttenwerk. Die Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH (HKM) betreiben hier ebenfalls ein integriertes Hüttenwerk mit zwei Hochöfen und einer Kokerei. Auch hier ist der ebenfalls von TKSE durchgeführte Bahnbetrieb an mehreren Stellen gut zu beobachten. Vor allem von den Brücken an der Südspitze des entlang des Rheins gelegenen Werksgeländes hat man einen guten Blick auf umfangreiche Rangierarbeiten, ebenso wie auf die südliche Ausfahrt der dortigen Kokerei. Angeschlossen ist das Werk über die sogenannte „Wanheimer-Bahn“, eine teils zwei-, teils eingleisige nicht elektrifizierte Anschlussbahn, beginnend in Hochfeld Süd, die von dort durch den Duisburger Ortsteil Wanheim verlaufend das Hüttenwerk erreicht. Neben verschiedenen TKSE-Werkloks kommen hier auch DB-Loks oder mitunter andere private Maschinen zum Einsatz. Die Strecke ist von erheblichem Güterverkehr geprägt. Nur am Rande erwähnt sei die Duisburger Kupfer-

hütte (DK Recycling und Roheisen GmbH), die verschiedene Metalle in unterschiedlichen Öfen erschmelzt und eine kleine eigene Werksbahn betreibt, auf der noch Kübelwagen verkehren.

Restbetriebe auf Zechenbahngleisen

Nicht allzu weit entfernt von hier liegt das letzte für den Eisenbahnverkehr bedeutende „aktive Relikt“ der früheren Ruhrkohle AG (RAG). In Bottrop, angeschlossen an den Bahnhof Bottrop Süd, liegt die Kokerei Prosper, die einst Teil des benachbarten Bergwerks Prosper-Haniel war, das 2018 als letztes an der Ruhr die Förderung einstellte. Die Kokerei selbst wurde bereits am 1. Juni 2011 von ArcelorMittal übernommen, um mit dem hier erzeugten Koks vornehmlich die konzerneigene Bremer Weserhütte zu versorgen. Nachdem hier bis Ende 2018 die 2005 aus der RAG ausgegliederte RBH Logistics GmbH die Rangierarbeiten durchgeführt hat, kommt heute ein Konsortium aus Wanne-Herner

Eisenbahn (WHE) und RheinCargo (RC) zum Einsatz, welche hier mehrere fabrikneue DE18 aus dem Hause Vossloh einsetzt. Die Werksbahn umfasst auch die Verbindungsbahn zum Hafen Bottrop sowie die dortigen Gleisanlagen sowie den Lokschuppenstandort auf dem ehemaligen Bergwerksgelände. Hier im Bereich Bottrop befindet sich daher heute der letzte verbliebene öffentliche Zechenbahnfotopunkt im Bereich der Straßenkreuzung Brukerterstraße / Lichtenhorst. Es gibt zwar noch weitere aktive ehemalige Zechenbahnen, die heute anderen Zwecken dienen (hauptsächlich Chemietransporte), doch hier findet man die letzten klassischen Kohle- und Kokstransporte auf ehemaligen RAG-Gleisen. Die hier noch bis vor Kurzem existenten, aber öffentlich nicht zugänglichen angeschlossenen umfangreichen Gleisanlagen im Bereich des Hafens Coelln-Neuessen und der Lager Sturmshof und Emil sind inzwischen komplett zurückgebaut. Seit Jahren bereits zurückgebaut ist die hier begin-



Einer der letzten aktiven Betriebe des früheren Ruhrbergbaus ist die Kokerei Prosper, die an der westfälischen Emschertalbahn gelegen ist, auf der 225 010 am 22. März 2019 einen Bauzug beförderte

nende Verbindungsbahn, welche in großem Bogen über Gladbeck und Herten nach Wanne-Eickel führte. Lediglich im Bereich von Gladbeck verblieben zwei Streckenstummel. Einer führt zum Chemiewerk der Ineos Phenol GmbH in Zweckel, der andere zur Raffinerie der BP Gelsenkirchen GmbH und des E.ON-Kraftwerks in Scholven. Auf diesen verkehren mehrmals täglich schwere Ganzzüge zu und von den drei Standorten.

» Einige ehemalige Zechenbahnen sind auch heute noch unverzichtbar für den Montanverkehr

Eine weitere noch genutzte Zechenbahn findet man zwischen Marl-Sinsen und dem Chemiepark Marl. Diese Verbindung diente bis zu dessen Schließung Ende 2015 hauptsächlich dem Bergwerk Auguste Victoria zur Abfuhr der dort geförderten Kohlen, wurde aber auch bereits intensiv vom Chemiepark benutzt, obwohl dieser zusätzlich noch einen Anschluss an die Trasse der S9 zwischen Haltern und Gelsenkirchen-Buer Nord hat. Heute rollen mehrere lange Züge täglich über die jüngst rundenerneuten Gleise, wobei es nach Stilllegung der Zeche insgesamt deutlich ruhiger geworden ist. Vergleichsweise überschaubaren Kesselwagenverkehr auf alten Zechenbahngleisen findet man seit vielen Jahren am linken Niederrhein in Moers. Hier wird vom INEOS-Chemiewerk mit dreiachsigen Dieselloks zum Hafen Rheinpreussen gefahren. Die Strecke verläuft in einem langen Bogen nach Norden und hat als Besonderheit eine höhengleiche fast rechtwinklige Kreuzung mit der NIAG-Stammstrecke im Duisburger-Stadtteil Baerl. Ebenso ist noch die Anschlussbahn des Bergwerks West in Kamp-Lintfort erhalten. Die derzeit nicht genutzte Strecke wird in den kommenden Jahren für den SPNV reaktiviert. Geplante Containertransporte ließen sich hingegen nicht realisieren.

Weitere Betriebe der Stahlindustrie

Während die wenigen verbliebenen Zechenbahnreste heute hauptsächlich Fremdverkehr tragen,

Werkbahn als Anlagenthema

Industriebahnen mit ihrem oft bunten Fahrzeugpark nach einem konkreten Vorbild nachzubauen, wie z. B. den Betrieb von E+H in Duisburg, erfordert einen langen Atem, denn die Modell-Umsetzungen der Groß- und Kleinserienhersteller erscheinen meist in größeren Zeitabständen und als limitierte Sondermodelle bzw. nur für regionale Fachhändler.

In der Zwischenzeit kann man aber die Kulissen schaffen oder auch Großserienmodelle



TKSE-Lok 528 zog am späten Abend des 9. Mai 2016 eine leere Garnitur Erzwagen von Bruckhausen nach Schwelgern und unterquerte dabei die Alsumer Straße

gibt es außer dem oben beschriebenen großen Werksbahnbetrieb bei Thyssen in Duisburg noch ein paar kleinere Überbleibsel früherer größerer Stahlwerksnetze. In Mülheim/Ruhr sind die Mannesmann-Röhrenwerke (Mannesmann Precision Tubes GmbH) ansässig. Diese betreiben ein umfangreiches Werksbahnnetz. Nach erfolgter Ausschreibung führt hier die Dortmunder Eisenbahn (DE) seit Jahresbeginn 2015 den Bahnbetrieb durch. Zuvor war die TKSE-Werksbahn bzw. der Vorgänger EH hier tätig.

ThyssenKrupp betreibt in Bochum einen Standort mit derzeit 2.600 Mitarbeitern. Ausgehend vom Bahnhof Bochum-Präsident gibt es hier eine weitgehend zweigleisige Anschlussbahn zur Erschließung einer der größten Warmbreitbandstraßen des Konzerns. Das Warmband wird aus Duisburg von DB Cargo herbeigefahren, weshalb noch immer recht reger Werksbahnbetrieb durchgeführt

wird. Dieser wird von der Dortmund-Eisenbahn (DE) mit Lokomotiven verschiedener Typen abgewickelt. Die Werksbahn war einst Teil eines umfangreichen Netzes zur Verbindung von Hochöfen, Bergwerken, Kokereien und Häfen. Ein Teil der früheren Werksbahntrassen hat man vor Jahren zu Rad- und Wanderwegen umgestaltet. Einer dieser Wege führt nahe des Bahnhofes Bochum-Präsident mittels einer als „Erzbahnschwinge“ bezeichneten Brücke über die Werksbahn. Von ihr kann ein Großteil der Strecke zur gesamten Tageszeit beobachtet werden. Bis zum 23. Juni 2015 produzierte zudem ein Elektrostahlwerk des finnischen Outokumpu-Konzerns auf dem Gelände, welches einst Teil von ThyssenKrupps Nirosta-Sparte war.

Ein weiteres Werk von ThyssenKrupp findet man in Dortmund. Als letzter Rest der 2001 stillgelegten ehemaligen riesigen Westfalenhüttengeländes verblieb ein modernes Kaltbandwerk mit Oberflächenveredelungslinien (z. B. Feuerbeschichtung). Hier wird der Werksbahnbetrieb ebenfalls von der DE durchgeführt, in diesem Fall jedoch fährt die DE auch den benötigten Stahl aus Duisburg in Ganzzügen selbst heran. Das Walzwerk liegt quasi im Mittelpunkt der früheren Aktivitäten der Dortmunder Eisenbahn, die hier an der Warmbreitbandstraße eine große und moderne Werkstatt betreibt. Früher inmitten eines streng abgesicherten Werksgebietes gelegen, kann dieses Areal, auf dem immer eine Menge interessanter Schienenfahrzeuge zu sehen sind, heute von öffentlichen Wegen gut eingesehen werden. Die DE Infrastruktur GmbH betreibt zudem im Dortmunder Stadthafen umfangreiche Gleisanlagen, auf denen heute Containertransporte den größten Anteil ausmachen. Bis zum 17. Dezember 2015 hatte die Firma Hoesch Spundwand und Profil (HSP) hier ein Walzwerk für Spundwände betrieben, welches unter anderem für einen nicht unerheblich innerbetrieblichen Ver-

Lok 711, Torpedopfannenwagen sowie die vierachsigen Werkloks 534 und 541 in HO



Einst war hier Flachland, heute türmen sich westlich von Bergkamen die Halden des Bergwerks Monopol beidseitig neben der Hamm-Osterfelder-Bahn. 185 176 rollt am 22. Mai 2019 mit einem Zug gen Westen



Lok 27 der WHE drückte am 29. Mai 2019 Wagen in den Wanner Osthafen und passierte dabei das Stellwerk „Of“, welches das letzte verbliebene mechanische Stellwerk an einer Privat- oder Werksbahn des Ruhrgebiets ist

kehr von hier zu einem Anleger im nördlich gelegenen Hardenberghafen gesorgt hatte. Einige Stahlhändler sorgen nach wie vor für Stahltransporte auf den Dortmunder Hafenbahngleisen.

Netz aus Haupt- und Hafenbahnen

Das heutige dem Güterverkehr dienende Eisenbahnnetz im Ruhrgebiet besteht nach dem Rückbau der meisten Zechen- und eines großen Teils der Hüttenbahnen aus Hauptstrecken, nur wenigen Nebenstrecken, aber mehreren, zum Teil größeren Hafenbahnen unter privater Regie. Häfen ohne eigenen Hafenbahnbetrieb findet man nur noch selten, so beispielsweise in Lünen, wo auch eine Kupferhütte mit eigenen Werkloks anschließt. Die Hafenbahnen des Ruhrgebiets unter eigener Betriebsführung wickeln teilweise erhebliche Verkehre ab. Von West nach Ost sind dies: Duisburg

(duisport rail), Mülheim/Ruhr (Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbh/MVG), Essen (Stadtwerke Essen AG), Gelsenkirchen (Gelsen-Log. GmbH) und Hamm (Stadtwerke Hamm GmbH).

Hierzu zählen zwei weitere Bahnen, die aber klassische Privatbahnbetriebe sind. Zum einen sind dies die „Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG“ (NIAG), die linksrheinisch ein eigenes Streckennetz betreiben. Zwischen dem ansehnlichen Rheinhafen Orsoy und Moers wird dabei ein intensiver Massengutverkehr mit mehr als einem Dutzend Zugpaaren täglich abgewickelt. „Mitten im Revier“ findet man zudem das am Wanner Güterbahnhof beginnende Streckennetz der „Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH“ (WHE), welches nach dem Rückgang der Kohleindustrie heute nach erfolgreichem Strukturwandel hauptsächlich dem Containerverkehr dient. Mehrere

zum Teil nicht mehr genutzte Äste führen zu verschiedenen Hafenbecken und Gewerbebetrieben. Zwar ist das Frachtaufkommen hier, wie fast überall anders auch, deutlich zurückgegangen, dennoch kommen nach wie vor verschiedene Güter zusammen. Noch immer ist das Umfeld der WHE von der Kohle geprägt. Teils stillgelegte Kohlemischbetriebe, ein Kraftwerk und andere Industriebetriebe bilden das Umfeld. Formsignale, ein mechanisches Stellwerk sowie der recht alte Fahrzeugpark mit unter anderem drei MaK G1600 BB, besser als Privatbahn V90 bekannt, machen die WHE heute zu einem interessanten Betrieb.

Wenn auch nicht mehr ganz im Ruhrgebiet gelegen, so sei am Rande das Walzwerk der Hoesch Hohenlimburg GmbH (zu TKSE gehörig) erwähnt. Dieses wird zweimal täglich von DB Cargo mit einer Doppeltraktion der Baureihe 265 von Duisburg (Hüttenwerk HKM) aus bedient. Der Coilpendel fährt über Gelsenkirchen-Bismarck, Witten und Hagen-Vorhalle nach Hohenlimburg. In Witten selbst befindet sich ebenfalls ein Elektrostahlwerk für Edelstahl, betrieben durch die Deutschen Edelstahlwerke Speciality Steel GmbH & Co. KG. Der mit eigenen Loks durchgeführte Werksbahnbetrieb ist von öffentlichen Punkten nicht einsehbar.

Service

Ausgewählte Fahrzeiten

DB Cargo im Angertal

60800 EHKM 08:26 – 09:18 EFLA 09:18 ERHD ⁽¹⁾

60801 ERHD 10:22 – 10:27 EFLA 11:15 EHKM ⁽¹⁾

Bedienung Hohenlimburg

50891 EHG 05:20 – 05:45 EHO ⁽²⁾

50892 EHO 13:17 – 13:44 EHG ⁽²⁾

50894 EHO 18:20 – 18:49 EHG ⁽²⁾

50895 EHG 19:08 – 20:16 EHO ⁽²⁾

60738 EHO 07:58 – 09:51 EHKM ⁽³⁾

60739 EHKM 14:37 – 17:23 EHO ⁽³⁾

60744 EHO 17:27 – 21:55 EHKM ⁽³⁾

60817 EHKM 03:19 – 06:01 EHO ⁽³⁾

65730 EHO 20:28 – 20:35 EHGK ⁽⁴⁾

65731 EHO 06:05 – 06:19 EHG ⁽⁴⁾

65754 EHG 11:29 – 11:42 EHO ⁽⁴⁾

65757 EHG 17:33 – 17:47 EHO ⁽⁴⁾

EHG: Hagen-Vorhalle; EHKM: Duisburg Hütte

Krupp/Mannesmann; EFLA: Flandersbach;

EHGK: Hagen-Kabel; ERHD: Rohdenhaus;

EHO: Hohenlimburg

⁽¹⁾ Baureihe 232 oder 077;

⁽²⁾ Baureihe 145/152/185;

⁽³⁾ Baureihe 265 Doppeltraktion;

⁽⁴⁾ Baureihe 145/152/185 LO

Planfahrzeiten: Ausfälle und Fahrzeiten-
änderungen sind nicht auszuschließen

Als dritter Pfeiler der Montanbahnen können schwere Chemietransporte gesehen werden, die vor allem mit dem ersten, den Werksbahnen des Steinkohlenbergbaus, eng verwoben waren, da die wesentlichen Chemiestandorte des Ruhrgebiets auf Nebengewinnungsanlagen wie Kohleverflüssigungsbetriebe des Ruhrbergbaus zurückgehen. Große Standorte gibt es in Marl, Gelsenkirchen-Horst, Gelsenkirchen-Scholven, Bergkamen, Mors und anderswo. Die Beschreibung der hier statt-

» Das Verkehrsaufkommen variiert und ist auch von konjunkturellen Schwankungen abhängig

findenden Verkehre würde, nicht zuletzt wegen der Schwankungen auf dem Spotmarkt für Erdöl, jedoch den Rahmen dieser Darstellung sprengen. Es sei aber erwähnt, dass diese Betriebe oft für interessante Bespannungen vor Kesselwagenganzügen auf Hauptstrecken sorgen. So zum Beispiel auf der weitgehend nur im Güterverkehr genutzten Hamm-Osterfelder Bahn. Diese Magistrale am Nordrand ist sicherlich eine der spannendsten Hauptbahnen in Bezug auf Abwechslungsreichtum, auch wenn hier die einst umfangreichen Kohletransporte aufgrund der Schließung der hier anschließenden Betriebe der Kohleindustrie nahezu zum Erliegen gekommen sind.

Zukunftsansichten

Mit dem Ende des Steinkohlenbergbaus scheint der Strukturwandel an der Ruhr zunächst weitgehend zum Erliegen gekommen zu sein. Auch die Schließung vieler Stahlstandorte hat zunächst sein

Im Essener Stadthafen wird ein interessanter Binnenverkehr mit Gussblöcken auf kurzer Distanz durchgeführt. Lok 6 wartete am 24. Mai 2012 an der Beladung



Ende gefunden. Inwieweit die noch bestehenden Standorte zukünftig stabil produzieren werden, bleibt abzuwarten. So ist die CO₂-intensive Rohstahlerzeugung stark in den Fokus der Klimabewegung geraten. Auch wenn an Rhein und Ruhr im internationalen Vergleich sehr starke Bemühungen unternommen wurden, die Emissionen pro Tonne gefertigten Stahls zu reduzieren, werden weitere Abgaben auf CO₂ die Standorte erneut unter Druck setzen. Wer also einen Besuch der Bahnbetriebe plant, sollte sich daher vielleicht nicht allzu viel Zeit lassen. Ebenso lässt sich nicht voraussehen, was der durch gravierende Managementfehler bei Auslandsprojekten in Schiefelage geratene ThyssenKrupp-Konzern an Restrukturierungsmaßnahmen plant, vor allem nachdem die Kartellbe-

hörden die Fusion mit dem indischen Stahlriesen Tata Steel im Sommer 2019 untersagt haben. Im Aufwind dagegen ist der Umschlag auf die Schiene in den Binnenwasserhäfen. Je nachdem, wie sehr sich eine mögliche Verlagerung von Gütern vom Lkw auf Bahn und Schiff nach den gravierenden Infrastrukturrückbauten im Deutschen Schienennetz im Allgemeinen sowie im Ruhrgebiet im Speziellen noch realisieren lässt, könnte hier noch deutlich mehr Bahnverkehr entstehen. Ein gutes Beispiel hierfür sind die in den letzten Jahren geschaffenen Logport-Terminals am Rhein. Wenn auch heute wesentlich weniger Schienengüterverkehr an der Ruhr zu erleben ist, so wird es die nächsten Jahre sicherlich spannend und abwechslungsreich bleiben.

Stefan Högemann



Wieder unter Dampf: Die Lok HG 4/4 704 ist mit viel Aufwand wieder betriebsfähig aufgearbeitet worden

Klaus Himmelreich (4)

■ HG 4/4 704 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Augenschmaus aus Winterthur

Zwölf Jahre und viel freiwilliges Engagement waren nötig, um die Zahnradlokomotive HG 4/4 704 wieder in Betrieb zu nehmen. Die Mühe hat sich gelohnt, die Lok ist in einem prächtigen Zustand und auch Eisenbahnfans können sich langsam mit der vietnamesischen Dampflok auf der schweizerischen Gebirgsbahn anfreunden

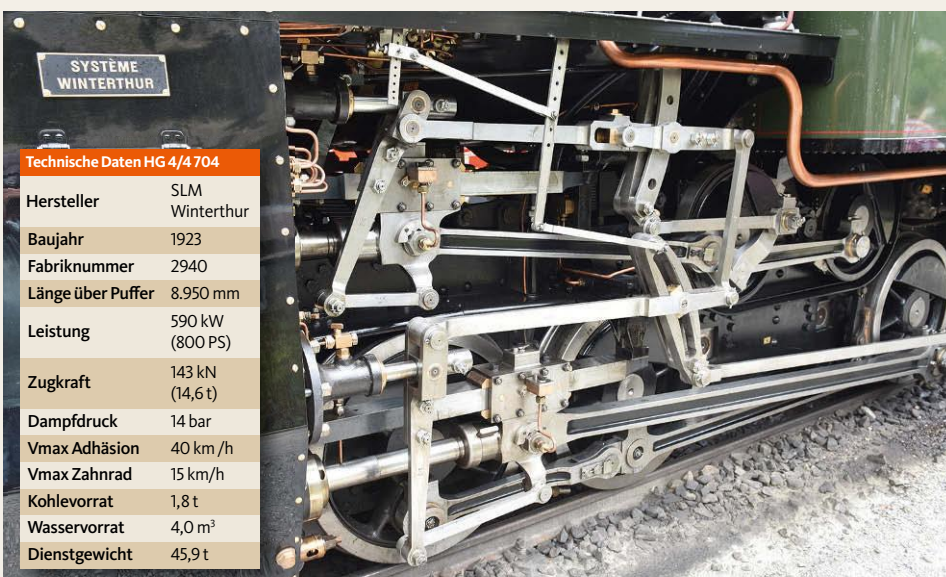
Es ist schon erstaunlich, was der Verein Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) geleistet hat. Er gründete die Trägersgesellschaft Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG und reaktivierte ab 1992 die 18 Kilometer lange, meterspurige und 1981 stillgelegte Gebirgsbahn über den Furkapass zwischen Realp und Oberwald. 12,7 Kilometer der Strecke sind mit dem Zahnstangensystem Abt ausgerüstet. Es gibt Tunnel und Brücken, die teilweise zu sanieren waren. Die größte Neigung beträgt dort 110 Promille. Alleine das ist schon sensationell.

Nicht weniger bemerkenswert ist der Fahrzeugpark des Vereins. In einer spektakulären Rückholaktion waren 1990 vier bei SLM in Winterthur gebaute Zahnradlokomotiven vom Typ HG 3/4 aus Vietnam in die Schweiz gebracht worden. Zwei Maschinen wurden in Meiningen aufgearbeitet und auf ihrer alten Strecke in Betrieb genommen. Zwei weitere Zahnradlokomotiven, HG 4/4 704 und 708, kamen ebenfalls in die Schweiz. Ihre Aufarbeitung war aber etwas schwieriger, weil die Maschinen direkt über Frankreich nach Vietnam geliefert wurden und zuvor nie auf Schweizer Strecken gefahren sind.

Instandsetzung mit Spendengeld

Doch es war das Ziel der DFB, auch die HG 4/4 wieder betriebsfähig herzurichten. Mit der Gründung des „1000er Club HG4/4“ startete ein Verein mit dem Ziel, 1.000 Mitglieder zu finden, die je 1.000 Schweizer Franken spenden, um den kalkulierten Betrag von einer Million Franken für die Instandsetzung aufzutreiben. Am Ende waren allerdings mehr als zwei Millionen Franken erforderlich, um das Projekt vollenden zu können.

Zwischen 2006 und 2018 erfolgte die Revision der 704 in 48.000 Stunden Freiwilligenarbeit. Die Re-



In Bewegung sind die blanken Antriebs- und Steuerstangen der HG 4/4 704 ein Augenschmaus. Aber auch im Ruhezustand kann man sich in der komplexen Mechanik verlieren ...

Technische Daten HG 4/4 704

Hersteller	SLM Winterthur
Baujahr	1923
Fabriknummer	2940
Länge über Puffer	8.950 mm
Leistung	590 kW (800 PS)
Zugkraft	143 kN (14,6 t)
Dampfdruck	14 bar
Vmax Adhäsion	40 km/h
Vmax Zahnrad	15 km/h
Kohlevorrat	1,8 t
Wasservorrat	4,0 m³
Dienstgewicht	45,9 t



Seit Sommer 2019 gibt es wieder Publikumsfahrten mit der Lok auf der Furka-Bergstrecke. Am 31. August befährt sie mit einem Sonderzug die Gebirgsbahn

visionsarbeiten waren bis 2013 in Chur und anschließend in Uzwil durchgeführt worden. Viele Teile, darunter der Lokomotivrahmen, mussten neu erstellt werden. Auch war es schwer, Spezialisten zu finden, um weitere spezielle Teile herzustellen.

Im Juli 2018 war die Aufarbeitung so weit gediehen, dass die 704 (Baujahr 1923) nach zwölf Jahren Aufarbeitungszeit Probefahrten absolvieren konnte. Weil diese Lokomotive nie in der Schweiz zugelassen war, musste eine völlig neue Betriebsbewilli-

gung mit der entsprechenden Dokumentation beim Bundesamt für Verkehr (BAV) beantragt werden. Mit der Abnahme erteilte das BAV am 16. Dezember 2018 die unbefristete Betriebsbewilligung. Seit Juni 2019 gibt es auch Fahrten mit Publikum.

Damit kann die nach Aussage der DFB stärkste Meterspur-Zahnrad-Dampflokomotive Europas wieder in Betrieb erlebt werden. Die HG 4/4 704 ist eine Heißdampf-Verbund-Zahnrad-Lokomotive. Es gibt einen separaten Antrieb mit zwei Zylindern für den Rei-

bungsbetrieb und einen weiteren unabhängigen Antrieb mit zwei Zylindern für die beiden Zahnräder. So kann der Lokführer die Leistung für den Reibungs- und Zahnradantrieb individuell steuern. Die 8.950 Millimeter lange Lok hat ein Dienstgewicht von 45,9 Tonnen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt auf der Adhäsionsstrecke bei 40 km/h und bei 15 km/h auf der Zahnradstrecke (System Abt). Mit der Leistung von 800 PS kann sie auf einer Steigung von 110 Promille eine Anhängelast von bis zu 70 Tonnen befördern. Mit fünf unabhängigen Bremsensystemen wird die Sicherheit auf den Steilstrecken garantiert. Mit der 704 hat die DFB mittlerweile sechs betriebsfähige Dampflokomotiven. Nach der nun erfolgreichen Inbetriebnahme der 704 haben die Aktivisten der DFB sofort mit der Aufarbeitung der zweiten HG 4/4 708 begonnen.

Seit Sommer 2019 im Einsatz

Davon überzeugen konnte man sich am 31. August 2019. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hatte an diesem Tag ein Festprogramm anlässlich der Wiederinbetriebnahme der HG 4/4 704 organisiert. Zusätzlich zum normalen Fahrplan wurde ein Sonderzug mit der Lok eingesetzt. Außerdem präsentierte sich der neue Stolz des Vereins auf der Drehscheibe bei guten Wetter dem Publikum. Es ist ein Augenschmaus, die blanken Antriebs- und Steuerstangen auf der Zahnradstrecke in Bewegung zu sehen. Die schönen Loklaternen werden mit Petroleum beleuchtet. Trotzdem gab es unter Eisenbahnfreunden lebhaft Diskussionen, ob diese Lok für die Furka-Bergstrecke das richtige Fahrzeug ist, weil sie dort nie fuhr. Doch das Ergebnis der Aufarbeitung begeistert die Eisenbahnfreunde und als typisch schweizerische Zahnradlokomotive aus SLM-Produktion ist die 704 inzwischen auch bei Fans der Furka-Bergstrecke angekommen.

Klaus Himmelreich

HG 4/4 704 im Modell

Der Faszination der HG 4/4 704 wird man sich künftig auch im kleineren Maßstab nicht mehr entziehen können. Nachdem die Fa. Kiss in der Spurweite Hm mit der HG 3/4 einen großen Verkaufserfolg erzielt hatte, wurde umgehend ein Modell der HG 4/4 704 angekündigt. Der Vorbestellpreis für das Messingmodell betrug 3.290 Euro, seit November kann sie für 3.450 Euro geordert werden. Auch LGB/Märklin hat ein Modell der 704 für die Gartenbahn

angekündigt: die weltweite Auflage von 399 Stück zum Listenpreis von 3.599,99 Euro. Beide Hersteller bieten die Fahrzeuge in einer Variante der Gegenwart und ein Modell in der Auslieferungsvariante von 1923 an. Zusätzlich hat Kiss noch eine schwarze Vietnambauversion im Angebot. Beide Hersteller streben die Auslieferung für das Jahr 2020 an. Denkbar ist auch, dass auch bald eine Ausführung in H0m von Bemo erhältlich sein wird.

KHI



Messing-Modell der HG 4/4 704 von Kiss

■ Im neuen „Rheingold“ am Rhein unterwegs

Luxus anno 1962



Mehr zum Thema auf der **DVD** auf dem Cover dieses Heftes

Neuen Glanz unter altem Namen versprach die Bundesbahn in den frühen 1960er-Jahren mit einem Prestigezug, der hinsichtlich Wagenmaterial und Komfort das bisherige Angebot deutlich übertraf. Glücklicherweise, wer in jenen Jahren die Reise im neuen F-Zug „Rheingold“ entlang des gleichnamigen Stromes antreten durfte ...

Es war nicht irgendein neuer Zug, der zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1962 seine Fahrt aufnahm. Es war das neue Aushängeschild der Bundesbahn, in leuchtendem Blau/Creme lackiert und mit einem traditionellen Namen, der an frühere große Zeiten des Eisenbahnreisens erinnerte. Die Rede ist vom neuen „Rheingold“, der ab jenem Sommerfahrplan den Dienst als F10/F9 zwischen Hoek van Holland und Basel SBB aufnahm. Für diesen Fernschnellzug hatte die DB extra nagelneues Fahrzeugmaterial beschafft, das sowohl optisch als auch technisch neue Maßstäbe

» Die Wagen basierten auf der 26,4-Meter-Bauart, wurden jedoch in vielen Punkten optimiert

setzte – in Deutschland wie auch europaweit. Auf ihn konnte die Bundesbahn wahrlich stolz sein, und das war sie auch: Eigens für ihr neues Flaggschiff auf Schienen ließ sie einen Werbefilm drehen, der ihn auf dem schönsten Teil seiner Strecke, bei der Fahrt am Rhein entlang, zeigte.

Dabei verband sich die Fahrt in einem exquisiten Zug mit der Schönheit der vorbeiziehenden Landschaft mit den vielen Burgen, Weinhängen und

Städtchen am Mittelrhein. Für viele der Fahrgäste, die ihre Reise bereits am Vorabend in London begonnen und die Nacht dann auf der Fähre nach Hoek van Holland verbracht hatten, war dies sicherlich der glanzvollste Abschnitt der Reise. Wobei der F-Zug obendrein eine möglichst schnelle Verbindung in die Schweiz bot.

War schon der erste „Rheingold“ von 1928 im Begriff eines schnellen Luxuszugs avanciert, so sollte ihm der „Rheingold“ von 1962 in nichts nachstehen. „Westeuropas attraktivster Zug“, wie ihn die „Bundesbahn-Mitteilungen“ in ihrer Ausgabe 14 von 1962 titulierte, sollte zum Sinnbild der modernen DB werden. Dies ließ sich die Bundesbahn einiges kosten, konnte sie mit ihrem neuen Zug für 1.-Klasse-Reisende doch gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu Lande und in der Luft erheblich punkten.

Mit Komfort und Tempo

So hatte die Staatsbahn in eine vollkommen neue Wangarnitur investiert, die selbst die Qualität der hochwertigen TEE-Triebzüge übertraf. Die „Rheingold“-Wagen basierten zwar grundsätzlich auf den seit den 1950er-Jahren gefertigten Schnellzugwagen der 26,4-Meter-Bauart, waren diesen gegenüber jedoch überarbeitet und in vielen Punkten optimiert worden. Alle Wagen erhielten goldbedampfte Scheiben, eine Verkleidung mit Edelholz furnier in den Innenräumen und waren mit Jettair-Klimaanlagen ausgestattet (wobei einige Reisende später über Zugluft klagten). Die Neigesessel in den Großraumwagen ließen sich in die jeweilige Fahrtrichtung drehen, in den Abteilwagen hatte die DB die Zahl von zehn auf neun Abteile gesenkt, um den Reisenden dort mehr Beinfreiheit zu bieten. Äußerlich lenkten die Wagen durch die heruntergezogenen Schürzen und die schicke Zweifarblackierung die Blicke auf sich. Nicht zu vergessen: Der „Rheingold“ war der erste Zug der Bundesbahn, der für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h hergerichtet war. Alles in allem demonstrierte

In den Farben des neuen Zuges war auch der Zugbegleiter gehalten, der im „Rheingold“ auslag Slg. F. Ernst (2)

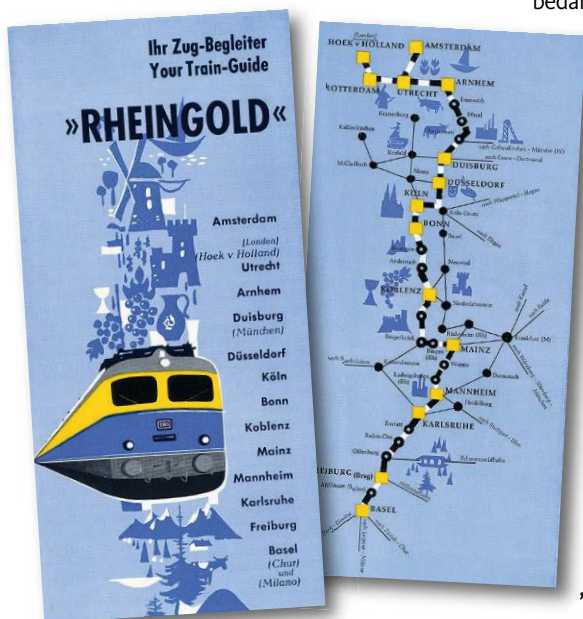


der „Rheingold“ damit den aktuellen Stand der Technik beim Schienenverkehr der DB.

Zwei „Spezialwagen“

Neben den Großraum- und Abteilwagen gehörten zur Garnitur des „Rheingold“ auch zwei Spezialitäten: Der hochmoderne Speisewagen mit seiner Länge von 27,5 Metern stach schon optisch durch seinen „Buckel“ für die doppelstöckige Küche aus dem Zugverband hervor. Noch attraktiver für die Reisenden war das nach amerikanischen Vorbildern gestaltete „Domecar“, ein Aussichtswagen mit mittig erhöhter, vollverglaster Aussichtskanzel, die den Reisenden einen ungehinderten Ausblick in die durchfahrene Landschaft bot. Besonders bei der Fahrt am Rhein entlang trug der Panoramablick zu einem herausragenden Reiseerlebnis bei.

Ebenso sollte die Lok Schnelligkeit und Eleganz des „Rheingold“ zum Ausdruck bringen. Während es am Mittelrhein zwischen Köln und Mainz eher



Am ersten Einsatztag wird der F-Zug „Rheingold“ in Köln Hbf dicht umlagert. Übergangsweise setzt die Deutsche Bundesbahn die E 10 1243 zur Zugförderung ein

Friedhelm Ernst



Wie hier bei Bad Salzbig bekamen die Reisenden im „Rheingold“ schöne Ausblicke auf Weinberge und Burgen

Hans Schmidt/Slg. Brinker



Ein Ausschnitt der „Rheingold“-Wagengarnitur mit Aussichts- und Speisewagen bei Oberwesel auf der linken Rheinstrecke

Carl Bellingrodt/Slg. F. Ernst



Am 27. Mai 1962 trifft der neue „Rheingold“ erstmals in Köln Hbf ein; auf der Hohenzollernbrücke hat er den namensgebenden Strom erstmals überquert

Friedhelm Ernst (2)

noch etwas beschaulich zugeht, sollte der Zug die erwähnten 160 km/h Höchstgeschwindigkeit in der weiten Ebene des Hochrheins südlich von Karlsruhe planmäßig ausfahren. Dazu bedurfte es eines passenden Zugpferdes: Auf Basis der bewährten Neubaulok der Baureihe E 10 entwickelten das Bundesbahn-Zentralamt in München und die deutsche Schienenfahrzeugindustrie unter Federführung von Henschel und Siemens eine neue Schnellfahrlok, die mit ihrer deutlich aerodynamischeren Frontpartie mit der mittigen „Bügelgabel“ schon im Stand Schnelligkeit ausdrücken sollte. Dazu kamen neben einer geänderten Getriebeübersetzung noch neu entwickelte Drehgestelle für 160 km/h.

» Die neu entwickelten E 10¹² für den „Rheingold“ wurden nicht rechtzeitig zum Betriebsstart fertig

Die neuen E 10¹² sollten den „Rheingold“ vom Start weg bespannen, doch wurden sie nicht rechtzeitig fertig. So montierte man deren Drehgestelle unter normale Kasten-E 10 aus der laufenden Fertigung, stellte deren Ordnungsnummern eine „1“ voran und lackierte sie im neuen kobaltblau/cremefarbenen Anstrichschema des „Rheingold“. Mit ihnen feierte der neue Starzug der DB seine Premiere, ohne dass ihm das in irgendeiner Weise geschadet hätte. Für die nächsten Monate standen E 10 1239 bis 1244 täglich im Dienst vor dem „Rheingold“, bis

zumindest E 10 1265 und 1266 ab Ende Oktober 1962 einsetzbar waren; die weiteren Maschinen folgten nach 1963. Erst durch sie wurde das moderne Bild des DB-Flaggschiffs vervollständigt.

Reisegenuss von Anfang an

Die Frage nach der passenden Lok wird 1962 wohl nur die allerwenigsten Reisenden interessiert haben, zumal es im Komfort und in den Fahrzeiten

keine Abstriche gab. Am nördlichen Startbahnhof am Hafen von Hoek van Holland begann der F 10 seine Reise jeweils morgens um 7:00 Uhr. Knapp eine Stunde später erreichte der Zug Utrecht, wo die Kurswagen des aus Amsterdam eingetroffenen Flügelzuges mit denen des Zugstammes vereinigt wurden, um gemeinsam um 8:04 Uhr die Reise in Richtung Deutschland – Schweiz anzutreten. Im Grenzbahnhof Arnhem übernahm die Deutsche

Rheingold F 10/F 9 von 1962 im Zuglauf

F 10	an	ab	Bahnhof	an	ab	F 9
		7:00	Hoek van Holland	23:15	^	Schiff von/nach Harwich
	7:24	7:25	Rotterdam	22:48	22:50	
	7:57	8:04	Utrecht	22:14	22:18	Kurswagen von/nach Amsterdam
	8:38	8:48	Arnhem	21:32	21:42	Lokwechsel NS – V 200 bzw. umgek.
	9:50	10:00	Duisburg	20:20	20:32	Lokwechsel V 200 – E 10 bzw. umgek.
	10:14	10:15	Düsseldorf	20:05	20:07	
	10:38	10:40	Köln	19:38	19:41	
	10:58	10:59	Bonn	19:17	19:18	
	11:36	11:37	Koblenz	18:40	18:41	
	12:30	12:31	Mainz	17:45	17:46	
	13:15	13:17	Mannheim	17:01	17:02	
	13:47	13:48	Karlsruhe	16:28	16:29	
	14:51	14:52	Freiburg (Breisgau)	15:25	15:26	
	15:27	15:38	Basel Bad Bf	14:49	14:50	
v	15:45		Basel SBB		14:43	Kurswagen nach/von Chur (191/184) und Milano (66/61)

Quelle: DB-Kundenbrief Nr. 6, Juni 1962



Der Aussichtswagen mit seiner Glaskanzel war die Sensation im „Rheingold“; so etwas gab es bei DB-Regelzügen zuvor nicht

Die schnellsten Züge der Deutschen Bundesbahn

Höchstgeschwindigkeit bis zu 160 km/h

Von jedem Zugpaar ist jeweils der schnellste Zug dargestellt. Es sind nur Züge berücksichtigt worden, die im Bundesgebiet mindestens 200 km zurücklegen

Rang Nr.	Zug	Laufweg	Entfernung km	Zwischenhalte	Fahrzeit	Reise-geschwindigkeit km/h
1	Schavinsland (FT 45)	(Zürich—) Basel—Frankfurt	337	3	3 Std 7 Min	108,1
2	Parsifal (TEE 190)	Hamburg—Aachen (—Paris)	524	5	5 Std 5 Min	103,1
3	Rheingold (F 10)	(A'dam—) Emmerich—Basel	642	9	6 Std 19 Min	101,6
4	Helvetia (TEE 78)	Hamburg—Basel (—Zürich)	665	7	8 Std 31 Min	101,6
5	Sachsenroß (F 16)	Hannover—Köln	297	4	3 Std 1 Min	98,5
6	Germania (F 18)	Hannover—Bonn	332	5	3 Std 23 Min	98,1
7	Roland (FT 43)	Hannover—Köln	297	5	3 Std 6 Min	95,5
8	Dampfleil (F 14)	Frankfurt—Hamburg	554	4	5 Std 48 Min	94,4
9	Senator (FT 41)	Basel—Dortmund	628	12	6 Std 10 Min	94,4
10	Rheinblitz (F 7)	Köln—Kiel	582	12	6 Std 12 Min	94,3
11	Hanseat (F 1)	(Ostende—) Aachen—Frankfurt	302	4	3 Std 12 Min	93,6
12	Saphir (TEE 20)	Hamburg—Köln—Frankfurt	685	11	7 Std 19 Min	93,1
13	Merkur (F 4)	(A'dam—) Emmerich—Frankfurt	354	7	3 Std 48 Min	93,1
14	Rhein-Main (TEE 32)	München—Köln—Hamburg	1117	14	12 Std 0 Min	93,0
15	Gambrinus (F 33)	München—Kehl (—Straßburg)	414	6	4 Std 27 Min	92,7
16	Mozart (F 40)	München—Hamburg	816	6	8 Std 47 Min	92,0
17	Blauer Enzian (F 55)	Hannover—Emden	219	3	2 Std 24 Min	91,2
18	DT 359	Wilhelmshaven—Hannover	741	8	8 Std 9 Min	90,9
19	DT 362	München—Hagen	776	11	8 Std 35 Min	90,4
20	Hans Sachs (F 37)	München—Dortmund	776	11	8 Std 35 Min	90,4
21	Rheinpfleil (F 21)					

^{*)} Unter Reise-geschwindigkeit versteht man die durchschnittliche Geschwindigkeit einschließlich aller Aufenthalte und Geschwindigkeitsbeschränkungen

Nur der „Rheingold“ fuhr 1962 mit 160 km/h; aber in der Reisegeschwindigkeit übertrafen ihn damals noch zwei andere Züge

Slg. O. Grodecke

Bundesbahn um 8:48 Uhr den „Rheingold“ von ihren niederländischen Kollegen. Ab hier oblagen ihr sowohl die Bespannung als auch der Service im Zug. Anstelle der niederländischen Ellok kam eine DB-Diesellok der Baureihe V 200 vor den Zug, mit der das nächste, noch nicht elektrifizierte Streckenstück auf deutschem Boden überbrückt wurde.

Im Bundesbahn-Netz unterwegs

Um 9:50 Uhr war Duisburg Hbf erreicht. Hier gab es einen Kurswagentausch mit dem „Rheinpfleil“, zudem übernahm eine der kobaltblau/cremefarbenen E 10 den „Rheingold“ und folgte mit ihm dem namensgebenden Flusslauf über Düsseldorf nach Köln, wo der Rhein kurz vor der Einfahrt in den Hauptbahnhof erstmals überquert wurde. Nach einem weiteren Zwischenstopp in der Bundeshauptstadt Bonn durften die Reisenden dann den vielbesungenen deutschen Strom direkt vor ihren Fenstern genießen. Spätestens jetzt war das Aussichtsabteil sehr begehrt – so sehr, dass die Bundesbahn die Reisenden darum bat, die Sitze dort auch mal anderen Fahrgästen zu überlassen. Vorbei an Burgen, Weinbergen und der Loreley fuhr der „Rheingold“ nach Süden, über Koblenz und Mainz nach Mannheim, wo er erneut die Flussseite wechselte. Längst hatten die freundlichen Stewardessen an Bord schon über Lautsprecherdurchsage das in zwei Durchgängen servierte Mittagessen in den Speisewagen offeriert. Nach kurzem Stopp in Karlsruhe ging es Freiburg und dem Oberrheintal entgegen. Und



Mit dem F 9 aus Basel SBB erreicht E 10 1240 am 19. Juni 1962 Koblenz Hauptbahnhof. An dem Tag vertritt ein Schürzenspeisewagen den ausgefallenen Buckelspeisewagen Hans Schmidt/Slg. Brinker



Am 8. Juni 1963 haben die beiden bis dato gelieferten „Bügelalten“-E 10 längst die Bespannung des „Rheingold“ übernommen. Die erste von ihnen, E 10 1265, hat an diesem Tag den südwärts durch Boppard eilenden F 10 am Haken Hans Schmidt/Slg. Brinker

Paradezug von Spur 1 bis Z

Der Rheingold von 1962 im Modell

Den F-Zug „Rheingold“ in seiner damaligen neuen Ausführung können Modellbahner problemlos auch im Kleinen nachbilden; aktuell ab Werk verfügbar ist er jedoch nicht: In der gängigsten Nenngröße H0 hatten entsprechende Zug-Sets und Einzelwagen vor vielen Jahren Lima und vor einiger Zeit Roco im Längenmaßstab 1:87 in ihren Sortimenten. In der Länge auf 1:93,5 verkürzt gab es die Wagen auch bei Märklin bzw. Trix. Die passenden Interimsloks mit Kastenaufbau gibt es derzeit nur antiquarisch als E 10 1239 (Roco), E 10 1240 (Märklin, Trix), E 10 1241 (Roco) und E 10 1242 (Liliput). Die Ende 1962 in den Dienst gegangenen „Bügelalten“-Loks E 10 1265

und 1266 hatten Märklin/Trix, die späteren Loks E 10 1267 und 1269 Roco bzw. Lima im Programm.

In N gab es die „Rheingold“-Wagen in den letzten Jahren bei Arnold und Minitrix sowie vor über 30 Jahren bei Lima. Kobaltblau/cremefarbene Kasten-E 10 für den „Rheingold“ gab es von Arnold, Fleischmann und Minitrix, die „Bügelalten“-Lok E 10 1266 von Hobbytrain in der Conrad-Edition. Z-Bahner wurden von Märklin mit dem Zugset 81412 bedient, dem jedoch der Buckelspeisewagen fehlte. Für Spur-1-Freunde legte Märklin die stark längenverkürzten Wagen als Sets und Einzelwagen samt dazu passender Kasten-Lok E 10 1240 auf. OS

wer südlich von Freiburg genau aufpasste, konnte auf dem anderen Richtungsgleis den Gegenzug F 9 in Richtung Norden erspähen.

Schließlich überquerte der F 10 die Grenze zur Schweiz, wo er um 15:27 Uhr im Badischen Bahnhof zu Basel seinen letzten Zwischenstopp einlegte. Nach der Passkontrolle ging es um 15:38 Uhr weiter dem nur wenige Kilometer entfernten Zielbahnhof Basel SBB entgegen, wo die Reise des „Rheingold“ endete. Wer noch weiter in den Süden wollte, durfte indes meist sitzenbleiben, gab der Zug doch hier seine Kurswagen an zwei weitere

Anschlüsse ab: Zug 191 brachte sie weiter nach Chur (an 19:00 Uhr), Zug 66 über Luzern und Lugano bis nach Mailand (an 22:33 Uhr).

» Ein Reiseerlebnis wie beim „Rheingold“ sollte es bei der DB sonst nur noch einmal geben

Freilich hatte die exklusive Reise auch ihren Preis: Neben der Fahrkarte 1. Klasse brauchte es den üblichen F-Zug-Zuschlag, sodass sich die Fahrt im

Immer
schneller
immer
sicherer

SIEMENS

Die neuen
RHEINGOLD-LOKOMOTIVEN
der Deutschen Bundesbahn
mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE AG



Auch die Schienenfahrzeugindustrie warb stolz mit dem „Rheingold“ für sich. Anzeige der Firma Siemens aus der Zeitschrift „Die Bundesbahn“, Heft 19/1963 Slg. Oliver Strüber

„Rheingold“ nicht jeder leisten konnte. So oder so bot die erst wenige Jahre zuvor elektrifizierte Rheinstrecke damit ein einzigartiges Reiseerlebnis, das es – siehe den Aussichtswagen und den Speisewagen – bei der DB nur noch ein weiteres Mal geben sollte: bei dem F-Zug „Rheinpfeil“, der 1963 gleiches Wagenmaterial erhielt und ebenfalls einen Teil seines Weges am Rhein zurücklegte. Bei der Spitzenposition, die beide Züge im DB-Fernreiseverkehr belegten, verwundert es auch nicht, dass sie 1965 in eine andere Zugkategorie aufgenommen wurden: den Trans-Europ-Express. OS

■ Der besondere Zug

Bunter Zug in der Oberpfalz

em-Serie:
„Der besondere Zug“
Alex-Reisezug
München – Hof

Im letzten Abendlicht des 24. Mai 2010 verließ diese farbenfrohe Zuggarnitur des „Alex“ den Bahnhof Schwandorf in der Oberpfalz in Richtung Weiden; im kleinen Bild unten die entsprechende Frontaufnahme mit dem „Hercules“ ER20

Michael U. Kratzsch-Leichsenning (2)



Manchmal traut man seinen Augen nicht, welche bunt „zusammengewürfelte“ Reisezüge auf deutschen Gleisen unterwegs sind. Besonders der „Alex“ tat sich anfangs in der Mischung von Wagen-Gattungen und -Dekoren hervor



Mit der Ausweitung des Angebotes an „Alex“-Zügen zwischen der Oberpfalz und München Anfang der 2010er-Jahre kam es infolge kurzfristiger Fahrzeugbeschaffungen zu einer ganzen Reihe bunt durchmischter Zuggarnituren, wobei das sowohl für die Farbgebung als auch für die Typenvielfalt galt. Bestanden die Garnituren anfangs aus modernisierten Ex-DR-Wagen der Gattung Bmz, kamen bald auch ehemalige „Silberlinge“ der Gattung Bn sowie Schnellzugwagen der Gattungen (A)Bpmz und (A)Bvmz hinzu, ergänzt um Doppelstockwagen sowie letztlich in einigen Umläufen sogar Speisewagen.

Geliehener „Rheingold“-Wagen

Im Mai 2010 verkehrte in Tagesrandlagen die abgebildete vierteilige Grundgarnitur, bestehend aus einem Ex-Reichsbahn-Wagen mit Abteilen, gefolgt von einem aus dem Museums-„Rheingold“ geliehenen Speisewagen in Beige/Rot, einem der ersten „Alex“-Doppelstockwagen und einem Bundesbahn-Großraumwagen. Parallel verkehrte

eine identische Kombination, erweitert um zwei zusätzliche Großraumwagen. Als Zugloks dienten die beim „Alex“ als Baureihe 223 eingereihten „Hercules“-Diesellokomotiven ER20 aus dem Hause Siemens, teils noch in der Beschriftung als Regentalbahn-Maschine.

Modellumsetzungen von H0 bis N

Die Nachbildung der hier vorgestellten Garnitur ist beinahe ohne Kompromisse in fast allen Modellbahn-Nenngrößen umsetzbar. Unter Umständen müssen allerdings gebrauchte „Netzbestände“ dort aushelfen, wo der gut sortierte Fachhandel gerade nichts (mehr) anbieten kann.

H0-Bahner erhalten die passende 223/ER20 aus den Sortimenten von Märklin/Trix, Piko oder Roco. Die Wagen sind teils in Märklin- und Piko-Sets enthalten, aber auch einzeln erhältlich. Die Schnellzugwagen finden sich bei fast allen Herstellern. Die Doppelstockwagen lieferten einst Sachsenmodelle, später Tillig, Märklin/Trix sowie

Piko – letzterer entspricht jedoch nicht exakt der dargestellten Bauart. Den „Rheingold“-Speisewagen stellen A.C.M.E., Märklin, Piko wie auch Roco zur Verfügung.

» Kaum zu glauben, mit welchem Wagengattungsmix Züge des „Alex“ einst unterwegs waren

TT-Bahner werden in Sachen 223/ER20 bei Piko und kuehn fündig. Im Tillig-Programm finden sich sämtliche Reisezugwagen. Als Verlängerung einsetzbare „Silberlinge“ des Alex-Zuges bot vor geraumer Zeit kuehn an. In N lieferte den „Hercules“ nur Fleischmann. Minitrix bot die Wagengarnitur fast so wie hier beim Vorbild fotografiert als Set unter der Artikelnummer 15390 an, nur mit schon in „Alex“-Farben lackiertem Speisewagen. Jenen Speisewagen im IC/TEE-Lack hatten neben Minitrix einst auch Arnold und Fleischmann. MKL



Im Bw für die nächsten Einsätze betriebsbereite 38 3832 der Deutschen Bundesbahn; diese Liliput-Dampflokomotive wurde ab 1958 für HO-Modellbahnanlagen im Fachhandel angeboten, ab den 1970er-Jahren dann im links gezeigten Holzlook-Karton



■ HO-Schleppenderlokomotive 38 3832 von Liliput

Preußen, Baden ... und das alles aus Wien

Im Jahre 1958 überraschte Liliput die Modellbahnwelt mit dem ersten HO-Großserienmodell einer preußischen P 8. Die angebotene Miniatur der 38 3832 wurde erwartungsgemäß populär, obwohl sie – genau genommen – gar keine Preußin war

Wer kannte sie nicht, die preußische P 8, jene markante Schleppenderlok mit der typischen „Lücke“ zwischen zweitem und drittem Kuppelradsatz? Diese Lokgattung hatte sich über Jahrzehnte im Personenzugdienst auf vielen deutschen Strecken bewährt und so die Herzen der Eisenbahnfreunde erobert. Da war die Sehnsucht, sie auch im Kleinen auf der heimischen Anlage zu besitzen, freilich groß. Doch HO-Bahner mussten sich in Geduld üben.

Das erste Modell einer P 8 überhaupt

Die Chance, den deutschen Markt mit der ersten P 8 im Modell zu bereichern, ergriff jedoch keiner der großen alteingesessenen Modellbahnhersteller, die in jener Zeit den deutschen Markt beherrschten – also Märklin, Fleischmann oder Trix –, sondern eine damals noch kleine Firma aus Österreich: Liliput. Das Programm der seinerzeit in der Blechturngasse 20 in Wien ansässigen Modellspielwarenfabrik von Walter Bücherl fokussierte sich zunächst vor allem auf den österreichischen Markt. Bei deutschen Modellbahnern hatte man sich jedoch bereits einen Namen gemacht, insbesondere mit dem seit 1956 lieferbaren, allseits beliebten 90-Tonnen-Dampfkran. Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1958 war das Modell der 38er einer der

„Schlager“ des Jahres, und die Fachbesucher waren sich einig: Mit der 38er und den gleichzeitig von Liliput vorgestellten vierachsigen, preußischen Abteilwagen gingen endlich lang gehegte Wünsche vieler Modellbahner in Erfüllung. Initiator und Auftraggeber dieser Konstruktionen war übrigens der Frankfurter Großhändler Modellspielwaren Behrends K. G., der in jenen Jahren neben den Liliput-Produkten auch die Sortimente anderer ausländischer Modellbahnhersteller in Westdeutschland vertrieb. Schon

Technische Daten zur DB-Dampflokomotive 38 3832

Bauart Lok/Tender	2'C h2/2'2' T 21,5
Länge über Puffer	18.592 mm
Treibraddurchmesser	1.750 mm
Lauftraddurchmesser	1.000 mm
Lokdienstgewicht	78,2 t
Achslast	17,7 t
Leistung	1.180 PS
Rostfläche	2,58 m ²
Verdampfungsheizfläche	143,28 m ²
Überhitzerheizfläche	58,90 m ²
Zylinderdurchmesser	575 mm
Kolbenhub	630 mm
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

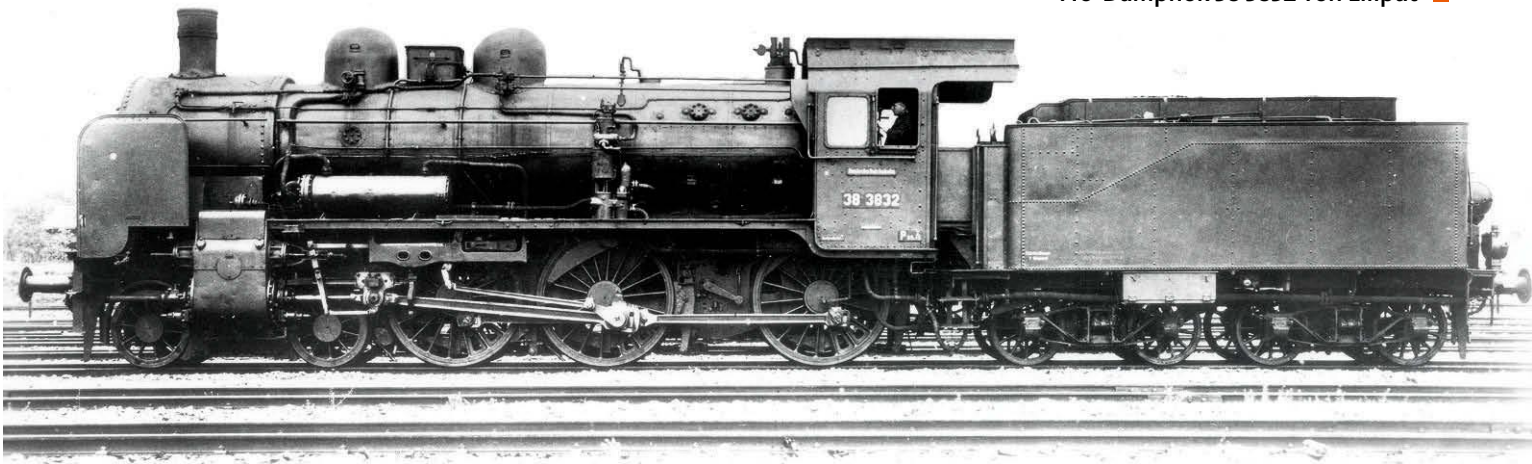
im Sommer des Jahres rollte unter der Artikelnummer 102 die erste Serie der 38 3832 für wohlfeile 55,00 DM an; parallel dazu gab es die Lok für handwerklich geübte Modellbahner auch als Bausatz 102 B für günstigere 46,50 DM.

Lok aus Baden statt aus Preußen

Das Aussehen der preußischen Personenzuglok hatten die Wiener bestens getroffen – eine klassische P 8, möchte man meinen. Allein: Das Vorbild, das sie dafür wählten, war keine Lok der Preußischen Staatseisenbahnen, sondern ein Nachbau im Auftrag der Badischen Staatsbahn. Weil nach dem Ersten Weltkrieg deutschlandweit Lokmangel herrschte, hatten sich die verantwortlichen Herren im Südwesten 1919 entschlossen, 40 Exemplare der bereits seit 1906 gefertigten, zuverlässigen Konstruktion in Auftrag zu geben. Die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe nahm sich des Nachbaus der tausendfach bewährten Konstruktion an. So entstand 1922 unter der Fabriknummer 2238 die 38 3832, allerdings noch unter der Bezeichnung „1192 Baden“. Erst Mitte der 1920er-Jahre erhielt die Lokomotive die Reichsbahn-Nummer, unter der sie Liliput Jahrzehnte später Modell stehen sollte. Ob es den Entscheidern in der Wiener Modellbahnfirma aufgefallen war, dass sie den Reigen

SERIE
Ein Modell und sein
Vorbild

38 3832



der P 8 mit einem Lizenzbau eröffneten? Wohl eher nicht, denn äußerlich unterschied sich die Lok nicht von ihren preußischen Kolleginnen. Ihr Kessel hatte drei Dome, und gekuppelt war sie mit dem preußischen Tender der Bauart 2'2' T 21,5.

Ob Badenerin oder Preußin – das dürfte den meisten Modellbahnern jener Tage vollkommen egal gewesen sein. Viel wichtiger war die Freude darüber, endlich ein Modell dieser immer noch auf deutschen Schienen allgegenwärtigen Lok auf die Schienen der eigenen H0-Gleichstromanlage

» Nach zweieinhalb Jahren Kriegseinsatz kehrte 38 3832 zurück auf ihre badischen Heimatstrecken

stellen zu können. Bei aller Euphorie seitens der Kundschaft fielen die Angaben zur Lok im zeitgenössischen Liliput-Prospektblatt „Von Könnern – für Kenner!“ von 1959/60 recht sparsam aus: „102 Dampflokomotive P 8. Baureihe 38 der DB, Nachbildung der Armaturen im Führerstand, automatische Kupplung, 2 beleuchtete Stirnlampen, Farbe: matt-schwarz, L. ü. P. 21 cm (Bausatz 102 B)“. Doch mehr brauchte es auch nicht, denn die weitgehend maßstäblich in 1:87 umgesetzte 38 3832 überzeugte auch so mit ihrem Aussehen und ihren dank des Gewichts von 380 Gramm guten Fahreigenschaften.

Der neu konstruierte Motor passte dank seiner kompakten Abmessungen genau zwischen Räder und Kessel und ließ daher einen freien Blick durchs und ins Führerhaus zu, in dem neben der Kesselrückwand samt Feuertür auch Reglerhandhebel und Manometer zu erkennen waren – ein Novum für die damalige Zeit. Recht zierlich fielen auch Radsätze, Tenderdrehgestellblenden und Loksteuerung aus. Wie ihr Vorbild trug die Liliput-38 3832 die großen Windleitbleche der Reichsbahn-Zeit, dazu silbern abgesetzte Griffstangen an Kessel und Führerhausaufstiegen sowie einen roten Luftkessel auf der Tenderrückseite. Eigentumsanschriften fehlten allerdings.

Im Südwesten und an der Ostfront

38 3832 wurde fabrikneu an das Bw Karlsruhe Pbf abgeliefert, wo sie fast 20 Jahre Dienst leistete, bis sie 1941 nach Dnjepropetrowsk an die Ostfront ver-



Für die 1950er-Jahre war die H0-Lok mit eng gekuppeltem Tender eine kleine Sensation, was für einen großen Verkaufserfolg sorgte

38 3832

Hersteller	BMAG
Fabriknummer	2238
Baujahr	1922
Abnahme	Oktober 1922
Stationierungen	
Karlsruhe Pbf	12. Oktober 1922 bis 27. Dezember 1941
„Ostfront“	28. Dezember 1941 bis 2. Juni 1944
Karlsruhe Pbf	3. Juni 1944 bis 24. August 1945
Freudenstadt	25. August 1945 bis 24. Mai 1946
Rottweil	25. Mai 1946 bis 8. Mai 1947
Lindau	9. Mai 1947 bis 7. März 1949
Calw	8. März 1949 bis 9. Dezember 1949
Rottweil	10. Dezember 1949 bis 24. Mai 1958
Freudenstadt	25. Mai 1958 bis 30. September 1960
Ausmusterung	30. September 1960

Steckbrief

Von Hermann Maey für das Deutsche Lokomotivbild-Archiv aufgenommene 38 3832 Slg. Brinker

legt wurde. Vorbei war es mit dem Eilzugdienst durchs sonnige Rheintal. Jetzt mussten zusätzliche Frostschutzeinrichtungen an der Lok angebracht werden, damit sie dem russischen Winter trotzen konnte. Doch aufgrund der Massenfertigung der Kriegsloks der Baureihe 52 und deren Verteilung an die Front und die Nachschublinien wurde die badische P 8 im Jahre 1944 wieder „ins Reich“ zurückgeführt und erneut in Karlsruhe stationiert. In der zweiten Hälfte der 1940er-Jahre war 38 3832 in weiteren Bahnbetriebswerken der jetzt für sie zuständigen SWDE (Südwestdeutsche Eisenbahnen in der Französischen Zone) beheimatet. Erst Ende 1949 fanden die Umstationierungen ein Ende, als die Lok ab Dezember 1949 nach Rottweil kam, wo sie fast zehn Jahre heimisch blieb und von dort aus auf allen Rottweil berührenden Haupt- und Nebenbahnen vorzugsweise im Eil- und Personenzugdienst anzutreffen war. Als letztes Heimat-Bw ist Freudenstadt zu erwähnen, wo 38 3832 im Sommer 1960 abgestellt wurde.

Lediglich 38 Dienstjahre

Zu jener Zeit begann bei der Deutschen Bundesbahn die planmäßige Abstellung der P 8-Lokomotiven. Die Ausmusterungsverfügung vom 30. September 1960 betraf auch 38 3832, zusammen mit weiteren 138 P 8. Das war die umfangreichste Ausmusterungsverfügung der DB-Ära – das „Massensterben“ der P 8 hatte begonnen. 15 Jahre später war die Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ bei der Bundesbahn Geschichte. Das Liliput-Modell hingegen durfte weiterleben. Bald nach Beginn der DB-Ausmusterungswelle rollte mit der in den Länderbahnfarben Grün/Schwarz lackierten 38 3832 ohne Windleitbleche eine erste Variante aus Wien an (102 A), der rasch weitere Versionen folgen sollten, darunter Maschinen von ÖBB und SNCF sowie eine zweite DB-Version mit Wannentender. Die Kastentender-38 3832 blieb – seit 1972 mit der neuen Artikelnummer 10200 angeboten und ab 1977 um die Wechselstromausführung 10205 ergänzt – bis 1982/83 im Liliput-Sortiment. Ihr Alleinstellungsmerkmal hatte die Modell-P 8 da schon längst verloren: Seit 1967 gab es auch bei Märklin eine 38¹⁰⁻⁴⁰ als Wechselstrom- und Hamo-Modell, weitere Hersteller und Nenngrößen folgten. Dem Liliput-Modell hingegen gebührt die Ehre, die erste P 8 gewesen zu sein.

Martin Weltner/Oliver Strüber/MHZ

■ Dampflokomotive der DB-Baureihe 86 in H0 von Roco

Einheitstenderlokomotive für Nebenbahnen



Dank der Pressnitztalbahn, die derzeit die zweite Lok dieser Baureihe wieder in Betrieb nimmt und zahlreiche Sonderfahrten anbietet, ist die Baureihe 86 auch bei jüngeren Eisenbahnfreunden wieder in den Fokus gerückt, was dem neuen Roco-Modell gut tun wird. Nachdem viele Modellbahner bereits seit Jahrzehnten die bewährten Konstruktionen von Fleischmann oder Märklin in ihrem Bestand haben, muss die Neukonstruktion erst noch ihre betriebstechnische Zuverlässigkeit beweisen, weshalb wir

derzeit einen Test vorbereiten. Die digitale und mit Sound ausgestattete Bundesbahn-86 257 (Artikelnummern 73023 bzw. 79023/je 364,90 €) wird im klassischen Karton mit Schaumstoffeinlage und Schutzhaube ausgeliefert und ist bis auf die üblichen Ansteckteile für die Pufferbohle komplett zugerüstet. Als besonderer Service liegen geätzte Metallschilder bei, die über die aufgedruckten Beschriftungen geklebt werden können.

Schon beim Auspacken fällt die Mischbauweise der aus Metall und Kunststoff gefertigten, 356 Gramm wiegen-

den Maschine anhand der unterschiedlichen Materialtemperaturen auf. Optisch sind kaum Farbunterschiede zwischen den Hauptbaugruppen und den vielen separat ange-

Bereits ab Werk wurde die Vorbild-86 257 mit geschweißten Wasserkästen ausgeliefert, die das DB-Modell von Vorgänger-Miniaturen unterscheidet

774

Maschinen wurden bis 1943 an die DRG ausgeliefert

setzen Steckteilen zu erkennen. Konstruktiv hat man sich bei dieser im Bw Kempten beheimateten Lok für die Variante mit kurz ausgeschnittenen Wasserkästen in geschweißter Ausführung, einer Rauchkammertür ohne Zentralverschluss, aber mit DB-Reflexglaslampen entschieden. Trotz der verbauten Technik ist es gelungen, den Blick ins und durchs Führerhaus zu ermöglichen, wenn auch eine Abdeckplatte direkt unterhalb der Fenster das Einkleben von Lokpersonal verhindert.

Der Motor mit Schwungmasse liegt waagrecht im Kessel und wirkt auf

den letzten mit zwei Haftreifen bestückten Radsatz. Wie der erste Radsatz ist er fest im Rahmen gelagert. Der zweite Radsatz ist zur besseren Allradaufnahme pendelnd, der dritte seitenverschiebbar eingebaut. Alle Metallräder sind mit feinen Speichen versehen und wie die anderen roten Teile einheitlich matt lackiert. Dank der durchdachten Konstruktion und der vielen Metallteile ist die Einheits-Tenderlokomotive gut für den Nebenbahnbetrieb geeignet, kann mit der umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h aber auch auf Hauptstrecken mithalten. Dank vieler digital schaltbarer Soundfunktionen sowie eines Pufferkondensators für eine unterbrechungsfreie Spannungsversorgung wird die Lok viel Freude machen. Für 85 Euro weniger ist auch ein analoges DC-Modell (73022) lieferbar. **MM**

Frontansicht mit vorbildgerecht unterschiedlichen Lampen auf der Pufferbohle und an der Rauchkammertür

Am Fahrgestell gefallen die zierliche Steuerung, die angesetzten Teile, die Stromaufnahme auch über die Vor- und Nachlauf-radsätze sowie die gute Allradaufnahme



■ *fischer-modell TT***41 276 als DR-Epoche-III-Lok**

Bislang kannten TT-Bahner die Baureihe 41 nur als Beckmann-Modell, was aber nur dem Umstand geschuldet war, dass die Gebrüder Fischer dieses Modell unter dem Namen ihres Onkels auflegten. Die aktuelle Variante der 41er als DR-Modell der Epoche III ist gründlich überarbeitet worden und besitzt vorbildgerecht Gleitlager an den Tenderdrehgestellen, kein drittes Spitzenlicht an Lok und Tender, geänderte Griffstangen

***fischer-modell TT: 41 276 als DR-Schleptenderlok der Epoche III***

Michael U. Kratzsch-Leichenring

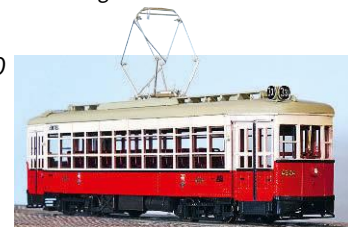
auf der Pufferbohle sowie angepasste Sonnenschutzblenden an den Führerhausfrontfenstern. Hinzu kommt eine installierte Next18-Schnittstelle im Lokkessel samt integriertem Pufferspeicher zur Verbesserung der Fahreigenschaften im Digitalbetrieb.

Im Tender sitzt ein Mashima-Motor mit Schwungmasse. Verfügbar zu Preisen ab 379 Euro ist ein Analogmodell (Artikelnummer 21018404), eine Digitallok mit Zimo-Decoder (-05) und diese ausgestattet mit Henning-Sound (-06) sowie ein limitier-

tes Sondermodell (-07) mit zusätzlicher Fahrwerks- und Führerstandbeleuchtung. **MKL**

■ *Sedlacek Modellstraßenbahnen HO*
Wiener Z-Triebwagen

In der Metalldition entstand der vierachsige Z-Triebwagen. Im Rahmen des Marschallplanes kamen 42 New Yorker Triebwagen nach Wien. 1969 wurde der letzte Wagen abgestellt, museal sind allerdings mehrere erhalten. Wagenkasten, Inneneinrichtung, Fahrwerke und Chassis sind in Handarbeit zusammengesetzt. Nur das Dach wurde als Kunststoff-Spritzgussteil ausgeführt. Die Unterflurausrüstung und die Inneneinrichtung samt Fahrschalter sind ebenso exakt wiedergegeben wie die Dachausrüstung samt dem Stromabnehmer des Typs



Werk

Sedlacek HO: weiß/roter Z-Triebwagen der Wiener Verkehrsbetriebe

SS46. Kaum sichtbar, sind je ein Mikromotor in jedem Drehgestell integriert, die jeweils einen Radsatz antreiben. Die Epoche-II-Wagen trägt goldfarbene Betriebsnummern, die Epoche-III-Version (Artikelnummer 2301/695 €) erhielt weiße Ziffern. Erhältlich ist auch eine Ausführung ohne Antrieb (2301oM/595 €). **WB**

***Piko N: 221 115 in DB-Epoche-IV-Ausführung***■ *Piko N***Baureihe 221 der DB**

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns mit der 221 115 aus der BD Hamburg die wohl wichtigste diesjährige Lok-Neuheit im Maßstab 1:160. Das 108 Gramm wiegende, mit Next18-Schnittstelle, LED-Beleuchtung und

vier angetriebenen Radsätzen versehene Modell (Artikelnummer 40500) kann universell vor Personen- und Güterzügen eingesetzt werden. Für nur 99,99 Euro erhält man eine attraktive Großdiesellok mit dem typischen Aussehen der Kultlok, nachgebildetem Maschinenraum und Führerständen sowie sauberer Bedruckung. **MM**

■ *Brawa N***Twindexx Vario**

Noch rechtzeitig fürs Weihnachtsgeschäft wurde der dreiteilige Doppelstock-Triebzug „Twindexx Vario“ ausgeliefert. Das in DB Regio-Farben lackierte und mehrfarbig, sauber beschriftete Modell (Artikelnummer 64500/269,90 €) besteht aus dem

***Brawa N: dreiteiliger Twindexx Vario***

über beide Drehgestelle angetriebenen und mit einem Scherenstromabnehmer ausgestatteten 445 062 Dbpzfa, dem Mittelwagen Dbpza und

dem antriebslosen 445 056 Dbpzfa. Die 127 Gramm wiegende Doppelstock-Einheit hat eine komplette Inneneinrichtung, eine NEM 662-

Schnittstelle in jedem Wagen, Innenbeleuchtung sowie beleuchtete Zugzielanzeiger mit dem Fahrtziel Frankfurt/M als RE 54. **MM**

Pullman/ESU HO: n-Wagen der DB

Für den Einsatz im Nahverkehr, aber auch zur Verstärkung von Schnellzügen beschaffte die DB mehr als 4.800 Wagen in drei Grundrissformen: reine 2.- und 1./2.-Klasse-Wagen sowie Steuerwagen mit Gepäck- und 2.-Klasse-Bereichen. Nach Modernisierungen und Neulackierungen sind die ab der Epoche III beschafften „Silberlinge“ teilweise bis heute im Einsatz. Von der Neukonstruktion erreichten uns der Bnrz^{451.4} (Artikelnummer 36470 und -71), der Abnrz^{418.4} (-73) und der Steuer-

wagen Bnrzf^{483.1} (-74) in Verkehrsrot. Die maßstäblichen n-Wagen haben eine mehrfarbige Inneneinrichtung mit separat eingesetzten Sitzbänken, gefederte Faltenbälge, freistehende Griffstangen und Trittstufen aus durchbrochenen Ätzteilen. Sollte man eine Innenbeleuchtung einplanen, sorgen Achslagerbleche und Halbachsen für eine reibungsfreie Achtpunkt-Stromabnahme. Der Wittenberger-Steuerwagen verfügt über separat schaltbare Stirn-, Führer-

stand-, Gepäckraum- und Fahrgastraumbeleuchtungen sowie Fernlicht. Bei den ebenfalls angekündigten Epoche-III-Modellen (-60 bis -64) wurden Wellenradscheiben nachgebildet, bei den verkehrsroten Wagen dagegen vorbildgerechte Scheibenräder montiert. Die plastisch gestalteten Drehgestelle zeigen dementsprechend die Klotz- oder Scheibenbremsanlage. Auch die Bedruckung der zwischen 69,90 und 124,90 Euro kostenden Modelle ist gut. **MM**

***Frontansicht des Steuerwagens mit Zugzielanzeige und Lokführer******Pullman HO: Bnrz^{451.4}, Abnrz^{418.4} und Steuerwagen Bnrzf^{483.1}***

mm(7)



Piko G: Heizerseite der formneuen Baureihe 50

■ Baureihe 50³⁵ als Gartenbahnlok in 2m/G von Piko

Schleppender-Dampflokom aus Sonneberg

An einem kühlen November-Vormittag begrüßten mehrere schrille Dampflok-Pfiffe die geladenen Pressevertreter im Deutschen Dampflok-Museum im fränkischen Neuenmarkt-Wirsberg. Wie ein Blick auf die Drehscheibe verriet, war die 50 3690 nur kalt vor dem Ringlokschuppen abgestellt. Bei genauerer Betrachtung der Szene erkannte man neben dem Original jedoch das neue Piko-Gartenbahn-Lokmodell, das seinen kräftigen Sound ertönen ließ. Der akustische Eindruck der ersten ab Werk voll ausgestatteten digitalen Neukonstruktion war gelungen – doch Vorsicht beim ersten „Anheizen“ im heimischen Garten, wenn man empfindliche Nachbarn hat! Der Klang wirkt dabei umso realistischer, desto weiter man vom Gleis entfernt steht, was für Außenanlagen natürlich perfekt, aber eben auch laut ist. Es empfiehlt sich daher, auf dem Programmiergleis die Lautstärke bereits vor der ersten Probefahrt deutlich herunterzuregulieren.

Gelungene Proportionen

Der Vergleich mit dem Original lässt die gelungenen Proportionen dieser G-Konstruktion erkennen, die das typische Aussehen der Reko-Lok des Bw Dresden widerspiegeln. Natürlich musste auch bei der über Puffer rund 88 Zentimeter langen Lok das Fahrwerk so ausgelegt werden, dass der R1

durchfahren wird, was wir aber nicht empfehlen können. Dementsprechend sind die ersten drei und die letzten zwei Kuppelradsätze jeweils in eigenen Getriebeblöcken gelagert. Der Tender verfügt über zwei Drehgestelle und wird mittels mehrpoliger elektrischer und überklappbarer mechanischer Kupplung mit der Lok verbunden. Ist der Tender abgekuppelt, bietet sich ein Blick in den nachgebildeten Führerstand mit Lokführer sowie Flackerlicht in der Feuerbüchse.

Wie eine Umfrage ergab, haben sich die meisten Gartenbahner direkt für die digitale Ausführung mit Sound, Dampfzeuger und zahlreichen Licht-

funktionen entschieden (Artikelnummer 37241/1.350 €), die nur 150 Euro teurer ist als die analoge Variante (-40). Bei der Vorbestellung war dabei eine Funktion noch nicht bekannt: Wenn man auf Strecke geht, sinkt kontinuierlich der Kohlevorrat im Tender ab. Bevor der Druck im Kessel sinkt und die Lok deutlich langsamer wird, sollte man ein Bw anlaufen und die Vorräte über die Funktion F7 wieder ergänzen: Mittels Servo hebt sich der Kohleinsatz an, und die Fahrt kann fortgesetzt werden. Über die CV-Programmierung können die jeweiligen Werte angepasst werden, sodass immer das Heimat-Bw erreicht wird.



Der Kohleinsatz im Tender sinkt mit der Fahrtdauer ab



Die Dimensionen des Modells werden deutlich als Maximilian Gentsch und Jens Beyer von Piko die Lok vor dem Original präsentierten

Gute Fahreigenschaften

Die Zugkraft der 4.687 Gramm wiegenden Lok ist für vorbildgerechte Züge mit weit über 30 Achsen ausreichend und überschreitet sicher die Gleisnutzlängen der meisten Gartenbahnanlagen. Vier Schienenschleifer, kugelgelagerte Achsen, Edelstahlradsätze und Stromabnahme auch über die Tenderradsätze lassen technisch keine Wünsche offen. Ebenso ist der Spagat gelungen, die Lok trotz der vielen angesetzten Teile für den Gartenbahnbetrieb ausreichend robust zu fertigen. Allerdings empfiehlt es sich, für die 50 3690 ein eigenes Gleis im Abstellbahnhof zu reservieren, denn alleine kann man die gekuppelte Lok kaum zurück ins Haus tragen. MM

■ Rietze HO

Siemens-G1 der VAG

Die Nürnberger U-Bahn ist vielen Gästen der Messestadt bekannt und ein wichtiges Verkehrsmittel, das auch in weiten Bereichen überirdisch verkehrt. Aus diesem Grund ist das neue Modell des vierteiligen Siemens-G1 sicher für viele Nahverkehrsleute interessant. Die im Original knapp 76 Meter langen und pro Wagen mit zwei mal drei Schwenk-Schiebetüren

ausgestatteten und seit 2019 in Betrieb befindlichen Fahrzeuge können bis zu 80 km/h erreichen. Das Kunststoff-Modell (Artikelnummer U10001/299,90 €) mit Kurzkupplung, Metallradsätzen und Inneneinrichtung kann allerdings erst fahren, wenn man einen Antrieb nachgerüstet hat. Die mehrfarbige Bedruckung der vier Wagenteile mit den Betriebsnummern ab 401, den Hinweisen auf Ökostrom sowie den hervorgehobenen Details am Dach ist gut. MM



Rietze HO: U-Bahn Siemens-G1 aus Nürnberg

■ Pullman/ESU HO

Gas-Kesselwagen

Unter anderem zur Versorgung von regionalen Lagern mit Flüssiggas beschafften verschiedene Unternehmen Druckgas-Kesselwagen, die anfangs mit einer gelben, ab den späten 1960er-Jahren mit einer orangefarbenen Bauchbinde versehenen waren. Der Grundanstrich wechselte dabei von Eisengrau auf Grauweiß bzw. Kieselgrau. Das vierachsige Pullman-Modell (Artikelnummern 36530 bis -32/je Doppelset 79,90 €) mit Flanschen und

Ventilen im Bereich des Kesselbodens bildet einen vierachsigen 620-Hektoliter-Druckgaswagen der Waggonfabrik Uerdingen mit Drehgestellen der Bauart Minden-Dorstfeld nach. Charakteristisch für diese Wagen mit aufgesetztem Sonnenschutzdach war der große Dachüberstand mit den radial auslaufenden Distanzblechen. Doch auch andere Details wie das mittige Mannloch an einer Stirnseite, angelegte Griffstangen, sauber beschriftete Anschriftentafeln sowie durchbrochen-geätzte Tritte und Laufgitter sind gelungen. MM



Pullman HO: Druckgas-Kesselwagen mit verschiedenen Anschriften

■ Modelbouw Boerman 2

Gmms der DR

Das formneue, 959 Gramm wiegende Modell des Gmms (Artikelnummer 0006-0011/299 €) ist aus hochwertigem Kunststoff nach den Normen der Nenngröße 2 hergestellt und speziell für den Betrieb auf Rollböcken und Rollwagen ausgelegt. Das 2m-Licht-

raumprofil sollte beim Rollbockbetrieb mit dem Gmms eine Durchfahrts-höhe von mindestens 20 Zentimetern über Schienen erlauben. Beim Rollwagenbetrieb sind es je nach Fabrikat etwas weniger. Dank Radreifen aus Edelstahl, kugelgelagerten Achsen und Federpuffern ist der sauber gravierte und bedruckte Wagen ebenso für den reinen Spur-2-Betrieb geeignet. MM



Modelbouw Boerman 2: Gmms als Kunststoff-Modell

★

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](http://www.brawa.de)

Die neue Decoder-Generation

Neue Features

Funktionalität
neu definiert

GROSSE VERÄNDERUNGEN AUF KLEINSTEM RAUM

- » RailComPlus
- » Mfx®
- » Erweitertes Function Mapping
- » Intellimatic
- » ABC-Bremsen
- » microSUSI-Schnittstelle
- » Selectrix®
- » Im Fahrzeug updatefähig
- » uvm.

Uhlenbrock Elektronik GmbH
Mercatorstr. 6
46244 Bottrop
Tel. 02045-85830
www.uhlenbrock.de



NMJ H0: Trieb-, Zwischen- und Steuerwagen des NSB-Triebzuges BM 68B

■ NMJ H0

Elektrotriebzug BM 68B der NSB

Viele Skandinavien-Reisende kennen den Elektrotriebzug der Reihe BM 68B der NSB noch aus dem aktiven Einsatz. Insgesamt wurden 21 Garnituren bei Skabo/Nebb und Strømmen gebaut und in vielen

Regionen eingesetzt. Modellbahner können diesen formschönen, dreiteiligen Triebzug nun auf der H0-Anlage nutzen. Er besteht aus dem auf dem vorderen Drehgestell angetriebenen BM 68B 26 mit Dachstromabnehmer,

dem Zwischenwagen B 68B 56 und dem ebenfalls mit Antrieb auf dem vorderen Drehgestell versehenen Steuerwagen BFS 68B 86 mit offener Bühne vor dem Führerstand.

nenbeleuchtung auch gut zur Geltung. Die rotbraune Lackierung mit gelbem Streifen in der Ursprungsvariante ist sauber aufgebracht sowie die Beschriftung unter der Lupe gut lesbar.

Als besonderen Service kann man bei einer Bestellung zum ersten Mal auch seine Wunsch-Betriebsnummer aussuchen. Das attraktive, digitale Metallmodell (Artikelnummer NMJS68B-1/2.685 Euro) mit einem Gewicht von 1.002 Gramm ist eine gelungene Kombination aus hochwertigem Kleinserienstandard und betriebsstauglichem Großserienmodell. Aufgrund der kleinen Auflage sollte man aber bei Kaufinteresse nicht allzu lange mit der Entscheidung warten, auch wenn noch weitere Epoche-Varianten von NMJ angekündigt sind. **MM**

100

km/h Höchstgeschwindigkeit erreichen diese Triebzüge

Alle drei Teile werden mittels einer flachen Spezialkupplung verbunden, so dass sich ein geschlossenes Zugbild ergibt. Die Inneneinrichtung mit roten bzw. grünen Sitzen, die sogar angelegte Armlehnen und den weißen Kopfschutz haben, mit Tischen sowie Abteiwänden ist äußerst realistisch umgesetzt und kommt dank der In-

Trieb- (links) und Steuerwagen haben unterschiedliche Kopfformen



■ Minitrains H0e

Plymouth-Feldbahnlok

Der Spezialist für Feldbahnen stellt mit der formneuen Plymouth-Diesellok in acht verschiedenen Farbgebungen (Artikelnummern 2051 bis -58/ab 129,90 €) sowie einem unlackierten Teilesatz mit fahrfertigem Chassis (-50/119 €) eine universell einsetzbare Maschine vor. Die 54 Millimeter langen und 46 Gramm wiegenden Fahrzeuge haben einen im Führerhaus



Minitrains H0e: grün/rote Plymouth-Diesellok

senkrecht stehenden Motor und weisen gute Fahreigenschaften auf. **MM**

■ Fleischmann N

Baureihe 228 der DR

Nun fährt mit der V180 auch die größte in der DDR gebaute Diesellok als Neukonstruktion vor. Zur Premiere hat man sich die vierachsige Sparlack-Ausführung (Artikelnummer 721402/169,90 €) ausgesucht. Die in Cottbus beheimatete

228 168 der DR hat einen fünfpoligen Motor mit Schwungmasse, vier angetriebene Radsätze, zwei diagonal versetzte Haftreifen und eine Next18-Digitalschnittstelle. Ebenfalls formneu ist der Taschenwagen Sdgmns 33 der Ahaus Alstätter Eisenbahn (825050/46,90 €), beladen mit einem Auflieger von DB Schenker. **MM**



Fleischmann N: formneue 228 168 und Sdgmns 33

■ Eds GartenBahn 2m/G

Shovelnose der WP&YR

Der niederländische Kleinserienhersteller Eds GartenBahn, bislang spezialisiert auf RhB-Modelle, hat seine erste nordamerikanische Lok vorgestellt: die sechssächsige Diesellok GE-90 der White Pass & Yukon Touristenbahn. General Electric lieferte zwischen 1953 und 1966 insgesamt elf Co-Co-Lokomotiven der Betriebsnummern 90 bis 100 mit einem Endführerstand. Die auch als „Shovelnoses“ bekannten Loks lassen sich in drei Gewichtsklassen einteilen und unterscheiden sich in kleinen Details voneinander. Den Loks 93 und 94 gemein-

sam ist, dass ihr Fahrwerk aus Metall besteht und die Gehäuseaufbauten sowie Kunststoffteile des Fahrwerks als 3D-Drucke gefertigt sind. Die Gartenbahnmodelle werden über alle sechs kugelgelagerten Radsätze mit Edelstahl-Radreifen angetrieben, wobei der Hersteller die Antriebe unter Verwendung von Bühler-Motoren selbst fertigt. Die zugkräftigen Lokomotiven sind in drei verschiedenen Farbdesigns im Maßstab 1:22,5 sowie in 1:20,3 erhältlich und werden in analoger (2.200 €) und digitaler Ausführung mit ESU-Loksounddecoder (2.450 €) gefertigt. Für die Bildung einer Doppeltraktion ist ein antriebsloser Dummy (1.800 €) erhältlich. **HJG**



Eds GartenBahn 2m/G: Diesellok der White Pass & Yukon Hans-Joachim Gilbert



NMJ HO: Sonderwagen der NSB

Ehemalige Personenwagen der NSB-Gattung B4 wurden 1986 als Sonderwagen mit Spielecke für Kinder und Eltern zum CB3 „Barnetoget“ umgebaut und auf norwegischen Hauptstrecken eingesetzt. Das 1:87-Modell

(Artikelnummer 132.305/70 €) mit allen Details am Wagenkasten und Fahrgestell sowie gesicktem Dach hat eine komplette Inneneinrichtung. Von dem ähnlich umgebauten Intercity-Spezialwagen CB2 „Togkapellet“ (-03/70

€) mit Tischen und normalen Stühlen, für dessen Nutzung ein Zuschlag von 50 NOK pro Fahrt anfiel, rollt ebenfalls ein realistisches Modell mit den entsprechenden Formänderungen vor. **MM**



■ Weinert HO

DB-Baureihe VT 86⁹

Die Beschaffung von Triebwagen mit Verbrennungsmotor wurde von der Reichsbahn ab 1925 forciert. Sie besaßen anfangs eine Inneneinrichtung für die 3. und 4. Wagenklasse. Bei Abschaffung der 4. Klasse wurde bei drei VT die Bestuhlung der 3. Klasse angeglichen. Der Triebwagen 705 erhielt im kleineren Raum ein Abteil der damaligen 2. Wagenklasse, die Zeichnungsnummer wurde auf BCvT 25/30 geändert. Zur DB gelangten noch drei Triebwagen der Bauart Werdaun nach Typenzeichnung CvT 25, die als Baureihe VT 86⁹ eingereiht wurden. Mit dem Motorumbau

wurden auch geänderte Kühlergrille in den Stirnfronten verbaut. So unterscheiden sich die Triebwagen in den beiden Einsatzepochen schließlich nicht nur in Farbgebung und Beschriftung. Der ehemalige Günther-Bausatz hat nun unter Weinert eine Komplettüberarbeitung erfahren (Artikelnummer 40125/389 €) und ein neues Fahrwerk erhalten, bei dem beide Radsätze angetrieben und vorbildgerecht mit Speichenrädern ausgestattet sind. Aus dem fränkischen Raum sind Einsätze von VT 86⁹ mit Beiwagen VB 140 bekannt – was sich nun auch auf der Modellbahn darstellen lässt. **MM**

Weinert HO: DB-VT 86 900 mit geändertem Kühlergrill

■ nme HO

Getreidewagen der SBB

Für den Laien sehen moderne Getreidewagen alle ähnlich aus. Wer sich jedoch näher mit den Vorbildern beschäftigt, erkennt viele Unterschiede. So rollt mit dem Tagnpps mit 96,5 Kubikmetern Ladevolumen ein weiteres Modell (Artikelnummer 510640 bis

-45/je 66,90 €) von SBB Cargo vor. Auffällig sind die aufgeschweißten Verstärkungsrippen an den Silowänden, die im Original nach dem Auftreten erster Risse erforderlich wurden. Das formgeänderte Modell wird wieder mit mehreren Wagennummern sowie auch mit Wechselstrom-Radsätzen (-80 bis -85) sowie zahlreichen angesetzten Details ausgeliefert. **MM**



nme HO: Silowagen Tagnpps mit Verstärkungsrippen

■ Roco HO

Schnellzugwagen EW II

Bei Roco haben die maßstäblich langen Schweizer Schnellzugwagen EW II mit Inneneinrichtung eine optische Überarbeitung erfahren. Der Wagen 2. Klasse, Bauart B (Artikelnummer 74571/57,90 €), fällt insbesondere durch seinen neuen Einstiegsbereich mit Darstellung der Trittstufen und

Griffstangen sowie die Dachgravuren auf. Vor dem ersten Einsatz müssen aber diese 14 Ansteckteile noch in die passenden Löcher eingesteckt und ggf. mit etwas Kleber fixiert werden. Als Ergänzung gibt es weitere grüne 2.-Klasse- (-72 und -73) mit anderen Betriebsnummern, einen 1./2.-Klasse- (-70) sowie einen passenden Gepäckwagen-Wagen (-74) zum gleichen Preis. **MM**



Roco HO: Schnellzugwagen EW II mit überarbeiteten Einstiegsbereichen



Werk

Verlag und Redaktion wünschen Ihnen, liebe Leser und Geschäftspartner, frohe und besinnliche Feiertage, beste Gesundheit, Glück und viel Erfolg im neuen Jahr 2020!



MBW 0: 41 174 und 041 253-6 der DB

■ Baureihe 41 in O von MBW

Attraktive Mehrzwecklokomotive in zahlreichen Varianten

Bei MBW muss man schnell sein, wenn man eine der Neuentwicklungen kaufen möchte, denn zum Redaktionsschluss waren fast schon alle Varianten ab Hersteller nicht mehr lieferbar. Von der ab 1936 von der DRG beschafften Baureihe 41 wurden u. a. die mit Witte-Windleit-

schraubt auf einer Holzplatte für je 2.699 Euro ausgeliefert.

Berücksichtigt wurden dabei immer die jeweiligen Details der konkreten Vorbilder. So sind die entsprechenden Kessel mit den richtigen Anbauteilen umgesetzt, die vorbildgerechten Lampentypen und Windleitbleche montiert und ggf. die Indusi-Magnete berücksichtigt sowie Lokschilder montiert und weitere lokspezifische Details vorhanden. Erstmals wurde auch bei allen Modellen ein effektvoller Zylinderdampf eingebaut. Die Führerstände sind komplett eingerichtet, Armaturen, Handräder usw. sogar farblich hervorgehoben. Der Tender wird mittels einer federnden, kulissengeführten und in der Länge einstellbaren Spezialkupplung mit der Lok verbunden. Die seitlichen Schutzbleche am Übergang sowie das geriffelte Boden-Übergangsblech sind beweglich angebracht. Zum Lieferumfang gehören auch der bereits eingeklebte Lokführer sowie eine Heizerfigur. MM

31

Funktionstasten wurden für die digitalen Effekte belegt

blechen ausgestattete DR-Reko 41128 (Artikelnummer = Loknummer) des Bw Meiningen, die 41174 des Bw Kirchweyhe mit Wagnerblechen und Altbaukessel, die in Hamm beheimatete 41 048 mit Witteblechen und Altbaukessel, die mit Neubaukessel sowie Öltender ausgerüstete 41 105, die 41 116 aus Kassel, die Hannoveraner 41 204, die 41 331 aus dem Ruhrgebiet sowie die 042 052-1 mit Ölhauptfeuerung im stabilen Karton und festge-



Eingerichteter Führerstand mit Personal

Märklin HO: Werbe-Ellok 101 064

Beide Seiten der Werbelok „160 Jahre Märklin“ (siehe em 10/19) sind mit historischen Motiven unterschiedlich gestaltet. Das attraktive Modell (Artikelnummer 39378/589,99 €), dessen Vorbild seit diesem Sommer unterwegs ist, sollte in keiner Märklin-Sammlung fehlen. MM

Märklin HO: Werbelok mit historischen Motiven. Wie die Vorbildlok dieses Outfit erhielt, haben wir ausführlich in Ausgabe 10/2019 (Seiten 6 bis 9) dokumentiert



■ Piko HO

94er mit Gegendruckbremse

Diese Baureihe ist bei Piko keine Unbekannte. Aktuell erscheint sie als Formvariante mit Gegendruckbremse (Artikelnummer 50069/299,99 €) und einer NEM 652-Digi-

talschnittstelle wieder im Classic-Sortiment. Vor dem ersten Einsatz müssen aber noch mehrere Zurüstteile insbesondere an der Lokfront montiert werden. MM



Piko HO: Baureihe 94²⁰⁻²¹ noch ohne Zurüstteile

■ Piko N

Dampflok-Baureihe 82 und Altbau-Ellok E 16

Mit der DB-Dampflok 82 018 (Artikelnummer 40104/249,99 €) mitsamt Oberflächenvorwärmer wird eine weitere Variante dieser Neubautenderlokbauart ausgeliefert. Auch von der Baureihe E 16 mit Buchli-Antrieb gibt es

eine neue Variante (40352/199,99 €). Beide Modelle überzeugen durch eine stimmige Umsetzung der Vorbildmaschinen, eine perfekte Optik, gute Fahreigenschaften und eine Next18-Schnittstelle. MM



Piko N: Varianten der Baureihen 82 und E 16

■ FR Freudenreich Feinwerktechnik Z

Nohab aus Sanitz

Mutig war die Entscheidung, dem Großserienmodell von Märklin eine eigene Konstruktion entgegenzusetzen. Die Erstauflage war schnell ausverkauft und die Kultlok in dreistelliger Stückzahl nachproduziert. Das maßstäbliche Modell mit schwerem Messingfahrwerk und Glockenanker-Antrieb erhielt bei dieser Gelegenheit auch Scheibeneinsätze aus Spritzgussteilen an den Führerstandfenstern. Für je 520 Euro ist sie als Lok 1131 der EBS in der letzten DSB-Lackierung (Artikelnummer 49.125.01) exklusiv beim 1zu220-Shop oder als Railcare-Maschine TMY 1150 (46.125.01) erhältlich.

Eine saubere Lackierung und lupenreine Tamponbedruckung sind selbstverständlich. Ebenso sind die Abweichungen der skandinavischen Ausführung am Gehäuse und an den Anbauteilen korrekt berücksichtigt

worden. Ein Genuss ist die digitale Soundausführung als Zusatzoption (00.125.00/140 €), die von Velmo auf Basis eines D+H-Decoders SD18A mit Next18-Schnittstelle umgesetzt wurde. Die Klangqualität und -fülle liegt angesichts des Maßstabs jenseits aller noch so hoch gesteckten Erwartungen. Im DCC-Protokoll sind insgesamt 21 Funktionen aufrufbar, die in einem zwölfminütigen Film unter <https://www.trainini.de/Filme1.html> vorgestellt werden. HSP



FR Freudenreich Feinwerktechnik Z: schwarz/rote ESB-Nohab

Außerdem...

... fertigen die **Westfälischen Feingusswerke** derzeit den modernen Güterwagen Sgmmns als detailliertes 2-Modell komplett aus Messing und Edelstahl



Westfälische Feingusswerke 2: Sgmmns

Werk

... ergänzt Train Line 45 den Harzer Traditionszug in 2m um den vierachsigen Wagen 5 (Artikelnummer 3630720/259 €) mit der Betriebsnummer 900-455

... liefert **Jägerndorfer** über Lemke den Elektrotriebzug der ÖBB-Reihe 4010 (JC74210/ 519,90 €) in N aus.

Dem sechsteiligen, rot/weißen 4010.024 mit Lichtwechsel soll auch eine digitale Version mit Sound folgen



Jägerndorfer N: Reihe 4010 der ÖBB

... arbeitet **www.modellbau-weihe.de** an der Rangierlokbau-reihe E 63/163 im Maßstab 1:43,5. Die Lok soll ab Mitte 2020 als Bau-satz und Fertigmodell mit fünf Betriebsnummern ausgeliefert werden

... erscheint die niederländische Ellok-Reihe 1200 von **Piko** (40464/194,99 €) jetzt in der blau/gelben ACTS-Lackierung der Epoche V in N



Piko N: Reihe 1200 der NS

... wurde nach Redaktionsschluss noch die Mak-Diesellok 650 D von **Heljan** in HO ausgeliefert, die wir ausführlich in *em 2/20* vorstellen

... ist der dreiteilige, gelbe Gleis-Inspektionszug „Doctor Yellow“ vom Typ 923 der JR (924296) ein Farbtupfer auf jeder N-Anlage und von **Tomix** über **Faller** erhältlich



Tomix N: Gleis-Inspektionszug

Anzeige



**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

MICRO-Bandsäge MBS 240/E. Für perfekten Schnitt in Stahl, NE-Metall, Holz und Kunststoff.

Geräuscharmer 230 V-Antrieb mit elektronisch regelbarer Bandgeschwindigkeit (180 – 330 m/min). Ausladung 150 mm. Max. Höhendurchlass 80 mm. Die für feine Arbeiten ideale Bandstärke (5 x 0,4 mm) ermöglicht Kurvenschnitte mit engen Radien. Stabiler, plangefräster Tisch (200 x 200 mm), für Gehrungsschnitte bis 45° schwenkbar. Gewicht ca. 7,5 kg.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

MBS 240/E



**Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.**

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4210 Unterweisersdorf



Märklin HO: Vorder- und Rückseite des Empfangsgebäudes Himmelreich mit angebautem Güterschuppen

■ Gebäude der Höllentalbahn in HO, N und Z von Märklin/Trix

Bahnhof Himmelreich

Für seine aktuelle Gebäudeneuheit hat sich Märklin den Bahnhof Himmelreich, gelegen an der bekannten Höllentalbahn im Schwarzwald, ausgesucht. Der Laser-cut-Bausatz (Artikelnummer 72793/59,99 €) gibt den früheren Zustand vor der Renovierung wieder, kann aber trotzdem auch glaubwürdig für die Epochen V und VI verwendet werden. Benötigt wird für das dreigeteilte HO-Bauwerk mit offenem



Wartebereich, Hauptgebäude und angebautem Güterschuppen eine Grundfläche von 380 mal 172 Millimetern. Durch die vielen unterschiedlichen Wandflächen mit Ziegelmauerwerk, verputzten Bereichen und Holzverschalungen in unterschiedlichen Tönen wird das Gebäude viele Modellbahner interessieren. Der Bausatz wird auch in Z (89709/39,99 €) und über Trix in N (66337/59,99 €) angeboten. MM

■ MO-Miniatur 1

Wohnwagen Eriba Puck

Das detaillierte Modell des „Puck“ hat ein Vorbild, das Ende der 1950er-Jahre entwickelt und ab 1960 unter der Marke Eriba vermarktet wurde. Der 109 Millimeter lange Eriba Puck wiegt 82 Gramm und ist aus Resin gefertigt (Artikelnummer 65599/85 €). Ein Blick durch die Fenster offenbart

die Nachbildung von Vorhängen, Tisch, Sitzcke, Küchenzeile und eines Plakats an der Innenseite der Tür. Nachdem der Puck nur etwa 300 Kilogramm gewogen hat, durfte er auch von kleineren Pkw gezogen werden, für die eine Anhängerkupplung mitgeliefert wird. PP



MO-Miniatur 1: Wohnwagen Eriba Puck

Noch HO: Hütte mit origineller Funktion



Die um 1900 als Jagdhütte erbaute Christl-Hütte steht direkt an der Strecke der Zugspitzbahn zwischen Grainau und Eibsee und war dadurch ein beliebtes Ausflugsziel für Touristen und Einheimische. Dank der neuen HOm-Zahnradbahn-Modelle von Hobbytrain und Zeitgeist (siehe *em* 11/19) kann die kleine Szene nun nachgebaut werden, sodass die Bedienung der Christl-Hütte auf der Durch-

fahrt dem Lokführer ein Bier auf die Ellok reichen kann. Der rund 14 mal 12 Zentimeter messende Modellbausatz (Artikelnummer 66403/89,99 €) enthält einen Servo sowie eine anschlussfertige Elektronik, die die Bedienung steuert. Diese kommt aus der Christl-Hütte, läuft ihren Weg bis zu den Gleisen und verschwindet nach der kurzen Übergabe des Biers wieder im Inneren der Hütte. MM

■ Weinert 1, O, H0

Klassische Biergarten-Garnituren

Deutlich feiner als im heutigen Biergarten mit seinen Bierzeltgarnituren ging es einst im Garten von vielen Gasthäusern zu: Sie setzten klappbaren Gartenstühle und kleine (Artikelnummern 2943, 2565, 32102) oder große Tische (2942, 25657, 32101) ein.

Auch heute noch sind die Stühle und Tische mit ihren filigranen Gestellen ein dekoratives Element im heimischen Garten. Jeweils vier Stühle gehören in allen Nenngrößen zu einem Set. Die Preise reichen dabei von 4,40 bis 14,80 Euro. MM

Weinert H0: Tische und Stühle für Biergärten

Werk (4)



■ Die Digitalzentrale H0

23-Meter-Drehscheibe

Drehscheiben gibt es wenige im Angebot der Großserienhersteller (siehe *em* 11/18), weshalb das Angebot der Firma Die Digitalzentrale verlockend ist, eine 23-Meter-Drehscheibe aus verschiedenen Bauteilen zusammenzubauen. So benötigt man z. B. die gelaserte Grube (Artikelnummer 370020/117 €), die geätzte Bühne (401835/217 €), den Schrittmotor samt Mechanik (199020/49 €) und die neunpolige Schleiferscheibe

Die Digitalzentrale H0: 23-Meter-Drehscheibe als Bausatz

(199001/43,50 €) für den schrittweisen Aufbau. Obendrein sind noch ein Digital- und ein Soundmodul erhältlich. Wer keinen elektrischen Antrieb benötigt, kann auch einen Handantrieb ordern. Das System ist recht komplett, bietet aber auch ausreichend Spielraum für konstruktive Änderungen, sodass man sich vor der ersten Bestellung gründlich beim Hersteller informieren sollte. MM

■ ESU H0-N

LokSound 5 micro

Der LokSound 5 micro ist mit nur 21 mal zehn Millimetern Grundfläche der mit Abstand kleinste LokSound-Decoder für alle Modelle von H0 bis N. Er bietet eine Next18-Schnittstelle und zusätzlich Adapterstecker für alle gängigen Schnittstellen. Ein elf mal 15 Millimeter messender Lautsprecher samt

**ESU H0-N: Lok-Sound 5 micro**

Schallkapsel-Bausatz gehört ebenfalls zum Lieferumfang. Je nach Konfiguration wird er unter verschiedenen Artikelnummern (z. B. 58818/109,99 €) angeboten. EM

■ Roco

Neuer Booster

Als Ergänzung zur Zentrale Z21 liefert Roco für 154,90 Euro den Booster 10806 aus, der für DCC und Motorola genutzt werden kann. Die Ausgangsspannung ist über den CAN-Bus zwischen zwölf und 24 Volt einstellbar, der Ausgangsstrom beträgt maximal drei Ampere. Bei DCC kann der Boos-



ter auch die vom Decoder empfangenen RailCom-Daten an die Zentrale weiterleiten. Eine ausführliche Beschreibung des Gerätes folgt in einer der nächsten Ausgaben. AM



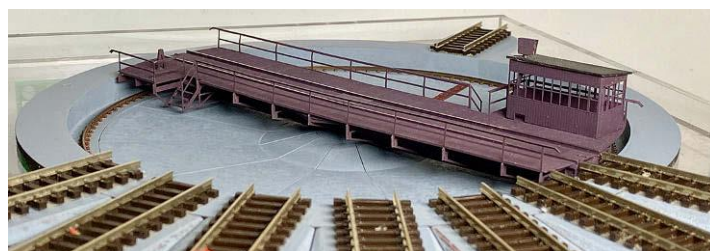
■ Heki H0, TT

Drei Kopfweiden

Früher an Feldern und Gewässern häufig anzutreffen waren Kopfweiden, die regelmäßig geschnitten wurden und daher im Verhältnis zur Baumkrone einen sehr dicken Stamm

Heki H0: Kopfweiden für die Gestaltung von Wiesen

haben. Drei dieser attraktiven, unterschiedlich geformten Gewächse mit einer Höhe von 55 Millimetern sind nun in einem Set erhältlich (Artikelnummer 1911/8,90 €). MM



Anzeige

PROXXON
MICROMOT
System

**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

Heißdraht-Schneidebügel THERMOCUT 650. Vielseitig zum Trennen von Styropor, Hartschaum, Polyurethan, PU-Schaum und thermoplastischen Folien.

Für Architekten, Designer, Künstler, Prototypenbau, Dämmung und für den klassischen Modellbau. Teleskop für einstellbare Schnittlänge 400 – 650 mm. Schnitttiefe (Durchlass) 200 mm. Federelement im Halterarm für konstante Drahtspannung. Schraubzwinde für den stationären Einsatz und 30 m Schneidedraht (Ø 0,2 mm) gehören dazu.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

THERMOCUT 650



Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON— www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4210 Unterweisersdorf



■ Gebäude nach Vorbild in HO von Busch

Schweizer Ort Trin

Nach Anlehnung zweier Vorbilder aus dem Kanton Graubünden hat Busch den komplett aus Holz errichteten Bahnhof Trin (Artikelnummer 1644/89,99 €) samt passendem, zweigeschössigem Bahnwärterhaus (1645/49,99 €) nachgebildet. Beide Modelle sind überwiegend aus Holz gefertigt und benötigen kaum eine farbliche Nachbehandlung. Einzig der Natur-

steinsockel und die großen Dachflächen sollten eine leichte Patinierung erhalten. Mit der Wetterwarte (7894/16,99 €), bestehend aus Mess-turm, Windmesser, Windrichtungs- und Niederschlagsmesser, Wetterhütte, Sonnenscheinautograph sowie Umzäunung, und einer 220 Millimeter hohen Eiche (6780/16,99 €) wird zudem weiteres lohnenswertes Zubehör angeboten. MM

Busch HO: Auch für andere Zwecke nutzbares Empfangsgebäude sowie das Bahnwärterhaus Trin (unten)



Real-Modell O: Nebenbahn-Lokschuppen

■ Real-Modell O

Nebenbahn-Lokschuppen

Nach einem historischen Original in Thüringen konstruiert wurde ein Lokschuppen für Neben- und Kleinbahnen, der vorbildgerecht als kurze (135 €) oder längere Version (165 €) als Bausatz erhältlich ist. Es soll mit seiner Länge von 20 bzw. 27 Zentimetern vor allem Tenderloks als Unterstand dienen. Genaueste Wiedergabe der feinen Ziegel- und Holzstrukturen sind bei diesem romantischen Fachwerkbau aus Resinguss und Laser-cut-Teilen selbstverständlich. Für das Innere des 13,7 Zentimeter breiten Gebäudes ist ein umfangreiches Sortiment an Lokschuppen-Ausstattungen erhältlich. Ein spezieller Nebenbahn-Wasserkrän wird als Ergänzung demnächst folgen. EM



Faller H0: große Hochgarage

■ Faller H0

Kleines Parkhaus

In Kleinstädten oder in Bahnhofsnähe findet man oft größere Hochgaragen für Pkw. Ein solches Laser-cut-Modell (Artikelnummer 130810/139,99 €) mit drei Ebenen und einer Grundfläche von 260 mal 208 Millimetern bietet Faller aktuell an. Entsprechend der Epochen

V/VI ist es mit einer Lamellenfassade aus Holz, Aufzug und Außentreppe ausgestattet. Wer möchte, kann durch die Antriebseinheit (180692/36,99 €) oder mittels durch das Erdgeschoss fahrender Autos des Car-Systems auch Bewegung ins Gebäude bringen. MM

■ Märklin H0

Flügel- und Sperrsignal

Kürzlich lieferte Märklin weitere digitale Formsignale (siehe *em 10/19*) für alle gängigen Gleissysteme aus. Am grauen Mast kommt das Schutzsignal Sh 0 (Halt, Fahrverbot), wenn der Balken waagrecht steht, bzw. Sh 1 (Fahrverbot aufgehoben), wenn die bewegliche Blende unter 45 Grad steht. Das Sperrsignal (70422/69,99 €) gilt für Zug- und Rangierfahrten. Gleiches gilt für das Hauptsignal mit Schmalmast (70413/99,99 €) und zwei ungekoppelte Flügel, welche den Wechsel von Rot



Märklin H0: digitale Formsignale

(Hp 0) auf Grün (Hp 1) oder Rot (Hp 0) auf Grün/Gelb (Hp 2) anzeigen. MM

■ Modellbau Laffont Z

Zwei neue Gebäude**Modellbau Laffont Z: Mehrfamilienhaus und Gebäude der Lokleitung**

Das neue Mehrfamilienhaus (Artikelnummer Z2201/24,90 €) ist nach süd-deutschem Vorbild entworfen worden, aber problemlos auch in fast allen anderen Regionen Deutschlands einsetzbar. Bereits das Weglassen der Fensterläden und Fensterumrandungen verleiht ihm einen Einheitscharakter. Weitere Form- und

Farbvarianten sind bereits geplant. Das Lokleitungsgebäude (-301/21,90 €) in Form eines grau verputzten, bahntypischen Zweckbaus mit abgestuftem Walmdach hat sein Vorbild im Bw Heilbronn und ergänzt daher perfekt Märklins letzte Auflage der Drehscheibe mit dem zugehörigen Ringlokschuppen. HSP

Außerdem...

... konnte **Lemke** nach langer Vorlaufzeit in N die auf Basis des Mercedes-Rundhaubers aufbauenden miNiS-Feuerwehren LF-16 TS in verschiedenen Varianten (Artikelnummern 4201ff.) in N präsentieren



miNiS N: Düsseldorf LF 16 TS

... rollt von Modellbahn Union ein zweiachsiger Magirus Sattelschlepper der DB (N-S00002) mit einem Wechselbehälter des Haus-zu-Haus-Systems in N vor



Modellbahn Union: Magirus

... bietet sich der aus fünf je 22 Millimeter breiten und 12 Millimeter hohen Elementen bestehende, fili-

grane Metall-Bauzaun (8116/9,99 €) von **Busch** für die Sicherung von N-Baustellen an

... bringt **Wiking** in H0 den Claas Arion 640 (036341) samt passendem Krampe-Halfpipe-Muldenkipper (038817) in gelber Lackierung des Gleisbauunternehmens Leonhard Weiss



Wiking H0: gelbe Fahrzeuge für Gleisbaustellen

... bietet Kleinserienhersteller **Studio 95** (studio95aalen@t-online.de) einen Bahnsteig-Treppenabgang als O-Resin-Bausatz für 28,50 Euro an

... kommt von **Tillig** als Ergänzung des TT-Bettungsgleissystems erstmals auch ein gebogenes 30°-Gleisstück des Radius 3 (396 mm) mit grauem (83770) und braunem Schotterbett (-80/je 3 €)

Tillig TT: Bettungsgleis R 3



Anzeige



**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

Spezialisten für feine Bohr-, Trenn-, Schleif-, Polier- und Reinigungsarbeiten. Made in EU.

500 g leichte Elektrofeinwerkzeuge für 230 V-Netzanschluss. Getriebekopf aus Alu-Druckguss. Balancierter DC-Spezialmotor - durchzugskräftig, leise und langlebig.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

Industrie-Bohrschleifer
IBS/E

Langhals-
Winkelschleifer
LHW

Bandschleifer
BS/E

**Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.**

PROXXON

— www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4210 Unterweisersdorf



Die Preisträger der letztjährigen Siegermodelle haben in den vergangenen 12 Monaten wieder viele attraktive Neuheiten ausgeliefert, die Sie mit Ihrer Stimme nun zu den „Modellen des Jahres“ küren können. Die Ergebnisse der Leserwahl werden den Herstellern im Januar 2020 wieder traditionell am Vorabend der Spielwarenmesse in Nürnberg präsentiert



■ 48. Leser-Umfrage: Die „Modelle des Jahres“ stehen zur Wahl

Spitzenprodukte im Wettstreit in 20 Rubriken

In den zurückliegenden zwölf Ausgaben von eisenbahn magazin, in unserem Sonderheft nach der Spielwarenmesse 2019 und in N-Bahn Magazin konnten wir Ihnen unzählige Fahrzeug-, Technik- und Zubehör-Neuheiten präsentieren. Die nominierten Produkte finden Sie in den 20 Rubrikenlisten auf der folgenden Doppelseite. Wählen Sie mit!

Monatlich im eisenbahn magazin und zweimonatlich im N-Bahn Magazin haben wir ausführlich über die wichtigsten Formneuheiten bzw. -varianten, aber auch über technisch überarbeitete Fahrzeugmodelle, lange gewünschte Wiederauflagen beliebter Fahrzeuge, attraktive Farb- und Beschriftungsvarianten, innovative technische Entwicklungen, Modellautos, Ausstattungsteile sowie große und kleine Bausätze berichtet. Aus dieser Unmenge von Beiträgen, Tests und Kurzmeldungen haben wir schließlich weit über 200 Produkte für die Wahl zum „Modell des Jahres“ nominiert.

Während wir in den vergangenen Jahren mehrmals Mühe hatten, für alle Rubriken genügend attraktive Modelle zu finden, gab es in diesem Jahr eher das „Luxusproblem“, dass es (zu) viele Neuentwicklungen – oft von ein und derselben Firma – in einem Abstimmungsfeld gab. So erreichten zum Beispiel die Märklin/Trix-Kohlenstaublok 08 1001 der DR, die Baureihen 181² und 364 von Piko in H0 oder die KM1-Dampfloks der Baureihen 56²⁻⁸ und 98⁷⁵ in 1 sowie die Vectron-Familie oder die Re 4/4¹ von Hobbytrain keinen Listenplatz bei den Triebfahrzeugen. In anderen Be-

reichen fehlen dagegen bekannte Namen, weil Neukonstruktionen wie zum Beispiel der

lich erwartet wurden, haben wir sie in die Tabelle aufgenommen. Sammler und Betriebsbahner, die eventuell eine Bahn aus der ehemaligen Heimat oder einer Urlaubsregion nachbauen, werden das Engagement der Firmen sicherlich honorieren. Sollten Sie die eine oder andere Neuheit, die nicht in der entsprechenden Rubrik gelistet ist, vermissen, ist sie zugunsten eines anderen Produkts des Herstellers entfallen.

Bei der Auswahl der vorgeschlagenen Modelle haben wir in langen Redaktionsrunden und auch mit freien Fachautoren diskutiert, bei Fachhändlern und Herstellern nachgefragt sowie recherchiert, ob die Modelle wirklich 2019 ausgeliefert wurden. Bei nahezu allen Rubriken ist es uns erneut gelungen, mindestens je acht formneue Modelle zu finden, die für den deutschen bzw. europäischen Markt von Bedeutung sind. So konnten wir insgesamt 231 Neuheiten – einige stellen wir noch in der Rubrik „Neu im Schaufenster“ dieses Heftes vor – von 135 Firmen bzw. Marken nominieren.

Jeder nach seiner Façon

Nach welchen Kriterien Sie nun Ihre Kreuze machen, bleibt Ihnen überlassen. Wie wir aus den

**Leserwahl 2020
Ihre Stimme zählt!
Stimmpostkarte auf Seite 67**

ETA 515 von Roco ins nächste Jahr verschoben wurden oder einfach ein asiatischer Produzent Liefer- oder Qualitätsprobleme hatte.

135 Marken sind im Rennen

Von den meisten in Europa fertigenden Unternehmen, aber auch von Piko rollten indes gleichmäßig übers Jahr verteilt perfekte Miniaturen in den Fachhandel oder zu Versandhändlern. Nicht immer waren es für den deutschen Modellbahner Wunschmodelle, denn auch die Freunde aus den Nachbarländern erhalten immer mehr neue Lok- und Wagenmodelle zu marktüblichen Preisen. Auch wenn diese Produkte nach Vorbildern ausländischer Bahnverwaltungen nicht von allen em-Lesern sehn-

Die Vorjahres-Gewinner



Gützold H0:
03 1010

H0-DAMPFLOKOMOTIVEN

Gützold 03 1010 Museumslok

H0-ELEKTROLOKOMOTIVEN

Brawa Baureihe E 44/144/244 DRG/DB/DR

H0-DIESELLOKOMOTIVEN

Brawa Baureihe V 36/236 DB/DR

H0-TRIEBWAGEN UND -TRIEBZÜGE

Liliput Akku-Turmtriebwagen DRG/DB

H0-REISEZUGWAGEN

Brawa Eilzugwagen-Serie Bauart 36 DB

H0-GÜTERWAGEN

Brawa Güterzugbegleitwagen Pwg pr 14 DB

H0-KLEINSERIEN-FAHRZEUGE

Weinert Baureihe 50 DB

H0-SCHMALSPUR-FAHRZEUGE

Tillig Dampflokomotive 99 5701 DR H0m

H0-GEBÄUDE-MODELLE

Auhagen Bahnsteigzubehör mit Kiosk/Warterraum

TT-FAHRZEUGE

Tillig Ellok Baureihe E 94/194/254 DRG/DB/DR

O-FAHRZEUGE

Kiss Dampflokomotive Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ DRG/DB

1-FAHRZEUGE

Märklin Diesellokomotive Baureihe V 188 DRG/DB

2-FAHRZEUGE

Piko Baureihe 103 DB 2m/G

ZUBEHÖR 2-Z

Märklin/Trix Reiterstellwerk Kreuztal 1-Z

TECHNIK

Hapo Doppeldrehscheibe Hamburg Altona H0

KRAFTFAHRZEUGE

Brekina Mercedes L 1519 Feuerwehr-Drehleiter H0

N-TRIEBFahrzeuge

Brawa Ellok Baureihe E 44/144 DB

N-WAGEN

Minitrix Rheingold 1983

N-ANLAGEN-AUSSTATTUNG

Faller Kloster Blaubeuren

N-TECHNIK

Modellbahn Union Segmentdrehscheibe



Brekina H0: Mercedes
L 1519 Feuerwehr-Drehleiter



Brawa H0: Baureihe
E 44/144/244 DRG/DB/DR



Hapo H0: Doppeldreh-
scheibe Hamburg-Altona



Minitrix N: Rheingold 1983



Piko 2m/G: Baureihe 103 DB

Zuschriften einiger Leser wissen, legt so mancher praktizierende Modellbahner Wert auf gute Fahreigenschaften und solide Aufbauten, die eine Entgleisung ohne größere Schäden oder den Verlust von angesteckten Teilen überstehen. Andere dagegen möchten die perfekten Modelle mit freistehenden Details, einer zugestützten Pufferbohle und mehreren individuellen Beschriftungsvarianten in die Vitrine stellen. Einige Modellbahner lehnen wiederum Triebfahrzeug- und Wagenmodelle mit beigelegten Zurüstteilen ab, da sie ungern die oft winzigen Teile selbst montieren möchten.

» Um neue Trends zu fördern oder bewährte Technik weiter zu bestätigen, zählt jede Stimme!

Die Hersteller kennen diese Problematik und bieten oft unterschiedliche Modelle oder Sortimente an, die die jeweiligen Wünsche erfüllen, sodass letztendlich für jeden Geldbeutel Neuheiten ausgeliefert werden. Aufgrund der immer kleiner werdenden Serien einzelner Modelle – was auch mit der gleichzeitigen Auslieferung von verschiedenen Farb- und Beschriftungsvarianten einer Formneuheit zusammenhängt – rücken Klein- und Großserienprodukte nicht nur preislich immer enger zusammen, was uns insbesondere die Auswahl in der Rubrik 7 nicht leicht machte. Bitte schauen Sie sich daher genau die Kandidaten nach Ihren persönlichen Auswahlkriterien an und setzen Sie dementsprechend Ihre Kreuze!

Jetzt sind Sie am Zuge!

Damit die *em*-Leserwahl 2020 für die gesamte Modellbahn-Szene ein Erfolg wird und durchaus auch wichtige Erkenntnisse für die Entwicklung neuer Modelle und Techniken liefern kann, zählt jede Stimme, die bis zum **10. Januar 2020** eingeht. Bitte füllen Sie daher die beigelegte Stimmpostkarte aus, frankieren Sie diese und senden Sie sie auf dem Postweg an uns zurück. Es ist dabei nicht erforderlich, in jeder Rubrik ein Kreuz zu machen, falls Sie sich in einer Nenngröße oder Rubrik nicht auskennen sollten. Wenn Sie mehr zu den einzelnen Kandidaten wissen möchten, können Sie unseren Service in der Tabelle nutzen und im dort angegebenen Heft nachschlagen.

Mit der Auswertung der Stimmpostkarten werden wir uns natürlich beeilen, damit wir den preisgekrönten Herstellern am 28. Januar, dem Abend vor der Nürnberger Spielwarenmesse, ihre Urkunden überreichen können. Sie, liebe Leser, werden über den Ausgang der Wahl in unserem *em-Spezial Spielwarenmesse 2020* und in der kurz danach erscheinenden Monatsausgabe *em 3/20* ausführlich informiert. Als Dank für Ihre Stimmabgabe verlosen wir traditionell unter allen Teilnehmern unter Ausschluss des Rechtsweges viele attraktive Sachpreise und auch wieder zwei begehrte Plätze bei den zweitägigen Bastel-Workshops mit Modellbau-Profi Klaus Zurawski als Dankeschön. MM

Leserwahl 2020: Kandidaten-Liste Modelle des Jahres

1 H0-DAMPFLOKOMOTIVEN

1.1	Jouef Reihe 141R SNCF	11/19
1.2	Märklin/Trix bayerische S 3/6 3625 K.Bay.Sts.B.	12/19
1.3	Märklin/Trix Baureihe 65 DB	05/19
1.4	McK Reihe Q DSB	07/19
1.5	OS.KAR Reihe 691 FS	07/19
1.6	pmt Baureihe 89.78 DRG	12/19
1.7	Rapido H1 Royal Hudson	10/19
1.8	Rivarossi Big Boy 4014 UP	08/19
1.9	Roco 23 001 Rekokessel DR	10/19
1.10	Roco Baureihe 86 DB	01/20

2 H0-ELEKTROLOKOMOTIVEN

2.1	Broadway Limited Reihe P5a Boxcab PRR	11/19
2.2	HAG Reihe 420 BLS	06/19
2.3	L.S. Models Vectron Baureihe 193 Railpool	12/19
2.4	Märklin Baureihe 103.1 DB	11/19
2.5	Piko 120 005 DB	08/19
2.6	Rivarossi Reihe Re 4/4 BLS	10/19
2.7	Roco Reihe Re 4/4 BLS	10/19
2.8	Trix Baureihe 102 DB AG	01/19

3 H0-DIESELLOKOMOTIVEN

3.1	A.C.M.E. Reihe Ne 120 FS	11/19
3.2	Electrotren Talgo 2008 RENFE	08/19
3.3	ESU Baureihe 260 DB	04/19
3.4	Heljan Mak 650 D	01/20
3.5	Märklin/Trix V 320 001 DB	10/19
3.6	McK Reihe Mx DSB	04/19
3.7	N27 Rangierlok DF5H China	05/19
3.8	Piko Reihe SU46 PKP	08/19

4 H0-TRIEBWAGEN UND -TRIEBZÜGE

4.1	Ferivan/Rietze Niederflur-Straßenbahn Antwerpen	12/19
4.2	Jouef Reihe X 2400 SNCF	12/19

4.3	L.S. Models Reihe X 3800 Picasso SNCF	10/19
4.4	Märklin/Trix VT 98 9705/VS 98 606 DB	07/19
4.5	NMJ Reihe Bm 68 B NSB	01/20
4.6	Piko ICE 4 Baureihe 412/812 DB AG	10/19
4.7	REE Renault-X 2111 SNCF	07/19
4.8	Rietze Siemens-U-Bahn G1 VAG Nürnberg	01/20

5 H0-REISEZUGWAGEN

5.1	A.C.M.E. FlixTrain-Zuggarnitur	12/19
5.2	Heris Reko-Speisewagen WRge Mitropa/DR	08/19
5.3	Hobbytrain Simphon-Express CIWL	06/19
5.4	Jägerndorfer Railjet-Garnitur CD	12/19
5.5	Märklin Eurofima-Wagen Ampz ÖBB	11/19
5.6	Memoba/L.S. Models Modular-Liegewagen nightjet ÖBB	11/19
5.7	NMJ Personenwagen B4 NSB	01/20
5.8	Piko Steuerwagen Bnrdzf 483.1 DB AG	11/19
5.9	Pullman/ESU n-Wagenserie DB AG	01/20
5.10	REE OCEM-Postwagen SNCF	08/19
5.11	Roco TEE 26/27 „Erasmus“ DB	06/19
5.12	Tillig Bahnpostwagen Postme-b II/24,2	05/19

6 H0-GÜTERWAGEN

6.1	Albert Modell Schiebewandwagen Hbbllns 245 SBB	05/19
6.2	Artitec gedeckter CHD-Wagen NS	10/19
6.3	ATM offener LL FS	07/19
6.4	Brawa gedeckter Gbs DR/DB AG	10/19

6.5	Brawa Säuretopfwagen DRG/DB/DR	08/19
6.6	Pullman/ESU Gas-Kesselwagen Zag GATX	01/20
6.7	Exact-train gedeckter Gbs DR/DB AG	06/19
6.8	Exact-train offener Omm 34 Klagenfurt DB/DR	03/19
6.9	Märklin/Trix Ardelt-Dampfkran DB	08/19
6.10	Märklin/Trix Selbstentladewagen Erz III d DB	05/19
6.11	nme Getreidewagen Tagnpss SBB	01/20
6.12	NPE Schwerlastwagen Samms 4860 DR	04/19
6.13	REE gedeckter Güterwagen USRA	08/19
6.14	Rivarossi Chemie-Kesselwagen Z BASF	05/19
6.15	Roco Taschenwagen T3 Sdgmns 33 AAE	12/19

7 H0-KLEINERIEN-FAHRZEUGE

7.1	Eisenbahn Canada Dampflokomotive Reihe 97 k.k.St.B.	01/19
7.2	Fulgurex Bugatti-Triebwagen Reihe XB 1000 SNCF	05/19
7.3	H-R-F Ellok Reihe HGe 3/3 BOB	03/19
7.4	Lematec Ellok Reihe BB 9200/9300 SNCF	02/19
7.5	Modellbau Glöckner Ski Typ Schöneweide DR	02/19
7.6	Panier Wismarer Triebwagen VT 133 DR	05/19
7.7	SchifferDesign Spiegel-Transportwagen KPEV	06/19
7.8	Sedlacek Wiener Straßenbahn Bauart Z	01/20

7.9	SEM/Klunker Schmalspur-Transportwagen DR	12/19
7.10	Weinert Triebwagen Baureihe VT 86.9 DB	01/20

8 H0-SCHMALSPUR-FAHRZEUGE

8.1	Artitec Grubenbahn-Diesellokomotive Deutz und -Wagen H0i	06/19
8.2	Bemo Reisezugwagen A/AB/B FO H0m	02/19
8.3	Hobbytrain Tallok 4 und Wagen Zugspitzbahn H0m	11/19
8.4	Lematec Reisezugwagen MOB/FO/MGB H0m	08/19
8.5	MiniTrain5 Diesellokomotive Plymouth Werkbahn H0e	01/20
8.6	Mk model Diesellokomotive Reihe Mk 48 MÁV H0e	05/19
8.7	Panier DWK-Triebwagen T 27 Sylter Inselbahn H0m/e	05/19
8.8	SEM Hainsberger Salonwagen DR H0e	12/19
8.9	Tillig Dieselelektrowagen 187 001 DR H0m/e	04/19
8.10	Zeitgeist Berglok 11 und Wagen Zugspitzbahn H0m	11/19

9 H0-GEBÄUDE-MODELLE

9.1	Auhagen Bahnwärterwohnhaus	10/19
9.2	Busch verfallene Fachwerkhäuser	07/19
9.3	Faller historische Tankstelle Brandshof	12/19
9.4	Joswood Taubenschlag	02/19
9.5	Köln Modell Manufaktur Aral-Tankstelle	06/19
9.6	Laffont Haltepunktgebäude Allzunah	02/19
9.7	Loewe runder Schrankenposten Pfalz	10/19
9.8	Märklin/Trix Ringlokschuppen Heilbronn	05/19
9.9	MKB Stadthauszeile Hamburg	10/19
9.10	Modellbahn Union Empfangsgebäude Kamen	11/19
9.11	Noch Christl-Hütte an der Zugspitzbahn	01/20
9.12	Stangel Empfangsgebäude Schalkstetten	06/19
9.13	te-miniatur Empfangsgebäude Eislefelder Talmühle	12/19
9.14	Unique Güterschuppen Zernezh Rhb	08/19
9.15	Vollmer Autowerkstatt	03/19

10 TT-FAHRZEUGE

10.1	Fischer Modell Dampflokomotive Baureihe 41 DR	1/20
10.2	Gützold Dampflokomotive Baureihe 65.10 DR	05/19
10.3	Hädl Dampflokomotive Baureihe 55.25-56 DR	11/19
10.4	Kres Doppelstockgarnitur DGB/DGB 12 DR	03/19
10.5	kuehn Dampflokomotive Baureihe 94.5-12 DR	12/19
10.6	Piko Diesellokomotive TKG 2 „Kaluga“ Industriebahn	11/19
10.7	Schirmer Abteilwagen BC 21 DR	11/19
10.8	Schwaetzer offener Omu 56 DB	10/19
10.9	Stromlinie Dungs-Transportwagen DRG	11/19
10.10	Tillig Vectron-Diesellokomotive Baureihe 247 Privatbahn	08/19

100 Preise warten in der Lostrommel

Abstimmen und gewinnen!

Das Abstimmen bei dieser von der Modellbahnindustrie stark beachteten Leser-Wahl ist wie immer ganz einfach: Auf der auf Seite 67 aufgeklebten Stimmpostkarte finden Sie 20 Kategorien mit jeweils bis zu 15 Feldern. Setzen Sie bitte in den Kategorien, in denen Sie abstimmen wollen, genau **ein Kreuz!**

Nur dann wird Ihre Stimme gezählt. Kategorien, in denen Sie nicht abstimmen wollen, lassen Sie einfach leer.

Falls Sie weitere Infos über die vorgeschlagenen Modelle benötigen, ist in der letzten Spalte der Kandidaten-Liste jeweils die Ausgabe von *eisenbahn magazin* angegeben, in der die Neuheit besprochen wurde (NBM = *N-Bahn Magazin*; MS = *im Messe-Sonderheft 2019*). Haben Sie Ihre Kreuze gesetzt und die Postkarte ausreichend frankiert (innerhalb Deutschlands 0,60 €), werfen Sie die voradressierte Postkarte einfach in den Briefkasten.

Als Dankeschön für das Mitmachen werden unter allen Einsendungen viele attraktive Preise ausgelost!

100 attraktive Preise



3 Wunschmodelle der Firma Piko:
Drei Gewinner können sich je ein verfügbares Fahrzeugmodell (Nenngrößen H0, N, TT oder G) aus dem Piko-Shop aussuchen!

Weitere Preise:

- 2 Teilnahmen bei einem *em*-Seminar
- 5 Lok- oder Triebwagen-Modelle*
- 10 Wagenmodelle*
- 20 Modellbahn-Zubehör-Artikel*
- 30 Eisenbahn-Bildbände
- 30 Modellbahn-Bücher

* Sie erhalten einen Artikel in der von Ihnen angegebenen Nenngröße auf der Abstimmungspostkarte

Einsendeschluss ist Freitag, der 10. Januar 2020

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagsgesellschaft GmbH sowie aller Tochtergesellschaften und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Daten werden zum Zwecke der Gewinnbenachrichtigung erfasst und gespeichert. Sie erhalten künftig per Post oder E-Mail News aus den Alba Publikationen und dem GeraMond Verlag (bei Nichtinteresse vermerken Sie dies bitte auf Ihrer Postkarte). Mit der Teilnahme erklären Sie sich auch einverstanden, dass Ihr Name im Falle eines Gewinnes in der nächsten Ausgabe veröffentlicht wird.

11 0-FAHRZEUGE

11.1 0-Scale Hobbyshop/Kiss MaK-Dieseltreibwagen GDT MBS	06/19
11.2 Bemo Elok Reihe Ge 4/4 II RhB Om	06/19
11.3 Demko Halberstädter Mittel-einstiegswagen DR/DB AG	06/19
11.4 Lenz Dampflok Baureihe 94.5-17 DB	08/19
11.5 MBW Dampflok Baureihe 41 DR/DB	01/20
11.6 NMJ Nohab-Diesellok Reihe Di 3 NSB	06/19
11.7 Philotrain Diesellok Reihe 616 NS	12/19
11.8 Schnellenkamp Schotterwagen Dgw 266 DB	11/19
11.9 Steiner Dampflok Baureihe 85 DB	06/19
11.10 Weihe Elok Baureihe E 63 DB	06/19

12 1-FAHRZEUGE

12.1 Dingler Triebzug ETA 177/180 DRG/DB	09/19
12.2 Kiss Modellbahnen Elok Reihe Re 4/4 I SBB	09/19
12.3 Kiss Modellbahnservice Container-tragwagen Sgns DB/SBB	09/19
12.4 KM1 Dampflok Baureihe 94.5-17 DRG/DB/DR	08/19
12.5 Lematec Diesellok Reihe CC 72000 SNCF	09/19
12.6 Märklin Dampflok Baureihe 78.0-5 DRG/DB	03/19
12.7 MBW Dampflok Baureihe 85 DB	09/19
12.8 Mo-Miniatur Bahndienst-Fahrzeug KlV 12 DB	09/19
12.9 Spur 1 Exklusiv Dampflok Baureihe 73.0-1 DRG	09/19
12.10 Wunder Dampflok Baureihe 89.70-75 DRG	09/19

13 2-FAHRZEUGE

13.1 Kiss Dampflok Reihe HG 3/4 DFB 2m	06/19
13.2 LGB Elok Reihe Ge 6/6 II RhB 2m	12/19
13.3 LGB sächsischer Bänkelwagen 4333 K 2m/G	01/19
13.4 Modelbouw Boerman gedeckter Gmms DR	01/20
13.5 Modellbau Frey Diesellok Reihe V10C 2m/2e	12/19
13.6 Piko Diesellok Baureihe 118.1 DR 2m/G	05/19
13.7 Piko Dampflok Baureihe 50.35 DR	01/20
13.8 Regner Heisler-Echtdampf-Getriebelok US 2m	12/19
13.9 Train Line 45 Traditions-wagen 5 HSB 2m	01/20
13.10 Westsächsische Feingusswerke Schwerlastwagen Sgmmns ERR	01/20

14 ZUBEHÖR

14.1 Archistoris Feuerwache Z	12/19
14.2 Artitec Bailey-Behelfsbrücke H0	02/19
14.3 Auhagen Portalkran TT	11/19
14.4 Faller Containerbrücke H0	10/19
14.5 Heki Kopfwenden H0	01/20
14.6 Kibri Lärmschutzwände H0	10/19
14.7 Laffont Hafen-Speicher-gebäude N/Z	01/19
14.8 Loewe Gitterbrücken für Schmalspurbahnen H0m/H0e	12/19
14.9 Märklin Empfangsgebäude Himmelreich H0/Z	01/20
14.10 Modellbahn Union 3D-Druckteile für Gleisgestaltung H0/TT/N	07/19
14.11 Modellbahn-Werkstatt Halle Culemeyer-Straßenroller O	07/19
14.12 Modellbau-Kaufhaus Dach-Wetterfahnen H0	08/19

14.13 Preiser Bruchsteinmauer mit Tor H0	07/19
14.14 Real-Modell Empfangsgebäude Schloss-Holte O	01/19
14.15 Weinert Biergarten-Garnituren 1/0/H0	01/20

15 TECHNIK

15.1 Die Digitalzentrale 23-m-Drehscheibe H0	01/20
15.2 ESU LokSound 5 micro	01/20
15.3 Fichtelbahn BiDiB-Digital-bausteine Ready-Line	10/19
15.4 Lenz DCC-Digitalzentrale LZV200	12/19
15.5 LGB Nachrüst-Sounddecoder und Energiepuffer	MS
15.6 Lokführer Lukas Drehscheibe des DDM 1	09/19
15.7 Märklin/Trix Form-Vorsignale H0	10/19
15.8 Piko A-Gleissystem mit Bettung H0	05/19
15.9 Proxxon Akku-Winkelpolierer, -Rohr-band- und -Walzenschleifer	07/19
15.10 Roco Z21-Einfach- und -Doppelbooster	01/20
15.11 Stäz Lichtmodul LM-PIC	04/19
15.12 Stepcraft Universal-Werkzeugmaschine	02/19
15.13 Tams analoge Pendelzugsteuerung HELIOS	01/20
15.14 Uhlenbrock IntelliDrive 2-Decoder	03/19
15.15 Viessmann motorischer C-Gleis-Weichenantrieb H0	10/19

16 STRASSENFAHRZEUGE

16.1 Artitec Opel-4-Tonner Lkw H0	11/19
16.2 Brekina Fiat 690 Millepiedi Lkw H0	04/19
16.3 Busch Bestattungswagen Mercedes 123 Miesenaufbau H0	06/19
16.4 Espewe Robur LO 2500 Bus H0	01/19
16.5 Herpa Skoda 110 L Pkw H0	06/19
16.6 Igra MAN 270 Lkw H0	10/19
16.7 miNis Mercedes LF 16 Ts Lkw N	01/20
16.8 Mo Minatur Wohnwagen Eriba 1	01/20

16.9 Modellbahn Union Magirus mit Haus-zu-Haus-Behältern Lkw N	01/20
16.10 NPE Borgward B 2000 Lkw H0	10/19
16.11 Saller Peugeot 210 T Lkw H0	08/19
16.12 Schuco VW T1 H0	02/19
16.13 Snajdr Vomag SLR 638 Lkw H0	06/19
16.14 Weinert Lkw-Hängerzug Faun L7 H0	12/19
16.15 Wiking Matador Lkw H0	02/19

17 N-TRIEBFÄHRZEUGE

17.1 Arnold Dampflok 18 201 mit Kohletender DR	NBM 6/19
17.2 Brawa Elektrotriebzug Twindexx Vario DB Regio	01/20
17.3 Fleischmann Diesellok Baureihe 228 DR	01/20
17.4 Hobbytrain Vossloh-Diesellok G1000 BB	12/19
17.5 Jägerndorfer Elektrotriebzug Reihe 4010 ÖBB	01/20
17.6 Kato ICE 4 Baureihe 412/812 DB AG	08/19
17.7 Liliput Dampfspeicherlok Typ Meiningen Werkbahn	10/19
17.8 Mikadotrain/REE TEE-Triebzug RGP 1 SNCF	NBM 5/19
17.9 Minitrix Museums-Dampflok 01 202	07/19
17.10 N-tram Dampflok Gattung D VI K.Bay.Sts.B.	NBM 2/19
17.11 Piko Diesellok Baureihe 221 DB	01/20
17.12 Rapido Trains TurboTrain UAC	NBM 6/19

18 N-WAGEN

18.1 ASM LHB-Nahverkehrs-Prototypwagen DB	NBM 2/19
18.2 Brawa Doppelstockwagen IC2 DB AG	NBM 1/20
18.3 Fleischmann Taschenwagen T3 Sdgms 33 AAE	01/20
18.4 kuehn Kaliwagen Uaccs-y DR	07/19
18.5 L.S. Models WP und WPC Typ Côte d'Azur C.I.W.L.	NBM 2/19

18.6 Lemke/L.S. Models Bmz 73/Bcmz 73 druckdicht ÖBB	NBM 5/19
18.7 MDS-Modell Schiebewandwagen Haik-v RhB 1:150	NBM 2/19
18.8 Minitrix Schlafwagenset „EC Mollière“ DR/PPK/SZD	NBM 4/19
18.9 Modellbahn Union offener Güterwagen Omm 52 DB/DR	NBM 5/19
18.10 MTR offener Güterwagen Ealos-t/SBB, Tams/SNCF	NBM 5/19
18.11 nme Zuckerwagen Uagpps VTG	1/19
18.12 REE UIC Y-Wagen SNCF	NBM 4/19

19 N-ANLAGEN-AUSSTATTUNG

19.1 Auhagen Bahnübergang mit Halbschranke	NBM 6/19
19.2 Busch Metall-Bauzaun	01/20
19.3 Falser Prallluftschiff	02/19
19.4 Jooswood Krupp-Kisten	06/19
19.5 Minitrix Empfangsgebäude Himmelreich	01/20
19.6 Modellbahn Union Hochbahn-Arkaden mit Bahnhofshalle	NBM 6/19
19.7 Noch historischer Friedhof	10/19
19.8 Nordmodell moderne Straßenleuchte	NBM 3/19
19.9 Preiser hellbraune Kühe	NBM 2/19
19.10 Rietze Fahrkarten-Automaten RhB	NBM 2/19

20 N-TECHNIK

20.1 Eichhorn Ballastelemente für die Reihe 1089 ÖBB	NBM 3/19
20.2 Kato Straßenbahn-Set für USA-Rechtsverkehr	NBM 2/19
20.3 KiskuN Ersatz-Inneneinrichtung für die Reihe 5047 ÖBB	NBM 4/19
20.4 Mafen HI-Signale DR	NBM 2/19
20.5 Modellbahn Digital Lichtmodul LM-PIC	NBM 2/19
20.6 Modellbahn Union Scharfenberg-Kupplung	NBM 1/20
20.7 Tams/Modellbahn Union Bahn-übergang-Blinklicht DR	NBM 2/19
20.8 Zimo/Lemke Decoderset für den Kato-ICE 4	NBM 6/19

Topaktuell informiert**Sichern Sie sich schon jetzt Ihr Messe-Sonderheft!**

Am Vorabend der Spielwarenmesse werden die *Modelle des Jahres* vorgestellt und prämiert. Die Chefs der Hersteller jener Modelle, die unsere Leser wählen werden, bekommen im DB Museum Nürnberg die entsprechenden Urkunden und Medaillen überreicht. In den Folgetagen macht sich das Fotografen- und Autorenteam von *eisenbahn magazin* in den Nürnberger Messehallen dann auf die Jagd nach den **Modellbahn-Neuheiten 2020**. In einem eigenen Produktionsbüro mit Fotostudio entsteht direkt auf dem Messegelände noch während der Messetage das große Sonderheft von *eisenbahn magazin* – 100 Seiten stark und mit über 400 Fotos!

Lassen Sie sich dieses wichtige Sonderheft nicht entgehen! Sie können es ab sofort schriftlich beim Verlag (Kontaktdaten auf Seite 130 rechts oben) oder online unter www.verlagshaus24.de bestellen. Wenn Ihre Bestellung bis zum 1. Februar bei uns eingeht, erhalten Sie eines der ersten Exemplare direkt ab Druckerei pünktlich zum Verkaufsstart im Handel zugeschickt. Und zusätzlich ist der **Versand für Sie kostenfrei!** Sie



Wenn Sie jetzt vorbestellen, erhalten Sie das Sonderheft versandkostenfrei!

zahlen lediglich die 9,95 Euro Ladenverkaufspreis. **Die Bestellnummer lautet 13257.**

Noch bequemer und mit allen genannten Vorteilen: **Bestellen Sie das Messeheft einfach mit der Stimmpostkarte**, mit der Sie Ihre Stimmen für die

Modelle des Jahres abgegeben und am Gewinnspiel teilnehmen. **Kreuz und die Unterschrift genügen!**

eisenbahn magazin Spezial Spielwarenmesse „Der große Messereport 2020“

- ✓ **Topaktuell mit 100 Seiten und über 400 Bildern**
- ✓ **Übersichtlich gegliedert nach Neutypen und geordnet nach Firmen**
- ✓ **Hersteller-Interviews und Hintergrund-Informationen**
- ✓ **Plus Neuheiten-Übersicht der Firmen, die nicht in Nürnberg waren**
- ✓ **Plus Präsentation der Modelle des Jahres 2020**

■ Meterspurige Straßenbahn durch die flämische Ziegelei-Region in Om

Romantischer Nahverkehr wie vor 50 Jahren



Bereits vor zehn Jahren entstand bei Eric van Hemelrijck und Marc van Nieuwenhove die Idee, von H0 auf O zu wechseln und eine Straßenbahnstrecke in Om mit der Spurweite von 22,5 Millimetern aufzubauen. Nach mehreren Entwürfen entschieden sie sich für die Linie 50 aus dem Raum Antwerpen, die bis in die 1960er-Jahre hinein über Boom und Rumst nach Mechelen fuhr. Unter dem Motto „Das Leben, wie es damals war“ sollte nicht nur Bahnbetrieb erlebt, sondern eine komplette Region mit ihrem Industrieflair und speziell mit den typischen Ziegeleien dargestellt werden, was perfekt gelungen ist.

Von Rumst nach Terhagen

Für Technikfans sicher das attraktivste Teilstück der Anlage ist der Abschnitt von Rumst nach Terhagen mit seiner Ziegelei samt Trockenlagern, Ringofen, Arbeiterwohnungen, Versorgungseinrichtungen und dem typischen Café am Straßeneck. Überall sind kleine Szenen dargestellt, die selbst die damals übliche Kinderarbeit berücksichtigen, aber auch Fasane oder andere Tiere im Wald

entdecken lassen. Für die Anlieferung des Lehms in Loren oder den Weitertransport der Ziegel gibt es eine kleine Feldbahn, die auch die Straßenbahnlinie 50 sowie die Landstraße kreuzt.

An der eingleisigen Strecke, die überwiegend neben der Straße verkehrt, darf auch eine für Überlandbahnen typische Situation mit Ausweichgleis nicht fehlen. Dieses liegt in einer dicht bebauten,

» **Diese digitale Om-Straßenbahn-Anlage entführt den Betrachter ins Flan-dern der 1960er-Jahre**

wohlhabenderen Gegend, die durch eine Reihe von Wohnhäusern dargestellt wird. Diese sind in einem baulich weitaus besseren Zustand als die stark renovierungsbedürftigen Gebäude im Industrieviertel zuvor. Doch auch auf diesem Diorama gibt es einen kleinen Industriebetrieb und ein fast rechtwinklig abzweigendes Anschlussgleis. Dass dieses auch regelmäßig bedient wird, konnten wir

bei unserem Besuch erleben, denn auf einem Abstellgleis stand ein Rollwagen mit einem offenen Regelspur-Zweiachser. Zum Anlagenrand senkt sich das Gelände ab, sodass durch die Stützmauer weitere attraktive Szenen entstehen, so wie sie in Terhagen noch heute zu entdecken sind.

Bahnhofsareal von Rumst

Für den Betrieb der Straßenbahn das wichtigste und damit auch größte Teilstück der insgesamt 3,6 mal 3,6 Meter großen Anlage ist der Bahnhof Rumst. Während das Empfangsgebäude ein exakter Nachbau des Originals ist, mussten die Gleisanlagen deutlich den eingeschränkten Platzverhältnissen angepasst werden. Trotzdem fühlt man sich an der Triebwagenhalle, dem alten Wasserversorgungsgebäude sowie der Fahrdienstleitung sofort wohl. Am liebsten würde man 1:43,5 verkleinert am Bahnsteig stehen und in eine der auf russischen Modell-Wagenkästen basierenden Bahnen einsteigen, die aufgrund von speziell gebauten Fahrwerken von sb Modellbau sehr ruhig rollen. Letzteres ist aber auch der Gleisbaurotte zu

Wie einst der Verkehr auf einer Überlandstraßenbahn im Raum Antwerpen abgewickelt wurde, zeigen drei nach Vorbild gebaute Betriebsdioramen in O, die für Ausstellungen zu einem Rundkurs verbunden werden

Ziegelei



Der Straßenbahnwagen 992 und der Pkw (im Bild links) müssen an der Kreuzung mit der Feldbahn warten, da diese gerade mit einem Lorenzug rangiert

Mit der Feldbahn wird der Lehm angeliefert, zu Ziegeln geformt, getrocknet und für den Brennvorgang vorbereitet



Strukturplatten für O, H0 und N Gebäude im Eigenbau

Den Reiz der Anlage machen die selbst gebauten Gebäude aus, die alle in den wichtigsten Proportionen maßstabsgetreu und nach Originalplänen bzw. Vermessungen vor Ort entstanden sind. Als bevorzugtes Bastelmaterial dienten Architekturkarton, Forex und andere Kunststoffplatten für die Grundkonstruktion. Die Oberflächen wurden anschließend mit Strukturplatten der Firma Redutex (www.redutex.com) beklebt, die auch für H0 und N entsprechende Produkte anbieten. MM

Feierabendstimmung vor den selbst gebauten Arbeiterhäusern, die schon seit Jahren keine Schönheitsreparaturen mehr erhalten haben



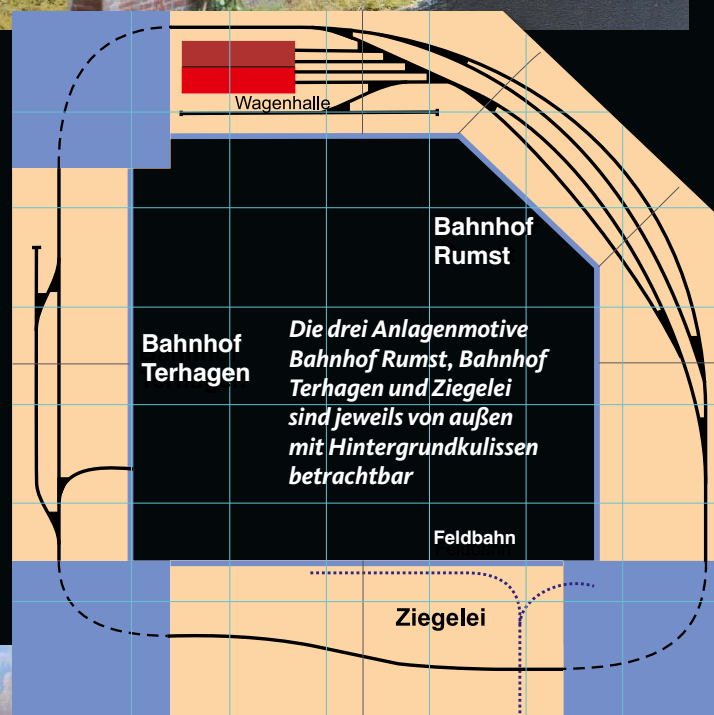
Bahnhof Terhagen

Ein Wagen der Linie 50 wartet in
Terhagen an der Ausweichstelle auf
die entgegenkommende Bahn



Wie bei vielen Überlandstraßenbahnen werden auch auf
dieser Linie verschiedene Güter auf Rollwagen transportiert

Die gesamte Szene an der Ausweiche wird durch
Hintergrundkulissen an drei Seiten abgeschlossen



Bahnhof Rumst



*Für den nachmittäglichen
Schülerverkehr werden am Bahnsteig in
Rumst Trieb- und Beiwagen bereitgestellt*

verdanken, die Gleise und Weichen vor Ort aus Code-100-Profilen von Peco und Roco gebaut hat.

Gefahren wird natürlich digital. Während die Augen kaum die vielen Details während der Rundfahrt erfassen können, nimmt das Gehör des Betrachters die vertrauten Laute alter Straßenbahnen angenehm wahr, die von den Erbauern selbst aufgenommen und auf die Sounddecoder aufgespielt wurden. Bei der Zeitreise vor Ort haben wir ein Detail übersehen: Eigentlich ist aufgrund des (noch) fehlenden Fahrdrachts kein Betrieb möglich. Doch durch die vorbildgerecht gesetzten Oberleitungsmasten, Quertragwerke sowie die ausgefahrenen Stromabnehmer der Bahnen ist die Illusion auch so nahezu perfekt. Wenn man die nicht einsehbaren Eckkästen umdreht oder weglässt, könnte man die gesamte Anlage auch als An-der-Wand-Anlage aufbauen und jeden Tag eine romantische Reise in die 1950er- oder 1960er-Jahre mit der Linie 50 antreten. *EvH/MvN/MM*

***Vor der Wagenhalle, die auch im Inneren
realistisch gestaltet ist, warten verschiedene
Bahnen auf den nächsten Einsatz***



*Für den Güterverkehr
wird eine Kastendampf-
lok vorgehalten, die an
der Werkstatt auf den
nächsten Einsatz wartet*





■ Märklins HO-Urgestein V 200 zu Leibe gerückt

Die umgebaute Märklin-V 200 oben in ihrem Heimat-Bw; unten klein abgebildet die Originallok unter Artikelnummer 3021

Alte Liebe kostet nicht(s)

Gehören Sie auch zu denjenigen, die sich von ihren alten Schätzen aus der Kindheit nicht trennen können, obwohl diese ein Schatten-dasein im Schrank fristen – aus Angst, von einem ernsthaften Modellbahner belächelt zu werden? Wir zeigen, wie man solchen Uralt-Lokmodellen neues Leben einhauchen kann



Viele Modellbahner haben Hemmungen, ihren guten Stücken mit Feile und Bohrer zu Leibe zu rücken, zumal Modell und Zurüstteile den Hobby-Etat nicht unerheblich belasten. Zu groß ist die Angst, irreparable Schäden beim ersten eigenen Fahrzeugumbau anzurichten. Um dem Modellbahner diese Angst zu nehmen, haben wir diese übers Jahr hinweg geplante Serie ins Leben gerufen, die alle Facetten des Fahrzeugbaus umfasst: von der einfachen Modellzurüstung über Superungen und Antriebsverbesserungen bis hin zu Bau-satzmontagen sowie kompletten Selbstbauprojekten – und zwar über alle Nenngrößen hinweg.

Raus aus dem Dunkeln!

Getreu dem Motto „Gut bespielt ist halb gealtert“ bieten sich die eingangs erwähnten

„Schrankeinlagerungen“ in ihren dunklen Kartons geradezu an, um an ihnen die nötigen Fähigkeiten zu erlernen. Außerdem lassen sich die meisten Originalteile günstig auf diversen Auktionsplattformen wiederbeschaffen, sollte doch etwas misslingen. Ich erinnerte mich einer auf dem Dachboden vergessenen Märklin-V 200 060. Zu dieser HO-Lok 3021 hatte ich damals ein gespaltenes Verhältnis: Einerseits überzeugte die Laufkultur des großen Scheibenkollektor-Motors mit einem sehr leisen Getriebe, und auch die 485 Gramm Eigenmasse aufgrund des Metallgussgehäuses beeindruckten, andererseits wirkte sie neben meinen beiden anderen Loks 89 006 aus einer Startpackung und 216 025 irgendwie seltsam. Die hinterlegten grauen Cellonfensterscheiben mit Blick auf die zwei Millimeter dicken Gehäuse-

wandungen und das in meinen Augen „schmal-spurige“ Fahrwerk wirkten befremdlich. Parallel erinnerte ich mich an einen alten Lok-Vergleichstest aus *em* 7/85, der anlässlich der Erstauflage von Rocos V 200 erschienen war. Hier waren die Mängel, aber eben auch das an sich stimmige Gehäuse der Märklin-Version gut beschrieben. Das nahm ich zum Anlass, mich auch einmal an einem aufwendigeren Lokumbau zu versuchen. Die Loktypenzeichnung in der Heftmitte war dabei durchaus hilfreich.

Aufwertende Details am Gehäuse

Begonnen habe ich mit der Anfertigung neuer Fenster aus 1-mm-Plexiglas. Kleine Ungenauigkeiten bei der Passform insbesondere aufgrund der teils geneigten Einbauwinkel lassen sich mit verdünntem Acryllack beheben: Mit einem



Mit neu eingesetzter Fensterverglasung, einigen Zurüstteilen an Front und Türen und geänderten Lampen ist das Erscheinungsbild der Diesellok gleich ein anderes



Neue em-Serie

rohr zum Einsatz. Die Glühlampen wurden durch LED ersetzt. Der hierdurch gewonnene Platz beim abgeänderten Lichtleitkörper ermöglichte den später beschriebenen vergrößerten Drehgestellabstand.

Der Diesellok aufs Dach gestiegen

Wie im *em*-Testbericht zurecht bemängelt, hat Märklin das Dach der Vorserienloks dargestellt.

Um das etwas mehr in Einklang zum Serienlokkasten zu bringen, wurden die Dachaufbauten mit einem Stück 0,5-mm-Polystyrol verlängert und der Falz zwischen den silbernen und grauen Partien weggefeilt. Die seitlichen Lammellenfenster wurden mit einem 1-mm-Fräser ausgefräst. Die Scheibenwischer bestehen aus verlötetem 0,3-mm-Messingdraht. Dank des auf dem Drehgestell montierten Motors bietet das Gehäuse genügend Platz, um eine beleuchtete Nachbildung des Maschinenraums mit realistisch wirkender Tiefe darzustellen. Entstanden ist sie mit Teilen aus der Restekiste und etwas Messingdraht. Dasselbe gilt für die Führerstände: Kein vorbildgerechter Nachbau, sondern eine stimmige Wirkung genügt mir hier.

Änderungen am Fahrwerk

Das Fahrwerk ist der Schwachpunkt dieser alten Märklin-Diesellok. Um den seitlichen Einzug im Fahrwerksbereich des Gehäuses zu ermöglichen, habe ich die Knickkante von innen mit einem T-Nutenfräser bearbeitet. So ist ein vorsichtiges Biegen im Schraubstock möglich. Der Blechrahmen des Fahrgestells verliert durch die nun notwendig gewordene Verjüngung seine Aufkantungen und dadurch Stabilität. Er wurde durch ein 2-mm-Messingblech verstärkt. Die Materialstärke des Gehäuses ist im Bereich der Puffer ausreichend, um hier den entsprechenden Winkel abzufeilen. Da ich die V 200 nicht durch Spielbahn-Gleisradian zwingen, habe ich die Aussparung für die Kupplung in der Breite reduziert. Allerdings erfordert der Normschacht etwas mehr Platz nach oben. Dafür konnte ein Kurzkupplungskopf montiert werden. Kupplungs- und Bremsschlauch-Nachbildungen wurden der Bewegungsfreiheit des Kupplungsbügels zuliebe ziemlich flach gestaltet.

Eigentlich sollte der Drehgestellabstand um fünf Millimeter vergrößert werden; da der Achsstand jedoch 0,8 Millimeter zu klein ist, habe ich als Kompromiss vier Millimeter gewählt. Das Antriebsdrehgestell musste dafür an der oberen Kante beschliffen werden, um nicht in Konflikt mit dem angepassten Lichtleiter zu kommen. Mit dem Messingblech wurde der geteilte Rahmen mit vier Millime-



Da die Anschriften erhalten blieben, wurden die Fehlstellen nur mit dem Pinsel korrigiert. Im Maschinenraum wurde eine Beleuchtung nachgerüstet

Tropfen Spülmittel entspannt, fließt der Lack kapillarisch in die Fuge. Der Auftrag mit einem dünnen Draht muss gegebenenfalls mehrmals wiederholt werden. Bei der Gelegenheit habe ich die zu großen Ausschnitte der Frontschei-

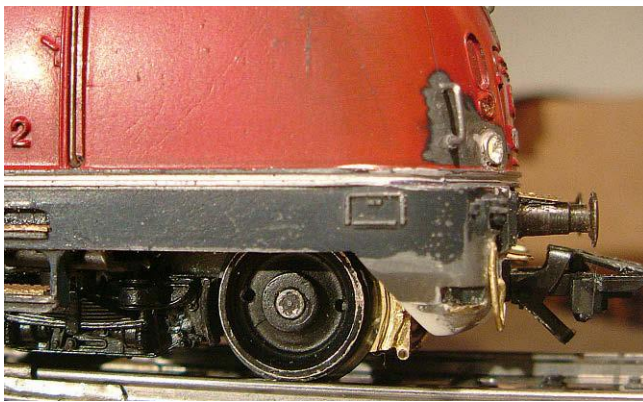
punkte ankörnen. Dadurch erspart man sich mühsames Ausmessen und eventuell versetzte Bohrungen. Die neuen Teile wurden aus 0,5-mm-Stahldraht gebogen und eingeklebt.

Frontpartie mit neuen Teilen

Die Rückleuchten wurden aufgebohrt, mit 1-mm-LED bestückt und mit Epoxydharz-Kleber verfüllt. Um die roten Abdeckplatten zu imitieren, lässt sich der Klebstoff mit einem Tropfen Rot transparent (z. B. Revell 731) einfärben. Die zu großen unteren Frontleuchten habe ich auf drei Millimeter aufgebohrt und ein Stück Messingrohr 3 mal 0,25 Millimeter eingeklebt. Nach dem Planfeilen wurde ein leicht oval gequetschtes Alurohrstück eingeklebt und verspachtelt. Das Alu erspart das silberne Lackieren. Beim oberen Spitzenlicht kam nur das 2,5-mm-Alu-

» Mit wenigen Zurüstteilen und Eingriffen wird eine betagte Märklin-V 200 wieder alltagsfit

ben verkleinert. Die oberen Fenstereinfassungen wurden hierfür plangefeilt. Ein abgerundetes Stück 0,5-mm-Polystyrol bildet den neuen Rahmen und sorgt so für das richtige Maß. Bevor man die angespritzten Griffstangen abfeilt, sollte man die jeweiligen Befestigungs-



Die äußeren Bremsbacken entstanden aus Abschnitten eines Drehteils. Aufgrund des Bremsgestänges wurde ein kürzerer Schleifer montiert, der nicht mehr über das Drehgestell hinausragt. Das Abdrehen der Spurkränze – siehe Bild unten – kommt bei einer Lok ohne Außenrahmen besonders positiv zur Geltung



tern Abstand wieder verbunden. Die Drehgestellaussparungen am Gehäuse wurden entsprechend nach vorn erweitert und in der Mitte mit 2-mm-Polystyrolstücken aufgefüllt. Alle Fehlstellen im Lack wurden mit selbst angemischten Farben ausgebessert. Dabei lieber etwas mehr Verdünnung nehmen und mehr-

» Damit der Märklin-Oldie besser fährt, wurden eine Schwungmasse und Kugellager verbaut

mals streichen, dann werden die Übergänge unauffälliger. Selbst die erhabene Beschriftung wirkt so wieder ganz passabel. Nach der Patinierung mittels Pinsel und einem abschließenden Farbnebel aus der Spritzpistole sieht man davon nichts mehr.

Antrieb mit besserem Auslauf

Zuerst hatte ich die V 200 mit einem Uhlenbrock-Decoder für Allstrommotoren ausgerüstet. Da mich die Fahreigenschaften nicht überzeugten, erfolgte abermals ein Umbau mit einem Trix-Magneten und einem ESU-LokPilot-Decoder. Zusätzlich habe ich dem Rotor beidseitig Kugellager sowie eine gedrehte und gefräste Schwungmasse spendiert. Der Auslauf bei Stromunterbrechung aus um-

Der Einbau von Kugellagern ist aufwendiger als bei den neueren Märklin-Konstruktionen.

Zuerst wurden die Schmieraschen abgefräst. Ein Alustück dient zur Aufnahme am Motorblock. Das Motorschild wurde mit Plexiglasteilen verstärkt

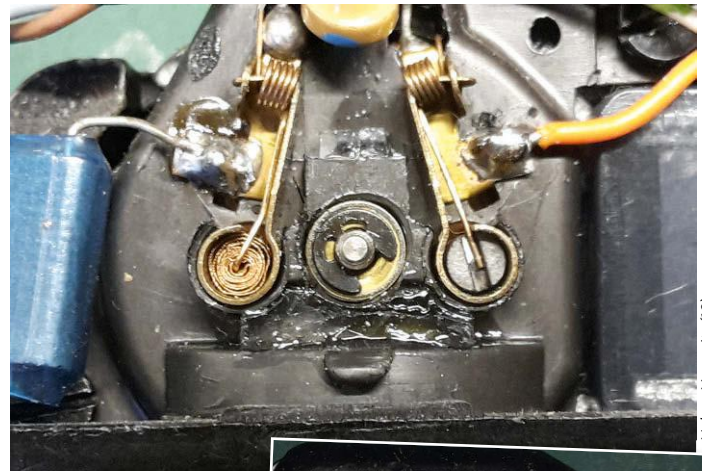
gerechnet 100 km/h beträgt immerhin 16 Zentimeter gegenüber 18 Zentimetern im Originalzustand, bei Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h sind es 28 Zentimeter Ausrollweg – und das trotz eines Magneten mit Rastmoment statt einer nichthemmenden Feldspule!

Materialbedarf für den V 200-Lokumbau

Plexiglas 1,0 mm Stärke
Polystyrol 0,5 und 2,0 mm Stärke
Messingblech 2,0 mm Stärke
Stahldraht 0,5 mm Durchmesser
Messingdraht 0,3 mm Durchmesser
Aluminiumrohr 2,5 mm Durchmesser
Messingrohr 3,0 mm Durchmesser
Kugellager 1,5/4,0 Durchmesser/2,0 mm lang
Rote LED 1,0 mm Durchmesser
Warmweiße LED 2,5 mm Durchmesser
ESU-Decoder LokPilot V3.0
Klebstoff, Spachtelmasse, Farben



Die passgenau gefrästen „Hörner“ zentrieren die Schwungmasse auf dem Anker. So wird eine Unwucht vermieden. Zum Fixieren des Messingteils genügt ein Tropfen Sekundenklebstoff



Holger Morawitz (10)



Bleibt die abschließende Frage: Lohnt sich ein derart aufwendiger Umbau überhaupt? Ein klares Ja, denn die Kosten für die wenigen Zukäufe waren überschaubar, und dank der hierbei gemachten Erfahrungen kann man das nächste Fahrzeug-Projekt mit viel mehr Zuversicht angehen. Ich hatte zu Beginn dieses Umbaus bei Weitem nicht so viele Details geplant, aber durch die Teilerfolge wuchs das Selbstvertrauen. Schließlich ist dies das Schöne an unserem Hobby: Jeder darf für sich festlegen, wo seine persönlichen Grenzen liegen. Mein Verhältnis zur Märklin-3021 hat sich jedenfalls derart verbessert, dass die gute alte V 200 nun zu meinen Lieblingsloks gehört! Optisch und fahrtechnisch hält sie jetzt mit vielen nur halb so alten Loks mit – trotz ihrer mittlerweile bald 50 Jahre.

Holger Morawitz

Anm. d. Red.: Wenn Sie ähnliche Umbau-Erfahrungen mit Modellbahn-Fahrzeugen gesammelt haben, zögern Sie nicht! Gern veröffentlichen wir auch Ihren (Um-)Baubericht, wenn das Projekt einen breiten Leserkreis interessieren könnte.

Jetzt einsteigen!



Lesen Sie 3 Ausgaben
eisenbahn magazin und sichern
Sie sich Ihr Geschenk!

Ihre Vorteile als Test-Abonnent:

- ✓ Sie sparen 23%!
- ✓ Sie erhalten Ihr Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag* bequem nach Hause und verpassen keine Ausgabe mehr!
- ✓ Sie können jederzeit abbestellen!

Ihr Geschenk
GRATIS!

Buch »Erste Hilfe Modellbahn:
Signale, Leitungen, Gleise und Weichen«**

Für Einsteiger und Profis: Dieser Band bietet handfesten Expertenrat für den professionellen und erweiterbaren Gleisbau und die Optimierung bestehender Gleissysteme. Mit vielen cleveren Tipps, nützlichen Übersichten und instruktiven Fotos.



Gleich unter www.eisenbahnmagazin.de/abo bestellen!

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



AVXLIVE • ICU

AvaxHome - Your End Place

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



**Verglichen
& gemessen**

Die fünf getesteten HO-Säuretopfwagen von Brawa, Fleischmann, Märklin, Piko und Tillig (v. l.) als Rangiereinheit hinter einer Kleinlokomotive von Lenz



HO-Säuretopfwagen von Brawa, Fleischmann, Märklin, Piko und Tillig im Test

Tongefäße unterwegs auf Schienen

Heute sind Säuretopfwagen nicht mehr im Eisenbahnverkehr zu finden. Aber noch vor drei Jahrzehnten gab es diese in Güterzügen eingereiht, um aggressive Flüssigchemikalien zu transportieren. Dementsprechend beliebt sind sie bei Modellbahnern. Aktuell sind fünf HO-Wagentypen am Markt zu finden, doch welcher ist der beste?

Der Modellbahner kann Säuretopfwagen nicht nur zur Bereicherung von Güterzügen einreihen, sondern diese auch zu kleinen Gleisanschlüssen versenden, wobei beim Vorbild mancherorts recht kuriose Fabriken damit angefahren wurden – beispielsweise der VEB Fettchemie Karl-Marx-Stadt. Es waren also nicht nur chemische Großbetriebe, wo man diese Wagen zuerst vermuten würde. Auch Galvanikbetriebe brauchen Säuren und noch viele andere kleinere Fabriken, die mit chemischen Substanzen arbeiten. Damit ergibt sich für den Modellbahner ein großes Anwendungsfeld hinsichtlich dieser optisch auffallenden Wagengattung.

Die Modellbahn-Hersteller haben dieses breite Einsatzspektrum schon früh erkannt und bereits vor vielen Jahren die ersten Modelle der Topfwagen auf den Markt gebracht (siehe Kasten). Bis auf das überarbeitete Piko-Modell sind die anderen alten Modelle jedoch nicht mehr lieferbar. Wir haben fünf aktuell erhältliche Modelle herausgesucht und vergleichen diese. Da die Vorbilder recht unterschiedlich sind und oft Einzelstücke waren, weicht unser Vergleichstest von sonst üblichen ein wenig ab und konzentriert sich darauf, wie die Modelle gegenüber den jeweiligen Originalen optisch abschneiden. Zur Beurteilung orientieren wir uns an den angeschriebenen

Daten sowie an weiteren auch bei anderen Güterwagen üblichen Fakten.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

↑ Brawa – Dies ist das jüngste Modell im Testfeld und stammt aus dem Jahr 2019. Nachgebildet wurde der im Museum Bochum-Dahlhausen vorhandene Zweiaxler, der einen recht typischen Topfwagen mit zwölf Behältern darstellt. Ähnliche Wagen gab es mit kleinen Abwandlungen oft. Nach welcher Vorbildbauart das Modell entstand, ist nicht exakt bekannt, aber sie soll aus den 1920er-Jahren stammen. Trotz des sehr filigranen Fahrwerks konnte eine vollwertige Kurzkupplungskulisse eingebaut werden, die sehr leicht arbeitet. Montiert sind Bügelkupplungen. Als einziger Wagen besitzt der Brawa-Wagen einige Zurüstteile wie Ablaufrohre, Bremsschläuche und Originalkupplungen. Obendrein liegt dem Modell sogar eine Explosionszeichnung mit Ersatzteilliste bei.

↑ Fleischmann – Die ehemals Nürnberger Firma hatte 1995 erstmals dieses Modell ausgeliefert. Der Wagen hat einen eher kurzen Achsstand für einen Wagen mit zwölf Töpfen. Aber auch solche Wagen gab es durchaus. Das mit Gleitlagern und

genietetem Aufbau versehene Fahrzeug passt ab den 1920er-Jahren. Auch hier ist eine vollwertige Kurzkupplungskulisse vorhanden, die leichtgängig ist. Montiert sind Fleischmann-Profilkupplungen; andere Kupplungen zum Tausch liegen nicht bei.

↑ Märklin – Das Original des zeitweise auch unter Trix lieferbaren Modells (z. B. 24358) ist nicht bestimmbar. Das Modell wurde im Jahr 2009 als Neuheit vorgestellt. Von der Bauart her sollte es schon ab der Epoche II einsetzbar sein, wobei der etwas längere Achsstand und die fehlenden Nietnachbildungen auf ein Baujahr ab Mitte der 1930er-Jahre hindeuten. Die vollwertige Kurzkupplungskulisse arbeitet sehr gut und leichtgängig. Montiert sind Bügelkupplungen.

↑ Piko – Das alte DDR-Modell des VEB Piko aus dem Jahr 1964 wurde in den frühen 1990er-Jahren mit einem neuen Fahrwerk samt Kurzkupplungskulisse und NEM-Schacht versehen, womit dieses vom Aufbau her noch immer akzeptable Modell weiterhin geliefert werden konnte. Das Vorbild stellt nur bedingt einen Vorkriegswagen dar, denn einige Merkmale des Modells mit zwölf Töpfen passen eher zur Nachbauserie aus den späten 1960er-Jahren. Hier ist noch eine Kurzkupplungskulisse zu finden, wie



Stirnansichten der fünf Zweiachser, die bis auf das Piko-Modell mit Bremserhaus über eine Bremserbühne und teilweise auch über Leiter samt Laufsteg verfügen



Piko sie in den frühen 1990er-Jahren konstruierte. Der NEM-Schacht bewegt sich zwar leichtgängig, aber durch Anlenkung sehr nah an der Pufferbohle, sodass das Auslenkverhalten nicht optimal ist. Die Höhenlage des NEM-Schachtes ist so labil wie die gesamte Kulisse, daher liegt der NEM-Schacht selten waagrecht. Montiert sind Bügelkupplungen.

Tillig – Die Sebnitzer hatten das Modell von der 1999 insolvent gewordenen Firma Sachsenmodelle übernommen. Der Achsstand ist recht kurz und es sind nur zehn Töpfe vorhanden, was aber durchaus vorbildgerecht ist. Welches Vorbild hier nachgebildet wurde, ist unbekannt. Gleitlager und genieteter Aufbau deuten auf ein Vorkriegsvorbild hin. Es ist zwar eine vollwertige Kurzkupplungskulisse vorhanden, die aber sehr labil ist. Bei längeren geschobenen Rangierabteilungen neigt der NEM-Schacht dazu, nach unten gedrückt zu werden. Eingesteckt sind Bügelkupplungen.

Laufeigenschaften

Alle Wagen laufen sehr leichtgängig und rollen auf den Schienen weit aus. Daher haben wir auf gesonderte Messungen der Auslaufwege verzichtet und uns bei diesem Testkriterium eher auf die Radsatzausführungen konzentriert.

Brawa – Das Radsatzinnenmaß der beidseitig sehr vor-

Fakten zu den H0-Modellen

Hersteller	Brawa	Fleischmann	Märklin	Piko	Tillig
Artikelnummer	49304	5220	48162	54926	76678
Preis (UvP)	53,90 €	ca. 30,00 €	37,99 €	29,99 €	32,50 €
Epoche	DR IV	DB III	DB III	DR IV	DB III
Eigenmasse	67 g	41 g	43 g	51 g	57 g

bildgetreu profilierten Radsätze beträgt bei Brawa 14,45 Millimeter, die Radbreite 2,6 Millimeter. Die Spurkranzhöhe von 0,8 Millimetern ist angenehm niedrig, ohne Probleme auf Weichen zu verursachen. Der Wagen wiegt 67 Gramm, ist damit der Schwerste im Testfeld und liegt recht stabil auf dem Gleis.

Fleischmann – Diese Firma beharrte bis zur kürzlichen Aufgabe des H0-Sortimentes auf dem falschen Radsatzinnenmaß von 14,2 Millimetern, was Probleme auf korrekt gebauten Weichen verursachen kann. Die Radbreite beträgt 2,8 Millimeter bei 1,1 Millimetern Spurkranzhöhe. Mit 41 Gramm ist der Wagen leicht, was beim Einreihen in langen Zügen zum Kippen führen kann.

Märklin – Bei diesem Wagen standen uns nur die Wechselstrom-Radsätze zur Verfügung, die naturgemäß andere Abmessungen haben, um auf den älteren Märklin-Gleisen zuverlässig zu rollen. Das Radsatzinnenmaß beträgt 14,3 Millimeter, die Radbreite drei und die Spurkranzhöhe 1,1 Millimeter. Die Wagenmasse beträgt 43 Gramm,

was ebenfalls wenig Stabilität im Zugverband gewährleistet.

Piko – Die Sonneberger verwenden Radsätze mit 14,3 Millimetern Radsatzinnenmaß, 2,8 Millimetern Radbreite und 0,9 Millimetern Spurkranzhöhe. Mit seinen 51 Gramm und einem recht tiefen Schwerpunkt liegt der Wagen sicher im Gleis – auch bei längeren Zügen.

Tillig – Dieser Wagen hat ebenfalls 14,3 Millimeter Radsatzinnenmaß, 2,8 Millimeter Breite und 0,9 Millimeter Spurkranzhöhe. Mit 57 Gramm ist er der zweit-schwerste Wagen des Testquintetts und bleibt in Zügen sicher im Gleis.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Brawa	↑ (1,0)
Fleischmann	→ (2,5)
Märklin	↗ (2,0)
Piko	↘ (2,0)
Tillig	↙ (2,0)

OPTISCHE WERTUNG

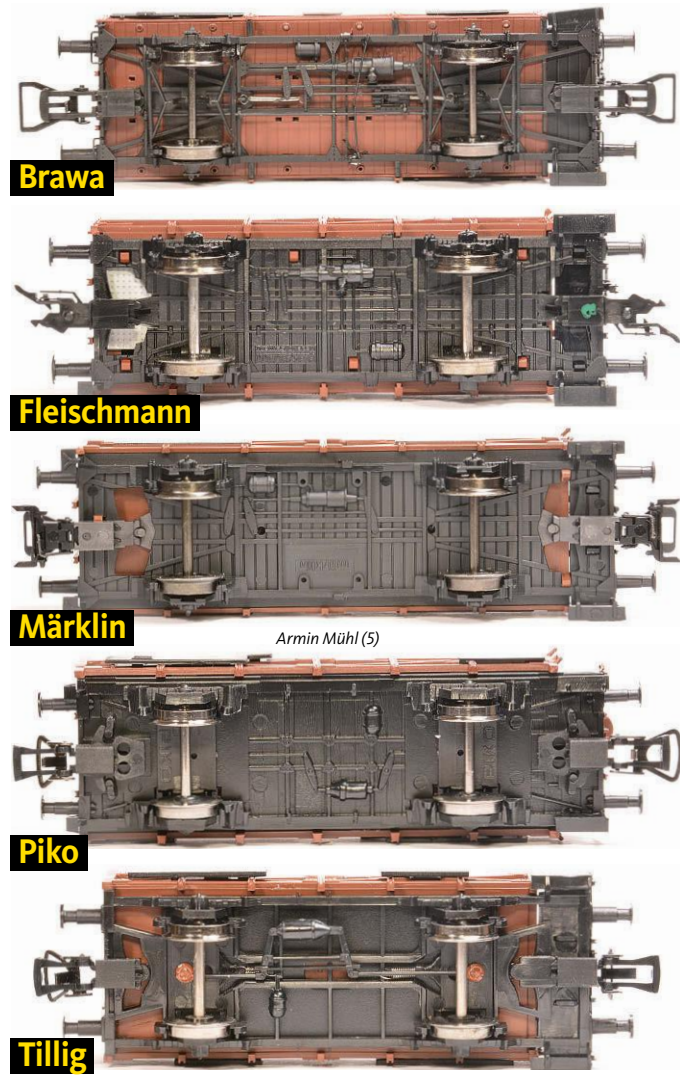
Fahrwerksausführung

Brawa – Die Remshaldener haben für ihren Topfwagen ein vorbildgerecht schmales Fahrwerk konstruiert, was auch recht filigrane, durchbrochene Kastenstützen besitzt. Die angeschriebene Länge über Puffer und der Achsstand passen zum Modell. Die Pufferhöhe liegt mit 10,8 Millimetern am unteren in der EBO zugelassenen Maß von umgerechnet 940 Millimetern, was auf einen beladenen Wagen hindeutet. Der Zweiachser besitzt als einziges der getesteten Modelle eine echte Dreipunktlagerung, während die anderen Modelle eher starre Fahrwerke besitzen, wo allenfalls das Spiel der Radsätze in den Lagern in Grenzen für eine Allradauflage sorgt. Die Achshalter bestehen aus Blech mit aufgesetzten Nachbildungen der Gleitachslager aus Kunststoff, während die Federpakete am Fahrgestell angegossen sind. Die Bremsen sind am Fahrwerk eingesetzt, ebenso die filigrane und weitgehend nachgebildete Bremsanlage.

Fleischmann – Das Fahrwerk ist bei diesem Modelle angenehm schmal, doch leider sind die Kastenstützen nicht durchbrochen. Die angeschriebene Länge über Puffer und der Achsstand passen zum Modell. Die Pufferhöhe liegt mit 12,3 Millimetern um 0,1 Millimeter

Fahrwerke

HO-Wagenfahrwerke des Testquintetts, die alle über Kurzkupplungskinematiken verfügen, doch nicht durchweg zuverlässig sind



Brawa

Fleischmann

Märklin

Armin Mühl (5)

Piko

Tillig

Aufbau und Detaillierung

Brawa – Der Aufbau des Wagens ist absolut filigran. Die einzelnen Töpfe stehen auf dem Lattenrost und werden durch die nachgebildeten „Hölzer“ oben und unten fixiert. Ein Laufsteg ist zwar nicht vorhanden, trotzdem führt eine Leiter von der Bremserbühne auf den Aufbau. Die Töpfe haben sehr gut nachgebildete Verschlussstopfen. Die Trittstufen zur Bremserbühne sind filigran, aber durchaus stabil und flexibel. An beiden Stirnseiten sind Bretterwände mit angenehm feinen Bretterfugen vorhanden.

Fleischmann – Dieser Wagen hat etwas dickere Verstrebungen, und auch hier sind die Bretterwände an den Stirnseiten mit feinen Bretterfugen versehen. Leider sind die Anschriftentafeln an den Verstrebungen mit angegossen, was etwas merkwürdig aussieht und auch eine Verfeinerung des an sich nicht schlechten

Modells kaum möglich macht. Der gesamte Aufbau ist extrem schmal, fast wie bei einem Fährbootwagen, was im Zugverband sofort auffällt. Die Töpfe stehen auf dem Lattenrost, und die nachgebildeten Hölzer fixieren die Töpfe. Oben bilden Töpfe und Fixierhölzer ein Teil. Zu sehr vereinfacht wurden die Verschlüsse der Töpfe nachgebildet. Eine Leiter zum Aufbau gibt es nicht, was aber nicht falsch sein muss, denn die Oberseite wäre bei diesem Wagen ohnehin nicht begehbar.

Märklin – Die Göppinger haben einen recht feinen Aufbau konstruiert, der an den Stirnseiten jedoch etwas grobe Bretterfugen aufweist. Auch hier sind die Tafeln angegossen und daher sehr dick. Der Lattenrost ist nur angedeutet. Die Fixierhölzer unten sind vorhanden, oben bilden diese mit den Töpfen zwar ein Spritzgussteil, doch insgesamt ist das gut nachgebildet. Der Laufsteg ist extra angesetzt, und die

Verglichen & gemessen

Leiter zum Erreichen des Laufsteges ist auch vorhanden.

Piko – Der Aufbau des Modells datiert von 1964 und ist mit recht massiven Verstrebungen versehen. Die dicken Beschriftungstafeln sind gesondert aufgesetzt. Lattenrost und Fixierhölzer sind nachgebildet. Die einzeln eingesetzten Töpfe werden oben von einem Teil gehalten, was Laufsteg und Fixierhölzer nachbildet. Leider sind deutlich sichtbare Abdrücke der Spritzgussform-Auswerfer vorhanden, die am alten VEB-Modell deutlich dezent sind. Das Bremserhaus ist bei einem Wagen der Nachbauserie falsch, da es nach vorliegenden DR-Unterlagen keine Bremserhäuser gab. Die Bretterfugen der Stirnwände sind fein graviert. Eine Leiter zum Laufsteg ist vorhanden.

Tillig – Das Sebnitzer Modell zeigt recht filigrane Verstrebungen, und auch der Lattenrost mit den Fixierhölzern ist vorhanden. Allerdings scheinen die zehn Töpfe zu schweben, was in der Seitenansicht merkwürdig aussieht. Zudem ist der Aufbau auf der einen Seite leicht verdreht, was auf einen Montagefehler hindeutet. Töpfe, Laufsteg und obere Fixierhölzer sind ein Spritzgussteil mit nur wenigen Gravuren. Die Beschriftungstafeln sind separat angesetzt. Die Bretterfugen der Stirnwände sind fein graviert, doch die Bretterbreite ist für Güterwagen zu gering. Möglicherweise hatte das uns unbekannte Original aber diese Bretterteilung?

Farbgebung und Beschriftung

Brawa – Hier sind Fahrwerk und Aufbau in seidenmatten, fast schon matten Farben gehalten, wobei der Aufbau lackiert ist. Beim Fahrwerk sieht man zwischen den Kunststoffteilen und den Blechachshaltern leichte Farbunterschiede bzw. diverse Glanzgrade. Die Töpfe sind unlackiert, aber der Farbton der seidenmatten Töpfe wirkt recht stimmig. Der grau lackierte Ballasteinsatz aus Metall stellt gleichzeitig die unteren Fixierhölzer dar. Die Bremsstellhebel am Fahrwerk sind zweifarbig bedruckt, was sonst kein anderes Modell in diesem Test bietet. Die Bedruckung der dünnen, angesetzten Tafeln am Aufbau und am Fahrwerk ist sehr gut. An der rechten Anschriftentafel ist bei der DR-Epoche-IV-Variante kein Mieter angegeben, was nicht falsch sein muss. Als Ladegut ist Schwefelsäure angeschrieben.

über dem zulässigen Wert für die maximale Pufferhöhe von umgerechnet 1.065 Millimetern. Der Pufferabstand ist um 0,1 Millimeter geringer als das in der EBO vorgeschriebene Maß von umgerechnet 1.750 Millimetern. Die Nachbildungen der Gleitachslager sind am Wagenboden angegossen, aber gut nachgebildet. Markante Teile der Bremsanlage sind in der Seitenansicht sichtbar, doch sonst fehlen weitere Teile wie die Gestänge. Die angegossenen Bremsklötze liegen vorbildgerecht nahe an den Radlaufflächen an.

Märklin – Das Chassis ist sehr breit geraten, was in den Achshaltern begründet liegt. Die Kastenstützen wurden nicht nachgebildet. Die angeschriebene Länge über Puffer und der Achsstand passen zum Modell. Die Pufferhöhe beträgt zwölf Millimeter. Auch hier sind die Nachbildungen der Gleitachslager angegossen, aber nicht ganz so plastisch dargestellt. Die Bremsanlage ist lediglich rudimentär imitiert. Die angegossenen Bremsklötze liegen vorbildgerecht nah an den Radlaufflächen an.

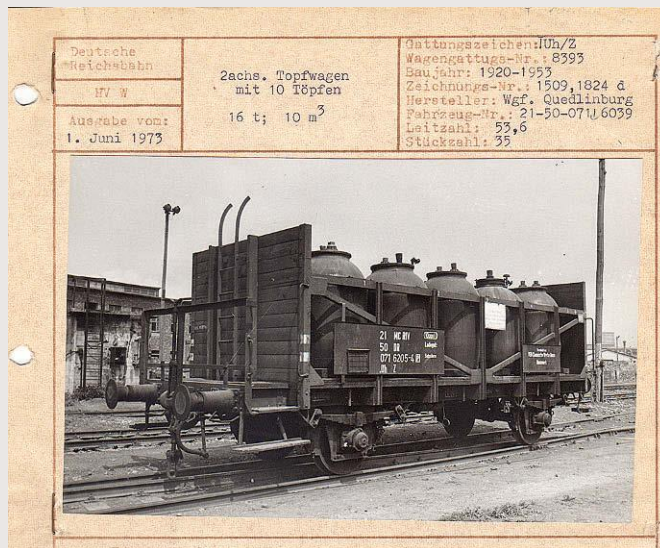
Piko – Das ebenfalls recht breite Fahrwerk dieses Modells weist obendrein einen sehr hohen Langträger auf; Kastenstützen vermisst man außerdem. Die angeschriebene Länge über Puffer und der Achsstand passen zum Modell. Die Pufferhöhe von 12,3 Millimetern liegt wie bei Fleischmann knapp über dem zulässigen Vorbildmaß.

Piko hat Rollenlager nachgebildet, aber leider sehr flach. Die gesamte Einheit aus Achshalterblech und Bremsen ist als ein sehr grobes Stück gespritzt und für ein heutiges Modell kaum mehr zeitgemäß. Die Bremsklötze stehen weit ab von den Radlaufflächen. Das Fahrwerk vom alten Basismodell aus der DDR-Produktion war da in weiten Teilen filigraner.

Tillig – Die Sebnitzer haben das bekannte, relativ breite Kesselwagen-Fahrwerk verwendet, weshalb es in der Mitte am Langträger einen angegossenen Halter für die Leiter gibt, der hier nutzlos ist. Die angeschriebene Länge über Puffer und der Achsstand passen zum Modell. Die Pufferhöhe von 11,1 Millimetern liegt im zulässigen Bereich. Die Achshalter sind mit Nachbildungen der Gleitachslager versehen und recht plastisch, was aber nur durch das breite Fahrwerk möglich ist.

Blick zum Vorbild

Säuretopfwagen – exotisch wirkende Einzelgänger bei der Bahn



Datenblätter aus den Entstehungsakten der VES-W mit DR-Säuretopfwagen, aus Platzgründen halbiert ohne die technischen Daten

In der chemischen Industrie müssen oft aggressive Flüssigkeiten zwischen verschiedenen Werken transportiert werden. Die klassischen Kesselwagen aus Stahl und anderen Metallen werden davon angegriffen. Teilweise gab es innen mit Gummi ausgekleidete Kesselwagen, oder es wurden Werkstoffe wie Aluminium oder Edelstahl für den Bau der Kessel verwendet, die bei bestimmten Ladegütern resistent genug waren.

Geeignete Keramiktöpfe

Die einfachere Lösung in früheren Jahrzehnten waren Töpfe aus keramischen Materialien. Diese sind meist für 1.000 Liter Inhalt ausgelegt. Oft sind acht bis zwölf Töpfe, manchmal auch 14 auf einem Wagen montiert. Die

stoßempfindlichen Behälter werden mittels Holzgestellen auf dem Wagen fixiert. Ein richtiger Wagenkasten ist nicht vorhanden. Seitlich gibt es nur Verstrebungen, aber vorn und hinten sind meistens hohe Wände vorhanden. Oben auf dem Gestell gibt es meist einen Laufsteg, damit die Verschlüsse der einzelnen Töpfe leicht zugänglich sind. Das erklärt auch die oft vorhandene Leiter an der fast immer vorhandenen Bremserbühne des Wagens. Unten stehen die mittels Kanthölzern fixierten Töpfe auf einem Lattenrost, der wiederum so auf dem Wagenboden befestigt ist, dass beim Befüllen übergelaufene Flüssigkeiten mittels Ablaufrohren abgeleitet werden. Diese Hölzer wurden oft mit Bitumen

gestrichen oder Bleiauskleidungen verhindert, dass die aggressiven Flüssigkeiten bis zum Fahrwerk durchdrangen und dort beispielsweise Lager und Bremsbauteile angriffen. Die Befüllung und Entleerung der Töpfe erfolgte von oben, wobei die Töpfe im Wagen verblieben.

Behandlung mit Vorsicht

Begonnen hatte der Bau der Wagen schon in der Länderbahnzeit. Viele Wagen stammten aus den 1920er- bis 1940er-Jahren. Diese haben teilweise sogar noch Computernummern erhalten – nicht nur bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Die zur Verfügung stehenden DR-Akten listen bei den Dokumentationsnummern oft unter einer Nummer viele nur ähnliche Wagen auf, die

dort unter der Gattung Zik liefen, wobei „Z“ für Kessel- bzw. Behälterwagen steht, das „i“ für Kessel nicht aus Metall und das „k“ für eine Lademasse unter 20 Tonnen bei der Streckenklasse C. Topfwagen wurden als Vorsichtswagen behandelt, was bei den gefährlichen Ladegütern verständlich ist. Die Säuretopfwagen waren also im Regelfall Einzelstücke oder Kleinserien. Die DR hatte allerdings in den 1960er-Jahren noch einmal Topfwagen auf modernen Fahrgestellen aufgebaut, die bis 1990 im Einsatz waren, danach aber schnell ausgemustert wurden, weil inzwischen moderne Kesselwagen zur Verfügung standen. Einige wenige Topfwagen haben in Museen überlebt wie in Bochum-Dahlhausen, Aschersleben oder Staßfurt. AM



Säuretopfwagen mit zwölf (links) und 14 Behältern (rechts) im Einsatz bei der DR, wobei es letzteren als H0-Modell noch nicht gibt

Fleischmann – Dieses Fahrwerk ist ebenfalls unlackiert, und der Kunststoff glänzt recht stark, ebenso die hellgrauen Töpfe, die dadurch unrealistisch wirken. Der Aufbau ist seidenmatt lackiert. Die Beschriftung als VTG-Privatwagen der Epoche III mit recht kleinen Anschriften ist sauber und lesbar

aufgedruckt. Auch der Zettelhalter ist nur tamponiert. Die Ladegutangabe lautet auf „Säuren und Laugen“. Eine Bedruckung der Stirnseiten ist bei diesem Modell nicht zu finden. Auch sind die Bremsen nur seitlich vorhanden, während die anderen Modelle dort vollständig bedruckt sind.

Märklin – Das Fahrwerk ist nicht lackiert, doch der Glanzgrad ist akzeptabel. Der Aufbau ist seidenmatt lackiert. Die Töpfe glänzen allerdings viel zu stark. Auch glasierte Keramik hat kaum einen derartigen Glanz. Die Tafeln sind für die Epoche III der DB sauber bedruckt, wobei das vorliegende Modell eine

Insider-Sonderreihe war, weswegen der Märklin-Schriftzug mit aufgedruckt ist. Der Zettelhalter ist nur gedruckt. Beladen ist der Wagen laut Anschrift mit Wasserstoffsperoxid und unterwegs für die Degussa-Werke.

Piko – Für die Achslagerbrücken wurde ein anderer Kunst-

Modell-Umschau: Topfwagen von einst



H0-Kleinserien-Bausatz eines bayerischen Säuretopfwagens von Bavaria als montiertes Fertigmodell mit ungerader Topfanzahl



Nach einem österreichischen Wagentyp umgesetztes H0-Modell von Kleinbahn, das bei den ÖBB eingestellt ist

Säuretopfwagen gab es schon vor langer Zeit. Märklin hatte einst ein Modell, das später zum PRIMEX-Sortiment unter der Artikelnummer 4587 wechselte. Die teilweise in grellen Farben lackierten Töpfe waren recht markant. Als Basismodell für eigene Umbauten lohnt es nicht.

Das gilt auch für das alte Liliput-Modell, das unter Bachmann nicht mehr produziert wurde, sowie jenes von Kleinbahn – beide aus Österreich. Das alte Piko-Modell ist auf Börsen noch immer gebraucht zu finden. Wer keinen Wert auf eine Kupplungskulisse oder austauschbare Kupplun-

gen legt, kann den Wagen als Alternative zum aktuellen Modell aus Sonneberg einsetzen. Das Fahrwerk ist deutlich niedriger und das Modell insgesamt bedingt durch das Konstruktionsjahr 1964 nicht mit heutigen Modellen vergleichbar.

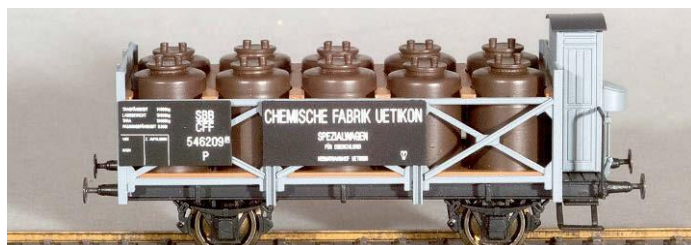
Auch die Modellbahn-Kleinserien-Szene bot H0-Modelle von Säuretopfwagen an: Nach bayerischem Vorbild der Epoche I gab es einst von RaiMo einen Weißmetall-Bausatz. Deutlich besser in der Qualität war der Bausatz von Bavaria, der aus Ätz- und Gussteilen bestand. Als Werkwagen könnte man solche Modelle durchaus auch noch in der Epoche III oder IV einsetzen. Aus dem öffentlichen Verkehr verschwanden diese sicherlich schon in den 1930er-Jahren. Der Wagen hat kurioserweise nur elf Töpfe, da das Bremserhaus auf dem Platz des zwölften Topfes angebracht ist. Der Schweizer Kleinserienhersteller Born hatte vor einigen Jahren ein filigranes Modell eines SBB-Topfwagens in sehr geringer Auflage angeboten. AM/PW

Früher Piko-Säuretopfwagen aus den 1960er-Jahren mit unterschiedlichen Verpackungen



Das seinerzeit recht schlichte Märklin-Modell aus früherer Fertigung wurde später auch noch ins PRIMEX-Sortiment verschoben

Armin Mühl



Schweizer Vorbild eines Topfwagens als Kleinserienfahrzeug des Modellbaustudio Born, eingestellt bei den SBB

Wolfgang Bädler



Auch dieses Liliput-Modell wurde in Österreich gefertigt, gibt aber einen Wagentyp wieder, der bei der Bundesbahn lief

Thomas Becker (4)



Auch RaiMo bot H0-Bahnern einen Bausatz an, hier als Fertigmodell mit Fehlteilen

stoff verwendet als für das restliche unlackierte Fahrwerk. Daher sind die Achslagerbrücken deutlich matter als der Rest der Aufbauten. Die Bauteile des Aufbaus und die Töpfe sind unlackiert. Der Glanzgrad ist akzeptabel, bei den Töpfen aber etwas zu glänzend. Da der Wagen einzelne Töpfe hat, kann man diese problemlos nachlackieren. Die Beschriftung als DR-Privatwagen des VEB Orbitaplast Osternienburg mit dem Ladegut Salzsäure ist plausibel und sauber aufgedruckt. Die erhabenen vorhandenen Bremsecken sind nicht bedruckt, was für die späte Epoche IV korrekt ist. Im Gegensatz zu den anderen Modellen ist hier sogar eine Vorsichtstafel mit dem gelben Dreieck aufgebracht.

➔ **Tillig** – Der Zweiachser hat ein eher plastikglänzendes Fahrwerk, wobei die eingesetzten Achshalterbrücken matter sind. Der Aufbau ist dagegen deutlich matter lackiert. Die Einheit aus Töpfen und Fixierhölzern ist seidenmatt bis matt und für die Töpfe realistisch. Die Beschriftungen als DB-Privatwagen der Epoche III an Fahrwerk und Aufbau sind sauber gedruckt, auch hier mitsamt dem Zettelhalter. Allerdings gibt es einen Schreibfehler beim Einsteller: Er heißt nicht Rudolf Koepp, sondern Rudolph. Das Ladegut ist Ameisen- bzw. Salzsäure.

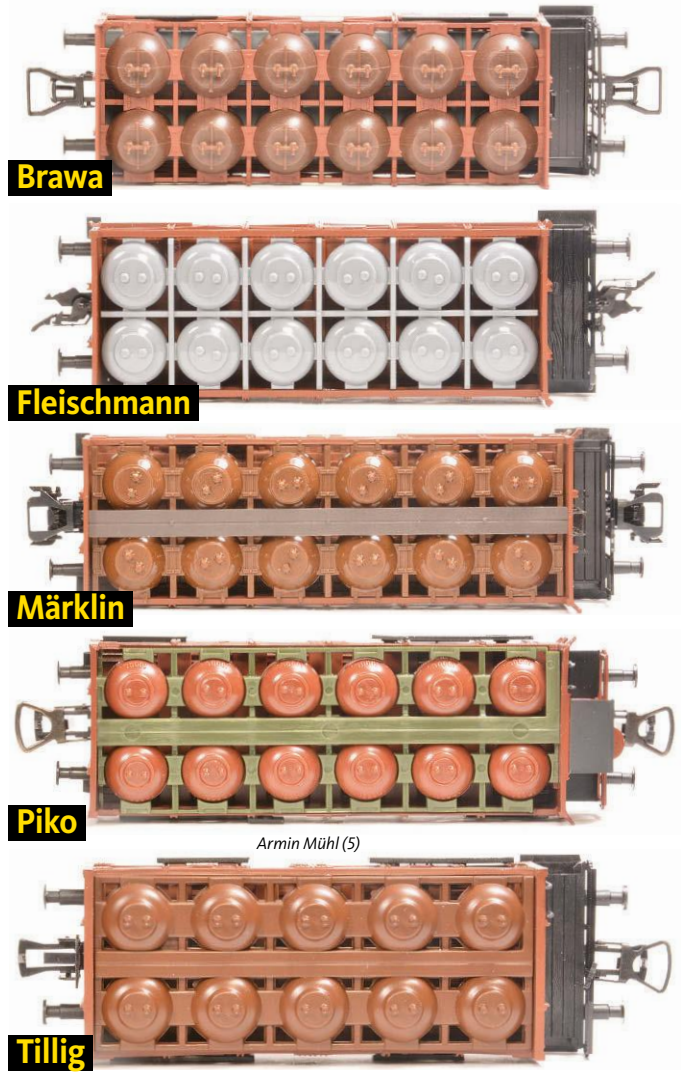
ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Brawa	↑ (1,0)
Fleischmann	↗ (2,3)
Märklin	↗ (2,3)
Piko	↘ (2,7)
Tillig	↘ (3,0)

Draufsicht

*Die Draufsicht zeigt gut, wie filigran die einzelnen Säuretopfge-
stelle ausgeführt sind, lässt aber auch gut die Farbgebung der ein-
zelnen Baugruppen beurteilen. Nur drei Wagen haben Laufstege*



FAZIT DES TESTERS

Eine klare Kaufempfehlung gilt dem Testsieger Brawa, gefolgt vom Märklin-Modell. Einen guten Durchschnitt bieten die Wagen von Fleischmann und Piko, während der Tillig-

Wagen abgeschlagen aus diesem Vergleichstest herausrollt.

↑ **Brawa (1,0)** – Der feinst detaillierte und trotzdem betriebssicherste Wagen ist jener aus Remshalden, wobei die rund 50 Euro auch recht happig sind.

H0-Säuretopfwagen im Test

Trotzdem erachten wir den Preis bei der gebotenen hohen Qualität für durchaus gerechtfertigt.

➔ **Fleischmann (2,4)** – Dieses Modell ist erstaunlich schmal und erinnert fast an einen Fährbootwagen. Die Waggonfabrik Uerdingen hatte allerdings Wagen mit diesem Profil hergestellt. Indiskutabel sind die angegossenen Anstrichentafeln. Der Preis der letzten zur Ende 2018 erfolgten H0-Produktionseinstellung lieferbaren Modellversionen lag bei rund 30 Euro. Zu wünschen wäre es, wenn Roco diesen Wagen in sein Sortiment übernehmen würde.

➔ **Märklin (2,2)** – Dieser Zweiachser ist mit den angegossenen Tafeln nicht zeitgemäß – und das bei einer nur wenige Jahre alten Konstruktion. Bei fast 40 Euro Verkaufspreis kann man mehr erwarten. Ansonsten ist das Modell durchaus gelungen und schon in zahlreichen Varianten erschienen.

➔ **Piko (2,4)** – Der Wagen datiert beim Aufbau aus dem Jahr 1964 und ist aus diesem Grund nicht so filigran wie das Brawa-Modell, doch gab es hier von Anfang an angesetzte Tafeln. Leider ist das Fahrwerk bei der Überarbeitung in den 1990er-Jahren nicht besser geworden. Die rund 30 Euro sind ein fairer Preis für die gelieferte Ausführungsqualität.

➔ **Tillig (2,6)** – Der ursprünglich von Sachsenmodelle konstruierte Zweiachser bietet mit kurzem Achsstand und zehn Töpfen eine Abwechslung zu den zwölftöpfigen Typen der anderen Marken. Allerdings zeigte sich die Qualität des vorliegenden Testmodells nicht optimal. Der Preis von rund 30 Euro ist für das Gebotene eher grenzwertig. *Armin Mühl*

Digital
plus
by Lenz



Umsteigen - leicht gemacht

6
Jahre Garantie

Wir sind von der Qualität unserer Digital plus Komponenten so überzeugt, dass wir Ihnen ab Kaufdatum 6 Jahre Herstellergarantie gewähren.

LH101 - Art.Nr. 21101

Sie haben schon mal darüber nachgedacht von analog auf Digitalbetrieb umzusteigen, wissen aber nicht genau, welche Vorteile das hat und schrecken davor zurück, weil es zu aufwändig und kompliziert ist? Ist es nicht. Zu den Vorzügen von **Digital plus** gehören das **DCC-Format** (haben wir erfunden, heute weltweiter Standard) und **RailCom** (auch von uns...), **USP** (Schmutziges Gleis? Egal, Lok fährt trotzdem weiter), **ABC** (automatisch perfekt anhalten), und die intuitiv zu bedienenden **Handregler** (kein Mini-Bildschirm, sondern ein Hand-fester Regler), in Kürze auch als **Funk-Version**. Egal, was man Ihnen erzählt: die Modellbahnsteuerung mit **Digital plus** ist unkompliziert und günstiger als Sie glauben. Das modulare **Digital plus System** macht es Ihnen einfach. Hier haben wir viele Fragen zum Ein-, Um- oder Aufstieg in die digitale Luxusklasse beantwortet:

www.lenz-elektronik.de/umsteigen

Meisterschule Modelleisenbahn

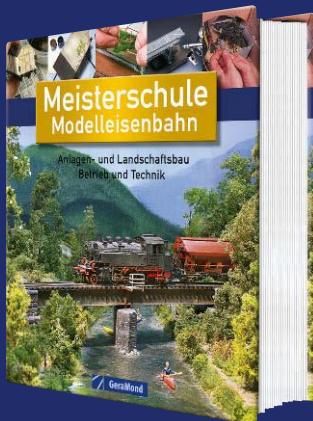
Profi-Tipps zum Herausnehmen und Sammeln

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

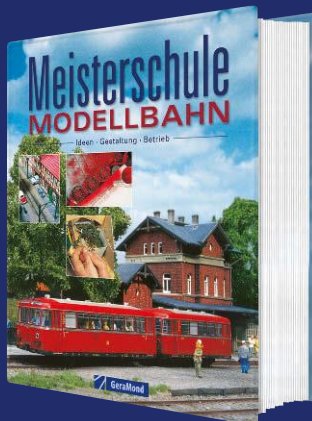
auch ideal zum Sammeln. Gelocht und in Ordner nach Rubriken abgelegt, haben Sie die für Ihre jeweiligen Bauaktivitäten benötigten Themen jederzeit greifbar.

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

In jeder Ausgabe
von *eisenbahn magazin*

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

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

Anlagengestaltung – Landschaft Bahndamm-Gestaltung

Wie Sie den Unterbau modellieren und die Gleise verlegen

Bahnverkehr – Szenen Postkarren, letzter Teil

Sonderfahrzeuge – interessante Vorbilder für die Anlagenmotive

In der Stadt – Wohn- und Geschäftshäuser Verfeinerung von H0-Hausdächern

Details und Gestaltungen über Schornsteine und Antennen hinaus



4 Die Trassen-
schnitte für das
Gleis und den Straßen-
verlauf werden mit dem
noch erhalten gebliebenen Teil der Grundplatte
bzw. den am Rahmen be-
festigten Trassenstützen
fest verschraubt.

Danach erhält die
gesamte Konstruk-
tion mindestens einen,
besser zwei Anstriche
mit mattem Klarlack.



6 Unten: Der auf Trassen-
breite geschnittene, nur
aufgelegte Ausdruck belegt den
vorbildgetreuen Gleisverlauf.



7 Die Böschungsschräge
entsteht bei diesem
Projekt aus mehreren Schichten
Styropor mit Stärken von 20,
40 und 50 mm.

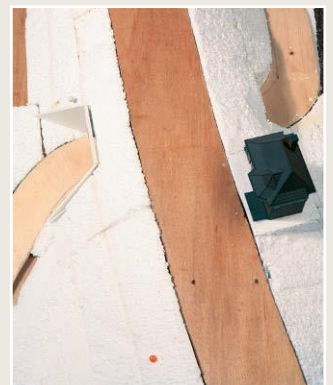


8 Ganz oben sieht man
den künftigen Stand-
platz für das Stellwerk. Dieser
Keil schließt das Schaustück an
der Vorderseite links ab.



9 Die Böschungen schlie-
ßen weitgehend bündig
mit den Trassen ab. Ob die
Straße an der rechten Seite im
Einschnitt verlaufen wird, steht
jetzt noch nicht fest.

Stellprobe mit Platzhal-
tern für das Stellwerk
und die Straßenunterführung.



Böschungen aus Styropor

Das preiswerte, leichte und bis auf die dabei entstehende „Krümelei“ leicht zu bearbeitende Styropor ist nicht überall der Werkstoff erster Wahl. Hier bietet es sich jedoch an, die Böschungsschrägen beidseits der Trasse daraus zu formen. Wer bei der Vegetationsgestaltung

auch höhere Gewächse darin befestigen möchte, sollte besser das stabilere Styrodur verwenden. Dies ist hier jedoch nicht vorgesehen, der freie Blick auf die Strecke soll durch den Bewuchs nicht beeinträchtigt werden. Außerdem ist bei beiden Materialien zu beachten, dass die Weichen mit Unterflurantrieben samt Herz-



11 Aus zwei Schichten Kork (von der Rolle), in Streifen geschnitten, wird der Bettungskörper der zweigleisigen Strecke aufgebaut. Auch dabei ist auf einen exakten Verlauf zu achten. Die Nadeln und die beiden Eisenriegel fixieren das Material bis zum Aushärten des Klebstoffs (Kontakt- oder Korkkleber).



12 Nun kann der entlang der Außenkanten der Schwellen beschnittene Ausdruck des Gleislage flächig auf die obere Korkschicht geklebt werden. Unebenheiten sind dabei unbedingt zu vermeiden, ebenso ein Verziehen des Papiers durch die Feuchtigkeit des Klebstoffs – hier ist Kontaktkleber ideal.



13 Inzwischen wurden weite Teile der vormodellierten Böschung und ihrer Umgebung mit braun eingefärbter Spachtelmasse überzogen.



14 So sieht der Rohbau des Streckendioramas (wahlweise auch Anlagenteils) nun von unten aus. Der Bereich unter der aufgeständerten Trasse wurde frei von Styropor ...



stück-Polarisierung ausgestattet werden sollen. Damit diese (und etwaige weitere Installationen) frei zugänglich bleiben, wird der Bereich unter der Trasse frei gehalten; die anzufertigenden Böschungen schließen in etwa bündig mit der Trasse bzw. dem Trassenausschnitt ab.

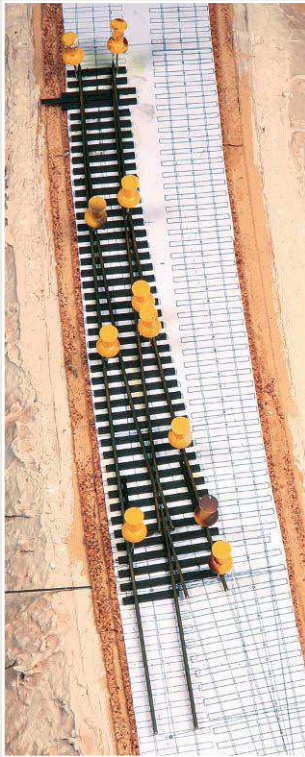
Der Verlauf der Böschungen, mit Aussparungen für den Durchlass und die Straßenunterführung sowie der Standplatz für das Stellwerk sind aus der Zeichnung auf der nächsten Seite und den Fotos ersichtlich. Dabei wurde auch auf eine vorbildgerechte Neigung der Böschungsschräge geachtet: Um die Standsicherheit eines Bahndamms oder Einschnitts zu gewährleisten, muss die Neigung kleiner sein als

der Schüttwinkel des verwendeten Materials. Bei Sand und Kies liegt dieser Wert bei 1:1,5 (33,7°) bis 1:2 (26,6°). Bei Erdreich spielt seine unterschiedliche Beschaffenheit eine Rolle. Sofern die Voraussetzungen dafür vorliegen, können Böschungen steiler ausfallen. Die obere Grenze ist jedoch bei 1:1 (45°). Das kostet mehr Platz als uns lieb ist, obwohl die Trasse nicht einmal besonders hoch über der 0-Ebene verläuft. Dies ist sicherlich auch der maßgebliche Grund, weshalb zu steile Bahndämme im Modell so weit verbreitet sind. Oft wäre es besser, sie ganz oder teilweise durch Stützmauern zu ersetzen. Auch auf unserem Diorama wird es stellenweise Stützmauern geben – dazu später mehr.

15 ... gehalten. Dadurch wurde ein Nachteil dieser Bauweise umgangen – nämlich die schlechte bis unmögliche Zugänglichkeit von unten. So lassen sich aber die beiden Unterflur-Weichenantriebe und die gesamte Verkabelung noch problemlos installieren.

Dass hier nach dem Ausschnitt der Trasse der gesamte „Rest“ der Sperrholz-Grundplatte verbaut wurde, sorgt für eine exzellente Stabilität, aber auch für ein erhebliches Gewicht des Unterbaus – für transportable Anlagenteile eher nicht zu empfehlen.

Die einfache Gleisverbindung

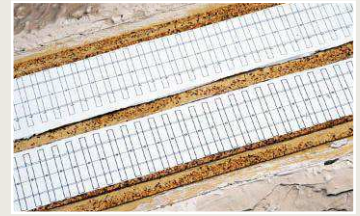


1 Die erste der beiden angepassten Weichen – siehe Seite 3 – wird auf dem Ausdruck genau ausgerichtet und mit Bastelnadeln fixiert.

Hier sieht man die gesamte Weichenkombination mit ihrer minimalen Krümmung. Die Gleiselemente können, müssen jetzt aber noch nicht aufgeklebt werden.



3 Die Stellschwelle der Weiche markiert die Position für den Stelldraht und die für ihn nötige Bohrung.



4 Mit einem scharfen Bastelmesser wird der Gleiszwischenraum freigeschnitten, um ihn korrekt einschottern zu können.



5 Die kleine Lasche (Bildmitte) versorgt das Herzstück mit Strom. Für die Kabel sind zwei weitere Bohrungen erforderlich.

Die Zeichnung gibt den Stand der Planung während der hier beschriebenen Bauphase wieder. An der Gleislage und den Positionen von Stellwerk und den beiden Unterführungen wird sich jetzt natürlich nichts mehr ändern. Bei der weiteren Ausgestaltung gibt es aber noch Spielräume, über die je nach Baufortschritt entschieden werden kann.

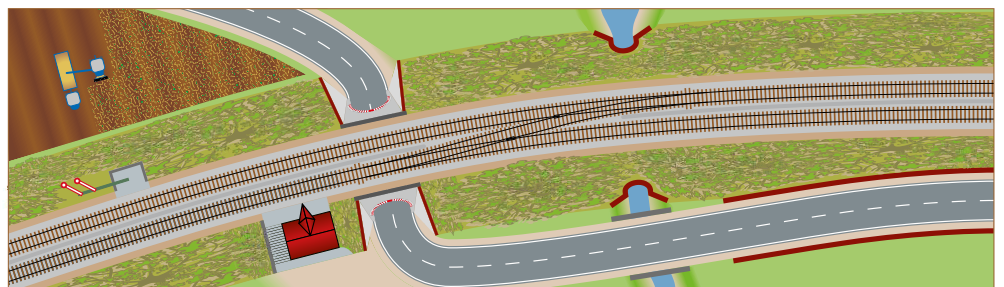
Beide Seiten des Dioramas sind gleichwertig, es wird nicht zwischen Vorder- und Rückseite unterschieden. Zum besseren Verständnis in dieser Baubeschreibung legen wir jedoch fest, dass diese Zeichnung unten die Vorderseite wiedergibt und es sich oben um „hinten“ bzw. die Rückseite handelt – so, wie man es bei zweidimensionalen Zeichnungen auch gewohnt ist.

Unter diesen Vorgaben wurden die Styroporplatten mit Stärken von 20, 40 und 50 mm zugeschnitten. Dafür eignen sich stabile Messer, auch solche mit breiten Abbrechklingen. Wesentlich eleganter, sprich: schneller, sauberer und genauer, ist es jedoch, dafür einen Styroporschneider („Heißer Draht“) einzusetzen. So bleibt man auch von den leidigen elektrostatisch aufgeladenen Krümelchen verschont. Diese Methode hat aber auch Nachteile: Die Schnittflächen sind so glatt, dass sie handelsüblichen Spachtelmassen (z. B. Moltofill) kaum Halt bieten. Und ihre ebenmäßigen Oberflächen sind nicht die optimale Grundlage für die Gestaltung einer eher etwas unregelmäßigen Vegetationsfläche. Dagegen hilft ein leichtes Aufrauen (das allerdings doch wieder Krümel generiert ...) und der Auftrag einer entsprechend modellierten Spachtelmasse. Dieser ist

aufgrund der sonst viel zu nachgiebigen Oberflächen ohnehin zu empfehlen. Die Zugabe von etwas brauner Dispersionsfarbe dient nicht nur der Optik (besonders bei den Fotos), sie verhindert auch den bei einfachen Füllspachteln typischen weißen Abrieb. Zunächst wurden die Bereiche überzogen, bei denen zum jetzigen Planungsstand Änderungen eher unwahrscheinlich sind.

Gleisbettungen aus dünnen Korkstreifen

Etwa zum gleichen Zeitpunkt wurde die Gleisbettung angelegt. Sie besteht aus zwei Schichten Kork – preiswertes Material von der Rolle. Da es etwas dicker ausfällt als die angegebenen zwei Millimeter, kommt man damit auf die geforderte Höhe. Die untere Schicht reicht über beide Parallelgleise, die obere ragt jeweils beid-



PLANUNG, UNTERBAU UND GLEISVERLAUF 7-8



Links: Die schon vor dem Überzug mit Spachtelmasse entstandenen Fotos auf dieser Seite zeigen drei der gestalterisch besonders prägenden Bereiche, über deren Ausführung noch nicht abschließend entschieden wurde. Kibris Stellwerk „Paulinzella“ dient nur als Platzhalter. Es steht auf einem rechteckigen Styropor-Sockel, der noch an das auszuwählende (bzw. anzufertigende) Modell anzupassen ist. In Anlehnung an ein Vorbild in Windisch-essenbach wird der Sockel ein Natursteinmauerwerk aufweisen und an zwei Seiten dem Grundriss des Gebäudes entsprechen. Zu erwähnen ist noch, dass für die einfache Gleisverbindung natürlich kein ausgewachsenes Stellwerk erforderlich wäre. Rechtfertigen lässt sich dieses nur durch weitere umfangreichere Gleisanlagen, die sich außerhalb des nachgebildeten Streckenausschnitts anschließen. Darauf deutet auch das in der Zeichnung bereits eingetragene zweiflügelige (Einfahr-)Formsignal hin.

seits um drei Millimeter über die Schwellenbreite von 30 mm hinaus (genaue Maße siehe z. B. NEM 122). Außerdem ist natürlich der Bereich der Gleisverbindung mit diesem Unterbau auszufüttern. Beim Verkleben mit Kork- oder Kontaktkleber (z. B. Pattex) ist natürlich darauf zu achten, dass man exakt dem geplanten Gleisverlauf folgt.

Dies gilt sinngemäß für den nächsten Arbeitsschritt, bei dem der Ausdruck mit der genauen Schwellenlage auf den Korkunterbau geklebt wird. Zuvor wird er nochmals, nun entlang der äußeren Schwellenkanten zugeschnitten. Erst nach dem Trocknen des Klebstoffes wird der Gleiszwischenraum mit einem scharfen Bastelmesser wieder freigeschnitten. Denn klebt man die beiden schmalen Streifen gleich separat auf, ist die Gefahr, dass es zu Ungenauigkeiten kommt, deutlich höher als bei einer breiteren Papierbahn.

Anschließend können erstmals die beiden vorbereiteten (angepassten) Weichen ihren Platz einnehmen. Sie können, müssen jetzt aber noch nicht fest verlegt werden. Vielmehr geht es vorerst nur darum, nach dem genauen Ausrichten der Schwellen die Positionen für die Bohrlöcher zu ermitteln, die für die Stromversorgung der Herzstücke und die Unterflurantriebe erforderlich sind. Letztere liegen bei diesen Tilig-Weichen außermittig – siehe Foto der Stell-

schwelle – und müssen bei der weiteren Gestaltung bestmöglich kaschiert werden. Auch die Stromversorgung der Streckengleise kann jetzt bereits vorbereitet und die Kabel unterhalb der Trasse verlegt werden.

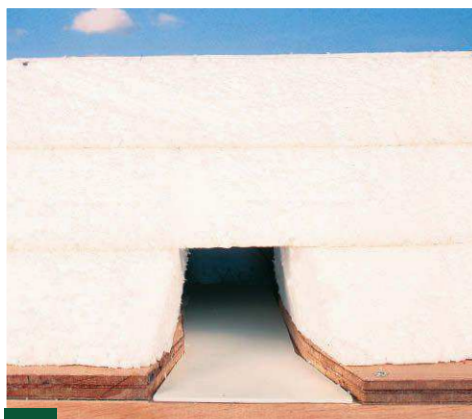
Markante Objekte

Neben dem bereits festgelegten Straßenverlauf gibt es am und rund um diesen Bahndamm fünf Objekte, die das spätere Erscheinungsbild maßgeblich prägen werden. Ihre vorgesehene Lage kann der Zeichnung entnommen werden. Von links nach rechts sind dies:

- der Signalstandort,
- das Stellwerk,
- die Straßenunterführung mit ihren beiden Portalen,
- der kleine Durchlass, ebenfalls mit zwei Portalen und
- die sich anschließende Unterquerung der Straße.

Mit ihnen wollen wir uns ob ihrer Bedeutung für das Diorama näher beschäftigen und auch einige mögliche Alternativen zu den letztendlich umgesetzten Objekten vorstellen. Den Anfang macht das Thema Durchlässe, das u.E. im Modell viel zu wenig Beachtung findet. Vielleicht sind sie in der Realität zu unscheinbar. Grund genug, einmal genauer hinzuschauen.

Fortsetzung Seite 12



Links: Aufgrund der breiten Böschung mit vorbildentsprechender Neigung rückt der hintere Durchlass bis nahe an den Rand des Dioramas heran.

Rechts: Erst einmal nur eine Idee ist dieses aus Polystyrol gefräste Eigenbau-Portal, dessen Struktur sich an einem Vorbild aus Sandstein orientiert. Beidseits schließen sich Flügelmauern an, die aus einer Bauplatte mit Natursteinstruktur entstanden sind.



Durchlässe – klein, aber vielfältig



Nicht schön, aber interessant sind hier die Ausführung und der Zustand des kleinen Durchlasses aus Beton, den Frank Zarges im Mai 2013 in Ohrdruf fotografiert hat.



Während der Vegetationsperiode kaum ausfindig zu machen ist dieser lange Durchlass bei Deining (Strecke Nürnberg – Regensburg) weit unterhalb der Gleistrasse. Per Definition dürfte es sich bereits um einen Tunnel handeln. Obwohl stark verwittert und von Moos ...



... überwuchert, kann man die recht aufwendige Ausführung aus glatt behauenen Sandstein noch erkennen. Der Gewölbebogen oberhalb der hier größeren Natursteine besteht aus Ziegelsteinen! Im Modell nicht vergessen: das auch hier vorhandene Gelände oberhalb des Portals.

Wahrscheinlich hat sie noch niemand gezählt, die zigtausend Durchlässe, die es alleine bei der Bahn gibt – ganz zu schweigen von denen bei anderen Verkehrswegen. Man findet sie an jeder Strecke; schaut man einmal genauer hin, sind sie fast schon allgegenwärtig. Bei den meisten Durchlässen kreuzt ein (sehr) kleines Gewässer die Trasse, sie können aber auch anderen Zwecken dienen. Eindeutig ist die Abgrenzung gegenüber Brücken: Um solche handelt es sich ab einer lichten Weite von zwei Metern. Ganz so eng soll es hier aber nicht ausgelegt werden, uns geht es primär um den jeweiligen Zweck, die Bauausführung und eine modellbauerische Umsetzung.

Die Vorbildbeispiele auf diesen Seiten zeigen nur eine kleine Auswahl an möglichen Bauformen. Die Bandbreite reicht von schlicht-häss-

lichen Röhren aus Betonfertigteilen bis zu erstaunlich aufwendigen Portalen aus sorgfältig bearbeiteten Natursteinen – oft einschließlich der an die Topografie angepassten Flügelmauern und fast immer mit einem Gelände oberhalb, um Stürze zu verhindern.

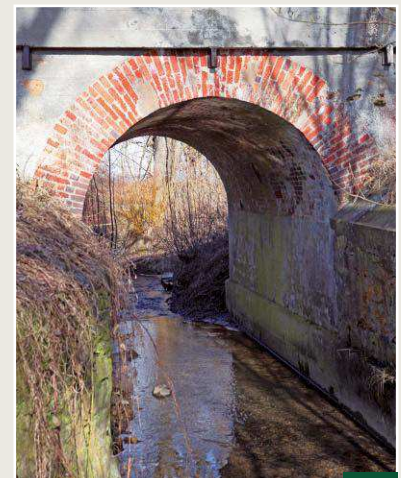
Trotz dieser Vielfalt und der Häufigkeit dieser Bauwerke begegnet man ihnen im Modell nur sehr selten. Und dies, obwohl sie relativ einfach zu bauen sind und besonders bei längeren Trassen einen Streckenabschnitt optisch deutlich aufwerten und dem Vorbild näher bringen können. Auch im Angebot der großen Zubehörhersteller wird das Thema stiefmütterlich behandelt. Bis auf wenige Ausnahmen wird man nur bei Kleinserienherstellern fündig (siehe Marktübersicht auf Seite 11).

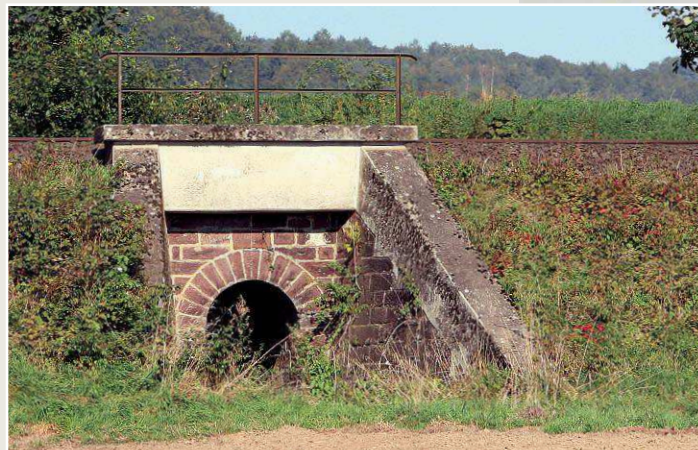
Bevor nun an einen Eigenbau gedacht wird, für den der Aufwand je nach Bauform sehr



Oben breit wie eine ausgewachsene Brücke (und hinsichtlich der Unterhaltung wohl auch so zu behandeln), rahmt der triste Beton einen einstmals hübschen, inzwischen mehrfach ...

... reparierten Gewölbebogen aus Ziegelsteinen ein. Diese 2013 südöstlich von Regensburg bei Mintraching fotografierte Baumaterial-Kombination lässt sich gut ins Modell übertragen.





Dieses bis auf die wuchtigen, stark verwitterten Betonteile besonders schöne Exemplar eines Durchlasses wurde bereits 2006 bei Amelunxen – zwischen Höxter und ...

... Beverungen – fotografiert. Das Bild links zeigt deutlich, wozu er dient: Zwischen den im September bereits abgeernteten Feldern verläuft ein Bach zwischen seinen grünen Uferböschungen.

unterschiedlich ausfallen kann, sollte eine auf den ersten Blick ungewöhnliche Alternative in Betracht gezogen werden. Zu verdanken haben wir diese der Neigung so mancher Zubehörhersteller, Mauerwerk unmaßstäblich groß wiederzugeben. Trifft dies zu, kann man sich für Durchlässe nämlich gut bei Tunnelportalen kleinerer Baugrößen bedienen. So eignet sich manches N-Modell für H0 oder eine H0-Ausführung für die Spur 1. Ob dies möglich bzw. sinnvoll ist, muss im Einzelfall geprüft werden – am besten durch eigene Anschauung des Objekts im Fachhandel, durch Maßnahmen der

Steingrößen und Umrechnen dieser auf die Vorbildmaße entsprechend des benötigten Modellmaßstabs.

Ganz ohne Anpassungsarbeiten wird man aber nicht auskommen. Tunnelöffnungen für Eisenbahnfahrzeuge haben andere Proportionen. Die Gewölbe werden im unteren Bereich wieder enger. Da besonders Ausführungen für Oberleitungsbetrieb zugleich auch sehr hoch ausfallen, sollten sie vor der Verwendung als Durchlass entsprechend gekürzt werden. All dies ist natürlich mit einigem Aufwand verbunden, der sich aber lohnen kann.

Diese kleine Fußgängerunterführung in Dierdorf eignet sich hervorragend für eine Umsetzung ins Modell. Der Platzbedarf ist minimal, das Bauwerk weist ein gelungenes Naturstein-Mauerwerk auf und es fehlt auch nicht an Details zur Ausgestaltung.

eisenbahn magazin 1/2020



Links: Nicht eindeutig zu erkennen ist der Zweck dieses Durchlasses, den Frank Zarges 2013 bei der Veranstaltung „Werradampf“ abgelichtet hat. Eine hübsche Vorlage ist er dennoch.



© GeraMond Verlag 2020; Autor: Ralph Zimngrebe, Zeichnung: Hiltrud Zimngrebe



Kaum größer als der Durchlass für einen kleinen Bach ist diese Wegunterführung bei Ramsenthal, durch die zwei Wirtschaftswege miteinander ...

... verbunden wurden. Der heutige Nutzwert dürfte jedoch bei derart knappen Abmessungen gering sein.



Bei der Kaminkontrolle des Schornsteinfegers waren einige der Aufstiegsbretter lose. Jetzt müssen neue Bretter samt Halterungen montiert werden.

Auf's Dach geschaut

Verfeinerung von HO-Hausdächern



CHECKLISTE

leicht

Bauteile/Material:

Leitern aus Bausätzen, z. B.: Auhagen #42571, Faller #120540; Transparentpapier 110 g/m²; Alu-Haushaltsfolie; 0,3-mm-MS-Draht: Weinert #9300; Furnierholz 0,5 mm; Nitrospachtel aus der Tube; Kunstharzfarben Revell: #2, #8, #9, #37, #77, #78, #85, #90, Verdünnung Color mix; Feuerzeugbenzin; wasserlösliche Holzbeize, z. B. von Clou; Flüssig-Polystyrolkleber; Nitroverdünnung; Alleskleber; Sekundenkleber

Werkzeuge/Hilfsmittel:

Druckbleistift; Bastelmesser; Schieblehre; Anschlagwinkel; kleines Stahllineal; Bohrerhalter mit verschiedenen kleinen Bohrern; Seitenschneider ohne Wate; Briefmarken-, Spitz- und Klemmpinzette; diverse Nadelfeilen Hieb 2; Schleifklötzchen mit feinem Schleifpapier; Schneidematte; Spritzpistole mit 0,2-mm-Düse samt Kompressor; Pipette; Döschen zum Farbarmischen; Rührstäbchen; Küchenrolle; verschiedene Haarpinsel

Ein Hausdach, insbesondere im städtischen Bereich, erregt meist wenig Beachtung seitens seiner Bewohner oder den in den umliegenden Häusern wohnenden Personen. Doch auch dort gibt es bautechnische Details, die sich auf der Modellbahn sehr gut machen können. Das trifft insbesondere auf am gut einsehbaren Anlagenrand stehende Stadthäuser zu, da bei ihnen der direkte Blick von oben als erstes auf die Hausdächer fällt.

Hier kann man durch verschiedene Kleinigkeiten eine große Realitätsnähe erzielen und zugleich für ein wenig Abwechslung in der oft recht eintönigen Dachlandschaft sorgen. Die Umsetzung vorbildgerechter Dachdetails wie Dach- und Giebelanschlüssen, die Abdeckung einer Giebelwand mit Schieferplatten oder Auftritte von den Dachluken hin zu Kaminen

ist mit wenig Aufwand verbunden, belebt aber die Optik ungemein.

Schiefer-Abdeckung von Giebelwänden

Bei Häusern mit Satteldächern werden die Giebelwände manchmal bis über die Dachziegel hinaus ausgeführt. Zum Schutz gegen eindringendes Regenwasser statet sie der Dachdecker mit einer Abdeckung aus, die entweder aus Dachpfannen verschiedenster Bauarten – z. B. Biberschwanz-Dachziegeln oder Schieferplatten – besteht. Letztere Bauweise lässt sich im Modell sehr einfach mit kleinen Abschnitten aus hochwertigem Transparentpapier mit einem Gewicht von 110 g/m² umsetzen. Dafür schneidet man das Papier mit dem Bastelmesser auf einer Schneidematte in Streifen, die etwas breiter als die Wandstärke sind. Mit einer Schere werden sie anschließend in kleine Abschnitte von 5 mm Länge unterteilt und dann von unten nach oben mit einer Überlappung von ungefähr 2 mm mittels Mattlack (Revell #2) oder Sekundenkleber auf der Mau-



„Hoffentlich hält die Leiter“, denkt sich der Geselle, bevor er mit der Reparatur der Abdeckung aus Schieferplatten auf der Giebelwand beginnt. Auch im Modell sollte man auf vorschriftswidrige „Dachakrobatik“ und die Sicherheit gefährdende Konstellationen besser verzichten.

Schieferabdeckungen für Giebelwände



1 Zur Eindeckung einer Giebelwand schneidet man hochwertiges Transparentpapier mit dem Bastelmesser auf einer Schneidematte in Streifen, die etwas breiter als die Wandstärke ausfallen.

Die mit einer Schere in kleine Abschnitte von 5 mm Länge unterteilten Streifen werden dann mit Mattlack (Revell #2) oder Sekundenkleber auf die Mauer geklebt.



3 Die einzelnen Abschnitte sollten sich dabei um ca. 2 mm überlappen.



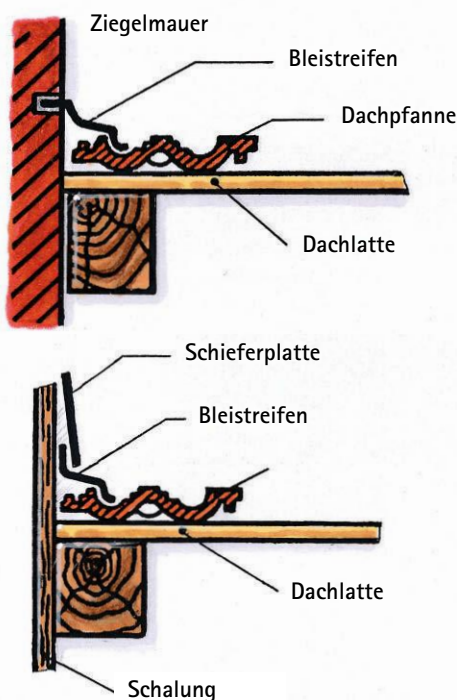
4 Abschließend lackiert man die „Schieferplatten“ mit dem Pinsel anthrazitgrau (Revell #78).

erkrone befestigt. Die beiden abschließenden Firstplättchen sollten dabei nicht viel länger als die übrigen Abstände (3 mm) ausfallen. Beim Verkleben ist möglichst wenig Klebstoff zu verwenden, damit dieser beim Andrücken nicht an allen Seiten herausquillt und somit den Gesamteindruck des stufenweisen Aufbaus der Abdeckung beeinträchtigt. Abschließend lackiert man die „Schieferplatten“ mit dem Pinsel anthrazitgrau (Revell #78). Dabei sollten auch die außenliegenden Kanten der Plättchen nicht vergessen werden.

Dachanschlüsse an Schornsteinen und Wänden

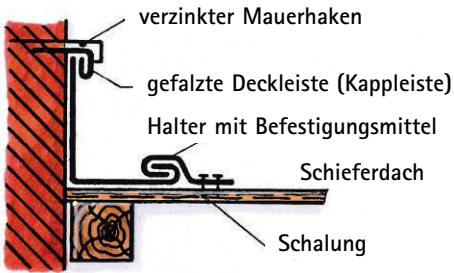
Dach-, Giebel- oder Schornsteinanschlüsse aus weichem Bleiblech oder dem härteren Zinkblech dienen als abdichtende Übergänge zwischen gemauerten, mit Schiefer oder anderen Materialien verkleideten Wänden und den mit Dachpappe, Dachziegeln oder Schieferplatten belegten Dächern. Ebenso ist es bei den verschiedenen Installationen auf Dächern, z. B. Schornsteinen oder auch nur kleinen Entlüftungsrohren. Besonders bei aneinandergereihten

Giebelanschlüsse aus Bleistreifen

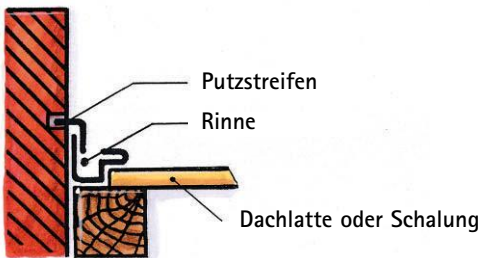


Zum einfachen Abdichten eines Ziegeldaches neben einer Ziegelmauer wird ein Bleistreifen in die Wand eingeputzt und auf den Dachpfannen ange-drückt.

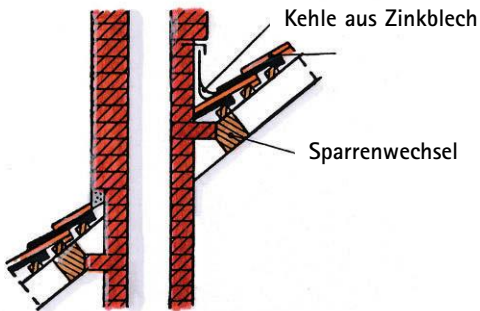
Bei einem Ziegeldach neben einer mit Schieferplatten verkleideten Wand wird der Bleistreifen hinter den Schieferplatten an der darunterliegenden Holzverschalung befestigt.

Giebelanschlüsse aus Zinkblech

Ein Giebelanschluss aus Zinkblech an einer Ziegelmauer ist in der Erstellung aufwendiger, da dessen Einzelteile mit Falzungen versehen werden müssen.



Der sog. „Berliner Anschluss“ ist als vertiefte Rinne zur Ableitung von Regenwasser auf dem neben einer Mauer liegenden Dach mit Dachpfannen oder Schieferplatten geeignet.

Schornsteinanschluss

Bei einem Schornsteinanschluss an einem Ziegeldach wird der obere Anschluss als Hohlkehle aus einem Zinkblechstreifen geformt.

teile, welche verhindern, dass sich Regenwasser einen Weg in das Bauwerk sucht. Die Bauteile aus Zinkblech für Giebelanschlüsse müssen außerdem in der Werkstatt vorgefertigt werden und können vor Ort auf der Baustelle nur noch in der Länge angepasst werden.

Vorbildgerechte Dach- oder Giebelanschlüsse aus Bleiblech lassen sich am einfachsten im Modell umsetzen. Dafür werden mit einem Bastelmesser schmale Streifen aus einer Haushalts-Alufolie zugeschnitten. Dabei sollte man die Folie nicht direkt durchtrennen, sondern lieber in zwei bis drei Durchgängen einschneiden – so können die Ränder nicht ausfransen oder unregelmäßig wellig werden. Gleichzeitig sollte auf das Stahllineal genügend starker Anpressdruck ausgeübt werden, damit die darunter liegende Folie nicht verrutschen kann. Die Streifenbreite ist dabei so zu bemessen, dass sich beim Umfalzen möglichst gleich breite Schenkel ergeben, die eine Breite von 3 mm nicht überschreiten. Bei den unteren Abdichtungen an einer Dachgaube können die Winkelbreiten dagegen auch ungleichmäßig ausfallen.

Verklebt werden die passend abgelängten Blechkehlen mit Alles- oder Sekundenkleber. Die Enden der Streifen sollten sich dabei überlappen. Überstehendes Material schneidet man nach dem Austrocknen des Klebers vorsichtig mit dem Bastelmesser ab und entfernt es vom Dach. Während der Kleber aushärtet, drückt man die Folienstreifen zusätzlich mit einem Zahnstocher fest auf die Dachpfannen und die

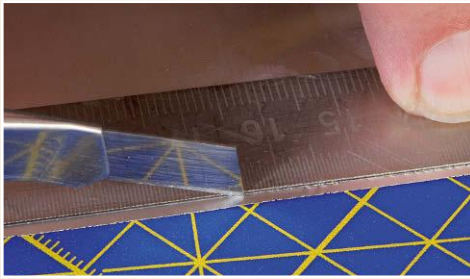
ten Stadthäusern mit ihren zwischen den einzelnen Häusern vorgeschriebenen Brandmauern sind sie zu finden. Ebenso werden sie an Dachgauben und -fenstern verbaut.

Die Verwendung von Bleiblechen ist heute wegen ihrer Giftigkeit verboten, war allerdings bis in die späte Modellbahn-Epoche III üblich. Mittlerweile verwendet der Dachdecker eher wasserundurchlässige Vliese zum Abdichten der Übergänge als die komplizierten und zum Teil mehrteilig zu erstellenden Abdichtungen aus Zinkblech oder verzinktem Stahlblech. Jene benötigen nämlich zusätzlich Falzungen an den Verbindungsstellen der einzelnen Blech-

Der Schornsteinanschluss sieht eigentlich doch noch ganz gut aus. Trotzdem gelangt bei Regen durch eine Undichtigkeit Feuchtigkeit auf den Dachboden und in die darunter liegende Wohnung. Hier ist dringend eine Reparatur nötig.



Anschlüsse an Schornsteinen und Wänden



1 Für die Erstellung von Dach- oder Giebelanschlüssen schneidet man zuerst schmale Streifen aus Haushalts-Alufolie mit einem Bastelmesser mit scharfen Abbrechklingen zurecht. Deren Breite sollte so bemessen sein, dass sich beim Umfalzen möglichst gleich breite Winkelseiten ergeben.



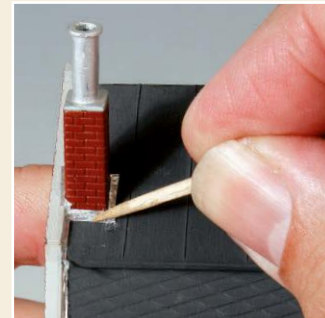
4 Bei der abschließenden Farbgestaltung wird der rostfarbene Anstrich der Kehlen mit einer Mischung aus Mattschwarz, matten Ziegelrot und Matorange erstellt.

Abschließend erhalten die **5** Bleche, vor allem in der Umgebung von Schornsteinen, noch einen Rußnebel. Dieser besteht aus mit Feuerzeugbenzin verdünnter anthrazitschwarzer Farbe und wird mittels einer Spritzpistole mit 0,2-mm-Düse aufgetragen.



2 Zum Verkleben der passend abgelängten Blechkehlen eignet sich entweder Alleskleber oder – noch besser – Sekundenkleber.

3 Während der Kleber aushärtet, sollte man die Folienstreifen auf die Dachpfannen und die Mauern anpressen. Dies geschieht am einfachsten mit einem Zahnstocher.



Mauern, damit sich wie beim Vorbild die darunter liegenden Konturen der Dachpfannen in der Folie abzeichnen. Dann kann die Farbgestaltung folgen. Dabei wird zuerst ein rostfarbener Anstrich mit einer Mischung aus den matten Revell-Farben Schwarz (#8), Ziegelrot (#37) und Orange (#85) lasierend auf die Abdeckungen aufgetragen. Mit unterschiedlichen Anteilen der jeweiligen Farben erzielt man die verschiedenen Rosttöne. Mehr Ziegelrot ergibt einen rötlichen Rost, mehr Matorange dagegen einen eher gelb-orangen Ton. Verdünnt werden die Mischungen am besten mit Feuer-

zeugbenzin, da sich damit gut Ton in Ton mit fließenden Übergängen arbeiten lässt. Zum Schluss erhalten die Bleche – besonders in der Umgebung der Schornsteine – einen Rußnebel aus mit ebenso verdünnter anthrazitschwarzer Farbe (#9). Für eine überzeugende Farbvernebelung sollte man auf eine Spritzpistole mit 0,2-mm-Düse zurückgreifen.

Auftritte für den Schornsteinfeger

Damit der Schornsteinfeger seiner Kehrpflicht nachkommen kann, sind an Häusern mit höhe-



Rechts: In der Ansicht von oben ist gut die treppenartige Positionierung der Aufstiegsbretter von der Dachluke bis zum Kamin zu erkennen.



„Der Einstieg in die Dachluke ist mit all dem Werkzeug etwas heikel. Wo ist jetzt wieder der Taugenichts von Lehrling, damit er mir wenigstens den Eimer abnehmen kann?“ denkt sich der Dachdeckergeselle.

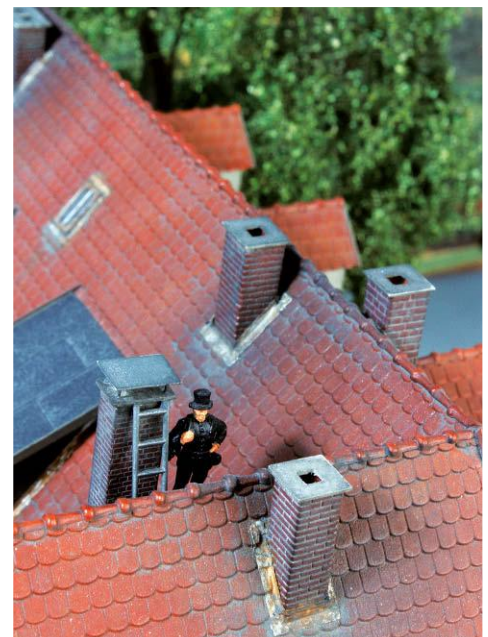
Unten und Mitte unten: Die Reparatur der Abdeckung der Brandschutzmauer ist in vollem Gange. Freihändig schwingt der Arbeiter unge sichert die Maurerkelle. Auch die Anschlussbleche auf dem leicht abfallenden Dachpappendach des Anbaus sind auf ihre Dichtigkeit zu überprüfen. Für einen Dachdecker alltägliche Arbeit.

ren Kaminen Auftritte und Leitern zu installieren. Ausgehend vom nächstgelegenen Dachfenster oder der extra dafür vorgesehenen Dachluke als Ausstieg werden die Trittbretter stufenweise bis hin zum Kamin geführt. Bei hohen Kaminen ist zusätzlich auf der obersten Stufe eine Leiter platziert oder direkt am Kamin befestigt.

Für die Modellumsetzung dieser Auftritte benötigt man zunächst einmal die passenden Leitern. Diese liegen zum Beispiel den auch in diesem Beitrag gezeigten Stadthausbausätzen „Schmidtstraße“ von Auhagen bei oder können dem Zubehörbausatz von Auhagen entnommen werden (#42571). Ferner sind noch 0,5 mm starkes Furnierholz sowie 0,3-mm-Messingdraht (Weinert #9300) vonnöten. Zunächst wird das Furnierholz in 3 mm breite Streifen geschnitten und anschließend mit einer dunklen, in warmem Wasser gelösten Pulver-Beize aus der Tüte (z. B. Clou #168 oder #172) eingefärbt. Diesen Vorgang muss man eventuell mehrmals durchführen, bis ein ausreichend dunkler Ton erzielt ist.

Rechts: Der Kehrtermin steht an und der Schornsteinfeger nimmt gleich schon mal den gegenüberliegenden Kamin in Augenschein.

Danach werden die Streifen auf Maß abgelängt. Unter dem Dachfenster und vor dem Kamin sind längere Streifen vorzusehen. Für die dazwischen liegenden treppenartigen Aufstiege genügen 5 bis 6 mm breite Furnierholzstückchen. Anschließend werden alle Auftritte an den vorderen Ecken mit 0,4-mm-Bohrungen versehen. Die darin mit Sekundenkleber zu befestigenden 0,3-mm-Drahtstücke biegt man zuvor mit einer Spitzzange bogenförmig zurecht und längt sie nach dem Einkleben soweit ab, dass die Trittbretter bei der Endmontage waagerecht am Dach befestigt werden können. Nach der Grundierung werden die Drahtstücke dann noch mit dem Pinsel eisengrau (Revell #77) lackiert und die Auftritte am Dach mit Sekundenkleber montiert. Die bei hohen Kaminen zusätzlich benötigte Leiter wird eventuell passend gekürzt und entweder eisengrau (Revell #77) oder silbern (#90) pinsellackiert. Nach dem Trocknen kann sie mit

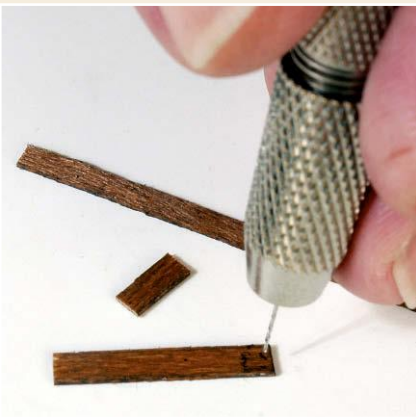


Auftritte für den Schornsteinfeger



1 Für den Bau von Auftritten für den Schornsteinfeger an Kaminen benötigt man Leitern aus einem Bausatz, 0,5 mm starkes Furnierholz sowie 0,3-mm-Messingdraht.

2 Das in 3 mm breite Streifen geschnittene Furnierholz wird mit einer dunklen, wasserlöslichen Beize (z. B. Clou #168 oder #172) eingefärbt.



3 Die abgelängten Streifen für den treppenartigen Aufstieg werden dann in den vorderen Ecken mit Bohrungen für die 0,3-mm-Drahtstücke versehen.

4 Die leicht gebogenen Drähte werden mit Sekundenkleber eingeklebt und nach einer Grundierung in Eisengrau (Revell #77) pinsellackiert.

5 Die Leiter passt man durch Kürzen an die Schornsteinhöhe an. Danach wird sie entweder eisengrau oder silbern lackiert und mit Polystyrolkleber befestigt.

Flüssig-Polystyrolkleber am Schornstein befestigt werden.

Ein auf den Auftritten platzierter Schornsteinfeger sowie Dachdecker oder andere Bauarbeiter, die Reparaturarbeiten durchführen, beleben die Dachszenerie zusätzlich. Eine weitere Detaillierung mit Dachantennen, Dachständer für Strom-Freileitungen, Schneefanggittern, Dachhaken für die Leitern der Dachdecker oder auch Vogelnester auf Schornsteinen wären gegebenenfalls möglich, aber bei mehrstöckigen Stadthäusern nicht zwingend notwendig.

Keine Katze auf dem heißen Blechdach! Doch auch auf den Aufstiegsbrettern zum Kamin fühlt sich dieses Exemplar sichtlich wohl.



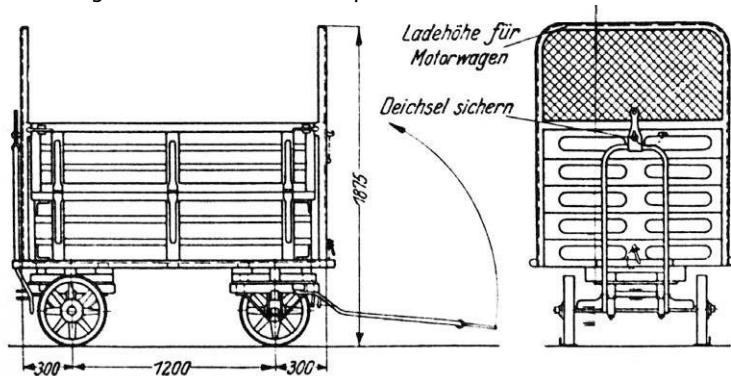
FAHRZEUGE DER POST IN BAHNHÖFEN 13-14

Bei der Deutschen Post der DDR kamen die so genannten „Balkancars“ in der typischen gelben Hausfarbe zum Einsatz. Das Mehlhose-Modell wird über Busch vertrieben.

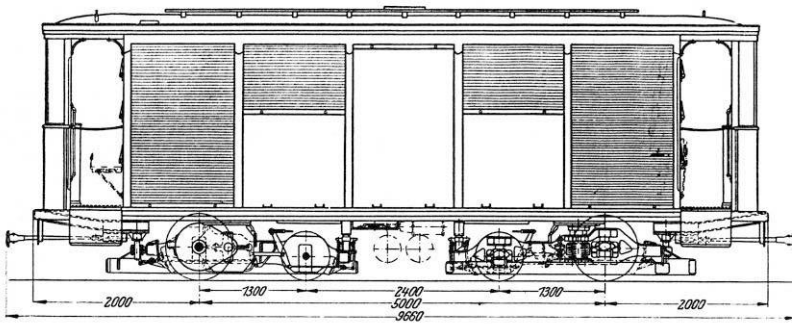
Im Straßenbahn-Paketpostdienst in München standen seit den 1920er-Jahren speziell für den Einsatzbetrieb beschaffte Posthandwagen zur Verfügung.



Posthandwagen im Straßenbahn-Paketpostdienst in München



Straßenbahn-Postwagen München (1926)



Post-Einsatzkarren Bauart „München“

Der momentan leider nur noch bedingt auf dem Gebrauchtmärkte erhältliche Neusilber-Ätz-Bausatz #10.17 eines Post-Einsatzkarrens Bauart „München“ von Bavaria ist auch für Straßenbahnfreunde interessant. Dies gilt besonders in Verbindung mit den vor einigen Jahren in verschiedenen Ausführungen über die Postphilatelie lieferbaren normalspurigen Poststraßenbahn-Wagen (Vorbildbauart P 2.4) in H0 von Hobbytrain. Deren Vorbilder verkehrten in München zwischen dem Bahnpostamt und der Hauptpost. Die Modelle können auf der Modellbahn gut in den Epochen II und III eingesetzt werden.

Für die 1926 neu konstruierten vierachsigen Straßenbahnwagen wurde diese Bauform eines Einheitspostkarrens angeschafft, um die Be- und Entladung an den Verladerrampen rationeller durchführen zu können. Diese vierrädrigen Karren verfügten über zwei drehbar gelagerte Achsen, die jeweils mit einer arretierbaren Handdeichsel ausgestattet waren. Diese Konstruktion ermöglichte ein Rangieren der doch recht voluminösen Fahrzeuge auf engstem Raum – so stellten sie ein ideales, verbindendes Transportmittel zwischen Straßen- und Eisenbahn dar.

Wie bei allen Ätzbausätzen sollte man auch hier die Neusilberteile durch Lötten miteinander verbinden. Um den Lötvorgang zu vereinfachen, werden der Boden, alle Verstrebensteile sowie die Beschläge vor dem Anlöten



Die Artitec-Fahrerstand-Elektrokarre ist ebenso wie der Bahnsteigwagen als Fertigmodell erhältlich.

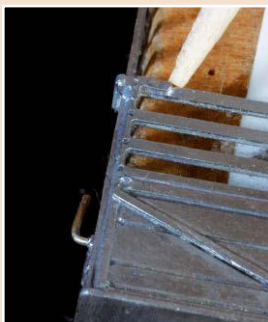
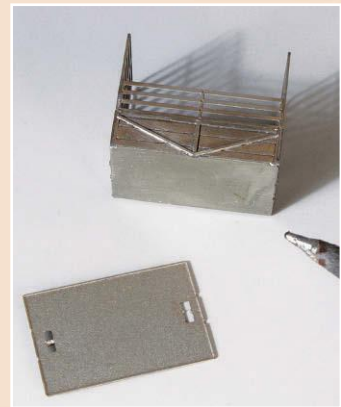


Post-Einsatzkarren Bauart „München“



1 Der Bausatz des Einsatzkarrens enthält zwei Ätzplatinen aus Neusilber-Blech. Zum Bau benötigt man zusätzlich 0,3- und 0,4-mm-Ms-Draht sowie 1-mm-Messingrohr.

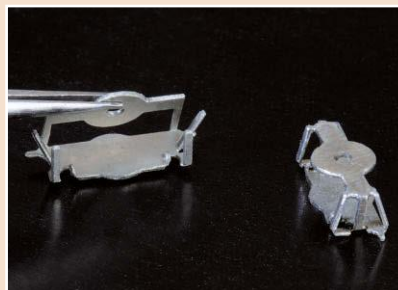
Aus Stabilitätsgründen sollte man die Neusilber-Bauteile durch Löten miteinander verbinden. Der Boden sowie alle Verstrebungs-Teile werden vorher zusätzlich dünn verzinkt.



3 Die auf der Rückseite vorverzinten Beschläge werden zum Anlöten mit einer angefeuchteten Zahnstocherspitze positioniert.



4 Beim Einlöten der L-förmig gebogenen Knebel zur Deichselarretierung aus 0,3-mm-Ms-Draht legt man einen 0,5 mm dicken Polystyrolstreifen als Distanzhalter unter.



5 Die angeätzten Streben und der obere Drehschemel der Drehgestelle werden mit einer Spitzpinzette umgebogen und anschließend verlötet. Für bewegliche Drehgestelle werden neben einem 1-mm-Ms-Rohr mit einem Innendurchmesser ...



6 ... von 0,6 mm noch ein 0,4-mm-Ms-Draht sowie zwei 2,5-mm-Seilscheiben aus 0,3 mm starken Messingblech benötigt.

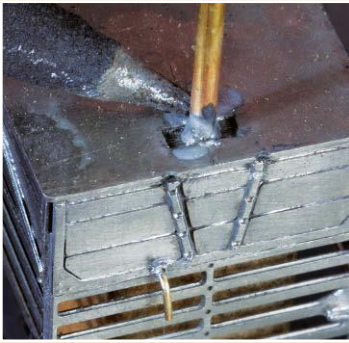
dünn vorverzinkt. Beim Einlöten der L-förmig gebogenen 0,3-mm-Ms-Draht-Knebel – der obere Schenkel misst 2 mm – zur Deichselarretierung nutzt man einen 0,5 mm dicken, schmalen Polystyrolstreifen als Distanzhalter.

Bewegliche Drehgestelle

Sollen die Drehgestelle beweglich bleiben, werden neben kleinen Abschnitten eines 1-mm-Ms-Rohrs mit einem Innendurchmesser von 0,6 mm (Conrad Electronic), ein 0,4-mm-Ms-Draht sowie zwei 2,5-mm-Seilscheiben aus 0,3-mm-Messingblech benötigt, zum Beispiel Restteile aus einem Kranbausatz. Nachdem man das 1-mm-Messingrohr angelötet, abgesägt und auf eine Länge von 0,8 mm beigelegt hat, werden noch die Drehschemel der Drehgestelle entsprechend der Bauanleitung angefertigt. Die mit einem mittig angelöteten 0,4-mm-Ms-Draht versehenen Seilscheiben dienen bei der Montage der Drehgestelle als Zapfen zur Arretierung in den Messingröhrchen.

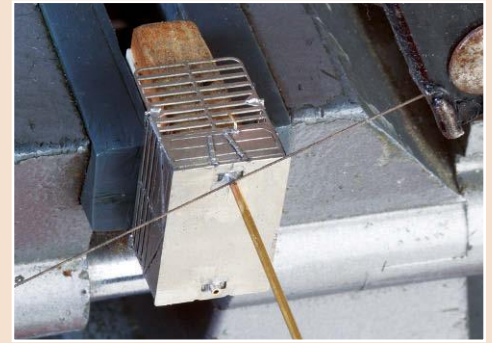


Auch auf heutigen Modellbahnanlagen lässt sich die geschlossene Handkarre von Kibri aus den 1950er-Jahren (#0/40 bzw. #40) trotz ihrer Einfachheit noch neben weit detaillierteren Modellen einsetzen.



7 Um sich das mittige Anlöten des 1-mm-Messingrohrs zu vereinfachen, klebt man ein kleines 8-mm-Holzklötzchen mit einem elastischen Montagekleber, z. B. Fixogum von Marabu, in den Wagenkasten ein und positioniert das Ganze in einem Schraubstock.

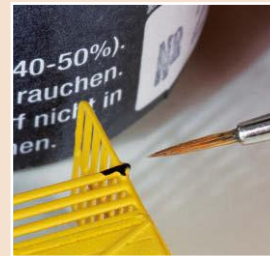
Anschließend wird das angelötete Rohr abgesägt und mit einer Nadel-**8** feile auf eine Länge von 0,8 mm beigeftelt.



9 Für eine Lackierung des Gehäuses im Honiggelb der Epoche III nutzt man eine Spritzpistole. Der seidenmatte Farbtön wird aus wenig Revell #310 sowie Humbrol #24 und #69 gemischt. Zum Lackieren der Unterseite in Tiefschwarz ...



10 ... wird das Gehäuse mit Tuchabschnitten einer Küchenrolle und Maskol von Humbrol abgedeckt. Beim Entfernen hilft ein Zahnstocher.



11 Details wie Radreifen und Beschläge erhalten mit dem Pinsel ebenfalls einen schwarzen Anstrich. Nach Einsetzen der Drehgestelle und ...



12 ... Einkleben der Zapfen folgen die Deichseln. Sie sind in Höhe der Bodenkante leicht abzuwinkeln, damit sie in Ruheposition anliegen.

41 024 durchfährt am 9. April 1954 Münster Hbf, links vor dem abgestellten Postwagen stehen hölzerne Bahnsteigwagen bereit. Hans Schmidt, Slg. Brinker

Lackierung und Zusammenbau des Einsatzkarrens

Für die Farbgebung wird das Modell mit Aceton entfettet und mit einer Sprühgrundierung versehen. Das Gehäuse und die Räder werden in dem Honiggelb RAL 1005 der Epoche III der Deutschen Bundespost mit der Spritzpistole

lackiert (Mischung des seidenmatten Farbtöns wie bereits oben beschrieben).

Die Unterseite des Bodens sowie die Drehgestelle samt Deichseln und Zapfen erhalten eine Spritzlackierung in Tiefschwarz RAL 9005. Für die Unterbodenlackierung deckt man zuvor das Gehäuse mit Stückchen einer Küchenrolle und





Maskol von Humbrol ab. Details wie Radreifen und Beschläge erhalten einen tiefschwarzen Pinselanstrich. Nach ausreichender Trocknungszeit können alle Einzelteile zusammengesetzt werden. Bei der Montage der Deichseln ist zu berücksichtigen, dass diese vorbildgerecht in Höhe der Bodenkante mit einer Spitzpinzette leicht abzuwinkeln sind, damit sie in der Ruheposition am Kasten und damit an den Arretierungsknebeln anliegen.

Als Beladung nicht nur für diesen Wagen eignen sich ideal die Postsäcke und -pakete in den verschiedensten Ausführungen von KoTol. Mit entsprechendem Preiser-Personal versehen, lassen sich dann die verschiedensten Szenen auf der Modellbahn vorbildgetreu nachstellen.



Oben (zwei Fotos): Die schmale Bauart des Postkarrens beruht auf seiner Transportmöglichkeit in extra dafür konstruierten Straßenbahnwagen. Diese waren in München noch bis in die 1960er-Jahre zwischen dem Bahnpostamt am Hauptbahnhof und der Hauptpost im Einsatz.



Oben: Aus dem für sein bayerisches Einsatzgebiet so typischen Post-Einsatzkarren wird die alltägliche Postsendung in den nach dem Zweiten Weltkrieg dorthin verschlagenen ET 89 „Rübezahl“ geladen.

LIEFERADRESSEN

- **Artitec** www.artitecshop.com/de/
- **Arwico** www.arwico.ch
- **Baumann** www.baumann-modellspielwaren.de
- **Busch** (Vertrieb für Mehlhose) www.busch-model.info
- **Conrad Electronic** www.conrad.de
- **Ferrotrain** www.ferro-train.com
- **Hansen Trains** www.hansen-trains.de
- **Kotol** www.kotol.de
- **L.S. Models** www.lsmodeles.com
- **Miniatur** (Bezugsquelle) www.hobby-shop.cz/de/
- **Mo-Miniatur** www.mo-miniatur.com
- **REE-modeles** www.ree-modeles.com
- **Shapeways** www.shapeways.com
- **Weinert Modellbau** www.weinert-modellbau.de

Postverladung in Hamburg-Altona Mitte der 1970er-Jahre. Der Bahnsteigwagen trägt eine posteigene Beschriftung und eine Nummer.
DB, Slg. Brinker

Jeden Monat Neues von der Bahn

Ihre Vorteile als Abonnent:

- ✓ Sie sparen 5%!
- ✓ Sie erhalten Ihr Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag* bequem nach Hause und verpassen keine Ausgabe mehr!
- ✓ Sie können nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen!

Lesen Sie 12x **eisenbahn
magazin** und sichern Sie sich ...



Ihre Prämie:



Fernglas QUEST

Profi-Faltfernglas im Etui mit Quickfokus zum Scharfstellen, 16-facher Vergrößerung, 32 mm Objektiv, Dioptrienausgleich, Bk-7 Prima, Blau-Vollvergütung und 94 m Sichtfeld bei 1.000 m Entfernung.

Upps, Karte schon weg? Dann einfach unter 01805 32 16 17**

oder unter www.eisenbahnmagazin.de/abo bestellen!

Buch & Film

Carl Bellingrodt, *Das fotografische Werk, Band 4: DB-Baureihen 01–05 – Helmut Brinker* – 320 S., 900 Schwarzweiß-Abb. – 49,80 € – DGEV Verlag, Hövelhof – ISBN 978-3-937189-78-9



Das ambitionierte Ziel, alle Aufnahmen von Carl Bellingrodt der Öffentlichkeit zugänglich zu machen – immerhin sind es rund 12.000 Fotos – hat sich der DGEV-Medien-Verlag zur Aufgabe gemacht. Aufgeteilt auf zehn Bände soll dies erreicht werden. Vor uns liegt Band 4, der sich den Schnellzug-Dampfloks der Baureihen 01 bis 05 während der Bundesbahn-Zeit widmet. Zusammengestellt wurde das opulente Werk mit über 300 Seiten noch vom 2015 verstorbenen Bellingrodt-Spezialisten Helmut Brinker. Nach Betriebsnummern geordnet, enthält das Buch die klassischen Bellingrodt-Standardaufnahmen als auch seine zahllosen Betriebsaufnahmen von Zügen in der Landschaft.

Die Druckqualität ist über alle Zweifel erhaben. Um wirklich alle verfügbaren Bilder im Buch unterbringen zu können, variieren die Bildgrößen stark. Manche eher klein gedruckte Aufnahme hätte man sich halbseitig gewünscht, während andere Bilder durchaus kleiner hätten kommen können. Das gilt vor allem für Standard-Aufnahmen eines Loktyps, die sich oft nur durch etwas andere Blickwinkel unterscheiden. Insgesamt aber ein faszinierendes Buch! Der ältere Eisenbahnfreund kennt zwar viele Aufnahmen schon aus anderen Publikationen, ist aber immer wieder überrascht, dass es auch noch Bellingrodt-Bilder gibt, die bislang noch keinen Eingang in ein Druckwerk gefunden haben. MW

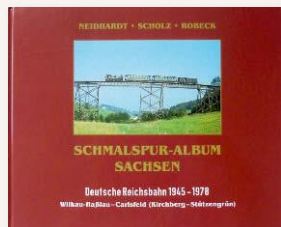
Fischstäbchen, Himbeereis und Harzkamel – Gernot Gattermann – 96 S., 73 Farb-/31 Schwarzweiß-Abb. – 20,00 € – Verlag Endisch, Stendal – ISBN 978-3-947691-07-4

Neben den hinlänglich bekannten Dampfloks verfügen die Harzer Schmalspurbahnen auch über einen



beachtlichen Dieselfuhrpark mit teils bewegter Geschichte. Der Autor spannt mithilfe weiterer Fotografen einen Bogen von den ersten Triebwagen der Nordhausen-Wernigeroder und Gernode-Harzgeroder Eisenbahnen über die zu DR-Zeiten eingesetzten Köf II und V10 C sowie den Exoten 199 301 bis hin zu den V 100-Umbauten der „Harzkamele“ und den nach der HSB-Gründung auftauchenden Triebwagen-Serien. Angenehmer Standard des Verlages ist es allerdings, dass reine Fahrzeugaufnahmen auf ein Minimum reduziert werden und dafür der Abbildung von Zügen in den typischen Harzlandschaften breiter Raum gegeben wird. Das macht das Werk auch zu einer Fundgrube für Modellbahner, die Vorlagen-Recherche betreiben. MKL

Schmalspur-Album Sachsen, Deutsche Reichsbahn 1945–1978: Wilkau-Haßlau – Carlsfeld (Kirchberg – Stützengrün) – Autorenteam – 239 S., 226 Farb-/553 Schwarzweiß-Abb. – 48,00 € – SOEG Verlag/SSB Medien, Zittau – ISBN 978-3-00-062918-1



Der „Komplettierungswahn“ – natürlich positiv und anerkennend gemeint – geht weiter: Nach dem ersten Band zu Wilkau-Haßlau – Kirchberg (siehe em 12/18) wird nun der mittlere Abschnitt geboten, ehe ein dritter Band das Endstück Stützengrün – Carlsfeld beleuchten wird. Die Bildfülle ist frapierend, doch an keiner Stelle langweilig, zumal Farb- und Schwarzweiß-Bilder stetig wechseln und gleiche Motive aus immer wieder anderer Perspektive gezeigt werden.

Abwechslung garantieren die vielen Anschlussbahnen in Fabriken hinein oder die Torfbahn von Hartmannsdorf. Hinsichtlich Triebfahrzeugvielfalt bot diese Strecke zu jener Zeit allerdings wenig: IV K folgt auf IV K – da kann sich der Fan so richtig sattsehen. Das

Buch-Tipp

Erinnerungen an den Orient-Express

Allein der Name dieses Zuges beflügelt die Fantasie auch noch zehn Jahre seit seinem endgültigen Verschwinden aus den Fahrplänen. Kribbelnde Exotik, ungeahnter Luxus, sagenhafter Komfort, hohe Politik und ein Schuss Halbwelt umwehen diesen einstigen Star auf Europas Schienen, mit dem echter wie Geldadel früher zu reisen pflegten. Genau mit diesen Assoziationen spielt der aufwendige Band, dessen luxuriöse Gestaltung die Aura des Zuges in zahlreichen sensationellen und großformatigen Fotografien, Ansichtskarten, Plakaten, Werbeprospekten und sonstigen zeitgenössischen Dokumenten noch einmal aufleben lässt.

Das voluminöse Werk *Der Orient-Express, König der Züge*, der beiden Autoren Guillaume Picon und Benjamin Chelly hat 256 Seiten mit rund 200 Farb-Abbildungen, kostet 49,99 Euro und erschien kürzlich beim Verlag Frederking & Thaler unter ISBN 978-3-95416-296-3. Das Buch spannt einen Bogen von der Reisekultur zwischen 1850 und dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs über die Geburtsstunde des Expresszuges, die Technik und Ausstattung der Wagen, das Kunsthandwerk und den Wandel des Design-Geschmacks jener Jahre bis hin



zu illustren Persönlichkeiten, die mit der Geschichte des Nobelzuges verbunden sind. Kleine Details – liebevoll ausgewählt und herausgestellt – zeigen, wie viel

Kunstfertigkeit und Aufwand in die Innenausstattung der berühmten CIWL-Wagen floss, und welchen Wert man einst dem komfortablen Reisen mit der Bahn beimaß.

Ein eigenes Kapitel widmet das Buch der sorgsam Restaurierung und Pflege der erhalten gebliebenen blauen Luxuswagen. Auch Georges Nagelmackers, dem Gründer der Compagnie Internationale des Wagons-Lits, schenken die beiden Autoren ihre Aufmerksamkeit. Außerdem enthält das Werk einen kurzen Überblick über verschiedene Luxuszüge der CIWL. Dazu verschafft es durch reichhaltige Bebilderung und erläuternde Texte auch interessante und ungewöhnliche Blicke hinter die Kulissen: ins Werkstattwesen und in die Logistik, die dafür sorgte, dass die Reisenden mit frischer Bettwäsche und exquisiten Speisen und Weinen verwöhnt wurden. Das lässt beinahe vergessen, dass die zahlreichen berühmten Lokomotivtypen, die den Luxuszug bespannten, hier nicht im Fokus stehen. PS

große Finale auf den letzten 24 Seiten ist den beiden Stützengrüner Gerüstpfiler-Viadukten gewidmet, deren Abrissreste 1981 mit einem Lastenhubschrauber aus dem Tal geflogen wurden, wovon auch Bilder überdauerten. Da kommt schon Wehmut auf – was wären diese Brücken heute für eine Touristen-Attraktion! PW

Bahnen im Osten Österreichs 1963–1986 – Ludwig Zwickl – 120 S., 11 Farb-/100 Schwarzweiß-Abb. – 34,90 € – BAHNmedien.at, Wien/Österreich – ISBN 978-3-903177-17-8

Fotoreisen mit Karl Wildberger führten den Bildautor nach Wien, vermehrt ins Burgenland und nach Niederösterreich. Gerade jene Strecken, die die Literatur damals vernachlässigte, hatten es dem begeisterten Fotografen angetan. So kam es zu seltenen Bildern von der Ostbahn, der Pressburger Bahn, den burgenländischen Strecken Parndorf – Wulkaprodersdorf, Neusiedl – Pamhagen oder der GySEV-Hauptstrecke. Überhaupt ist der Knoten Wiener Neustadt mit den von dort ausgehenden Strecken bevorzugtes Fotofeld gewesen, allen voran die Aspangbahn und in

Folge der Abschnitt Friedberg – Oberwart – Rechnitz.

Stimmungsvolle Fotos vom ausklingenden Dampfbetrieb mit dem Besuch mehrerer Heizhäuser sind ebenso im Buch enthalten wie Bilder von der Ablösung des Dieselbetriebs durch die Elektrotraktion. Selbst wenn die dokumentierten Strecken landschaftlich wenig Reiz vermitteln: Die Fotos stellen den Fuhrpark in den Fokus. Somit ist dieses Werk ein Zeitdokument, als die Nebenbahnen noch fester Bestandteil der österreichischen Mobilität waren und noch nicht von Bussen verdrängt waren. Wer sich für die östlichen Regionen Österreichs interessiert, wird an diesem Buch seine Freude haben. **WB**

Planbetrieb auf schmaler Spur, Alle Strecken zwischen Ostsee und Erzgebirge – Christoph Riedel – 153 S., 204 Farb-Abb. – 24,99 € – Sutton Verlag, Erfurt ISBN 978-3-96303-104-5



Der Untertitel dieses Buches erinnerte mich unwillkürlich an ein älteres Büchlein, das 1983 im Berliner Tourist Verlag erschienen war und unter ähnlicher Überschrift die seinerzeit aktuelle Entwicklung der Schmalspurbahnen in der DDR nachvollzog. Genau dasselbe versucht auch dieser Bildband, der zu jeder Schmalspurbahn in den östlichen deutschen Bundesländern zwischen einer und zwei Seiten Text sowie Farbbilder aus den zurückliegenden zwei Jahrzehnten bietet. Karten am Schluss des Buches markieren die Lage der Betriebe. Tiefschürfende Informationen zu Geschichte, Bau, Betrieb und Fahrzeugen darf der Leser hier nicht erwarten – das will diese Buchreihe auch gar nicht leisten. Für den schnellen Überblick wird aber alles geboten, sodass der Band als Begleiter auf Tour zu diesen Touristikzielen durchaus taugt. **PWW**

Dresden und seine Eisenbahnen, Schienenkreuz an der Elbe – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 19,80 € – EK-Verlag, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg

Wer von Dresden und seinen Eisenbahnen spricht, der kommt, egal zu welcher Zeit, nicht um den Dampfbetrieb herum. Folgerichtig bilden das Dresdner Dampflokkfest und die Schmalspurbahnen im Umland den erzählerischen Rahmen dieses Films. Beleuchtet werden aber auch Entwicklung und Veränderung der Dresdner Bahnanlagen des Güter- wie auch Personenverkehrs in den letzten Jahren sowie die Bedeutung der Strecken für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Tschechien. Konsequenterweise finden sich quasi als Gegenstück zu den Traditionszügen vor der Yenidze auch Sequenzen mit modernen Triebwagen sowie Darstellungen von Betriebsabläufen um Dresden herum agierender Privatbahnen. Auch die Straßenbahn der Sachsenmetropole findet mit Fotos von aktuellen wie historischen Fahrzeugen einen gebührenden Platz, war und ist sie doch ein wichtiger Zubringer im Nahverkehr dieses Ballungsraumes. **MKL**

Eisenbahndirektion Magdeburg 1880–1931 und 1945–1990 – Jürgen Krebs – 480 S., 494 Schwarzweiß-Abb. – 34,80 € – Eigenverlag Krebs, Barby – ISBN 978-3-9819371-1-4

Eine Eisenbahndirektion ist eine Verwaltungseinheit, was auf eine trockene Lektüre schließen lässt. Der Autor versteht es jedoch, durch geschicktes Herangehen eine mögliche anfängliche Abneigung in Interesse zu wandeln. Das mit 390 Seiten plus Anhang recht kapitale Werk beginnt mit der Geschichte der Industrialisierung der Region, gefolgt von der Geschichte der Bahnstrecken. Anhand der Aufgaben und des Werdegangs der einzelnen Bereiche (Betrieb, Bauwesen etc.) und geschichtlicher Meilensteine wie Auflösung, Neugründung, Übernahme von Privatbahnen bis hin zum Strukturwandel 1990 und zur Auflösung im Zuge des Zusammengehens von DR und DB entsteht so ein recht lebendiges Bild des Eisenbahnwesens Sachsen-Anhalts. Angesprochen werden dabei auch zahlreiche zu überwindende Probleme der Gegenwart: Die Demontagen nach dem Zweiten Weltkrieg, Modernisierungen und Elektrifizierung unter stetem Material- und Personalmangel finden sich ebenso wie Randthemen aus den Bereichen Weiterbildung und medizinische Versorgung. Schwachstelle ist die klein gehaltene Bebilderung. **MKL**

Leserbriefe

■ Baureihe 44 im HO-Test, em 9/19 Lok/Tender-Antriebe sind durchaus vorteilhaft

Jene Modellbahner, die ihre Triebfahrzeuge ohne Haftreifen betreiben, sind froh über die Roco-Lösung, bei HO-Schleppertenderlokomotiven sowohl den Tender im Direktantrieb als auch einen Lokradsatz über eine Kardanwelle anzutreiben. Ein vierachsiger Tenderantrieb ohne „Gummisohlen“ bringt nämlich bei Weitem nicht jene Leistung einer vergleichbaren vierachsigen Drehgestell-Lokomotive.

Auf meiner Anlage fahren übrigens Züge mit zum Teil viereinhalb Metern Länge – da braucht es meist eine zweite Maschine als Vorspann. Die grüne Roco-18 201 rollt bei mir mit acht Reisezugwagen über den Gleisparcours und fährt nach Halt an Blocksignalen mit leichtem Schleudern wieder an. Ich hatte schon Besucher an meiner Anlage stehen, die dabei staunend den Mund nicht mehr zugehen konnten. **Manfred Bachinger**

Anm. d. Red.: Die letzten Sätze dieses Leserbriefes haben uns neugierig gemacht. Daraufhin haben wir Herrn Bachinger nach seinem Interesse befragt, seine Anlage im em vorzustellen. Dem hat er zugestimmt, sodass wir schon in Kürze ein Porträt seines HO-Schaustücks veröffentlichen können.

■ Folien an Loks, em 10/19 Und wie wieder herunter?

Der Artikel zur Verkleidung einer 101-Elokomotive mit Folienwerbung für Märklin-Modellbahnen war recht informativ.

Allerdings stellte sich mir die Frage, wie denn die Folien wieder entfernt werden können? **Hartmut Bister**

Anm. d. Red.: Das Abziehen von Folien geschieht grundsätzlich unter Einsatz von Heißluftgebläsen bzw. -geräten. Viele Klebstoffe reagieren auf Temperatur (in beide Richtungen), und Folien werden erst wieder durch Erwärmen geschmeidig, um nicht zu reißen oder zu brechen.

■ Trix-V 100 in HO, em 10/19 Allachsgetriebene Version

Beim Artikel zur Trix-V 100 1009 wird im eingeklinkten Kasten am Beitragschluss das in geringer Stückzahl gefertigte Trix-Express-Modell in ozeanblau/beigefarbener Lackierung der Bundesbahn-Epoche IV erwähnt. Ich habe diese kuriose Lok mit der seinerzeit neumodischen Farbgebung in der Sammlung – und zwar noch mit der ursprünglichen V 100-Nummer der Epoche III. Gerade wegen dieses Anachronismus ist dieses Modell eines der Lieblingsstücke in meinem HO-Triebfahrzeugbestand. **Dietmar Henseler**

■ Stuttgarter Netze, em 10/19 Gesellschaften verwechselt

Ihr Bericht „Fehlstart mit Ansage“ enthält zu den Ersatzverkehren Aalen – Crailsheim einen Fehler: Die n-Wagen sowie die beiden 111er in Crailsheim gehören nicht der Gesellschaft für Eisenbahnbetrieb (GfE), sondern der Gesellschaft für Fahrzeugtechnik (GfF). Sie sind lediglich über die GfE eingestellt. Auch Auftragnehmer der Ersatzverkehre ist die GfF. **Thomas Bögel**



In Ozeanblau/Beige lackierte Trix-V 100 009 in Nenngröße HO mit der Kardan-Kraftübertragung zwischen den Drehgestell-Getrieben



Dietmar Henseler (2)

■ Baureihe 86 im Fokus, em 10/19 Ein O-Modell unterschlagen

Im Beitrag zur 86er haben Sie in der Modellübersicht zur Nenngröße O geschrieben, dass nur die Firmen Fulgur und Kiss bislang ein Modell dieser Baureihe gebracht haben. Wohl genau zu jener Zeit, als der Beitrag entstand, lieferte der Mülheimer Kleinserienhersteller MBW seine 86er-Formneuheit in diversen Varianten aus. Eine davon ist seit Kurzem in meinem Besitz und ein ganz tolles Modell. *Jens Braun*

■ Faller-Containerbrücke, em 10/19 Ein N-Modell sollte folgen

Das Vorbild des H0-Modells konnte ich mir letztes Jahr in Köln ansehen. Original und 1:87-Umsetzung sind riesig. Ich bezweifle deshalb einen Verkaufserfolg, denn auf kaum einer Heimanlage wird Platz dafür sein. Für N wäre solch eine Containerbrücke jedoch ein Hit, denn für einen Meter Gleis unter dem Kran ist wohl auf jeder Anlage noch Platz. *Hartmut Bister*

■ Classic-Beilage, em 10/19 Geschmack voll getroffen

Für diese wieder ganz tolle Classic-Beilage als thematische Ergänzung jener von *em* 3/18 möchte ich mich herzlich bei allen beteiligten Autoren bedanken. Sie haben damit wieder einmal voll meinen Geschmack getroffen. Bitte machen Sie in dieser modellbahnhistorischen Richtung weiter! *Botho Wagner*

Begrüßenswerte neue Linie

Obwohl ich ein Kind der 1960er-Jahre bin, habe ich die Bahnen aus jener Zeit für mich entdeckt – beispielsweise Gag-

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, 17. Dezember und Dienstag, 7. Januar

Jeweils von 10:00 Uhr bis 13:00 Uhr sind die Redakteure der Vorbild- und der Modellbahnredaktion von *eisenbahn magazin* für Sie da. Rufen Sie an!

Telefon: 0 89 – 13 06 99 724

**Peter
Wieland,**
Redaktion
Modellbahn



**Martin
Menke,**
Redaktion
Modellbahn



**Florian
Dürr,**
Redaktion
Eisenbahn
aktuell



**Michael
Hofbauer,**
Chef-
redakteur



MBW-O-Modell der Baureihe 86 in der DB-Epoche-III-Version

Werk

genau, Vaihingen, Betzingen, Tischbahner oder FAM. Gefühlt repräsentiert eine alte Märklin-O1 oder -44 viel mehr das Original als alle Plastik-Lokomotiven der Neuzeit zusammen, auch wenn sie noch so viele Sandfallrohre und Ansteckteile aufweisen. Wir Fans nostalgischer Spielbahnen begrüßen diese neue Facette des *em* und freuen uns auf weitere Beilagen. *Volker Löcklin*

■ Harzkamele, em 11/19 Panne hinter Elend

Meine Frau und ich fuhren am 20. Juli 2019 ab Nordhausen mit Ziel Brocken los. Vor dem Zug sorgte die Diesellok 199 861 für eine pünktliche Fahrt, ab Drei Annen Hohne wurde hoch zum Brocken dann unter Dampf gefahren. Da wir auf dem Brocken übernachteten, ging es am 22. Juli mit Verzögerung

■ H0m-Zugspitzbahn, em 11/19 Westmodel als Vorreiter

In der Besprechung der neuen H0m-Zahnradlok-Modelle der Firmen Hobbytrain und Zeitgeist hätte man fairerweise schreiben können, dass es bereits beide Elloks der Tal- und Bergstrecken als Kleinserienmodelle von Westmodel im Maßstab 1:87 gab.

Die Loks werden auf der von Hödl/Linie 8 initiierten Seite www.westmodel.de sogar beworben. *Gerald Hiller*

■ Jahreszeiten-Serie, em 1–12/19 Verlängerung erwünscht

Mit Bedauern musste ich im Dezember-*em* lesen, dass der Artikel über den Weihnachtsbaum-Transport auf Schienen die letzte Folge dieser Klasse gemachten Serie war. Ich hätte mir gern eine Fortsetzung gewünscht und hoffe auf das Jahr 2021! *Horst Stöcker*

Anm. d. Red.: Man sollte niemals Nie sagen – insofern werden wir unsere beiden Autoren versuchen zu überzeugen.



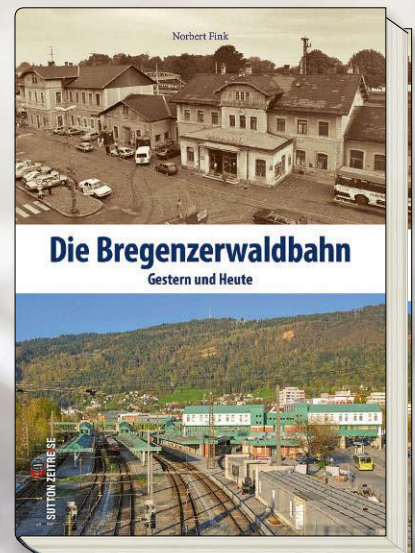
In 23 019 um-
beschriftete
und mit vielen
Tauschteilen
aufgewertete
Märklin-H0-23er

Bruno Kaiser

Einsteigen, bitte!

NEU

128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96303-148-9
€ [D] 19,99

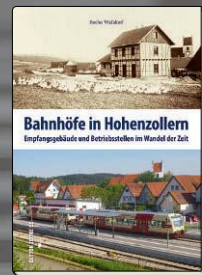
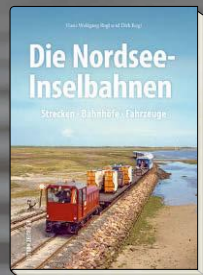


Während der Reise auf der Strecke von Bregenz nach Bezaun im Bregenzer Wald erlebt der Betrachter in Gegenüberstellungen den Wandel von Tunneln, Brücken und Fahrzeugen zwischen Bregenz, Egg, Andelsbuch, Bersbuch und Bezaun. Norbert Fink zeigt im spannenden Vergleich von einst und jetzt, was vom Wälderbähnle übrig blieb: von der Natur zurückeroberte Trassenbereiche, schön angelegte Radwege, reparierte Originalloks und neu gebaute Personenwaggons.



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

Weitere Informationen auf www.suttonverlag.de/autorensuche



Weitere Eisen- und Straßenbahntitel finden Sie unter WWW.SUTTONVERLAG.DE



NEU

160 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96303-104-5
€ [D] 24,99

Eisenbahnfotograf Christoph Riedel präsentiert rund 200 faszinierende Aufnahmen, die den regulären Schmalspurbetrieb auf insgesamt neun Strecken in Ostdeutschland dokumentieren. Ob „Molli“, „Rasender Roland“ oder „Wilder Robert“, hier ist für Liebhaber der Schmalspurbahnen garantiert etwas dabei. Ein Muss für alle Eisenbahnfreunde.



JETZT UNTER SUTTONVERLAG.DE
IM BUCHHANDEL ODER BEI AMAZON

SUTTON

Dieselbrummen im Sägewerk

Nach unserer Übersicht zu den Busch-Neuheiten in Sachen Wald und Forst in der vergangenen Heft-Ausgabe zeigen wir nun ein thematisch passendes Diorama samt HOi-Feldbahnbetrieb und verraten, was es mit „Tillmanns Loch“ auf sich hat



Manchmal unterscheiden sich die Vorplanungen zu einer neuen Anlage dermaßen vom späteren fertigen Exponat, dass sich selbst die erfahrensten Modellbauer verwundert die Augen reiben. Anfangs sollten die in *em* 12/19 vorgestellten Bausätze Sägewerk und Forsthaus der Firma Busch auf einem kleinformatigen Schau- und Fotodiorama drapiert werden, um danach – wie schon viele „Reliquien“ vorher – in einem Regal zu verstauben. Doch es kam ganz anders ...

Ich hatte in einer Ecke meiner kleinen Werkstatt noch den Rohbau einer künftigen Z-Anlage mit den Maßen von 143 mal 43 Zentimetern stehen, jedoch wollte hier seit Jahren der berühmte Funke für eine zünftige Motividée nicht zünden. Diese Grundplatte erblickend, entwickelte sich die Überlegung, ob das nicht eine passende Basis für eine kleine Vereinsanlage wäre. Zusammen mit dem Vereinskollegen Bruno Kaiser gingen wir die Zubehör-Vorräte in unserem Club durch und blie-

ben an den Busch-Neuheiten in Sachen Wald und Forst hängen. Die HO-Bausätze würden recht wirkungsvoll auf die vorgegebene Fläche passen, und eine funktionstüchtige HOi-Feldbahn gäbe der ganzen Sache eine zusätzliche Dynamik. Somit begannen die Vorplanungen.

Zum Sägewerk passende Feldbahn

Während Bruno die Bausätze zusammenbaute, sie optisch verfeinerte und unzählige Bäume anfertigte, kümmerte ich mich um das Heranschaffen diverser Sand- und Erdsorten und das Besorgen von Bruchstein-Mauerteilen der Firma Preiser. Damit waren die Grundlagen für die künftige Kleinanlage geschaffen. Die bewusst einfach gehaltene HOi-Gleisfigur wurde in bewährter Manier aufgebracht, mit Farbe betriebsverschmutzt und mit einem Erd/Schotter-Mix per dünnflüssigem Koemo-Leim fixiert. Die eher wässerigen Arbeiten waren damit erledigt, sodass der „Trockenbau“ an die Reihe kam.



In der benachbarten Lagerhalle warten die zugesägten Bretter auf die Weiterverarbeitung oder den Abtransport; hinten links das Forsthaus von Busch

Wer mehr Rauch in die Luft bläst, hat Vorfahrt! Unter diesem Motto scheint der Werkbahnbetrieb im Sägewerk „Tillmanns Loch“ ganz gut zu funktionieren



Unweit des Sägewerks gehen Köhler ihrem Tagwerk nach und sorgen mit ihrer schmutzigen Arbeit am Meiler für Holzkohle



Im Wald kümmern sich Forstarbeiter um den Holzeinschlag. Die Stämme werden mit der HOi-Feldbahn zum Sägewerk transportiert



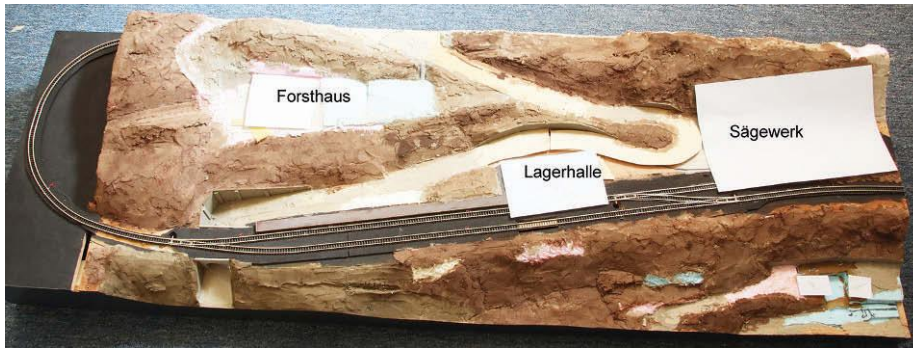
Randnotiz

Erkenntnis eines Modellbahn-Vereins

Erst während des Bauens am auf diesen Seiten vorgestellten HOi-Betriebsdiorama ist den Bastlern und helfenden Clubmitgliedern der FdE Burscheid aufgefallen, was hier eigentlich vorstattenging: Die Kooperation zwischen dem erfahrenen HO-Profi Bruno Kaiser und dem „Z-

Extremisten“ Dirk Kuhlmann trug ungeahnte Früchte. Und was lernen wir daraus? Gleiche Gedanken, Vorstellungen und der gegenseitige Respekt vor der Arbeit des anderen machen keinen Halt vor einem beliebigen Maßstab und sind für einen Modellbahnverein höchst förderlich! **DK**

Dioramen-Bauschritte



Noch liegen die Gleise für die ursprünglich geplante Z-Anlage auf dem Rohbau, doch erste Planungen in 1:87 sind schon sichtbar, ehe der neue HOi-Gleisparcours verlegt wird



Die Bauaufsicht der FdE Burscheid überprüft das Gelände und die Stabilität der Preiser-Mauern



Das HOi-Gleis von Busch ist aufgeleimt, die ersten Testfahrten verliefen erfolgreich

Erste Gebäude und Details werden auf der Anlage positioniert und farblich patiniert



Nach Begrasung und Bepflanzung sieht der Bodenbelag der Anlage aus wie echt



Zunächst stellten wir die Busch-Pretiosen an die dafür vorgesehenen Plätze. Als die Standorte optisch überzeugten, galt es, die hässlichen Spalten zwischen Gebäudegrundplatten und Anlagenunterbau optisch zu kaschieren, wozu Sandspachtel ein probates Mittel ist. Mit Pulverfarben aus dem Künstlerbedarf „verdeckten“ wir sämtliche Bauwerke sowie das Umfeld und erzielten damit die gewünschte morbide Optik der Szenerie. Der anschließenden Grundbegrasung mit zwei Millimeter langen Fasern von miniNatur folgten zwei weitere Schichten, bis das gewünschte Resultat des Wechselspiels zwischen Erdreich und Bewuchs erreicht war.

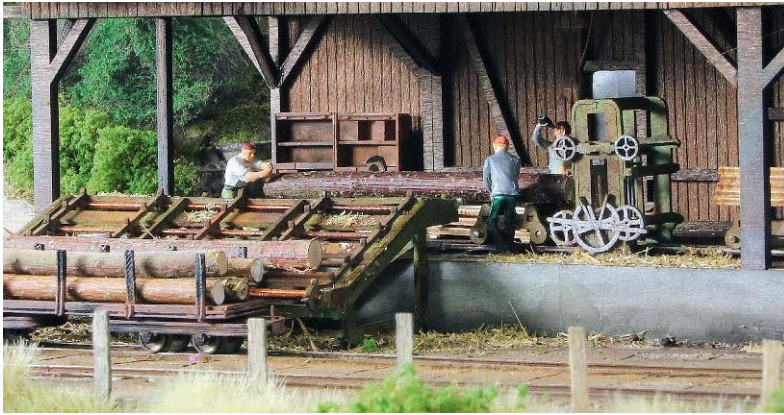
Aufforstung und viele Details

Bevor die vorbereiteten Bäume und Büsche die Szenerie vervollständigten, mussten an exponierten und später nicht mehr gut zugänglichen Stellen bereits Kleinteile und Preiser-Figuren platziert werden, selbst wenn einige Objekte später im Wald oder Dickicht regelrecht verschwinden würden. Auch die unzähligen Stämme und Hölzer bekamen ihren Platz auf der Kleinanlage. Hier schlug natürlich meine „Handschrift“ durch, und es mussten unbedingt auch einige alte Bretter an die Hauswände gestellt werden. Einen tieferen Sinn sehe ich darin nicht, aber es sieht einfach gut aus.

Was einmal eine Z-Anlage werden sollte, entpuppt sich nunmehr als 1:87-Feldbahnanlage im Wald

Wo gehobelt wird, da fallen Späne – das kennt man ja. In unserem Fall wird nicht nur gehobelt, sondern vor allem gesägt, und zwar industriell in einem Sägewerk. Insofern waren hier und im Umfeld des Sägegatters sowohl frische, helle Bretter zu drapieren als auch lagernde, angegraute Altbretter, die auf eine Weiterverarbeitung oder den Abtransport warten.





Zahlreiche Details wie Schrotthaufen und Bretter schmücken das Sägewerk samt Lagerhalle



Dirk Kuhlmann (15)

Nach der finalen Begrasung mit 4,5 Millimeter langen Fasern verschwanden leider viele der mühevoll angeordneten Kleinteile in der wilden Natur – doch so ist es ja auch beim Vorbild. Als der Staubsauger die letzten losen Bestandteile entfernt hatte, erfolgte die Aufforstung mit diversen Laub- und Nadelbäumen. Hierbei wollten wir testen, inwieweit unterschiedliche Fabrikate und Herstellungsmethoden miteinander harmonisieren. Im Vorabversuch wurden ein Microrama-Baum direkt neben einem mit miniNatur-Laub versehenes Gehölz platziert und eine gesuperte Fichte von Busch

hinzugestellt. Unser Fazit: optisch passend und im Gesamtbild durchaus ansprechend.

Der Regionalbezug ist eher neutral

Da saßen wir nun vor dem finalen Bild und beschlossen spontan, dass die Anlage soweit wie möglich eine geografische Neutralität ausstrahlen sollte. Nicht jeder Bastler möchte sein Sägewerk schließlich in Thüringen zuhause wissen, wo es vom Vorbild her angesiedelt ist. Der Modellbahner sollte sich jederzeit die Freiheit nehmen und seine bevorzugte Region unterstreichen. Deshalb haben wir unser Diorama

Am Forsthaus gönnen sich mittags „Die Drei vom Sägewerk“ einen Schluck aus der Pulle und sinnieren über alte Zeiten. Derweil räkelt sich der Hund auf dem Stuhl unterm Sonnenschirm

„Tillmanns Loch“ benannt. Es beschreibt eine Talregion im Leverkusener Raum unweit der ehemaligen Kursbuchstrecke 411 von Opladen nach Burscheid. Hier stand früher die Holzschraubenfabrik der Familie Tillmanns.

Fakt ist, dass ein einprägsamer Begriff für eine Modellbahnanlage in heutiger Zeit ein Muss darstellt, damit das Gesehene im Gedächtnis der Zuschauer haften bleibt. Und dazu haben Sie, liebe Leser, demnächst beste Gelegenheit, denn „Tillmanns Loch“ wird öffentlich zur Schau gestellt: Anlässlich der 18. Internationalen Lahnsteiner Modellbahntage können Sie dieses Diorama vom 29. Februar bis 1. März 2020 bestaunen. Damit meldet sich der Verein „Freunde der Eisenbahn Burscheid“ mit seiner kleinsten Vereinsanlage im Ausstellungsbetrieb zurück – ein würdiger Einstieg in unser Jubiläumsjahr, denn wir werden 50! Dirk Kuhlmann

Die beiden Busch-Feldbahn-Diesellokomotiven Gmeinder-15/18 und LKM-Ns2f erledigen den Rangierbetrieb im Sägewerk, fahren aber auch hinaus in den Wald und holen Holznachschub



Der reisefertige Anlagenkoffer mit dem Z-Schaustück; der Endbahnhof oben auf dem Berg dient den Touristen als Schnittstelle zwischen Urlaubsfahrt und zu erwartendem Wintergaudi auf Schlitten und Skiern

Transportable Winteranlage als Z-Gleisverschlingung **Modellbaukunst** im alten Alukoffer

Die Nenngroße Z auf Abwegen, so könnte man diese Winter-Anlage umschreiben, denn sie verschwindet während Vorführpausen in einem Koffer. Doch trotz ihrer Kompaktheit bietet sie umfangreiche Betriebsmöglichkeiten



Hans Pongratz (2)

Vor einigen Jahren entdeckte ich in einer Modellbahnzeitschrift eine Z-Anlage, die mir nicht mehr aus dem Kopf ging, auch wenn ich noch bis vor Kurzem keine zündende Idee hatte, etwas Ähnliches nachzubauen. Beschrieben war eine Vorort-Bahnhofsszene, die auf den ersten Blick ein Modul vermuten ließ, in Wirklichkeit aber eine verschlungene Acht war. Das sehr kleine Schaustück war äußerst geschickt getarnt mit Gleisen, die im Bahnhof unter einer Hallenüberdachung verschwanden bzw. funktionslos einen Eingang in einen Tunnel simulierten.

Fahrbarer Z-Lkw als Auslöser

Vor geraumer Zeit ersann ich schließlich eine passende Motividée: Schon längere Zeit wollte ich eine Winteranlage bauen. 1:220 schien mir dafür der rechte Maßstab zu sein. Außerdem hatte ich kurz zuvor ein angetriebenes Z-Fahrgestell für einen fahrbaren Lastkraftwagen von der polnischen Firma Produkcja unter einen kibri-Lkw

gesetzt, der seinem Einsatz entgegenfieberte. Auch ein neuer Schneepflug und eine Pistenraupe der Firma Noba harren ihres Einsatzes. Ein gebrauchter Alukoffer sollte die Anlage eingrenzen. Der Vorteil solch einer Anlage im Koffer ist, sie mit auf Reisen nehmen und problemlos an jedem beliebigen Ort vorführen zu können.

» Das Schöne an solch einer Kofferanlage ist es, sie problemlos auch anderswo vorführen zu können

Also machte ich mich an die Arbeit eines scheinbar großzügigen Anlagensegments, dessen Gleisverlauf auf der linken Anlagenseite zu beginnen

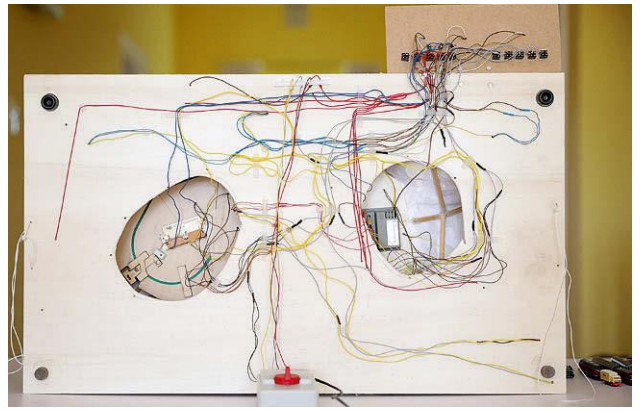
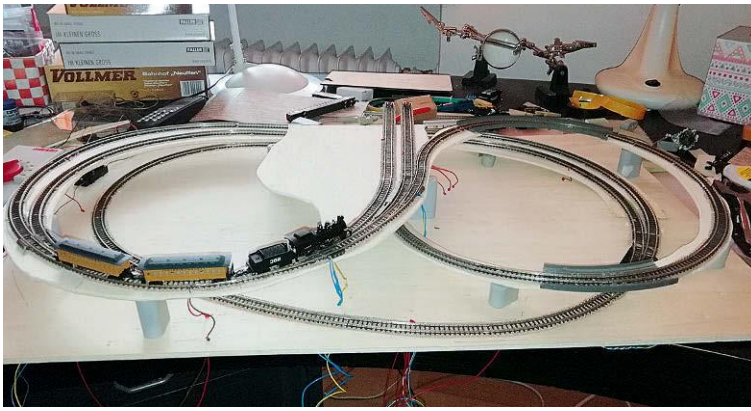
und über verschiedene Windungen in einem Kopfbahnhof optisch zu enden scheint. In Wirklichkeit ist es eine verschlungene Acht – allerdings mit einem respektablen Schattenbahnhof. Die Anlage umfasst eine

längere Parodiestrecke, einige Tunnel und einen kleinen Kopfbahnhof, dessen dem Gebäude zugewandtes Gleis durch die dichte Beschneigung des Hallendaches gut getarnt im Bahnhofskomplex verschwindet und sich auf den Weg in den Untergrund macht.

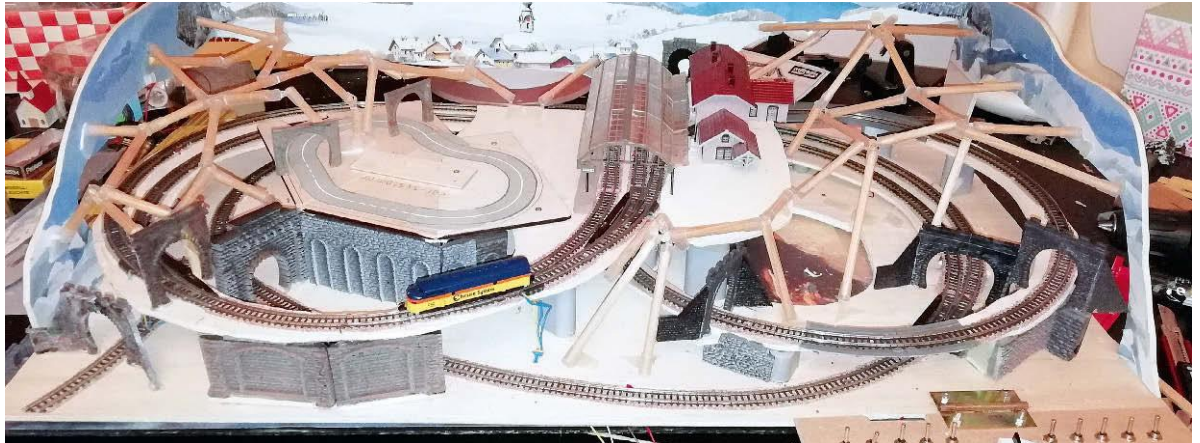
Terraform-Gestelle als Geländebasis

Die Machart der Anlage ist weniger spektakulär: Auf einer Grundplatte aus sechs Millimeter dickem Sperrholz habe ich zum Teil die Gleise auf Schaumstoffbettung verlegt bzw. im Tunnelbereich auf aus-

Bau der Z-Anlage



Die Anlage wurde natürlich außerhalb des Alukoffers gebaut und anschließend nur dort eingesetzt. Sperrholz für Grundplatte und Gleistrassen, Terraform für das Geländeprofil und einige Meter Litze für die Leitungsverlegung waren die wichtigsten Materialien



geschnittenen Sperrholztrassen verklebt. Die Geländeform wurde mit dem Terraform-System von Noch modelliert, anschließend mit Kunststoff-Fliegengitter beklebt und schlussendlich mit Gipsbinden überzogen. Ein wegen des Koffers hochklappbares kleines Schaltpult mit Fleischmann-Weichenschaltern und einfachen Microschaltern von Conrad Electronic lassen eine zuverlässige Analogsteuerung der Züge im Maßstab 1:220 zu.

Nochmals zurück zum eingebauten mobilen Straßenverkehr dieser Anlage: Das von der polnischen Firma mitgelieferte Holzbrettchen mit einem magnetischen Führungsband habe ich durch einfache Sägearbeiten gut zu einem recht abwechslungsreichen Straßenverlauf umbauen können. Der Hintergrund besteht aus verschiedenen ausgeschnittenen Motiven von MZZ-Hintergrundkulissen, auf denen – meinem Pfarrer-

beruf gezollt – eine Kirche nicht fehlen durfte. Sie wird stimmungsvoll mit einem Scheinwerfer angestrahlt.

Winter-Baumaterial gibt es genug

Mit den neuartigen Materialien von Noch – Winterfarbe, Schneekleber und Schneeflocken – gelang die winterliche Gestaltung recht problemlos. Lediglich bei den Gleisen ist es unbedingt ange-

HO 42413

UVP 78,95 €

N 47613

UVP 62,95 €

Weihnachtsdorf mit Beleuchtung, Funktionsbausatz



✓ 5560

UVP 39,95 €

Soundmodul Kirchenglocken



HO 42412

UVP 33,50 €

N 47612

UVP 31,50 €

Stille-Nacht-Gedächtniskapelle mit Beleuchtung und Kunstschnee, Funktionsbausatz



VOLLMER
Eine Marke von Viessmann

**JETZT NEWSLETTER
ABONNIEREN!**



Viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
info@viessmann-modell.com
www.viessmann-modell.de



*Bauherr und Fahrdienstleiter
Markus Krell an seinem
Z-Schaustück für lange
Winterabende*

*Die betriebs-
bereite Z-Anlage
in der Draufsicht
samt dem kleinen
Stellpult rechts außen
und dem Märklin-Fahr-
regler für die Zugsteuerung*



Hans Pongratz (5)

*Während sich auf den Hängen die Wintersport-
ler austoben, haben im Tal die Menschen mit
den Tücken der kalten Jahreszeit zu kämpfen*



*Bei abgenommener Bahnsteighalle
erkennt man das im Empfangs-
gebäude verschwindende Gleis, welches
zum Schattenbahnhof führt*

raten, sparsam und vorsichtig mit Schneemitat zu arbeiten, damit es später keine Probleme mit der Stromübertragung zwischen Schienen und Fahrzeugen gibt. Kleine Skifahrer der Firmen Noba und Trafofuchs lassen die winterliche Szenerie realistisch erscheinen. Auch das Pannenfahrzeug mit geöffneter Motorhaube zeigt an,

dass es empfindlich kalt sein muss im winterlichen Koffer ...

Einfach nur dasitzen und staunen

Ob diese Anlage mit den Maßen 69 mal 41 mal 18 Zentimeter nun Fake ist oder Kitsch oder sogar als Modellbaukunst einzustufen ist, mag dem geneig-

ten Auge des Lesers überlassen bleiben. Mir macht es jedenfalls viel Spaß, mit diesem kleinen Schaustück zu spielen. Manchmal sitze ich aber auch nur da und betrachte das Gebaute, weil alles so funkelnd mit Hausbeleuchtungen und Straßenlaternen ausgestattet ist. Heile Welt in der Adventszeit – was will der Mensch mehr?

Markus Krell

■ Pendelzugsteuerung HELIOS DC von Tams Elektronik

Hin und her auch im Analog-Betrieb



Platine der HELIOS-Pendelzugsteuerung von Tams und einige Triebfahrzeuge auf einem Y-förmigen H0-Testgleisparcours

In früheren Zeiten gab es einige Pendelzugsteuerungen, die aber mit zunehmender Digitalisierung vom Markt verschwanden. Tams Elektronik hat aktuell einen gegenüber früheren Steuerungen deutlich leistungsfähigeren Baustein ausgeliefert

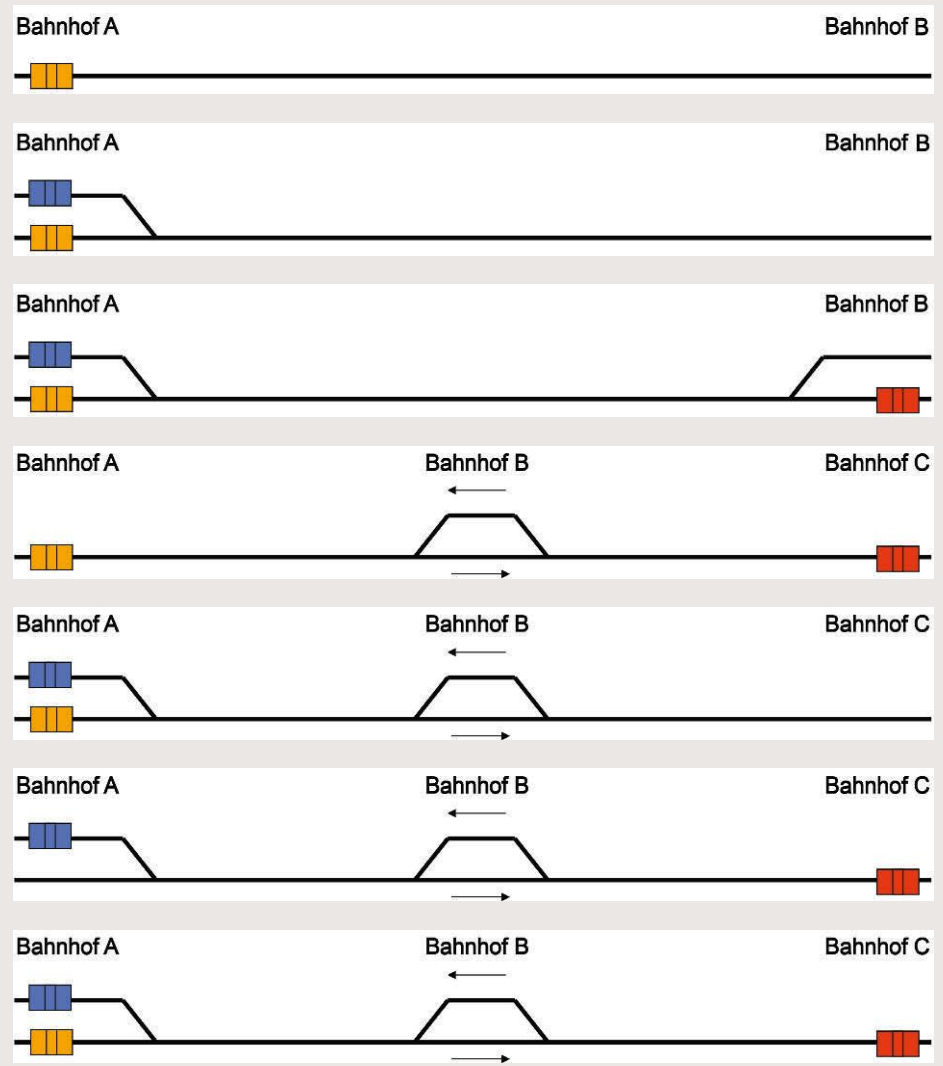
Die neu entwickelte Tams-Pendelzugsteuerung nennt sich HELIOS und ist – wie schon die letzten Tams-Bausteine – nach griechischen Göttern benannt. Der Sonnengott Helios lenkte seinen Sonnenwagen mit vier Hengsten. In Analogie kann der HELIOS-Baustein bis zu vier Triebfahrzeuge auf Modellbahnanlagen steuern. Die Besonderheit gegenüber vielen anderen Steuerungen ist, dass der Zug seine Daten für Höchstgeschwindigkeit, Zeitdauer für das Anfahren und das Bremsen sowie Haltezeiten jeweils mit zum nächsten Abschnitt nimmt und dort anwendet. Bisher war es im Regelfall so, dass alle Züge gleich schnell fahren mussten und identische Werte für die Abfahr- und Bremsverzögerung hatten.

Fünf Gleise für vier Züge

Um die bis zu vier Züge pendeln lassen zu können, muss die Gleisanlage passend aufgebaut werden, damit sich die Züge nicht gegenseitig im Wege stehen. In der Praxis sollte jeweils ein Gleis frei bleiben. Bei den bis zu vier Zügen sind also fünf Gleise erforderlich. Die Pendelzugstrecke kann ein oder zweigleisige Endbahnhöfe aufweisen sowie optional einen zweigleisigen Zwischenbahnhof. Die Gleislängen müssen natürlich in allen Bahnhöfen so sein, dass jeder Zug in jedes

Mögliche Gleisfiguren, die der Tams-Baustein ansteuert

Sieben Aufbauvarianten von Gleisanlagen; mit der aktuellen Software (Stand 12/2018 mit silberner Markierung auf dem Prozessor) ist es nicht möglich, Variante 3 zuverlässig anzusteuern

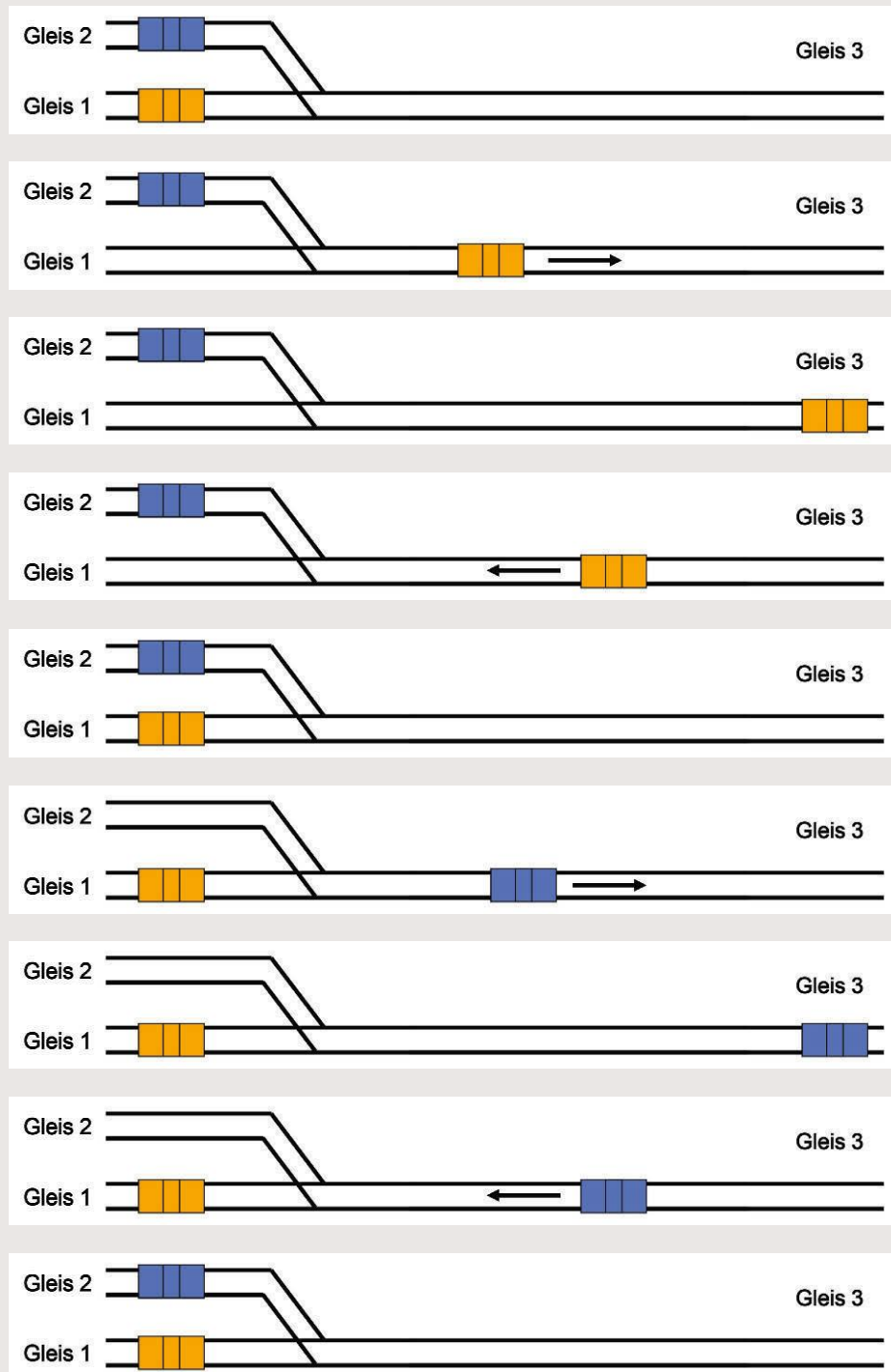


Tams-Komponenten für Pendelzugsteuerungen

HELIOS-Fertigbaustein	54,95 €
HELIOS-Fertigbaustein im Gehäuse	62,95 €
Motorweichen-Adapter AMW-1	9,95 €
Motorweichen-Adapter AMW-Plus	9,95 €

Ablauf der Pendelzugfahrten zwischen den Stationen

Pendelsteuerungsablauf zur Gleisaufbauvariante 2 der vorangegangenen Übersicht möglicher Gleisfiguren mit zweigleisigem Endbahnhof A und eingleisigem Endbahnhof B; hier können zwei Züge verkehren: Zuerst pendelt die orangefarbene Lok, dann die blaue usw.



Gleis passt. Dazu sollte man zuerst die Strecke verkabeln, nachdem die Trennstellen eingebaut wurden. Jeder Abschnitt hat einen Belegtmelder, der die Fahrzeuge erkennt. Die Endbahnhöfe mit zwei Gleisen benötigen Stoppweichen, oder ein zum Weichenantrieb parallel geschaltetes Relais muss den Fahrstrom regeln. Bei Motorweichenantrieben ist der Adapter AMW-1 oder AMW-Plus zum Anschluss der Antriebe erforderlich. Dazu

können optional noch die Gleisabschnitte vor den Prellböcken mittels Dioden (z. B. 1N4001) abgesichert werden, falls ein Fahrzeug doch einmal die Trennstellen überbrückt, wie es bei langen Triebzügen vorkommen kann. Beim Zwischenbahnhof ist das alles nicht erforderlich.

Die zahlreichen elektrischen Leitungen werden anhand der anschaulichen Schaltbilder der Anleitung an die Schraubklemmen. Zur Versorgung der Pen-

delzugsteuerung HELIOS sowie der Weichen benötigt man eine Spannungsquelle mit fester Ausgangsspannung. Das kann ein Zubehörtrafo sein, der Wechselspannung liefert, aber auch ein Modellbahntrafo, wo Gleichspannung herauskommt. Die Spannung muss in jedem Fall zum sicheren Schalten der Weichen ausreichen. Der maximale Fahrstrom aller über HELIOS gesteuerten Züge darf zwei Ampere betragen. Für die Versorgung sollte man bei H0 18 Volt Gleichspannung oder 16 Volt Wechselspannung verwenden – bei kleineren Nenngrößen etwas weniger und bei 0 und größer entsprechend mehr.

Test auf dem Versuchsaufbau

Nachdem der passende Betriebsmodus mit den Jumpers gewählt wurde, kann ein erster Test erfolgen. Den sollte man mit den Werkeinstellungen und einzelnen Loks testen. Erst danach empfiehlt es sich, für jedes Triebfahrzeug die Höchstgeschwindigkeit, die Zeitdauer für das Anfahren und das Bremsen sowie die Haltezeit einzustellen. Das ist bei bis zu vier Loks etwas zeitintensiv. Genommen werden nicht die Eigenschaften für jede Lok gespeichert, sondern jene für das jeweilige Startgleis. Dessen Eigenschaften werden dann jeweils zum nächsten Abschnitt mit übergeben, wenn die Lok dorthin fährt. Tauscht man später die Lok aus, bleiben die Eigenschaften dem jeweiligen Startgleis zugeordnet. Bei stark unterschiedlichen Einstellungen kann das zu seltsamen Effekten führen. Es empfiehlt sich daher, alles penibel zu notieren, wo welche Lok angehalten hat und bei der Inbetriebnahme wieder stehen muss.

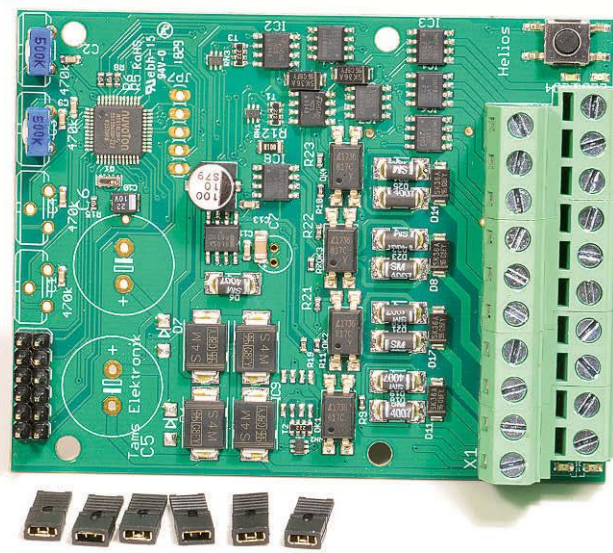
» Mit dem neuen Baustein können bis zu vier Züge zwischen festgelegten Endpunkten pendeln

Zuerst sollten die Loks warmgefahren werden, denn erfahrungsgemäß ändern sich die Fahreigenschaften von Modellbahnloks doch erheblich nach einigen Minuten Fahrzeit. Die Trimpotis werden auf Linksanschlag gestellt, damit der kleinste Wert übernommen wird, also langsame Fahrt, geringe Verzögerung und kurze Haltzeit. Um den Programmiermodus zu starten, hält man beim Einschalten der Spannungsversorgung den Taster auf der Steuerung für eine Sekunde gedrückt, bis die LED 1 blinkt und die Lok den Fahrbetrieb aufnimmt. Danach dreht man am Trimmer, bis die gewünschte Geschwindigkeit erreicht ist. Anschließend drückt man den Taster, bis die LED 2 bis 4 schnell blinken. Danach wird die Übernahme der Programmierung durch langsames Blinken der LED 2 bis 4 angezeigt. Bei nur einer Lok schaltet man dann die Versorgungsspannung aus, um den Programmiermodus zu verlassen. Bei weiteren Loks steckt man die beiden ersten Jumper passend und wiederholt den Vorgang für die nächsten Loks.

Langsames Ausrollen und Anfahren

Die Programmierung der Anfahr- und Bremsverzögerung geschieht ähnlich: Dazu muss der Jum-

Detailbild der Tams-Platine des HELIOS-Steuerbausteins für den Pendelzugverkehr auf analogen Gleichstrom-Anlagen beliebiger Nenngrößen



Marktübersicht

Pendelzugsteuerungen einst und heute

Natürlich gab es bereits vor der aktuellen HELIOS-Steuerung von Tams Elektronik praktikable Bausteine, die das Pendeln von Zügen zwischen zwei Endpunkten automatisch regelten. Tams selbst hatte bereits zwei Vorgängerprodukte PZS-2 und -3, die aber bei Weitem nicht so komfortabel ausgestattet waren und längst nicht mehr lieferbar sind. Noch immer ist bei Modellbau Schönowitz ein Pendelzugbaustein für Analoganlagen lieferbar, der allerdings ohne Anfahr- und Bremsverzögerung arbeitet, was wenig materialschonend für Lokgetriebe ist. Ebenfalls noch lieferbar ist das Viessmann-Produkt 5214 mit Anfahr- und Bremsverzögerung. Bei den Elektronik-Ver-

sendern Conrad Electronic und Völkner ist ein Produkt der Marke H-Tronic als Pendelzugautomatik-Fertigbaustein für Gleichstrombahnen von 1 bis Z gelistet. Beim Anbieter LED's and more ist unter der Artikelnummer 7331401 eine Pendelzug-Automatik erhältlich. LGB bot einst unter 80090 bzw. davor 0090 eine Pendelzugsteuerung, wobei die Technik in einem Prellbock integriert ist; seit 2015 gibt es davon eine überarbeitete Version unter 10345. Daneben sind auch einige Fahrregler mit eingebauter Pendelzugsteuerung bekannt wie das einstige Elektronik-Fahrgerät 6600 von Märklin aus den 1980er-Jahren oder der TFi2 unter 08131 von Tillig. AM/PW

per 5 aufgesteckt werden. Die Auswahl der Lok erfolgt wie bei der Höchstgeschwindigkeit über die beiden Jumper 1 und 2. Die Jumper 3 und 4 wählen den Haltebereich (Bahnhof oder Haltepunkt) aus, für den die Programmierung gelten soll. Auch hier sollte man zuerst die Trimmer auf Linksanschlag stellen. Dann wird wieder mit dem Tastendruck beim Einschalten in den Programmiermodus gewechselt. Trimmer 1 ist für die Anfahrverzögerung zuständig, Trimmer 2 für die Bremsverzögerung. Ist man mit der Einstellung zufrieden, drückt man den Taster, bis die LED 2 bis 4 schnell blinken. Danach wird die Übernahme der Programmierung durch langsames Blinken der LED 2 bis 4 angezeigt.

Zum Schluss stellt man noch die Haltezeiten ein. Auch hier erfolgt zuerst die Auswahl mittels Jumper. Der Jumper 6 schaltet die Konfiguration der Haltezeiten ein. Die Jumper 1 und 2 bzw. 3 und 4 selektieren die Lok und den Bahnhof wie schon bei den anderen Einstellungen. Der weitere Ablauf ist ansonsten identisch. Einzelne Einstellungen kann man auch nachträglich beliebig ändern. Das erfordert natürlich etwas Zeit, aber wenn man systematisch vorgeht, ist das kein Problem. Hat man sich komplett vertan, ist auch ein Reset möglich, indem man nur die Jumper 5 und 6 aufsteckt und den Taster beim Einschalten drückt.

Ist alles programmiert, kann der Pendelzugbetrieb beim Einschalten der Versorgungsspannung sofort starten oder auch erst nach Drücken des Tasters. Das wird im Programmiermodus mittels Jumper 6 ausgewählt. Vor dem Start des Betriebes müssen die Triebfahrzeuge auf den jeweils zugewiesenen Startgleisen der Endbahnhöfe stehen. Der Zwischenbahnhof muss frei sein. Wenn die Steuerung mittels Taster abgeschaltet wurde, sollte das auch wieder der Startzustand sein. Blinken die LED 1 bis 4 beim Einschalten, wurde keine Lok auf dem jeweiligen Startgleis erkannt. Dann steht die Lok falsch oder hat keinen Kontakt. Beim Beenden des Betriebs sollte man nicht einfach die Spannung abschalten, sondern zuerst den Taster drücken. Dann fahren die Loks in ihre jeweilige Startposition. Das dauert zwar etwas, erleichtert aber die Wiederinbetriebnahme. Während der Abstellfahrten blinken die vier LED solange, bis alle Loks an den Startpositionen stehen.

Im Fazit betrachtet, begrüßen wir diese Neuentwicklung für den Analogbahnbetrieb, denn sie sind selten geworden. Bei einer Anlage, wo nur eine abgeschlossene Strecke im Pendelbetrieb befahren werden soll, wie z. B. eine Straßen- oder Feldbahn, kann diese Steuerung einfacher als eine Digitalsteuerung sein, da diese Pendelzugsteuerung auch viele Einstellmöglichkeiten bietet. Armin Mühl

FALLER

IM KLEINEN GROSS

FASZINATION

MODELLBAU

Made im Schwarzwald



Vielfarbig und vielseitig: Die Neuheiten 2019 sind da!

**SHOP
ONLINE**

www.faller.de

www.car-system-digital.de

www.facebook.com/faller.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

www.MBW-Modellbahnen.de



ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de

15.12. Neuss, Stadthalle, Sellkumer-Str. 25
22.12. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle
Koblenzer Str. 80
26.12. Hilden, Stadthalle, Fritz-Gressard-Platz 1
29.12. Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle
Hohenzollernstr. 15
01.01. Köln-Mülheim, Stadthalle, 13 bis 17 Uhr!
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
12.01. Düsseldorf, Boston-Club, Vennhauser Allee 135
19.01. Troisdorf, Stadthalle, Kölnerstr. 167
26.01. Bergheim, Medio-Rhein-Erft.
Konrad-Adenauer-Platz 1
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060793, oder 0170-7423537, info@adler-maerkte.de

Modellbahnmärkte
15.12. OSNABRÜCK, Halle Gartlage
22.12. WALTROP, Stadthalle
28./29.12. HALTERN, Seestadthalle
04.01. BREMEN, Messe, Foyer Halle 4
05.01. NEUMÜNSTER, Holstenhallen
05.01. CASTROP-RAUXEL, Europahalle
11.12. Januar - EMSLAND MODELLBAU
LINGEN-Emslandhallen
Messe für Modelleisenbahnen, -autos
und ferngesteuerten Modellbau
mehr unter www.bv-messen.com

Termine

28./29. Dezember, Sassnitz:

Modellbahnausstellung,
Geschwister-Scholl-Straße 3. Info:
www.modellbahnclub-sassnitz.de

28./29. Dezember, Bad Doberan:

Modellbahnausstellung,
Ehm-Welk-Straße 24. Info:
www.modellbahnclub-karow.de

28./29. Dezember, Annaberg-

Buchholz: Jahresausklang mit der
Modellbahn, August-Bebel-Straße 46.
Info: www.emec-cc.de

28./29. Dezember, Darmstadt:

Kranichsteiner Modellbahntage. Info:
www.bahnwelt.de, www.mobatrain.de

28./29. Dezember, Dresden:

Modellbahnausstellung im Terminal,
Wilhelmine-Reichard-Ring.
Info: www.dresden-airport.de

28./29. Dezember, 4./5. Januar,

Pockau-Lengefeld: Modellbahn-
Fahrtage, Fischereiweg 35.
Info: www.mec-pockau.de

29. Dezember, Lengerich: Modell-

bahn-Fahrtage, Lienener Straße 33. Info:
www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

29. Dezember, 19. Januar, 2./16.

Februar, Bietigheim-Bissingen:
Modellbahnausstellung im Vereins-
heim, Kammgarnspinnerei 16.
Info: www.efbbv.de

4./5./11./12. Januar, Kiel: Vorfüh-
rung der großen Modellbahn, Pesta-
lozzistraße 79. Info: www.mec-kiel.de

4./5. Januar, Lichtenstein: Modell-
bahnausstellung, Grünthalweg 3. Info:
www.modellbahnclub-lichtenstein.de

4./5. Januar, Bergisch Gladbach:

Modellbahn-Fahrtage, Mülheimer
Straße 180. Info: www.ecgl.de

4.–6. Januar, Waldkraiburg: Modell-

bahnausstellung, Brünner Str. 7. Info:
www.eisenbahnclub-waldkraiburg.de

4.–6. Januar, Stetten: Modellbahn-
tage. Info: www.mec-stetten-donau.de

4.–6./11./12./18./19. Januar,

Landshut: Modellbahnausstellung
am Landshuter Hauptbahnhof
(Zugang über Fußgängertunnel).
Info: www.mec-landshut.de

5. Januar, Schölkrippen: Modellbahn-

Ausstellung, Am Sportgelände 5. Info:
www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

5. Januar, Rechenberg-Bienen-

mühle: Tag der offenen Tür,
Am Zeisingberg 5. Info:
www.modellbahnland-sachsen.de

5./6./12. Januar, Neusäß: Modell-

bahnausstellung, Hindenburg-
straße 4. Info: www.bdef.de

6. Januar, Windischeschenbach:

Tag der offenen Tür, Neustädter
Straße 50. Info: kontakt@mef-windischeschenbach.de

8. Januar, Lüneburg: Filme aus dem

Nachlass von Lothar Maier, Uelzener
Straße 90. Info: www.heide-express.de

10./25./26. Januar, Lichtenfels:
Modellbahn-Fahrtage im Stellwerk 5,

Mühlgasse 9. Info: www.eisenbahnfreundelichtenfels.de

11./12./18./19. Januar, Gersdorf:
Modellbahnausstellung, Hauptstr. 193.
Info: www.modellbahn-gersdorf.de

12. Januar, Frankfurt/Main: Feldbahn-
dampf. Info: www.feldbahn-ffm.de

17./18./19. Januar, Löbau:

Modell+Bahn-Ausstellung, Görlitzer
Straße 2. Info: www.goerlitzer-mebv.de

18. Januar, Ellwangen: Modellbahn-
Ausstellung in der Sankt Georg Halle.
Info: www.mefe-ellwangen.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 8:30, 14:15 Uhr und 14:45
Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wie-
derholungen beliebter Sendungen

Freitag, 20. Dezember

SWR, 14:15 Uhr – ER 980: Die
Dschungelbahn von Borneo

Dienstag, 24. Dezember

SWR, 8:15 Uhr – Bahnzauber am
Heiligen Abend

Mittwoch, 25. Dezember

MDR, 15:25 Uhr – Auf schmaler
Spur: Zügig durch die Lausitz

Donnerstag, 26. Dezember

MDR, 15:30 Uhr – Auf schmaler
Spur: Harzer Schmalspurbahnen –
Wintermärchen mit Happy End?

Mittwoch, 1. Januar

Phoenix, 18:30 Uhr – Glacier-
Express, von St. Moritz zum
Matterhorn

Sonntag, 12. Januar

3sat, 16:15 Uhr – Mit dem Zug
durch Brasiliens Süden

Freitag, 17. Januar

SWR, 14:15 Uhr – ER 981: Die
Landenbergers unter Dampf, eine
Schweizer Familie

Freitag, 24. Januar

SWR, 14:15 Uhr – ER 982: Wolken,
Wolle, Wales – Auf der Cambrian
Line nach Aberystwyth

Freitag, 31. Januar

SWR, 14:15 Uhr – ER 983: Neuan-
fang auf Sachalin – Von Schmal- zu
Breitspur

Phoenix, 22:30 Uhr – Durchs Böh-
mische Mittelgebirge nach Prag

Ausstellungstipp München

Letzte US-Dampfloks

Das Kunstfoyer der Versiche-
rungskammer Bayern (Maximi-
lianstraße 53) zeigt bis zum 26. Ja-
nuar eine Ausstellung von Bildern
des amerikanischen Fotografen O.
Winston Link. Zu sehen sind insge-
samt 120 großformatige Fotos,
überwiegend Schwarzweiß-Auf-
nahmen aus den 1950er-Jahren von
den letzten großen amerikanischen
Dampfloks im Regelbetrieb. Inter-
essant sind auch die Hintergrund-
infos zu ihrer Entstehung und dem
unglaublichen Aufwand, den der
Fotograf mit den damaligen Mit-
teln zur Ausleuchtung seiner insze-
nierten Bilder betrieben hat. Info:
[www.versicherungskammer-
kulturstiftung.de](http://www.versicherungskammer-
kulturstiftung.de) EM

DB Museum Nürnberg

Auf Zeitreise mit Opa Adler

Die beliebten Charaktere aus der Welt des „kleinen ICE“
kommen ab dem 18. Dezember mit einer eigenen Aus-
stellung für Kinder ab drei Jahren ins DB Museum. Im Mittel-
punkt steht die neue Spielfigur „Opa Adler“, die berühmteste
Dampflokomotive Deutschlands. Mit seinen 184 Jahren hat
„Opa Adler“ viele Abenteuer erlebt und kennt sich in der Ge-
schichte der Eisenbahn bestens aus. Diese Erinnerungen
möchte er mit seinen kleinen Freunden teilen. So erfährt
„der kleine ICE“
von fliegenden
Zügen, während
„Günni Güterzug“
Elefanten und Gi-
raffen begegnet
oder „Benni IC
Bus“ das wunder-
same Wesen
„SCHI-STRABU“
kennenlernt. EM



Günni Güterzug von der DB AG mm

Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie nach Postleitzahlen sortiert alle **Fachhändler und Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise

SW-€ 107,-
4C-€ 132,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Selma Tegethoff,
Tel. 089/13 06 99 528, Fax - 529
selma.tegethoff@verlagshaus.de

01454 Radeberg

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlösschen
A4 Abfahrt 84 · Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de · www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

01728 Gaustritz

www.Beckert-Modellbau.de

Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: becker-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

10318 Berlin

Modellbahnbox Karlshorst

Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41

Öffnungszeiten: Di.-Do. 10-13 + 14-18 Uhr, Fr. 10-13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9-12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de · Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

• TILLIG-Clubhändler •

EUROTRAIN®

10585 Berlin

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderreihen, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!

Sie erhalten in 2019 auf fast* alle Modellbahnartikel



10%

Verkäufer/in gesucht!

beim Einkauf ab 50,- € und Barzahlung oder EC-Cash!

*außer Startsets, Heft-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderreihen MHI + I+S, Reparaturen

Wilmersdorfer Straße 157 · 10585 Berlin · 030/341 62 42

U-Bahn Richard-Wagner-Platz · Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00

10589 Berlin



Modellbahnen am Mierendorffplatz

märklin Shop Berlin

10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de

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.: 030/344 93 67, Fax: 030/345 65 09

10789 Berlin

Sammlungen
Einzelstücke
Raritäten

ANKAUF



MICHAS BAHNHOF

Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin

Tel 030 - 218 66 11

Fax 030 - 218 26 46

Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr

www.michas-bahnhof.de

10789 Berlin



modellbahnen
& modellautos

Turberg

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Verkäufer/in gesucht

Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!

Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!

Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-18.00 Uhr · Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!

Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/219 99 00 · Fax 21 99 90 99 · www.turberg.de

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

Bierwagenneuheiten 2019 eingetroffen
- SOWA-N Modellbahn. Erhältlich auch im
Internet-Shop: www.ntrain24.de. E-Mail:
F.Gensheimer@t-online.de G

Sammelauflösung Spur N DR: Ich
möchte meine Spur N Sammlung der Deut-
schen Reichsbahn in Epoche 3 und 4 ver-
kaufen. 20 Lokomotiven aller Art teils mit
Sound und anderen Features sowie circa
100 Personenwagen und Güterwagen. Eine
genaue Liste kann unter leocenter@web.de
angefordert werden, PLZ: 09366, Kontakt:
015901134046, leocenter@web.de

Märklin Z Mini Club Sondermodell Con-
tainerwagen Harley Davidson 45,- incl. ver-
sicherter Versand, PLZ: 53844, Kontakt:
02241/403190, ingo.lohmann@web.de

Eggerbahn Nebenbahnpersonenzug mit
Gleisen und Dampftriebwagen plus Kata-
log 65/66, PLZ: 66113, Kontakt: 0681/62970,
flabsy@gmx.de

TEE Barwagen, 1. Klasse mit Beleuchtung
+ TEE Aussichtsswagen, 40 €, PLZ: 01326,
Kontakt: jas.pfeifer@web.de

Gesuche

Baugröße Z, N, TT

Kaufe N-Spur Sammlungen zu fairen
Preisen. A. Droß, Tel. 06106/9700, Fax
06106/16104, Mobil 0171/7922061 G

Suche umfangreiche Spur N-Anlagen so-
wie hochwertige Sammlungen, Kleinserien
Fulgurex Fine-Art, Lemaco, gerne alles
anbieten, seriöse Abwicklung zu fairen
Preisen, info@meiger-modellbahnpara-
dies.de, Tel. 02252/8387532, Mobil 0151/
50664379 G

Verkäufe

Baugröße H0

Märklin Sondermodelle H0 für Liste M.
den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM
Nieuwstadt, 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

Fzge unbespielt, OVP+7,50 Vers: ET420
RC 04134A, alle Wg. el. verbunden + Bel-
satz RC 04586 € 110,-; ET/ES 85 RC 04148A
+ EB85(bel) RC 4214A € 95,-; ET90 RC
43498, Innenbel € 60,-; ET 91 RC 43525 €
75,-; ET 25 2-teil Kato 307071 € 135,-; VT
614 Flm 4434 + Mittelwg 4436 + 3 Bel Flm
6458 € 115,-; VT 628 RC 43022 € 80,-;
VT/VS 25 Liliput 12504 € 80,-; VT 62 Trix
246800 € 80,-; hjkaethner@aol.com, Tel.
05362/61844, PLZ: 38442, Kontakt:
05362/61844, hjkaethner@aol.com

Märklin 10 Insider Jahreswagen, pro Wa-
gen 25 €, Diesellok 212, 37007, 180 €, alle
Artikel unbespielt, PLZ: 66693, Kontakt:
06864/1825

Märklin 42610, blauer Enzian, ladenneu,
OPV, 250 €; 39101 u. 41101, Senator, laden-
neu, OPV, 500 €, Kontakt: 02426/902279

Märklin Minex, Personenzug mit
Dampflok, Güterzug mit 2 Diesellok und 2
Wagen. Telefon 0681/62970 mit Anrufbe-
antworter, PLZ: 66113, flabsy@gmx.de

H0 Fleischmann, Roco, Liliput, div.
Dampf- und Dieselloks, je ca. 100 Perso-
nen- und Güterwagen, überwiegend neu-
wertig und unbespielt, teilweise gebraucht.
Löse wegen Hobbyaufgabe meine Sam-
mlung auf. Div. Fleischmann Gleismaterial
und Weichen, Gebäudebausätze. Liste an-

fordern. Kontakt: 0173/3766056, PLZ:
85586, bautz.bernd@gmail.com

Gesuche

Baugröße H0

Ankauf von großen Sammlungen zum
fairen Preis. Seriöse Abwicklung ist garan-
tiert. winfried.weiland@web.de, Tel. 0173/
8384894 G

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin,
Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw.
Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Ab-
wicklung ist garantiert. Tel. 0951/22347
oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-
online.de G

Suche laufend Modelleisenb. von Mär-
klin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw.
Gerne große Sammlung oder Anlage -
baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite.
Zahle Bestpreise, da ich selbst auch inten-
siv 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 An-
lagen, gerne große Digitalanlagen mit viel
Rollmaterial, bitte alles anbieten, seriöse
Abwicklung zu fairen Preisen, info@mei-
ger-modellbahnparadies.de, Tel. 02252/
8387532, Mobil 0151/50664379 G

12105 Berlin



Modellbahn Pietsch Prühßstr. 34 • 12105 Berlin-Mariendorf
Telefon: 030/7067777
www.modellbahn-pietsch.de

Märklin – Auslaufmodelle zum Sonderpreis – H0
28573 Württemberger Zug 1859 statt 699,- 439,99 EUR
34113 Reihe C der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen statt 399,- 279,99 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)

12163 Berlin

DER LOKSCHUPPEN
Modellbahnen in Steglitz



**Ankauf
Verkauf
Neu**

Markelstraße 2 • 12163 Berlin
Telefon 030 7921465
Telefax 030 70740225

E-Mail: info@lokschuppen-berlin.de
www.lokschuppen-berlin.de

Montag bis Samstag 10–18 Uhr

24601 Wankendorf



Modelleisenbahn Ant- und Verkauf
Reparaturen, Wertgutachten

24601 Wankendorf • Bahnhofstraße 12 • Tel. 0162 478 24 67
www.de-isenboner.com • e-mail: de-isenboner@web.de

25355 Barmstedt

EUROTRAIN®
märklin -SHOP
Lenz



**Unsere Werbung muss nicht gelesen,
sondern gesehen werden.**

Modellbahnen Hartmann GbR • Reichenstraße 24 • 25355 BARMSTEDT
Tel. 04123-6706 • www.modellbahnen-hartmann.de • mail: modellbahnen-hartmann@t-online.de

Kaufe Modellbahn Märklin H0 u. I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsaufösungen. A. Droß, Tel. 06106/9700, Fax 06106/16104, Mobil 0171/7922061 G

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsaufösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel. 04171/692928 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 Abho-

Klein, aber oho!

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

lung in D und A. Tel. 08066/884328 o. 0176/32436767. E-Mail: frank.jonas@t-online.de

**Verkäufe
Große Spuren**

Modelle für Spur 1 1:32: Aus Platzgründen möchte ich meine Modelle verkaufen. Bahnhof, Kirche, Bergfried (Burg) und ein Schloss, alles beleuchtet und mit Möbeln eingerichtet. Schauen Sie auf meine Homepage: www.exklusiv-modellbau.net, Tel. 05341 59304, PLZ: 38228, margit.peters@exklusiv-modellbau.net

Spur 0 Tier Dioramen: 4 verschiedene Tierdioramen annähernd im Spur 0 Maßstab komplett 20,00 incl. vers. Versand, PLZ: 53844, Kontakt: 02241/403190, ingo.lohmann@web.de

Spur 1 1:32 NEU: Verkäufe Märklin 5739/5740 Rottenkraftwagen mit Anhänger. Faulhabermotor original, ESU Multiprotokolldecoder V 4.0 (DCC, Motorola, Märklin fmX oder analog) € 660,00. Märklin „Fuchs Bagger“ 301 blau Metallmodell 1:32 € 65,00. Wunder ÖBB Rungenwagen Metallmodell mit feinsten Detaillierung, 435 mm. Rungen und Stirnwände zum Abnehmen. € 440,00. Alles in Originalverpak-

28865 Lilienthal



MODELLBAHN-Spezialist

28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
haar.lilienthal@vedes.de

Frohe Weihnachten

... und allzeit
**Gute Fahrt
wünscht Ihnen
unser Team!**



Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 9–18.30 Uhr,
Samstag 9–14.00 Uhr
Adventsamtage 9–18 Uhr

30159 Hannover

Train & Play
Modelleisenbahnen • Modellautos • Modellflugzeuge

Hildesheimer Str. 428 b
30519 Hannover
Tel. (0511) 2712701
www.trainplay.de

DENKEN SIE AN DIE NEUE ADRESSE!

**SEIT ANFANG SEPTEMBER SIND WIR IN DER
HILDESHEIMER STR. 428 B, 30519 HANNOVER**

30159 Hannover



Modellbahnsonderpostenmarkt

Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellbahnzubehör und, ...
Sonderposten, Auslaufmodelle, Einzelstücke, Restposten 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, 30519 Hannover, Hildesheimer Str. 428 b, Tel: 0511/2712701,
E-Mail: info@trainplaysonderposten.de

39718 Schönbeck

Bike + Bahn
www.modellbahn-klettke.de

kung. Versand aus Österreich € 8,00, PLZ: 4912, Österreich, Kontakt: +436508131246, johannes.edtbauer@gmx.at

LGB Gepäckwagen RhB N. 30691, D54220, PLZ: 49076, Kontakt: 0541/61694

Eine schöne Spielbahn für Kinder, Spur N, digital, liebevoll ausgestaltete Kompaktanlage, transportabel, FL 8,40x2,60 m, fahrende Autos und Bahn, Gleise, Weichen, Gebäude, Signale, Lampen, Figuren, Begrünung, altershalber abzugeben, Anlage VB-Preis, PLZ: 09130, Kontakt: 0371/7252118

LGB Diesellok ÖBB Zug komplett: LGB Diesellok 2095 rot, 2 Personenwagen 3070 grün, 1 Personenwagen 3062 grün, 1 Personenwagen 3063 rot, Unbespielt und mit OVP. Eine Türe der Lok klemmt. Komplettpreis 400 €. Raum Ulm. Tel. 017623460132, PLZ: 89264, wo-goestl@t-online.de

Sammlungsauflösung: Paya, Hornby, Meccano, Jap, mehrere Schnellzug und Güterwagen, grüne E-Lok bb 8051. Tel. 0681/62970, PLZ: 66113, flabsy@gmx.de

**Gesuche
Große Spuren**

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage –

baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel. 07524/7914, Mobil 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de G

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, Tel. 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, Heimbuckel 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

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



40723 Hilden

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12 ☎ 02103-51033, 02103-55820, @kramm.hilden@t-online.de



Wir wünschen allen Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr.



Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen

Preiswerter und sicherer Versand – weltweit



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

44141 Dortmund

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –



**Märkische Str. 227
44141 Dortmund**

Telefon 0231/ 41 29 20

info@lokschnuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschnuppen-berlinski.de

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

NEU: Online-Verkauf „bahnVideo/bahn-Verlag“ Shop bei www.alphacam-video.de / 07304-6500. 150 DVD Bahn/Traktoren/Fw-Oldies, Audio-CD, Bahnlit., HO-Sammelstücke neu/gebr. G

Günstig abzugeben Eisenbahn-Magazin Hefte, Märklin Magazin, Roco Report u. div. ab Jahrgang 1993 nicht vollst./nur Abholung. PLZ: 41239, Kontakt: 0216638366, stevenhh@arcor.de

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172/1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de

Verkäufe

Dies und Das

Viessmann Sammelordner Oberleitung Nr. 4390, PLZ: 64285, Kontakt: 0615164684, anpefo@web.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

Modelleisenbahnen aller Hersteller, aller Baugrößen und jeden Alters kauft und verkauft: Such & Find Mozartstr. 38, 70180 Stuttgart, Tel. 0711/6071011, www.suchundfind-stuttgart.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 anfr. Haag, 04931-13399

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

45239 Essen

ESSEN

Limbecker Platz 1
0201.74758544

STUTTGART

Löffelstr. 22
0711.75864339

Modellbahn West
Modelleisenbahnen

märklin Store
VERSAND + REPARATUR
www.modellbahn-west.de

45475 Mülheim

Modelleisenbahnen ter Meer

FAHREN SIE MIT UNS INS NEUE JAHR 2020
WIR MACHEN DAMPF !!! Gleich im JANUAR die ersten

!!! NEUJAHRSKNALLERANGEBOTE !!!

!! JAHR 2020 = 20 % NACHLASS AUF ALLES – !! Bis Vorrat alle
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

52062 Aachen



Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

Direkt am
Aachener Weihnachtsmarkt!

Modell Center Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

58135 Hagen



Lokschnuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
Und mehr ... vieles mehr



Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331-404453 • D-58135 Hagen, Vogelsanger Str. 40

Modellbauladen Müller: Wir verkaufen Gips und Car System Zubehör seit 2012. Schauen Sie auf unsere Website unter www.modellbauladen-mueller.de und überzeugen Sie sich von unseren Produkten zu top Preisen. Ihr Modellbauladen Müller, Kontakt: peggymueller14@hotmail.com G

Zum Verkauf kommt ein Leuchthängeschild der DB BAHN. Maße: 55 cm lang und 25,5 cm hoch. VB 85 €. Ideales Geschenk für jeden (Modell-)Eisenbahner. Versand möglich. Artikel ist gebraucht, aber im guten Zustand. Sehen Sie auch meine anderen Artikel. Dieses Angebot ist rein privat, sämtliche Angaben und Hinweise zur Ware sind nach bestem Wissen und Gewissen gemacht. Zur Beachtung: Als Privatperson schließe ich sämtliche Garantie und Gewährleistung aus. Alle von mir angebotenen Gegenstände befinden sich in dem beschriebenen Zustand. Sämtliche Angebote sind privater, nicht gewerblicher Natur. Sämtliche Angaben, Bilder und Hinweise zur Ware sind nach bestem Wissen und Gewissen gemacht und möglichst genau, damit Sie sich ein genaues Bild davon machen können. Für Transportschäden und Verlust der Ware beim Versand haftet der Käufer (BGB § 447 Gefährübergang beim Versendungskauf). Sie erwerben diese Ware im Rahmen einer Internetauktion. Es besteht

somit kein Widerrufs- und Rückgaberecht für die gekaufte Ware (BGB § 312 Widerrufsrecht bei Haustürgeschäften), PLZ: 41836, Kontakt: 015237623121, SCHROTTY-SASCHA-RIES@ARCOR.DE

Wichtiger Hinweis für unsere Inserenten! Zur Vermeidung von Verwechslungen 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.

eisenbahn
Modellbahn magazin

Anzeigenschluss für die
Kleine-Bahn-Börse,
Ausgabe 3/2020,
ist am 16. Januar 2020

Private Kleinanzeigen kostenlos online
aufgeben unter www.eisenbahnwelt.de

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

bw bahn Ihr großer Märklin- und Trix-Händler in München

Öffnungszeiten: Montag – Freitag: 9.30 – 20 Uhr
Samstag: 9.30 – 18 Uhr

Rohrauerstraße 70, 81477 München
Tel: 089 / 51 46 98 14

Besuchen Sie auch unseren Onlineshop **www.bwbahn.de**

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingsstützen, 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

Ausführender und informativer **Katalog** gegen € 5,- Schein oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

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, mhoeper@lokomofreund.de

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

modellbau.fischer

Unser Sonderwagen, gleich bestellen bei uns im Shop unter: **www.mbs-fischer.de**
Artikelnummer 4415.636

Jetzt Vorbestellpreise für Neuheiten 2019 sichern!
Preisfrage unter: **info@modellbauprofi24.de**

Wastmühlstr. 9 • 94051 Hauzenberg
+49 (0)8586 979476 • info@modellbauprofi24.de

Stuttgarter Eisenbahn Paradies

Inh. G. Heck,
Senefelder Straße 718
70176 Stuttgart,
Fon: 0711-615 93 03
info@stuttgarter-eisenbahn-paradies.de
www.stuttgarter-eisenbahn-paradies.de

Wir sind umgezogen!

Ladengeschäft ist offen:
Mo, Di, Do, Fr 10–13.30 Uhr
und 14.30–18.30 Uhr
Mi 10–13.30, Sa 10–13.30 Uhr

Wir bieten Ihnen ca. 1150 Blu-Ray's, DVD's, CD's, CD-ROM's und ca. 3350 Bücher von über 800 Verlagen im Ladengeschäft und im Ebay-Shop „eisenbahnparadies“ an. Außerdem auch noch Modellbahn (Rollmaterial = Tfx u. Wagen) aus zweiter Hand.

Der Buch- und Video-Gigant im Schwabenland!

memoba
Inh. Oliver Veith
Aegidigasse 5
A-1060 Wien

Limitbahn 10601 BBÖ 1060.012, Epoche II, Messing-Handarbeitsmodell € 850,00

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

RITTER RESTAURATIONEN REPLIKA ERSATZTEILDienst

Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

MÄRKLIN

Oma's und Opa's Spielzeugladen

Österreichs größtes Märklingsgeschäft

A-5020 Salzburg, Auerspergstraße 55, Tel.: 0662-876045, Fax: 875238
omas-opas.spielzeugladen@aon.at

Unsere Öffnungszeiten: Mo. – Sa. 9.00 – 12 Uhr u. Mo. – Fr. 14.30 – 18.00 Uhr.

Wir führen von **MÄRKLIN**:
alt und neu, Spur H0, I und Z, Primex, Hobby, Alpha, Digital, Exklusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Doloscho, Hag, Liliput, Tilling, Pilz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Faller, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

26609	Personenzug mit Glaskasten	269,95	39677	Dänische NOHAB	249,95
26614	„800 Jahre Rostock“	269,95	46019	Niederländisches Hochbordwagen-Set	79,95
30470	BR 44 - Doppelpackung „Final Edition“	399,95	47067	KLV-Tragwagen-Set	149,95
36202	BR 102 (Škoda Typ 109 E) der DB AG	209,95	47093	KLV-Tragwagen-Set	139,95
36629	Niederländ. Serie 185 neue Betriebsnr.	194,95	60941	Digital Umbauset aus 60760	19,95
36867	Glaskasten der K.Bay.Sts.B	214,95	60943	Digital Umbauset	22,95
37378	BR 101 160 Jahre märklin	314,95	60944	Digital Umbauset	22,95
37484	Elektrolokomotive EG 2x2/2	219,95	märklin	DIGITAL Decoder aus 60760	17,95
39047	STORE LOK 2019 BR 42 in Tarnlack	449,95	märklin	Mobile Station 60657 + Netzteil + Box	94,95

Solange Vorrat reicht. Versand und Verpackung € 6,90. Bitte richten Sie Ihre Bestellungen an:
Bähne - Silcherstr. 26 • 75203 Königsbach-Stein • Tel. 07232/364469 • Fax 03212/110066 • E-Mail: **macdepp@gmx.de**

Besuchen Sie auch unsere homepage: **www.baehne.com**

HEISS MODELLBAHN-QUALITÄT

JÄGERNDORFER 26540 Rangierlok 1064 007, ÖBB
ROCO 73464 E-Lok 1245 512, ÖBB

EUR 179,99
EUR 159,99

direkt im Zentrum

A-6020 Innsbruck • Museumstraße 6 • Telefon: +43-512-585056
Fax: +43-512-574421 • info@heiss.co.at • www.heiss.co.at

Happy Hour jeden Do. 17 bis 20 Uhr!

Große Sammlungs-Auflösung

40 Spur 1 Loks
200 N Loks
350 H0 Loks = / ≈
3000 Wiking Fahrzeuge

Garantiert GÜNSTIGST

40% 20% 50%

E+E SPIELWAREN FACHMARKT

Wilh.-Enßle-Straße 40
73630 Remshalden
Tel. (0 71 51) 7 16 91
www.ee-spielwaren.de

RAINER

6020 Innsbruck • Amraserstraße 73
+ 43 512 39 33 97 • office@modellbahn.at

www.modellbahn.at

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

**57. Modellbahn zur Adventszeit
im Hauptbahnhof Leipzig**

29.11.2019–22.12.2019 täglich geöffnet
Mo.–Fr. 13–19:30 Uhr, Sa. u. So.
10–19:30 Uhr

Info: www.mev-friedrich-list.org

25. Januar 2020

**Mit dem Schienenbus
durch den Schwarzwald**

Sonderfahrt mit dreiteiliger Uerdinger Garnitur ab Tübingen über landschaftlich reizvolle Strecken im Schwarzwald.

**23. bis 28. Februar 2020
Waldbahn Lenti**

Exkursion zur größten ungarischen Waldbahn mit Bereisung des über 100 km langen Netzes mit Dampf und Diesel.

**20. bis 29. März 2020
Eisenbahnen in Sardinien,
Sizilien und Kalabrien**

Gruppenreise zu Bahnen im Süden Italiens. Jeweils drei Tage Bahnfahrten in Sardinien und Sizilien mit Diesel, Dampf und Strom auf Schmal- und Regelspur. Dampfsonderfahrt im Silagebirge und mit ET auf der

Garganobahn. Fahrten mit Fähren ab Genua nach Sardinien und ab Cagliari nach Sizilien. Reise mit dem IC mit der Trajektfähre über die Straße von Messina.

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

15. Februar 2020

**Mit „Schneeflocke“ nach Holz-
hau (auf den Spuren der LDE)**

Cottbus, Drebkau, Senftenberg, Ruhland, Elsterwerda, Dresden Hbf, Ellok E77 10, Dampflok 38 2460 und 50 3648

28. März 2020

**Frühling-Freundschaftszug in die
„Goldene Stadt“ nach Prag (CZ)**

Cottbus, Drebkau, Senftenberg, Ruhland, Elsterwerda, Dresden Hbf, Pirna; Dampflok 03 2155 und Diesellok 118 552

18. April 2020

**Zum 12. Dampfloktreffen
nach Dresden**

Cottbus, Drebkau, Senftenberg,

Ruhland, Elsterwerda, Dresden Hbf; Dampflok 03 2155

Info/Buchung: Lausitzer Dampf-
lokClub e.V., Telefon: 0355
3817645, mail@LDCEV.de,
www.LDCEV.de

12. bis 16. März 2020

Schweizer Winterzauber

Erleben Sie die schneebedeckten Berge des Jungfrau Region mit Eiger, Mönch und Jungfrau sowie die Palmen an der sonnenverwöhnten Riviera des Genfer Sees. Im Golden Pass Express, einem der bekanntesten Panoramazüge der Schweiz, reisen Sie durch die Berner Alpen. Sie wohnen in ausgesuchten Hotels in Interlaken und Montreux. Lassen Sie sich dieses Winter-Bahnerlebnis nicht entgehen!

01. bis 3. Mai 2020

Das Dampflokhighlight im Mai

Erleben Sie eines der letzten Dampflok Eldorados bei der „27. Dampflokparade in Wolsztyn“. Gruppenreise im Warschau-Berlin-Express von Berlin nach Posen u.z.. Stadtrundfahrt mit Guide in einer historischen

Straßenbahn. Zum Festgelände in Wolsztyn fahren Sie im Dampf-Sonderzug „Cegielski“.

07. bis 16. Mai 2020

**Höhepunkte Rumäniens
in 10 Tagen**

Nostalgie, Kultur und Natur in Siebenbürgen, an der Moldau und am Donaudelta erleben Sie auf dieser Entdeckungsreise in die ursprünglichsten Regionen Rumäniens. Auch die nostalgischen Waldeisenbahnen sowie der Besuch der Eisenbahn-museen sind sicherlich Highlights dieser unvergesslichen Reise.

12. bis 19. Juni 2020

**Städtereise Moskau und
St. Petersburg**

Russlands Hauptstadt Moskau und das nördliche St. Petersburg sind zwei der faszinierendsten Städte Osteuropas, die Sie auf dieser Reise ausführlich kennenlernen. Sie fahren mit dem Hochgeschwindigkeitszug Sapsan, einem historischen Dampflok Sonderzug und besuchen fantastische Metro-Stationen sowie eines der größten Eisenbahn-museen weltweit. Erleben Sie eine Fülle einmaliger Sehenswürdigkeiten bei dieser Reise.

04. bis 13. Oktober 2020

**Schottland unter Dampf-
Eisenbahn-nostalgie in den
schottischen Highlands**

Entdecken Sie die Highlands und die Bilderbuchlandschaften Schottlands auch da, wo keine Straße hin-führt. Bei dieser Reise, bei der nicht nur Bahnfreunde auf ihre Kosten

Datum	Uhrzeit	Veranstaltungsort	Veranstalter	Telefon	Angebote*	Sonstiges
21.12.2019	10.00–15.30 h	70734 Fellbach, Schwabenlandhalle	Eidel	0711/352587	S,E,A	www.eidels-boersen.de
21.12.2019	10.00–15.00 h	80634 München, DB-Casino, Richelstr. 3	Star-Märkte-Team	0163/6801940	S,E,A	www.star-maerkte-team.de
27.12.2019	10.00–17.00 h	87484 Nesselwang, Alpstizhalle, Von-Lingg-Str. 30	Star-Märkte-Team	0163/6801940	S,E,A	www.star-maerkte-team.de
04.01.2020	10.00–16.00 h	77855 Achern, Mensa Hornisgrindehalle, Berlinerstr. 28	MEC-Achern e.V.	07841/4280	E,A	Freier Eintritt
05.01.2020	10.00–16.00 h	64285 Darmstadt, Orangerie, Einfahrt Höhe Klapperstr. 26	S. Meyer	06246/9069847	S,E,A,B	15.03.2020
05.01.2020	11.00–16.00 h	78628 Rottweil, Stadionhalle	Rudolf Schulte	07571/64136	S,E,A,B,P	Fax 07571/64238
11.01.2020	10.00–15.00 h	78315 Radolfzell, TKM Milchwerk	B. Allgaier	07551/831146	E,A,B	mit Bewirtung
18.01.2020	10.00–15.00 h	76185 Karlsruhe-Mühlburg, Sternstr., Carl-Benz-Halle	Renate Roth	0721/401465	S,E,A	Ersatzteile für Modellbahnen
18.01.2020	10.00–15.30 h	70734 Fellbach, Schwabenlandhalle	Eidel	0711/352587	S,E,A	www.eidels-boersen.de
18.01.2020	10.00–15.00 h	80634 München, DB-Casino, Richelstr. 3	Star-Märkte-Team	0163/6801940	S,E,A	www.star-maerkte-team.de
19.01.2020	10.00–16.00 h	35510 Butzbach, Bürgerhaus	Baum	06033/74833-90	S,E,A	n. Termin: 22.11.2020
25.01.2020	10.00–15.00 h	88696 Owingen, Kultur / O, Mühlenstraße 10	IG-Neuhausen, Peter Lorenz	07557/719	S,E,A,B	Linzgau-Börsen
25.01.2020	10.00–15.30 h	77767 Appenweiler, Schwarzwaldhalle, Oberkircher Str. 26	M. Bord	0171/7129707	S,E,A	www.boerse-appenweiler.com
01.02.2020	10.00–16.00 h	74889 Sinsheim, Elsenzhalle	EF Kraichgau e.V.	07261/5809	S,E,A,B	Int. Kraichg. Tauschtag
08.02.2020	11.00–16.00 h	79106 Freiburg, Messe Freib., Modelleisenb.- u. Spielzeugbörse	M. Hauser	0761/2922242	S,E,A,B,P	www.freiburger-spielzeugboerse.de
01.03.2020	10.00–16.00 h	64579 Gernsheim, Stadthalle, Georg Schäfer Platz	MEC Gernsheim e.V.	06158/7476510	E,A	www.mec-germsheim.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

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 aber bilden sie eine der wohl schönsten Reisen durch Schottland.

Jetzt den neuen DERPART - Extra-Katalog 2020 anfordern!

Infos und Buchungen: DERPART
Reisebüro Lange Herzogstraße 46,
38300 Wolfenbüttel, Tel. 05331
98810 ZNL, der DERPART-Reise-
vertrieb GmbH, Frankfurt/M.
e-Mail: holidaypoint@derpart.com
www.derpart.com/wolfenbuettel

28. März bis 04. April 2020
Zauberhaftes Südfrankreich
Bahn - Kulturreise nach Südfrankreich. Entdecken Sie Narbonne, Montpellier und Avignon bei gutem Essen und Bahnerlebnissen bei Museumsbahnen und im TGV.

16. bis 20. April 2020
Dampflopfest Dresden

Ein Volldampf-Wochenende in Dresden mit spannenden Dampfzugfahrten.

09. bis 13. Mai 2020
Schweizer Seenland

Bahnreise an den Neuenburgersee mit Sonderfahrten auf verschiedenen Strecken rund um die drei Seen.

21. bis 24. Mai 2020
München de Luxe

Exklusive Bahnreise mit Sondertagesfahrt im Luxon, dem wohl komfortabelsten und modernsten Panoramawagen.

29. Mai bis 16. Juni 2020
Große Skandinavienrundreise

Bahnrundreise durch Norwegen und Schweden mit Museumsbahnen, Flambahn, Bergenbahn und Inlandsbahn. Von Deutschland bis nach Lappland und zurück!

09. bis 14. Juni 2020
Bahnerlebnis Steiermark

Mit Nostalgiezügen auf den Museumsbahnen der Steiermark. Sonder-

fahrt über die unbekannte Aspangbahn.

07. bis 17. Juni 2020
Nordengland – Bahndampf zwischen Mooren und Meer

Nordenglandreise mit Fahrten auf der North Yorkshire Moors Railway, East Lancashire Railway, Bolton-Abbey & Keighley & Worth Railway

Infos, Buchung, Katalog: Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten. Tel. 07652/917581, E-mail: info@bahnreisen-sutter.de oder Internet: www.bahnen.info

02. bis 12. Juni 2020
Mit den Zügen rund um den Fujiyama (Japan)

Kyoto, Hiroshima, Kanazawa, Toyama, Tokio, Nagano, Hakone, Mount Fuji. Besuch des Eisenbahnmuseums und die Eisenbahnstrecken erfahren.

11. bis 23. April 2020
Seidenstraße per Zug von China nach Kasachstan

Peking, Urumqi, Almaty und Astana. Zu sehen: Wälder, Wüsten, Gebirge und Seen.

13. bis 23. März 2020
Eisenbahn und Kulturerlebnis < Tunesien

Eisenbahn-Abenteuer wie aus „1001 Nacht“ mit Fahrt im berühmten Nostalgiezug „Lézard Rouge“

07. bis 12. Februar 2020
Eisenbahn-Nostalgie in Thüringen

Fahrten: Oldtimer Straßenbahn und Besuch im Depot, „Rodelblitz“ Dampfzug

Info: IGE Erlebnisreisen und Reise-service GmbH Bahngelände 2 91217 Hersbruck Deutschland/ Germany Tel.: + 49 (0) 9151/90 55 0 E-mail: info@ige-erlebnisreisen.de dewwww.ige-erlebnisreisen.de

eisenbahn
Modellbahn magazin

Anzeigenschluss für die
Kleine-Bahn-Börse,
Ausgabe 3/2020,
ist am 16. Januar 2020

REISEN WIE DIE KÖNIGE

NEU

Der Orient-Express - Maschine und Mythos, Luxus und Legende. Tauchen Sie ein in eine Welt, in der das Reisen noch mondän war.

256 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95416-296-3
€ (D) 49,99



JETZT UNTER FREDERKING-THALER.DE
IM BUCHHANDEL ODER BEI AMAZON

FREDERKING & THALER

Ein Modell erzählt Geschichte(n)

■ Erinnerungen an eine Seuthe-Erfindung

Dampföl-Tankstelle im Stellwerks-Kleid



Das Seuthe-Stellwerk wurde in die Gleisführung einer Anlage integriert und diente der Lok zum Nachtanken von Rauchdestillat

Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1959 führte Seuthe seinen ersten Rauchentwickler für HO-Dampfloks vor. Das Dampföl musste mit Fingerspitzengefühl in den Schlot geträufelt werden. Das sollte sich zwei Jahre später ändern: Ein revolutionäres Stellwerk mit Befüllmechanik erschien

Als ich 1961 in die Regale der Spielwarengeschäfte mit Modellbahnabteilung gestellt wurde, war ich auf den ersten Blick nur ein unscheinbares Stellwerk. Optisch simpel im Stil der 1950er-Jahre gehalten, hatte ich eigentlich keine Chance gegenüber den kleinen und großen Stellwerksgebäuden, die in den Katalogen von Faller, Kibri, Vau-Pe oder Vollmer feilgeboten wur-

den. Mich fand man übrigens nie in einem Katalog meines Herstellers, denn es gab überhaupt keinen! Dafür tauchte ich in den Prospekten der Firma Brawa auf, über die ich vermarktet wurde.

Duftende Rauchfahnen

Mit meiner höhenverstellbaren Brückenbauweise war ich schon etwas Besonderes: In meinem groß-

zügig mit grünen Kunststoff-Fenstern verglasten Stellwerksraum fand sich nämlich gar kein Platz für kleine Preiser- oder Merten-Bundesbahner, denn ich hatte dort „innere Werte“ in Form eines transparenten Kunststofftanks mit integrierter Präzisions-Einspritzpumpe aufzuweisen, dessen Funktion die Ölbefüllung von rauchenden Dampf-lokomotiven revolutionieren sollte. Angeboten wurde ich anfangs für 9,95 DM in der rein mechanischen Ausführung. Meine Luxus-Variante mit Beleuchtung und elektrischer Fernschaltung kostete 19,80 DM. Wer mich einfach nur schön fand, meine Funktionalität aber nicht brauchte, konnte mich als Bausatz schon für wohlfeile 3,25 DM erwerben. Das passende wohlriechende Dampföl – in „Geschmacksrichtungen“ von Fichtennadel bis Eau de Cologne – wurde in Fünf-Milliliter-Ampullen angeboten, sechs davon kosteten 3 DM.

Wunderwerk der Mechanik

Mein Kunststofftank, für meinen Besitzer ganz einfach durch Abheben des Daches samt Verglasung zu erreichen, war eine geniale Sache und steckte voller Mechanik. An einer beidseitig gelagerten Metallstange befestigt, hatte der Tank

Kurzporträt einer Firma

Seuthe – der Dampfspezialist

Wenn die Firma Seuthe heute auf Messen und Ausstellungen ihre Produkte offeriert, ist ihr Stand schon von Weitem sicht- und riechbar, denn die Rauchscheiden aus den vielen präsentierten Seuthe-Rauchentwicklern sind kaum zu ignorieren. Die Ende der 1950er-Jahre in Eschenbach bei Göppingen von Ingenieur Eberhard Seuthe gegründete Firma wurde vor allem durch ihre Dampfgeneratoren bekannt. Entweder serienmäßig eingebaut oder als

Nachrüstteil, eroberten die Seuthe-Rauch-imitationen die Modellbahnanlagen der 1960er-Jahre. Weitere Produkte von Seuthe waren unter anderem ein Steigungsriffler und ein elektromechanisch angetriebener Radarturm. Heute konzentriert sich Seuthe allein auf Dampfgeneratoren für Eisenbahn-, Gebäude- und Schiffsmodelle. Dem Modellbahner werden Raucheinsätze für Loks der Nenngrößen 1 bis N angeboten. Info: www.seuthe-dampf.de

MW



Befüllungsvorgang



Das Stellwerk ist höhenverstellbar, um für diverse Gleise und Loks nutzbar zu sein



Über diesen Stellhebel wird der Tank in die 45-Grad-Ausgangsposition geschwenkt



Der Schornstein der heranfahrenden Dampflok gleitet in den Fülltrichter



In senkrechter Position spritzt die installierte Pumpe das Öl in den Schornstein



Die 45-Grad-Stellung in die andere Richtung durch Weiterfahrt stoppt die Pumpe

Oliver Strüder (7)



Originalverpackt und mit kompletter Bedienungsanleitung möchte der Sammler heute diese Rarität besitzen, muss dafür aber auch tief in die Tasche greifen



Die Bahnhofsanschrift ist erfunden, solch ein Stellwerk gab es dort nicht

eine verschraubte Einfüllöffnung, durch die er mit Dampfdestillat befüllt werden konnte.

Diese Öffnung diente, um 180 Grad nach unten verschwenkt, gleichzeitig als Einspritzdüse, durch die mich passierende Dampflok nach kurzem Stopp automatisch mit Öl versorgt wurden, denn innerhalb meines Tanks befand sich eine mechanische Pumpe, die durch eine unter mir durchfahrende Lokomotive aktiviert wurde.

Wie ich in der Praxis funktionierte? Nun, aus der Ruhestellung heraus musste der Modellbahner meinen Tank in einem Winkel von 45 Grad in Richtung Durchfahrungsneigung. Eine passierende Lok erfasste mit ihrem Schornstein – möglichst nicht mit Höchstgeschwindigkeit – die Einspritzdüse und schwenkte diese um 90 Grad zur anderen

Seite. Während dieses Vorganges spritzte meine Pumpe das benötigte Dampföl direkt in den Schornstein. Gleichzeitig war ich schon wieder betriebsbereit, nur musste das Durchfahren zur nächsten Betankung anschließend in umgekehrter Richtung erfolgen.

Begehrtes Sammlerstück

Inzwischen bin ich längst Modellbahn-Geschichte, aber nicht vergessen. Wer mich besitzen möchte, muss zwar etwas mehr für mich ausgeben als 1961, aber zu haben bin ich durchaus noch, wie verschiedene Internet-Auktionsplattformen bezeugen. Und ich funktioniere noch immer, gute Pflege vorausgesetzt, und habe womöglich manche Dampflok überlebt, die ich seinerzeit mit Dampföl versorgt habe.

Martin Weltner

» Mich in gutem Zustand zu bekommen, ist nicht billig

Erinnerungen aus Kindertagen

Seuthe-Stellwerk auf meiner Anlage

Auch auf meiner 00/H0-Eisenbahnanlage der 1960er-Jahre stand das auf diesen Seiten porträtierte Seuthe-Stellwerk. Meine erste zu betankende Dampflok war die alte Fleischmann-T 3. Eigentlich gar nicht für einen Dampfzünder vorgesehen, hatte mein Vater aus Metallhülsen einen schönen, leicht konischen Schornstein zusammengelötet, der dann den Dampfzünder

geraucht. Die Betankung am Seuthe-Stellwerk klappte problemlos. Als zweite Dampflok kam 1966 eine 65er von Fleischmann hinzu. Doch deren Schornstein lag um vier Millimeter niedriger als jener der T 3. Also erhielt die Lok einen metallenen Schornsteinaufsatz – zwar nicht vorbildgetreu, aber für die automatische Betankung einfach notwendig.

MW

Gesamtansicht der aus drei Teilen bestehenden Segmentanlage. Links hinten neben dem kleinen Museums-Bw verschwindet die Nebenbahn Richtung Schattenbahnhof. Der Endbahnhof Coltenberg rechts besitzt einen Inselbahnsteig und Stumpfgleise



■ Bau und Betrieb: H0-Anlage mit Museums-Bw

Kurze Nebenbahn

für historische und moderne Fahrzeuge

Manche Modellbauer werkeln ein Leben lang an ihrer Anlage, ohne diese je fertig zu bekommen. Günther Jirouschek baut dagegen immer kleine Kompaktanlagen, die er regelmäßig auf Messen vorführt. Jüngstes Projekt ist ein Museums-Bw, das um zwei Segmente für Zugfahrten erweitert wurde

Immer wieder neue Techniken und Materialien auszuprobieren, aber auch Bewährtes zu wiederholen, gelingt nur, wenn man regelmäßig Messen und Ausstellungen besucht, Fachzeitschriften liest und das theoretisch erworbene Wissen auch praktisch anwendet. Viele Modellbahner basteln daher neben ihre Anlage auch an kleinen Dioramen, wie die Teilnehmer der *em*-Bastelwettbewerbe stets betonen. Der Austausch mit Gleichgesinnten, ob im Verein oder auf Ausstellungen,

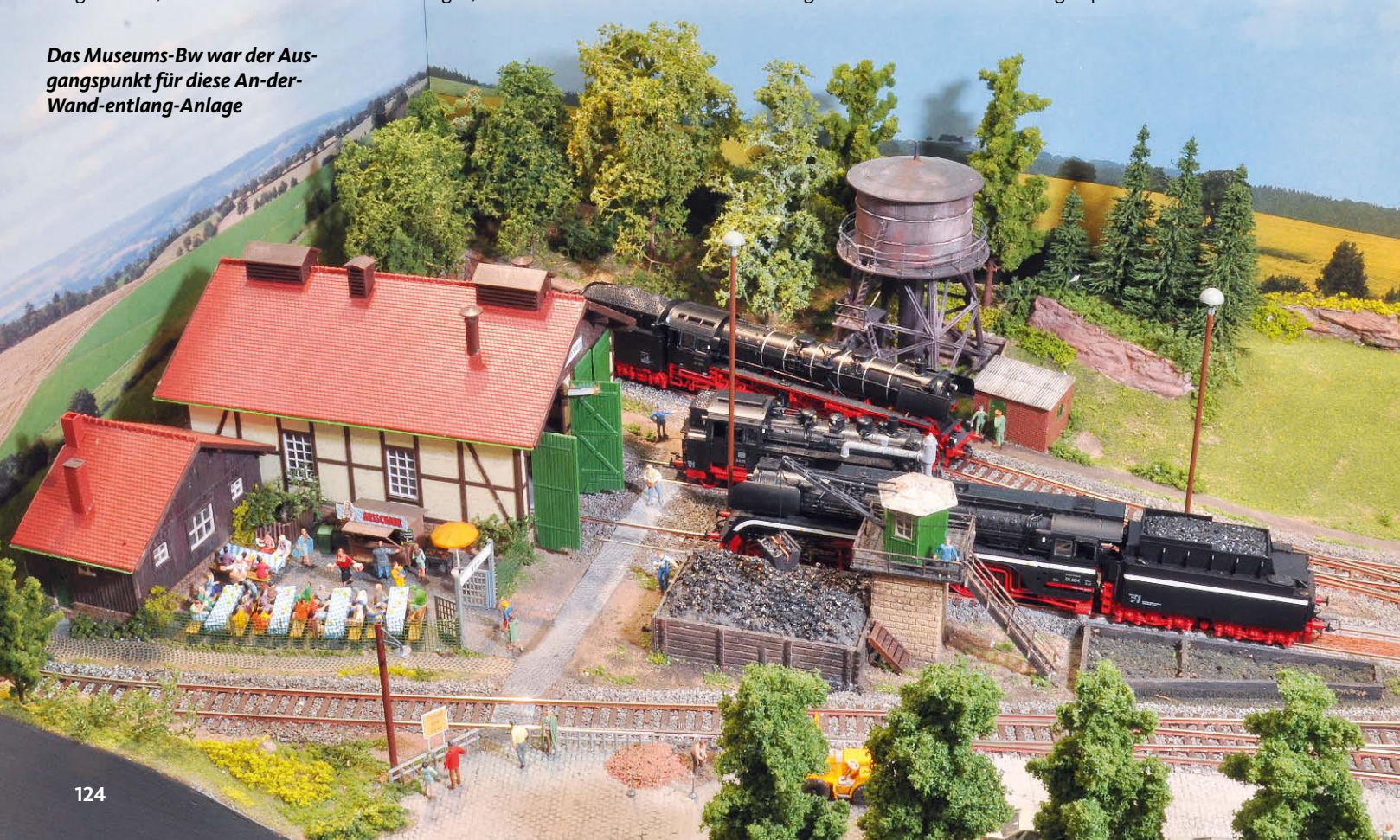
bringt zusätzliche Ideen und beflügelt beim Weiterbau. Sicher haben daher schon viele unserer Leser auf einer der vergangenen Publikums-messen mit Günther Jirouschek gefachsimpelt oder im *em* seine Anlagen (siehe Kasten) bewundert.

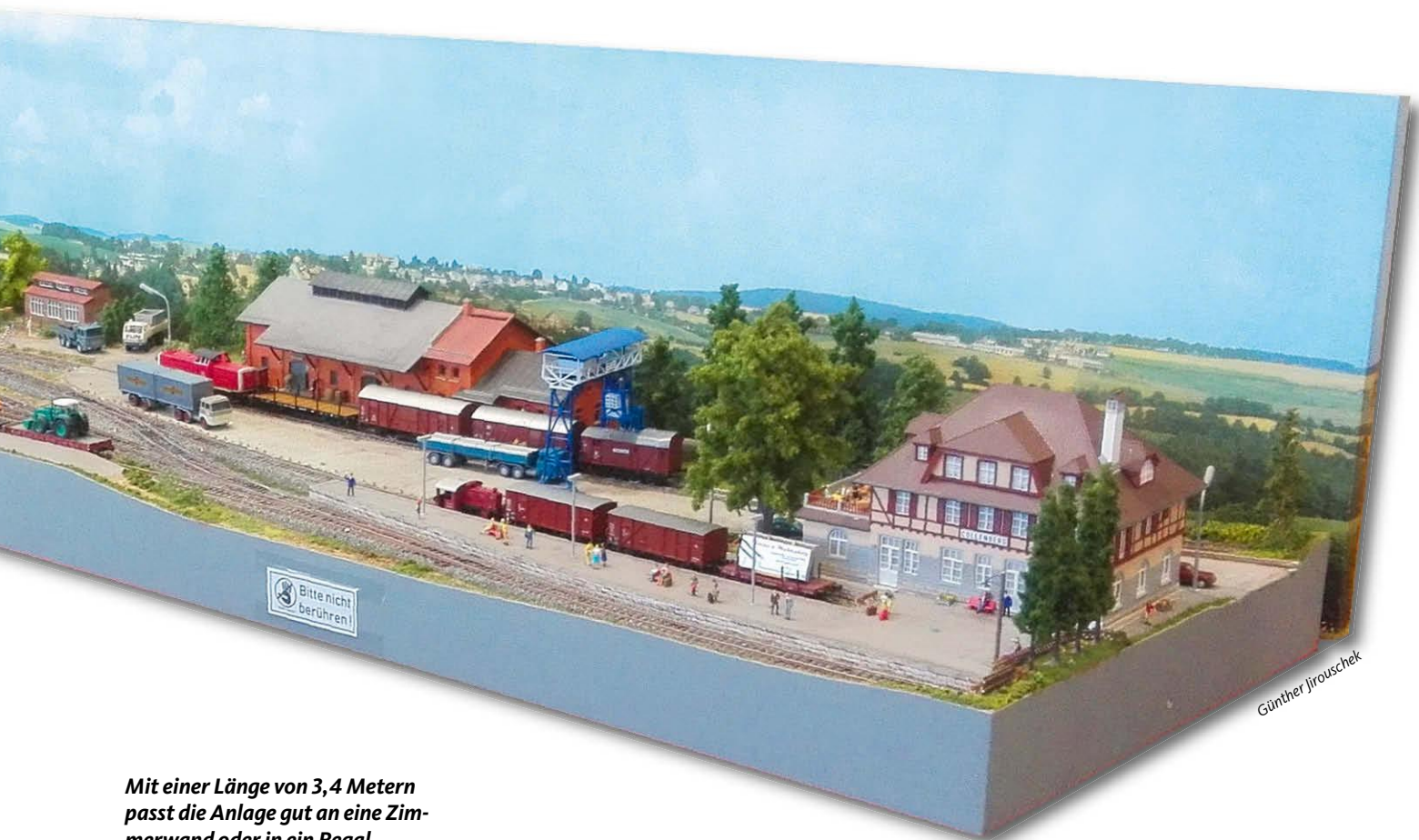
Erste Planungen

Eigentlich sollte die neue Schauanlage nur ein übersichtliches Diorama werden: ein kleines Museums-Bahnbetriebswerk mit den Abmessungen von 120

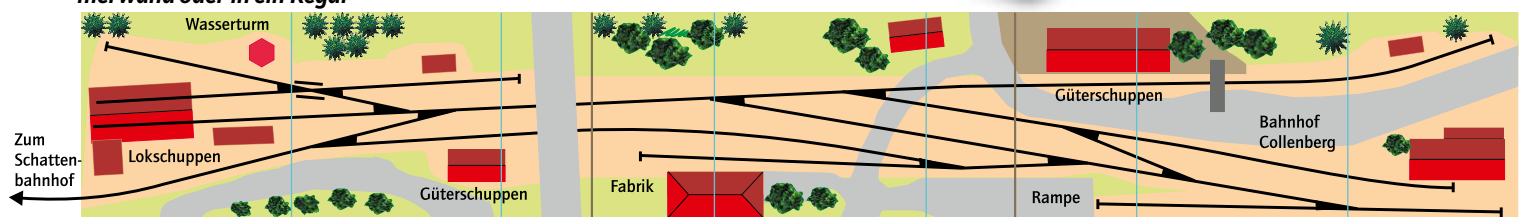
mal 50 Zentimetern – gedacht zum Vorführen und Abstellen von Dampf- und Diesellokomotiven. Vorhanden sein musste ein kleiner zweiständiger Lokschuppen mit allen Behandlungsanlagen wie Bekohlung, Wasserkran und Dieseltankstelle. Außerdem könnte noch eine kleine Güterabfertigung für betriebliche Abwechslung sorgen. Am linken Anlagenrand war ein Lokschuppen geplant, rechts sollte eine Straßenbrücke mit Hintergrundkulisse die Anlage optisch abschließen. Die zwei

Das Museums-Bw war der Ausgangspunkt für diese An-der-Wand-entlang-Anlage





**Mit einer Länge von 3,4 Metern
passt die Anlage gut an eine Zimmerwand
oder in ein Regal**



**Die Straßenbrücke sollte zu-
nächst der Anlagenabschluss sein,
ist jetzt aber ein Blickfang**





mm (7)

**Ein Schienenbus passiert den Bahnübergang
im Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs**

Das Thema der Anlage erlaubt auch den Einsatz moderner Fahrzeuge. Das Gebäude rechts entstand aus einem Karton-Bastelbogen

unter der Brücke verlaufenden Gleise könnten als Zufahrt auf eine 350 Millimeter lange Schiebebühne mit sechs Abstellgleisen dienen.

Klassischer Unterbau

Der Aufbau des Grundrahmens erfolgte klassisch: Lattenrahmen mit einer Höhe von sechs bis sieben Zentimetern samt ausreichend Platz für den Trafo, die Digitalsteuerung sowie Weichenantriebe und weitere Technik. Darauf kam



**Der Güterbahnhof mit Ladestraße,
Rampe und Bockkran bietet viele
Rangiermöglichkeiten**



Schritt für Schritt



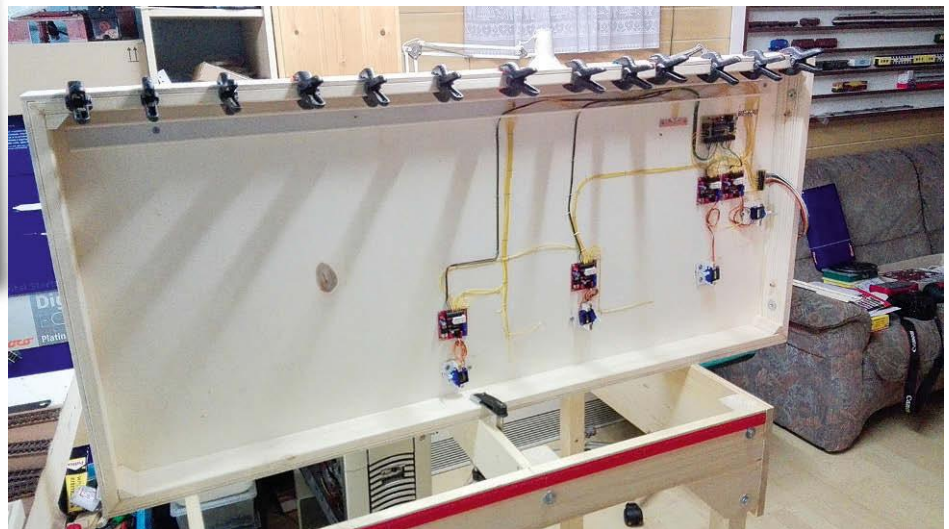
1 Im ersten Schritt wurden die Gleise lose auf der Grundplatte ausgelegt

Die passend zugeschnittene Korkbettung wurde aufgeklebt **2**

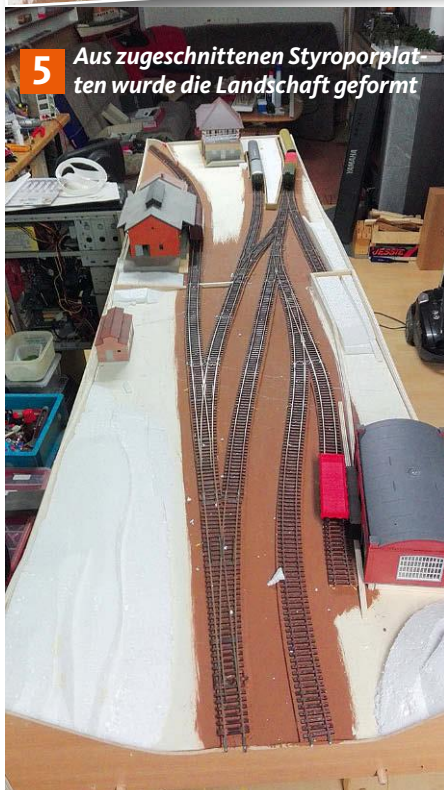


3 Nachdem die Trasse braun lackiert war, wurden die Gleise befestigt

Nach einer ersten Probefahrt wurde die Technik angeschlossen **4**



5 Aus zugeschnittenen Styroporplatten wurde die Landschaft geformt



6 Auf den Straßen wurde Kopfsteinpflaster aus Spörle-Formen verlegt



Zielbahnhof ist für den 628 wie für alle Personenzüge das Gleis vor dem Empfangsgebäude am rechten Anlagenrand

Messe-Schaustücke mit abwechslungsreichem Betrieb

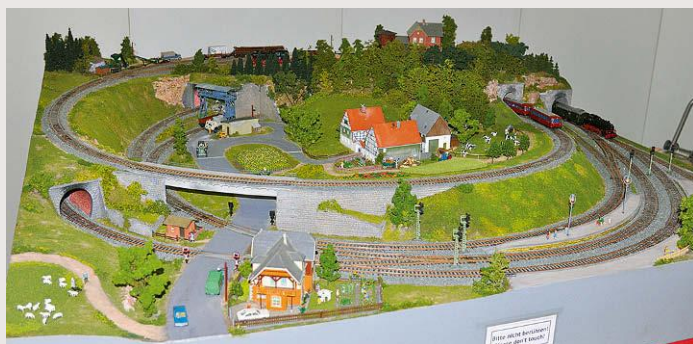
Immer wieder eine neue Kompaktanlage



2012 bot Günther Jirouscheks (links) Rechteck-Anlage mit Kopfbahnhof viele Betriebsmöglichkeiten

Es müssen nicht immer die großen Anlagen sein, die Messebesucher faszinieren. Oft sind es die kleinen Segment- oder Kompaktanlagen, die zum Nachbauen anregen. Wenn man bei der Planung schon den späteren Transport der teilbaren Anlage berücksichtigt, lässt sich diese bequem im Pkw oder Anhänger unterbringen. Einplanen sollte man aber auch Ablageflächen für das rollende

Material und die Steuerungstechnik, die idealerweise im Anlagenunterbau zu berücksichtigen sind – beispielsweise in Schubladen. Außerdem sollte auch noch das persönliche Gepäck ausreichend Platz im Auto finden. Ebenfalls von Günther Jirouschek gebaute Anlagen zeigten wir jeweils mit mehreren Bildern und Gleisplänen bereits in den *em*-Ausgaben 10/12, 10/14 und 11/15. *MM*



2014 entstand eine fast quadratische Anlage mit vielen Fahrmöglichkeiten über mehrere Ebenen

eine zehn Millimeter starke Pappsperrholzplatte. Unter den Roco-Line-Gleisen verlegte ich Korkstreifen. Als Weichenantriebe kamen Servos zum Einsatz. Gesteuert wird die gesamte Anlage einschließlich der Weichenantriebe mit einer Roco-Digitalsteuerung.

Für die Ausgestaltung der Anlage kamen Produkte von Woodland Scenics und einiger anderer Hersteller zum Einsatz. Nach Fertigstellung des Bahnbetriebswerkes kam die große Ernüchterung: Ein Meter zum Hin- und Herfahren ist wahrlich nicht viel – also musste eine Verlängerung der Fahrstrecke her. Der Gedanke war, einen kleinen Kopfbahnhof rechts der Brücke anzubauen, wo sich bisher die Schiebebühne befand. Im Internet recherchierte ich nach geeigneten Gleisplänen von kleineren Kopfbahnhöfen. Ein Plan schien mir am geeignetsten zu sein. Nach einigen Anpassungen und leichten Veränderungen ergab sich eine Länge von zusätzlich 2,2 Metern, womit die Gesamtlänge der Anlage auf 3,4 Meter anwuchs.

Fahrbetrieb muss sein

Erst nach dieser Verlängerung kam Freude beim Betrieb auf, wenn die Loks vom Lokschuppen vorbei an Bekohlungsanlage und Güterschuppen unter der Brücke hindurch über das Weichenvorfeld bis an den Bahnsteig fahren. Links vom Lokschuppen kam nun der Hintergrund mit einer kleinen Öffnung zum Hindurchfahren hinzu. Es wurde noch ein etwa ein Meter langer Kasten angefügt, der einen dreigleisigen Schattenbahnhof erhielt. In diesem finden drei Triebfahrzeuge für den Personenverkehr Platz. So wurden im Endeffekt aus ursprünglich nur 1,2 Meter doch stolze 4,40 Meter Anlagenlänge.

Günther Jirouschek

Für *eisenbahn magazin*-Abonnenten: Digital-Upgrade für nur 80 Cent

Holen Sie sich Ihr *eisenbahn magazin*-Abo jetzt auch auf Ihr Smartphone oder Tablet. Als Print-Abonnent erhalten Sie jede eMag-Ausgabe für nur 80 Cent.

Immer griffbereit

Sie haben jede Ausgabe und damit alle Tipps und Tricks zum Anlagenbau überall dabei.

Teilen

mit Freunden oder Familie: auf bis zu drei Endgeräten gleichzeitig lesen.

Vorsprung

Mindestens 1 Tag vor Ihrer Print-Ausgabe verfügbar.



Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!

www.eisenbahnmagazin.de/upgrade



Otto Humbach

Im Fokus: Reichsbahn-Baureihe 05 in Vorbild & Modell Deutschlands Dampflok-Gigant

Die im Durchmesser 2,3 Meter mächtigen Treib- und Kuppelräder der Baureihe 05 wirken beängstigend groß, wenn man im Nürnberger DB Museum neben diesem Dampflok-Koloss steht. Wie beeindruckend diese Maschine im einstigen Betriebsdienst bei DRG und DB war und welche Modelle es außer der im Bild zu sehenden Liliput-HO-Maschine gibt, klärt unser Themenschwerpunkt

Istropolitan Bunter Tscheche

Der D-Zug „Istropolitan“ verband ostdeutsche Städte wie Berlin und Dresden mit Bratislava im slowakischen Teil der CSSR. Mit seinem CSD-Wagenpark bot der bunte Zug, dessen Historie wir im kommenden Heft nachzeichnen, stets einen Blickfang. Nach dem Mauerfall wurde der Zug sogar noch bis Hamburg verlängert – und kam damit noch in den Bereich der Bundesbahn



Rainer Heinrich

Verglichen & gemessen: HO-Ellok-Baureihe 120^o der DB Elegante Damen in Rot/Beige

Gegen die formneue Piko-Konstruktion der Bundesbahn-Maschine 120 005 lassen wir das typgleiche 1:87-Modell 120 003 aus Göppingen antreten. Welche der beiden Vorserienloks als Sieger aus dem Test hervorgeht, erfahren Sie in vier Wochen



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Anlagen: HO-Nachbau der Bundesbahn-Station Heimbuchenthal Endstation der Elsavatabahn im Spessart

Am 28. Mai 1968 fuhr der letzte Zug nach Heimbuchenthal. Um an den einstigen Bahnverkehr in diesem versteckten Winkel des Spessart zu erinnern, hat Rainer Schreck eine HO-Anlage gebaut, die schon auf verschiedenen Ausstellungen zu sehen war



Jürgen Albrecht

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), Jahresabonnement (12 Hefte) EUR 88,80 (inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten). Für Mitglieder des VDMT und des BDEF gilt ein Verbandspreis von EUR 70,80 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 631 | 1/2020 | Januar 2020 | 58. Jahrgang

eisenbahn magazin, Tel.: +49 89 130699-724
Infanteriestr. 11a, D-80797 München

Redaktion: Florian Dürr, Thomas Hanna-Daoud, Peter Schrick (Eisenbahn), Peter Wieland, Martin Menke (Modellbahn)

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinke, Friedhelm Ernst, Guus Ferrée, Jürgen Gottwald, Klaus Honold, Jürgen Hörstel, Markus Inderst, Bruno Kaiser, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Dr. Rolf Löttgers, Armin Mühl, Matthias Müller, Karsten Naumann, Burkhard Oertel, Peter Pernsteiner, Dr. Helmut Petrovitsch, Manfred Scheihing, Gunnar Selbmann, 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: Clemens Schüssler, Henry Allgaier

Chefredakteur Eisenbahn | Modellbahn: Michael Hofbauer

Gesamtleitung Media: Bernhard Willer

Anzeigenleitung: Selma Tegethoff

E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Anzeigenposition: 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. 30 vom 1.1.2020

www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:

Bahnhoftsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb, Unterschleißheim, www.mzv.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hann

Druck: Walstead Central Europe, Polen

Druckvorstufe: ludwigmedia, Zell am See, Österreich

© 2020 by Alba Publikation. Die Zeitschrift sowie alle ihre enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Der Verlag übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit von Preisen, Namen, Daten und Veranstaltungsterminen in Anzeigen und redaktionellen Beiträgen. Bearbeitetes Material wird redaktionell archiviert. Die Umsetzung von Bauvorschriften und elektrischen/elektronischen Schaltungen erfolgt auf eigene Gefahr des Anwenders.

Gerichtsstand ist München.

100%-Gesellschafterin der Alba Publikation GmbH & Co. KG ist die GeraNova Publikation GmbH. Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler.

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





spielwarenmesse®

Nürnberg 29. Jan – 2. Feb 2020

„In Nürnberg hole ich mir zu Beginn des Jahres den nötigen Anschub für unser Geschäft. Das enorme Angebot gibt unserem Sortiment wertvolle Inspirationen.“

Christian Krömer
Spielwaren Krömer GmbH & Co. KG

*Schwung für mein
ganzes Spielwarenjahr*

The Spirit of Play

www.spielwarenmesse.de

Neuheiten und Trends

Sortiment

Wissen

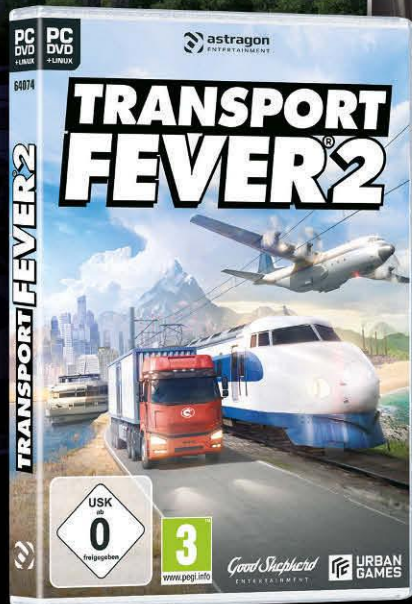
Marktübersicht

Erlebnis

TRANSPORT FEVER[®] 2

FEATURES:

- REALISTISCHE VERKEHRS- UND TRANSPORTSIMULATION
- ÜBER 200 LIEBEVOLL NACHGEBILDETE FAHRZEUGE
- 3 KAMPAGNEN, FREIES SPIEL UND EDITOR
- MODULARE BAHNHÖFE UND STATIONEN
- ERRICHE DEIN TRANSPORTIMPERIUM



SCHREIBE TRANSPORTGESCHICHTE!

AB SOFORT FÜR PC ERHÄLTlich!

Good Shepherd
ENTERTAINMENT

URBAN
GAMES

astragon
ENTERTAINMENT