

eisenbahn Modellbahn magazin

jetzt mit **Eisenbahn
JOURNAL**



50 Jahre Intercity Wie die Ära 1971 begann



Ruhrtal- & Reviermotive in HO



Herrliche Familien-Anlage: Für drei Generationen durch zwei Zimmer

Nebenbahn-Romantik
Die Albbahn gestern und heute
Schneepflüge der Bahn
Vorbild-Varianten und Modelle
Verglichen & gemessen
HO-Test: Rangierdiesellok V 75

Zugschluss-Signale



So wird der Anlagenbetrieb vorbildgerecht

Vorbildgerecht umgesetzt

Zweiwege-Unimog mit Fahrleitungsbauwagen

Mit Spielwelt Digital-Decoder mfx+ und vielfältigen Licht- und Soundfunktionen.



39940 Zweiwege-Unimog mit Fahrleitungsbauwagen

Vorbild: Zweiwege-Unimog mit Schubrahmen und Fahrleitungsbauwagen der DB Bahnbau Gruppe GmbH der Deutschen Bahn AG (DB AG). Unimog Typ 1650. Fahrleitungsbauwagen als Schutzwagen. Einsatz zur Installation von Oberleitungssystemen. Betriebszustand um 2017.

Highlights:



- Geregelter Hochleistungsantrieb im Fahrleitungsbauwagen untergebracht.
- Wartungsfreier Motor in kompakter Bauform.
- Beide Achsen des Fahrleitungsbauwagens angetrieben.
- Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal am Unimog und zwei rote Schlusslichter am Fahrleitungsbauwagen konventionell in Betrieb, digital schaltbar.
- Spitzensignal hinten und Spitzensignal vorne jeweils digital separat abschaltbar.
- Doppel-A-Licht-Funktion.
- Beleuchtung der Führerhauskabine und Warnblinklicht auf dem Führerhaus jeweils separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien LED.

€ 399,99 *

Die große Zeit geht weiter

Mit dem letzten Heft des Jahrgangs 2020 ist die große Geschichte von EISENBAHN JOURNAL (EJ) als eigenständige Zeitschrift zu Ende gegangen. 1975 als „M+F JOURNAL“ erstmals erschienen und 1980 umbenannt, war die zeitliche Karriere des Magazins nahezu gleich lang wie jene der Deutschen Bundesbahn. Einerseits über sie und andererseits unter dem Motto „Die große Zeit der Eisenbahn“ berichtete EJ auch schwerpunktmäßig.

Ich freue mich, dass die große Zeit von EJ aber weitergeht, und zwar in *eisenbahn magazin*. Die seit Jahren sehr ähnliche redaktionelle Ausrichtung im Vorbild-, aber auch im Modellbahnbereich kommt uns dabei zugute. Das lange geplante Titelthema, das lange feststehende Titelbild der vorliegenden Ausgabe könnten passender nicht sein für den gemeinsamen Start: Mit der Titelgeschichte über den Beginn der Intercity-Ära 1971 heißen wir auch die Leser von EJ willkommen und eröffnen einen neuen Heft-Jahrgang voller starker Beiträge aus der großen Zeit der Eisenbahn. Das nächste spannende historische Thema wartet schon: Freuen Sie sich auf umfangreiche und faszinierende Erinnerungen an den legendären „Schi-Strä-Bus“ im kommenden Heft!

Herrliche EJ-Rubriken wie „Bild des Monats“ (Seite 6) und „Momente“ (Seite 50) bereichern nun *eisenbahn magazin*. Die bewährten Autoren von EJ wurden von mir herzlich eingeladen, mit ihren Bildern, ihrem Wissen, ihren Erinnerungen, ihren Emotionen künftig die Leser beider Magazine gleichermaßen an der Bahnsteigkante abzuholen. Und auch die Prämierung des 13. EJ-Anlagenwettbewerbs werden wir natürlich in einer der nächsten Ausgaben vornehmen.

Gewinner sind in jedem Fall Sie, liebe Leser. Denn dank integriertem EJ erhalten Sie nicht nur ein Heft mit erweitertem Umfang, sondern zusätzlich eine DVD mit fast zwei Stunden Laufzeit. Und welche Baureihe, wenn nicht die in so vielen Diensten und fast allen Regionen heimisch gewesene V 100, wäre passender, die „Große Zeit der Eisenbahn“ auch in bewegten Bildern weiter leben zu lassen? Ihnen vor der diesmal so außergewöhnlichen und sicher nicht gerade einfachen Zeit um Weihnachten und Jahres-



Nicht nur die große Zeit der Eisenbahn, auch herrliche Rubriken aus EJ leben nun in *eisenbahn magazin* weiter

wechsel ein so besonderes Heft anbieten zu können, ist mir eine ganz besondere Freude.

Meine Redaktion und ich sind gespannt, was Sie zu dem „neuen“ gemeinsame Heft sagen. Gibt es etwas, das wir besser oder anders machen können? Gibt es etwas, das Sie als Leser vermissen oder sich zusätzlich wünschen? Sagen Sie es uns! Damit *eisenbahn magazin* noch reichhaltiger werden kann als von uns schon angestrebt.

Übrigens: Die Leserwahl von *eisenbahn magazin* zu den Modellen des Jahres gibt es natürlich nach wie vor. Da die Verkündung der Siegermodelle und die Auszeichnung der Hersteller wegen der verschobenen Spielwarenmesse 2021 nicht traditionell Ende Januar in Nürnberg stattfinden kann, haben wir uns entschieden, die Wahl diesmal noch nicht in der im Dezember erscheinenden Januar-Ausgabe auszuschreiben. So ist es uns möglich, alle noch im Jahr 2020 gelieferten Neuheiten tatsächlich für die Abstimmung nominieren zu können.



Michael Hofbauer, Chefredakteur



Hans Schmidt, Sig. Oliver Strüber

Großer Wurf der Bundesbahn in ihrer großen Zeit: Die Ära des Intercity-Systems begann 1971 im Zweistundentakt. Am 12. Juli 1973 zeigt sich 103 139 vor dem IC „Toller Bomberg“ in Koblenz Hbf



Weihnachtsaktion
15%* auf alles bis zum 23. 12. 2020

**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



32–43 50 Jahre Intercity

■ *Im Jahr 1971 stellte die Deutsche Bundesbahn den Fernverkehr neu auf: Der F-Zug ging, der Intercity kam. Was hat sich dadurch im Fahrplanangebot und Fahrzeugeinsatz verändert?*

Dr. Willi Hager, Stg. Eisenbahnstiftung

■ Im Fokus

8 Maschinen-Vielfalt gegen die weiße Pracht des Winters

Die Geschichte der Schneeräumgeräte und -fahrzeuge ist fast so alt wie die Eisenbahn selbst. Ob einfache Hilfsmittel oder komplexe Maschinen – für den Winter hielt und hält die Bahn diverse Bahndienst-Sonderfahrzeuge bereit, was unsere Schneepflug-Typenübersicht widerspiegelt

16 Aktionskünstler und Statisten für Sondereinsätze

Lange Zeit spielten die Schneeräumfahrzeuge der Bahn lediglich eine Nebenrolle im Modellbahnfuhrpark. In den letzten Jahren ist das Angebot an Normalspur-Nachbildungen aber deutlich größer und auch attraktiver geworden

■ Eisenbahn

6 Bild des Monats

Das Fahrdienstleiter-Stellwerk in Darmstadt-Kranichstein

20 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahn-Geschehen in Deutschland, Europa und der Welt

32 Erstklassig im Zweistundentakt **Titel**

Vor 50 Jahren, 1971, löste der Intercity den F-Zug als Inlands-Spitzenzug im Fernverkehr ab. Damit änderte sich einiges im Konzept – doch genug, um mehr Kunden zu gewinnen?

44 Bewährte Loks fürs neue Jahrtausend

In Stendal wurden um die Jahrtausendwende zahlreiche DB- und DR-V 100 modernisiert. Sie fahren zum Teil noch heute

50 Momente

Ein Tag am Meer – zu Besuch bei der Fehmarnsundbrücke

52 Nebenbahnromantik auf der Schwäbischen Alb

Zwischen Schelklingen und Kleinengstingen rollen seit einem Jahr wieder täglich Züge. Aber nicht nur deshalb lohnt dort ein Besuch

■ Modellbahn

58 Zugfahrten nach dem Würfelprinzip

Zwei historische Beispiele mit Bezug zur Bahn treten den Nachweis an, wie ein spielerisches Umfeld das Familienleben beflügelt

64 Im zweiten Anlauf erst verwirklicht

Das erste H0-Dampflokmodell von Roco erschien 1977 als preußische Gattung G 12 bzw. spätere Baureihe 58¹⁰⁻²¹

68 Neu im Schaufenster

Den Endspurt der Modellbahnindustrie in Richtung Weihnachtsgeschäft zeigt unsere 13-seitige Neuheitenumschau

81 Firmenumfrage Spielwarenmesse

Wegen der Verlegung der Messe fragten wir Modellbahnfirmen, wie es um die Neuheiten 2021 und die Erstpräsentation bestellt ist

84 Märklin-Anlage der Tengelmanns

Die Kinder der Tengelmann-Inhaberfamilie Haub spielten mit einer H0-Anlage und stell-

Michael U. Kratzsch/Leichtsenring



106–109 Schneelandschaften auf Modellbahnanlagen sind reizvoll. Wir zeigen, wie man zu authentischen Szenerien kommt

Felix Löffelholz



Dieser im Dezember 2017 auf der Allgäubahn fotografierte Beilhack-Schneepflug bildet den Auftakt zu **8–19** unserem Vorbild-Modell-Fokus über Bahn-Schneeräumfahrzeuge

52–57 Ein Kleinod ist bis heute die Albbahn von Schelklingen bis Kleinengstingen. Die Nebenbahn bietet bis in die Gegenwart Flair vergangener Tage

Drei Generationen einer Familie an einer über die Jahre gewachsenen HO-Kelleranlage **122–129** aus zwei miteinander verbundenen Themen – das gibt es selten

Soenke Janssen



Dieter Junker/Eisenbahnstiftung



44–46

Im AW Stendal wurden um die Jahrtausendwende zahlreiche V 100 aus ehemaligen DR- und -DB-Beständen modernisiert

Martin Wehner



ten diese später ins Mülheimer Firmenmuseum. Inzwischen hat sie eine neue Bleibe

88 Signale für den Zugschluss **Titel**

In unserer Serie zu Fahrzeugum- und -eigenbauten dreht sich dieses Mal alles um vorbildgerechte Zugschluss-Signale an Schienenfahrzeugmodellen

92 Guss und Drucke für perfekte Modelle

Firmenporträt der Westsächsischen Feingusswerke in Kemtau, besser bekannt als Modellbahnmanufaktur Crottendorf

Service

- 61 Buch & Film
- 62 Buchtipps
- 112 Termine/TV-Tipps
- 114 Kleine Bahn-Börse
- 114 Fachgeschäfte
- 119 Veranstaltungen
- 120 Leserbrief
- 130 Vorschau/Impressum

96 Virtuelle Z21-Spielereien

Den neuen Boostern und Schaltdecodern von Roco folgte kürzlich eine aktualisierte Z21-App, die das Thema abrundet

98 Leipziger Rangierhobel

Mit der Baureihe V 75/107 schloss Piko eine Lücke im HO-Sortiment der DR-Rangierloks. Wie sich die Neukonstruktion im Vergleich zum pmt-Erstling schlägt, zeigt unser Test

104 Tipps von Modellbahnpraktikern

Fünf Empfehlungen zum Fahrzeug-, Gleis- und Landschaftsbau und zur Elektrotechnik

106 Das richtige Gespür für Schnee

Was mit Fasern, Pulvern und nicht zuletzt reinweißem Sand beim Gestalten von

Titelbild: Einsatz im IC-Verkehr mit passendem Namensschild: ein 601 als IC 165 „Präsident“ Frankfurt (Main) – Mannheim – Heidelberg – Stuttgart – München im Jahr 1971 in Ludwigshafen Hbf

Schneelandschaften möglich ist, zeigen wir in unseren Tipps für den Anlagenbau

110 Diorama eines geplanten Bahnhofs

Was wäre, wenn die Bregenzerwaldbahn wie geplant weitergeführt worden wäre? Ein Leser hat diese Frage in HOe beantwortet **Titel**

122 Drei Generationen im Hobbykeller

Was der Vater vor Jahrzehnten im Keller als ländlich geprägtes HO-Ruhrgebietsschaustück begann, setzte der Sohn mit Großstadtmotiven und einem modernen Ellok-Bw fort



Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung

Bild des Monats

Nochmal Lorenz 20

Ende Oktober stellt Fahrdienstleiter Marco Frühwein im Bahnhof Darmstadt-Kranichstein Weichen und Signale für die Strecke Darmstadt – Aschaffenburg. Nebenbei hat er für den örtlichen Fußballverein „geflaggt“. Doch die Zeit für das Kranichsteiner Stellwerk läuft ab: Zum 13. Dezember löst DB Netz die Dienststelle auf. Die hiesige Drucktastentechnik, Typ Lorenz 20, stammt von 1959 und ist in die Jahre gekommen. Eine neue Stellwerkstechnik übernimmt von einem anderen Bahnhof aus. Die Mitarbeiter haben den Arbeitsplatz gewechselt

Slg. MHZ







■ Regelspurige Schneeräumfahrzeuge bei der Bahn

Schneepflüge auf Schienen

Die Geschichte der Schienen-Schneeräumgeräte ist fast so alt wie die Eisenbahn selbst. Ob einfache Hilfsmittel oder komplexe Maschinen – für den Winter hielt und hält die Bahn diverse Sonderfahrzeuge bereit, um die Schienen vom Schnee zu befreien, falls es (mal wieder) richtig Winter wird ...

Seit es die Eisenbahn gibt, ist das Problem der winterlichen Verkehrsbehinderungen durch heftigen Schneefall und -verwehungen oder gar Lawinen bekannt, wenn nicht gar gefürchtet. Besonders in Gebirgsregionen machen die in großer Zahl vom Himmel fallenden weißen Flocken der Bahn oft schwer zu schaffen. Geringe Schneemengen, die die Landschaft lediglich überzuckern, lassen sich von beinahe jedem Triebfahrzeug in der Regel problemlos meistern. Wenn die Schneedecke aber immer höher wird und sich statt dünnen Schneekristallen schwerer, nasser Schnee auf die Gleise legt, kommt der normale Betrieb rasch an seine Grenzen. Dann sind besondere Maßnahmen gefragt, um die Befahrbarkeit der Gleise wiederherzustellen.

Zunächst nur einfache Mittel

Um den Verkehr auch bei heftigerem Schneefall aufrechterhalten zu können, suchten die Eisenbahningenieure schon früh nach zweckmäßigen Möglichkeiten, die Schneemassen mithilfe geeig-

neter Gerätschaften schnell von den Schienen zu räumen. Im Bahnhofsbereich mit seinen Weichenstraßen und Bahnsteigen war dabei Handräumung angesagt; hierzu wurden alle verfügbaren Mitarbeiter des Bahnhofs als Schauflerkolonnen eingeteilt. Auf der freien Strecke jedoch war das kaum möglich, daher sollten hier spezielle Maschi-

» **Mit Vorsatzschneepflügen konnten Schneehöhen bis zu 60 Zentimetern weggeschoben werden**

nen oder vor die Loks gesetzte Geräte zum Einsatz kommen, die den Zügen ebenso schnell wie effizient wieder den Weg frei machen sollten. Mitte des 19. Jahrhunderts behalf man sich oftmals mit schweren, von Pferden bespannten Holzpflügen oder handgeschobenen Wärter- oder Wächterpflügen, die jedoch nur bei lockerem Schnee geringer Höhe eingesetzt werden konnten.

In den 1870er-Jahren kamen die ersten einfachen, auf Güterwagen montierten hölzernen Pflugscharen zum Einsatz. Neu war auch die Idee einer der Lokomotive vorangestellten, eisernen Pflugschar in Form eines gleichschenkligen Dreiecks, die durch das Gewicht mehrerer mitfahrender Eisenbahner zusätzlich beschwert werden konnte. Sie bahnte der schiebenden Lok den Weg, während ein hinten angehängter hölzerner Schneepflug den Schnee bis auf die Höhe der Schienenköpfe abstreifte. Auf diese Weise konnten Schneehöhen von bis zu 80 Zentimetern problemlos „in einem Zug“ bewältigt werden. Die Idee machte Schule, und bald schon hatte fast jede der damaligen Bahngesellschaften solche Schneeräumer in ihrem Bestand, die bei Bedarf schnell vorgespannt werden konnten. Stationiert wurden sie in der Regel aber nur in „wintersicheren“ Regionen.

Schneeräumschilde an Lokomotiven

In den meisten Flachlandregionen stellen heftige Schneefälle eher die Ausnahme dar – hier reichen



Martin Weitner

Am 15. Dezember 2017 ist ein Beilhack-Schneepflug auf der Allgäubahn zwischen Röthenbach und Oberstaufen im Räumeeinsatz, der von der Diesellok 218 425 geschoben wird, die während er Fahrt natürlich mit einem Lokführer besetzt ist. Weiteres Personal sitzt außerdem im Schneepflug

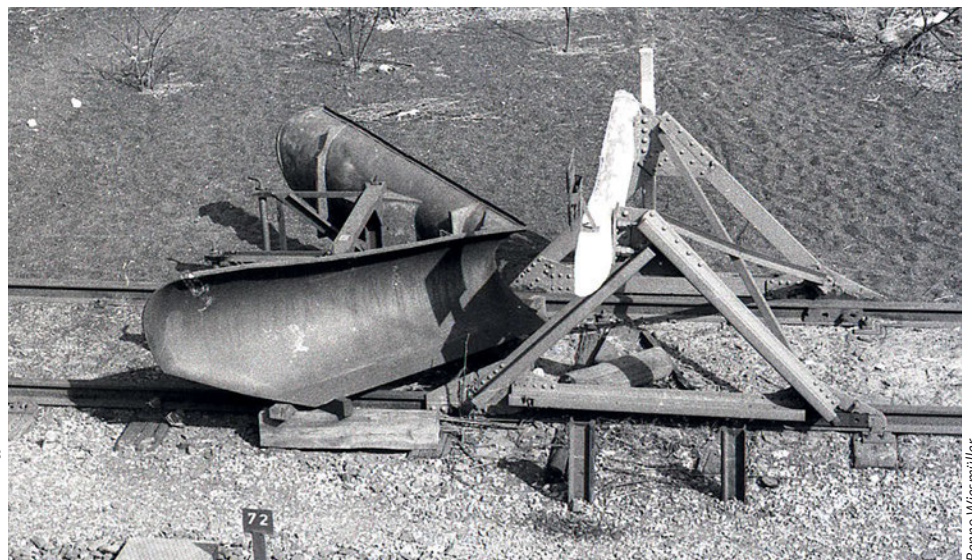
Felix Löffelholz

bei leichtem Neuschnee von wenigen Zentimetern in der Regel die kleinen, an den meisten Fahrzeugen heutzutage ohnehin angebrachten Schienenräumer, um den Betrieb weiterhin weitgehend planmäßig aufrechtzuerhalten – zumindest in der Theorie und wenn die sensible Elektronik heutiger Schienenfahrzeuge mitspielt. In schneereicheren Regionen, etwa den Mittelgebirgen, waren auch bei DB und DR noch kleine Anbauschneeräumer das einfachste und kostensparendste Mittel zur Beseitigung kleinerer Schneehöhen. Dieses in der Regel rechtzeitig vor Beginn des Winters montierte und im Frühjahr wieder abgebaute Hilfsmittel in Pflugform erlaubte es, ohne zusätzliche Räumfahrten bis zu 40 Zentimeter hohen Schnee während der fahrplanmäßigen Zugfahrt mit bis zu 60 km/h von den Schienen zu schieben. Die Anbauschneepflüge nahmen den freizuhaltenden Raum am Fahrzeugende (den sogenannten „Berliner Raum“) nicht in Anspruch und konnten daher auch nach dem Ende der Räumfahrten am Triebfahrzeug verbleiben.



Gerne baute man den Lokomotiven früher für die Winterzeit kleine Schneepflugschare an. Sie reichten aber nur für geringe Schneehöhen aus. Bei der DB erhielten sie beispielsweise die 64er und 86er des Bw Hof

Während der warmen Jahreszeit waren die Anbauschneepflüge im Bw-Bereich abgestellt, meist platzsparend vor Prellböcken, wie hier in Rotenburg (Wümme) im April 1976

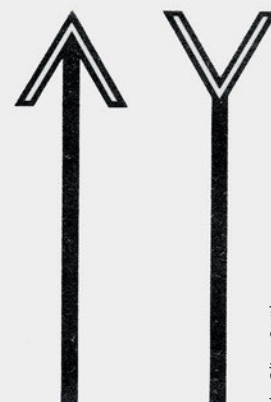


Benno Wiesmüller

Nebensignal Ne 7 / So 7

Pflugschar heben oder senken

Unmittelbar mit dem Einsatz der Schneeräumfahrzeuge im Zusammenhang steht die Schneepflugtafel Ne 7 (DB) bzw. So 7 (DR) mit der Aufforderung, die Pflugschar zu heben, um nicht an folgenden Hindernissen hängen zu bleiben, oder sie danach wieder zu senken. Sie gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen und kennzeichnet Gleis-



Sig. Oliver Strüder

abschnitte, in denen die Pflugschar nicht gesenkt werden darf. Die Tafel mit den weißen Pfeilspitzen samt schwarzem Rand steht in der Regel rechts vom Gleis und warnt vor Wegübergängen, Eisenbahnüberführungen oder erhöhten Bahnsteigen. OS

Schneepflugtafel Ne 7 aus der DV 301, dem Signalbuch der DB von 1959



Benno Wiesmüller (4)

In Hamburg-Wilhelmsburg war 1976 der auf einem dreiachsigen Tender aufgebaute Schneepflug 946 0 015 zu Gast. Er ähnelte der Bauart Rahden, wie es sie in HO bei Spieth gab und bei Weinert gibt



Beim Bw Oldenburg beheimatet war im März 1979 der Schneepflug 946 0 025. Sein 1930 im AW Harburg gebautes Räumschild war für die einseitige Gleisräumung auf mehrgleisigen Strecken ausgelegt



Der 1974 in Stade heimische Schneepflug 973 5 021 entstammt einer auf ausgemusterten Wannentendern der Baureihen 42 und 52 aufgebauten DB-Kleinserie. Modelle hiervon gibt es von Liliput in HO und N



Der ebenfalls auf einem Wannentender aufbauende, 1977 in Hamburg-Wilhelmsburg aufgenommene Schneepflug 973 5 022 trug zu dieser Zeit eine unverkennbar „handgedungelte“ höhere Pflugschar

Bei der Bundesbahn gehörten sie besonders bei den Tenderloks der Baureihen 64 und 86 (etwa vom Bw Hof) zum gewohnten Winterbild, auch einige ältere bayerische Länderbahnloks trugen sie, etwa die GtL 4/4 (Baureihe 98⁸). Bei der DR waren sie vor allem an den Loks der Baureihen 50 und 52 in ihren verschiedenen Ausführungen zu finden. Auch die Altbauelloks der DB-Baureihe E 44 wurden häufiger damit ausgestattet. Mit Ausmusterung dieser Lokomotiv-Generationen verschwanden auch die Anbaupflüge alter Bauart. Sie wurden durch neue Geräte ersetzt, die vor allem an den DB-Loks der Baureihen-Familien V 90, V 100 und V 160 zum Einsatz kamen. Ebenso besaßen die ab den 1970er-Jahren neu in Dienst gestellten DB-Elloks der „zweiten Generation“ (wie 103, 151 und 111) bereits werkseitig angebrachte kleine Schneeschilde. Grundsätzlich ähnliche Lösungen gab es auch bei der DR, wenngleich in deutlich anderer Ausführung. So erhielten einige in schneereichen Regionen eingesetzte Dieselloks der Baureihen 130/131 durchgehende und tief hinunterreichende Schneeräumbleche.

Spezielle Schneepflug-Fahrzeuge

Die kleinen Vorsatzschneepflüge waren für Schneehöhen bis 60 Zentimeter geeignet und vor allem in den Epochen I und II weit verbreitet. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden sie noch „aufge-

braucht“ – teils bis weit in die 1980er-Jahre hinein. Im Gegensatz zu den Anbauschneepflügen an den Lokomotiven ragten sie in den „Berner Raum“ hinein und mussten deshalb nach jeder Räumfahrt wieder abmontiert werden. Aufgrund des erhöhten Arbeitsaufwands unterblieb schon früh eine Nachbeschaffung. Statt ihrer konzentrierten sich

» Ein Österreicher namens Klima ersann einen neuen Schneepflug mit verstellbaren Räumscharen

die Bahngesellschaften im Deutschen Reich schon seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert auf die Anschaffung von Schneepflügen, mit denen Schneehöhen von bis zu 80 Zentimetern von den Gleisen geräumt werden konnten. Bei ihnen handelte es sich um eigenständige, antriebslose Fahrzeuge, die wie ein Wagen vor die Lokomotive eingestellt wurden. Der Schnee wird bei ihnen durch eine keilförmige, gewölbte Pflugschar aus Metall von den Schienen zur Seite gedrückt.

Grundsätzlich lassen sich zwei Arten unterscheiden: Die einfache Bauweise mit fest stehender Pflugschar war zumeist auf ausgedienten Schienenfahrzeugen aufgebaut, in der Regel waren das

Tender unterschiedlicher Bauformen aus der Länderbahnzeit. Teils wurden sie in den Bw-Werkstätten vor Ort selbst „zusammengestrickt“; teils serienmäßig in den AW gefertigt. Das ließ eine große Vielfalt drei- und vierachsiger Bauformen entstehen, denen man teilweise das Improvisationstalent ihrer Erbauer ansah. Zu größerer Verbreitung, besonders in den Direktionen Münster und Oldenburg, brachten es die kleinen, auf Dreiachstendern basierenden Keilschneepflüge der DRG.

Schluss bei knapp einem Meter Schnee

Einige der solcherart entstandenen Schneepflüge hielten noch bis weit in die DB-/DR-Zeit durch. Bei normalen Schneehöhen boten sie ausreichenden Schutz vor Entgleisungen. Vor mehr als 80 Zentimetern Schneehöhe mussten sie allerdings kapitulieren. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden bei der DB in einer Art Kleinserienbeschaffung auch mehrere Wannentender zu Behelfsschneepflügen umgebaut. Bei der DR entstanden ebenfalls als kleine Serie 20 Schneepflüge der Bauart Schwedt. Das vorn sehr flach auslaufende Räumschild wurde mit einem stabilen Rahmen dem Tender vorangestellt und besaß eine eigene untergebaute Achse zur besseren Gleisführung. Ihr Gewicht lag bei 62 Tonnen, die Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h. Eine weitere Sonderbauform der DR mit ähnlicher Rahmenkonstruktion

hatte einen nur einseitig nach rechts wirkenden Pflugvorbau, der sie für den Einsatz auf zweigleisigen Strecken prädestinierte.

Besser pflügen mit „Klima“

Deutlich größere Verbreitung fanden hingegen die sogenannten Klima-Schneepflüge. Benannt waren sie nach ihrem Erfinder, dem österreichischen Konstrukteur Rudolf Klima aus Saalfelden. Seit Beginn der 1920er-Jahre tüftelte er an einem neuen System zur Schneeräumung auf Tenderbasis, mit dem auch größere Schneehöhen von bis zu anderthalb Metern bezwungen werden sollten. 1926 war das erste Muster einsatzfähig und patentiert. Im Gegensatz zu den bisherigen Schneepflügen auf Tenderbasis ließen sich bei Klimas Innovation die Räumschare mit Druckluft (mindestens acht bar) verstellen, die aus zwei auf dem Tender installierten Behältern kam. Zusätzliche seitliche Klappen ermöglichten größere Räumweiten von bis zu 4,8 Metern und Auswurfweiten des Schnees von bis zu zehn Metern. Dank der verstellbaren Schaufelbleche war eine Schneeräumung bis knapp über der Schienenoberkante möglich. Für das Bedienungspersonal gab es eine geschlossene Kabine direkt hinter dem Räumchild.

Das System des Klima-Schneepflugs bewährte sich und sorgte auch im Ausland für Interesse. Die DRG beschaffte 1929 ein erstes Exemplar. 1931 erwarb Henschel in Kassel die Rechte zum Lizenznachbau der Klima-Schneepflug-Konstruktion, die nun in größerer Zahl als „Bauart Linz“ entstanden. Als Basis dienten ihnen wiederum ausgemusterte Tender verschiedener Länderbahn-Bauarten in zunächst drei-, später vierachsiger Ausführung, was eine große Bandbreite an Erscheinungsformen ergab, denn verwendet wurde, was gerade vorhanden war. Die schwere Winterkrise 1941 führte zu einer erhöhten Beschaffung weiterer Klima-Schneepflüge, nun vor allem auf vierachsiger Tenderbasis, einzelne davon erhielten nach hinten verlängerte und damit geräumigere Kabinen mit zusätzlichen seitlichen Fenstern.

Auch der Klima-Schneepflug wurde von einer Lok geschoben. Für die Kommunikation zwischen Pflugmannschaft und Lokführer gab es eine batteriebetriebene Lichtsignalanlage hinten rechts am Tender, mit der die Anweisungen per Lichtzeichen übertragen wurden (Vorwärts- oder Rückwärtsfahrt, zu fahrende Geschwindigkeit). Für die Bedienung des Pflugs waren drei Personen nötig: Der streckenkundige Fahrtleiter hatte seinen Platz links, er beobachtete die Strecke, gab die nötigen Bedienungsbefehle und bediente die Lichtsignal-Ampel. In der Mitte stand der Hauptbedienungs-mann, rechts der Hilfsbedienungs-mann.

Auch Lokomotiven dienten als Basis

Neben den Standardlösungen auf unterschiedlichen Tendern gab es auch Sonderlösungen: So wurden aufgrund ihres hohen Gewichts fünf ausgemusterte Elloks als Basis für Klima-Schneepflüge herangezogen. Als „Versuchskaninchen“ diente die 1941 aus dem Dienst geschiedene E 73 02, eine ehemals bayerische EG 4x1/1. Sie wurde bei Hen-



Die DR ließ eine Serie von 20 Schneepflügen der Bauart Schwedt fertigen. Die Pflugschar war dem Tender mit einer stabilen Konstruktion vorangestellt und lief auf einer zusätzlichen Achse sicher im Gleis. Im Chemnitzer Eisenbahnmuseum ist ein solches Exemplar ausgestellt

Farbgebungen im Wandel

Unterschiede zwischen DB und DR

Nicht ganz einheitlich zeigte sich die Entwicklung beim Anstrich der Schneeräumfahrzeuge bei der DB. Die ersten Schneepflüge auf Tenderbasis trugen einen schwarzen Grundanstrich und meist graue Pflugschare, seltener (etwa bei einzelnen Pflügen auf Wannentender-Basis) waren letztere rot. Um die Mitte der 1960er-Jahre verpasste die DB ihnen – wie den meisten Bahndienstwagen – einen grünen oder grauen Grundanstrich, und die Schneeräumeinrichtung trug jetzt zumindest gelb/schwarze Warnschraffuren an den Rändern. Spät in der Epoche IV kam

Gelb als Warnfarbe für diese Fahrzeuggattung auf. Aktuell sind die meisten dieser Sonderfahrzeuge verkehrsrot lackiert. Bei der DR kamen zum Ende der Epoche III mit Grau und in der Epoche IV mit Blau und Orange (für die Bauart „Meiningen“) neue Farben zum auch hier traditionellen Schwarz hinzu. Die letzten verbliebenen Dampfschneeschilder (dazu mehr in *em 2/21*) trugen in der Epoche IV einen senfgelben Anstrich. Nach dem Zusammenschluss mit der DB übernahm man für die noch verbliebenen Fahrzeuge ebenfalls Gelb und später Verkehrsrot. OS

schel in Kassel des Großteils ihrer Innereien und Dachaufbauten beraubt und einseitig mit einer vorn spitz zulaufenden Klima-Pflug-Bedienkanzel ausgestattet. Auch die vier zwischen 1941 und 1943 ausgemusterten und zuletzt vom Bw Garmisch aus eingesetzten E 36 (bayerische EP 3) wurden noch im Krieg entsprechend umgebaut. Zumindest E 36 02 und 04 als Mü 6453 und 6454 hielten lange durch und wurden seitens der DB erst 1979 bzw. 1983 ausgemustert. Der zuletzt als Mü 974 3 032 geführte Umbau aus der E 36 02 blieb erhalten und wird seit 1986 im Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen verwahrt. Auch die Ex-E 73 02 stand als 973 O 180 noch bis 1982 beim Bw Freilassing im Einsatz, wurde danach aber ebenso verschrottet wie die ehemalige E 36 04; die früheren E 36 01 und 03 (Mü 6454 und Mü 6462) waren schon erheblich früher ausgemustert worden. Lokumbauten auf Basis ausgemustelter Dampf-lokomotiven hat es in Deutschland hingegen so gut wie keine gegeben, wohl aber in Österreich. Eine, wenn nicht gar die einzige Ausnahme bildete der später in Annaberg-Buchholz beheimatete Klima-Schneepflug 979 3 201 der DR, der auf Basis des Fahrwerks einer preußischen G 5² (Reichsbahn-Baureihe 54²⁻³) entstand.

Die Lokumbauten blieben damit Einzelgänger auf deutschen Schienen. Doch hatte sich die Wahl der schweren Fahrzeuge durchaus gelohnt, denn inzwischen kristallisierte sich ein gewisser Nachteil der Klima-Konstruktion heraus: So drückte der stumpfe Winkel der Pflugschar den Schnee mehr nach vorn als zur Seite weg und türmte dort kleine Schneeburgen auf, denen nur mit entsprechend leistungsfähigen Schubloks und ausreichend schweren Schneepflügen beizukommen war. Hier konnten die stabilen und ein erhebliches Gewicht mitbringenden ehemaligen Lokfahrwerke ihre Vorteile ausspielen. Die DB setzte sie daher in ihren besonders schneegefährdeten Regionen am Alpenrand ein. Doch rechtfertigte ihr Gewichtsvorteil nicht die erhöhten Umbau- und Unterhaltungskosten, weshalb man anschließend wieder zur „normalen“ Tenderbasis zurückkehrte und diese lieber mit Zusatzgewichten beschwerte – beispielsweise mit Betonklötzen in den ehemaligen Wasservorratsbehältern.

Ein weiterer Nachteil betraf alle Pflüge: Während der Schnee auf eingleisigen Strecken beidseitig neben die Schienen geschoben werden kann, muss er auf zweigleisigen Linien einseitig geräumt werden. Das war mit den verstellbaren Pflügen und Seiten-

Klima-Schneepflüge



Martin Weltner

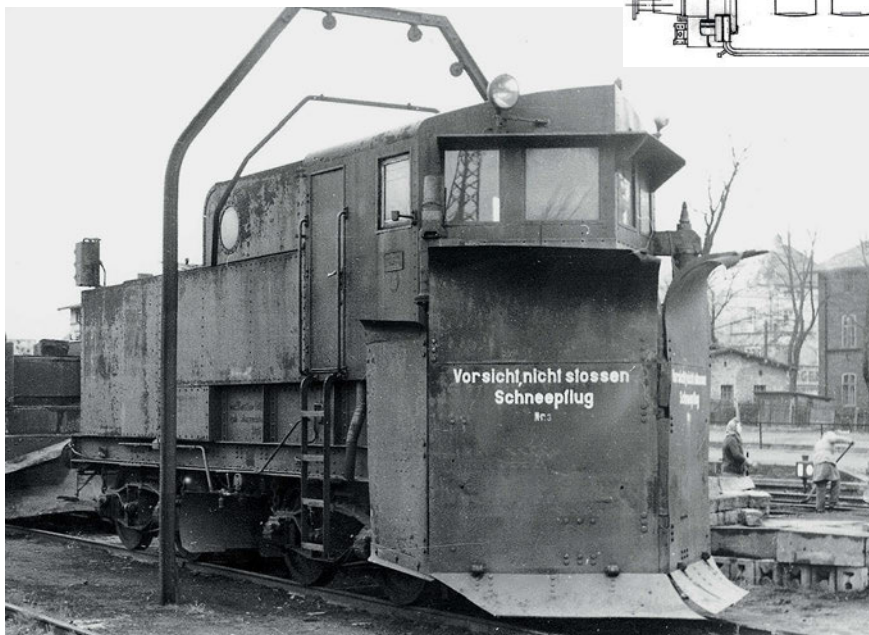
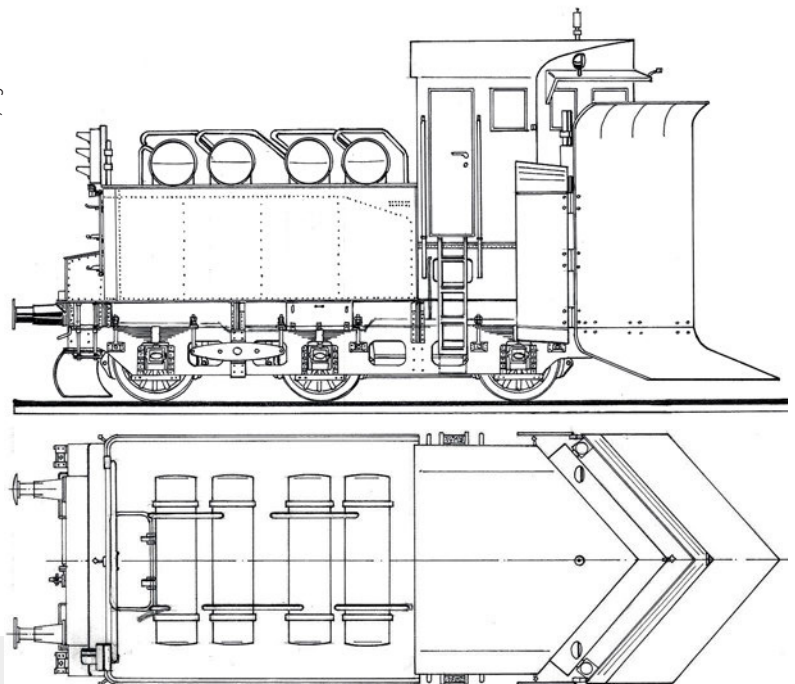
Ausrücken zum Räumeeinsatz hieß es im Januar 1979 für den grau lackierten Hamelner Klima-Schneepflug 946 0 022; als Schiebelok durfte sich die Diesellokomotive 212 252 betätigen, die mittels Heizdampf auch für angenehme Temperaturen auf den Führerständen sorgte



Helmut Rohde/Sig. Dirk Rohde

Der Klima-Schneepflug „Vohwinkel 6402“ (später „Wuppertal 6402“) baute auf einem dreiachsigen Preußen-Tender auf (siehe Zeichnung). Um 1957 stand er im Bw-Bereich

Auch bei der DR setzte man noch jahrzehntelang auf die bewährte Vorkriegstechnik der Klima-Schneepflüge, hier ein Exemplar mit nach hinten verlängerter Kabine



Dirk Rohde (2)



Die Klima-Schneepflüge der für die DB nachgebauten Bauart Henschel waren an ihrer vorne geraden Bedienkabine zu erkennen. Im Bw Wuppertal war 1988 noch der auf einem P 8-Tender aufbauende 946 0 053 stationiert. Gut zu erkennen ist der gelbe Warnanstrich an den Rändern der Pflugschar

Sig. Michael U. Kratzsch-Leichsenring

blechen gut möglich, setzte aber ebenfalls ausreichend schwere Fahrzeugkonstruktionen voraus.

Bei Schneeräumfahrten ließ es sich allerdings nicht vermeiden, dass Signal- und Schrankenanlagen zugepflügt und anschließend von Hand wieder freigeschaufelt werden mussten. Je nach eingesetztem Typ und Schneehöhe konnten geschobene Schneepflüge mit bis zu 50 km/h die Gleise räumen. Nach mehreren Räumfahrten bei heftigem Schneefall türmten sich die vom Pflug gebildeten Schneemauern neben dem Gleis aber bis zu anderthalb Metern hoch.

Modernisierung und Nachbeschaffung bei der Deutschen Bundesbahn

Von den rund 250 noch zu Reichsbahn-Zeiten gefertigten Klima-Schneepflügen übernahm die Deutsche Bundesbahn noch etwa 100 Exemplare unterschiedlicher Bauformen, der Rest ging an die DR und die ÖBB, einzelne Fahrzeuge verblieben auch bei anderen Bahnen. In den 1960er-Jahren modernisierte die DB ihre bis dahin noch verbliebenen Klima-Schneepflüge, unter anderem mit neuen Führerständen sowie einer Wechselsprechanlage zwischen Bedienpersonal des Pfluges und der Lokmannschaft anstatt der Signalanlage an der Tenderrückseite. Zudem konnte nun von der Arbeitskabine aus eine Bremsung eingeleitet

» Die Fahrgestelle von Elloks fand man gut geeignet, um Schneepflüge darauf aufzubauen

werden. In den frühen 1960er-Jahren hatte der auf Schneeräumtechnik für Schiene und Straße spezialisierte Hersteller Beilhack aus Rosenheim längst eine neue Schneepflug-Generation vorgestellt. Sie wurde von der DB erprobt, in Anbetracht des hohen Anschaffungspreises pro Fahrzeug von rund 465.000 DM jedoch nicht bestellt. Stattdessen entschied sich die DB zur Nachbeschaffung von 25 weiteren Klima-Schneepflügen, die bei Henschel 1964 auf abgestellten P 8-Tendern aufgebaut wurden und mit 285.000 DM pro Stück erheblich günstiger kamen. Auch sie verfügten über den geraden vorderen Bedienkabinenabschluss und die Sprechfunkanlage. Damit endete die Beschaffung der Klima-Schneepflüge seitens der DB. Anfang der 1990er-Jahre standen rund 20 von ihnen noch im Einsatz, inzwischen sind alle ausgemustert. Eine erfreulich große Zahl wird jedoch museal bewahrt.

Späte DR-Eigenentwicklung

Mit ihren von der Vorkriegs-Reichsbahn übernommenen Schneepflügen kam auch die DR in der DDR noch viele Jahre lang gut aus. In den 1960er-Jahren hatten viele von ihnen jedoch schon ihren Zenit überschritten. So entschied man sich zu einem eigenständigen Neubau, der sich an der Klima-Konstruktion orientierte. Die ersten vier Exemplare wurden ab 1968 noch im Raw Halberstadt gefertigt, danach kam das namensgebende Raw Meiningen zum Zuge. Auffällig war der modernere, kastenförmige Aufbau hinter der Bedienkanzel, der deutlich



Die DB beschaffte in den frühen 1970er-Jahren 14 zweiachsige Beilhack-Schneepflüge der Bauart 851. Im Dezember 2004 stand ein inzwischen gelbes DB Netz-Fahrzeug in Freilassing

Aus der Dienstvorschrift

Schneeräum-Bestimmungen der DB

Die Fahrdienstvorschrift DV 408 der DB vom 28. Mai 1972 legte die Bestimmungen für den Einsatz der Sonderfahrzeuge für die Schneeräumung wie folgt fest:

„§ 71 Schneeräumer und Schneeschleudern

(1) Fest mit dem Triebfahrzeug verbundene Schneeräumer ohne eigene Räder sind bei allen Zügen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung zulässig.

(2) Arbeitende Schneeräumfahrzeuge (Schneeräumer auf eigenen Rädern und Schneeschleudern) sind als Sperrfahrten (...) durchzuführen. Auf mehrgleisigen Strecken müssen dabei die Nachbargleise im allgemeinen gesperrt werden (...).

(3) Die zulässige Geschwindigkeit der Schneeräumfahrzeuge ist am Fahrzeug angeschrie-

ben. Für geschobene arbeitende und nicht arbeitende Schneeräumfahrzeuge beträgt sie 50 km/h, sofern sich nicht aus der Anschrift eine niedrigere Geschwindigkeit ergibt.

(4) a) Während der Fahrt mit geschobenen Schneeräumfahrzeugen auf eigenen Rädern übernimmt der Fahrtleiter die Aufgaben des Triebfahrzeugführers (...). Er gibt die Signale nach dem Signalbuch und erteilt dem Triebfahrzeugführer die Aufträge zur Regelung der Geschwindigkeit und zum Halten.

b) Der Triebfahrzeugführer beteiligt sich an der Beobachtung der Bahnanlagen (...); er fährt nach den Weisungen des Fahrtleiters. Erkennt der Triebfahrzeugführer, daß eine Gefahr droht, oder wird die Verständigung zum Fahrtleiter unterbrochen, so hat er sofort zu halten.“ em



Martin Menke

Als Neubauten beschaffte die DR 105 Schneepflüge der Bauart „Meiningen“ und „Meiningen W“. Ein solches orange lackiertes Exemplar wird heute im Bw Wittenberge verwahrt



Eine besondere Spezialität waren die auf Basis ausgemusterter bayerischer Elloks entstandenen Klima-Schneepflüge. Sie waren teils bis in die 1980er-Jahre noch in Dienst, hier „München 6452“ 1968 im tief verschneiten Oberbayern. Die ehemalige E 36 02 ist als 974 3 032 im Eisenbahnmuseum Nördlingen erhalten Ralf Roman Rossberg/Slg. Oliver Strüber

weniger an einen Loktender erinnerte, wenngleich die gesamte Konstruktion auf Rahmen und Drehgestellen ausgemusterter 2'2'T 32-Tender basierte. Hinter der eigentlichen Bedienkabine gab es hier einen kleinen Aufenthaltsraum für das in der Regel aus zwei Personen bestehende Personal, dahinter folgte der Raum für den dieselbetriebenen Stromgenerator; die Druckluftanlage wurde von der schiebenden Lok gespeist.

Insgesamt umfasste die erste Serie 50 Fahrzeuge, die die Bezeichnung „Schneepflug Meiningen“ erhielten. Auch hier stellte eine Lichtzeichenanlage an der Rückseite die Verständigung mit dem Personal der dahinter fahrenden Lok sicher. Die zweite, ab 1978 gebaute und in einigen Punkten verbesserte Serie von 55 Pflügen verfügte u. a. über eine Wechselsprechanlage zur verbalen Verständigung mit der Schiebelok und wurde daher Schneepflug „Meiningen W“ genannt. Im Gegensatz zu den Henschel-Pflügen besaßen sie in der Pflugschar eine Kuppelöse, in die eine Notkupplung eingehängt werden konnte. So konnten liegengebliebene Fahrzeuge abgeschleppt oder der Pflug bei Überstellfahrten auch gezogen werden. Alle 105 Fahrzeuge gingen 1994 noch auf die DB AG über und erhielten die Baureihennummer 855. Schnell setzte jedoch die Ausmusterung der älteren Fahrzeuge ein. 1999 fanden sich nur noch 30 im Bestand der Deutschen Bahn. Um den Aktionsradius zu erhöhen, hatte man sie einem Umbau unterzogen, der ihre Höchstgeschwindig-

keit von 50 auf 100 km/h erhöhte und zur neuen Baureihenbezeichnung 856 führte.

Neue Pflüge auch für die DB

Zu Beginn der 1970er-Jahre war es seitens der Bundesbahn doch Zeit für eine neue Schneepflug-Generation, die man diesmal bei Beilhack beschaffte. Das neue Fahrzeug orientierte sich sehr stark an vergleichbaren Typen für den Straßenwinterdienst und basierte auf dem gleichen Zweiachsrahmen wie die hauseigene Schneeschleuder HB 600 (dazu mehr in *em* 2/21). Damit war auch bei ihm

Vorschau

Schneeschleudern

Die Schneeräumtechnik auf Schienen ist ein weitaus umfangreicherer Komplex als es ein FOKUS-Thema allein darstellen könnte. Deswegen haben wir für die regelspurigen Schneeschleudern einen weiteren Beitrag in *em* 2/21 vorgesehen.

Zu den auf diesen Seiten vorgestellten DB-Schneepflügen bieten wir übrigens unter www.eisenbahnmagazin.de/schneepfluege1958 eine umfangreiche Übersicht, die alle 1958 eingesetzten einfachen Typen auflistet. *em*

der Aufbau um 180 Grad drehbar. Erstmals konnte die DB damit Strecken ohne Wendemöglichkeit in beide Richtungen räumen. 1972/73 entstanden 14 solcher Pflüge vom Typ PB 600 als Bauart 851 für die DB. Als Antrieb für die Hydraulik diente bei ihnen ein Dieselmotor. Eine Teilfläche der Pflugschar ließ sich so ausschwenken, dass der Keilpflug zu einem Seitenschneerräumer wurde und damit die problemlose Räumung zweigleisiger Strecken ohne Nacharbeiten ermöglichte. Seitlich ausstellbare Räumflügel sowie hinten liegende Innenspurräumer sorgten für die Profelfreiheit.

Auch die Beilhack-Schneepflüge wurden geschoben, nun in der Regel von Dieselloks. Die maximale Arbeitsgeschwindigkeit betrug 50 km/h; mit bis zu 90 km/h durften sie überführt werden. Fünf von ihnen wurden 1990/91 für den Einsatz auf den Neubaustrecken der DB AG angepasst und erhielten fortan die neue Bauartnummer 852. Seit 2014 bezeichnet DB Netz sie als Baureihen 751¹ und 751².

Als Ersatz für ihre 21 im Jahre 1992 noch vorhandenen Klima-Schneepflüge beauftragte das BZA Minden der DB die Zentralstelle für Wagentechnik der DR in Delitzsch mit der Entwicklung eines funkfern gesteuerten Schneepflugs ohne eigenen Antrieb. 1993 war der Schneepflug-Prototyp fertig, zu dem Beilhack die Räumtechnik und das Raw Meiningen den wagentechnischen Teil geliefert hatten. 1993 folgten fünf Serienfahrzeuge, die bei der DB AG als Bauart 850 geführt werden. 2004 bis 2008 wurden sie in Meiningen zusammengezogen, wo sie mangels Bedarfs eigentlich ausgemustert werden sollten. Zwei davon wurden 2011 allerdings wieder aufgearbeitet und in Kronach und Weiden stationiert. *Oliver Strüber*

Aktion DC-Sound-Extra 243,69 € UVP* 399,90 €
Aktion DC-Analog-Basic+ 165,70 € UVP* 279,90 €



H0

Brawa 43998 E-Lok BR186 „Alpinist“, BLS, Ep.VI, DC-Sound-Extra
Brawa 43996 E-Lok BR186 „Alpinist“, BLS, Ep.VI, DC-Analog-Basic+

Aktion 68,23 € UVP* 99,99 €



H0

Piko 58520 Steuerwagen „Wittenberger Kopf“, DBAG, Ep.VI

Aktion 29,23 € UVP* 45,90 €

H0



Brawa 48739 Güterwagen Gltu, DR, Ep.III
„Dieselmaschinenwerk Leipzig“

Aktion 19,49 € UVP* 27,90 €

H0



Roco 76836 Gedeckter Güterwagen, DR, Ep.IV „Expressgut“

Aktion 18,02 € UVP* 27,90 €

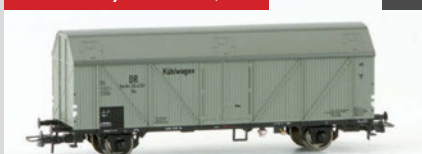
H0



Roco 76853 Gedeckter Güterwagen, DR, Ep.III

Aktion 21,99 € UVP* 29,90 €

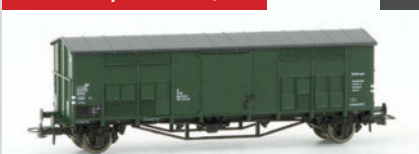
H0



Roco 76711 Kühlwagen, DRG, Ep.II

Aktion 22,41 € UVP* 32,90 €

H0



Roco 76596 Bahndienstwagen, DR, Ep.IV

Aktion 24,36 € UVP* 36,99 €

H0



Piko 58913 Gedeckter Güterwagen Gbgkks, CD-Cargo, Ep.V

Aktion 22,41 € UVP* 29,99 €

H0



Piko 54611 Kühlwagen Thf, DR, Ep.III

Aktion 19,49 € UVP* 30,99 €

H0



Piko 54353 Kesselwagen, DB, Ep.III „Mobil“

Aktion 22,41 € UVP* 29,99 €

H0



Piko 58714 Containerwagen Lgs579 mit Container, DBAG, Ep.VI „PIL“

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



Besuchen Sie uns in unserem neuen Ladengeschäft
oder auf www.facebook.com/elriwa.

■ Schneepflüge für den Modellbahn-Einsatz

Aktionskünstler und Statisten für Sondereinsätze

Lange Zeit spielten die Schneeräumfahrzeuge der Bahn lediglich eine Nebenrolle im Modellbahnfuhrpark.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen kümmerten sich nur Kleinserienhersteller um diese Art von Dienstfahrzeugen.

In den letzten Jahren ist das Angebot an Normalspurnachbildungen aber deutlich größer und attraktiver geworden

Winter auf der Modellbahn? Das fand jahrzehntelang nicht statt – und wenn, dann höchstens in Form verschneiter Schneepfäde im Hintergrund oder als Messe- oder Schaukasten-Anlage eines Modellbahnherstellers. Und auch die bei größeren Schneehöhen unerlässlichen Räumfahrzeuge gab es in Modell nicht. Noch schien es den einschlägigen Modellbahn-Herstellern wichtiger und sicherlich auch ertragreicher, die bestehenden Lücken bei den Triebfahrzeug- und Wagenmodellen zu schließen. So blieben Schneepflüge, Schneeschleudern und ähnliche Bauarten des Winterdienstes jahrelang absolute Ausnahmeerscheinungen in den Modellbahnkatalogen – zumindest hierzulande.

Und dennoch: Es gab sie! Wenn auch nur vereinzelt und nicht nach deutschen Vorbildern gestaltet. Eine ruhmreiche Ausnahme bildete in den 1960er-Jahren etwa ein kleiner, zweiachsiger Schneepflug von *Pocher* (Artikelnummer 163). Er war einem Vorbild

der Italienischen Staatsbahnen FS nachgestaltet, ließ sich dank der fehlenden Beschriftung aber auch „eindeutschen“. An der erhabenen SBB-Beschriftung eindeutig als Schweizer Fahrzeug ausmachen ließ sich hingegen die Mini-Schneeschleuder von *Kleinbahn* (322), die seit Ende der 1950er-Jahre angeboten wurde. Das Modell bot hohen Spielwert: Im geschobenen Zustand drehte sich das Schneeschleuderrad, was dem Modell auch hier zu einer gewissen Popularität verhalf, doch zu diesem Thema mehr im nächsten *em*. In einer ganz anderen Welt hingegen spielte der wuchtige amerikanische Schneepflug der „Minneapolis & St. Louis“ mit per Batterien zu betreibendem Frontscheinwerfer von *Rivarossi* (2258). Ähnliche US-Gefährte gab es auch als Messing-Kleinserienfahrzeuge.

Liliput startete 1972 durch

Auf ein Modell nach deutschem Vorbild mussten Modellbahner bis 1967 warten. *Liliput* – stets für ein glückliches Händchen bei der Vorbildwahl be-

kannt – zeigte auf der Nürnberger Spielwarenmesse ein erstes HO-Handmuster eines Schneepflugs auf Wannentenderbasis. Doch traten zunächst andere Projekte in den Vordergrund. 1972 wurde das Modell wiederholt gezeigt, jetzt weitgehend serienreif und alsbald lieferbar. Nachgebildet wurde der „Hannover 6410“ mit Heimatbahnhof Hannover Hbf (309 09), ausgestattet mit einer großen, roten Pflugschar und einer nicht funktionsfähigen Nachbildung des Dreilicht-Spitzsignals. Nicht nur als abgestelltes Fahrzeug auf einem Bw-Gleis machte der Schneepflug fortan eine gute Figur, er wurde auch zu einem Dauerbrenner im Liliput-Programm und blieb bis in die 1990er-Jahre hinein lieferbar.

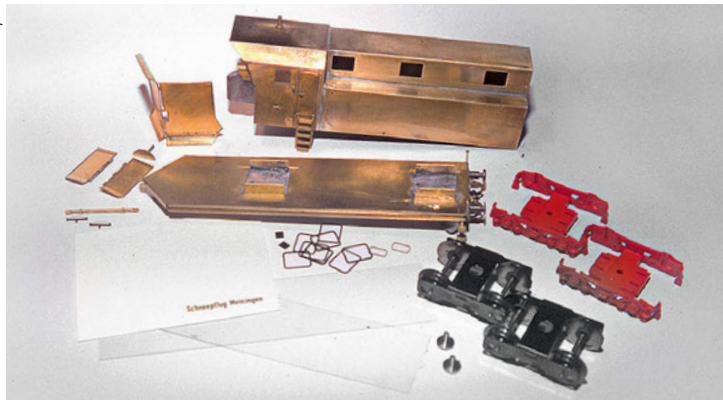
Doch hatte die Konstruktion damit ihren Zenit noch längst nicht überschritten. 2001 kehrte der leicht überarbeitete Wannentender-Schneepflug – nun mit Normschacht, Federpuffern, und erstmals Beschwerungsgewichten für das extrem leichte Fahrzeug – wieder ins reguläre Liliput-Sortiment zurück, jetzt als „Hannover 6411“ der Epoche III mit roten

» **Schneepflugmodelle gibt es gar viele – sie sollten auf Gebirgsanlagen im Bahnhof hinterstellt sein**

Drehgestellblenden (230901). Mit dem schwarzen „Hamburg 6421“ mit grauer Pflugschar folgte 2001 eine neue DB-Variante für die Epoche III (-21). Zudem gab es Sondermodelle für *Conrad Electronic*, etwa als späte Epoche-III-Version „Hannover 6414“ mit bereits grünem Tender (218554) und als gelber 979 4 229 der späten Epoche IV vom Bw Weiden (219476). Mit der Fahrzeugnummer 6415 folgte 2011 im Liliput-Serienprogramm ein weiterer Hannove-

Der Schneepflug Bauart Meiningen war eine DR-Entwicklung und ist in HO von Heris erhältlich sowie darauf basierend auch in Varianten über SpieleMax





Der frühere Kleinserienhersteller Spieth bot den Typ Meiningen als HO-Bausatz an. Wer eine derartige Detailtreue liebt, sollte auf das angekündigte Kuswa-HO-Modell warten, das in N schon verfügbar ist

Vorbauschneepflüge in Modell: Anbauteile für Loks

Auch Modelllokomotiven von DB und DR können für schneereiche Winter ausgerüstet sein. Mittlerweile tragen einige von ihnen ab Werk entsprechende kleine Schneepflugschare als winterfeste Anbauteile. Als aktuelles Beispiel dafür mag – um nur eine Lok herauszugreifen – die Piko-131 001 in HO (Artikelnummern 59752/-53) genannt sein. Viel größer war und ist das Angebot an separat anzusetzenden Vorbauschneepflügen, wie sie beim Vorbild für den bevorstehenden Winterbetrieb an die Lokfronten montiert wurden. Hier machte Kleinserienhersteller Günther aus Reutlingen 1972 den Anfang mit einem Vorsteck-Schneepflug für Fleischmanns Baureihe 50, weitere Kleinserienhersteller folgten. Auch Brawa hatte früher ent-

Oliver Strüßer (2)



Anbauschneepflug an der Piko-HO-Diesel-lokomotive 131 001 der DR

sprechende Messingbauteile für die hauseigene HO-Köf (0475) und für das Arnold-N-Modell (0620). Konzentrieren wollen wir uns hier jedoch auf die aktuell lieferbaren Bausätze. So ist der ehemalige Günther-Pflug heute im Weichert-Programm zu finden (85501). Deutlich größer ist das Angebot an Vorbau-Schneepflugscharen bei Kleinserienhersteller Krüger Modellbau (www.krueger-modellbau.de). Hier gibt es etwa alle für die Baureihe 64 beim Vorbild vorkommenden Bauformen auch in HO: mit oder ohne Aussparung (98064.01/-02) sowie mit zusätzlichen Räumblechen (-03/-04). Schneepflüge sind auch für die Baureihe 86 (98086/-01), für die Baureihe 50 der DR (-50.05) und für die bayerische GtL 4/4 sowie weitere Loktypen verfügbar (-89.01). OS



mm (2)

Den Schneepflugtyp „Meiningen W“ gibt es bei Heris auch für TT-Anlagen, und das sogar in einer betriebsverschmutzten Ausführung



Wegweisend in puncto HO-Schneepflugmodelle war Liliput mit verschiedenen Ausführungen eines Wannentenders mit angebaute Räumchild



Dirk Rohde (2)

Von Spieth gab es als Bausatz den Klima-Schneepflug „Vohwinkel 6402“, der auf Basis eines dreiachsigen, preußischen Tenders entstehen konnte. Er trug hinten an der Tenderrückwand die „Ampel“ für die Lichtzeichenübertragung zum Personal der Schiebelokomotive

raner Wannentender-Schneepflug mit roter Pflugschar und roten Drehgestellblenden (230902) sowie 2012 der grüne „Bremen 979 4 192“ der Epoche IV (-03). Mit dem gelben „München 979 4 147“ zog parallel ein weiteres süddeutsches Vorbild der Epoche IV ins Liliput-Sortiment ein (-04).

Die ebenso langjährige wie erfolgreiche Programm-Präsenz in HO ermutigte Liliput 2013 schließlich, den Schneepflug auf Wannentender-Basis als Neukonstruktion ins noch junge hauseigene N-Sortiment aufzunehmen. Gleich zwei Versionen standen anfangs zur Verfügung: der „Hannover 6411“ für die Epoche III (260901) und der grüne „Bremen 979 4 192“ der Epoche IV (-03). 2015 folgte auch hier der gelbe „München 979 4 147“ (-04).

Länderbahn-Tender als Basis

Lange vor den Wannentendern dienten den deutschen Staatsbahnen bereits ausgemusterte Ten-

der unterschiedlichster Couleur als Basis für Schneepflüge. Hier gab und gibt es ein weites Feld für Modellnachbildungen – noch längst sind nicht alle Optionen des Vorbildes auch in Modell ausgeschöpft. HO-Freunde der Epoche I wurden vor vielen Jahren bei *Micro-Metakit* fündig. Hier nahm man sich eines schon von den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen um 1910 umgebauten Tenders an, dem ein asymmetrischer Schneepflug vorgebaut wurde. Beim Vorbild wurde er bis in die 1930er-Jahre auf bayerischen Hauptstrecken eingesetzt. Auch dem zweiachsigen Keil-Schneepflugs des Münchner Centralbahnhofs mit Vorbildbaujahr 1870 setzte *Micro-Metakit* 1999/2000 ein kleines HO-Denkmal (99902HL).

Dank des Kleinserienherstellers *Spieth* erhielt der auf einem dreiachsigen, preußischen T 16,5-Tender basierende Schneepflug des Bw Rahden größere Verbreitung in Modell. So gab es für HO einen

Umbausatz mit Messing-Ätz- und -Gussteilen (B103/1022) für den Fleischmann-Tender der Loks 4145/-46 und zuletzt auch als Fertigmodell (1023). Auch *Weinert* nahm sich mit einem Weißmetall-Komplettbausatz mit Messing-Feigussteilen des interessanten Vorbilds an. Gebaut werden kann das Modell in verschiedenen DB-Varianten der Epochen III und IV sowie entweder mit NEM- oder mit RP25-Radsätzen (4110/4111). In TT baute ihn *Jatt* basierend auf einem 3 T 12-Tender als Kunststoff-Fertigmodell nach; erhältlich waren eine DB- und eine daraus abgeleitete DR-Version (406 00/402 00), während er in N ebenfalls bei *Spieth* im Sortiment geführt wurde (B202/1203).

Eines anderen Vorbilds auf vierachsiger Tenderbasis nahm sich Kleinserienhersteller *Peresvet* in TT an (4120) und bildete damit das über Jahre im Bw Annaberg-Buchholz beheimatete Vorbild der DR nach. Lediglich eine Ankündigung blieb 2011 das dreiteilige Bahndienstwagen-Set der DB auf Tenderbasis von *Heris* in 1:87 (11540). Es sollte neben einem Altölsammelwagen und einer Ladestation für Akkumulatorentriebwagen auch den grünen Schneepflug 974 3 020 mit rotem Vorbaupflug enthalten.

Bauart Klima in Modellvariationen

Beim Vorbild erreichten die Schneepflüge der Bauart Klima eine größere Verbreitung – kein Wunder, dass es sie inzwischen auch in Modell in größerer Anzahl gab. *Spieth* nahm auch hier eine gewisse Vorreiterrolle ein, offerierte der Kleinserienspezialist doch schon früh verschiedene Versionen dieser Bauform als Umbausatz für handelsübliche Tender in HO und N. So gab es für den dreiachsigen preußischen Tender 3 T 16,5 einen Umbausatz aus Messing-, Weißmetall- und Ätzbauteilen für den „Vohwinkel 6402“ mit Signalkasten auf dem Tender (B101-B/1012). Ende der 1990er-Jahre folgten noch Versionen mit mitgeliefertem Tender als Bausatz (1018) und Fertigmodell (1019). Auch in N war das Modell lange Zeit verfügbar (B201-A/1202/1206/1207), später zudem in TT (7501/7502/1301/1302) und O (7001).

Die Standard-Bauform von DB und ÖBB mit spitzen Führerhaus auf vierachsiger 2'2' T 21,5-Basis war ebenfalls bei *Spieth* verfügbar – in HO (B101/1010/1014/1015) und in N (B201/1201/1204/1205). Ein Fertigmodell eines solchen Klima-

Tipps für Gartenbahner: echte Wegfreiräumer



Gartenbahn-Schneeräumeinsatz mit dem Piko-Tenderschneepflug und schiebender DR-118

Für den echten Räumeeinsatz gut gerüstet ist man mit den verschiedenen Schneepflügen für die Gartenbahn. Während bei LGB vorwiegend schmalspurige Vorbilder oder Fantasiemodelle verfügbar sind, gibt es für das Piko-Regelspurprogramm einen – abgesehen von der Spurweite – doch relativ realistisch wirkenden Schneepflug auf Dreiachsen-Basis: 2016 kam zunächst eine grüne DR-Ausführung für die Epoche III (Artikel-

nummer 37820), zwei Jahre darauf folgte eine schwarze Variante für die Epoche IV (-21). Beide sind werkseitig aber ausverkauft. Noch näher am Vorbild ist das 2020 in Produktion gegangene Modell des Schneepflugs der Bauart „Meiningen W“ von Modellbau Walther – lieferbar entweder analog oder mit Funktionsdecoder für die Beleuchtung (SPM1/-2). Wählbar sind die Farbvarianten Grau, Blau und Orange der DR sowie Rot der DB AG. OS



Schneepflugs bot in den 1980er-Jahren der Kleinserienspezialist *Haberl & Partner* an. Bei *Jatt* war das gleiche Vorbild später als TT-Fertigmodell für die DB in Schwarz (405 00) und als DR-Fahrzeug in Grau (403 00) verfügbar. Auch der letzten Klima-Schneepflug-Neulieferung von Henschel an die DB von 1964 mit geradem Führerhaus hat sich *Spieth* in HO gewidmet (B101-A/1011/-16/-17). Nach der Geschäftsaufgabe wurde das Programm an Bahndienstfahrzeugen leider nicht fortgeführt.

Märklin/Trix-HO-Modelle des Klima-Schneepflugs der Bauart Henschel in zwei verschiedenen Ausführungen als DB-Fahrzeuge der Epoche III



» Kleinserienhersteller Spieth hatte früh schon einen „Riecher“ für die Modellsparte Schneepflug

Mit *Märklin* stieg 2002 ein Großserienhersteller in den „Klima-Markt“ ein. Der zunächst als schwarzes Epoche-III-Fahrzeug „Hamburg 6404“ angebotene Klima-Schneepflug der Bauart Henschel mit geradem Führerhaus (46119) gefiel auf den ersten Blick mit seiner filigranen Gesamtgestaltung, den beweglichen Räumschilden und dem funktionsfähigen Arbeitsscheinwerfer. Lieferbar war auch eine Gleichstromversion bei *Trix* (23996).

Als MHI-/Trix-Exklusivmodell folgte diesem 2004 eine grüne Version der Epoche IV als 973 0 185 (46118/24053). Nach einigen Jahren der Programmabstinenz kehrte der Klima-Schneepflug 2017 wieder ins Sortiment zurück – jetzt als schwarzer 973 5 029 der frühen Epoche IV mit gelber Warnlackierung an den Pflugerändern (46116); auch ihn gab es wieder als Trix-Version (24125).

Eine Ausnahmeerscheinung waren die beiden von der Reichsbahn zu Klima-Schneepflügen umgebauten Elloks der Baureihe E 36. Diese hat *Krüger Modellbau* als Vorbild für seinen HO-Kleinserien-Bausatz gewählt (H073002). Dabei ist das Fahrwerk als rollfähige Ätzkonstruktion gestaltet, während der Aufbau aus Kunststoff bereits fertig lackiert und bedruckt ist. Ebenfalls von Krüger für dieses Jahr angekündigt ist der auf einem Steifrahmentender aufbauende Klima-Schneepflug „Altenbeken“ (H073003.04).

DR-Bauart Meiningen in HO und TT

Auch im Hinblick auf den DR-Neubauschneepflug der Bauart „Meiningen“ gilt Kleinserienhersteller *Spieth* als Vorreiter. Einen Komplettbausatz aus Metall mit Innenräumer gab es dort in HO schon

Schneeräumung in Nenngröße Z Kleinserien-Empfehlungen

Für den kleinsten hierzulande üblichen Modellbahn-Maßstab 1:220 fanden sich bereits früh Kleinserienhersteller, die sich um Schneeräumfahrzeuge in Modell verdient machten. So gab es bei *Railex* beispielsweise einen auf einem dreiachsigen, bayerischen Tender basierenden Schneepflug (Artikelnummer 1204), während *Krüger Modellbau* einen Eigenbau der Hohenzollerischen Landesbahn in Z miniaturisierte (77118) und *Westmodel* einen

Behelfs-Schneepflug auf Wannentender-Basis nachbildete. Einen kleinen Vorsatz-Schneepflug für die Köf gab es bei *Railex*. Größer war das Angebot an Klima-Schneepflügen auf Basis des preußischen 2'2'T21,5-Tenders: Hier hatte *Krüger* vor einigen Jahren zwei verschiedene Versionen für die Epochen II/III bzw. III/IV als Bausatz und Fertigmodell im Programm (74003/-04), und auch *Westmodel* hat sich einst darum gekümmert. OS



in den frühen 1990er-Jahren (B102/1020), aber auch als Fertigmodell war er verfügbar (1021), wahlweise in Gelb für die DR oder im Verkehrsrot der DB AG. Auch für sie kam mit dem Ende von *Spieth* das Aus. Als Neuheit 2016 kündigte dann *Heris* seine HO-Umsetzung an. Avisiert waren zunächst eine orangefarbene Version der DB AG für die Epoche V (11602) und die verkehrsrote Nachfolgevariante für die Epoche VI (11603). Hinzu kamen rasch verschiedene Sondermodelle für *SpiethMax*, die später auch über *Heris* direkt verfügbar waren – darunter blaue, schwarze, graue und orangefarbene Versionen für die Epoche IV sowie diverse farblich patinierte Ausführungen der DB AG, jeweils mit oder ohne „Ampel“ (11576 bis -78, -81 bis -88, 11600/-01). Mittlerweile hat *Kuswa* für HO-

Bahner einen Messing-Komplettbausatz mit feinsten Details angekündigt (hvt179). In TT war zunächst ein Kleinserienmodell in Orange lieferbar (6013001), als Katalogbild gezeigt wurde aber auch die graue Variante. Seit 2014 ist der Klima-Schneepflug *Meiningen* Bauart auch bei *Heris* als TT-Fertigmodell erhältlich. Teils in Zusammenarbeit mit *SpiethMax* entstanden auch in diesem Maßstab mittlerweile viele Varianten für die Epochen IV bis VI und ebenfalls mit oder ohne „Ampel“, in werkneuem oder betriebsverschmutztem Zustand (20045 bis -54, 20080/-81). In N gibt es den Maschinen-Schneepflug der Bauart „Meiningen“ ebenfalls von *Kuswa*, auch hier als Messing-Komplettbausatz mit Beschriftung der Epoche IV (nv179). Oliver Strüber



Testfahrt unter Strom im Allgäu: Am 18. Oktober 2020 befährt ein RABe 503 die neu elektrifizierte Strecke zwischen Lindau und Hergatz. Ab Dezember 2020 fahren die SBB-Züge hier als EC(E) Zürich – München

Charly Kissel

■ Die wichtigsten Änderungen zum Fahrplanwechsel

Ausweitungen im Fernverkehr und neue Regio-Fahrzeuge

Am 13. Dezember 2020 startet der Jahresfahrplan 2021, der traditionell einige Änderungen mit sich bringt. DB Fernverkehr weitet das Angebot auf vielen Linien in Form von Verstärkerzügen, dem Schließen von Taktlücken oder der Ausweitung der Verkehrstage aus – ein weiterer kleiner Schritt Richtung Deutschlandtakt. Und auch darüber hinaus gibt es vor allem auf den Achsen Hamburg – Berlin, Berlin – NRW und München – Zürich deutliche Verbesserungen.

Änderungen im nationalen Fernverkehr

Ob die angekündigte Angebotsausweitung zwischen Berlin und Hamburg umgesetzt wird, war bis wenige Wochen vor Fahrplanwechsel aufgrund von Trassenkonflikten mit dem privaten Fernverkehr unklar. Letztlich hat DB Fernverkehr die Trassen erhalten und fährt nun alle zwei Stunden vier Züge zwischen Elb- und Spreemetropole. Laut DB-Angaben fahren statt

46 nun bis zu 60 Züge täglich. Hierfür wird unter anderem ein Teil der mit ICE 3 gefahrenen ICE-Sprinter München – Berlin bis Hamburg verlängert.

Komplett neu sind die Einsätze der siebenteiligen ICE 4, deren Probetrieb am 11. November 2020 auf der ICE-Linie 10 Berlin – Hannover – NRW startete. Dort werden sie überwiegend auch im Fahrplan 2021 anzutreffen sein. Wieder zurück sind die IC2 auf der IC-Linie 35 (Norddeich Mole – Köln – Koblenz), die einen Teil der mit 101 bespannten Wagenzüge ablösen.

Bewährt hat sich augenscheinlich das 2020 kurzfristig ausgebaute Konzept der Direkt-Züge in verschiedene Touristenregionen. Neu ist etwa an Winter-Samstagen vom 26. Dezember bis 20. März eine umsteigefreie ICE-Verbindung mit einem ICE-T von Hamburg über Berlin, Erfurt, Würzburg, München und Kufstein nach Landeck. Außerdem erhält das EC-Paar 52/151 Frankfurt (Main) – Mailand zur Anbindung des Europa-Park Rust einen Halt in Ringsheim. Die 2000-Einwohner-Gemeinde ist allerdings nicht der einzige neue

Fernverkehrsbahnhof. Auch Schleswig (EC Hamburg – Kopenhagen) und Erkelenz (ICE-Verstärker) sind neu.

Mehr internationale Züge

Mit Abschluss der Elektrifizierung Geltendorf – Memmingen – Lindau lösen RABe 503 „Astoro“ der SBB die 218-bespannte Wagenzüge im EC-Verkehr München – Zürich ab. Es kommt zu öfteren (sechs Zugpaare) und schnelleren (vier Stunden Fahrzeit) Verbindungen. In Lindau fahren die Züge nicht mehr den Inselbahnhof, sondern den neuen Bahnhof Lindau-Reutin an.

Im deutsch-polnischen Verkehr zwischen Berlin und Krakau kehrt nach Jahren der „Wawel“ zurück, allerdings nicht auf dem ursprünglichen Laufweg über Cottbus, sondern über Frankfurt (Oder). Die Fahrzeuge stellt PKP.

Die ÖBB verlängert den bislang in Düsseldorf endenden Nightjet bis Amsterdam. In Köln West wird der dreimal pro Woche verkehrendem Flügel nach

Höhere Preise im Fernverkehr

Nach der Mehrwertsteuer-senkung zu Jahresbeginn dreht DB Fernverkehr anlässlich des aktuellen Fahrplanwechsels wieder an der Preisschraube. Die Flexpreise steigen zum 13. Dezember um durchschnittlich 1,5 Prozent, die Streckenzeitkarten

sowie die BahnCard 100 um durchschnittlich 1,9 Prozent. Sparpreise sowie die BahnCard 25 und 50 bleiben stabil. Die DB rechtfertigt die Preiserhöhung mit dem schrittweisen Einsatz von neuen und zusätzlichen Zügen in den kommenden Jahren.

Brüssel an- bzw. abgekoppelt. Der Amsterdam-Zug wird nördlich von Köln von einem NS-Vectron bespannt.

Änderungen im Nahverkehr

Im Vergleich zu den Vorjahren etwas weniger umfangreich sind die Änderungen im Regionalverkehr. Dennoch stehen einige Betreiber- und Fahrzeugwechsel an. Auf dem nordrhein-westfälischen RE 4 (Aachen – Dortmund) heißt es Abschiednehmen von den Dosto-Wendezügen mit der betagten Baureihe 111. Im Rahmen des Vorlaufbetriebs für den Rhein-Ruhr-Express kommt es zur Ablösung durch National Express und Desiro HC (Baureihe 462). Ebenfalls in NRW startet der neue Verkehrsvertrag für die RB 33 Aachen – Essen/–Heinsberg. DB Regio wird hier Coradia Continental (Baureihe 1440) einsetzen. Bei der Regiobahn endet die Zeit der Diesel-Talent (Baureihe 643). Es übernehmen die bis Sommer 2020 bei der Bayerischen Oberlandbahn eingesetzten Integral-Dieselelektrotriebzüge. Notwendig wurde der Fahrzeugtausch aufgrund der Streckenverlängerung über Mettmann Stadtwald hinaus nach Wuppertal Hbf. Abzuwarten bleibt, wie der S-Bahn-Betrieb den störanfälligen, inzwischen mehr als 20 Jahre alten Zügen bekommt.

38

Siemens-Mireo fahren ab Dezember im Rhein-Neckar-Raum

Die Strecke Kiel Hbf – Kiel-Oppendorf wird neu auch sonntags und damit täglich befahren. Zum Einsatz kommen LINT 41 (Baureihe 648) von DB Regio.

In Brandenburg wird nach nur zwei Jahren die von der ODEG mit RS1 (Baureihe 650) betriebene RB41 Cottbus – Lübben eingestellt. Stattdessen wird zur Anbindung der Zwischenhalte wieder ein Ersatzverkehr mit Bussen zum Anschluss an den RE 2 in Richtung Berlin eingerichtet. Neu sind Direktverbindungen zwischen Berlin und Finsterwalde. Diese werden durch Verstärkerzüge des RE 5 übernommen, die bislang nach Elsterwerda fuhren und mit der im Juni 2020 erfolgten IC-Freigabe für Nahverkehrstickets überflüssig wurden.

S-Bahn mit Mireo

Bei der S-Bahn Rhein-Neckar beginnt der neue Verkehrsvertrag und damit der planmäßige Einsatz der neuen weiß-schwarzen dreiteiligen Mireo (Baureihe 463) von DB Regio. Diese übernehmen den Verkehr auf der



Uwe Miethe/DB AG

Skoda-Züge kommen ins Rollen

Ein (nicht mehr ganz) neues Gesicht im DB-Nahverkehr: 102 004 erreicht mit einem Doppelstock-Wendezug des Herstellers Skoda am 16. November 2020 als RB 59147 aus Treuchtlingen den Münchner Hauptbahnhof. Ab Dezember verkehren die Züge planmäßig als München-Nürnberg-Express in Bayern

S5/51 Heidelberg – Meckesheim – Eppingen/–Aglasterhausen sowie der neuen S9 Groß-Rohrheim – Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe. Auf der S6 Mannheim – Bensheim wird es im ersten Betriebsjahr noch einen Mischverkehr mit den heutigen Fahrzeugen geben.

Bei der Hohenzollerischen Landesbahn, Verkehrsbetrieb der SWEG, werden die RS1 und NE81 durch LINT 54 (Baureihe

622) im baden-württembergischen Landesdesign ersetzt.

In Bayern ist die Einführung der Liniennummer im Regionalverkehr bei Weitem nicht die einzige Änderung. Auf dem München-Nürnberg-Express über die Neubaustrecke sollen mit vier Jahren Verspätung die Škoda-Doppelstockwendezüge (Baureihe 102 und sechs Wagen) in den Einsatz gehen. Für einen reibungslosen Start fand ab



Martin Wehnreyer

Am 22. September 2020 ist 462 071 zur Personalschulung bei Ennepetal auf der Strecke des RE 4 unterwegs. Zum Fahrplanwechsel wird die Linie zwischen Dortmund und Aachen ins RRX-Konzept integriert



Georg Lochner

Im Probebetrieb kommen die Mireo der S-Bahn Rhein-Neckar im Herbst unter anderem auf der RB 5 Mannheim – Biblis zum Einsatz (Foto mit 463 526 in Mannheim Handelshafen, 17. September 2020)

12. November 2020 ein Probebetrieb auf der RB-Linie München – Treuchtlingen – Nürnberg statt.

Neue Fahrzeuge im Allgäu

Weitreichend sind die Änderungen des Fahrzeugeinsatzes im Allgäu. Bei DB Regio ist vor allem die Baureihe 642 auf dem Rückzug. Deren Leistungen auf den Strecken Ulm – Memmingen und Ulm – Senden im neuen „Dieselnetz Ulm“ übernehmen fabrikneue acht LINT 41 (Baureihe 623) und sieben LINT 54 (Baureihe 622), die im Bh Kempten beheimatet sind. Ebenfalls zu besagtem Dieselnetz gehört die Nebenbahn Günzburg – Mindelheim. Dort setzt DB Regio auf modernisierte RS1. Die Dieselleistungen auf der Außerfernbahn, die auf den Abschnitt Kempten – Pfronten-Steinach eingekürzt werden (bis zur Elektrifizierung auf deutscher Seite fährt nun ein Bus bis über die Grenze Vils Stadt), sollen ebenso die neuen Link (Baureihe 633) verkehren – wie auf den restlichen Strecken des Dieselnetzes Allgäu (Los 1). Insgesamt erhält der Bh Kempten von den polnischen Pannentriebzügen 26 Dreiteiler, die eigentlich schon im Dezember 2017 in den Einsatz gehen sollten.

Lokbespannten Nahverkehr wird es im Allgäu auch nach Ende des alex der Länderbahn (DLB) geben. Diese Leistungen werden zwar von der Baureihe 612 übernommen. Auf der neu elektrifizierten Strecke München – Memmingen übernimmt die Baureihe 111 mit Dosto-Wendezügen – allerdings nur für ein Jahr, dann erfolgt die Ablösung durch FLIRT von Go-Ahead. Und auch der Bh Kempten kann auf die ein oder andere lokbespannte Leistung nach wie vor nicht verzichten.

Nicht ohne Ersatzkonzept

Seit Jahren kommt kein Fahrplanwechsel ohne Ersatzkonzept aus – der diesjährige bildet keine Ausnahme. Erneut ist Abellio Rail Baden-Württemberg im Netz Neckartal betroffen. Problem sind weiterhin deren Talent 3. Die Auslieferung ist zwar inzwischen weitgehend abgeschlossen, doch Softwareanpassungen und Neuzulassungen, um die Drei- und Fünfteiler in Traktion verkehren lassen zu können, machen ein neues Ersatzkonzept notwendig. TRI fährt vom 13. Dezember bis 10. April 2020 zwei Umläufe. Nicht umgesetzt wird die ursprünglich für Dezember 2020 geplante Verlängerung der RB-Linie Stuttgart – Pforzheim. Diese verschiebt sich auf Juni bzw. Dezember 2021. AWA

Dieselloks der Baureihe 245 (Foto mit 245 007 im Schussentobel am 23. Mai 2019) werden ab Ende 2021 nur noch mit Einzelleistungen die Südbahn befahren. Auf der RE-Linie Friedrichshafen – Basel finden sie aber ein neues Einsatzfeld

Felix Löffelholz



■ Ulm – Friedrichshafen – Lindau

Spannendes Fahrzeugkonzept für Süd- und Bodenseegürtelbahn

Mit Inbetriebnahme der elektrifizierten Südbahn (Ulm – Friedrichshafen) und der östlichen Bodenseegürtelbahn (Friedrichshafen – Lindau) erfährt der Bahnverkehr in Oberschwaben weitreichende Änderungen. Das Land Baden-Württemberg hat nun die entsprechenden Verträge mit DB Regio verlängert beziehungsweise angepasst, um ab 12. Dezember 2021 einen Elektrobetrieb zu ermöglichen.

Lokwechsel entfällt

Beim stündlichen Dosto-RE zwischen der baden-württembergischen Landeshauptstadt und Lindau über das Filstal, Ulm und Friedrichshafen entfällt künftig der Lokwechsel in Ulm. Die Elloks der Baureihe 146.2, aktuell nur zwischen Ulm und Stuttgart unterwegs, lösen im Südabschnitt die Dieselloks der Baureihe 245 ab. Der Verkehrsvertrag mit DB Regio wird von Dezember 2023 bis maximal Dezember 2027 verlängert. Das Land hat hier ein Sonderkündigungsrecht zum Dezember 2025 und Dezember 2026, abhängig insbesondere von der Inbetriebnahme von Stuttgart 21. Anschließend wird die Linie Bestandteil des neuen E-Netz Südost. Hierfür beschafft das Land eigene Doppelstocktriebzüge, für die bereits eine Ausschreibung läuft.

Dosto am Hochrhein

Für die ab kommendem Jahr arbeitslosen Diesel-TRAXX wurde ein neues

Aufgabengebiet gefunden. Die Baureihe 245 bleibt weiterhin beim Bh Ulm stationiert und übernimmt Leistungen zwischen Friedrichshafen und Basel. Die Idee, auf der IRE-Linie Ulm – Friedrichshafen – Singen – Basel (Netz 5) trotz bestehenden Vertrags die unzuverlässigen und besonders für den Fahrradtransport ungeeigneten Neitec-Dieseltriebzüge der Baureihe 612 durch Dosto-Züge zu ersetzen, besteht bereits seit Jahren. Am 20. Juli 2020 fuhr 245 035 mit drei Doppelstockwagen schon einmal zu Testzwecken zwischen Ulm und Basel, nachdem rund drei Wochen zuvor die Beteiligten den Dosto-Einsatz ab Dezember 2021 beschlossen hatten. Damit einher geht eine Neuordnung des Verkehrs auf dieser Linie. Der zweistündliche IRE zwischen Ulm und Basel wird auf den Abschnitt Friedrichshafen – Basel eingekürzt, mit län-

geren Fahrzeiten aufgrund der fehlenden Neigetechnik. Die Wagen werden komplett redesigngt, erhalten Videoüberwachung und WLAN sowie eine neue Außenlackierung. Der Zwischentakt Singen – Basel verbleibt hingegen bei der Baureihe 612. Diese werden, wie auch die Dosto-Garnituren, einzelne Leistungen auf der Südbahn zur Anbindung an das Werk Ulm übernehmen.

Modernisierte 425

Zur Weiterfahrt nach Ulm muss hingegen künftig in Friedrichshafen umgestiegen werden. Auf dem elektrifizierten Abschnitt kommen umstationierte Fahrzeuge der Baureihe 425 zum Einsatz. Die für längere Fahrten wegen ihres geringen Komforts eigentlich wenig geeigneten Triebzüge erhalten zwar keine besseren Sitze, dafür aber ein neues Fahr-

gastinformationssystem, Videoüberwachung und WLAN. Der Umbau erfolgt sukzessive im Jahr 2022. Auch die RB-Linien Friedrichshafen – Lindau (Netz 16b) und Ulm – Laupheim – Biberach (Netz 16a) wird auf 425 umgestellt. Ganz wird das Dieseln unter Fahrdrat jedoch nicht abgestellt, denn die Baureihe 650 verbleibt auf der ebenfalls zu Netz 16a gehörenden RB-Linie Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg – Wangen (Allgäu). Der Allgäubahn-Abschnitt zwischen den beiden letztgenannten Orten steht bereits unter Strom. Außerdem fahren die 650 Einzelleistungen Ulm – Aulendorf. Die Vertragslaufzeit für Netz 16a und 16b reicht bis maximal Dezember 2027. Solange bleibt auch der Mischbetrieb der Baureihe 650 (DB) und Baureihe 622 (SWEG) auf der nicht-elektrifizierten Bodenseegürtelbahn Friedrichshafen – Radolfzell bestehen.

BOB-Zukunft ungewiss

Offen bleibt die Frage nach Zukunft der kommunalen Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB), die zuverlässig den RB-Verkehr zwischen Friedrichshafen und Aulendorf betreibt. Dort steht die Entscheidung über die einzusetzenden Fahrzeuge noch aus. Aktuell setzt die BOB ihre dunkelblauen RS1 der Baureihe 650 ein. Eine Fortführung des Dieselmotors wäre überraschend, nachdem sich gerade die Kommunen entlang der Strecke jahrelang für eine Elektrifizierung stark gemacht hatten.

Südbahn-Ausbau

Endphase läuft

Am 14. September 2020 wurde mit Beginn der Totalsperrung Ravensburg – Friedrichshafen die letzte Etappe beim Südbahn-Ausbau eingeleitet. Noch bis 19. Dezember fahren hier keine Züge. Im nächsten Jahr stehen noch einmal mehrere Sperrungen an. DB Netz ist

zuversichtlich, am 12. Dezember 2021 den elektrischen Betrieb starten zu können, auch wenn der Zeitplan sehr eng ist. Noch muss eine Vielzahl an „Kleinigkeiten“ durchgeführt werden. Ab Mitte 2021 soll schrittweise die Oberleitung in Betrieb genommen werden.

AWA

■ DB Cargo

Castortransport

Am 3. und 4. November 2020 wurde erstmals seit neun Jahren ein Castortransport mit deutschem Atom Müll aus dem Ausland durchgeführt. Dieser verkehrte unter massiven Sicherheitsvorkehrungen und mit einem Großaufgebot der Polizei vom niedersächsischen Nordenham ins südhessische Biblis. Im dort seit 2011 stillgelegten Kernkraftwerk soll der radioaktive Abfall so lange zwischengelagert werden, bis ein Endlager gefunden worden ist. Für den Transport der sechs Castorbehälter aus der britischen Wiederaufbereitungsanlage Sellafield hatte DB Cargo alle sechs verfügbaren Lokomotiven der Baureihe 232 zusammengezogen, die vor Jahren für solche Einsätze modifiziert wurden. Der Zug aus den sechs Castortransportwagen und insgesamt 14 Begleit- und Schutz-



Eine stattliche Länge hatte der Castortransport von Nordenham nach Biblis am 3. und 4. November 2020 (Foto bei Biblis)

wagen wurde „im Sandwich“ mit 232 254, 255, 259 und 569 an den Zugenden bespannt, 232 347 und 209 verkehrten im Blockabstand vor bzw. hinter dem Zug. Die Überführung vom Bahnhof Biblis zum Kernkraftwerk verzögerte sich aufgrund von Protesten von Anti-Atom-Aktivistinnen. GLO

■ Fehmarnbelttunnel

Grünes Licht für feste Belt-Querung

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 3. November 2020 den Weg für die feste Fehmarnbelt-Querung freigemacht. Die Richter haben alle sechs Klagen gegen das deutsch-dänische Milliardenprojekt abgelehnt. Geklagt hatten der Naturschutzbund NABU, mehrere Fährunternehmen und ein Aktionsbündnis. In Dänemark gibt es bereits seit 2015 Baurecht für den Auto- und Eisenbahntunnel. AWA

■ Friesenbrücke Weener

Der Wiederaufbau der 2015 bei einem Schiffsunfall zerstörten Friesenbrücke bei Weener (Strecke Leer – Groningen) könnte länger dauern und deutlich mehr kosten als geplant. Dies geht aus einem Bericht des Bundesrechnungshofs hervor. Dieser geht von einer Inbetriebnahme 2030 aus, statt wie ursprünglich geplant 2024. Auch die Baukosten würden von 30 auf 96 Millionen Euro steigen. Der Abschnitt wird seit dem Unfall im SEV befahren. AWA

■ Transportgesellschaft Schleswig-Holstein

Rübenverkehr Jübeck – Uelzen

Am 12. Oktober 2020 wurde der innerdeutsche Zuckerrübentransport auf der Schiene wiederbelebt. Im Auftrag der Transportgesellschaft Schleswig-Holstein verkehren vom Bahnhof Jübeck aus bis zum Jahresende 25 Ganzzüge mit jeweils rund 1.600 Tonnen Ladegewicht zum Uelzener Hafen. Von dort werden die aus Mittelangeln stammenden Rüben per Lkw zum benachbarten Werk der Nordzucker AG befördert. Als Schnittstelle zwischen

Kippauflieger und nach oben offenem 20-Fuß-Container – je drei passen auf einen Sgns-Güterwagen – fungiert eine „Bunkermaus“ aus dem Haus ROPA. Da das nicht elektrifizierte Ladegleis 704 in Jübeck auf voller Nutzlänge (500 Meter) mit Wagen belegt wurde, musste der von der Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) eingesetzte Diesel-Vectron der Baureihe 247 während der Verladung auf dem Nachbargleis 703 warten. GR

Per Bunkermaus gelangen in Jübeck die Rüben in den Containerzug

Garrett Riepelmeier

**Limitierte Sonderserien**

Alle Jubiläumsartikel finden Sie auf unserer Internetseite unter



www.viessmann-modell.de



MB Actros 2-achs mit Koffersattelaufleger

HO 12500 Bausatz **HO 22500 Fertigmodell**

UVP 29,95 €

UVP 44,95 €



125 Jahre
1895 - 2020

kibri®
Eine Marke von Viessmann



Viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
www.viessmann-modell.de



221 147 gehört jetzt dem Unternehmen Flex Bahndienstleistungen in Leipzig (Foto in Nordhorn Süd, 26. Oktober 2020)

Flex Bahndienstleistungen

221 147 fährt jetzt in Leipzig

Langsam hebt Michel Dulle den Daumen. Der erfahrene Lokführer der Bentheimer Eisenbahn (BE) schaltet noch einmal den Motor der D20 aus. Oder besser gesagt: Er beendet ein Kapitel. Am Montag, den 26. Oktober 2020 um 16:05 Uhr endet für ihn die gemeinsame Zeit mit der ehemaligen DB-V-200.1. Die mittlerweile grün, anthrazit und schwarz lackierte Lok gehört nach einer kurzen, erfolgreichen Probefahrt von Nordhorn Süd nach Bentheim Nord und zurück dem Leipziger Unternehmen Flex Bahndienstleistungen. In zwei Tagen verlässt die schöne Lok die Grafschaft Bentheim: Am Mittwoch, 28. Oktober 2020 werden Geschäftsführer Jan Habraneck und Lokführer Lars Rösner nach einer kleinen feierlichen Übergabe die Maschine nach Leipzig überführen.

Verkauf nach zwölf Jahren

Die Bentheimer Eisenbahn trennte sich nach zwölf Jahren von ihrer D20. Die Ex-DB 221 147 (Krauss-Maffei/1965), die in der damaligen Arriva-Werkstatt in Neustrelitz Mitte der 2000er-Jahre zwei neue Cummings-Motoren erhielt, war für die BE zu schwach geworden. Vor allem die Steigung im Bentheimer Wald war mit schweren Güterzügen eine schwierige Hürde für die 55 Jahre alte Maschine. Zudem war sie immer

störanfälliger geworden und frequentierte oft die Werkstatt in Nordhorn Süd, die sich mit der Suche nach immer knapper werdenden Ersatzteilen konfrontiert sah.

Die Lok kam am 29. Juni 2008 zur Bentheimer Eisenbahn. Einen Monat später, am 18. Juli, wurde sie auf dem Gelände des Euregio Terminals in Coevorden-Heege mit dem Namen „Coe-

vorden“ getauft. Danach wurde sie wieder nach Neustrelitz gefahren, weil technische Probleme aufgetreten waren. Erst im März 2009 stand sie der BE wieder zur Verfügung. Wenn sie nicht gerade in der Werkstatt weilte, war sie oft mit dem sogenannten Pinnow-Shuttle zwischen Bentheim und Coevorden unterwegs.

Eine ihrer letzten regulären Fahrten fand am 12. Juni 2020 statt, als sie mit leeren rumänischen Getreidewagen von Coevorden nach Bad Bentheim fuhr. Inzwischen ist diese farbenfrohe Ära zu Ende. Eine G2000 wird die D20 wahrscheinlich ersetzen.

Einsätze um Leipzig

Bei Flex „heißt“ die D20 übrigens wieder 221 147. Vier Lokführer wurden auf ihr geschult. Hauptaufgabe der Lok wird die Zustellung von Güterzügen auf der letzten Meile rund um Leipzig sein. Ihre Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ermöglicht aber auch den Einsatz als Streckenlok. Ob sie die Gleise der Bentheimer Eisenbahn nochmal sehen wird, muss die Zukunft zeigen. *GF/em*

Drei Fragen an Jan Habraneck

„Ich denke, dass die Lok bei uns in guten Händen ist“

em: BE-Chef Hermann Thien sagte, dass es ihm Freude mache, dass die Maschine nicht als Baulok nach Italien kommt. Das freut sie, oder?

Jan Habraneck: Lokomotiven, die nach Italien in den Bauzugdienst wandern, haben oftmals keine schöne Zukunft vor sich. Ich kann seine Freude über die Zukunft der Lok verstehen. Ich denke, dass die Lok bei uns in guten Händen ist. Und es ist schön, dass die Kollegen der Bentheimer Eisenbahn offenbar auch an der D20 hängen.

em: Bei der BE war die Lok sehr störungsanfällig. War Ihnen das bekannt?

Jan Habraneck: Kein Verkäufer würde vermutlich einem potenziellen Käufer von Störanfälligkeit berichten. Dass die Lok als Einzelgänger an-

spruchsvoll in der Wartung und Instandhaltung sein wird, war uns von Anfang an bewusst. Wir haben uns mit der Werkstatt beraten und sind zu

dem Entschluss gekommen, dass wir das Projekt angehen. Bisher läuft die Lok zuverlässig.

em: Was werden künftig Hauptaufgaben von 221 147 sein?

Jan Habraneck: Wir haben die Maschine gekauft, weil sie für das vorgesehene Haupteinsatzgebiet rund um Leipzig gut geeignet ist. Es gibt hier noch Strecken, die nur eine Achslast von 20 Tonnen zulassen. Außerdem bietet die 221 147 hier aufgrund der Ausstattung mit Funkfernsteuerung und der höheren Leistung einen guten Kompromiss.

Das Gespräch führte Guus Ferrée



Jan Habraneck, Geschäftsführer Flex Bahndienstleistungen

■ Baureihe 151

Zwei Loks für Private, Reaktivierungen bei DB Cargo

Zwei NE-Bahnen haben sich jüngst jeweils ihre erste Ellok der Baureihe 151 gesichert. 151 075 wurde im Oktober von Railpool an Leipziger Dampf Kultour (LDK) verkauft. Die erste Anfang des Jahres im Zuge einer Hauptuntersuchung überwiegend ozeanblau-beige (mit einseitig silbernem Führerstand) folierte Maschine stand seit April in Bremerhaven abgestellt. Am 2. Oktober wurde sie als Wagenlok in einem Güterzug nach Seelze gebracht und im dortigen DB-Werk für die Inbetriebnahme vorbereitet. Am 26. Oktober erfolgte die Überstellung nach Leipzig, wo sie sogleich in den Einsatz

Holger Fritz



Im Oktober 2020 übernahm LDK die 151 075 von Railpool. Am 8. November 2020 ist sie bei Machern mit einem Getreidezug von Bad Schandau nach Erfurt unterwegs

ging. LDK bietet 151 075 als „Pay-by-use“-Mietlok am Markt an. Railsystems RP hat sich im Sommer 151 079 und damit die erste Ellok überhaupt gesichert. Die zuletzt im Stillstandsmanagement Chemnitz abgestellte Lok trägt noch ihre blau/silberne Lackierung aus RBH-Zeiten, die nun aufgefrischt wurde. Auf den Seitenflä-

chen prangt groß der Name des neuen Eigentümers. Am 28. Oktober 2020 absolvierte die Maschine dann schließlich ihre Probefahrt. Aufgrund Lokmehrbedarf hat DB Cargo mehrere abgestellte 151 (gemietet bei Railpool) reaktiviert. Dies betrifft unter anderem die zuletzt in Nürnberg abgestellten 151 028, 046, 048 und 167, die am

4. November 2020 von 185 181 nach Rostock Seehafen zur Wiederinbetriebnahme überführt wurden. Andere Loks waren Anfang November bereits im Einsatz. So waren vor einer früheren 151-Stammleistung, dem Coilzug Oberhausen – Andernach, wieder vermehrt 151-Doppeltraktionen anzutreffen. AWA

■ RDC Deutschland / BahnTouristikExpress

Eigenwirtschaftlicher Fernverkehr ab Ostern 2021

RDC Deutschland peilt zusammen mit dem Partner BahnTouristikExpress (BTE) für Ostern 2021 die Rückkehr in den eigenwirtschaftlichen Tageslinienverkehr an, nachdem die Partnerschaft mit FlixTrain im Streit abgegeben wurde. Bei der Trassenvergabe hat DB Netz Trassen für zwei Umläufe Berlin – Köln zugeteilt. Interesse war auch für die langjährigen HKX-Stammstrecke Köln – Hamburg vorhanden, wo RDC allerdings gegen FlixTrain den kürzeren zog. Außerdem ist für 2021 eine Ausweitung des Nachtzugangebots geplant. Bereits diesen Winter wollte RDC ursprünglich den Alpen-



Sylt-Nachtexpress in einer abgewandelten Form weiter anbieten. Für den Zeitraum 18. Dezember 2020 bis 9. Januar 2021 waren sieben Zugpaare

Die Winterfahrten seines Nachtexpresses hat RDC abgesagt, dafür soll ab Ostern Fernverkehr angeboten werden

Westerland (Sylt) – Bad Gastein für Winterurlauber geplant. Mitte November sagte RDC wegen der unsicheren Lage die Fahrten jedoch komplett ab. Ab Ostern 2021 soll nach derzeitigem Stand wieder der Betrieb aufgenommen werden. AWA

■ Schwerte – Warburg

Gleiserneuerungen und Brückenarbeiten

DB Netz führte im Herbst 2020 auf der Strecke Schwerte – Warburg umfangreiche Bauarbeiten durch. Gleisarbeiten zwischen Neheim-Hüsten und Wickede (Ruhr) und zwischen Neheim-Hüsten und Arnsberg (Westfalen) hatten Fahrplanänderungen zur Folge: Vom 20. November bis 7. Dezember 2020 mussten die Züge zwischen Neheim-Hüsten und Arnsberg (Westfalen) wegen Gleisarbeiten durch Busse ersetzt werden. Wegen Brückenarbeiten entfielen vom 16. November bis 12. Dezember 2020 auch Züge zwischen Bestwig und Winterberg. MMÜ

HANSEN HT TRAINS and more...
Spur 0 Modelle
 Erkenzer Str. 57 | 52525 Heinsberg | info@hansen-trains.de

Wasserkrän
 Kohleunte mit 4 Räder
 2er Set Bahnsteinkarren
 2stöckiges Stellwerk
 Bahnhofswagen
 Kohleunte mit 3 Räder

Limitierte Auflage Reichsbahnmodell, auch in DB-Ausführung

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!
 Schattenbahnsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb. Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb. Fahrgler für den Analogbetrieb. Hausbeleuchtung mit Zufallsgenerator und Weiteres. Den aktuellen Katalog erhalten Sie gegen Einsendung von 4,50 € in Briefmarken.
 Internet: www.mondial-braemer.de e-Mail: info@mondial-braemer.de

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

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

In Kürze

Innotrans abgesagt

Die wegen der Covid 19-Pandemie bereits auf kommenden April verschobene Innotrans 2020 ist Ende Oktober ganz abgesagt worden. Die nächste Messe findet nun im September 2022 statt. AWA

Hamburg: Vorarbeiten für S4

Am 9. November 2020 begannen die Bauvorbereitungen für die neue S4 von Hamburg-Altona nach Bad Oldesloe. Das Bundesverwaltungsgericht hatte hierfür grünes Licht erteilt, nachdem vier Eilanträge gegen den Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt abgelehnt worden waren. MMÜ

Aus für Altstadtbahn Wasserburg

In dritter und letzter Instanz wurde am 5. November 2020 die Revisionsklage des Konsortiums „Wasserburger Altstadtbahn“ gegen den Stilllegungsbescheid des Freistaats Bayern hinsichtlich der Nebenbahn von Reitmehring (Wasserburg Bahnhof) nach Wasserburg Stadt abgewiesen. Die Firma Meggle möchte einen Teil der Strecke als Expansionsfläche erwerben und nutzen. MMÜ

Fahrgastrechte-Reform

Nach der Einigung von EU-Parlament und Mitgliedsstaaten billigte der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments Ende Oktober 2020 die Reform der EU-Fahrgastrechteverordnung. Bahnreisende werden künftig keine Entschädigung bei Verspätungen oder Ausfällen aufgrund von höherer Gewalt mehr erhalten. AWA

Siemens präsentiert Mireo Smart

Siemens hat am 9. November 2020 den Mireo Smart präsentiert. Der Elektrotriebzug ist ein standardisierter dreiteiliger Mireo mit 214 Sitz-, 21 Fahrradstell- und zwei Rollstuhlplätzen. Siemens möchte mit der kurzen Auslieferungszeit von 18 Monaten ab Bestellung und einem „attraktiven Preis“ vor allem Aufgabenträger, die eine kurzfristige Kapazitätserweiterung planen, ansprechen. AWA



Stefan Wittich

Streckenmodernisierung im bayerischen Oberland

Grundlegend modernisieren möchte DB Netz 2021 die Sicherungstechnik zwischen Miesbach und Bayrischzell. Das mechanische Stellwerk der Bauart Krauss im Bahnhof Schliersee (Foto) soll durch elektronische Stellwerkstechnik und neue Deckungssignale ersetzt werden, die Bahnhöfe Schliersee und Bayrischzell sollen künftig durch einen Fahrdienstleiter in Weilheim gesteuert werden

Flughafen BER – Terminal 1-2 Inbetriebnahme des Flughafen-Bahnhofs

Seit 26. Oktober 2020 rollen regulär Züge zum neuen Bahnhof „Flughafen BER – Terminal 1-2“. Damit wurde der neue Hauptstadtflughafen BER rund eine Woche vor dessen offizieller Eröffnung an das Schienennetz angebunden. Der neue Flughafenbahnhof verfügt über sechs Gleise und drei Bahnsteige. Für den Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn wurde eine Strecke von 18,5 Kilometern für den Regional- und Fernverkehr neu errichtet. Für den S-Bahn-Anschluss wurden 8,6 Kilometer neue Gleise verlegt. An der neuen Strecke entstand außerdem der neue Bahnhof Waßmannsdorf, der den Ortsteil Schönefeld an das S-Bahn-Netz der Stadt Berlin anbindet. MMÜ

Fernverkehr

Erneut Einschränkungen

Die zweite Welle der Covid-19-Pandemie zwang im November 2020 die Bahnunternehmen erneut zum Reduzieren ihrer Fernverkehrsangebote. Während es nur zu sehr geringfügigen Einschränkungen im nationalen Fahrtenangebot von DB Fernverkehr kam, entfallen seit 7. November 2020 die Thalys-Züge im Verkehr nach Belgien zwischen Dortmund, Köln und Brüssel. Außerdem stellte FlixTrain mit Inkrafttreten des Teil-Lockdowns Anfang November sein Angebot ein.

Kein EC nach Polen

Im internationalen Verkehr waren unter anderem die Eurocity nach Polen von Einschränkungen betroffen. So entfällt EC 248/249 bis 14. März 2021 komplett. Noch keine Einschränkungen waren bei Redaktionsschluss für die Linie 27 zwischen Deutschland und Tschechien zu ersehen, ab 14. Dezember ist jedoch der Ausfall des kompletten Eurocity-Angebots zwischen beiden Ländern geplant. Erst ab 31. März 2021 sollen wieder alle Züge planmä-

ßig zwischen beiden Ländern unterwegs sein.

Der bereits dezimierte Aléo-Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich wurde weiter eingeschränkt. Seit 12. November 2020 sind vorerst für vier Wochen nur noch drei Zugpaare zwischen DB und SNCF-Netz unterwegs.

Nightjet eingestellt

Zwischen 4. und 10. November wurden fast alle Nightjet-Verbindungen eingestellt und sollten bei Redaktionsschluss frühestens zwischen 2. und 5. Dezember 2020 wieder aufgenommen werden. Der EN „Kalman Imre“ München – Budapest – München verkehrte weiterhin, jedoch ohne Kurswagen nach bzw. von Venedig. Auf der EC-Linie 89 über den Brenner kommt es ebenfalls zu Streichungen mehrerer Züge (EC 81/82, EC 1288/1289, EC 86/87, EC 286/287).

Die Wiederaufnahme erfolgt je nach aktueller Gefährdungslage. Welche Perspektiven sich für die weihnachtliche Hauptreisezeit ergeben, war bei Redaktionsschluss noch unklar. PG/em



Volker Emersleben/DBAG

**S-Bahnen und der FEX (links)
fahren jetzt zum BER**

■ Lokschuppen Sonneberg

Neues Nutzungskonzept

Nach längerer Vorbereitungszeit konnte der Kaufvertrag für das rund 12.000 Quadratmeter große Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Sonneberg zwischen der Landesentwicklungsgesellschaft und der Lokbahnhof Sonneberg GmbH besiegelt werden. Die Mitglieder des Lokbahnhof Sonneberg e.V. und die Eisenbahnfreunde Sonneberg haben bereits

mit der Sanierung des dreistöckigen Ringlokschuppens begonnen und die Drehscheibe wieder in Betrieb genommen. Neben der musealen Nutzung sind im Bw oft auch Lokomotiven privater Unternehmen zu Gast, die die Infrastruktur samt Wartungsgruben nutzen. Nach der Sanierung der Lokleitung sollen auch Modellbahnanlagen hier ausgestellt werden. MM

Martin Menke

Der Lokbahnhof Sonneberg wird derzeit saniert. Dort sind derzeit die Dampfloks 95 0009 und 44 0797 beheimatet

■ Ostsächsische Eisenbahnfreunde

Sonderzüge im Dreiländereck

Zu einer kleinen Tradition entwickeln sich die Sonderzugfahrten „Auf unbekannten Gleisen durch Polen“ des Vereins Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. mit Sitz in Löbau. Die Touren werden zusammen mit dem polnischen Verein KSK Wrocław (Breslau) durchgeführt.

Am 3. und 4. Oktober 2020 besuchte man an zwei Tagen mit Zgorzelec (Görlitz-Moys), Krzewina Zgorzelecka (Osttritz b. Görlitz) und Zawidow (Seidenberg) gleich drei Grenzbahnhöfe im Dreiländereck Deutschland, Polen



Frank Heilmann

und Tschechien. Zum Einsatz kam bei den Sonderzugfahrten die Lok SM30-

Lok SM30-507 mit drei polnischen Donnerbüchen am 4. Oktober 2020 bei Koscielniki Srednie

507 und drei Polnische Donnerbüchen des Verein KSK Wrocław. FH

■ SVT Görlitz gGmbH

VT 18.16-Aufarbeitung

Die 2019 gegründete gemeinnützige SVT Görlitz gGmbH möchte einen Schnellverkehrs-Dieselelektrozug SVT 18.16 der Bauart Görlitz aufarbeiten. Dafür sind rund vier Millionen Euro notwendig. Ende Oktober 2020 fand deshalb ein mehrtägiger Spendenmarathon statt, um Geld für einen neuen Batteriesatz und eine neue Vorwärmanlage zu sammeln. Derzeit steht die sechsteilige Einheit um VT 18.16.10 in Dresden abgestellt. AWA

IntelliLight LED

Die Modellbahnbeleuchtung

BLEIBEN SIE NICHT IM DUNKELN STEHEN

Tag und Nacht immer die richtige Beleuchtung

Uhlenbrock
digital

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

★

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

■ Österreich

Reihe 1063 auf dem Rückzug

Die Verschub-Elloks der Reihe 1063 rollen bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zunehmend aufs Abstellgleis. Die Loks sind seit 1983 bei den ÖBB im Einsatz. Bis 1991 wurden in sechs Lieferserien insgesamt 50 Lokomotiven für den Verschub und leichten Streckendienst gebaut. Nach rund 40 Dienstjahren sind besonders die Lokomotiven der ersten Generation am Ende ihres Lebenszyklus angelangt.

Bedarf sinkt

Hinzu kommt, dass der tägliche Bedarf an tauglichen Lokomotiven der Reihe 1063 zunehmend sinkt. Das liegt daran, dass sich die Anforderungen an die Bahnhof- und Fahrverschubtätigkeiten drastisch verändert haben, wodurch sich die Einsatzmöglichkeiten dieser Lokomotiven stetig reduziert haben. Aber auch der Schwund bei den elektrifizierten Anschlussbahnen und der daraus hervorgegangene Ein-

Abgestellte Loks der Reihe 1063

1063 005	Ausgemustert (nach Unfall)
1063 006	Ausgemustert (nach Unfall)
1063 007	Kilometer erreicht (abgestellt in Matzleinsdorf)
1063 010	Kilometer erreicht (abgestellt in Graz)
1063 011	Kilometer erreicht (abgestellt in Matzleinsdorf)
1063 012	Kilometer erreicht wartet Entscheidung (abgestellt in Matzleinsdorf)
1063 013	Kilometer erreicht (abgestellt in Matzleinsdorf)
1063 014	Kilometer erreicht (abgestellt in Graz)
1063 015	Kilometer erreicht (abgestellt in Wels)
1063 017	Kilometer erreicht (abgestellt in Linz)
1063 045	Kilometer erreicht (abgestellt in Bludenz)
1063 050	Kilometer erreicht; erwartet Entscheidung (abgestellt in Bludenz)

satz der Verschub-Dieselloks der Reihe 2070 und 2068 samt ihren zugehörigen Verschublokführern sowie der allgemeine Rückgang beim lokalen Einzelwagenverkehr vermindern den Bedarf.

Aus diesen Gründen kam bereits ab 2013 eine erste Abstellungswelle ins

Laufen, die mit vorübergehenden Wiederinbetriebnahmen bis heute andauert, da fällige Teilausbesserungen aufgeschoben werden.

Kein Umbau zur Hybridlok

Der vor einigen Jahren ins Auge gefasste Umbau zur Hybridlok, der zum

gesicherten Weiterbestand der Flotte beigetragen hätte, wurde wieder verworfen. Die beiden Testlokomotiven 1063 038 und 039 wurden wieder zurückgebaut, behielten aber die zugehörigen Beklebungen bis heute. Auch 1063 034 trägt die Sonderbeklebung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nach wie vor.

12

Loks der Reihe 1063 waren Ende 2020 bereits abgestellt

Die zweisystemtauglichen Maschinen der ersten fünf Lieferserien (15 kV und 25 kV) werden heute nur noch äußerst selten auf der Nordbahn bis Breclav eingesetzt, nachdem man mit Loks der Reihen 1216 und 1293 mittlerweile hinreichend versorgt ist. 1063 019, 020, 021 und 037 sind für den Kroatienverkehr eingeteilt und dementsprechend modifiziert, sodass deren Einsatz in Österreich nicht mehr möglich ist.

Im vierten Quartal 2020 waren zwölf Lokomotiven der Reihe 1063 bereits abgestellt und zum Teil ausgemustert. Diese Zahl wird sich in den kommenden Monaten weiter erhöhen, bis eine endgültige Strategie beschlossen wird, wie es mit diesen durchaus sehr erfolgreichen, aber in die Jahre gekommenen Verschubloks weitergehen soll. MLE

Die 37 Jahre alte 1063 001 ist am 25. Oktober 2020 mit dem LGAG 47511 bei Katsdorf auf der Fahrt von Summerau nach Linz Stahlwerke

Manuel Leitner



In Kürze

Bözberg-Tunnel in Betrieb

Seit 6. November 2020 rollen Züge auf der Relation Basel – Frick – Zürich durch den neuen Bözberg-Tunnel. Er ersetzt den parallelen alten Tunnel und ermöglicht den Transport von Sattelauflegern mit vier Metern Eckhöhe (sogenannter Vier-Meter-Korridor). FFÖ

Kaindl-Shuttle an RCA

Im Zuge der Aufgabe des Güterverkehrs auf dem ÖBB-Netz zieht sich die Salzburger Lokalbahn (SLB) zum Jahresende 2020 auch vom „Kaindl-Shuttle“ zurück. Der Containerzug fährt im Werksverkehr für Kaindl Flooring zwischen Salzburg und Hütttau und wird von der firmeneigenen 1216 940 bespannt. Zum 1. Januar 2021 übernimmt Rail Cargo Austria (RCA). AWA

Vectron Dual Mode für St@H

Nach überzeugenden Testfahrten im Sommer 2020 hat Stern & Hafner als erstes österreichisches Unternehmen bei Siemens einen Vectron Dual Mode für den Güterverkehr bestellt. Die Auslieferung der Zweikraftlok ist für Sommer 2022 vorgesehen. AWA

Erneute Notvergabe

Bereits zum zweiten Mal greift die Bundesregierung in Corona-Zeiten der ÖBB und Westbahn finanziell unter die Arme, um das Angebot auf der Strecke Wien – Linz – Salzburg zu sichern. Die Direktvergabe hat eine Laufzeit bis 7. Februar 2021. Beide Unternehmen teilen sich nun wieder einen Stundentakt. AWA



Tibert Keller

Panzertransport nach Graubünden

Panzertransporte zum Militär-Übungsgelände Hinterrhein werden inzwischen nicht mehr in Chur, sondern in Domat/Ems ver- und entladen. Dafür führt der Zug eine mobile Rampe der SBB mit. Während die Wagen von einer SBB-Stufenschalterlok bis Domat/Ems gebracht wurden, übernimmt die Zustellung zur Verladestelle am 6. November 2020 eine Werklok der EMS-Chemie

Österreich

Neue Werbeloks

Zwei altbekannte Werbeloks der Österreichischen Bundesbahnen wurden im Herbst 2020 einer Neugestaltung unterzogen. 1116 182, bisher im Design der Einsatzgruppe Co-

bra der Polizei unterwegs, mutierte zur Werbelok für das Österreichische Bundesheer, welche in den Tarnfarben Grün, Braun und Schwarz gehalten ist. Die zweite Neugestaltung be-

trifft 1116 153 als ÖAMTC-Lok 2: Diese Maschine erhielt ebenfalls neue Folien mit neuen Motiven. Sie wurde am 15. November 2020 erstmals in Verkehr gesetzt. MI



Markus Inderst (2)

Tarnfarbe: Typenaufnahme der neu beklebten 1116 182 als Bundesheer-Lok 3, aufgenommen vor der Präsentation am 22. Oktober 2020 in Wien West



Auffällig gelb: 1116 153 im frisch aufgeklebten ÖAMTC-Sujet beförderte am 17. November 2020 bei Rietz den Railjet 869 durch Österreich

So einfach.

So logisch.

Digitale Modellbahnsteuerung ist kompliziert? Kann sein. Muss aber nicht. Digital plus macht Ihnen den Ein-, Auf- oder Umstieg auf digitale Modellbahnsteuerung wirklich kinderleicht.

- ✓ weil das Digital plus System modular aufgebaut ist, Sie können es zusammenstellen, wie Sie es benötigen. Sie können zum Beispiel mit der Loksteuerung anfangen und später weiter ausbauen zu digitalem Schalten und Melden
- ✓ weil das System logisch aufgebaut ist, dass Sie nicht mehr „studieren“ müssen als die leicht verständlichen Anleitungen
- ✓ weil das DCC-Format zur digitalen Mehrzugsteuerung von uns erfunden wurde und Standard der Normen des VHDN und der NMRA ist

Warum also kompliziert, wenn es Digital plus gibt? Und von der Qualität der Produkte sind wir so überzeugt, dass wir volle 6 Jahre Garantie gewähren. Einfach so. Logisch.

www.lenz-elektronik.de/einfach

Digital
plus
by Lenz

Lenz-Elektronik GmbH • Vogelsang 14 • 35398 Gießen • 06403 - 900 10 • info@lenz-elektronik.de

6
Jahre Garantie



Die TGV-Euroduplex der Serie 800 kommen bereits heute zwischen Barcelona Sants und Paris Gare de Lyon zum Einsatz. Zug 804 mit dem Triebkopf 310 207-1 legt am 23. August 2019 als TGV 9704 im spanischen Figueres Vilafant einen Halt ein

■ Hochgeschwindigkeitsverkehr in Spanien

Verzögerte Neuordnung

Vor einer grundlegenden Neuordnung steht der Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) auf der iberischen Halbinsel. Im kommenden Jahr wird mit der SNCF-Tochter „Rielsfera“ erstmals ein ausländisches Unternehmen in Konkurrenz zur staatlichen Renfe treten und innerspanische Fernverkehrsverbindungen anbieten. Zum Einsatz sollen insgesamt neun TGV-Euroduplex des Typs 3UH (Serie 800) kommen. Der erste von ihnen wurde nach Anpassungsarbeiten im „Technicentre Est Européen“ der SNCF in Bobigny bei Paris bereits nach Perpignan überstellt, um von dort aus Testfahrten im Nachbarland unternehmen zu können.

Schon heute TGV in Spanien

Die TGV der Euroduplex 800er-Serie sind in Spanien keine Unbekannten. Seit 2013 laufen diese Züge grenzüberschreitend zwischen Paris und Barcelona. Betrieben werden sie von dem SNCF/Renfe-Gemeinschaftsunternehmen „Elipsos“. Unter seiner Regie kommen auch die TGV Atlantique der Baureihe S 100 von Renfe von Madrid und Barcelona aus nach Toulouse, Lyon und Marseille.

Spanien verfügt mit einer Länge von mehr als 3.000 Kilometern nach

China und Japan über das drittgrößte Hochgeschwindigkeits-Netz weltweit. Seine Entstehung verdankt es der Tatsache, dass die vielfach ungünstig trassierten, konventionellen Breitspurstrecken seit 1992 konsequent durch normalspurige Neubaustrecken ergänzt wurden.

Die jetzt erfolgte Öffnung des Marktes hatte der spanische Netzbetreiber ADIF AV (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) mit der Ausschreibung von insgesamt drei Korridoren eingeläutet. Das Vergabeverfahren umfasste Trassen auf den Strecken Madrid – Barcelona – Französische Grenze (Korridor 1), Madrid – Valencia/Alicante (Korridor 2) und Madrid – Sevilla/Málaga (Korridor 3). Für jeden dieser Korridore wurden die Kapazitäten prozen-

tual auf Pakete aufgeteilt. Das mit rund 70 Prozent größte Trassenkontingent erhielt Renfe. Zwischen Barcelona und Madrid werden dadurch täglich 48 Züge ermöglicht. Paket B (rund 20 Prozent) ging an das Konsortium „Ilisa“, zu dem sich spanische Investoren und Trenitalia zusammengeschlossen hatten, und Paket C schließlich an die SNCF-Tochter „Rielsfera“.

Start verzögert sich

Auch SNCF/Rielsfera haben den ursprünglich schon zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2020 geplanten Start wegen Corona verschoben. Außerdem wird das Unternehmen mit zunächst fünf Zügen pro Tag nur auf dem Korridor Madrid – Barcelona unterwegs sein. Für einen Einsatz auf der Strecke nach Málaga/Sevilla, die

derzeit noch mit dem deutschen LZB-System betrieben wird, sind erst noch technische Anpassungen erforderlich.

Schon vor der Pandemie hatte das Konsortium „Ilisa“ unter Federführung von Trenitalia bekannt gegeben, dass es den Betrieb erst im Januar 2022 aufnehmen wolle. Das Unternehmen wird voraussichtlich Triebzüge der Baureihe ETR 400 einsetzen.

Unklar ist noch, in welcher Weise sich Renfe in Frankreich engagieren wird. Der Verwaltungsrat von „Renfe Operadora“ hat Anfang Juli 2019 den Weg frei gemacht für eigenwirtschaftliche Verkehre des staatlichen spanischen Unternehmens nach und in Frankreich. Mit dem aus dem TGV Atlantique hervorgegangenem Hochgeschwindigkeitszug S 100 verfügt die Renfe bereits über ein im Nachbarland zugelassenes Fahrzeug. Zudem sollen die in Bau befindlichen „Talgo Avril“ mittelfristig ebenfalls nach Frankreich fahren. SWI

Drei Korridore und ihre Betreiber

	Korridor 1: Madrid – Barcelona – Perpignan	Korridor 2: Madrid – València/ Alicante	Korridor 3: Madrid – Sevilla/ Málaga
Verbindungen (Veränderung gegenüber 2019 in Klammern), davon:	69 (+60%)	52 (+40%)	68 (+70%)
RENFE Viajeros	48	32	48
ILSA,	16	16	16
Rielsfera	5	4	4



■ Italien

Giruno nach Genua und Bologna

Veränderungen wird es in Kürze im Eurorail-Verkehr zwischen der Schweiz und Italien geben. Ein Teil der bestehenden Verbindungen wird derzeit auf die neuen Triebzüge RABe 501 „Giruno“ von Stadler umgestellt, um die bisher in diesen Relationen verwendeten ETR 610/RABe 503 „Astoro“ für den Einsatz zwischen Zürich und München verfügbar zu machen. Zusätzlich sollen die bisher auf Mailand und Venedig begrenzten EC-Laufwege nach Genua und Bologna ausgeweitet werden. Zur Vorbereitung darauf befand sich RABe 501 018 im November 2020 zu Testfahrten in Italien. Die ursprünglich zum Fahrplanwechsel geplante



Michele Mingari

Am 4. November 2020 kam mit RABe 501 018 der SBB erstmals ein Giruno-Triebzug von Mailand nach Genua Piazza Principe

Angebots-Ausweitung nach Genua und Bologna wurde wegen der Covid-19-Pandemie aber zurückgestellt.

Auch die bereits bestehenden Angebote sind aus diesem Grund derzeit eingeschränkt. SWI

■ Niederlande

Abschied von SGM-Sprinter

Gius Ferré

Die NS Triebwagen 2112 + 2976 verlassen als Zug Enschede – Apeldoorn den Bahnhof Hengelo; die Tage dieser Fahrzeuge sind gezählt

Aufgrund von pandemiebedingt rückläufigen Fahrgastzahlen und ausreichend modernen Fahrzeugen beabsichtigt die staatliche Eisenbahngesellschaft der Niederlande NS, im April 2021 ihren letzten Sprinter-Triebwagen vom Typ SGM-Stadsgewestelijk Materieel abzustellen. Zwischen 1975

und 1983 waren davon insgesamt 90 zwei- und dreiteilige Triebwagen geliefert worden. Die inzwischen letzten Einsatzstrecken sind Den Haag Centraal – Dordrecht, Utrecht – Rhenen und Apeldoorn – Enschede. Bereits im Dezember 2020 werden schon 19 Dreiteiler und ein Zweiteiler z-gestellt. GF

■ Studie

Rückgang bei Neugeschäft mit Dieselloks erwartet

Die fahrdrahtunabhängige Traktion wird im Güterverkehr in vielen Regionen der Erde auch langfristig unentbehrlich bleiben. Damit rechnet die Unternehmensberatung SCI Verkehr, die eine entsprechende Marktanalyse durchgeführt hat. Hauptgrund für diese Annahme ist der weltweite Elektrifizierungsgrad, der lediglich 28 Prozent beträgt. Allerdings rechnet SCI angesichts der Covid-19-bedingten weltweiten Unsicherheiten bis 2024 mit einem Rückgang von 24 Prozent beim Neugeschäft mit Diesellokomotiven, obwohl alternativ angetriebene Lokomotiven vielfach noch in der Erprobung stecken und kurzfristig nur eine untergeordnete Rolle spielen. Im Personenverkehr hingegen steigt der Elektrifizierungsgrad stetig. em

Die neuen Vectron-Elloks (Re 475) ermöglichen nun durchgehende Fahrten bis Belgien



BLS Cargo AG

■ BLS Cargo

Durchgehende Fahrten nach Belgien

Seit Anfang November 2020 fährt BLS Cargo die Züge des italienischen Spediteurs Ambrogio Intermodal mit durchgehender Lok bis nach Belgien. Damit setzt das Unternehmen erstmals die neuen Vectron Loks

Re 475 grenzüberschreitend auf dem Korridor ein. Die belgische BLS-Tochter Crossrail Benelux fährt die Güterzüge in Deutschland und Belgien, BLS Cargo in der Schweiz. em/PM

In Kürze**Breitspur-FLIRT für Portugal**

Stadler baut für die staatliche Eisenbahngesellschaft Comboios de Portugal (CP) insgesamt 22 FLIRT-Regionalzüge erstmals in der iberischen Spurweite von 1.668 Millimetern. Neben zehn elektrischen Triebzügen hat die CP auch zwölf bimodale FLIRT geordert, die auch über ein dieselelektrisches Traktionssystem verfügen. em/PM



Grafik: Stadler

Polen: Modernisierte Restaurantwagen

Für die PKP Intercity-Flotte wurden insgesamt zehn Restaurantwagen von H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych in Poznan modernisiert. Dabei erhielten sie unter anderem eine Klimaanlage und Mobilfunksignalverstärker. Die Wagen sind für eine Geschwindigkeit von 160 km/h konstruiert. JMÜ

Griechenland: Modernisierung Katakolo – Olympia

Der griechische Netzbetreiber OSE wird die Meterspurstrecke Katakolo – Pigros – Olympia in den kommenden Jahren modernisieren. So sollen die Infrastruktur und einige Bahnhöfe erneuert werden, wodurch es zu Einstellungen des Betriebs kommen wird. FFÖ

Tschechien: Pläne für HGS

Der tschechische Netzbetreiber SZ plant eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke von Prag über Hradec nach Wrocław. Für die neue, RS 5 VRT genannte Strecke wird zunächst eine Machbarkeitsstudie erstellt. FFÖ

China: Umspurbarer HGV-Zug

China möchte mittelfristig direkten Hochgeschwindigkeitsverkehr nach Russland anbieten. Hierfür hat der staatliche Hersteller einen 400-km/h-schnellen Triebzug entworfen. Am 21. Oktober 2020 wurde die Variante CR400-BF der Fuxing-Familie vorgestellt. Der Zug kann sowohl auf 1.435 Millimeter Spurweite (China), als auch auf 1.524 Millimeter Spurweite (Russland) fahren. AWA



Ein klassischer IC der frühen Jahre dieser Zuggattung: Mit IC 177 „Diplomat“ (Hamburg-Altona – Basel SBB) ist 103 177 am 25. Oktober 1973 bei Göttingen unterwegs. Die Einführung des IC-Systems beschert der Nord-Süd-Strecke deutlich mehr Fernschnellverkehr

Dr. Willi Hager, Slg. Eisenbahnstiftung

■ 50 Jahre Intercity: Start bei der Bundesbahn 1971

Erstklassig **im Zwei-Stunden-Takt**

Im Wettbewerb um die Geschäftsreisenden musste die Bundesbahn Ende der 1960er-Jahre unbedingt nachlegen. Ihr Konzept: ein Angebot von Fernreisezügen im Liniennetz und Taktverkehr. Vor 50 Jahren, 1971, löste der Intercity den F-Zug als Inlands-Spitzenzug im Fernverkehr ab. Damit änderte sich einiges im Konzept – aber auch genug, um mehr Kunden zu gewinnen?



Georg Wagner

112 490 verlässt am 1. Dezember 1971 mit einem IC den Essener Hauptbahnhof. Bundesbahn, AEG und Walzstahlkontor Nord sind längst Geschichte, der Intercity aber ist bis heute geblieben – als zweiklassiger Zug

Ganzseitige Anzeigen im Kursbuch zum Winterfahrplan 1971/72 wiesen den Kunden auf die Neuheit hin. Viele Worte verloren sie dabei nicht: „Deutschland im Direktanschluß“ stand da zu lesen. Und weiter: „Intercity-Züge – IC“. Dazu zwei Schnellfahr-Elloks der Baureihe 103, vorangestellt 103 118. So kündigte die Deutsche Bundesbahn vor rund 50 Jahren das Zugangebot an, das den Geschäftsreiseverkehr im Inland auf eine neue, bessere Basis stellen sollte.

Die bisherige Grundlage datierte in ihren wesentlichen Ausrichtungen aus der Frühzeit der DB. Im Mai 1951 hatte die Bundesbahn ein Netz von „leichten Fernschnellzügen“ aufgebaut, die speziell für den Dienst- und Geschäftsreiseverkehr konzipiert waren. Diese Züge führten damals nur die 2. Klasse, aus der bei der „Klassenreform“ 1956 die 1. Klasse wurde. 1951 galt für die Züge erstmals eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, ab 1958 von 135 bis 140 km/h. Die F-Züge waren stets nachfrageorientiert geplant und wurden bei Bedarf auch entsprechend angepasst, zum Beispiel durch Umwandlungen in D-Züge mit beiden Wagenklassen, wenn die 1. Klasse zu schwach besetzt war.

Geschwindigkeit und Komfort stellten die wesentlichen Merkmale dieser Züge dar. Zwischen aufkommensstarken Relationen waren die Fahrplanlagen der F-Züge so gestaltet, dass Tagesfahrten mit entsprechendem Aufenthalt am Zielort möglich waren. In erster Linie ging es darum, dem damals schon starken Wettbewerb mit den Dienstwagen auf der Straße zu begegnen. Mit Erfolg: Die Züge wurden gut angenommen und in den folgenden Jahren wurde das Netz laufend erweitert. Ab 1957 erfuhr es

durch die europaweit eingeführten TEE-Züge, die ebenfalls nur exklusiv erstklassig waren, eine Ergänzung. Im Sommer 1968 verkehrten elf F-Zug-Paare, dazu kamen elf TEE-Paare. Als Höchstgeschwindigkeit für diese Züge galt ab diesem Zeitpunkt, wie für einige F-Züge bereits vorher, 160 km/h.

Kamen bei den F-Zügen ab 1951 noch Wagen und Triebwagen aus der Vorkriegszeit zum Einsatz, ab 1952 auch die Neubaufahrzeuge VT 08, so bestanden sie in den 1960er-Jahren fast ausschließlich aus den neuen 26,4 Meter langen blauen Abteilwagen Aüm, ergänzt mit roten Speisewagen

WRüm oder blau-roten Halbspeisewagen ARüm. Ab 1968 setzte die Bundesbahn auch die für den TEE-Verkehr gelieferten VT 601 als F-Züge ein. Für den „Rheingold“ und den „Rheinpfad“ hatte sie 1962/63 neue Spitzenzüge in Dienst gestellt, die neue Maßstäbe beim Komfort setzten und erstmals mit 160 km/h verkehrten. Sie sollten letzten Endes maßgeblich die Gestaltung der Fahrzeuge der TEE- und späteren IC-Züge bestimmen.

Erweiterung oder Systemumstellung?

Doch zeigte sich Mitte der 1960er-Jahre, dass das Angebot der F-Züge, eines Kindes der Wirtschafts-

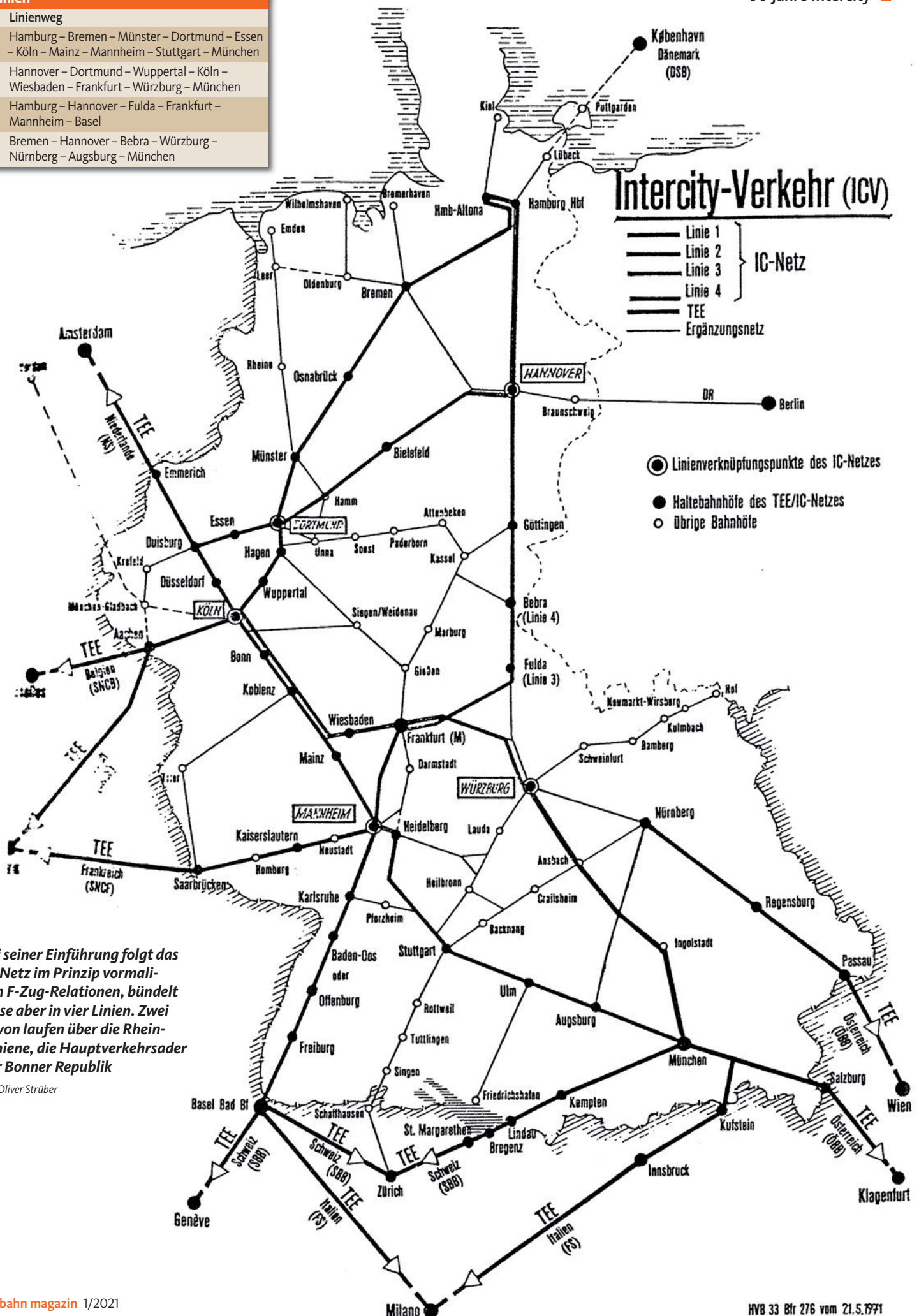
Stichwort

Der Begriff Intercity

Die aus dem Lateinischen und Englischen abgeleitete, ganz dem anglophilen Zeitgeist geschuldete, aber grammatisch gesehen nicht ganz korrekte Bezeichnung „Intercity“ – eigentlich müsste es „Intercitys“ heißen – bedeutet „zwischen den (Groß-) Städten“. Dieser Begriff erscheint erstmals im Jahr 1950 bei British Rail. 1966 führten ihn die Briten als Markennamen „Inter-City“ für hochwertige Reisezüge ein. Die Bundesbahn übernahm diese griffige Wortschöpfung 1968 zuerst als Zugnamen für sechs F-Züge. Ab Winter 1971/72 wurde IC zur Zug-

gattungsbezeichnung. Wie schon beim TEE formte man daraus ein modernes, dynamisches und gleichzeitig zeitloses Logo. Die gelegentlich vorkommende Schreibweise „InterCity“, die einem modischen Trend bei der Schreibung von mehrteiligen Markennamen folgt, entspricht nicht der offiziellen Orthographie. Im amtlichen Schriftverkehr wie im Kursbuch schreibt sich der „Intercity“ deshalb mit kleinem „c“. Die im IC-Verkehr eingesetzten 601 übrigens trugen die Zugbezeichnung „Intercity“ in schwungvollen Großbuchstaben vor sich her.

Linie	Linienweg
1	Hamburg – Bremen – Münster – Dortmund – Essen – Köln – Mainz – Mannheim – Stuttgart – München
2	Hannover – Dortmund – Wuppertal – Köln – Wiesbaden – Frankfurt – Würzburg – München
3	Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt – Mannheim – Basel
4	Bremen – Hannover – Bebra – Würzburg – Nürnberg – Augsburg – München



Bei seiner Einführung folgt das IC-Netz im Prinzip vormaligen F-Zug-Relationen, bündelt diese aber in vier Linien. Zwei davon laufen über die Rhein-Schiene, die Hauptverkehrsader der Bonner Republik

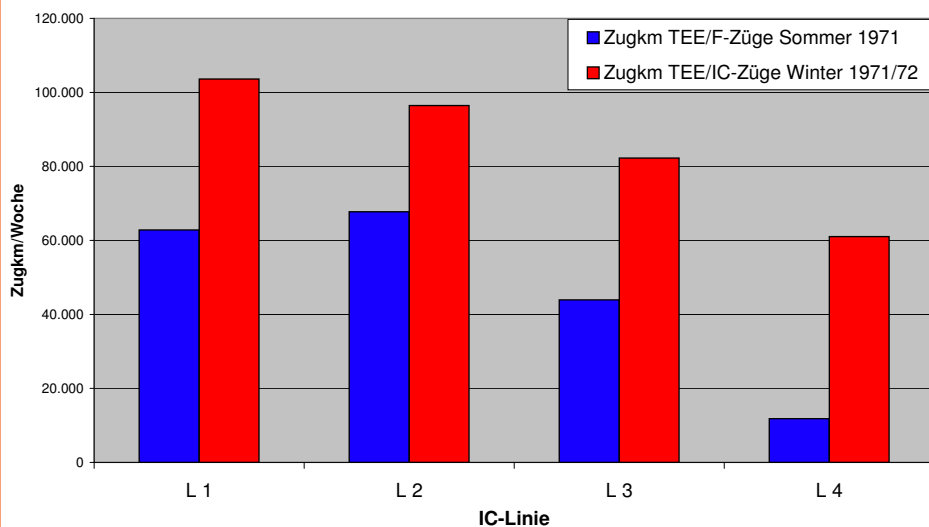
Slg. Oliver Strüber



Die ersten drei Monate reduzierte die DB zu Werbezwecken den Preis für den IC-Zuschlag Slg. Josef Maurerer

Großraumwagen gelten im Jahr 1971 noch als eine Besonderheit im hochwertigen Reiseverkehr; jeder IC führt mindestens einen Apüm mit H. Säuberlich

Angebotsoffensive



F-Zug und Intercity im Vergleich

Merkmal	F-Zug	Intercity
Frequenz	ein- bis mehrmals täglich	Zwei-Stunden-Takt
Linien	---	4
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	160 km/h
Triebfahrzeuge	103, 112, 601	103, 601
Wagenmaterial		
Abteilwagen	Aüm (blau)	Avüm (rot-beige), anfangs auch Aüm (blau)
Großraumwagen		Apüm (rot-beige) i. A. ein GR pro Zug
Speisewagen	ARümh, ARümz (rot-blau) WRümh (rot)	ARümh, ARümz (beide rot-blau und rot-beige) WRümz (rot-beige)
Zugzahl	32 (Sommer 1971)	70 (Winter 1971/72)
Gesamtaufleistung	ca. 15.000 km/Tag	ca. 37.000 km/Tag (jeweils ohne TEE)

wunderzeit, nicht mehr ganz zeitgemäß war. 1967/68 stellte die Bundesbahn Überlegungen zur Optimierung an. Umfangreiche Markt- und Strukturuntersuchungen ergaben zwei Ansätze: entweder das bestehende F-Zug-Netz durch weitere Verbindungen zu ergänzen oder das ganze System im Sinne eines Taktverkehrs mit einer festen Linienstruktur neu aufzubauen – und das mit der Folge, auch bei bisherigen Fahrplanlagen zum Teil größere Veränderungen in Kauf zu nehmen.

F-Züge namens „Intercity“

Mit dem Winterfahrplan 1968/69 setzte die DB etwas zaghaft einen ersten Schritt zur Neuorientierung im F-Zug-Angebot um. Sie folgte zunächst dem ersten der beschriebenen Ansätze. Sechs – größtenteils neu eingelegte – Zugpaare erhielten die Namen „Intercity A“ bis „Intercity F“ – eine werbewirksame Bezeichnung, mit der man die zum Teil deutlichen Fahrzeitverkürzungen hervorheben wollte. Viel mehr passierte dann bei den F-Zügen indes nicht mehr, denn die DB hatte zwischenzeitlich doch den Beschluss zum „großen Wurf“ gefasst, nämlich den Fernschnellzugverkehr im Jahr 1971 auf ein neues System umzustellen. Die „Intercity“ genannten F-Züge bekamen im Sommer 1969 wieder „gewöhnliche“ Zugnamen. Aus Marketinggründen sollte der zugkräftige Begriff „Intercity“ allein für das neue Flaggschiff stehen. Bis zum Sommer 1971 blieb es bei 16 F-Zug-Paaren, es gab aber noch Erweiterungen bei den TEE-Zügen. Insgesamt verkehrten im Sommer 1971 nun 32 F-Züge und 30 TEE-Züge – Letztere zum Teil auch auf Strecken, die nicht zum künftigen IC-Netz gehören sollten.

Entscheidung für ein neues System

Die Ausarbeitung des IC-Systems begann 1969. Die DB entschied sich für ein Angebot, das – in

Aus TEE mach IC – der erstklassige Intercity für den Inlandsverkehr ist dem internationalen TEE vollkommen ebenbürtig, ein aufgesetztes Schild genügt deshalb beim Wechsel der Zugartung (Bild im Bw München Hbf, 1971) W. Fiegenbaum

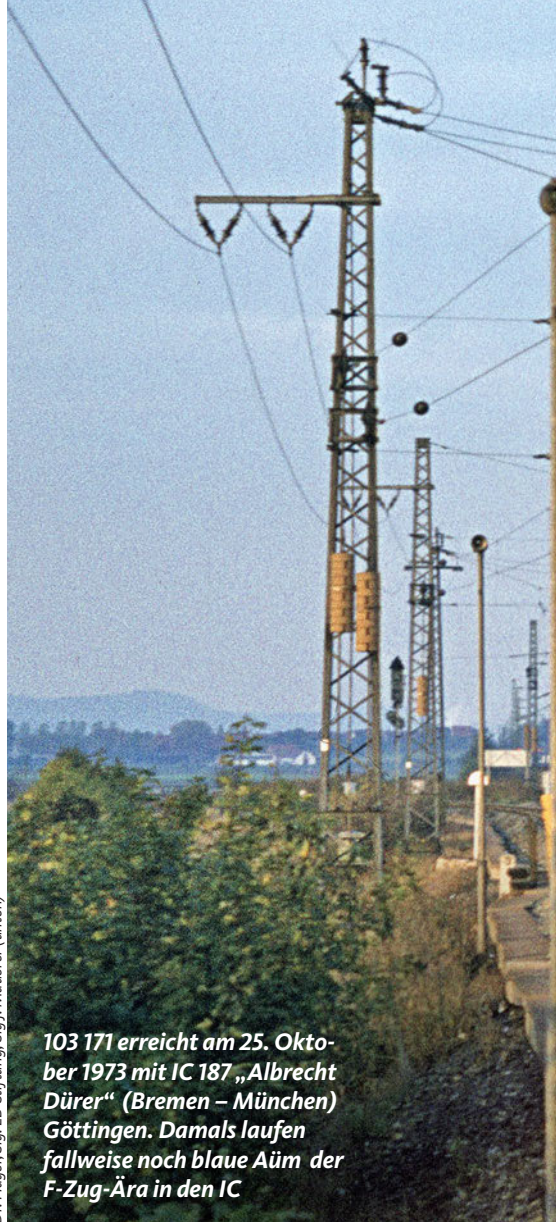


IC, TEE, F-Zug: Zugangebot auf ausgewählten Relationen im Sommer 1971 und Winter 1971/72

Relation	F-Züge Sommer 1971	TEE Sommer 1971	Summe 1971	Intercity Winter 1971/72	TEE Winter 1971/72	Summe 1971/72
Hamburg – Essen (via Recklinghsn)	2	1	3	0	0	0
Hamburg – Dortmund (via Lün/Ha)	6 (2/4)	1 (0/1)	7	16 (6/10)	2 (2/0)	18
Hannover – Hamm/Dortmund	8 (4/4)	2 (1/1)	10 (5/5)	14	2	16
Hamm – Wuppertal – Köln (via Unna)	4	1	5	0	0	0
Dortmund – Wuppertal – Köln	7 ^{a)}	1	8 ^{a)}	16 ^{a)}	2	18 ^{a)}
Dortmund/Essen – Duisburg	10 (8/2)	6 (5/1)	16 (13/3)	16/0	2/0	18
Duisburg – Köln	10	12	22	16	10 ^{b)}	26 ^{b)}
Köln – Mainz – Frankfurt (M)	3	4	7	3	2	5
Köln – Wiesbaden – Frankfurt (M)	5	2	7	12	1	13
Köln – Mainz – Mannheim	4	4	8	10	4	14
Frankfurt (M) – Mannheim	3	6	9	15	6	21
Wiesbaden – Mainz – Mannheim	0	0	0	2	0	2
Mannheim – Basel	2	6	8	12 ^{c)}	4	16 ^{c)}
Mannheim – Stuttgart	6	2	8	14	2	16
Frankfurt – Stuttgart (via Darmst.)	1	0	1	0	0	0
Stuttgart – München	3	2	5	12	2	14
Frankfurt (M) – Würzburg	7	2	9	16	1	17
Hamburg – Hannover	0	4	4	10	4	14
Bremen – Hannover	1	2	3	10	4	14
Hannover – Bebra – Würzburg	0	2	2	10	4	14
Hannover – Fulda – Frankfurt (M)	4	4	8	10	4	14
Würzburg – München (via Ansbach)	3	2	2,5	12	2	14
Würzburg – Nürnberg – München / – Passau	4/0	2/0	6/0	13 ^{d)} /0	3 ^{d)} /2	16 ^{d)} /2

Anmerkungen: ^{a)} 1 F- bzw. IC-Paar nur ab/bis Hagen (über Köln); ^{b)} 1 TEE-Paar nur ab/bis Düsseldorf (über Köln); ^{c)} 1 IC-Paar nur ab/bis Freiburg (über Mannheim); ^{d)} 2 IC-Paare und 1 unpaariger TEE nur ab/bis Nürnberg (über Würzburg) Von der Einführung des IC-Verkehrs profitierten in besonderem Maß Relationen bzw. Regionen in Baden-Württemberg und Bayern sowie die Nord-Süd-Verbindung, wo die IC/TEE nach Würzburg (Linie 4) den IC/TEE nach Frankfurt (Linie 3) im Abstand von drei bis fünf Minuten folgten. Strecken wie Hamburg – Dortmund, Frankfurt – Mannheim oder die linke Rheinstrecke, über die ab Winter 71/72 insgesamt 32 IC- und TEE-Züge rollten, mussten wesentlich mehr Verkehr verkraften. Ein deutliches Plus von 15 Zügen des Fernschnellverkehrs hatte auch Dortmund Hbf zu verzeichnen.

Dr. Hager, Sig.-EB-Stiftung; Sig.J. Mauerer (unten)



103 171 erreicht am 25. Oktober 1973 mit IC 187 „Albrecht Dürer“ (Bremen – München) Göttingen. Damals laufen fallweise noch blaue Ärm der F-Zug-Ära in den IC

Anlehnung an die TEE- und die bisherigen F-Züge – nur die 1. Klasse führen sollte. Für die DB galt zu dieser Zeit der hochwertige Verkehr mit 1.-Klasse-Zügen als „gewinnabwerfend“, der mit den IC-Zügen für die Schiene erhalten bleiben sollte. Ferner gab es damals einen „deutlich erkennbaren Trend zur 1. Klasse“, der ebenfalls mit diesen Zügen „aufgefangen“ werden sollte. Wichtigstes Kriterium war aber die Wettbewerbslage: Im sogenannten Modal Split lag der Anteil der DB beim hochwertigen Dienst- und Geschäftsreiseverkehr bei rund 14 Prozent, etwa denselben Anteil hatte der Luftverkehr. Rund 70 Prozent des Businessverkehrs fand mittlerweile auf der Straße statt. Vor allem hier wollte die DB ansetzen und Anteile zurückgewinnen. Das war nur mit einer Komfortverbesserung, mehr Fahrmöglichkeiten und vor allem einer weiteren Verkürzung der Fahrzeiten möglich.

Dafür strebte die DB eine zügige Realisierung von größeren Schnellfahrabschnitten mit 200 km/h und damit eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten bis zu 140 km/h an. Doch konnten diese Pläne mangels Investitionsmittel nicht realisiert werden. Zudem scheiterte das bereits 1968 zwischen München und Augsburg avisierte „Tempo 200“ vorerst auch an technischen Problemen mit

Deutschland im Direktanschluß



Deutschland mit Direktanschluss: Im Kursbuch Winter 1971/72 wirbt die Bundesbahn ganzseitig für ihre jüngsten „Stars auf Schienen“ – die 103.1 und die Intercity-Züge

der Linienzugbeeinflussung (LZB) bzw. der etwa bei der 103 eingebauten Automatischen Fahr- und Bremssteuerung (AFB). Vor allem das Unglück bei Rheinweiler im Juli 1971, bei dem eine 103 mit ihrem Zug infolge überhöhter Geschwindigkeit entgleist war, ließ die DB von einer Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit fürs Erste Abstand nehmen. Die IC-Züge verkehrten – wie die bisherigen F-Züge – mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Dennoch wurde aus Wettbewerbsgründen die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der IC-Züge auf 108,2 km/h angehoben. Bewegte sich das Ranking der 20 schnellsten F-Züge im Bereich von 107 km/h bis 120 km/h, so lag es bei den IC-Zügen jetzt im Bereich von 115 km/h bis 122 km/h. Auf einigen Strecken wurden die Fahrzeiten von IC-Zügen – je nach Länge der Strecke – gegenüber vergleichbaren F-Zügen um fünf bis zehn Minuten verkürzt.

Im Sommer-Kursbuch 1971 rührte die DB für ihr neues Zugpferd erstmals die Werbetrommel: „Deutschland im Zwei-Stunden-Takt; InterCity-Züge fahren vom 26. September 1971 an“. Ab Juli 1971 intensivierte sie die Werbung allgemein. Der Einführungszeitpunkt zum Winterfahrplanwechsel war eher untypisch, wurden doch derart große



Konzeptänderungen üblicherweise mit Beginn des Sommerfahrplans vorgenommen. Doch reichten zum Sommer 1971 die erforderlichen Fahrzeuge noch nicht aus, denn die Züge sollten – im Gegensatz zu den bisherigen F-Zügen – denselben Komfort wie die TEE-Züge bieten, also mit klimatisierten Wagen des „Rheingold“-Typs ausgestattet sein. Bis Ende Mai 1972 wollte die DB im Hinblick auf die Wettbewerbsslage aber wiederum auch nicht warten.

Einführung zum Winter 1971

Am 26. September 1971 „startete“ das Intercity-System mit Zügen 1. Klasse auf vier Linien (siehe Tabelle) und einem Streckennetz, das etwa 3.600 Kilometer Länge umfasste und den wichtigsten Verkehrsströmen folgte. Die IC hielten regelmäßig in 33 Städten, einzelne Halte wurden bei bestimmten Zügen im Wechsel eingelegt. Die Linien 1 und 2 führten jeweils auf einem langen Weg von Norddeutschland über Köln nach München. Diesen dürfte in seiner Gesamtheit wohl kein Reisender gewählt haben; vielmehr verknüpfte die DB dabei unterschiedliche Verkehrsrelationen. Diese Linieneinführungen waren betrieblich optimiert undverkehrlich insofern erwünscht, als sie möglichst viele Direktverbindungen herstellten.

Die schnellsten Züge der Deutschen Bundesbahn

Von jedem Zugpaar ist jeweils nur der schnellste Zug dargestellt. Es sind nur Züge berücksichtigt worden, die im Bundesgebiet mehr als 250 km zurücklegen

Rang Nr.	Name	Nr.	Laufweg	Entfernung km	Zwischenhalte	Fahrzeit	Reiseschwindigkeit km/h
1.	Prinzpal	103 131	Dortmund—Hamburg	354	4	2 Std 54 Min	122
2.	Rheinpfalz	103 106	(München—) Duisburg—Hannover	262	3	2 Std 10 Min	121
3.	Dampffeld	103 140	Hannover—Köln (=Frankfurt)	312	6	2 Std 36 Min	120
4.	Münchner Kindl	103 120	(München—) Köln—Hannover	312	4	2 Std 37 Min	120
5.	Kommodore	103 170	Freiburg—Hamburg	805	7	6 Std 48 Min	119
6.	Markgraf	103 108	Basel—Frankfurt	339	4	2 Std 52 Min	119
7.	Diplomat	103 177	Hamburg—Basel	667	7	7 Std 21 Min	118
8.	Merian	103 178	Basel—Frankfurt	339	4	2 Std 53 Min	118
9.	Parsifal	029 32	Hamburg—Aachen (=Paris)	342	8	4 Std 39 Min	117
10.	Patrizier	103 132	Hamburg—Köln	472	7	3 Std 55 Min	117
11.	Toller Bomberg	103 130	Hamburg—Köln	457	7	3 Std 55 Min	117
12.	Hermes	103 182	München—Bremen	757	4	6 Std 34 Min	116
13.	Mercator	103 176	Basel—Hannover	696	7	6 Std 02 Min	116
14.	Riemenschneider	103 183	Hannover—München	635	3	5 Std 29 Min	116
15.	Merkur	103 114	(München—) Köln—Hamburg	472	8	4 Std 06 Min	116
16.	Schwabenpfalz	103 119	Hamburg—Köln (=Stuttgart)	472	7	4 Std 06 Min	116
17.	Helvetia	029 73	Hamburg—Basel (=Zürich)	864	8	7 Std 33 Min	115
18.	Roland	029 75	Bremen—Basel (=Milano)	808	8	7 Std 03 Min	115
19.	Hanseel	103 134	Hamburg—Bonn	505	9	4 Std 24 Min	115
20.	Gambrinus	103 112	(München—) Köln—Hamburg	472	7	4 Std 07 Min	115
21.	Prinzregent	103 156	München—Frankfurt	412	2	3 Std 36 Min	115

*) Unter Reiseschwindigkeit versteht man die durchschnittliche Geschwindigkeit einschließlich aller Aufenthalte und Geschwindigkeitsbeschränkungen

Unter den 21 schnellsten Zügen der DB im Winter 71/72 befinden sich 18 der neuen IC. Zum Vergleich: Im Sommer 1971 gehören zwölf F-Züge, sieben TEE und ein D-Zug zu den Top 20“

Die Züge verkehrten alle zwei Stunden, allerdings nicht im minutengenauen Takt, sondern eher rhythmisch. Größere Abweichungen gab es vor allem in Tagesrandlagen zur Wahrung optimaler Früh- und Spätverbindungen. Maßgebende Knoten für das Fahrplansystem waren Köln und Mannheim. Weitere Korrespondenzanschlüsse mit gegenseitigen Anschlüssen bestanden in Dortmund, Hannover und Würzburg, wo die Züge jeweils am selben Bahnsteig hielten. Die dargestellte Linien-

systematik wurde aber nicht bei allen Zügen exakt eingehalten und auf Teilstrecken gab es auch sogenannte „Linientauscher“. Das betraf vor allem TEE-Züge wie den „Rheingold“, der zwischen Duisburg und Mannheim auf der Linie 1 und zwischen Mannheim und Basel auf der Linie 3 verkehrte. Entsprechend angepasst wurden hier auch korrespondierende IC-Züge. So verkehrte in diesem Fall der IC 160 „Präsident“ auf der Linie 1 nur zwischen München und Mannheim, wo ein Anschluss an den TEE



6 „Rheingold“ hergestellt wurde. In der Gegenrichtung verkehrte IC 165 bereits ab Frankfurt und damit bis Mannheim auf einer Teilstrecke der Linie 3.

Die TEE-Züge wurden in das IC-System integriert und ihre Fahrpläne, wenn möglich, noch etwas angepasst. Aufgrund der internationalen Bindungen war dies nicht überall möglich wie beispielsweise beim TEE 33 „Parsifal“ (Paris – Hamburg), weshalb zwischen Köln und Hamburg zeitweise kein angenäherter Zwei-Stunden-Takt realisiert werden konnte. Der TEE „Rheingold“ und der zum IC umgewandelte „Rheinpfad“ waren die einzigen Züge im System, die im DB-Bereich weiterhin Kurswagen austauschten. Im System der Zugnummern gehörten fortan der Bereich 1 bis 99 den TEE und der von 100 bis 199 den IC.

Hohe Laufleistungen

Insgesamt gab es jetzt 100 dieser hochwertigen Züge, davon 70 als IC und 30 als TEE. Das waren rund 40 Züge mehr als im TEE-/F-Zug-Netz vom Sommer 1971. Allerdings ist ein reiner Vergleich der Zugzahlen wenig aussagekräftig, weil auch die Laufwege der Züge betrachtet werden müssen – und die waren bei den IC-Zügen aufgrund der langen Linienführungen erheblich kilometerintensiver als bei den F-Zügen, wo nur der „Gambrinus“ einen entsprechenden Marathonlauf aufweisen konnte. Die Laufleistung in Zugkilometern war bei den TEE-/IC-Zügen fast doppelt so hoch (!) wie zuletzt bei den TEE-/F-Zügen. Allerdings verkehrten nicht alle TEE-Züge wie der „Bavaria“ (München – Zürich) auf dem IC-Liniennetz. Aus dem Linienschema fiel auch der IC 1112/13 „Karwendel“ Frankfurt – Seefeld in Tirol, der sich über die Ammerseebahn den Alpen näherte. Zur Hannover Messe 1972 bot die DB 14 zusätzliche IC-Paare mit klangvollen Namen wie „Messe-Star“ nach beziehungsweise ab Hannover Messebahnhof.

Vergleicht man die einzelnen Linien, so entwickelte sich die zusätzliche Betriebsleistung bei



Mit dem IC-System hält bei der DB der Taktverkehr Einzug im Fernreiseverkehr; damals noch Ausnahme, ist er heute die Regel

den Zugkilometern in unterschiedlicher Ausprägung (siehe Grafik). Bei der Linie 1 stieg die Zahl der Zugkilometer um etwa 40 Prozent, bei der Linie 2 um 30 Prozent, wobei es zwischen diesen beiden Linien eine gewisse Wechselwirkung gab, weil beide den Rhein entlangführten. Jedenfalls waren diese Linien aufgrund der großen Nachfrage schon vor Einführung des IC-Systems sehr gut mit F-Zügen belegt, weshalb sich der Anstieg in Grenzen hielt. Bei der Linie 3 stieg die Betriebsleistung um fast 50 Prozent. Bemerkenswert ist der Anstieg bei der Linie 4, wo sich die Betriebsleistung um 80 Prozent erhöhte. Hier verkehrte bis September 1971 nur der TEE „Blauer Enzian“

Die TEE-Triebwagen VT 11⁵ ergänzen die lokbespannten Züge im IC-Verkehr. Mit schwungvollen Versalien auf der „Kühlerhaube“ werben sie weithin sichtbar für das neue Topangebot D. Junker, Slg. Eisenbahnstiftung

und sonst kein weiterer F-Zug. Ab Herbst 1971 gab es hier sieben TEE-/IC-Zugpaare, was einer Verdreifachung des Angebotes an 1.-Klasse-Zügen auf dieser Linie entsprach. Vor allem hier stellte sich die erhoffte zusätzliche Nachfrage aber nicht ein, was bald entsprechende Folgen haben sollte.

Mit Einführung der IC-Züge entfielen der F-Zug-Zuschlag in Höhe von vier DM sowie der nach Entfernungszonen gestaffelte TEE-Zuschlag (sechs bis acht DM). Dafür galt nun ein einheitlicher Zuschlag von acht DM für den IC. Für die Einführungszeit von September bis Dezember 1971 erhob die Bahn zu Werbezwecken nur einen Zuschlag von vier DM, um nach eigener Aussage „die Nutzervorteile des neuen Angebotes der potentiellen Kundschaft möglichst schnell nahezubringen“. Ab 1. Januar 1972 galt der Preis von acht DM, der 1973 auf zehn DM anstieg. Darin enthalten war auch eine kostenlose Platzreservierung. Der IC-Zuschlag wurde auch bei einer Fahrt zu ermäßigten Fahrpreisen in voller Höhe erhoben. Dazu muss bemerkt werden, dass in den IC-Zügen aufgrund des ausgeweiteten Angebotes zur besseren Auslastung auch eine Reihe von Fahrpreismäßigungen zugelassen wurde, die bisher in F-Zügen nicht galten.

Fahrzeugeinsatz

Selbst wenn die eingangs erwähnte Werbung vermuten ließ, dass die gezeigten Lokomotiven eine Neuheit des IC-Zeitalters waren – dies traf nicht zu. Zwar wurden die IC-Züge ausnahmslos – selbst auf der „Kurzstrecke“ zwischen Frankfurt (Main) und Wiesbaden – mit der Baureihe 103 bespannt. Deren Serienlieferung hatte aber im Mai 1970 begonnen und sie lief deshalb bis Herbst 1971 auch schon vor F-Zügen. Etwa 60 Loks der

Modellfahrzeug-Übersicht: Triebfahrzeuge und Wagen für den IC 1971

Die 103.1 und der 601 prägten den Betrieb des 1971 eingeführten IC. Reine Intercity-Fahrzeuge gab es aber nicht – die Bundesbahn verwendete das, was auch beim TEE fuhr. Die Modellbahn-Industrie hat sich zunächst der TEE-Züge und inzwischen einiger IC-Garnituren angenommen. Beide eignen sich für den Modell-IC, wobei, genau genommen, die TEE-Wagen eine IC-Beschilderung bräuchten. Eine Übersicht über die wichtigsten Modelle (Loks und Zugpackungen links, Wagen rechts)

Baureihe 103.1 (Standard-Bespannung)	
HO	Fleischmann 4375, 437602 Lima 8100/208100/149728, 208352 Märklin 3054/Hamo 8354, Primex 3188/ Märklin 3053, Märklin 3354, 37571, 39150 Piko 51670/51671 Roco 43838/43847, 43839/43849, 69744, 70210/70211/78211, 70212/70213/78213 Trix 22779, 22933, Trix Express 32779
TT	Beckmann 101 1101, 101 1102; Beckmann/Tillig 500680 Kuehn 32500, 32502 Tillig 02431, 02432 TT-Modellbau 103
N	Arnold 0235/2350/82350 Fleischmann 7375 Minitrix 51 2057 00/51 2157 00, 12057/12157, 12539, 12194
Z	Märklin 8854, 88544
Baureihe 601 (Standard-Einsatz bei einigen Zugläufen)	
HO	Roco 43012 (als IC „Südwind“);
N	Roco 23014/23015;
Z	Märklin 88734 (als IC „Mediolanum“)
Baureihe 103 (seltene Einsätze)	
HO	Lima 208288/288288 Märklin 3053/Hamo 8353, Märklin 37574-02 Roco 63749/69749, 72310/78310
N	Arnold 2372, 2374 Fleischmann 781505/781575 Minitrix 12650, 12590, 16351
Z	Märklin 88571-01
Baureihe 112 (anfangs seltene Einsätze im IC-Verkehr)	
HO	Fleischmann 4336/6372 Liliput 11013/11018 Märklin aus 26540, 39112 Piko 51804/51805 Roco 4138/4138S/14138/43425/43915, 41258, 43792/43842, 73076/73077/79077 Trix 53 2248 00/52 2448 00/53 2748 00/ 52 2648 00/55 2848 00, 22032;
N	Fleischmann 733810/733890; Hobbytrain 241025, H2806; Minitrix 51 2055 00/51 2155 00, 51 2937 00, 12055/12155

Zugpackungen	
„30 Jahre InterCity“ (103 + 2 x Äüm 203 + WRmz 135)	
HO (1:93,5)	Fleischmann 4802
N (1:160)	Fleischmann 7802
IC'71 (3 x Am 203, 1 x ARümh 217)	
HO (1:93,5)	Trix Express 31131
IC „Südwind“	
HO (1:100)	Märklin 42993
HO (1:100)	Märklin 42994
IC 180 „A. Dürer“ (2 x Äümz 111, 1 x Apümz, 1 x ARümh 217)	
N (1:160)	Minitrix 15545

Avümz111 (klimatisierter Abteilwagen 1. Klasse)	
HO (1:87)	ADE 3151/6151/03151 Lima 309531K, L309634 Rivarossi aus HR 40343, aus HR 40353 Roco 64409, 64511 (als IC „Herren- chiemsee“), 45802, aus 459248, aus 6400310, aus 640747, aus 74135/741368
HO (1:93,5)	Märklin 43845, 43862, 43863 (als IC „Gambrinus“), 438511, 438552, aus 438572, aus 265402, aus 43853/ 438543, aus 438596, aus 007764 Trix 23421/234252 aus 234775, aus 234276
HO (1:100)	Fleischmann 5160, 5169 Lima 309167, 309539K Märklin 4095, 4098, 4295, 4298 Roco 4267, aus 44120, aus 44121
HO (1:114,5)	Märklin 4085, 4089 Trix 53 3385 00
TT	Tillig 13584, aus 501667
N (1:160)	Arnold 0381/3810, A 3964, aus HN 4008, aus HN 4299 Fleischmann 8110C, 8160, 8169, aus 8819059, 8160015, 8160025 Lima 320871, 320835 Minitrix aus 158608
Z	Märklin 8724/8734, aus 872698
Apümh121 (klimatisierter Großraumwagen 1. Klasse)	
HO (1:87)	ADE 3152/9152/6152/03152 Lima 309532K, L309635 Rivarossi aus 40343, aus 40353 Roco 64408, 64510 (als IC „Herren- chiemsee“), 45803, aus 459248, aus 64000310, aus 640747, aus 74135/741368
HO (1:93,5)	Märklin 43864 (als IC „Gambrinus“), 438652, aus 438572, aus 438533, aus 439596, aus 007764 Trix aus 234222, aus 234775, aus 234276
HO (1:100)	Fleischmann 5163 Lima 309168, 309540K Märklin 4096, 4296 Roco 4268, aus 44120, aus 44121
HO (1:114,5)	Märklin 4086/Primex 4288
TT	Tillig 13574, aus 501667
N	Arnold 0382/3820, A 3965, aus HN 4008, aus HN 4299 Fleischmann 8163, aus 8819059, 8163015, 8168015 Lima 320872, 320836 Minitrix aus 158608
Z	Märklin 8725/8735, aus 872698
ARümh217 (Halbspeisewagen mit 1. Klasse („Kakadu“))	
HO (1:87)	LS Models aus 46139 Roco aus 64107, aus 64512

HO (1:100)	Märklin aus 29855
HO (1:110)	Märklin 4078/Primex 4013
N	Arnold 3252
Z	Heckl
ARümz211 (Halbspeisewagen mit 1. Klasse, Neubau, mit Pantograf)	
HO (1:87)	Roco 44751, aus 44117, 44761A
WRümh132 (Speisewagen)	
HO (1:87)	ADE 3007B, 3155, 9155D Rivarossi aus HR 4034B, HR 40653 Roco 45814B, aus 640747
HO (1:93,5)	Fleischmann 5605B, aus 560901B
HO (1:100)	Fleischmann 5105B Märklin 4097, 4094B Röwa 3114B Roco aus 44120D
HO (1:114,5)	Märklin 4087, 4188B
TT	Tillig 13697B
N	Arnold 0325/3250“, 0384/3840 Fleischmann 8112B, 864401B, aus 881905D, 8166015 Minitrix 51 3017 00, 51 3083 00B
Z	Märklin 8713“, 8726/8736
WRmz135 (Speisewagen mit Pantograf)	
HO (1:87)	ADE 3157D, 13157 Roco aus 74181, 45811
HO (1:93,5)	Märklin 43894
HO (1:100)	Fleischmann 5162 Märklin 4153, 4294, 42973 („Südwind“) Roco 4272D
N	Fleischmann 8162D Minitrix 51 3084 00D
Z	Märklin 8727/8737
Äüm203 (blau, als Verstärkungswagen noch bis ca. 1973)	
HO (1:87)	ADE 3004 Liliput 894 00 Rivarossi aus HR 4066 Roco 44753, aus 64107, aus 64108, 64646, aus 74182
HO (1:93,5)	Fleischmann 5601, 5111, 5888
HO (1:100)	Fleischmann 5103 Märklin aus 2664/2864, aus 29855 Röwa 3112 Roco 4296/4296S, 44457
TT	Tillig 16207
N	Arnold 0321/3210 Fleischmann 8110, 8111, 8888, 8641, 5111, 864101, 863920, aus 811103 Minitrix 51 3080 00/13080
Z	Märklin 8710

^A in Rot/Blau; ^B in Rot; ^C in Blau (!); ^D mit Schriftzug „TRANS EUROPE EXPRESS“; ¹ beschriftet als IC „van Beethoven“; ² beschriftet als TEE „Rheinpfalz“; ³ beschriftet als TEE „Helvetia“; ⁴ beschriftet als TEE „Blauer Enzian“; ⁵ beschriftet als TEE „Röland“; ⁶ beschriftet als TEE „Bavaria“; ⁷ beschriftet als TEE „Rembrandt“; ⁸ beschriftet als TEE „Rheingold“; ⁹ beschriftet als TEE „van Beethoven“; ¹⁰ beschriftet als TEE „Merkur“



Hans Schmidt, Slg. Brinker/OS

Serienbauart standen zum Startzeitpunkt des IC-Systems zur Verfügung, verteilt auf die Betriebswerke München Hbf, Frankfurt (M) 1 und Hamburg-Eidelstedt. Auch die vier Vorserien-103 waren mit einem dreitägigen Umlauf vertreten, der hauptsächlich Leistungen München – Nürnberg – Frankfurt und den TEE 90 „Blauer Enzian“ zwischen München und Hamburg enthielt. Daneben wurden einige Züge mit den ehemaligen TEE-Dieseltriebwagen VT 601 gefahren, hauptsächlich zwischen München und Frankfurt beziehungsweise Wiesbaden sowie München und Bremen. Die Baureihe 112 kam bei den IC-Zügen planmäßig nicht mehr zum Einsatz, weil schon genügend 103 vorhanden waren. Die Lokleitungen waren angehalten, für den IC-Dienst nur „die tüchtigsten Lokführer“ einzuteilen, die bei Besprechungen und Dienstunterrichten außerdem auf die besondere Bedeutung des IC-Verkehrs und den hohen Stellenwert von Pünktlichkeit ausdrücklich hingewiesen werden sollten.

Gebildet wurden die Intercity-Züge in der Regel aus vier bis sechs klimatisierten Wagen (siehe Kasten), die denselben Komfort wie die TEE-Züge boten. Bei der stark frequentierten Linie 1 benötigte man vor allem freitags und montags teilweise acht bis neun Wagen. Eine Besonderheit war der IC 128 „Hans Sachs“, der – wie schon sein F-Zug-Vorgänger – zwischen Frankfurt und Hagen einen Gepäckwagen Düm mitführte, den die Bundespost nutzte.

Zu ambitionierte Fahrzeiten

Die angestrebte Verkürzung der Reisezeiten schlug sich zumindest statistisch im Kursbuch 1971/72 nieder. In der Tabelle der schnellsten Rei-

Der IC 184 „Südwind“ durchfährt am 27. Juni 1973 die Station Gemünden (Main), die zeittypische Bahnhofsatmosphäre verströmt. Zusammen mit dem IC 185 „Nordwind“ bedient der Zug die Linie 4 zwischen Bremen und München, eine neu geschaffene Relation im deutschen Fernschnellzugverkehr. Die Nachfrage nach diesem Angebot bleibt allerdings hinter den Erwartungen zurück

Erstklassig sind nicht nur der Intercity, sondern auch die Weinlagen. Im April 1974 eilt IC 163 „Hessen-Kurier“ bei Nierstein den Rhein entlang – auf seinem Weg von Wiesbaden nach München, der Stadt weltberühmter Biere



Dieter Junker, Slg. Eisenbahnstiftung

sezüge der Bundesbahn gingen die ersten acht Plätze komplett an Intercity-Züge (zum Vergleich im Sommer 1971: vier F-Züge, vier TEE); unter den 21 Schnellsten waren überhaupt nur drei TEE-Züge und ansonsten allein IC-Züge vertreten (zum Vergleich im Sommer 1971: zwölf F-Züge, sieben TEE, ein D-Zug). Die Schattenseiten zeigten sich freilich bald. Große Probleme bereitete von Anfang an die Verspätungsanfälligkeit der

» Der vor 50 Jahren eingeführte Taktverkehr hat den Fernreiseverkehr komplett verändert

Züge, da die „wettbewerbsorientierten“ Fahrzeiten zu ambitioniert geplant waren. Bereits im Fahrplan 1972 kam es deshalb zu Fahrzeitverlängerungen, die für eine Verbesserung der Pünktlichkeit sorgten. Dazu muss der Vollständigkeit halber erwähnt werden, dass alle Fernverkehrszüge von den Fahrzeitverlängerungen des Fahrplans 1972 betroffen waren, also auch die große Zahl der D-Züge.

Die Auslastung der IC-Züge entwickelte sich in den ersten Jahren unterschiedlich. Auf den starken Linien 1 und 2, auf denen schon vorher die meisten F-Züge verkehrten, wuchsen die Fahrgastzahlen bis zu 30 Prozent, vor allem in den Tagesrandlagen. Eine gleichmäßige Verteilung über den Tag hinweg stellte sich hingegen nicht ein. Deshalb wurde bereits im Herbst 1972 ein neues Zugpaar eingelegt: IC 166/167 „Friedrich Schiller“ zwischen Stuttgart und Düsseldorf mit Abfahrt in Stuttgart um 6:02 Uhr. Bisher fuhr hier wie schon zu F-Zug-Zeiten der erste Zug IC 110 „Schwabenpfeil“ erst um 7:11 Uhr. In der Gegenrichtung verdichtete IC 167 die Nachmittagsabfahrt in Düsseldorf/Köln auf eine stündliche Verbindung (Köln ab 15:51 Uhr). Letzten Endes sollte dieses Zugpaar aber die einzige echte Neueinlegung bleiben.

Auf der Linie 4 wurden bereits 1972 bei einzelnen Zügen Kürzungen auf drei Wagen vorgenommen (Avüm, ARüm, Apüm). Nur der traditionelle TEE „Blauer Enzian“ konnte hier mit bis zu acht Wagen aufwarten. Im Herbst 1972 strich die DB das in Tagesrandlage verkehrende Zugpaar IC 192/193 „Ratsherr“ (Würzburg – Bremen), 1973 dann die

Kurzstreckenzüge IC 161/162 „Jakob Fugger“ (Stuttgart – München) und IC 190/195 „Seute Deern“ (Hannover – Hamburg). Es folgten weitere Modifizierungen: Das neue TEE-Zugpaar 24/25 „Erasmus“ zwischen München und Den Haag ersetzte 1973 ein IC-Paar zwischen München und Köln.

Erst Zweiklassigkeit bringt Erfolg

Trotz weiterer Anpassung bis 1979 muss man letztlich im Rückblick sagen, dass die Neuerung des Intercity von 1971 den erwünschten Aufschwung im Geschäftsreiseverkehr nicht erbrachte.

Die Hoffnung, mit dem komfortablen und modernen Angebot, eine Vielzahl von Pkw-Fahrern in die schnellen Züge zu locken, erfüllte sich angesichts des großen gesellschaftlichen Renommées des Autos und der hohen Fahrpreise nicht. Einen großen Fortschritt freilich bedeutete der vor 50 Jahren eingeführte Taktverkehr. Er hat den Fernreiseverkehr komplett verändert – bis heute sogar in allen Bereichen. Und zur richtigen Erfolgsgeschichte wurde der IC erst, als er ab 1979 auch die 2. Klasse führte.

Josef Mauerer/GM





■ V-100-Modernisierung in Stendal im Jahr 2000

Bewährte Loks fürs neue Jahrtausend

V-100-Lokomotiven aus ost- und westdeutscher Produktion soweit das Auge reicht – so sah es zur Jahrtausendwende im ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerk Stendal aus. Doch die meisten der dort abgestellten Loks warteten nicht auf die Verschrottung, sondern auf ihre Aufarbeitung und einen neuen Eigentümer

Das traditionsreiche Ausbesserungswerk im sachsen-anhaltinischen Stendal wurde als „Centralwerkstatt für Lokomotiven und Wagen“ im Jahre 1873 gegründet, ständig erweitert und zählte zeitweise über 2.000 Mitarbeiter. In den 60er-Jahren erlangte das nunmehrige Raw Stendal überregionale Bekanntheit, weil hier 200 Kriegsloks der Baureihe 52 zu 52.80 rekonstruiert wurden. Nach Auslaufen der Dampflok-Unterhaltung widmete man sich ab 1975 vor allem der Aufarbeitung von Dieselloks der DR-Baureihe 110. Im Zuge der Bahnreform gelangte das Werk im Jahre 1994 zur Deutschen Bahn AG. Vier Jahre später wurde es der DB Regio AG zugeschlagen und firmierte nun als „Schienenfahrzeugzentrum Stendal“. 2002 stieg Alstom als Teilhaber ein, zehn Jahre später die DB AG aus, sodass das Werk Stendal heute ein reiner Alstom-Betrieb ist.

V 100-Paradies Stendal

Doch zurück ins Jahr 2000: Zum Kerngeschäft des „Schienenfahrzeugzentrum Stendal“ zählten die

Instandhaltung, Ausbesserung und Modernisierung der dieselhydraulischen Lokomotiven der Baureihe V 100 der ehemaligen DB und DR sowie der Verkauf und die Vermietung dieser Loks. Deren große Zeit bei der Deutschen Bahn AG war längst vorüber, denn die Regionalisierung des Nahverkehrs, der verstärkte Einsatz von Triebwagen und -zügen sowie der Niedergang des Güterver-

» Für den Schrottplatz waren viele der Loks aus ost- und westdeutscher Produktion zu schade

kehrs auf Nebenbahnen hatten die meisten der aus den 60er- und 70er-Jahre stammenden Loks überflüssig gemacht. Doch für den Schrottplatz waren viele der ausgemusterten Loks aus ost- und westdeutscher Produktion noch zu schade. So sammelte die DB AG die noch aufarbeitungs- und modernisierungswürdigen Kandidaten im Stenda-

Lange Reihen abgestellter V 100 aus Ost und West säumten im Jahr 2000 die Gleise im AW Stendal. Viele kamen danach noch zu privaten Bahnunternehmen

ler Werksanlage, wo dann Dutzende der Veteranen hinter- und nebeneinander standen – alle auf eine bessere Zukunft wartend. Auch in der großen Richthalle des Werks wurde gemeinsam an ehemaligen DB- und DR-Maschinen gearbeitet. In einer solchen Menge konnte man Ost- und West-V-100 nirgendwo beieinander sehen.

Neuer Lack und neue Motoren

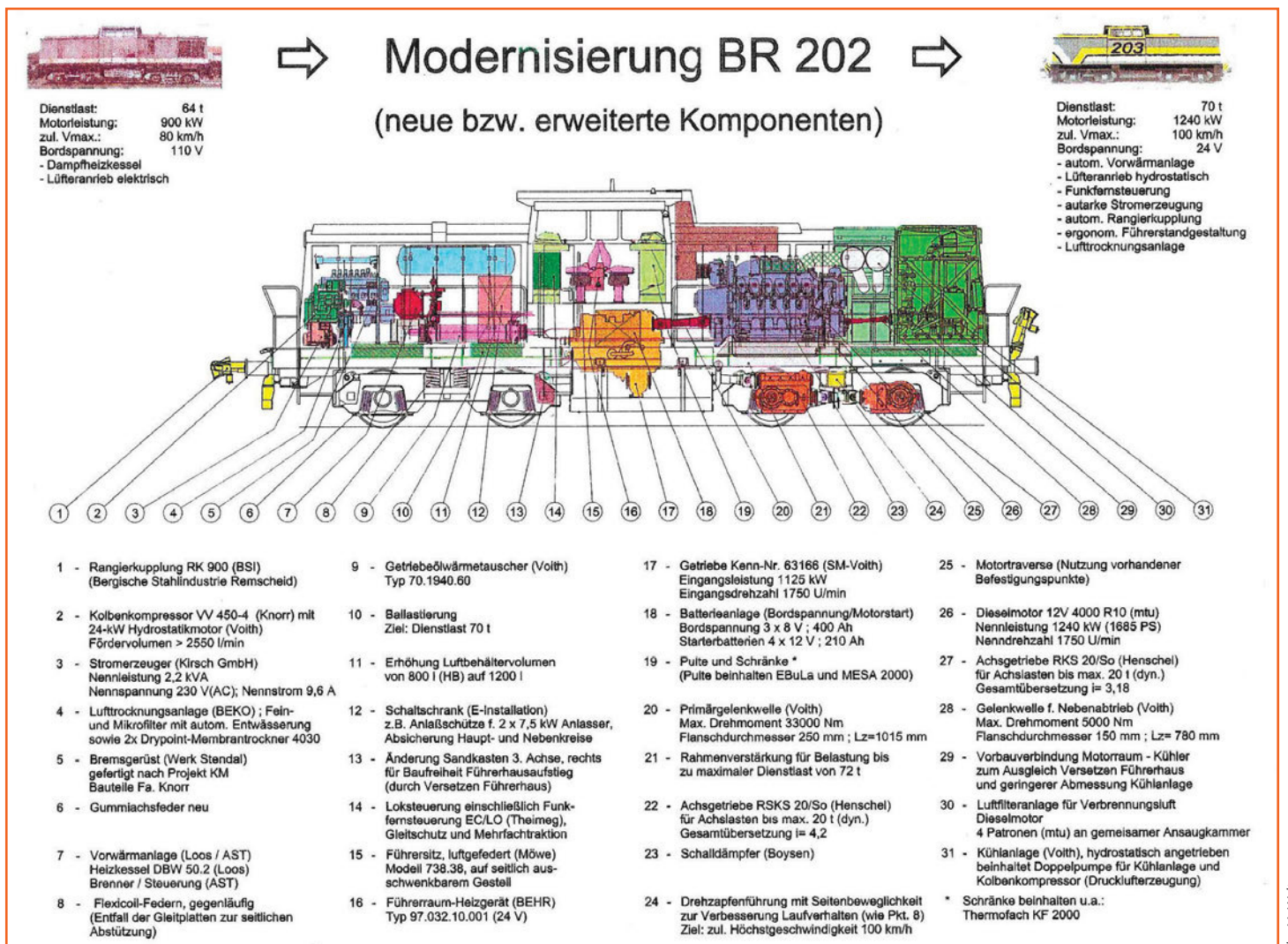
Noch 2000 führte das Werk an einzelnen, vom Betrieb noch benötigten 212 der DB AG Auslaufuntersuchungen der Klasse IS703 durch, teilweise verbunden mit einem kompletten Neuanstrich in Verkehrsrot. So präsentierte sich die Gießener 212 285 dem Betrachter mit dem Untersuchungsdatum „31.05.2000“ wie aus dem Ei gepellt. Viele andere ehemalige DB-V 100 hingegen wurden nach mehr oder weniger langer Abstellzeit für ihre neuen Eigentümer aus dem In- und Ausland aufgearbeitet.

Umfangreich modernisiert wurden zahlreiche Loks der verschiedenen V 100-Bauarten der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, teilweise noch für die DG AG (Baureihe 203), aber auch für private Bahnbetreiber wie die Mittelweserbahn und andere. Diese Umbaumaßnahmen waren teilweise sehr umfangreich und beinhalteten in der Regel den Einbau eines Motors aus westlicher Fertigung, so von MTU oder Caterpillar, was eine Leistungssteigerung sowie sauberere Abgase ermöglichte. Weitere Modernisierungsmaßnahmen waren unter anderem der Einbau einer Rangierkupplung, Ausrüstung mit Funkfernsteuerung der



Umfangreich modernisiert wurden zahlreiche Loks der verschiedenen V100-Bauarten der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Diese Umbaumaßnahmen beinhalteten in der Regel den Einbau eines neuen Motors von MTU oder Caterpillar

Martin Weltner (4)



Sig. M. Weltner

Modernisierung der Baureihe 202 zur Baureihe 203 der Deutschen Bahn AG inklusive Leistungssteigerung und Erhöhung der Geschwindigkeit



Modelltipp: MWB-Loks aus Stendal

Zu den privaten Bahnunternehmen, die in Stendal aufgearbeitete V 100 übernahmen, zählte auch die Mittelweserbahn (MWB) aus Bruchhausen-Vilsen (inzwischen Teil der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser; evb). Sie nahm unter den Betriebsnummern V 1251 bis V 1354 gleich mehrere Exemplare der ehemaligen Bundesbahn-Baureihen 212/213 in ihren Bestand auf. Die blauen Ex-DB-V-100 sind auch ein Farbtupfer auf jeder Modellbahn. Die Lok V 1251 ist sowohl in Nenngröße N

als auch in H0 erhältlich, denn Fleischmann brachte sie unter Artikelnummer 723082 und Roco unter 63986. Aber auch V 1252 ist bei Roco als Umsetzung im Maßstab 1:87 unter 62963 erhältlich. Alle Modelle sind allerdings werkseitig ausverkauft, sodass man sich auf Börsen und Auktionsplattformen danach umsehen muss.

PW



H0-Modell der MWB-V 1252 von Roco auf Basis der Bundesbahn-V 100

Die in Stendal überarbeiteten V 100 von DB und DR erwiesen sich als robuste Konstruktionen, die zum Teil auch heute noch bei einigen NE-Bahnen im täglichen Einsatz stehen

Umbau des Führerstandes mit luftgefederten Sitzen und einer neuen Heizanlage sowie eine Rahmenverstärkung, um das Reibungsgewicht und damit verbunden die Zugkraft der Loks erhöhen zu können.

Bis heute im Einsatz

In Stendal wurden damit die Weichen dafür gestellt, dass noch heute eine stattliche Zahl an V 100 von DB und DR tagtäglich ihren Dienst verrichten. Unter dem Dach der Deutschen Bahn sind inzwischen nur noch wenige Fahrzeuge unter anderem bei DB Fahrwegdienste und bei der Bahnbau Gruppe im Einsatz. Viele Loks verdingen sich jedoch noch bei

» **Allein von der DB-Baureihe V 100 fanden weit mehr als 200 Exemplare noch neue Einsatzgebiete**

privaten Eisenbahnunternehmen, dort zum Teil wieder in Retro-Lackierungen (siehe auch *em* 12/2020). Allein von der DB-Baureihe V 100 fanden im Laufe der Jahre weit mehr als 200 in Stendal aufgearbeitete Exemplare noch neue Einsatzgebiete. Sie stehen zum großen Teil noch heute in Dienst. Das darf als Zeichen für solide Arbeit gewertet werden – sowohl bei der Entwicklung der Maschinen in den 50er- und 60er-Jahren als auch bei der Modernisierung in Stendal.

Martin Weltner



212 285 wie aus dem Ei gepellt: Die Gießener Lok erhielt in Stendal eine HU, angeschriebenes Untersuchungsdatum: 31.05.2000



Zur Baureihe V 100 der Bundesbahn und V 100 der Reichsbahn haben wir dieser Heft-Ausgabe als besonderes Extra eine DVD mit bewegten Bildern dieser beiden Diesellok-Klassiker und einer Laufzeit von 110 Minuten mitgegeben. Von vielen Lesern wissen wir, dass sie die Heft-DVD nicht in der Kartonstecktasche, sondern in einer klassischen DVD-Verpackung aufbewahren wollen und sich dafür eine passende Hüllencover wünschen. Dieses steht hier zum Ausschneiden zur Verfügung



eisenbahn
magazin

Faszinierende Filme
aus der Welt der Bahn

Die V 100 der DB und DR

Sowohl die Bundesbahn als auch die Reichsbahn brauchten eine mittelschwere Diesellok – und bekamen mit der V 100 eine vielseitig geeignete Maschine, die sich im Laufe der Jahre vor allem auf Nebenbahnen verdient machte. Dieser Film zeigt die „V 100 West“ und die „V 100 Ost“ in typischen Einsatzgebieten. Erleben Sie die 211 auf der Strecke Coburg – Rodach, 211 und 212 auf der Schiefen Ebene, die V-100-Hochburg Marburg oder auch 70er-Jahre-Impressionen von der Eifelstrecke Kall – Hellenthal. Eine interessante Variante ist die aus der DB-212 abgeleitete 214, die zum Beispiel im Bw Würzburg jahrelang mit dem Tunnelhilfszug für die Neubaustrecke bereitstand.

Freuen Sie sich außerdem auf Einsätze der DR-V-100 auf der Kanonenbahn Gütten – Güterglück, der Muldentalbahn Rochlitz – Glauchau (im Güterverkehr zusammen mit 50.35) und Güterverkehr rund um Magdeburg. Seien Sie dabei, wenn die 114 den Weg nach Katzhütte im Thüringer Wald einschlägt und das „Harzkaamel“ der Baureihe 199 durchs Selketal kommt.

Ob Bundesbahn oder Reichsbahn, diese DVD bietet Ihnen Diesel-Atmosphäre pur: V 100 – über 100 Minuten lang!

Produktion: PetersAV, Coverfotos: Johannes Poets (oben), Rainer Heinrich (unten)

Sprache(n)	Bild und Ton	Menü/Kapitel	Spieldzeit	Extras
Deutsch	Farbe	–	ca. 110 Min.	–

Lust auf weitere Eisenbahn-Filme?

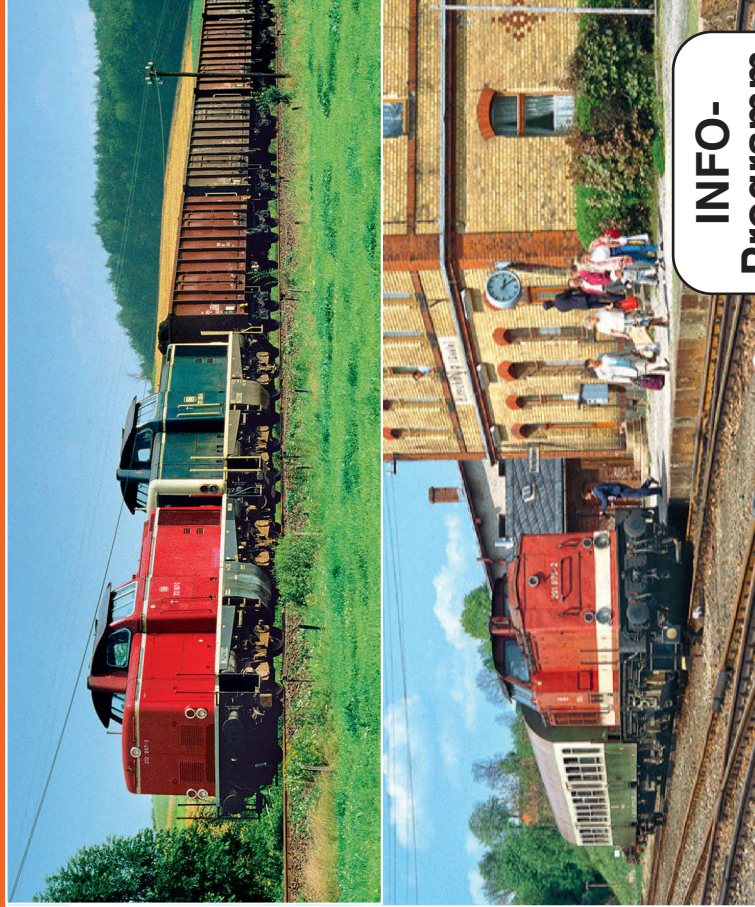
DVD-Gesamtprogramm unter www.geramond.de

DIE WELT DER EISENBAHN AUF DVD



Die V 100 der DB und DR

eisenbahn
magazin



DIE WELT DER EISENBAHN AUF 

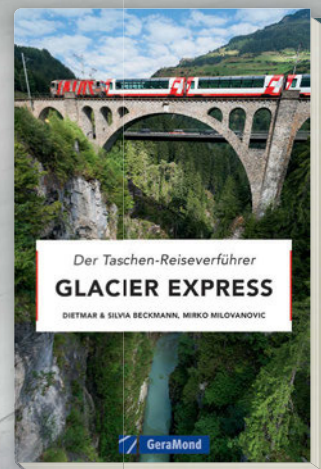
INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

LASSEN SIE AN WEIHNACHTEN TECHNIK-TRÄUME WAHR WERDEN

Seit 1826 im nordenglischen Darlington der erste Bahnhof der Welt eröffnet wurde, hat sich viel getan in der Welt der Eisenbahn. Entsprechend vielfältig sind die Empfangsgebäude: Die Spannweite reicht von den »Kathedralen der industriellen Revolution« (G. K. Chesterton) bis zu romantischen Nebenbahn-Stationen. Alle üben sie einen großen Reiz auf die Menschen aus: Sie signalisieren die Aussicht auf Flucht vor dem Alltag, ferne Ziele... Kommen Sie mit auf eine faszinierende Tour durch die Bahnhöfe auf fünf Kontinenten. Mit vielen Luftbildern.

192 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-083-7

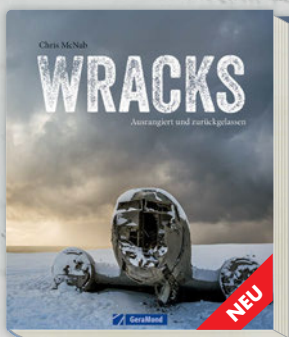
BESTSELLER



**KOMPAKT, PRÄGNANT
UND INFORMATIV ZUM
NACHSCHLAGEN!**

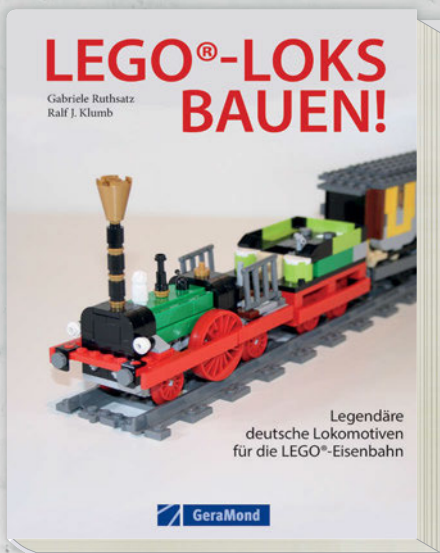
Durch die Gletscher-Alpen
per Bahn – der Weg ist das
Ziel, vorbei an schroffen
Felsen, tiefen Schluchten
und wertvoller Kunst.

160 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 9978-3-95613-074-8
€ [D] 14,99



Dieser Bildband des Historikers Chris McNab zeigt Wracks jeglicher Art: Schiffe, Flugzeuge, Autos, Lokomotiven ... Eine Sammlung einzigartiger technischer Relikte.

224 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96453-272-5
€ [D] 29,99



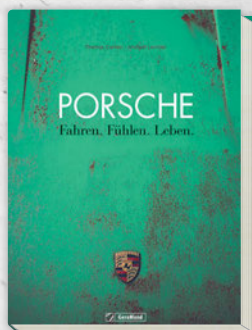
Die Lego-Eisenbahn erlaubt Modellbau der besonderen Art. Selberbauen macht Spaß mit den Modellen der interessantesten Fahrzeuge der deutschen Bahngeschichte: darunter der Adler von 1835, die 18 201 der Deutschen Reichsbahn, die V 100 der DB oder der VT 98 »Schienenbus«. Genaue Schritt-für-Schritt-Anleitungen, viele Tipps, Teilleisten und Bezugsquellen, alles für den erfolgreichen Lego-Modellbau von einfachen bis zu komplexen Aufgaben.

192 Seiten · ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-96453-088-2
€ [D] 24,99



Automobile Wunderwerke, exklusive Raritäten, edle Sondereditionen: Die Exoten der Straße bestehen durch technische Finesse und fantastische Optik.

240 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-050-9
€ [D] 49,99



Porsche – die Marke steht nicht nur für Traumfahrzeuge, sondern für eine Art zu leben.

240 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-95613-071-7
€ [D] 49,99



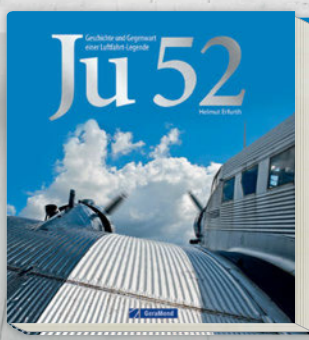
Ein Bildband im Riesenformat mit Bullis von den 1950er-Jahren bis heute. Porträts der Fahrzeuge und ihrer liebenden Besitzer.

240 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-95613-122-6
€ [D] 49,99



Was man sonst bei der Landung nur flüchtig betrachten kann, hier kann man in Ruhe schauen und staunen.

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96453-089-9
€ [D] 45,-



Entwicklung und Historie einer fliegenden Legende: Die Junkers Ju 52 gilt als Wegbereiter des heutigen modernen Flugzeugbaus.

192 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-86245-756-4
€ [D] 39,99



Einzigartig: atemberaubende Ansichten aus der Vogelperspektive von Bahnhöfen in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

192 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-95613-066-3
€ [D] 39,99

Finden Sie die schönsten Geschenkkideen jetzt unter www.geramond.de



Momente



Ein Tag am Meer

Foto: Michael Hubrich; Text: Paul Füll

Noch einen letzten Moment lugt die Sonne über die See, als der Unkrautspritzzug an diesem Juliabend 2020 hoch oberhalb der Wellen dahingleitet. Kurz vorher kam noch ein Triebwagen vorbei, tüchtig, routiniert wie immer. Aber da war die Sonne noch kraftvoll, goss helles Licht über den Zug und beleuchtete die ganze Wasserfläche fast bis zum Horizont. Jetzt ist es stiller, heimeliger, selbst die Wellen scheinen ruhiger, während mattgelbe Sonnenstrahlen Loks und Wagen im Scherenschnitt zeichnen. Vermutlich hat die Rote auf dem Zug bald Feierabend. Alles erledigt bei der Dienstschrift auf Fehmarn.

Der Name der Ostseeinsel klingt ja schon wie eine Verheißung, genauso wie „Vogelfluglinie“. Seit der Eröffnung 1963 hat die Strecke Generationen

von Reisenden den Weg nach Skandinavien geebnet, auch und gerade mit der imponierenden Brücke über den Fehmarnsund. Der „Kleiderbügel“, wie die Einheimischen liebevoll-ironisch dazu sagen (selbst eine Informationstafel unten an einem Brückenpfeiler preist das Bauwerk so), trug Züge von internationalem Rang. Er prägte das Bild von Fehmarn, wurde zum Wahrzeichen, symbolisierte im besten Sinne den Brückenschlag zu den dänischen Nachbarn. Bald nach der Eröffnung war die Brücke erfüllt von lebhaftem Straßen- und regelmäßigem Eisenbahnverkehr. „Alpen-Express“, „Italia-Express“, „Merkur“ durchmaß den im Laufe der Jahre den kühnen Bogen. Lange Wagenbänder schmiegt sich an die energische 221, die forsche 218 und später noch die strebsame 232. Dazwischen rollten immer



wieder flotte Triebzüge, deren „Nachfahren“ schließlich das Regiment übernahmen. Immer gab es neben der klangvollen Oberschicht mit mondänen Zielen à la Kopenhagen und Rom auch das kleine, unermüdliche Handwerk des Nahverkehrs. Züge von Hamburg und Lübeck nach Burg und Puttgarden hatten nicht den hochfliegenden Glanz, aber sie waren den meisten Bewohnern der Insel vertrauter. Tagesgeschäft eben. Welch einen Fortschritt hatte die Fehmarnsundbrücke doch 1963 gebracht, als sie den soliden Anschluss ans Festland sicherstellte. Rund um die Uhr.

Das Bahngeschehen konnte der sommerliche Urlauber vom Ufer des Fehmarnsunds aus genüsslich verfolgen. Aus gebührender Entfernung an einem der Sandstrände, eingehüllt in das sanfte Plätschern der Wellen, um-

geben von Kinderlachen, Sandburgen, Segelbooten vielleicht. Ab und zu ließ sich oberhalb des sonnenglitzernden Wassers ein Zug blicken. Doch keine Sorge, bei der freien Sicht auf die Brücke verpasste man garantiert nichts von dem Bahnverkehr bei dem Tag am Meer.

Inzwischen haben die internationalen Züge auf der Fehmarnsundbrücke das Feld geräumt. Was nicht heißt, dass Fehmarn Eisenbahn-Enthusiasten nichts mehr bietet. Auch jetzt ist es ein Ziel erster Güte: Der „Kleiderbügel“ tritt in den Abend seiner Eisenbahn-Dienstzeit. Nur wenige Jahre sind dem Bauwerk noch mit Zugbetrieb vergönnt, dann taucht dieser ab in einen Tunnel. Also legen wir Ihnen den Ort ans Herz: Seien Sie dabei, wenn das kleine Fahrzeugband bedächtig die See quert. Bis zum letzten Moment.

■ Schelklingen – Kleinengstingen

Nebenbahnromantik auf der Schwäbischen Alb



Seit gut einem Jahr fahren wieder täglich Züge auf der idyllischen Nebenbahn Schelklingen – Kleinengstingen. Das ist der vorläufige Höhepunkt jahrelanger Bemühungen einer Wiederbelebung der denkmalgeschützten Albbahn. Doch das Jahr 2020 brachte auch Rückschläge für das Projekt

Gemächlich plätschert die Schmiech vor sich hin. Die Bäume wiegen ihre frischen, grünen Blätter sanft in der schon angenehm warmen Brise dieses Mai-Tages. Nur kurz wird die Idylle durch einen schrillen Pfiff unterbrochen und ein NE-81-Triebwagen zuckelt über die kleine, das Flüsschen überspannende Brücke nahe des Örtchens Hütten in Richtung Kleinengstingen und strebt seinem nächsten Halt in Sondernach entgegen auf Gleisen, gesäumt von Telegrafmasten und durch ein schönes Tal, das nach jeder Kurve eine neue Überraschung für den Reisenden bereithält.

Wer eine Reise mit der Schwäbische-Alb-Bahn (SAB) unternimmt, erlebt Eisenbahnromantik pur.

Nicht nur die Strecke hält viele Eindrücke bereit, auch das Fahrzeugmaterial ist bemerkenswert. Ob MAN-Schienenbus, NE-81-Triebwagen oder Güterzug: Hier wird vieles geboten. Und inzwischen sogar auch wieder planmäßig. Denn nach einem längeren Dornröschenschlaf erlebt die Bahnstrecke Schelklingen – Engstingen (– Gammertingen) nun einen zweiten Frühling. Täglich sind inzwischen wieder Züge auf der Bahnstrecke unterwegs. Das es einmal so beschaulich hier zugehen würde, war nicht immer abzusehen.

Ursprünglich ging's bis Reutlingen

Die Strecke Schelklingen – Kleinengstingen war ursprünglich Teil der Normalspurstrecke Schel-

klingen – Reutlingen. Diese überquerte die Schwäbische Alb auf einer Gesamtlänge von gut 58 Kilometern. Auf der Fahrt von Schelklingen (535 m) im Donautal hinauf auf die Alb werden beachtliche Steigungen überwunden. Der Scheitelpunkt der Strecke wird beim Bahnhof Oberheutal auf 717 Metern über Meereshöhe erreicht. Mit minimalen Kurvenradien von 180 Metern und einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von lediglich 50 km/h geht es gemütlich über die Schwäbische Alb. Heute endet die Strecke in Kleinengstingen. Früher ging es über gut 15 Kilometer weiter nach Reutlingen Hauptbahnhof, der nur noch auf 375 Meter Höhe im Tal des Neckars liegt. Den Höhenunterschied von 178 Metern überwand die Bahn mit einem



Die Nebenbahn Schelklingen – Kleinengstingen ist eine Hochburg für NE 81-Triebwagen. SAB-VT 411 überquert am 21. Mai 2018 als RB 22271 (Ulm – Engstingen) bei Hütten die Schmiech



Einige Jahre waren die Schienenbusfreunde Ulm mit ihrer Garnitur unterwegs auf der Albbahn. 798 653, 996 257, 998 069 und 798 652 sind am 20. Mai 2001 als RB 32388 „Ulmer Spatz“ von Ulm nach Engstingen bei Kohlstetten unterwegs

Fahrplan

Mehr Züge seit Dezember 2019

Der aktuelle Fahrplan für die Kursbuchstrecke 759 auf die Schwäbische Alb bringt durch die Reaktivierung der Strecke Gammertingen – Engstingen eine Ausweitung des Zugangebots. An Schultagen sind je Richtung zehn Züge auf der Albbahn unterwegs. Durchgehend von Gammertingen bis Ulm gibt es einen Zug, in der Gegenrichtung zwei. Die anderen Züge sind nur auf Teilstrecken unterwegs, mit dabei ist ein morgendlicher Zug Münsingen – Ulm. Weitere Fahrten gibt es zwischen Gammertingen und Schelklingen mit verschiedenen Zielen; Schulverkehr wendet auch in Gomadingen und Haidkapelle.

An Samstagen fährt die SAB zwei komplette Zugpaare Schelklingen – Trochtelfingen Bahnhof. Morgens gibt es je einen

Zug Münsingen – Engstingen und Engstingen – Schelklingen. Abends gibt es eine Verbindung Schelklingen – Münsingen.

An Sonntagen von Mai bis Mitte Oktober (Sommersaison) fährt die HzL zwei Zugpaare Gammertingen – Engstingen. Den Abschnitt Engstingen – Münsingen mit vier Zugpaaren übernimmt die SAB, ebenso die fünf Zugpaare zwischen Münsingen und Schelklingen. Teilweise sind es durchgehende Züge und morgens und abends je ein Zugpaar bis Ulm. In den ruhigen Winterzeiten ist nur die SAB unterwegs zwischen Trochtelfingen Bahnhof und Schelklingen. Morgens gibt es je einen Zug Münsingen – Engstingen und Engstingen – Schelklingen. Abends verkehrt ein Zug Schelklingen – Münsingen.

Zahnstangenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Honau und Lichtenstein, der aber bereits 1969 stillgelegt wurde. Auch zwischen Reutlingen und Honau wurde der Gesamtverkehr 1983 eingestellt, es verblieb bis Herbst 1994 noch ein kurzer Abschnitt bis zum Bahnhof Reutlingen Süd, der noch von Güterzügen befahren wurde.

Eröffnung bis 1901

Heute ist dies alles Geschichte, die bereits 1872 begann. In jenem Jahr wurden Planungen für eine albquerende Nebenbahn als Anschluss an die 1869 im Abschnitt Blaubeuren – Ehingen eröffnete Donautalbahn aufgenommen. Die Betriebsaufnahme durch die Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen (K.W.St.E) auf der Nebenbahn Schelklingen – Reutlingen erfolgte dann in drei Abschnitten zwischen 1891 und 1901. Reutlingen hatte bereits seit 1859 aus Plochingen einen Anschluss an das Bahnnetz. Im November 1901



218 412 wartet am 24. April 2016 mit einem Sonderzug aus Stuttgart abgestellt im Bahnhof Münsingen umgeben von SAB-Fahrzeugen auf die Rückfahrt. NE 81 VT 410, MAN-Schom und Köf 11003 mit Donnerbüchse zeigen die Fahrzeugvielfalt auf der Albbahn



Sig. Reichhold

Museums- und Touristikverkehr auf die Alb

Seit Jahren gibt es auch historische Dampfzüge oder Sonderzüge mit touristischem Programm. Dafür kooperiert der Verein Schwäbische Alb-Bahn bei Bedarf auch mit dem Land Baden-Württemberg und der DB ZugBus Alb-Bodensee Ulm. Auch ein Gourmet-Express wird immer wieder auf die Reise geschickt. Die mitreisenden Genießer werden dabei an den Haltstationen von der örtlichen Gastronomie verwöhnt. Für diese Einsätze sind Lok 20 (Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe 1928) seit 2016 und die T3 930 (ex 89 363, Maschinenbaugesellschaft Heilbronn 1905) seit 2013 wieder betriebsfähig vorhanden. Die T3 wird gemeinsam mit der GES

Stuttgart genutzt. Auf der Albahn sind zeitweise auch andere Dampflok zu Gast, wie zum Beispiel die UEF 58 311 oder die genannte ZHL 97 501. Als stilvoller Wagenpark dienen Donnerbüchsen aus der 1995 in Oberhausen bei der Gartenschau eingesetzten Garnitur. Die sechs Wagen gelangten 2009 nach Reutlingen für den Einsatz auf der SAB und der Drei-Seen-Bahn im Schwarzwald. Durch den Kauf kamen die Wagen 27171, 81293 und 82951 schließlich 2016 in SAB-Eigentum. Realisieren möchte der Verein die dauerhafte Beheimatung einer historischen Zuggarnitur. Der „Württembergischer Zug“ soll ausschließlich aus Fahrzeugen der ehemali-

gen Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn (K.W.St.E.) gebildet werden und wäre ein bahntechnisches „Sahnehäubchen“ für die Region.



Peter Garke

Dampf auf der Alb: 75 1118 der UEF ist am 1. April 2013 mit einem Sonderzug bei Haidkapelle unterwegs nach Gammertingen

Um 1970 ist 050 603 mit einem Nahgüterzug in Münsingen eingetroffen. Vor dem vorderen G-Wagen ist Expressgut zum Versand bereitgestellt

wurde außerdem eine Verbindung von Engstingen nach Gammertingen durch die private Hohenzollerische Landesbahn (HzL) eröffnet.

An Arbeitstagen diente sie Berufstätigen und Schülern für die Fahrt in die Region Ulm und Reutlingen, am Wochenende wurde sie von Erholungssuchenden frequentiert. Trotzdem konnte sich die Schiene nach dem Krieg nicht gegen den wachsenden Individualverkehr mit Pkw und Omnibus behaupten.

Das Militär sichert die Bahn

Der Personenverkehr zwischen Honau und Schelklingen wurde zusammen mit dem Gesamtverkehr auf dem Zahnradabschnitt Honau – Lichtenstein bereits am 28. Juli 1969 eingestellt. Von Kleinengstingen bis Schelklingen blieb die Strecke für den Güterverkehr erhalten. Der Truppenübungsplatz bei Münsingen brachte ein hohes Frachtaufkommen. Zusätzlich sorgte die Kaserne in Münsingen für Transporte auf der Schiene. Für eine bessere Panzerverladung wurde 1972 in Oberheutal sogar ein neuer Bahnhof mit DrS-60-Stellwerk eröffnet. Für die schweren Züge waren die Gleise bis Oberheutal sogar für die Streckenklasse CE (für besonders hohe Radsatzlasten auch mit Sechssachsern) ausgebaut. Kurzzeitig gab es noch dampfbespannte Truppentransporte nach Oberheutal, nach dem Traktionswechsel mühten sich Diesel-



loks verschiedener DB-Baureihen mit bis zu 1.700 Tonnen Last über die steigungsreiche Strecke.

ENAG pachtet Strecke

Mit dem Ende des Kalten Kriegs und der militärischen Umstrukturierung verlor die Bahn ihre Bedeutung. Im April 2004 fuhr zum letzten Mal ein Militärzug nach Oberheutal. Die Auflösung der Kaserne im gleichen Jahr und die ein Jahr später umgesetzte Schließung des Truppenübungsplatzes Münsingen ließen die Bahn für mehrere Jahre auch im Güterverkehr bedeutungslos werden.

» 2004 bestellte das Land Baden-Württemberg wieder Schienen-Schülerverkehr bei der RAB Ulm

Nachdem es Gerüchte um eine Stilllegung des Abschnitts Kleinengstingen – Oberheutal gab, pachtete die private Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) die Strecke im Jahr 1999 für 25 Jahre. 2004 übernahm sie auch die Verantwortung für den Abschnitt Oberheutal – Schelklingen. Bis heute ist das Unternehmen für die Infrastruktur der 41,719 Kilometer langen Strecke Schelklingen – Engstingen zuständig.

SPNV-Renaissance im Jahr 2004

Ein Wendepunkt stellte das Jahr 2004 dar: Das Land Baden-Württemberg sorgte mit der Bestellung des Schülerverkehrs auf der Schiene bei der RAB Ulm wieder für regelmäßigen Bahnverkehr an Wochentagen auf der nun als Kursbuchstrecke 759 bezeichneten Linie. Zum Einsatz kamen dafür planmäßig Triebzüge der Baureihe 628/928, die teilweise bis Ulm durchgebunden waren. Fallweise gab es auch Einsätze anderer Fahrzeuge und lokbespannte Garnituren mit Baureihe 218.

Von Mai bis Oktober fuhren an Sonn- und Feiertagen auch Züge der SAB im Auftrag der RAB Ulm

Bahnhof Kleinengstingen am 19. Mai 1962:
Aus Gammertingen ist VT 6 der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) im Bahnhofsteil der NE-Bahn eingetroffen, der sich (noch heute) auf dem Bahnhofsvorplatz befindet. Auf die Staatsbahngleise rechts neben dem Empfangsgebäude gelangt man nur mittels Sägefahrt

Gerd Wolff/Eisenbahnstiftung

In den 60er-Jahren konnte man noch die Zahnrad-Schienenbusse der Baureihe 797 auf der Strecke Reutlingen – Schelklingen erleben. Im Sommer 1969 ist ein Zweiteiler VT/VS 97 im Staatsbahnhof von Kleinengstingen angekommen und findet bei der Dorfjugend rege Beachtung



Dieter Junker/Eisenbahnstiftung

in das Biosphärenreservat Schwäbische Alb. Im Jahr 2008 wurde der Haltepunkt Sondernach wieder in Betrieb genommen. Bis Herbst 2013 gab es den Einsatz des „Ulmer Spatz“ durch die Schienenbusfreunde Ulm e. V. mit einer VT-98-Garnitur.

Ab 2014 musste dann die SAB die Leistungen selbst übernehmen. Für den Betrieb wurde vom Verein als EVU die Schwäbische Alb Bahn GmbH gegründet. Anfangs wurden die Zugleistungen mit den bereits betagten, aber sehr beliebten,

MAN-Schienenbussen erbracht. Hierfür wurden von der HzL (Hohenzollerische Landesbahn) die Triebwagen VT 5 und VT 8 sowie der Steuerwagen VS 14 erworben. Der ebenfalls übernommene VT 9 dient lediglich als Ersatzteilspeicher.

Seit 2010 wieder Güterverkehr

Im Jahr 2010 konnte man den Güterverkehr auf der Schiene reaktivieren. In Zusammenarbeit mit DB Schenker werden auf der Bahn wieder Transporte mit einer jährlichen Menge von mehreren



**SAB-Garnitur VS201 und VT 411 am
25. Mai 2016 als SAB 293 Engstingen –
Schelklingen bei Oberheutal**

Peter Garke

Tausend Tonnen ausgeführt. Dafür werden auch NE-81-Triebwagen vor den Güterzügen eingesetzt. Der Holztransport spielt dabei eine große Rolle. Landwirtschaftliche Güter, Baustoffe, Einzelwagenverkehr mit Maschinen oder Brennstoff und auch moderne KLV-Transporte sind möglich. Hierfür sind die Tarifpunkte Oberheutal und Engstingen sogar registrierte Güterverkehrsstellen für Einzelwagenverkehre. Transporte nach Münsingen erfordern vorherige Absprachen mit der SAB.

NE-81-Hochburg auf der Alb

Für zukünftige Verkehrszuwächse wurden jedoch weitere Fahrzeuge dringend benötigt. Gerade zur

rechten Zeit ergab sich die Möglichkeit, von der WEG relativ moderne Fahrzeuge zu übernehmen. Auf der Strohgäubahn Korntal – Weissach nicht mehr benötigte NE-81-Triebwagen konnten von der SAB erworben werden. Im Jahr 2013 kamen so VT 410, VT 411, VS 201 und VS 220 nach Münsingen. Eine weitere Garnitur aus VT 413 und VS 250 folgte noch im Jahr 2016. Zuerst kamen die übernommenen Triebwagen noch in ursprünglicher WEG-Farbgebung auf die Strecke. Inzwischen erhielten die Fahrzeuge einen ansprechenden, rot-beigen SAB-Neuanstrich. Für die Abwicklung des nun gewonnenen Vertrags hat man von der SWEG-Kaiserstuhlbahn weitere NE 81 übernommen und

mit VT 128 und VT 129 erhielt der SAB-Bestand weiteren Zuwachs. Nicht betriebsfähig ist auch der Beiwagen VB 241 in Münsingen abgestellt. Zeitweise war der VT08 der Staudenbahn zur Sicherstellung einer Fahrzeugreserve auf der Alb bei der SAB bis Mitte April 2020 im Einsatz und ersetzte den für Instandhaltungsarbeiten abwesenden VT 413.

Die NE 81 tragen aktuell die Hauptlast des alltäglichen Verkehrsaufkommens. Für den Rangierbetrieb, die Streckenunterhaltung und Übergaben sind zwei ehemalige DB-Loks bei der SAB. Die zuletzt wieder hauptuntersuchte Köf 11003 (Gmeinder 1959) wurde am 30. Oktober 1999 bei der DB als 332 801 ausgemustert und kam über die WEG und die Bayrische Cargo Bahn im Jahr 2012 zur SAB. Bereits 2011 gelangte die V 50 001 (Krauss-Maffei 1957) nach Münsingen. Ihre Einsatzgeschichte war abwechslungsreich, so stand sie bei der Wilhelmsburger Industriebahn, der Hamburger Hochbahn und der Verden-Walsroder-Eisenbahn im Dienst. Ihre letzten zehn Einsatzjahre verbrachte sie als Werklok bei der Papierfabrik Scheufelen in Oberlenningen, ehe sie 2005 beim Württembergischen Privatbahn Museum Nürtingen landete. Zeitweise diente sie bei der Museumsbahn GES im Großraum Stuttgart. Mit neuer HU kann sie nun wieder eingesetzt werden. Die vierachsige V 70 (Gmeinder 5117 – 1959) kam im Mai 2020 von der SWEG aus dem Achertal. Nach einer notwendigen Revision steht damit eine weitere Diesellok für den Einsatz im wachsenden Güterverkehr zur Verfügung. Als Dauerleihgabe der Fa. Paule Schwertransporte ist seit November 2019 auch noch die 323 752 (ex Köf 6552) bei der SAB.

Neuer Verkehrsvertrag für SAB

Das Land Baden-Württemberg hat das als Netz 50 bezeichnete Paket der „Albbahn“ am 18. April 2019 an die Schwäbische Alb-Bahn GmbH Münsingen vergeben. Die Laufzeit wird sich bis in das Jahr 2028 erstrecken und beinhaltet etwa 228.000 Zugkilometer jährlich.

Die SAB wird in Zukunft täglich verkehren und die Region für Anwohner und Touristen mit dem ÖPNV erschließen. Wochentags werden Schüler und Pendler mit dem neuen Angebot auf die

HO-Triebwagenmodelle

Regelmäßig war der VT 98 als „Ulmer Spatz“ auf der Alb unterwegs. Eine dieser Garnituren hat Märklin als Sommerneuheit 2020 aufgelegt und kürzlich ausgeliefert. Der Triebwagen 798 652 und der mittels stromführender Kupplung angehängte Steuerwagen 998 896 (Artikelnummer 39977/399 €) sind mit Innenbeleuchtung und mfx+-Decoder sowie Soundpaket ausgestattet. Neben der attrakti-

ven, mehrfarbigen Lackierung ist die Bedruckung der Fenster mit regionaler Werbung besonders hervorzuheben. Weitere HO-Fahrzeuge für den Nebenbahnbetrieb bot auch Brekina an. So gab es bis zur Produktionseinstellung u. a. den NE 81 sowie den MAN-Schienenbus in mehreren Farb- und Beschriftungsvarianten in Gleich- und Wechselstromausführungen. MM

**798 652 und 998 896
„Ulmer Spatz“ als
aktuelles HO-
Sondermodell
von Märklin**



Schiene gelockt. Am Wochenende sollen hauptsächlich Tagestouristen die Züge bevölkern. Ergänzt wird das Angebot durch ein Zubringernetz mit Omnibuslinien. Seit Juni 2019 gibt es bereits bessere Verbindungen zwischen Münsingen und Schelklingen.

Wieder täglich nach Gammertingen

In der zweiten Stufe des Vertrags startete im Dezember 2019 auch die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf der Verbindung Kleinengstingen – Gammertingen für den Verkehr ohne touristischen Hintergrund. Die Strecke hatte den planmäßigen Reiseverkehr bis Trochtelfingen bereits am 1. Juni 1969 verloren, die Reststrecke nach Gammertingen folgte am 28. Mai 1972. Mit dem Rad-Wander-Shuttle wurde im Jahr 2000 der Personenverkehr wieder aufgenommen, allerdings nur saisonal von Mai bis Oktober für den Ausflugsverkehr.

» Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 gibt es hier wieder bis zu acht Zugpaare pro Tag

Jetzt rollt es wieder täglich. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 gibt es hier wieder bis zu acht Zugpaare pro Tag. Für die zukünftige reibungslose Abwicklung des Verkehrs wurde der Haltepunkt Haid zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut. Die Investitionen dafür wurden durch die SWEG/HzL (Streckeneigner), Landkreise und Anliegergemeinden gestemmt. Auch auf dieser Verbindung wird ein ergänzendes Busliniennetz den Nahverkehr optimieren.

Turbulenzen im Jahr 2020

Natürlich war auch der Betrieb bei der SAB von Beschränkungen aufgrund der Covid-19-Pandemie betroffen. Sonderfahrten wurden vorerst abgesagt und der Saisonstart für den Ausflugsverkehr erfolgte erst Mitte Juni 2020. Im Regelverkehr kam es ebenfalls vorübergehend zu Angebotseinschränkungen. Mit den aktuell üblichen Schutzmaßnahmen im öffentlichen Verkehr läuft der Betrieb jedoch zwischen Engstingen, Schelklingen und Ulm wieder planmäßig. Der Minibar-Verkauf im Ausflugsverkehr wird jedoch nicht mehr angeboten und die Türen der Führerstände bleiben abgeschlossen. Bis Ende November 2020 waren auch Dampfzugfahrten abgesagt.

Zeitgleich mit den Lockerungen der Covid-Einschränkungen und der Rückkehr zum Planbetrieb traf die SAB ein technisches Problem. Nicht nachvollziehbare Verschleißerscheinungen an Radsätzen und Gleisen führten zur Einstellung des kompletten Schienenverkehrs vom 27. April bis 18. Mai 2020. Nach Erneuerung von Gleisabschnitten und korrektiven Optimierungen in engen Gleisbögen konnte man den Abschnitt Engstingen – Haidkapelle als hauptsächlich Auslöser der Misere lokalisieren. Der Abschnitt Engstingen – Schelklingen wird deshalb seit 18. Mai wieder planmäßig bedient. Nach der nochmaligen Überarbeitung des betroffenen Bereichs erbrachten die Testfahrten



Peter Garke

Blick auf den 1972 in Betrieb genommenen Bahnhof Oberheutal an der Strecke Schelklingen – Münsingen, aufgenommen am 25. Mai 2016 in Blickrichtung Münsingen (oben)

Das Bild unten zeigt 294 335 mit einem Militärzug in Oberheutal. Bis bis zur Aufgabe der Militäranlagen im Jahr 2004 wurden dort Panzer verladen. Heute dient der großzügig angelegte Bahnhof hauptsächlich dem Umschlag von Holz



Reichhold

positive Befunde, sodass seit 2. November 2020 auch für den Streckenabschnitt Engstingen – Gammertingen die Signale wieder auf Fahrt stehen.

Investitionen sind unumgänglich

Damit man die zukünftigen Aufgaben durch die Auftragserteilung leisten kann, muss die Schwäbische-Alb-Bahn kräftig investieren. Etwa zehn Millionen Euro sind notwendig für eine Reihe von Maßnahmen. Dazu gehören die Fahrzeugmodernisierung sowie der Neubau von zusätzlichen Abstellkapazitäten in Münsingen.

An anderer Stelle wurde bereits investiert, modernisiert und erweitert. Für den Mehrzugbetrieb zwischen Schelklingen und Gammertingen wurde der technisch unterstützte Zugleitbetrieb (TuZ) eingeführt. Ein Zugleiter der SWEG in Gammertingen regelt den Verlauf der Zugfahrten auf dem gesamten Abschnitt. Dafür wurden das württembergische Kurbelstellwerk im Münsinger Bahnhofgebäude aus dem Jahr 1907 und die letzten

Formsignale außer Betrieb genommen. 2010 entstand für die Unterhaltung der Fahrzeuge und die Aktivitäten des Vereins eine moderne Fahrzeughalle auf dem Münsinger Bahnhofsareal.

Auch die Anzahl der Mitarbeiter stieg zuletzt. Alle Züge sind mit Zugbegleitern besetzt. Neben dem Fahrscheinverkauf sind sie auch für den Service und touristische Auskünfte an Bord zuständig.

Vorbildhafte Vergabe

Mit der Wiederbelebung des Bahnbetriebs ist die Strecke hoffentlich langfristig gesichert. Einzigartig ist das hier in einer reizvollen Landschaft erhaltene Flair einer württembergischen K.W.St.E.-Nebenbahn. Die gesamten Hochbauten und ein Teil der Strecke stehen unter Denkmalschutz. Die Vergabe an ein in der Region verwurzelter Unternehmen ist beispielhaft und sinnvoll. Derartig kluge Entscheidungen würde man sich von der Politik auch bei anderen Vergabeverfahren wünschen.

Peter Garke

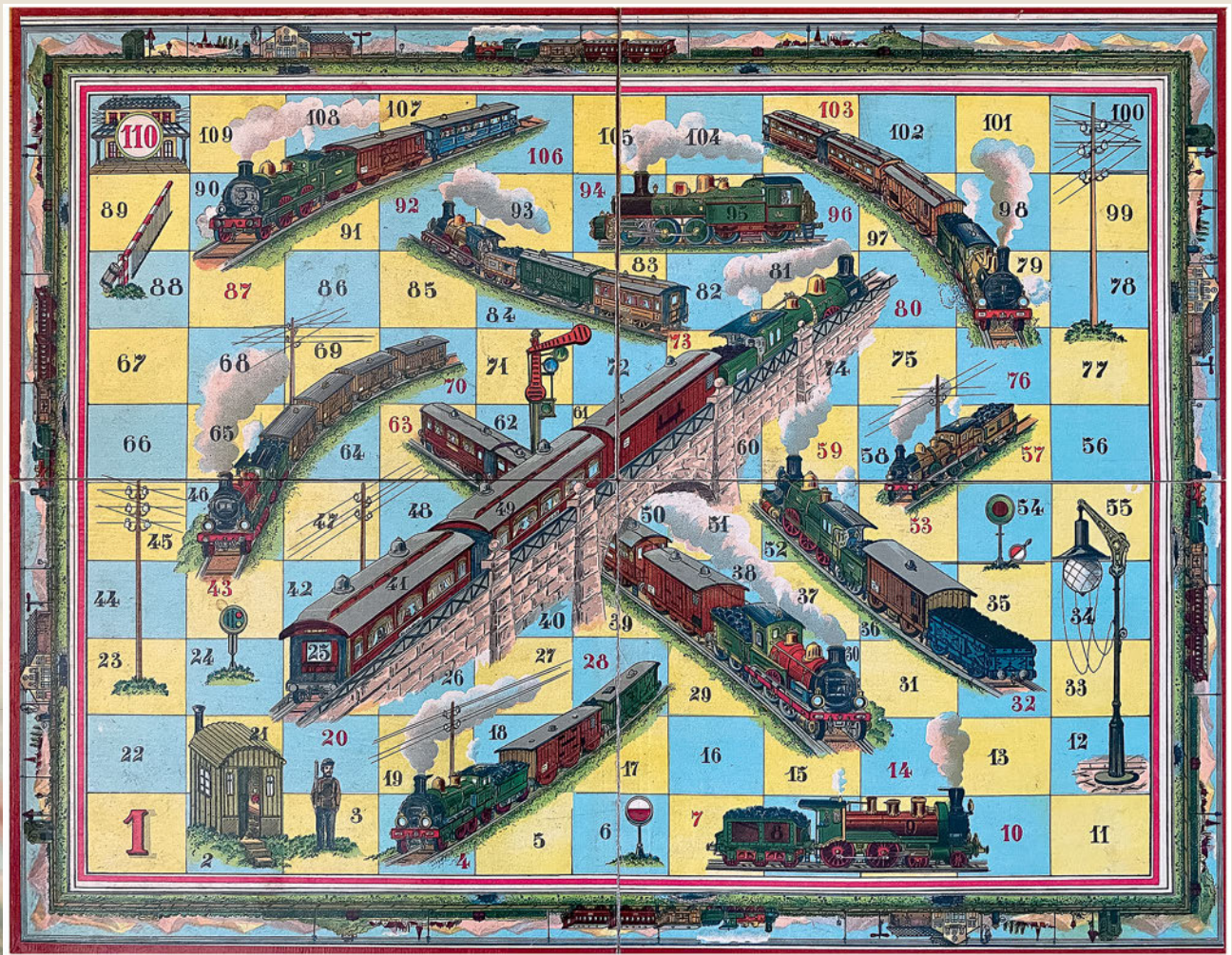
■ Eisenbahn-Brettspiele aus dem vorigen Jahrhundert

Zugfahrten nach dem Würfelprinzip

Unsere Finger ermöglichen es uns mit ihrer unglaublichen Geschicklichkeit, unsere Welt im Wortsinn zu begreifen. Dass das dazu genutzt werden kann, Regeln und Wissen im spielerischen Umfeld zu vermitteln, ist nicht erst bekannt, seit Spielzeug als edukativ bezeichnet wird. Zwei historische Beispiele mit Bezug zur Bahn treten den Beweis an



Ein Brettspiel aus den 1910er-Jahren mit Zügen aus bemaltem Zinn (großes Bild und rechts) sowie links das Kartondeckelbild und die in Deutsch und Niederländisch verfasste Spielanleitung



Hagen von Orloff (8)

Als langjähriger Sammler von Eisenbahn-Kinderbüchern sind mir vor nicht allzu langer Zeit auch zwei alte Eisenbahn-Kinderspiele ins Blickfeld geraten. Sie stellten sich als Glanzlichter heraus, bei denen man unmöglich „nein“ sagen konnte – vor allem auch, weil mich immer auch die Gestaltung und die Darstellung solcher Werke beeindruckten. Regelrecht euphorisch war ich vom Spiel „Auf der Eisenbahn“, als ich den Deckel abhob und einen Blick auf das Spielfeld warf: Eine wunderbare Grafik mit Zügen und Eisenbahn-Zubehör – einfach nur erstaunlich und zum Verlieben! Aber das Spiel hat mich sofort von der grafischen Darstellung her beeindruckt. Dieses „Heimchen-Spiel“ aus dem Verlag Abel-Klinger, Nürnberg, war obendrein auch für Kinder in den Niederlanden gedacht, denn auf dem Kartonabbild ist etwas versteckt auch „Op Spoor“ zu lesen.

Züge als farbige Zinnfiguren

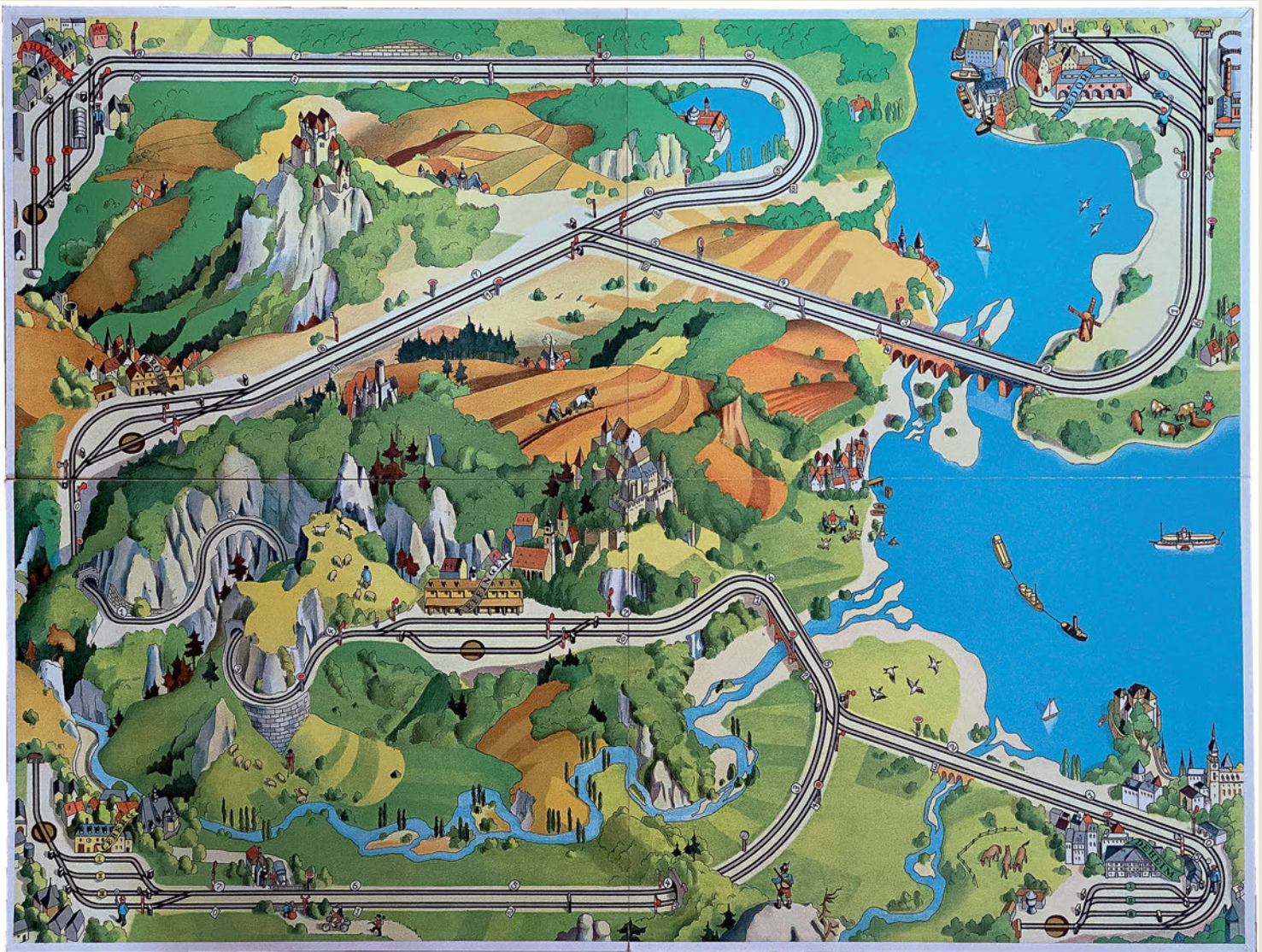
In den Spielregeln, die im Inneren des Kartons kleben, erfährt man, „... dass wir mit diesem neuen, originellen Gesellschaftsspiel eine lustige Eisenbahnfahrt unternehmen können, auf welcher wir blitzschnell vorwärtskommen, bald jedoch wieder zurückfahren müssen, je nach den auf den einzelnen Feldern ‚rot‘ bezeichneten Zahlen.“ Wer zuerst bei der Zahl 110 ankommt, hat das Spiel gewonnen. Auf dem karierten Spielfeld mit den vielen farbigen Zügen, wie sie seinerzeit in England oder den Niederlanden unterwegs waren, herrscht Hochbetrieb.

Jeder Teilnehmer muss seine Figur einsetzen, die aus einer Zinnfigur einer dreiachsigen Dampflok samt unterschiedlich farbigen Personenwagen besteht. Das Spiel ist mit Sicherheit vor dem Ersten Weltkrieg erschienen, was daran festzumachen ist, dass die Zinnfiguren höchstwahrscheinlich von der Zinngießerei Johann Georg Rupprecht aus Nürnberg gefertigt wurden. Rupprecht wurde 1864 in Nürnberg geboren und soll mindestens bis 1913 als Zinnfigurenfabrikant tätig gewesen sein.

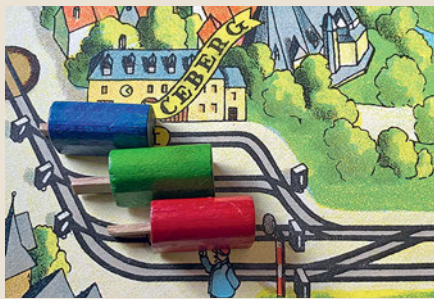
So ein ähnliches Spiel habe ich früher x-mal mit meinem oben im Bild zu sehenden Enkel Louis gespielt, als er gerade mit Würfeln umgehen konnte. So hat er ganz spielerisch gelernt, die Zahlen zu addieren. Er ist mit seinem Spielstein eigentlich immer recht schnell die Leitern nach oben geklettert, ich dagegen bin selten zum Ziel gelangt, weil vermehrt nach unten gestolpert. Ein Spiel, das die Kinder vor 100 Jahren sicher genauso gern gespielt haben wie wir heute. Allein die Bildauswahl hat sich verändert: Über die Dampfzüge ist der Hauch des Vergänglichen hinweggezogen.



Hagen von Orloff mit Enkel Louis Balz



Ein Würfelspiel aus den 1930er-Jahren mit Kartoncover (unten), attraktiv illustriertem Spielfeld (oben) und den abgestellten Wagen in einem der Bahnhöfe (r.)



Rangierspiel mit sechs Stationen

In meinem Besitz ist ein weiteres altes Eisenbahn-Spiel mit dem Titel „Wir fahren mit der Eisenbahn“. Es stammt aus dem Otto Maier Verlag, Ravensburg. Auch hier steht natürlich die dampfende Bahn im Mittelpunkt. Nach dem Schrifttyp der Beschreibung zu urteilen, müsste dieses Spiel aus den 1930er-Jahren stammen. In der Anleitung heißt es: „Ein neues Würfelspiel für 2–4 Spieler.“ Jeder Spieler bekommt einen farbigen Zug, bestehend aus Lokomotive und drei Wagen. Die Aufgabe besteht darin, die Wagen zu drei verschiedenen Bahnhöfen zu bringen und sie dort abzustellen. Dabei müssen Weichen gestellt und am eingeleigten Abschnitt gegnerische Züge abgewartet werden.

Die Strecke ist durch Signale in Blockabschnitte eingeteilt, auf denen sich nur jeweils ein Zug befinden darf. Jeder Spieler hat einen Heimatbahnhof: Ahausen, Bedorf, Ceberg und Deheim. Als bald kommt Fahrt ins Spiel, die Züge sind auf den Bahnlinien des gesamten Spielfeldes unterwegs, um ihre Rangierarbeiten zu verrichten. Jeder Zugführer muss einen seiner Wagen an jeweils eine der drei anderen Stationen bringen. Entlang der Strecke befinden sich noch die Unterwegsbahnhöfe Erode und Effingen. Anschließend muss die Lok ihren Heimatbahnhof erreichen und auf das Abstellgleis fahren. Wer diese Aufgabe zuerst gelöst hat, ist der Sieger. Es ist ein Kinderspiel, bei dem Eisenbahn-Kenntnisse vermittelt werden und das spielerisch aufzeigt, wie man seine Rangieraufgaben am schnellsten erledigen kann. Das farbige Spielbrett zeigt zahlreiche Bahn- und Landschaftsdetails, die Spielsteine bestehen aus lackiertem Holz.

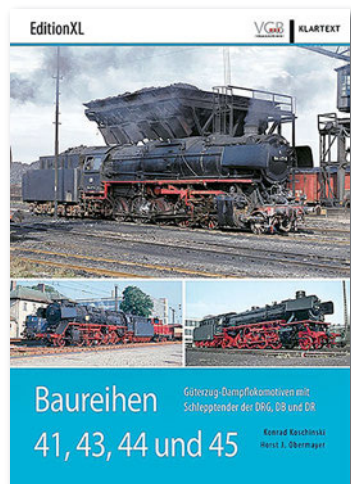
Zwei Eisenbahnspele, zwei Glanzlichter und zwei tiefe Einblicke in die spielerische Darstellung des wichtigsten Verkehrsmittels der Welt vor einem Jahrhundert – großartig! Und zugleich eine Erinnerung daran, mit den Liebsten in den Wintermonaten mal wieder ein (Brett-)Spiel zu starten.

Hagen von Ortloff



Buch & Film

Baureihen 41, 43, 44 und 45, Güterzug-Dampflokomotiven mit Schleppender der DRG, DB und DR – Konrad Koschinski/Horst J. Obermayer – 244 S., 128 Farb-/281 Schwarzweiß-Abb. – 19,95 € – Klartext Verlag, Essen/VGB, Fürstenfeldbruck – ISBN 978-3-8375-2311-9



Kein neues Buch, sondern eine absolut preiswerte Zusammenstellung früherer Eisenbahn-Journal-Sonderhefte, die die genannten Güterzuglokomotiv-Baureihen zum Thema hatten. Gute Texte, umfangreiche Tabellen, abwechslungsreiche Bebilderung sowie ein tadelloser Druck zeichnen den dicken Band aus. Mehr Informationen für so wenig Geld über die „dampfenden Boliden“ des einstigen Frachtverkehrs ist anderswo nicht zu finden. MW

Büssing-Busse bei Bahn und Post – Volker Stern – 112 S., 51 Farb-/115 Schwarzweiß-Abb. – 29,80 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6863-6

Die Besprechung eines Buches über Busse in einer Zeitschrift für Eisenbahnfans? Warum nicht, geht es doch hier um Kraftfahrzeuge, die in nicht wenigen Fällen die Nachfolge von Schienenbussen oder Dampfzügen angetreten haben. In prachtvollen Bildern werden

die Produkte der unvergessenen Braunschweiger Firma Büssing präsentiert, die bei der Bahn, der Post und auch bei Privatbahnen einst ein alltäglicher Anblick waren, wobei das Spektrum von typischen Aufnahmen an Bahnhofsvorplätzen bis hin zu einem Bild an der deutsch-deutschen Grenze am Übergang Helmstedt reicht. Ergänzt wird das Werk mit Lieferlisten, die die Jahre zwischen 1947 und 1973 umfassen und die Bedeutung der Büssing-Busse bei Bahn und Post verdeutlichen. Insgesamt ein sehenswertes Buch für all jene, die sich nicht nur für den Schienenverkehr interessieren. MW

Die Innerstetalbahn früher, und was man heute noch von ihr sehen kann – Ingrid Lader/Ulrich Hermanns – 114 S., 117 Farb-/42 Schwarzweiß-Abb. – 16,00 € – Papierflieger Verlag, Clausthal-Zellerfeld; Bezug: ingrid.lader@gmail.com



Es gibt sie noch: Veröffentlichungen zum Thema Eisenbahn von kleinen, fachfremden Verlagen. Ein solches Büchlein liegt hier vor uns. Es behandelt die einst „einzige Gebirgsbahn Norddeutschlands“ und versteht sich weniger als Streckenporträt, sondern mehr als Gegenüberstellung von Betriebsbildern der 1976 stillgelegten und wenig später abgebauten Strecke mit Aufnahmen aus heutigen Tagen. Diese zeigen,

was von der Innerstetalbahn noch existiert – etwa zu Wohnzwecken umgebaute Bahnhofsgelände oder eindrucksvolle Kunstbauten, aber auch leere und überwucherte Trassen, vergessene Kilometersteine und Trassenlücken aufgrund entfernter Brücken.

Der Text beschreibt die Entstehung der in Teilabschnitten eröffneten Bahn. Der Bildteil endet mit einer nachdenklich machenden Aufnahme, die eine 290 zeigt, die während des Streckenabbaus in ein Teilstück fuhr, das nur noch eine Schiene aufwies, was die Lok zu einer Rutschpartie im Schotter zwang. Ein Büchlein für alle Fans der Innerstetalbahn, vor allem für jene, die wissen wollen, wie es heute dort aussieht. MW

Osobní vozy ČSD II, 1939–1992 (ČSD-Personenwagen II) – Autorenteam – 364 S., 169 Farb-/293 Schwarzweiß-Abb. – 1.090 CZK – Nadatur, Praha/Tschechien – ISBN 978-8-0727-0133-9

Mit dem zweiten Band der Reisezugwagen von Kriegsbeginn bis zur Teilung der Tschechoslowakei wird die Dokumentation des ČSD-Reisezugwagen-Fuhrparks abgeschlossen. Schwerpunkt bilden die heimische Produktion sowie Zukäufe aus den deutschen und ungarischen „Bruderländern“. Vorge stellt werden neben zwei- und vierachsigen Reisezugwagen auch Triebwagen-Beiwagen sowie Doppelstockwagen und -gliederzüge. Dieses einzigartige Nachschlagewerk stellt jede Gattung vor, ergänzt um Maßskizze und Gesamtansicht, und meist gibt es sogar Innenraum- oder Detailbilder des jeweiligen Fahrzeugtyps. WB

Straßenbahnen im Wirtschaftswunderland, Mit der „Elektrischen“ durch die Nachkriegszeit – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 19,80 € – EK-Verlag, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg

Als Wirtschaftswunderzeit wird jene Ära zwischen 1948 und 1973 bezeich-

net, in der es in der Bundesrepublik Deutschland fast ständig bergaufging. Setzt man diesen Zeitraum als Maßstab an, kann der Film nicht voll überzeugen. Zwar werden aus jener Zeit einige Amateur- und sehr gut gemachte Wochenschau-Aufnahmen gezeigt, der Großteil der Filmszenen stammt aber aus der Zeit danach.

Vorkriegs-, KSW-Wagen und andere Zweiaxler sind nur vereinzelt zu sehen, die Produkte der Firma DUEWAG, vor allem Gelenkwagen, überwiegen. Das Gros der historischen Aufnahmen stammt aus den späten 1970er-Jahren, aber auch aus den 80ern und 90ern, was an der Werbung auf den Fahrzeugen sowie den zeitgenössischen Kraftfahrzeugen im Umfeld zu erkennen ist.

Ergänzt wird der Film durch aktuelle Szenen von Museumsfahrzeugen und Exkursionen nach Zürich, Wien und in die östlichen Bundesländer, wo GT 4 aus Esslingen und einige DUEWAG-Züge nach der „Wende“ Zuflucht gefunden hatten. Alles ist sauber gefilmt, doch sind es keine Szenen aus der Wirtschaftswunderzeit! So bleibt ein zwiespältiger Eindruck – vor allem im Vergleich zu Ton Pruissens famosem Film „Trams im Wirtschaftswunderland“ aus dem GeraMond-Programm, der sich ganz auf den Alltagsbetrieb in Deutschlands Städten in der frühen Nachkriegszeit konzentriert. MW

Dal 1976 al 1980 Atmosfere della Ferrovia in Italia, (Eisenbahn-Atmosphäre in Italien 1976–1980) – Autorenteam – 204 S., 18 Farb-/221 Schwarzweiß-Abb. – 48,00 € – ISBN 978-8-8950-9620-9

Der italienisch verfasste Prachtband spiegelt die Stimmung des Bahnbetriebes der späteren 1970er-Jahre eindrucksvoll wider. Betriebsszenen kann man auf Schmal- und Regelpurlinien und auf Staats- und Privatbahnen erleben. Obendrein entdeckt man so manchen Fahrzeugoldtimer. WB

Weiterhin erreichen uns:

Dieselstrecken zwischen Donau und Bodensee, Mit der Eisenbahn vom Südschwarzwald zum Forggensee – Christoph Riedel – 120 S., 154 Farb-Abb./1 Streckenkarte – 22,99 € – Sutton Verlag, Erfurt – ISBN 978-3-96303-263-9



Die Würschnitztalbahn Stollberg – Chemnitz – Thomas Berger – 42 S., 16 Farb-/28 Schwarzweiß-Abb. – 9,80 € – Stadtverwaltung/Bürgerservice, Hauptmarkt 1, 09366 Stollberg

Modellbahn-Impressionen 2021 – Kalender, 49,0 cm x 34,0 cm – 14 S., 13 Farb-Abb. – 12,95 € – Miba Verlag/VGB, Fürstenfeldbruck

Die letzten DB-Dampfloks, Würzburg, Lauda, Heilbronn, Crailsheim, Rottweil, Tübingen – Video-DVD,

80 Min. Spieldauer – 16,95 € – RioGrande/VGB, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck

Dampflokomotiven 2021 – Kalender, 47,5 cm x 30,0 cm, 14 S., 13 Schwarzweiß-Abb. – 12,80 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-5853-8

Keine Bahn ohne Plan (Miba Spezial 126) – Autorenteam – 104 S., 185 Farb-/19 Schwarzweiß-Abb. – 12,00 € – Miba Verlag/VGB, Fürstenfeldbruck – ISSN 0938-1775

■ Buch-Empfehlungen der *em*-Redaktion

Druckfrischer Lesestoff für Bahn-Enthusiasten

Wenn die Tage kürzer werden, bleibt mehr Zeit für gemütliche Leseabende. Die Redaktion hat sich einige Neuerscheinungen angesehen. Hier einige Empfehlungen – nicht nur für den weihnachtlichen Gabentisch



König der Züge

Der Orient-Express ist mehr als ein Zug. Er ist Zug der Könige, König der Züge, Geschichte und Legende, Tor zur Welt und Luxushotel auf Schienen. Die Liste seiner Fahrgäste ist so illustriert wie die Ziele, die er verband. Das Buch erzählt die Geschichte des legendären Luxuszugs im Bild und mit Originaldokumenten. Nie gesehene Fotos des mondänen Interieurs und Porträts der berühmtesten Reisenden runden diesen prächtigen Bildband ab.

Benjamin Chelly, Guillaume Picon: *Der Orient-Express – König der Züge*. Frederking & Thaler Verlag, 256 Seiten, 49,99 Euro

Knoten und Kathedralen

Seit 1826 im nordenglischen Darlington der erste Bahnhof der Welt eröffnet wurde, hat sich viel getan in der Welt der Eisenbahn. Entsprechend vielfältig sind die Empfangsgebäude: Die Spannweite reicht von den „Kathedralen der industriellen Revolution“ (G. K. Chesterton) bis zu romantischen Nebenbahn-Stationen. Sie signalisieren die Aussicht auf Flucht vor dem Alltag und ferne Ziele. Autor Martin Weltner führt durch die Bahnhöfe auf fünf Kontinenten.

Martin Weltner: *Bahnhöfe der Welt – Spektakuläre Hauptbahnhöfe & erstaunliche Provinzstationen*. GeraMond Verlag, 192 Seiten, 39,99 Euro



Oberpfälzer Bahngeschichte

Im Dezember 1859 begann zwischen Nürnberg und Regensburg das Eisenbahnzeitalter. Nur 14 Jahre später kam zur Strecke über Hersbruck, Amberg und Schwandorf die kürzere Verbindung über Neumarkt hinzu, die sich rasch zur Hauptstrecke entwickelte. Kenntnis- und faktenreich schildert der Eisenbahnextperte Herbert Hieke die Geschichte der Eisenbahnen in der Oberpfalz. Zahlreiche unveröffentlichte Bilder zeigen das eingesetzte Zugmaterial. Historische Gleispläne und Abstecher in die Bws in Nürnberg, Schwandorf und Regensburg runden das Buch ab.

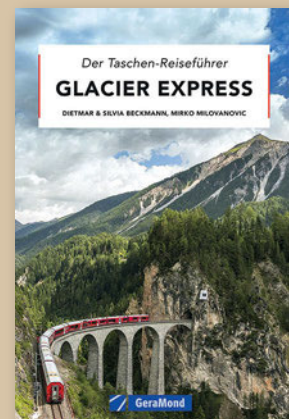


Herbert Hieke: *Mit der Eisenbahn von Nürnberg nach Regensburg – Fahrzeuge, Strecken, Bahnhöfe*. Sutton Verlag, 128 Seiten, 22,99 Euro

Langsamer Schnellzug

Zwischen Zermatt und St. Moritz windet sich der Glacier Express durch eine spektakuläre Landschaft. Aber was erlebt man denn wirklich im langsamsten Schnellzug der Welt? Eine Bilder-Zugreise durch schroffe Felsen, enge Schluchten, über 291 Viadukte und durch 91 Tunnel, über einsame Hochebenen und an urigen Bergdörfern vorbei. Dieser Taschen-Reiseführer für unterwegs zeigt die Schweiz im Rahmen einer der schönsten Bahnstrecken der Welt.

Dietmar und Silvia Beckmann, Mirko Milovanovic: *Glacier Express – Der Taschen-Reiseführer*. GeraMond Verlag, 160 Seiten, 14,99 Euro



Die bayerische S 3/6 gilt als eine der gelungensten Schnellzugloks. Unübertroffen blieb ihre Konstruktion auch in der Weimarer Republik. Erst 1924 gebaut wurde 18 505, die im Bild weitab von Bayern in Rudesheim am Rhein in voller Fahrt vor D 404 Krefeld – Wien unterwegs ist

Carl Bellingrodt





Andreas Knipping

Die deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven

Große Technik
auf hohen Rädern



Stolze Renner

Schnellzugdampflokos wie die O1 oder die O3 zählen zu den Spitzenprodukten deutscher Technik. Doch wie begann ihre Entwicklung? Andreas Knipping definiert die Schnellzuglokomotive anhand des Kriteriums der großen Antriebsräder und arbeitet ihre Evolution von etwa 1850 bis etwa 1960 heraus. Rund 6.600 Loks finden hier in Wort, Bild und Tabelle ihren Platz.

Andreas Knipping: *Die deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven – Große Technik auf hohen Rädern*. GeraMond Verlag, 192 Seiten, 39,99 Euro

Nähe zu den „Schwarzen“

Dokumentarist, Lichtjäger oder Romancier: In seinem Buch „Heißdampf“ bedient sich Robin Garn mehrerer fotografischer Erzählperspektiven. Er mischt Augenblicke wunderschöner Bahnlandschaften mit Auftritten von „König Dampf“, mit seiner Nähe zu den „Schwarzen“ und den Lokmännern. Zugute kommt dem Leser dabei, dass Garn von Anbeginn am Bahndamm in zunehmend tagebuchähnlicher Weise Notizen geführt hat, sodass seine Begleittexte so vielschichtig und abenteuerlich wie seine Aufnahmen sind.

Robin Garn: *Heißdampf – Fotografien und Erlebnisse in Deutschland (1973 – 2020)*. Verlagsgruppe Bahn, 224 Seiten, 49,95 Euro



Reko-Dampf und reizvolle Landschaft

Die Muldentalbahn von Glauchau nach Wurzen verband landschaftlichen Reiz mit Dampfbetrieb. Ingo Thiele hat den Betrieb auf dieser heute zum Teil stillgelegten Strecke in den 1980er-Jahren in Bildern festgehalten, die er in diesem Buch präsentiert. Sandzüge sowie Personen- und Nahgüterzüge mit den Baureihen 50, 58.30 und 86 sind die Hauptdarsteller. Aufnahmen aus den 1960er- und 70er-Jahren sowie ein Blick auf die Zeit nach dem Dampf-Ende und die Gegenwart runden den Bildband ab.

Ingo Thiele: *Mit Volldampf durchs Muldentale – Unterwegs zwischen Glauchau und Großbothen*. Sutton Verlag, 128 Seiten, 19,99 Euro



Alle hier vorgestellten Bücher sind online erhältlich im Shop von www.verlagshaus24.de



HO-Dampflokomotive 58 1556 vor der Originalverpackung unter H0-Artikelnummer 4112

■ Dampflokomotive 58 1556 als H0-Modell von Roco

Im zweiten Anlauf erst verwirklicht

SERIE
Ein Modell und sein Vorbild
58 1556

Das erste Dampflokommodell von Roco erschien 1977 in H0. Mit der 58 1556 nahm sich der Hersteller der preußischen Gattung G 12 bzw. späteren Baureihe 58¹⁰⁻²¹ an – eigentlich eine Lokbauart, die es beim Vorbild in großer Stückzahl gab. Dennoch machte es sich Roco mit dem Bundesbahn-Original nicht gerade leicht

Mit seinen Lokomotivmodellen der Diesel- und Elektrotraktion hatte sich Roco Mitte der 1970er-Jahre schon erste Meilen verdient. Doch galt es, das H0-Sortiment zu erweitern – und zwar um jene Traktion, die bei den Modellbahnfans besonders begehrt war: die Dampflokomotive. Wer aber nun erwartete, dass sich Roco mit einer kleinen Tenderlok an diese anspruchsvolle Aufgabe heranwagte und sie vielleicht auch als preiswertes Anfängermodell dem Kunden ans Herz legte, der wurde 1977 überrascht: Roco stieg gleich groß ein und präsentierte mit seiner 58 1556 eine stattliche Schleppenderlok der preußischen Gattung G 12.

Die Idee stammte von Röwa

Ganz von ungefähr kam die Idee zu genau jener Lok allerdings nicht. Die Pläne zu ihrer Verwirklichung reichen einige Jahre weiter zurück und führen auf direktem Wege zum umtriebigen Modellbahn-Konstrukteur Willy Ade und seiner seit 1959 ebenso aktiven wie innovativen Firma Röwa. Zunächst hatte diese eng mit Trix zusammengearbeitet und in den 1960er-Jahren die Konstruktion und Fertigung der neuen Kunststoff-Wagenmodelle übernommen. Meinungsverschiedenheiten zwischen Willy Ade und der Trix-Firmenleitung führten 1968 jedoch zur Beendigung der Geschäftsbeziehung.

Fortan vertrieb Röwa seine Modelle selbst, darunter die für Trix entwickelte H0-Tenderlok T 3. Das Programm wurde in den folgenden Jahren zielstrebig ausgebaut, auch dank des Einstiegs von Rokal als Hauptgesellschafter (siehe *em* 11/20). Es folgten in H0 neben der Diesellok-Baureihe 216 die damals viel beachtete Altbauellok E 91 sowie der S-Bahn-Triebzug der DB-Baureihe 420.

Gleich in der ersten Ausgabe der Hauszeitschrift „Röwa Report“ findet sich im Frühjahr 1973 neben den Ankündigungen der Rangierlok der Baureihe E 60 und der vierachsigen DB-Umbauwagen auch der erste Hinweis auf die künftige „DB-Güterzuglokomotive BR 58 (ehem. preußische G 12). Genaueste Nachbildung der ersten deutschen Einheitslokomotive im Maßstab 1:87“ – soweit die Ankündigung. Einen ersten handgefertigten Prototyp, beschriftet als 58 1662, gab es bereits – er zierte die Rückseite jenes „Röwa Report“. Nur Geduld sollten Interessierte aufbringen: „Sehnlichst erwartet von vielen Modellbahnern: die BR 58. Ein Röwa-Modell, für das Sie keinen Pfennig für Zurüstsätze ausgeben müssen – weil serienmäßig alles dran ist. Bis zur Lieferung bitten wir noch um Geduld – es wird sich lohnen!“

Das Warten wurde schließlich zur Tortur. Röwa geriet 1974/75 in wirtschaftliche Schwierigkeiten und musste aufgeben. Die wegweisenden H0-Konstruktionen konnten fast alle weiterverkauft werden. Die T 3 übernahm die Firma Merker + Fischer in Fürstfeldbruck, fast alle anderen Modelle gingen an Roco, wo sie ihrerseits zur Festigung und zum Ausbau der Marktposition des österreichischen Anbieters beitrugen. Auch die Pläne zur 58er übernahm Roco. Röwas Ankündigung dazu war übrigens nicht übertrieben: Die einst weit verbreitete G 12 hatte bis dato noch kein Hersteller in H0 aufgelegt, sodass sie wirklich mancher Modellbahner herbeisehnte.

Beim Vorbild weit verbreitet

Die ebenfalls von Röwa gebrauchte Bezeichnung als „erste Einheitslok“ stammte unterdessen von keinem geringeren als Karl-Ernst Maedel, dem Alt-

Technische Daten zur 58 1556 der DB

Bauart	1'E h3
Länge über Puffer	18.495 mm
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1.400 mm
Laufzylinderdurchmesser	1.000 mm
Dienstgewicht ohne Tender	95,7 t
Reibungsmasse	83,5 t
maximale Achslast	16,7 t
Leistung	1.540 PS
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h

meister der deutschen Eisenbahnliteratur, der sie in einem Porträt im „Lok-Magazin“ so nannte. Das ist zwar sachlich nicht richtig, aber Maedel zielte darauf ab, dass die G 12 nicht nur von Preußen, sondern ebenso von den Bahnverwaltungen in Sachsen, Baden, Württemberg und Elsass-Lothringen beschafft wurde. Die dreizylindrige G 12 war ein Kind des Ersten Weltkrieges, die Oberste Heeresleitung drängte auf den Bau dieser kräftigen Lokomotive, um den kriegswichtigen Güterzugdienst zu beschleunigen. Insgesamt entstanden fast 1.500 Loks, die in der Zwischenkriegszeit den schweren Güterzugdienst in Deutschland beherrschten. Etwas holprig erscheint die Baureihenbezeichnung 58^{2-3, 4, 5, 10-21} – das ist jedoch begründet durch die Tatsache, dass die Loks der verschiedenen Länderbahnen als einzelne Unterbaureihen bezeichnet wurden. Erst der Serienbau der 44er-Einheitsloks ab 1937 ließ die Baureihe 58 ins zweite Glied treten, denn die 44er war noch stärker und mit 80 km/h auch schneller als die nur für 65 km/h zugelassene Baureihe 58.

» Karl-Ernst Maedel, Altmeister der Bahnliteratur, prägte für die 58er den Begriff „erste Einheitslok“

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges und der deutschen Teilung stellte sich die Situation der Baureihe 58 sehr unterschiedlich dar. Die weit über 400 bei der DR verbliebenen Loks waren weiterhin unverzichtbar und leisteten bis in die 1970er-Jahre gute Dienste. 56 Exemplare wurden sogar rekonstruiert und zur neuen Baureihe 58³⁰. Ganz anders die Situation im Westen und bei der 1949 gegründeten Bundesbahn: Diese verfügte über reichlich moderne T'E-Güterzugloks der Baureihen 44 und 50; hinzu kamen zahllose Kriegsloks der Baureihen 42 und 52, von denen sich die DB jedoch schnell trennte. Und obendrein gab es eben noch eine große Zahl an 58ern, die in Anbetracht der neueren und stärkeren Maschinen einfach nicht mehr gebraucht wurden. Eine Stationierungsübersicht aus dem Jahr 1950 führte zwar rund 230 Loks auf, von denen stand allerdings der Großteil schon auf „z“. Nur noch rund 60 Loks waren betriebsfähig und fuhren ihre Fristen ab.

Rocos Vorbild als typische DB-58er

So ist der Lebensweg der von Roco als Vorbild gewählten 58 1556 stellvertretend für viele 58er, die nach dem Zweiten Weltkrieg in den Westzonen Deutschlands verblieben. Im Jahr 1919 von Henschel gebaut und als „Saarbrücken 5641“ in Dienst gestellt, war die Lok nach 1945 noch in Siegen, Wanne-Eickel, Essen und Soest eingesetzt, wo sie sich zuletzt als Rangierlok verdingte, bis sie von fabrikneuen 82ern abgelöst wurde. Das Ausmusterungsurteil vom 1. Juni 1953 bedeutete das Dienstende der Lok. Dieses Jahr 1953 sollte auch keine andere 58 der DB als Betriebslok mehr überstehen. So ganz zu trennen von einigen der ausgemusterten Loks vermochte sich die DB dennoch nicht – ob man noch auf potenzielle Käufer hoffte? Jeden-



Mit dieser attraktiven Werbung wurde die Roco-58er für das Jahr 1977 angekündigt



Das Dreizylinder-Triebwerk wurde gut angedeutet, mit dem Dreilichtspitzensignal schoss Roco für eine DB-58er allerdings übers Ziel hinaus (o. I.). Und auch den „DB-Keks“ haben die Vorbildloks der Baureihe 58 nie getragen. Der Antrieb war im dreiachsigen Tender platziert



Oliver Strüder (5)



Hans Schmidt/Slg. Brinker

**Ende im Revier: Die im Mai 1956
im Bahnbetriebswerk Essen
abgestellte 58 1556 neben weiteren
ausgemusterten DB-Dampfloks**

falls standen einige Loks auch Jahre später auf Abstellgleisen der DB herum, die 58 1556 etwa Mitte Mai 1956 im Bereich des Bw Essen Hbf. Kurz darauf ereilte sie ebenfalls der Weg allen Alteisens.

Wieso Roco gerade auf die 58 1556 als Vorbild für seine Modell-58er fiel, lässt sich im Nachhinein nicht mehr zweifelsfrei ermitteln. Vielleicht wollte man sich von den Röwa-Plänen abgrenzen, womöglich lagen in Salzburg entsprechende Unterlagen zu eben jener Maschine vor? 1977 jedenfalls – vier Jahre nach der ersten Röwa-Ankündigung – zierte ein Vorbildfoto einer Schwesterlok (der

» **Fehler am Erstmodell, wie
Dreilicht-Spitzensignal
und DB-Keks, wurden
beim Folgemodell getilgt**

58 1854 der DR) den Titel des Roco-Neuheitenprospekts. Das „SUPERMODELL in feinst detaillierter Ausführung“ sollte schon ab Mai 1977 unter der Artikelnummer 4112 lieferbar und für 129,- DM zu haben sein. Die Erstausgabe des „Roco Report“ stellte das Modell der schweren Güterzuglok genauer vor – von Röwa war hier schon gar keine Rede mehr: „Mehrere Gründe gaben den Ausschlag, die G 12 der Baureihe 58 als Vorbild für unsere erste Dampflokomotive in der Baugröße HO auszuwählen. Einmal war es die Tatsache, daß diese Loktype seit Jahren einen Spitzenplatz auf der Wunschliste unzähliger Modellbahnfreunde einnimmt. Ein weiterer Grund für unsere Entscheidung war ein gewisser Anreiz, mit diesem Modell den hohen technischen Stand unserer Entwicklung und unserer Fertigung unter Beweis zu stellen. Schließlich war es aber auch der Wunsch, ein attraktives Fahrzeug zu schaffen, welches im Großbetrieb eine Bedeutung erlangt hatte und über einen langen Zeitraum hinweg im Einsatz stand.“

Und weiter: „Bei der Konstruktion und bei der Fertigung der Lokomotive haben wir sehr strenge Maßstäbe angelegt. Dies betrifft nicht nur die genaue Einhaltung des international genormten Baumaßstabs von 1:87, sondern auch die Gesamtkonzeption des Modells, mit all den vielen Einzelteilen.“

Viele Stärken und zwei Schwächen

Diesen Anspruch umzusetzen, ist den Konstrukteuren in vielerlei Hinsicht gelungen. Rocos 58er stellte ein für die damalige Zeit hochdetailliertes und bis in kleinste Feinheiten hervorragend gearbeitetes Modell dar. Selbst heute kann es durchaus noch gegenüber neueren Konstruktionen wie dem HO-Pendant von Rivarossi bestehen – von kleineren, aber damals generell üblichen Schwächen wie den blanken Radsätzen einmal abgesehen. Einen größeren und einen kleineren Fauxpas allerdings leistete Roco sich doch: Wohl um eindeutig klarzumachen, dass dies eine DB-Maschine war, bedruckte man die HO-Version der 58 1556 mit dem „DB-Keks“. Dieses Emblem gab es aber erst ab 1956. Bei der Ausmusterung der letzten Bundesbahn-58er war es noch nicht eingeführt, und 58 1556 hat es auch als abgestellte Maschine nicht erhalten.

58 1556

Hersteller	Henschel
Fabriknummer/Baujahr	16834/1919
Anlieferung	1919
Abnahme	1919
Stationierungen bei der DB	
Siegen	1949
Wanne-Eickel	1949
Soest	1949–1951
Essen	1951–1953
Ausmusterung	1. Juni 1953

Steckbrief

**60 Jahre Roco
Jubiläumsmodell**

Im Jahr 2020 feiert Roco sein 60-jähriges Firmenjubiläum. Aus diesem Grund erinnerte man sich beim Jubiläumsmodell an die erste Dampflokkonstruktion des Hauses. Unter der Artikelnummer 71922 ist derzeit die 58 1849 als frühe DB-Maschine in Gleichstromversion erhältlich – mit Zweilicht-Spitzensignal und ohne DB-Keks und abgebildet unter NiS in *em* 10/20. OS

Gleiches gilt für das Dreilicht-Spitzensignal, das die Modelllok bekam und das bei der Originallok gar nicht angebaut war.

Wer jedenfalls eine schöne 58er für die HO-Bahn als Vertreterin der frühen Epoche III haben wollte, hatte nun die Gelegenheit dazu. Nicht wenige entschieden sich dafür. Für die Wertschätzung gibt es zudem noch einen anderen Beleg: Die *em*-Leser wählten Rocos 58er 1977 zum „Modell des Jahres“. Schnell ließ der Salzburger Hersteller weitere Versionen der Schleppenderlok folgen. Außer als DB-Lok (4112A) gab es die G 12 als Reihe 658 der ÖBB (4112B) und als 150 C der SNCF (4118S). Ob die Kritik an der frühen DB-Version bei Roco fruchtete? Der Katalog 1980/81 verzeichnete die 58 1556 jedenfalls als „ab Werk derzeit nicht lieferbar“. Roco baute die Form vorbildgetreu um. Ab 1981/82 rollten die Loks ohne drittes Spitzenlicht von den Salzburger Bändern. Damit war die 58 1556 in Modell jedoch Geschichte: Unter der gleichen Artikelnummer 4112A verkaufte Roco fortan die 58 525 als Epoche-II-Lok der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die ursprüngliche 58, die nach den Röwa-Vorbereitungen quasi im zweiten Anlauf in Salzburg verwirklicht worden war, gab es nun nicht mehr. Das Modell der 58 1556 war damit so unglamourös abgetreten wie einst das große Vorbild. MW/OS/MHZ



DIE W13+ WÜNSCHT ALLEN MODELLBAHNERN...

EIN FROHES WEIHNACHTSFEST!

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



Weihnachtsbus 2020
Busch 41000-118
24,95 €



Weihnachtswagen 2020
Märklin 4415.681
mit zwei verschiedenen Wagenseiten
34,95 €

märklin

Im Set nur 53,90 €
Sie sparen 10%!

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

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

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

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

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

märklin Store München
80335 München · Bayerstraße 22
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!

Formneue DB-Baureihe V 160 in HO von ESU

Wendezuglok mit vielen Funktionen



abgedeckter
Dachlüfter

ESU HO: DB-V 160, deren Pufferbohle ab Werk an der Seite mit dem eingeklebten Lokführer ausgerüstet ist

Viele Modellbahner werden zunächst sagen: Gibt es doch schon! Aber ganz so stimmt das nicht, denn die altroten V 160 130 (Artikelnummer 31000) und 216 156 (-02) sowie die ozeanblau/beigefarbene 216 100 (-01) für je 439 Euro sind totale Neukonstruktionen von ESU. Für die Modellumsetzung hat man sich Maschinen ausgesucht, die mit Mehrfachtraktions- und Wendezugsteuerung ausgerüstet waren, was nicht nur im Hinblick auf die haus-

eigenen Steuerwagen eine gute Entscheidung ist. Ansonsten entsprechen die Metall-Modelle der ab 1964 beschafften Serienversion der V 160.

Gute Fahreigenschaften

Die Miniatur kann mit separat angeordneten Griffstangen und Trittstufen, feinen geätzten Gittern, plastischen Drehgestellblenden mit echten Stahlfedern, guten Gravuren sowie einer sauberen Lackierung punkten. Bei einer ESU-Lok schaut man aber nicht

zuerst auf die Optik, sondern schafft sich einen Überblick über die technische Ausstattung. Wie immer sind die Maschinen mit dem LokSound-5-Decoder für DCC-, Motorola-, M4- und Selectrix-Betrieb ausgelegt, sodass es auch nur eine Artikelnummer je Variante gibt. Selbstverständlich sind auch die selbstständige Anmeldung an RailComPlus- oder mfx-Zentralen sowie ein gut dimensionierter Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung. Der fünfpolige

Motor mit zwei Schwungmassen treibt über ein Kardan-/Schneckengetriebe drei der vier Radsätze an. Obwohl die Lok 497 Gramm wiegt, verfügen zwei Räder über Haftreifen. Gefahren werden kann damit zwischen Schrittgeschwindigkeit und umgerechnet 131 km/h (v_{Vorbild} 120 km/h), wobei es in allen Bereichen keine Probleme gibt. Wenn man einen Zug ankuppelt, ist das mit der Fahrtrichtung wechselnde Spitzenlicht einseitig abschaltbar.



Die Drehgestelle wurden plastisch und mit Stahlfedern umgesetzt

32

Funktionen lassen sich im Digitalbetrieb abrufen

Die Rangier-, Führerstand- und Führerpult-Beleuchtungen können auch digital aktiviert werden. Leuchtet nur eine Lampe pro Fahrtrichtung, wird automatisch die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren auf 34 km/h begrenzt. Durch den Lautsprecher ertönen die Betriebsgeräusche und sensorgesteuert auch bei Langsamfahrt das Quietschen in Kurven. Genau hinsehen muss man beim Bremsen, wenn man den Funkenflug erleben möchte. Einfacher ist der synchron zum Loksound austretende Qualm zu erkennen – vorausgesetzt, man hat den Tank ausreichend gefüllt.

MM



■ L.S. Models HO

Bundesbahn-Baureihe 120^o

Mit der 120 001 als Analoglok (Artikelnummer 16081/259,90 €) und in der digitalen Gleich- (-081S) und Wechselstromausführung mit Sound (-581S) kommt eine weitere Neukonstruktion dieser „Drehstrom-Pionier-Baureihe“ der Bundesbahn in den Handel. Sie ist mit einer 21MTC-Schnittstelle ausgestattet und sogar für echten Oberleitungsbetrieb vorgesehen, nachdem

L.S. Models HO: Die realistischen Scheibenwischer sind nur ein gelungenes Detail an der gut umgesetzten Vorserienlok 120 001 der DB

man eine Steckbrücke umgesetzt hat. Unabhängig von der Einsatzart werden alle vier Radsätze der 528 Gramm wiegenden Ellok angetrieben, wobei zwei Räder mit Haftreifen bestückt sind. Die edel wirkende Zweifarb-Lackierung der Vorserienversion mit DB-Keks und silbernen Lüftungsgittern ist ebenso sauber aufgebracht wie die Beschriftung. Weitere Ausstat-

tungsdetails sind geätzte Tritte, Dachgitter und Scheibenwischer, ein heruntergezogenes Sonnenrollo an Führerstand 1, Metallgriffstangen sowie ein perfekt gestalteter Unterboden. In Kürze soll auch die Serienversion der Baureihe 120¹ ausgeliefert werden, die wir dann in unserer Rubrik „Verglichen & gemessen“ gegen drei Mitbewerber-Modelle antreten lassen. MM



■ Roco HOe

ÖBB-Rungenwagen mit Blechstirnwand

Die ab 1942 von Busch in Bautzen gelieferten vierachsigen DR-Schmalspurwagen wurden später in Österreich für den Holztransport umgebaut. Roco hat diese Formvariante mit robuster Blechstirnwand und fest angeschweißten Rungen nachgebildet. Außerdem haben die einzeln (Artikelnummer 34580/31,90 €) oder im Zweier-Set (-81/74,90 €) erhältlichen HOe-Modelle einen Bremserbühnenboden mit Riffelblech, Seilwinden und Beschriftungstafeln als Ätzteile am Rahmen montiert. MM

■ Arnold TT

Fährboot-Kühlwagen



Arnold TT: Fährboot-Kühlwagen mit DR Brit-US-Zone-, DB- und DR-Beschriftung

Als Überraschungsneuheit wurden die in den 1930er-Jahren beschafften Fährboot-Kühlwagen mit dem kleineren britischen Lichtraumprofil vorgestellt. Die GfKhs Saarbrücken bzw. späteren Tbnhs und Icfhs wurden bis zu Beginn der Epoche IV nicht nur von den Staatsbahnen, sondern auch von Transthermos eingesetzt. Dementsprechend gibt es sie als 59,90 Euro kostende Doppelsets in Grau (Artikelnummer 9723) oder Weiß als DRG- (-21), DR- (-25) bzw.

DB/Transthermos-Modelle (-24) mit der Aufschrift „Kühlwagen“. Als Einzelwagen sind die Zweiachser mit Werbeaufdrucken verschiedener Firmen (-22, -26 bis -28/je 29,90 €) umgesetzt worden. Die 25 Gramm wiegenden Kühlwagen mit feiner Bretterstruktur, je zwei Eisklappen an den Seiten, mittleren Doppeltüren, geätzten Tritten und nachgebildeter Druck- und Saugluftbremse am Wagenboden bereichern jeden Güterzug. MM



Roco HOe: Rungenwagen mit Holzboden, geschweißten Rungen und Stahlwand

■ Liliput HO

Badische Zweiachser

Die Serie badischer, zweiachsiger Personenwagen ist nicht neu. Erstmals wurden nun aber auch die Wagen 4. Klasse umgesetzt. Erhältlich ist der Di bad 11 (Artikelnummern 334103 und -04) mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern. Wie der Bi bad 12 (-00), Bci bad 11 (-01) und der Ci bad 01 (-02) zu je 43 Euro haben sie eine



Inneneinrichtung und sind für die Nachrüstung einer Innenbeleuchtung vorgesehen. Die Fensterauftei-

lung der grünen Wagenkästen ist jeweils unterschiedlich. Gegenüber der älteren Erstauflage wurden aber La-

Liliput HO: badische Personenwagen 2., 2./3., 3. und 4. Klasse

ckierung und Bedruckung wesentlich verbessert, sodass jetzt selbst kleinste Anschriften der in Karlsruhe beheimateten Wagen lesbar sind. Eingesetzt wird die Garnitur laut Zuglaufschild zwischen Karlsruhe und Mannheim. MM





■ Nahverkehrswagen-Serie in H0 von Brawa

Silberlinge für die Epochen III/IV

Obwohl nahezu alle Modellbahnhersteller bereits mit eigenen „Silberlingen“ erfolgreich waren, kündigte Brawa 2019 ebenfalls diese allseits bekannte und beliebte Wagenseerie an. Die guten Vorbestellungen überraschten viele Modellbahner, sodass zum Start alle Varianten der Epochen III und IV für je 69,90 Euro sowie die beiden je 99,90 Euro kostenden Steuerwagen werkseitig bereits ausverkauft waren. Bei mehreren Händlern sind die Modelle so-



Brawa H0: Gut gestaltet sind der „Hasenkasten“ mit nachgebildetem Führerstand (links) und der geschlossene Wagenübergang mit Rollo

wie die jeweiligen Digitalvarianten aber noch als lieferbar gelistet.

Im Einzelnen hat man den AB4n 59 bzw. Abn⁷⁰³ (Artikelnummern 46500/-05), den B4nb 59 bzw. Bn⁷¹⁹ (-01/-06), den B4nb 59 bzw. Bn⁷¹⁹ (-02/-07) sowie den Steuerwagen Bpw4nf 59 mit „Hasenkasten“ (-03) und Bdnf⁷³⁸ mit Karlsruher Kopf (-08) umgesetzt. Alle Modelle haben Minden-Deutz-Drehgestelle MD 42 mit profilierten Rädern, selbsttätiger Lastabbremung

KM12m

Erste Gartenbahnlok

Die Trasse der meterspurigen Härtsfeldbahn führte einst in unmittelbarer Nähe am Firmensitz von KM1 vorbei, was sicher ein Grund für das geplante Sortiment zu dieser Bahn ist. Gestartet wird 2021 mit den Dampflok 11 und 12, die noch heute bei der Museumsbahn zu erleben sind. Die digitalen Metallmodelle mit Zylinderdampf, Sound, Energiespeicher und vielen beweglichen Teilen sind für den Gartenbahnbetrieb ebenso geeignet wie für Betriebsdioramen. Wer bis Ende Dezember 2020 eine Version der Epochen I, II, III oder V/VI (Artikelnummern 181101 bis -11/je 1.990 €) vorbestellt, erhält sein Modell noch für 1.592 Euro. Natürlich werden bei allen Varianten die lokspezifischen Details sowie Lackierungen und Bedruckungen berücksichtigt.

MM

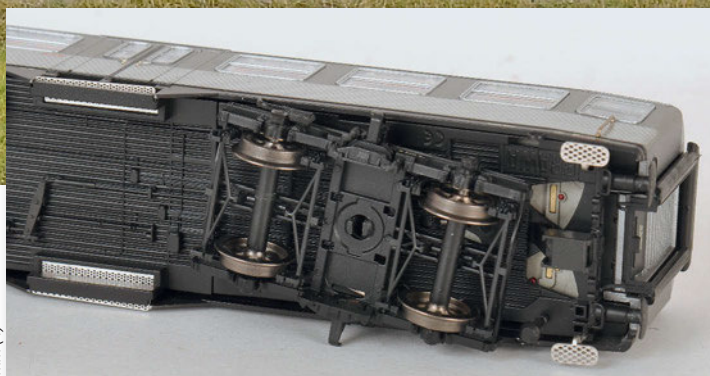
KM12m: Mit der Lok 12 rollt die erste Gartenbahnlok vor



Werk



Brawa HO: Von allen Seiten machen die „Silberlinge“ einen guten Eindruck. Selbst am Wagenchassis mit den profilierten Rädern erkennt man viele Details



mm (4)

und Klotzbremsen sowie viele weitere Details der Bremsanlage, passgenau eingesetzte Übersetzfenster mit Alurahmen, eine nachgebildete Lichtmaschine G 150 sowie eine vorbildgerechte Inneneinrichtung. Na-

türlich wurden weitere Detailunterschiede an den einzelnen, 154 Gramm wiegenden Wagen berücksichtigt, sodass sich beispielsweise die Wagenböden und Inneneinrichtungen unterscheiden. Bei letzterer wurden nicht

nur die farbigen Sitze mit Armlehnen und Kopfstützen berücksichtigt, sondern auch die Fenstertische und Gepäckablagen. Ebenso findet man im Türbereich die Vorräume mit geriffeltem Bodenbelag und Bremshandrad. Naturgemäß ist die äußere Erscheinung schlichter. Doch auch hier findet man viele Gravuren, saubere Aufdrucke und die typische Schuppung der Außenhaut.

MM

Rheingold-Wagen

Kurz nach Redaktionsschluss wurden die Brawa-„Rheingold“-Schnellzugwagen in blauer, roter und grüner Lackierung der Epochen III und IV sowie die dazugehörigen Packwagen ausgeliefert, die wir in *eisenbahn magazin* 2/21 zeigen.

■ Pullman/ESU HO

Taschenwagen mit detaillierten Containern

Neu im Programm aufgenommen wurden sechssachsige Gelenkwagen Sdggmrs (Artikelnummern 36540 bis -44/89,90 €), die 20- und 40-Fuß-Container sowie Sattelaufleger bzw. auch Megatrailer aufnehmen können. Die noch von Rocky-Rail entwickelten grauen Rahmen sind weitestgehend aus Metall gefertigt und bereits ab Werk mit allen Details bestückt. Wer es vorbildgerecht mag, sollte nur noch die beiliegenden Stützbalken oberhalb des mittleren Drehgestells lagern, da diese für die 40-Fuß-Container

nicht benötigt werden. Letztere sind als Ladegut fast zu schade, da sich die Türen öffnen lassen und so der Blick in den grau lackierten Innenraum möglich wird. Etwas genauer schauen muss man auch auf die Y25-Drehgestelle, die mit Klotzbremsen ausgestattet sind, was im Original eine höhere Zuladung als bei Fahrzeugen mit Scheibenbremsen ermöglicht. Für Modellbahner nur nebensächlich ist die unterschiedliche Höchstgeschwindigkeit der leeren bzw. beladenen Wagen von 120 bzw. 100 km/h.

MM

ESU HO: Sdggmrs (S143) der AAE mit zwei 40-Fuß-Containern, deren Türen sich öffnen lassen



Anzeige

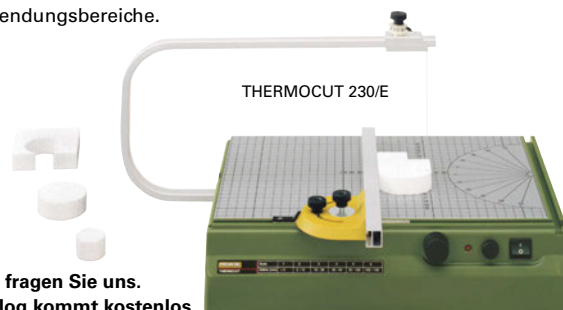
PROXXON
MICROMOT
System

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

Heißdraht-Schneidegerät THERMOCUT 230/E. Zum Trennen von Styropor und thermoplastischen Folien. Auch zum Arbeiten mit Schablonen.

Für Architekturmodellbau, Designer, Dekorateur, Künstler, Prototypenbau und natürlich für den klassischen Modellbau. 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.



Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4213 Unterweisersdorf



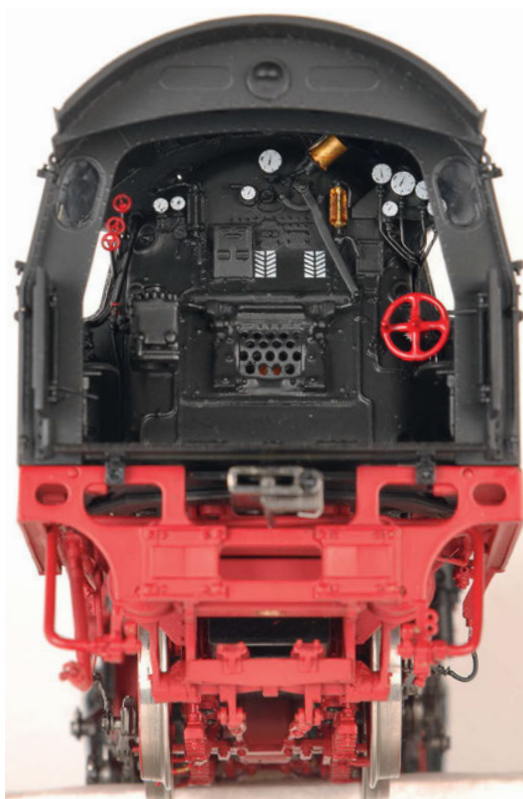
MBW O: DR-50 759 aus Dresden mit Witte-Windleitblechen und geschlossener Schürze

■ Schlepptenderlok der Baureihe 50 in O von MBW

Fünfkuppler in vielen Varianten

Wenn MBW mit der Umsetzung beliebter Dampflokomotiv-Baureihen in dem hohen Tempo weitermacht, wird es in einigen Jahren schwer sein, noch attraktive DB/DR-Lokklücken zu finden. Derzeit wird die Baureihe 50 für die Epochen II bis IV ausgeliefert. Allen gemein ist die vierdomige Ausführung mit links angeordneter Glocke. Entsprechend der Einsatzzeit verfügen die Modelle über Zwei- oder Dreilicht-Spitzensignal mit DRG- und/oder DB-Lampen an Lok und Tender. Letzteren gibt es als Wannen-, Kasten- oder Kabinentender mit realistischer Kohlenfüllung, beweglichen Übergangsblechen und Wasserkastendeckeln sowie beim Kabinentender mit zu öffnenden Türen, um in den eingerichteten Raum des Zugführers zu schauen. Die Fünfkuppler unterscheiden sich u. a. hinsichtlich Wagner- bzw. Witte-Windleitblechen, offener oder geschlossener Schürze, Rauchkammer mit oder ohne Zentralverschluss, die Form der Einströmröhre sowie der Ausstattung mit Indusi.

Die mattschwarze sowie rote Lackierung macht einen guten Eindruck. Die mehrfarbig aufgebrachte Bedruckung ist lupenrein, wobei DB-Keks und Loknummernschilder erhaben



dargestellt sind. Auch das Fabrikschild im Bereich der Vorlaufräder wurde nicht vergessen. Ebenfalls farbig hervorgehoben wurden die roten Handräder, die weiß ausgelegten Armaturen mit schwarzen Zeigern sowie die Messingteile im nachgebildeten Führerstand und an der Stehkesselrückwand. Die Metallteile der Steuerung und des Gestänges sind nicht nur recht zierlich, sondern auch im richtigen Metallglanz gefertigt. Hat man sein 2.490 Euro kostendes und 2.582 Gramm wiegendes Schmuckstück ausreichend auf dem Holzsockel betrachtet, kann man die vier Schrauben lösen und die erste Probefahrt unternehmen, wozu sich die Lok selbstständig an der Zentrale anmeldet. Wer Rauch und Qualm liebt, wird sich über den erstmals umgesetzten Zylinderdampf freuen. Wir haben begeistert den unterschiedlichen Betriebsgeräuschen gelauscht und alle Funktionen ausprobiert. Die Fahreigenschaften sind gut, wobei der dritte und letzte Kuppelradsatz weit und die anderen leicht seitenschiebbar gelagert sind. Außerdem federn zweiter, dritter und fünfter Radsatz stark ein. MM

Der Führerstand ist bei allen 50ern komplett ausgestattet



50 519 des Bw Münster mit Wagner-Windleitblechen und Kabinentender

mm (4)



■ NMJ H0

CAF-Schnellzugwagen der Ungarischen Staatsbahnen MÁV

Ungarische CAF-Schnellzugwagen sind im alten Farbschema im hochwertigen Reisezugverkehr bis ins Ruhrgebiet gefahren. Im neuen Design gelangen die Vorbildwagen via Tschechien sogar in die neuen Bundesländer. Die Besonderheit der rund 50 Euro kostenden Modelle ist, dass sie infolge der verdunkelten Seitenfenster über keine Innenein-

richtung verfügen. Dafür weisen die Wagen reichhaltige Gravuren am Wagenkasten auf und sind detailgetreu nachgebildet. Die farbenfrohe Lackierung zeichnet sich durch klare Farbtrennkanten aus, außerdem ist die Bedruckung lupenrein ausgeführt. Bei allen Fahrzeugen wird als Heimatbahnhof Budapest keleti pu angegeben. Die angeschrie-

benen Revisionsdaten stammen aus den Jahren zwischen 2016 und 2019. NMJ fertigt alle Bauformen in unterschiedlichen Farb- bzw. Epochenvarianten dieser Wagenfamilie, somit stehen Großraum- wie Abteilwagen der 1. oder 2. Wagenklasse, 2.-Klasse-Liegewagen und der Speisewagen für internationale Züge zur Verfügung. *MI*

NMJ H0: CAF-Schnellzugwagenserie im neuen MÁV-Design

■ ANEmodel H0e

Diesellokomotive aus Taiwan

Die Alishan-Bahn in Taiwan ist eine ehemalige Waldbahn, die heute nur noch touristischen Zwecken dient und mit Diesellok-Typen japanischer Herkunft betrieben wird. Die vierachsigen Loks mit zwei Drehgestellen, die über Gelenkwellen und Kuppelstangen angetrieben werden, haben einen langen und kurzen Vorbau und einen entsprechend versetzten Führerstand. Die DL-39 bis 43 zu je 206



ANEmodel H0e: DL-41 im Einsatz auf einer europäischen Waldbahn

US-Dollar hat der taiwanische Händler ANEmodel (www.anemodel.com/AU.html) in China leider ohne Schnittstelle produzieren lassen. Finish und Fahreigenschaften entsprechen vergleichbaren Modellen, womit die exotische Lok mit den H0e-Standard-Kupplungen erstaunlich gut zu heimischen Schmalspurfahrzeugen passt. *RH*

■ Eisenbahnmodellbau Crimmitschau H0e

Sächsischer Packwagen KD 4 mit Innenleben

Nach der kürzlich erfolgten Gründung seiner Firma Eisenbahnmodellbau Crimmitschau legte Anti Gräßer das erste Fahrzeugmodell auf. Der modifizierte H0e-Zugführerwagen der sächsischen Schmalspurgattung KD 4 (Artikelnummer 0120/179 €) basiert auf dem bekannten technomodel/pmt-Vierachser, besitzt allerdings feststehende, geöffnete Türen sowie eine Inneneinrichtung mit nachgebildeten Holzwänden sowie einer Trennwand zum Zugführerabteil. Das Dach wurde vorbildgerecht mit Regenabweisern

versehen und kann auf Kundenwunsch mit oder ohne Heberlein-Seilzugbremse versehen werden. Am Wagenkasten befinden sich freistehende Griffstangen an den Bühnenaufgängen sowie vorbildgerecht angebrachte Brems- und Heizschläuche aus Messingfeinguss. Die Beschriftung wird standardmäßig oder nach Kundenwunsch ausgeführt, was Wagennummer und Epoche-Ausführung betrifft. Bestellungen sind über die Mailadresse eisenbahnmodellbau-crimmitschau@web.de möglich. *PM/PW*



Eisenbahnmodellbau Crimmitschau H0e: mit Inneneinrichtung versehener sächsischer Packwagen KD 4

Werk

Anzeige



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. Schraubzwinge 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-4213 Unterweisersdorf



■ Französische Reihe Y 8000 in HO von Roco

Rangierlokomotive mit Digitalkupplung

Mit der ab 1977 in über 500 Einheiten beschafften Rangierlokomotive, die durchaus auch im Güterzugdienst anzutreffen war, hat Roco eine interessante Formneuheit für Gleich- (Artikelnummer 72009) und Wechselstrom (78009) vorgestellt. Die 211 Gramm wiegende und 269,90 Euro kostende Maschine fällt durch den langen Radstand von 630 Millimetern auf. Der hintere Radsatz mit einem Haftreifen ist starr, der vordere dagegen kippbar gelagert. Das fein gravierte Gehäuse mit freiem Führerhausdurchblick zeigt alle Details des Vorbilds. Allerdings ist die

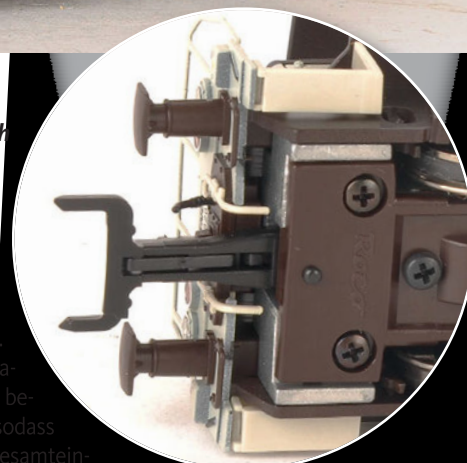
an die Reihe BB 63500 angelehnte, mehrfarbige Lackierung recht aufwendig. Auf den ersten Blick ist sie gelungen, schaut man jedoch genauer hin, zeigen sich im Bereich der tieferliegenden Gravuren allerdings leichte Farbverläufe bzw. leuchtet Orange im blauen Bereich durch.

Kleiner Rangiermeister

Im Anlagenbetrieb stören diese Details kaum, denn hier ist die neue digitale Rangierkupplung wichtiger, die in Verbindung mit den vorbildgerechten Licht- und Geräuschfunktionen viel Spielspaß bietet. Die Beleuchtung der

Roco HO: Y.8202 der SNCF mit digitaler Kupplung, bei der sich der Haken absenkt

Y.8202 ist im unteren Bereich der zierlichen vorderen Gitter untergebracht. Die Pufferbohle ist mit Haken und Bremsschläuchen bereits ab Werk zugerüstet, sodass keine Löcher den guten Gesamteindruck stören. Etwas empfindlich sind die zierlichen Kunststoffgeländer, die bei ungewollter Berührung aus ihren Löchern am Umlauf herausrutschen, aber dadurch nicht abbrechen können. Trotz Pufferkondensator und aktiven Betriebsgeräuschen kann der analoge Fahrbetrieb nicht empfohlen werden, der jedoch bei einer digitalen Rangier-



lokom auch keinen Sinn macht. Da sich per Funktionstaste der kleine Haken absenkt, lässt sich auf ebener Strecke jede Bügelkupplung lösen. Bei Streckenfahrt auf uneben verlegten Gleisen sollte der Bügel der Wagen aber fest aufliegen, damit es nicht zu ungewollten Entkopplungen kommt. MM

■ MU-Modellbau TT

Sächsische Reisezugwagen als Kleinserien-Bausatz

Mike Ulber (www.mu-modellbau.de) ist dabei, eine Reihe sächsischer Länderbahnwagen zu entwickeln. Dabei wird es fünf verschiedene zweiachsige Reisezugwagen und einen Packwagen der Gattung Pw Sa 10 geben. Der Bausatz des Sitzwagens der Gattung Bi Sa 13 ist lieferbar, kostet 75 Euro, besteht überwiegend aus Neusilberteilen und besitzt 30 freistehende Griffstangen, Türklinken und Rangierergriffe an den Pufferbohlen. Tritte und Griffstangen sowie Leitern für den Dachaufstieg komplettieren die Stirnseiten. Die Inneneinrichtung zeigt die typischen Holzklasse-Sitze. Der Bausatz ermöglicht Modelle

mit Gas- oder elektrischer Beleuchtung und ist montagefreundlich aufgebaut: Es gibt zahlreiche Justierhilfen, und viele Teile werden zuerst gesteckt und können daraufhin verdeckt verlötet werden. Lieferbar sind Versionen der Epochen I und II sowie III der DR mit jeweils zwei verschiedenen Betriebsnummern. PM/PW



MU-Modellbau TT: DR-Modell des sächsischen Reisezugwagens Bi Sa 13

Werk

Nachruf

Am 21. Oktober verstarb plötzlich und unerwartet Oskar Klein, der nach der Teilung der Firma Kleinbahn 1984 das Unternehmen Klein Modellbahn gründete. Nach der Abwicklung der Firma 2010 betrieb er weiterhin ein Fachgeschäft in Wien. Mit ihm verliert die Modellbahnbranche einen leidenschaftlichen Verfechter österreichischer Modelle in 1:87 mit dem Schwerpunkt auf Güterwagen, die auch international viele Liebhaber fanden und bei Sammlern und Betriebsbahnern gern gekaufte Objekte waren. In *em* 2/21 stellen wir sein Lebenswerk ausführlich vor. EM



SEM HOe: links die sächsische II K (neu) und rechts die Rügenlokomotive 99 587

SEM HOe

Sächsische Tenderlokomotiven

Aus der Kleinserienwerkstatt von Tino Eisenkolb (www.sem-h0e-modelle.de) kommen zwei Schmalspur-Tenderloks, die auf Basis von Großserien-Triebfahrzeugen entstanden sind: Erste Neuheit ist die Rügenlokomotive 99 587 als IV K in der DR-Epoche-III-Rekoverision (Artikelnummer 31045/819,00 €), die auf

dem Bemo-Modell basiert und mit Druckluftbremse, V-förmig angeordneten Luftbehältern, Dach mit Schiebeluken und wahlweise Bemo-Bügel- oder Veit-Trichterkupplungen ausgestattet sind. Zweite Neuheit ist die sächsische II K (neu), die im Prinzip aus zwei I K-Tenderloks von technomodel/pmt zusam-

mengesetzt und durch diverse Anbauteile und spezielle Beschriftungen ergänzt wurde. Erhältlich ist das Lokpärchen mit einer motorisierten Einheit als sächsische Maschine Nr. 61 der Epoche I in Grün/Rotbraun (31046) sowie als DRG-Epoche-II-Fahrzeuge 99 7551 in Schwarz/Rot (-47) zu je 820 Euro. PW

Bahls Z

Rollfähige 98 120 der DRG

Derzeit wird die rollfähige 98 120 der DRG (Artikelnummer 5098/179 €) auf Bestellung von Bahls (www.bahls-mo-delleisenbahnen.de) aus Messingguss



mit Ansetzteilen gefertigt. Der auf den ersten Blick wie eine preußische T 3 mit kürzer geratenem Fahrwerk wirkende

Bahls Z: ehemalige oldenburgische T 2 als 98 120 der DRG

B-Kuppler wurde einst als oldenburgische Tenderlokom-Gattung T 2 in Dienst gestellt. Wer die Maschine auf der Anlage einsetzen möchte, benutzt dazu einen Geisterwagen, der in preußischer Bauform beim gleichen Hersteller erhältlich ist. HSP

Piko N

Schweizer Personenwagen EW I

Die ab 1956 von den SBB beschafften Einheitswagen EW I kamen fahrplanmäßig auch nach Deutschland und Österreich. Teilweise sind sie noch heute im aktiven Dienst anzutreffen, weshalb es neben dem Doppelset mit den abgebildeten grünen Modellen (Artikelnummer 94392/109,99 €) auch

weitere nur in der Schweiz erhältliche Wagensets der Epochen IV und V gibt, auch mit Speisewagen. Bei der Konstruktion wurden nicht nur die Details am Wagenkasten bzw. am Dach berücksichtigt, sondern auch die entsprechenden Inneneinrichtungen eingesetzt. MM



Piko N: Schweizer Einheitswagen 1. und 2. Klasse

Ferro-Train HO

Wiener Straßenbahn-Beiwagen

Erstmals wird der Wagen 1606 (ex c, 1547) aufgelegt. Das Vorbild wurde Mitte der 1970er-Jahre versuchsweise für den Einsatz hinter Normaltriebwagen umgebaut. Dabei wurden die

Druckluft-Bremsanlage entfernt und die Scharfenberg-Kupplung durch eine normale Tellerkupplung und eine 16-polige Elin-Dose ersetzt. Doch auch die deutlich sichtbaren Details wie die Hinweise auf schaffnerlosen Betrieb sowie die Entfernung des Rückfahrscheinwerfers wurden am Kleinserienmodell (Artikelnummer WLC-606/99 €) berücksichtigt, das nun hinter E₁-Triebwagen eingesetzt werden kann. PM/MM

Ferro-Train HO: umgebauter Wiener Großraumbeiwagen c 1606

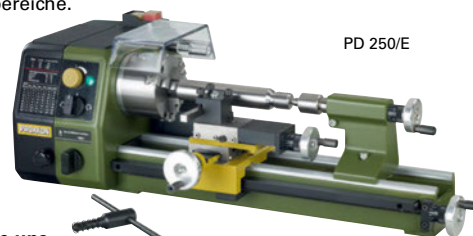


FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE

Präzisionsdrehmaschine PD 250/E. Die neue Generation mit Systemzubehör. Zur Bearbeitung von Stahl, Messing, Aluminium und Kunststoff. Made in Germany.

Spitzenweite 250 mm. Spitzenhöhe 70 mm. Spitzenhöhe über Support 46 mm. Leiser DC-Spezialmotor für Spindeldrehzahlen von 300 – 900 und 3.000/min. Spindeldurchlass 10,5 mm. Automatischer Vorschub (0,05 oder 0,1 mm/U). Gewicht ca. 12 kg.

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



Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4213 Unterweisersdorf

Märklin-Replika-Modelle in H0

Neuauflagen historischer SNCF- und SJ-Fahrzeuge



Die französische Ellok BB 9278 mit passenden SNCF-Wagen erschien kürzlich von Märklin in historischer blauer Verpackung

Echte Klassiker sind die schwedische Reihe Da und die passenden Blechwagen, die 2020 für Sammler in der aktuellen Farbgebung aufgelegt wurden



Damit die gute alte Zeit der Eisenbahn auch zukünftig erlebt werden kann, legt Märklin regelmäßig historische H0-Modelle neu auf. Exklusiv zum Jubiläum „30 Jahre MHI“ wurde die französische Ellok BB 9278 in der kolorierten Verpackung der

1960er- bzw. 1970er-Jahre ausgeliefert (Artikelnummer 30380/240 €). Das grüne Modell mit dunklen Scherenstromabnehmern, silbernen Zierstreifen und mfx-Decoder kann sofort dem Betriebsdienst übergeben werden, denn mit dem Tin-plate-

Wagen der SNCF steht ein passender Zug zu Verfügung. Das Set enthält je einen A9 und A4B5x sowie zwei B10, die jeweils einzeln in historisch nachgebildeten Kartons verpackt sind (40691/140 €). Für Skandinavien-Fans ist die Reihe Da als

Lok 896 der Bergslagens Järnvägssällskap (www.bjs-club.se) in der aktuellen Lackierung aufgelegt worden (30302/290 €). Passend dazu gibt es in hellblauer Verpackung zwei vierachsige Sitz- sowie je einen Salon- und Barwagen in vorbildgerechter Lackierung (41921/160 €).

Tipps für Analogbetrieb

Optisch sind sämtliche Modelle nahezu unverändert, technisch aber auf dem heutigen Stand. Das hat Vor- und Nachteile, denn auf historischen Anlagen sollten die Replika-Modelle nicht eingesetzt werden. In der Betriebsanleitung für die digitalen Lokomotiven wird der Betrieb mit den alten blauen Trafos untersagt, da diese noch für 220 Volt ausgelegt waren. Mit den heute genutzten 230 Volt und dem damit erhöhten Umschaltimpuls könnten die Decoder zerstört werden. Wer also seine historische Modellbahnanlage wieder in Betrieb nimmt, sollte auf die weißen Märklin-Fahrregler umrüsten. Nur mit diesen können alle analogen und digitalen Loks der letzten Jahrzehnte weiterhin zuverlässig über die Blechgleise rollen. MM

■ Spur 1-Exklusiv 1

Tenderdampflok der Baureihe 73

In der Manufaktur des früheren 1-Herstellers Pein in Polen fertigt Spur1-Exklusiv (www.spur1-exklusiv.net) ein Kleinserienmodell der Baurei-

he 73 – verteilt auf fünf Varianten der Epochen I und II. Uns stand die grün/schwarze bayerische D XII in der Ursprungsausführung mit der Betriebsnummer



2201 zur Verfügung. Das 382 Millimeter lange Modell wiegt 4,2 Kilogramm und hat einen Multiprotokoll-Decoder LokSound 5L von ESU. Auf die Integration eines Rauchentwicklers wurde verzichtet, aber dafür eine per Servo angesteuerte Nachbildung der Umsteuerung eingebaut. Die Detaillierung kann sich sehen lassen – sogar die Feuerbüchsentür ist manuell beweglich und offenbart per Funktionstaste dahinter ein stimmungsvolles Flackern nebst Kohle-Schaufel-Sound. Als Varianten gibt es je eine D XII in Fotograu und in Dunkelblau/Schwarz sowie die 73 039 der DRG. Außerdem wird das 5.950 Euro kostende Modell als pfälzischen P 2 II produziert. Mit NEM-Radsätzen ist es ab 1.394 Millimeter Radius einsetzbar. Wenn Sie die Sounds und Funktionen sowie eine Probefahrt im Film erleben wollen, geben Sie diesen Link im Internet ein: <https://youtu.be/ScC-o0GNEhg> PP

Spur1-Exklusiv. 1: bayerische D XII gemäß der Ursprungsvariante von 1897



Rokuhan/Noch Z

Trafotransportwagen

Ein Schwergewicht ist der 16-achsige, formneue Transformatorwagen des japanischen Typs SHIKI800 mit angesetzten Feinteilen. Trotzdem ist das Modell wegen der Umsetzung im Spritzguss überraschend leicht geblieben und rollt gut über die Anlage. Auch der geringe Raddurchmesser des Vorbilds wurde berücksichtigt.

Rokuhan/Noch Z: Diesellok DD51 mit Trafotransportwagen

Einzelnen sind zwei Ausführungen (Artikelnummer T037-1/-2) zu je 328,89 Euro im Angebot, die mit verschiedenen Transformatoren beladen sind. Die Zugpackung mit der Diesellok DD51 (-3/550 €) erlaubt das (teilweise) Nachbilden des Trafotransports „Operation Yashima“ auf der Shimofutakoyama-Nebenbahn. *HSP*

Fleischmann N

Staubsilowagen der Gattung Uacs-x

Fleischmann N: vierachsiger Uacs-x der DR



Mit dem formneuen DR-Behälterwagen der Gattung Uacs startet man eine Serie neuer Modelle. Der graue Vierachsiger (Artikelnummer 849001/37,90 €) trägt in der Gattungsbezeichnung das x, womit er für den Transport von Industriegütern gekennzeichnet ist. Nahezu baugleiche Fahrzeuge mit dem

Zusatzbuchstaben y sind dagegen für den Transport von Lebensmitteln vorgesehen. Das Modell besitzt viele angesetzte Steckteile und läuft auf UIC-Drehgestellen der Bauart Y 25 Cs. Die Befüllleinrichtungen am Dach sowie die vier Entleerungsmöglichkeiten am Wagenboden sind gut umgesetzt. *MM*

Außerdem...

... macht Roco sich und allen HO-Modellbahnern mit der farbenfroh bedruckten 1116 199 (70485/294,90 €) ein attraktives Geburtstagsgeschenk zum 60. Marken-Jubiläum



Roco HO: Jubiläumsmodell 1116 199 der ÖBB

... lieferte Arnold in N die Mehrsystemlokomotive 186 181 mit SBB-Cargo-Schriftzug und vier Dachstromabnehmern (Artikelnummer 2459) sowie die 187 321 der Wiener Lokalbahn mit zwei Pantografen (-36) zu je 169 Euro aus



Arnold N: TRAXX-Ellok-Bau-reihen 186 und 187

... kommen von ESU mit der verkehrsroten (31013), der orange/weißen (-14) und der TEE-farbenen Bau-reihe 218 (-15) weitere digitale und mit Sound- und Rauchfunktionen ausgestattete HO-Farbvarianten zu je 439 Euro in den Handel

... gibt es jetzt neben der stark verbesserten Optik im Inneren der Coronation Class P7 auch eine Schnittstelle nach NEM 652. Das

überarbeitete Hornby-OO-Modell (R3857/218,45 €) ist im Blau der Erstserie lackiert



Hornby OO: Stromlinien-Dampflok

... ist über Arwico die formneue Piko-Re 4/4' der SBB in roter (96870/-72/-73) und grüner Lackierung (-74 bis -76) jeweils als analoges Gleich- und digitales sowie mit Sound ausgestattetes Gleich- sowie Wechselstrommodell in 1:87 ab 279 Euro erhältlich



Arwico/Piko HO: SBB-Re 4/4'

... bietet MaGo (www.mago-finescale.de) den OOw 99-03-84 der DR als Bausatz- und Fertigmodell ab 25 Euro in N an

... konnte Tillig in TT verschiedene Güterwagen wie den DR-Selbstentladewagen OOt (15177, -178, -302/ab 34,60 €), den Rungenwagen R der DRG (14667/19,40 €) und den Museums-Schotterwagen (17505/27,78 €) der Magdeburger Eisenbahnfreunde ausliefern



ä`cpqgafrjga fcc Bqgnj_w

@gg xu 20 Loks gleichzeitig
g l bgtiduell steuerbar

Cg l d_a f c Bedienbarkeit

Cp em l m k g q c h e r
F _ l b p c e j c r j



PIKO SmartControl^{light} – Bcp gbc_jc Cg l qrgce g l bgc bgegr_jc Kmbcjj`_f l ucjr

Entdecke l Qgc b_q N l M Q k _prAm l r p m j_l i g h t Qwarc k c g l x c j l
c g j s l q c p c p n p c q q u c p r c l Q r _p r + Q c r q



59013 PIKO SmartControl^{light} Start-Set
ge BR 185 und BR 218 Ep. VI,
s mit Bettung

299,99 €*
s i t c p`g l b j a f c N p c p c k n d c f j s l e



Modellbau Laffont H0:
Verwaltungsgebäude für
DB-Dienststellen



■ Lokleitung Heilbronn in H0 von Modellbau Laffont

Schlichter Zweckbau mit Walmdach

Nach einem Vorbild im Bw Heilbronn entstand ein typischer, zweigeschossiger Zweckbau mit Walmdach. Im Original hatte er Büro- und Aufenthaltsräume für die Lokleitung und das Lokpersonal. Will man diese Details nachstellen, müssen die Trennwände in beide Etagen selbst eingezogen werden, denn der Laser-cut-Bausatz (Artikelnummer H2301/29,15 €) verfügt nur

über eine Zwischendecke, sodass man durch die Fenster aus der gegenüberliegenden Seite heraus schauen kann. Der Kern des 190 mal 66 Millimeter messenden Gebäudes ist schnell erstellt, da die stabile Stützkonstruktion aus Karton bereits die Fensterrahmen enthält und so nur die Verglasung aufgeklebt werden muss. Die Unterkonstruktion der vier Dachflächen muss mit einem Stahllineal an

der gravierten Linie abgeknickt werden, was die typische Form an der Traufe ergibt. Wir haben die grauen Putzflächen sowie einzeln anzusetzenden Fensterbänke vor dem Ankleben mit Pulverfarben leicht gealtert. Die matten Dachpfannen sind plastisch graviert und ohne Nacharbeit aufzukleben. Passende Dachrinnen müssen als Kunststoffteile selbst beschafft werden. MM



■ Preiser H0

Elegante Figuren



Preiser H0: Hochzeitsgesellschaft und Fotograf

Im edlen Zwirn erscheint eine achtköpfige Hochzeitsgesellschaft (Artikelnummer 10790/18,99 €), bei der der Bräutigam seine Frau auf Armen trägt. Ebenfalls gut gekleidet und somit aufwendig bemalt sind sechs Reisende (-84/14,99 €) sowie zwei Männer mit Kamera und Superzoom (-45/3,45 €) bzw. Bierkasten (28234/4,25 €). MM

■ Lenz O

Flaches Drehgleis für Lokomotiven

Einige Modellbahner werden vielleicht die Nase rümpfen, wenn sie das neue Drehgleis (Artikelnummer 45060/499 €) betrachten und sicher fälschlicherweise als Drehscheibe bezeichnen. In Gießen hat man sich aber bewusst für diese technisch anspruchsvolle Sonderlösung entschieden. Wer seine O-Anlage nur sporadisch aufbaut, kann sie direkt aufs ebene Trassenbrett oder einen Tisch legen und so seine Loks wenden, von allen Seiten betrachten oder auf bis zu 31 anschließbaren Strahlengleisen abstellen. Gewöhnungsbedürftig ist das Wärterhäuschen am Bühnenrand, das Antrieb und Elektronik beherbergt. Die Technik ist für Analog- und Digitalbetrieb ausgelegt und sorgt dafür, dass der Motor über einen

außenliegende Zahnkranz die flache Bühne gleichmäßig antreibt. Die einzelnen Gleise werden über Taster oder

vom digitalen Handregler angesteuert, wobei die Funktion dem Schalten von Weichen entspricht. MM



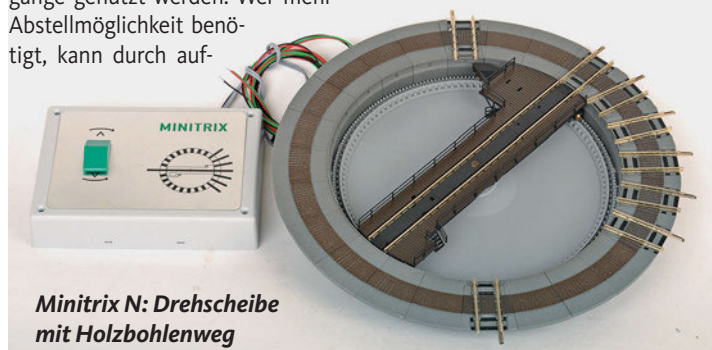
Lenz O: Drehgleis für Loks mit einem Achsstand von bis zu 495 Millimetern

■ Minitrix N

21-Meter-Drehscheibe fürs Bahnbetriebswerk

Nach einem bis heute in Tuttingen erhaltenen Vorbild der 21-Meter-Einheitsdrehscheibe liefert Trix das passende Modell mit einem Außendurchmesser von 170 Millimetern aus (Artikelnummer 66570/400 €). In der Grundausstattung können acht Abgänge genutzt werden. Wer mehr Abstellmöglichkeit benötigt, kann durch auf-

steckbare Randelemente (66571/59,99 €) bis zu 24 Abfahrten für Triebfahrzeuge bis zu einem Radstand von 130 Millimetern realisieren. Die Steuerung versorgt automatisch die mit der Bühne in Kontakt kommenden Gleise mit Spannung. MM



Minitrix N: Drehscheibe mit Holzbohlenweg

■ Busch HO

Fachwerk-Rohbau

Gerade für Epoche-I-Anlagen, aber auch während späterer Kernsanierungen ein Blickpunkt ist das Fachwerkhaus im Rohbau (Artikelnummer 1370/37,99 €) oder das ähnliche Bauwerk noch ohne Dachstuhl und Teile der ersten Etage (-71/32,49 €). Die Balken bestehen aus echtem Holz und können individuellen Szenen gut angepasst werden. Gut auf die Baustelle passt auch das historische Holzgerüst (-72/12,49 €) oder das Themenset Richtfest (7900/17,99 €) mit Zimmermann und Dekomaterial. MM



Busch HO: Baustelle mit Fachwerkgerippe

■ Joswood HO

Massive Industriepresse

Der Spezialist aus Wuppertal für Modelle der Montanindustrie hat eine große Hydraulikpresse (Artikelnummer 40189/14,50 €) für die Warmverformung von Stahlteilen entwickelt. Sie ist mit einer Höhe von 110 Millimetern eine Bereicherung für gut einsehbare oder beleuchtete Industriehallen. Der passgenaue Laser-cut-Bausatz aus grünem und grauem Karton sowie weißen Kunststoffröhrchen mit unterschiedlichen Durchmessern, die exakt auf die vorgegebenen Längen gesägt werden müssen, muss allerdings noch selbst lackiert werden. MM



Joswood HO: Hydraulikpresse für Industriehallen

Leistungsstarke Begrasungsgeräte

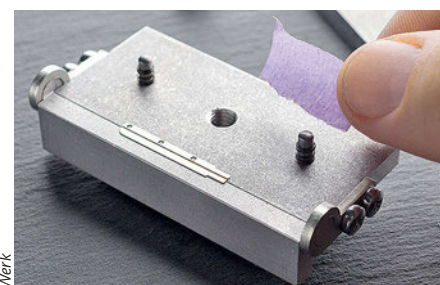
In den letzten Wochen erreichen uns mehrere neue bzw. weiterentwickelte und somit leistungstärkere Begrasungsgeräte. Im Einzelnen sind es der bFlock 50 von Microrama, der Grasmaster 3.0 Profi (Artikelnummer 60112) von Noch, der Greenkee-

per von RTS und der Static King (FS639) von Woodland Scenics für bis zu zwölf Millimeter lange Gräser. Worin sich die Geräte unterscheiden und welches passende Zubehör angeboten wird, testen wir in einer der nächsten Ausgaben. EM

■ Bergwerk 2-Z

Biege- und Abkanthilfe

Mit den praktischen Biege- und Abkanthilfen in 60 (Artikelnummer 81201/32,90 €) und 150 Millimeter Breite (-02/42,90 €) können eingespannte Ätzteile leicht mit nur einer Klappbewegung des Schwenkarms um bis zu 90 Grad präzise abgekantet werden. Neu im Vertrieb ist das AGAMA Decal Media Set (AG1473/5,90 €), das sich aus dem Haftvermittler ADHESOL, dem Weichmacher TENSOL und dem Weichmacher HYPER SOL zusammensetzt. In Kombination der drei Speziallösungen (je 3 ml)



Bergwerk: Das zu biegende Ätzteil wird eingeklemmt und der vordere Hebel angehoben

lässt sich nahezu jedes Nassschiebteil blasenfrei und ohne Silbereffekt aufbringen. PM

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen
Tel: ++49 7151 93 79 31
Fax: ++49 751 3 40 76

**Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT**

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn,
denn – Eisenbahn sind WIR!“

Die Mini-Messe mit der
Maxi-Auswahl
ganzjährig geöffnet OHNE Eintritt

ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Montag bis Samstag 10 - 18:30 Uhr

bwegt



bei uns auch als Digital -- Sound -- Gleichstrom oder Wechselstrom

Dies und noch viel mehr bieten wir Ihnen unter:
www.modelleisenbahn.com
Ihr Fachgeschäft seit 1979 im Süden!



Über 18.000 lieferbare Produkte -> 2.500 Exklusivprodukte

Anzeige

Neu im Schaufenster | Zubehör



Faller HO: Wenn man das Gebäude beleuchtet, kommt die um weitere Zubehörteile ergänzte Inneneinrichtung besonders gut zur Geltung

■ Faller HO

Versicherungs- oder Bürogebäude

Überall in Bahnnähe sind in den zurückliegenden Jahren moderne Bürogebäude entstanden. Diesen Trend hat Faller aufgegriffen und einen rund 300 mal 165 Millimeter großen, dreigeschossigen Komplex aus 219 Teilen entwickelt. Die Hülle besteht aus klassischen Kunststoffteilen, während der Kern aus MDF-Platten gebaut wird. Jede Etage wird dabei einzeln vom Erdgeschoss aufgebaut, sodass man jedes Großraumbüro mit dem beiliegenden Bodenbelag und „Tapeten“ mit aufgedruckten Türen sowie Tafeln gestalten und auch die beiliegenden Büromöbel einkleben kann. Nicht zum Lieferumfang gehören die Mitarbeiter, die man

Die einzelnen Etagen werden aus MDF-Platten montiert und mit Dekordrucken ausgelegt



mm (7)

im Fensterbereich einkleben sollte. Sind alle Büroflächen gestaltet und eventuell mit LED ausgestattet, kön-

nen die Außenfassade und das Dach aus genormten Bauteilen gestaltet werden. MM

■ Brekina HO

Spreng- und Müllwagen und Reisebus



Für städtische Szenen ab den 1960er-Jahren nahezu unverzichtbar sind der orangefarbene Müllwagen (Artikelnummer 71874) und der graue Sprengwagen (-71) auf Basis des Skoda/LIAZ

706. Die Modelle sind gut graviert und mehrfarbig bedruckt. Am Müllwagen sollte man aber selbst noch einige Details an der gut gestalteten Rückseite farblieh hervorheben. Deutlich attrak-



Reisebus NH 22 DD

tiver gestaltet ist der Neoplan NH 22 DD (58290, -91) mit kompletter Inneneinrichtung und mehrfarbiger Lackierung, der zum Ende der Epoche III auf den Markt kam. MM

Außerdem...

... lieferte Merten in HO sechs Tierpfleger (2559) mit Futter bzw. Futterbehältern und Reinigungsgeräten in typischer Arbeitskleidung sowie moderne Landwirte (-60) für je rund zehn Euro aus



Merten HO: Tierpfleger

... ist das Wiking-Magazin (EAN 4006190006279/11,70 €) mit zahlreichen Beiträgen auf 52 Seiten mit Hintergrundinformationen über die Vorbilder und 1- bis N-Modelle des Jahres 2020 erschienen

... bietet Busch in HO den Fortschritt ZT 300 mit formgeänderter, verlängerter Kabine und drei Sitzen als DDR-Fahrschultraktor an (42859)



Busch HO: ZT 300 als Fahrschultraktor

... hat Märklin für Sammler den Krupp-Frontlenker „Märklin Werkverkehr“ (18036) mit den Originalwerkzeugen aus den 1960er-Jahren in O hergestellt



Märklin O: Krupp-Lkw

... bietet Microrama nur 0,5 Millimeter hohes, unregelmäßig grünes Beflockungsmaterial (150 bis 159) im 40-g-Beutel zu je 5,90 Euro an, das besonders für die Begrünung von Büschen geeignet ist

■ Branchen-Umfrage zu den Modell-Neuheiten 2021

Neuheitenflut

auch ohne die Nürnberger Messe

Ein Jahr liegt hinter uns, das von der weltweiten Corona-Pandemie um den Erreger Covid 19 geprägt war. Die Lage erforderte ein völliges Umdenken im gesellschaftlichen Leben, bescherte vielen Familien persönliche Schicksalsschläge und trieb so manches Unternehmen an den Rand des Ruins. Auch jetzt, zu Beginn des neuen Jahres, ist noch keine Entspannung in Sicht. Corona bleibt uns (vorerst) erhalten und hält das öffentliche Leben und auch die Wirtschaft auf Trab. Unser Hobby betreffend wird das deutlich an der Verschiebung der Nürnberger Spielwarenmesse. Statt des ursprünglich geplanten Januar-Termins wird jetzt der Zeitraum vom 20. bis 24. Juli 2021 avisiert. Das bringt natürlich die Frage mit sich, wie die Modellbahn-Industrie darauf reagiert, schließlich war Nürnberg bislang ein fester Termin für die Präsentation der Neuheiten fürs neue Jahr.

Deswegen haben wir rund dreißig große Modellbahnhersteller gefragt: Welche Auswirkung hat die Verschiebung der Spielwarenmesse Nürnberg in den Sommer auf die Vorstellung Ihrer Modellbahn-Neuheiten 2021?

Auhagen

Aufgrund der Verschiebung der Spielwarenmesse werden wir unsere Neuheiten online auf unserer Homepage bekannt geben. Die Fachhändler werden im Januar schriftlich informiert. Unser Katalog Nr. 16 bleibt für das Jahr 2021 aktuell und wird mit einem Prospekt unserer Neuheiten ergänzt. Der Erscheinungstermin für den Prospekt sowie die Erstpräsentation der Neuheiten sind für Ende Januar geplant. Eine Spielwarenmesse im Sommer kommt für uns eher nicht in Betracht. *Markus Hillig*

Bachmann (Liliput/Woodland)

Da die Messe nun so weit verschoben ist, ist sie für eine Vorstellung der Neuheiten nicht mehr interessant und hat damit für uns ihren Stellenwert verloren – schließlich wird im Jahr 2021 dadurch ja auch kein Messengeschäft gemacht, und es muss alles völlig anders organisiert werden. Durch die neue Situation können wir uns allerdings nun mit der Vorstellung der Neuheiten mehr Zeit lassen, das nimmt uns den Druck, den wir ansonsten gehabt hätten. Natürlich werden wir versuchen, den Katalog 2021/22 und die Neuheiten trotzdem in etwa wie gewohnt zur Zeit der Spielwarenmesse vorzustellen – vielleicht ein bisschen später. Alternativ zur Spielwarenmesse wird es keine Erstpräsentation unserer Neuheiten geben. Diese werden im neuen

Gesamtkatalog enthalten sein, der auch als PDF zur Verfügung stehen wird. Da wir aktuell an einer neuen Liliput-Homepage arbeiten, die bis dahin leider nicht fertig wird, werden wir das PDF auf unserer Bachmann-Website bereitstellen und auch auf andere Informationswege ausweichen. *Manfred Böbel*

Bemo

Auch 2021 möchten wir an den gewohnten Ankündigungsterminen festhalten. Demnach werden wir unsere Neuheiten für das Frühjahr 2021 wie gewohnt am Wochenende vor dem ursprünglichen Beginn der Spielwarenmesse, dem 27. Januar, bekannt geben. Eine erste Präsentation der Neuheiten und Vorserienmuster findet auf den hoffentlich bald wieder möglichen Publikumsmessen statt. Die Spielwarenmesse im Januar war für uns stets der Auftakt und Startschuss in das neue Geschäftsjahr. Wir erreichen hier einen Großteil unserer engagierten Fachhändler und können bereits zu diesem Zeitpunkt einzelne Entwicklungen abschätzen und auf Anregungen reagieren. Daher ist nur ein Termin am Jahresanfang für unsere Planung von Bedeutung. *Volker Göbel*

Brawa

Die Vorstellung unserer Neuheiten 2021 ist von der Verschiebung der Spielwarenmesse nicht betroffen. Wir haben auch in den Vorjahren schon im Vorfeld der Messe unsere Neuheiten veröffentlicht. Im Jahr 2021 wird das etwa in der dritten Kalenderwoche stattfinden. Unsere Neuheiten werden online auf unserer Website, per Newsletter sowie mit einem Rundschreiben an den Fachhandel veröffentlicht. Zusätzlich sind einige Online-Präsentationen sowie Videos geplant. Ein Messetermin im Sommer ist für uns nicht relevant. *Katrin Braun*

Busch

Unsere Modellneuheiten werden wie üblich zum normalen Zeitpunkt Ende Januar/Anfang Februar veröffentlicht. Sobald sich die Corona-Lage stabilisiert hat und Messen wieder sicher veranstaltet werden können, prüfen wir die Möglichkeiten zur Teilnahme. Die Spielwarenmesse Nürnberg im Sommer halten wir für ungeeignet. *Richard Storch*

ESU

Wie jedes Jahr werden wir die Händlerunterlagen Anfang Januar versenden und noch im Januar mit den Informationen in die Öffentlichkeit gehen. Wir planen 2021 allerdings völlig unabhängig von Präsenz-Messen. Eine Spielwarenmesse im Sommer

kann ich mir nicht vorstellen, denn diese Messe wird von asiatischen Ausstellern geprägt, nicht von uns wenigen Modelleisenbahn-Firmen. Doch mit welchem nicht vorhandenen Flugverkehr sollen Aussteller und Besucher im Sommer 2021 nach Nürnberg gelangen? Wenn dennoch eine Messe organisiert werden sollte, wären wir dabei, um einen Zusammenhalt zu signalisieren. *Jürgen Lindner*

Faller

Die Absage des ursprünglichen Termins der Spielwarenmesse in Nürnberg bedauern wir einerseits sehr, auf der anderen Seite können wir diese Entscheidung angesichts der Lage nachvollziehen. Wir werden unsere geplanten Neuheiten für das Jubiläumsjahr 2021 – Faller feiert sein 75-jähriges Bestehen – auf jeden Fall unseren Kunden, den engagierten Fachhändlern in Deutschland und unseren Importeuren spätestens Ende Januar vorstellen. Neben neuen Wegen werden wir auch ganz klassisch und bewährt zwei informative Prospekte mit unseren geplanten Neuheiten anbieten. Der erste Neuheiten-Prospekt wird zur gewohnten Zeit ausgeliefert, der zweite im Spätsommer im Fachhandel und über uns direkt erhältlich sein. Wann und in welcher Form die Erstpräsentation der Modell-Neuheiten für 2021 stattfindet, ist noch in Planung. Hierzu gibt es bereits viele interessante Ansätze, die aber zum jetzigen Zeitpunkt noch genauer hinsichtlich Aufwand, Kosten und technischer Umsetzbarkeit geprüft werden. Ob wir im Sommer auf der Spielwarenmesse in Nürnberg ausstellen werden, können wir noch nicht abschließend beurteilen. Das hängt ganz wesentlich von der angedachten Konzeption ab. *Horst Neidhard*

fischer-modell (Gützold/Kres)

Wir haben bisher unsere Neuheiten meist im Oktober auf der „modell-hobby-spiel“ in Leipzig vorgestellt. Diese Messe ist bekanntlich ausgefallen, daher arbeiten wir zurzeit an einer Online-Neuheitenvorstellung, um unsere Kunden weiterhin informieren zu können. Auf der Spielwarenmesse in Nürnberg waren wir bisher nicht mit eigenem Stand vertreten, sondern haben diese Messe hauptsächlich für Kontakte zur Fachpresse genutzt. Der Sommertermin ist für uns nicht interessant. *Sebastian Fischer*

Fulgurex

Die Präsentation der Neuheiten ist bei unseren Kleinserien immer etwas speziell, erfolgt aber seit 72 Jahren stets Anfang des Jahres. Eine Spielwarenmesse im Sommer ist meines Erachtens unsinnig, denn es ist die Ferienzeit und für die Wiederverkäufer viel zu kostenaufwendig. Wir werden im Sommer auf dieser Messe nicht präsent sein, obwohl wir seit 63 Jahren ununterbrochen in Nürnberg dabei waren. *Daniel Ingold*

Heki

Die Verschiebung der Spielwarenmesse Nürnberg hat keine Auswirkungen auf unsere Neuheiten-

» Wie aus den Vorjahren gewohnt, werden fast alle Hersteller ihre Neuheiten im Januar veröffentlichen

Planung bzw. -Präsentation. Geplant ist, dass wir unsere Neuheiten zum imaginären Beginn der Spielwarenmesse bekannt geben. Wie und auf welche Art und Weise wir die Neuheiten vorstellen, haben wir final noch nicht entschieden. Auf jeden Fall werden wir hauptsächlich den Fachhandel und die Fachzeitschriften bei der Präsentation mit einbeziehen. An der Spielwarenmesse im Sommer 2021 werden wir nicht teilnehmen.

Ralf Kittler

Hornby (Lima/Rivarossi)

Welche Auswirkungen die Verschiebung der Spielwarenmesse für unser Geschäft haben wird, können wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht abschätzen. Wir werden aber alles dafür tun, die fehlende Spielwarenmesse abzufedern, denn diese ist nicht nur zur Präsentation unserer Produkte da, sondern auch für die Vororder durch internationale Händler. Auf der anderen Seite haben Händler wie Endverbraucher durch die heutige Medienvielfalt eine ständige und sofortige Informationsquelle parat. Dieser Umstand hat nicht nur bei uns dazu geführt, dass wir vor und nach der Spielwarenmesse einen Großteil unserer Aufträge abschließen. Derzeit arbeiten wir an der Erstellung unseres Katalogs. Die Neuheiten sollen am 7. Januar 2021 veröffentlicht werden. Für deren Erstpräsentationen werden derzeit Ideen zusammengetragen und Alternativkonzepte entwickelt. Die Messeverlegung in den Sommer macht aus unserer Sicht keinen Sinn. Das ist Ferien- und Urlaubszeit, in der die Endverbraucher mit anderen Dingen beschäftigt sind. Sven Eichhorn

Joswood

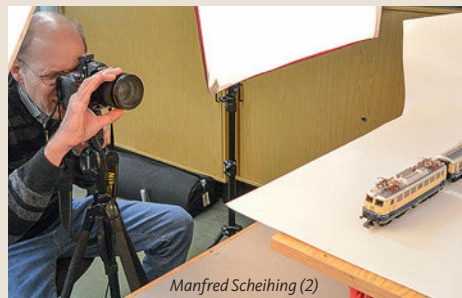
Wir werden unsere Neuheiten Ende Januar veröffentlichen. Neuheitenprospekt und Katalog 2021 sollten dann verfügbar und die Presse entsprechend informiert sein. Wie die Neuheiten-Präsentation geschieht, ist noch nicht ganz klar. Das Internet und die sozialen Online-Medien werden dabei eine wichtige Rolle spielen. Die Spielwarenmesse im Sommer ist für uns vom Kosten/Nutzen-Faktor kaum relevant. Von daher steht sie bei unseren Planungen für 2021 genauso außen vor wie derzeit auch sämtliche Konsumermessen. Jörg Schmidt

KM 1 Modellbau

Die Verschiebung der Spielwarenmesse hat auf unsere Geschäftstätigkeit in 0, 1 und 2 sowie die Neuheitenvorstellung keinerlei Einfluss. Da wir dort ehemals mit unserem Angebot die Kunden nicht mehr flächendeckend erreichen, sind andere Medien und Veranstaltungen weitaus wichtiger. Unsere Neuheiten publizierten wir bereits auf unserer digitalen Hausmesse im Dezember und streuen diese Informationen via Website, Newsletter, YouTube und weitere Medien. Neue Handmuster werden je nach Termin der Fertigstellung das ganze Jahr über vorgestellt. Hier nutzen wir seit der Corona-Pandemie auch vermehrt Online-Plattformen. Nun bedeutet Spielwarenmesse nicht nur Modelleisenbahn, sondern auch ein großes Spektrum an anderen Spielsachen, die zu Beginn des Jahres neu angekündigt und oft bis Weihnachten im gleichen Jahr geliefert werden sollen. Auch in dieser Hinsicht erkennt man deutlich den Bedeu-



Traditionell lädt der Branchenführer die Vertreter der Fachpresse Mitte Januar zu einer Neuheiten-Präsentation nach Göppingen ein, bei der die Redakteure Peter Wieland (o.) und Martin Menke (u.) die Fotoobjekte auswählen und für den Neuheitenbericht ablichten



Manfred Scheihing (2)

tungsverlust der Spielwarenmesse Nürnberg zum Sommer-Termin.

Andreas Krug

kuehn modell & digital

Wir wissen noch nicht genau, wie wir es mit der Neuheitenvorstellung machen. Der „Bumm-Effekt“ zum Nürnberger Messebeginn fehlt leider, und eine Präsentation erst in Leipzig 2021 ist uns zu spät. Geplant ist wie jedes Jahr ein Katalog, der Anfang 2021 erscheinen wird. An einer im Sommer 2021 stattfindenden Spielwarenmesse werden wir nicht teilnehmen, denn das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Messe stimmt bei dann weniger Fachbesuchern einfach nicht mehr.

Torsten Kühn

Lemke (Hobbytrain/Kato/Mehano)

Die Verschiebung der Messe hat eigentlich gar keinen Einfluss auf unsere Neuheiten-Präsentation. Wie gehabt werden wir unsere Neuheiten sowie unseren neuen Katalog Ende Januar 2021 veröffentlichen. Dass Neuheiten nur auf und erst ab der Messe in Nürnberg bekannt und öffentlich werden, ist ja schon seit Jahren nicht mehr der Fall. Eine entsprechende Erstpräsentation der neuen Modelle wird mittels des Kataloges und der sozialen Medien erfolgen. Ebenso werden wir dazu die von uns mitgeführte Seite „wirmodellbahner.de“ nutzen. Im Moment überlegen wir auch, wie wir einen „virtuellen Messestand“ verwirklichen bzw. das Konzept der virtuellen Messe sinnvoll nutzen können. Die Spielwarenmesse im Sommer halten wir nicht für sinnvoll, sie wäre für uns nicht relevant.

Christian Lemke

Lenz Elektronik

Stand heute werden wir unsere Neuheiten wie geplant Ende Januar 2021 vorstellen – unabhängig von der Verschiebung der Spielwarenmesse. Es werden die üblichen Händler- und Pressemitteilun-

gen versendet und Informationen auf unserer Website veröffentlicht. Das wird also genauso abgewickelt wie in den vergangenen Jahren auch. Die Präsentation der Modelle wird auf einer der dann später stattfindenden Publikumsmessen nachgeholt. Ob eine Teilnahme an der Spielwarenmesse im Sommer für uns infrage kommt, haben wir noch nicht final beschlossen.

Peter Rapp

Loewe

Unsere Neuheiten und Neuheitenprospekt werden wie gewohnt Ende Januar veröffentlicht. Sollte Dortmund stattfinden, werden wir diese Messe zur Erstpräsentation nutzen. Eine Spielwarenmesse im Sommer ist für uns uninteressant.

Knut R. Heilmann

Märklin (Trix/LGB)

Die Verschiebung der Spielwarenmesse hat für uns keine Auswirkung bezüglich des Termins unserer Neuheiten-Vorstellung. Wir werden das erarbeitete Programm wie üblich im Januar veröffentlichen. Die Neuheiten werden in bewährter Weise mittels Neuheitenprospekt und Märklin-TV-Neuheitenfilm auf unseren Websites und im Märklin-YouTube-Kanal sowie mit Neuheitenschauen bei unseren Handelspartnern vorgestellt. Darüber hinaus gibt es Hinweise an die Kunden in Newslettern, auf unseren Websites, unseren Social-Media-Accounts und erstmals im Januar auch durch eine unterhaltsame YouTube-Video-Show mit den Highlights unseres Programms, wie wir das schon im Sommer und Herbst 2020 getestet hatten.

Neu ist, dass wir für die Kunden einen neuen Bereich innerhalb unserer Websites aufbauen werden, der alle Informationen zu den Neuheiten konzentriert darstellt und sogar neue Funktionen bietet. Es lohnt sich also für Kunden, im Januar auf der Märklin-Seite vorbeizuschauen. Eine schöne Möglichkeit für unsere Fans bietet übrigens auch die Erinnerungsfunktion von YouTube: Die geplante Veröffentlichungsshow wird als Platzhalter im Märklin-Kanal stehen, und man kann sich am entsprechenden Tag auf die Show aufmerksam machen lassen. Auch ein kostenloses Abonnement des Märklin-YouTube-Kanals bietet regelmäßig interessante Informationen zu Neuheiten, technische Erklärvideos und vieles mehr.

Über eine Teilnahme an einer Spielwarenmesse im Sommer haben wir noch nicht entschieden, da wir einfach noch zu wenig konkrete Informationen dazu haben. Der Termin ist jedoch im Vergleich zum Januar weniger sinnvoll, da die Vorstellung unserer Neuheiten von Kunden und Händlern bereits im Januar erwartet wird. Das gibt uns zusätzlich die Möglichkeit, dass wir die allermeisten der dort vorgestellten Neuheiten noch binnen Jahresfrist werden liefern können.

Wolfram Bächle/Jörg Iske

Modelleisenbahn Holding (Flm./Roco)

Die Neuheiten 2021 werden wir wie bisher in den klassischen Medien (Katalog, Homepage etc.) im Januar vorstellen. Daneben werden wir den Online-Auftritt für Neuheitenpräsentationen verstärken. Eine Messe im Juli ist für unsere Marken nicht von Interesse, da zu diesem Termin die Neuheiten 2021

bereits seit sechs Monaten bekannt und teils schon ausgeliefert sind. Die Winterneuheiten 2021 werden wie bisher im September/Oktober angekündigt und vorgestellt. Für uns ist aus diesen Gründen der Juli ein Zeitraum, zu dem wir nichts Neues präsentieren könnten. *Tassilo Gruber*

Modellbahn Union

Unsere Neuheiten werden ja eher atypisch im Vergleich zu anderen Herstellern vorgestellt: Wenn wir Neuheiten präsentieren, sind diese Produkte auch gleich lieferbar. Das erfolgt völlig unabhängig von Messen und Terminen, wobei wir natürlich gewisse Themen wie Weihnachten oder unsere aktuelle Kirmesmodelle saisonal planen. Unsere Verbindungen zur nationalen wie auch internationalen Presse sind hervorragend, gleichzeitig erfreuen sich unsere Social-Media-Kanäle großer Beliebtheit und ebenso unsere Newsletter. Daher sehen wir keine größeren Probleme für die laufenden Vorstellungen unserer Modell-Neuheiten 2021. Die Messen und Ausstellungen 2021 stehen aktuell eher unter dem Motto: das Unplanbare planen. Für uns ist das zwar eine interessante Herausforderung, doch werden wir uns damit aufgrund der aktuellen Situation erst befassen, wenn es realisierbar scheint. *Marcel Hagemann*

NMJ

Seit 40 Jahren ohne Unterbrechung besuche ich die Nürnberger Messe nun schon und habe verfolgen können, wie sie sich rückwärts entwickelt hat. Als Plattform für Modellbahn-Neuheiten ist sie aufgrund der digitalen Entwicklung schon lange nicht mehr so wichtig. Insofern könnte die für unsere Branche indiskutable Verschiebung in den Sommer dazu genutzt werden, dass sich der Modellbahnsektor von dieser Messe für immer verabschiedet und eine neue, brancheninterne Plattform für Neuheiten-Präsentationen einrichtet. Unsere Firma plant zu den Modellneuheiten eine Videopräsentation, die wir der Presse und allen Kunden auf der Homepage zur Verfügung stellen. Unsere Stammkunden bekommen das per Mail zugeschickt. Zudem hoffen wir auf die „Intermodellbau“, um allen Interessierten die Modelle zeigen zu können. *Finn Moe*

Noch

Neuheiteninformationen zu 2021 wird es auf jeden Fall Anfang des Jahres geben. Eine Spielwarenmesse im Sommer macht aus meiner Sicht für unsere Firma keinen Sinn. *Dr. Rainer Noch*

Nürnberger ModellEisenbahnen

Welche Auswirkungen die Messeverlegung haben wird, kann heute noch niemand sagen. Es kommt einfach darauf an, wie man seine Information zum Handel bzw. Endverbraucher ohne eine Spielwarenmesse transportiert bekommt. Wer da kommunikativ richtig und gut aufgestellt ist, wird wenig Informationsverlust haben. Wir werden unseren Neuheiten-Pro-



spekt 2021 wie bisher an unsere Händler versenden. Eine körperliche Präsentation der Neuheiten wird dann auf den ersten stattfindenden Endverbraucher-Messen erfolgen. Eine Spielwarenmesse im Sommer ist nicht relevant, da die Zeit zwischen der Ankündigung von Neuheiten, dem Einsammeln von Aufträgen und der darauf abgestimmten Produktion zu kurz ist, um einen vernünftigen Jahresumsatz 2021 erzielen zu können. *Rolf Fleischmann*

Piko

Wie in den vergangenen Jahren bereits erfolgreich praktiziert, werden wir auch 2021 die Neuheiten zum Jahresanfang der Öffentlichkeit präsentieren. Insofern war bisher und ist die Spielwarenmesse auch 2021 kein Fixtermin für die Erstpräsentation von Neuheiten. Unsere 2021er-Kataloge für 2m/G, H0, TT und N sind ab Anfang Januar 2021 verfügbar. Die traditionell auf der Spielwarenmesse Ende Januar/Anfang Februar geführten Gespräche mit Händlern und Vertretern der Fachpresse lassen sich thematisch im Sommer und damit nach gut der Hälfte des Jahres natürlich schwieriger darstellen, da zu diesem Zeitpunkt bereits ein Großteil der Neuheiten ausgeliefert und die Jahresaufträge geschrieben sind. Insofern verliert eine Spielwarenmesse im Juli für uns stark an Bedeutung. *Jens Beyer*

Tillig

Unsere Neuheiten 2021 werden wir voraussichtlich am 29. Januar 2021 veröffentlichen, dann sind die Neuheitenprospekte auch beim Fachhändler vorrätig. Mit dieser Veröffentlichung ist auch die Erstpräsentation für Händler und Privatkunden verbunden, die wir in unserem Werkmuseum in Sebnitz planen. Eine Information der Fachpresse erfolgt zum gleichen Termin. Eine Teilnahme an der Spielwarenmesse vom 20. bis 24. Juli 2021 ist für uns leider nicht durchführbar. *Heiner Groh*

Uhlenbrock

Die Verschiebung der Spielwarenmesse hat für uns keine Bedeutung. Die Messe ist innerhalb des letzten Jahrzehnts von der wichtigsten Messe zur Bedeutungslosigkeit gesunken. Unsere Neuheiten präsentieren wir schon seit Jahren zu den Messen in Dortmund und Leipzig. Durch die Corona-Situation und die Zeit der ausfallenden Messen ist zu

überdenken, ob die Neuheitenpräsentation überhaupt noch mit einer Messe gekoppelt sein muss. Unser Neuheitenprospekt 2021 ist bereits im November erschienen, der nächste Katalog 2022/23 ist für Oktober 2021 geplant. *Rüdiger Uhlenbrock*

Viessmann (kibri/Vollmer)

Wir werden unsere Neuheiten wie üblich Ende Januar 2021 präsentieren. Aktuell laufen Planungen und Gespräche, wie, wann und wo Erstpräsentationen anstatt der Spielwarenmesse stattfinden könnten. Nach heutigem Stand soll die „Intermodellbau“ in Dortmund im April 2021 stattfinden. Das wäre eine gute Gelegenheit, die Neuheiten dem Publikum vorzuführen. Der Termin für die Spielwarenmesse im Sommer 2021 ist insofern nicht attraktiv für uns, da zu diesem Zeitpunkt alle unsere Neuheiten bereits vorgestellt wurden, sodass es wenig Sinn macht, diese nochmals in Nürnberg zu zeigen. Zudem wird es im Sommer 2021 vielleicht noch gar nicht möglich sein, dass unsere internationale Kundschaft nach Deutschland einreisen darf bzw. möchte. *Wieland Viessmann*

Weinert Modellbau

Wir schnüren unser Neuheitenpaket für 2021 Ende Januar und werden dann auch die Informationen der Presse und den Kunden bekannt geben. An der Messe im Sommer werden wir nicht teilnehmen. Der Termin liegt mitten in unseren Betriebsferien. Da die Neuheiten dann schon ein halbes Jahr bekannt

sind, macht eine Messe zumindest für uns als Kleinserienhersteller keinen Sinn mehr. *Birgit Weinert*

Zeitgeist Models

Die Verschiebung der Spielwarenmesse Nürnberg hat auf unsere Neuheitenplanung keinerlei Auswirkung. Wir werden wie gewohnt zum ursprünglichen Nürnberg-Termin Ende Januar einen Teil unserer 2021er-Neuheiten ankündigen und wie gehabt in einer Neuheitenpräsentation einen virtuellen Messebesuch kreieren. *Maximilian Barmeyer*

Im Fazit betrachtet, ist eine deutliche Distanz der Modellbahn-Firmen gegenüber einer sommerlichen Nürnberger Spielwarenmesse zu konstatieren. Im Gegensatz dazu wird die Bedeutung jeder stattfindenden Publikumsmesse 2021 größer. Insofern hoffen wir auf die Durchführbarkeit der Messen von Mannheim und Dortmund im Frühjahr! Was die Modellbahn-Neuheiten betrifft, wird sich der Endverbraucher nicht groß umstellen müssen: Im Laufe des Monats Januar werden fast alle Firmen ihre Vorhaben präsentieren. Wer das nicht online verfolgen und recherchieren kann, sollte seinen Fachhändler um Informationen bitten. Und wir als Fachpresse werden natürlich auch alles Wichtige gebündelt dem Leser präsentieren: in eisenbahn magazin 3/21 als Sonderbeitrag in einer konzentrierten Zusammenfassung und in der MIBA traditionell in einem Spezialheft zu sämtlichen Modellbahn-Neuheiten 2021. *Peter Wieland*



■ Märklin-H0-Nostalgieanlage einer Mülheimer Dynastie

Die Modelleisenbahn von *Tengelmann*

Auf der im Tengelmänn-Werk-museum ausgestellten histo-rischen Märklin-Anlage wurden auch mehrere Sondermodelle mit Bedruckungen der Unter-nehmensgruppe eingesetzt

Haben Sie sich auch schon mal gefragt, was erfolgreiche Kaufleute nach Feierabend so machen? Bei Tengelmänn stellt sich heraus: Die Modellbahn gehörte unbedingt dazu. Die herrlich nostalgische Märklin-Anlage hat sogar einiges mit der Firmenvita zu tun

Anfang November war viel über die familiengeführte Tengelmänn Warenhandels-gesellschaft bzw. die heutige Tengelmänn Twenty-One KG, zu der unter anderem Obi, KiK, TEDI oder auch Babymarkt gehören, in den Medien zu lesen. Es ging dabei um die Zukunft des Unternehmens, da die Nachfolger-regelung des nach einer Skitour am kleinen Mat-terhorn seit 2018 vermissten Geschäftsführers

Karl-Erivan W. Haub geregelt werden muss. Mit der Umstrukturierung des Konzerns wurde auch das Werkmuseum samt Oldtimersammlung im ehemaligen Güterschuppen aufgelöst, beste-hend aus ehemaligen Firmenfahrzeugen vom Ford T über die gepanzerten Limousinen aus der RAF-Zeit bis hin zu unterschiedlichen Nutzfahr-zeugen, aber auch alten Maschinen aus der Wissoll-Schokoladenfabrik, historischen Lebens-

mittelläden und vielen weiteren Exponaten. Das Bauwerk mit eigenem Gleisanschluss zum Bahn-hof Mülheim-Speldorf diente einst als Um-schlagsort für Obst und Gemüse. Ein weiteres Gleis führte zur benachbarten Schokoladenfab-rik, auf diesem wurde u. a. die 1892 bei Krauss gebaute D VII 1854 (spätere 98 7658) eingesetzt. Mitarbeiter hatten die in der eigenen Werkstatt hauptuntersuchte Lok (siehe Kasten) 1966 ihrem

In den 1960er- und 1970er-Jahren war es üblich, möglichst viele Gleise zu verlegen, um einen abwechslungsreichen Zugbetrieb erleben zu können. Die Vegetation und das Umfeld wurden nur vereinfacht dargestellt



wohl eisenbahnbegeisterten Chef Karl Schmitz-Scholl zum 70. Geburtstag geschenkt. In den Folgejahren wurde sie auf den Anschlussgleisen in Mülheim eingesetzt, später vor einem Tengelmann-Markt in Wiesbaden aufgestellt und auf Nachfrage des Bayerischen Localbahn-Vereins von der Familie Haub an das Museum gespendet. Auch eine HO-Märklin-Anlage gehörte zu den Tengelmann-Museumsobjekten. Ob der kinderlose Karl Schmitz-Scholl oder sein Neffe Erivan Haub den Grundstein für das hier gezeigte Schauspiel legte, konnte die Familie Haub auf unsere Nachfrage leider nicht beantworten.

Märklin-Anlage fürs Museum

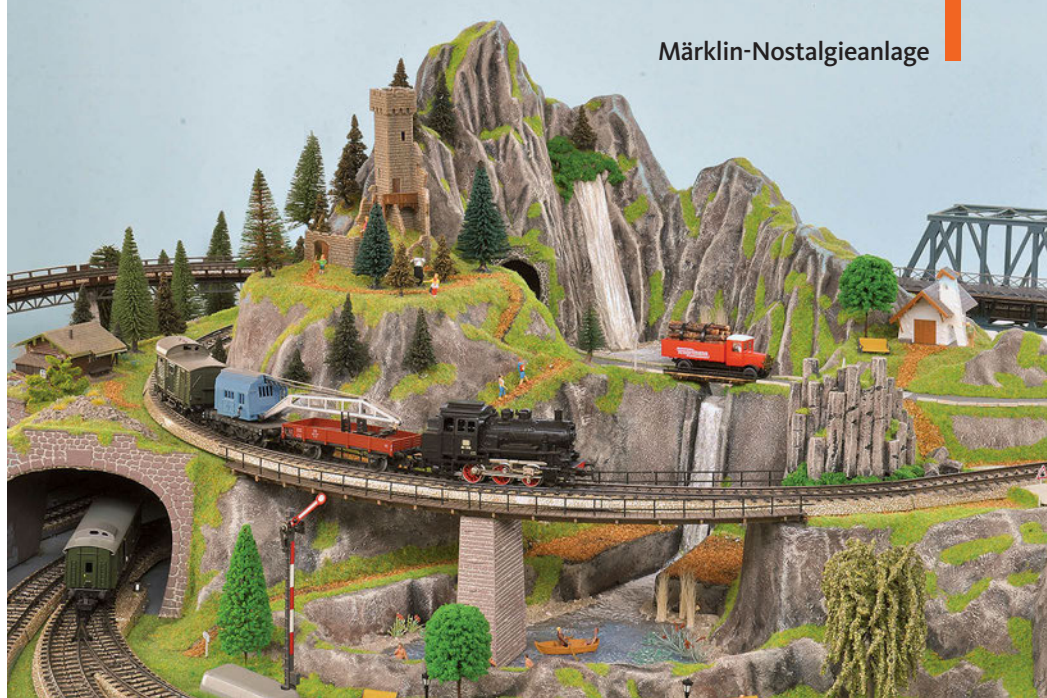
Nachdem die 2,5 mal 1,5 Meter messende Anlage in den zurückliegenden Jahrzehnten viele Kinderherzen erfreut hatte, wurde sie in den letzten Jahren überwiegend von Managern bestaunt, die im Firmenmuseum Tagungen abhielten. Nur zu seltenen Anlässen wie der 150-Jahr-Feier 2017 konnte auch die Öffentlichkeit das Technikum besichtigen. Nachdem bekannt wurde, dass die einzigartige Sammlung aufgelöst wird, konnten die em-Redakteure Peter Wieland und Martin Menke sowie Mitglieder des Trägervereins „Alte Dreherei“ (www.alte-dreherei.de) über Vermittlung von Georg Haub die historische Märklin-Anlage retten. Nach einer technischen Aufarbeitung sollte sie ursprünglich zum „Tag der Modellbahn“ 2020 Anfang Dezember wieder öffentlich gezeigt werden, doch die Corona-Problematik machte einen Strich durch die Rechnung.

» Die Märklin-HO-Anlage begeisterte Kinder, zahlreiche Manager und zuletzt Museumsbesucher

Für einen automatischen Anlagenbetrieb hatten die Erbauer schon damals zahlreiche Kontaktgleise vorgesehen, die einen Vierzugbetrieb auf dem verschlungenen Gleisnetz erlauben. Dabei stellen die Züge Signale und Weichen zuverlässig selbst, sodass man entspannt vor der Anlage sitzen und seinen Träumen an eine längst vergangene Zeit nachhängen kann. Wem das zu langweilig ist, der kann natürlich auch selbst ins Geschehen eingreifen und den Automatikbetrieb abschalten. Dann sind alle Stellpulte für die 17 Weichen und vier Signale sowie die zwei Trafos selbst zu bedienen. Doch auch an mit Autos spielende Kinder hat man beim Bau gedacht. So sind die meisten Straßen vom Rand gut zugänglich, ausreichend breit und mit Fahrbahnmarkierungen versehen. Natürlich wurde hier nicht nur mit klassischen Wiking-Autos gespielt, denn in den letzten Jahrzehnten gab es auch zahlreiche Sondermodelle mit Aufdrucken der zum Konzern gehörenden Marken wie Tengelmann, Wissoll, Kaiser's Kaffee oder Plus.

Das gute, alte M-Gleis

Hört man sich unter Modellbahnern um, horten viele noch ihre alten Blechgleise aus Jugendtagen.



Ob hier eine Urlaubsszene vorbildgerecht umgesetzt wurde? Der Berg mit Wasserfall, See, Burgruine, Kapelle und Wanderwegen wurde realistisch in die Landschaft eingebunden

Fabrik mit Bahnbezug



Bis Anfang 2020 stand die Märklin-Anlage im Tengelmann-Werkmuseum „Technikum“, auf dem Modell im Maßstab 1:300 oben rechts erkennbar

Der kleine Ort mit dem eingleisigen Haltepunkt samt stattlichem Empfangsgebäude wurde nach dem Tengelmann-Firmensitz Mülheim an der Ruhr benannt. Auf Schienen und Straße sind die Firmenfahrzeuge unterwegs





Die erweiterte Fertiganlage mit moderaten Höhenunterschieden ermöglicht den Betrieb von vier Zügen, die ihre Fahrwege über Schaltgleise selbst stellen. Im manuellen Betrieb können dank abschaltbarer Abschnitte auch Rangierarbeiten erledigt werden

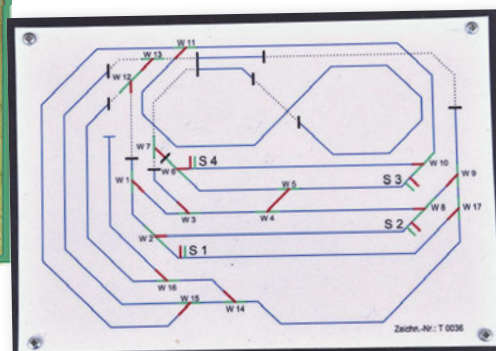


Die V 200 060 und 01 097, die sich hier an einem beschränkten Bahnübergang im Vorfeld des Wiesbadener Bahnhofes begegnen, waren einst beliebte und zugkräftige Märklin-Modelle

Auch findet man in der Vitrine oder im Schrank noch so manche bespielte Lokomotive, mit der man schöne Erinnerungen verknüpft. Doch sollen diese Relikte aus früheren Jahrzehnten weiter im Verborgenen bleiben? Wir meinen nicht. Auf Messen und Ausstellungen finden nach historischen Katalogbildern nachgebaute Modellbahnanlagen großen Zuspruch. Zum letztjährigen „Tag der Mo-

» Auch wenn die Modelle immer perfekter werden, sind Nostalgieanlagen nach wie vor beliebt

dellbahn“ waren die Kameralente vom WDR ganz fasziniert von einer alten Märklin-Anlage (siehe *em 12/13*), auf welcher die Züge unter Oberleitung über die Gleise ratterten und die alten Laternen für eine passende Stimmung sorgten. Gleiches gilt für die Anlage aus dem Tengelmann-Firmenmuseum. Die alten Gleise sind nahezu unverwüstlich, wenn man die Anlage trocken aufbewahrt. Auch die Kontakte der mechanischen Schaltgleise arbeiten zuverlässig. Bei den Weichen muss man





Märklin-Nostalgieanlage

dagegen ab und an die Federspannung kontrollieren, wenn sie aufgeschnitten und im Zweirichtungsverkehr befahren werden.

Viele Details am Rande

Im Gegensatz zum Kinderzimmer, wo in der Regel Standardmodelle verkehrten, wurden auf dieser Anlage auch Werbemodelle eingesetzt. Diese Belegexemplare bekannter Güterwagenmodelle mit Werbetexten der Tengelmann Warenhandels-gesellschaft verstaubten nicht in Vitrinen, sondern bildeten farbenfrohe Güterzüge auf der Museumsanlage. Doch auch in kleinen Details zeigten die Erbauer Lokalpatriotismus: So sind beispielsweise die gelben Ortseingangstafeln nicht nach Orten in der dargestellten bergigen Landschaft benannt, sondern weisen auf den Firmensitz Mülheim an der Ruhr bzw. Wiesbaden als Wohnsitz der Familie Haub hin. Alle Gebäude entstammen dagegen dem Angebot von Faller, kibri & Co. Auch die typischen Bäume und Büsche jener Zeit sind im Gegensatz zu heutigen Anlagen nur spärlich auf den Grünflächen verteilt. Zurückhaltend war man damals auch mit Figuren, die schon immer einen Kostenfaktor darstellten und natürlich beim Spielen oft im Weg standen oder abhandenkamen.

Wie bei jedem Modellbahner wurde auch diese Spielanlage im Laufe der Zeit erweitert, was man an den verschiedenen angefügten Brettern unter der Anlage erkennen kann. Für die museale Ausstellung haben die Tengelmann-Haustechniker daran nichts verändert. Nur ein Rahmen mit neuen Standbeinen wurde darunter montiert. So stand sie einst im „Technikum“ am Firmensitz in Speldorf und zierte heute die Modellbahn-Ausstellungshalle der Alten Dreherei des einstigen AW Speldorf, wo sie noch hoffentlich lange Modellbahner jeden Alters an die schöne Zeit erinnert, als im Advent und zu Weihnachten in Kinderzimmern und hinter Schaufensterscheiben Züge über die Märklin-Blechgleise rumpelten. MM

Neben einem abwechslungsreichen Fahrbetrieb auf den M-Gleisen wurde auch auf ausreichend breite Straßen geachtet, auf denen man mit den Modellautos spielen konnte

Konzernchef und Modellbahner erhielt 1966 Dampflok zum Geburtstag

Bayerische D VII von Tengelmann nun Museumslok

Ein wohl ungewöhnlichen Lebenslauf hatte die Tengelmann-Werklok, die ein Jahr vor Eintragung des Unternehmens „Hamburger Kaffee-Import-Geschäft Emil Tengelmann“ gebaut wurde. 1892 kam sie mit der Betriebsnummer 1854 an die K.Bay.Sts.B. für deren Localbahnen Neustadt – Königshofen, Kitzingen – Gerolzhofen und Cham – Kötzing. Später in 98 7658 umgezeichnet, beendete sie bereits 1933 ihre aktive Laufbahn bei der Reichsbahn. Doch noch zählte sie



Forum Hunsrückquerbahn



Tengelmann-Werklok vor dem konzern-eigenen Grosso-Markt in Wiesbaden und die Geschenkkurkunde von 1966

denen viele Eisenbahnerkinder zählen, die Lokomotive des Unternehmens, die sich rastlos einsetzt, alles mit steter Kraft mit sich zieht und auch sicher zum Ziele bringt.“ Nach einer erneuten HU mit TÜV-Abnahme wurde sie bis 1971 sporadisch auf dem Tengelmann-Anschlussgleis in Mülheim-Speldorf genutzt. Da Karl Schmitz-Scholl inzwischen verstorben war und betrieblich kein Bedarf mehr bestand, wurde die betagte Werklok 1971 nach Wiesbaden überführt, wo ein Teil der Inhaberfamilie Haub wohnte. Dort stand sie bis zur Übernahme 1981 durch den Bayerischen Localbahn-Verein als Denkmal vor dem Grosso-Markt. MM

nicht zum alten Eisen und wurde mit der Inventarnummer 1017 bis 1962 als Schleppzug im Bw Würzburg geführt. Hier entdeckten sie leitende Tengelmann-Mitarbeiter, retteten sie vor der geplanten Verschrottung und schenkten sie 1966 ihrem Chef zum 70. Geburtstag mit dem Spruch: „In Ihnen, Ihrem Prinzipal, sehen die Firmenangehörigen, zu



Jürgen Albrecht

■ Zugschluss-Signale in Vorbild und Modell

Je größer der Fahrzeug-Maßstab, desto mehr wirken zugestellte Zugschlussignale wie hier an Wagen der Nenngröße 1

Kennzeichnungen am Zugende

Spitzensignal und Schlussignal dienen dazu, Züge, Lokomotiven und früher auch einzeln fahrende Triebwagen usw. als geschlossene Einheit zu kennzeichnen. Wie das geschah und in Modell erfolgen sollte, zeigen zwei Modellbau-Experten

In früheren Zeiten wurden mit Spitzen- und Schlussignalen dem Strecken- und Stationspersonal auch noch weitere Nachrichten übermittelt, wie zum Beispiel die Ankündigung eines folgenden oder entgegenkommenden Sonderzuges. Auch Falschfahrten wurden durch besondere Signale angezeigt.

Das Zugschlussignal war bei der alten Stellwerkstechnik (mechanisch bzw. elektromechanisch) besonders wichtig. Es zeigte dem Stellwerkpersonal, dass der Zug vollständig bei ihnen vorbeigefahren war, das Signal auf Halt gestellt werden durfte und die hinter dem Zug liegende Strecke wieder freigegeben werden konnte. Fehlte das Zugschlussignal, musste anhand der Wagenliste ermittelt werden, ob alle Wagen vorhanden waren. Die Oberwagenscheiben (Tages-signal) und Oberwagenlaternen (bei Dunkelheit

und am Tage verwendbar) wurden in die auf dem Dach oder an beiden Seiten des Fahrzeugs vorhandenen Halter gesteckt oder mit beweglichen Stützen daran befestigt. Die quadratischen Oberwagenscheiben zeigten nach vorn und hinten die rotweißen Dreiecksfelder.

In den ersten Jahrzehnten des letzten Jahrhunderts, als viele Züge noch keine durchgehende Bremse hatten, zeigten die Oberwagenlaternen bei Dunkelheit außer den roten Lichtern nach hinten zusätzlich nach vorn in Fahrtrichtung grünes Licht. Daran konnte der Lokführer, wenn er nach hinten schaute, erkennen, dass sein Zug noch komplett war. Das Schlussignal für Züge (Signal 16 b) bestand außer den beiden Scheiben oder Lampen im oberen Fahrzeugbereich am Tage noch aus einer weiß geränderten, roten, runden Scheibe bzw.



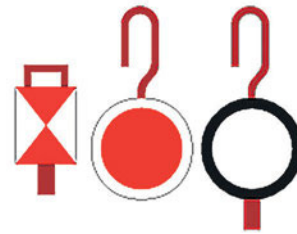
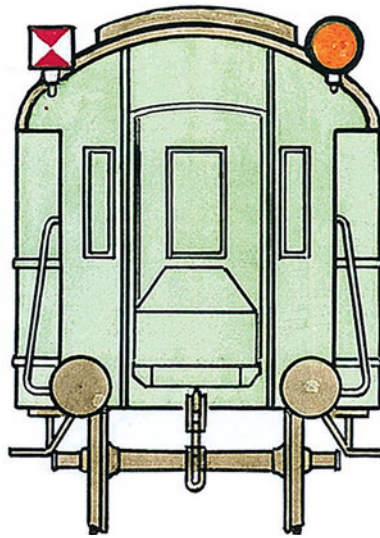
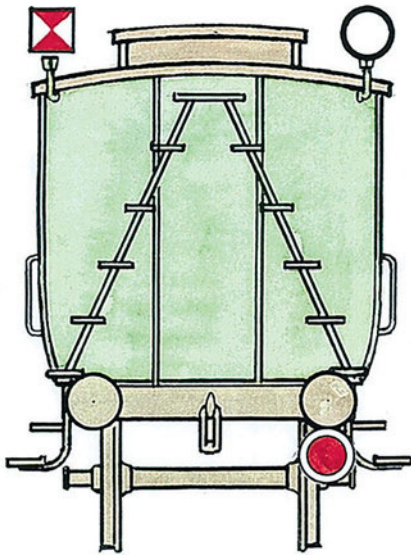
bei Dunkelheit aus einer rot leuchtenden Laterne, die in Höhe des rechten Puffers angebracht war.

Für einzeln fahrende Triebwagen und Lokomotiven genügte als Schlussignal 16 a eine einzelne weiß geränderte, rote, runde Scheibe (Schluss-scheibe), bei Dunkelheit eine rot leuchtende Laterne, die über den Kupplergriff unter dem Puffer gehängt wurde. Auf Anordnung des Vorstandes der Betriebsinspektion konnten auch damals schon Übergabezüge mit dem Schluss-signal 16 a gefahren werden. Das Schluss-signal 17 (siehe Zeichnung rechts oben) kündigte einen folgenden Sonderzug an. Wenn bei Dunkelheit durch das Schluss-signal eines auf einer Station haltenden Zuges das Personal eines später ein- oder durchfahrenden Zuges irritiert werden konnte, war das Schluss-signal bis zur Vorbeifahrt des folgenden Zuges zu beseitigen. Das geschah in der Regel dadurch, dass der Schluss-schaffner die Laternen für diese Zeit um 45 Grad verdreht aufsteckte.

Änderungen in den 1930er-Jahren

Bis 1935 fielen beim normalen Zugschluss-signal die zusätzliche Schluss-scheibe und die nach

Schlussignal-Typen



Regelzugschluss, Schluss-scheibe und Signalscheibe im Maßstab 1:22,5, passend zur Gartenbahn-Nenngröße

Signal Zg 4: Falschfahrt-Schluss-signal, bei Dunkelheit je eine rot bzw. gelb leuchtende Laterne

Signal 17: Ein Sonderzug folgt nach (links)



Vereinfachter Zugschluss mit simpler Blechscheibe an einem Bahndienst-Triebwagen der Deutschen Bundesbahn



Durch den Fotoblitz rückstrahlende, im Dunkeln also gut sichtbare Zugschluss-scheiben am Ende einer Zuggarntur



Beleuchtbare Zugschlusslaternen an der rückseitigen Stirnfront des letzten Reisezugwagens im Zugverband

vorn zeigenden grünen Lichter fort. Mit dem Signalbuch von 1936 bekam das Schlussignal die Bezeichnung Zg 3 (Regelschlussignal). Es bestand aus zwei am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe angebrachten, nach vorn und hinten sichtbaren quadratischen Schluss-scheiben oder bei Dunkelheit aus zwei beleuchteten

» Auch beim Modellbahn-Betrieb gilt: Der Zugschluss wird mit einem Signal markiert!

Laternen, die nach vorn weiß und nach hinten rot leuchteten. Bei Zügen mit durchgehender Bremse und einer Länge von nicht mehr als 200 Metern durften die Signale so angebracht werden, dass nur die beiden roten Lichter nach hinten erkennbar waren.

Beim Befahren des falschen Gleises wurde das Schlussignal Zg 4 (siehe Zeichnung) verwendet. Das vereinfachte Schlussignal (Zg 5) – also die über den rechten Kupplergriff gehängte

Schluss-scheibe oder bei Dunkelheit die rot leuchtende Laterne – wurde bei einzelnen fahrenden Loks, bei Reisezügen bis zu zwölf Achsen, bei Güterzügen bis zu 30 Achsen und bei Zügen auf Nebenbahnen bei einfachen Verhältnissen angewendet.

Liefen mehrere Bahnlinien auf einer längeren Strecke nebeneinander her und war es erforderlich, dass sich die Züge für den Stellwerker voneinander unterscheiden, erhielt einer zum vorhandenen Zugschluss noch eine rote Lampe über den Kupplergriff gehängt, wie beim normalen Zugschluss 16 b der 1920er-Jahre. Das Nachfolgesignal, das anzeigte, dass ein Sonderzug folgte, wurde fortan als Signal Zg 6 bezeichnet.

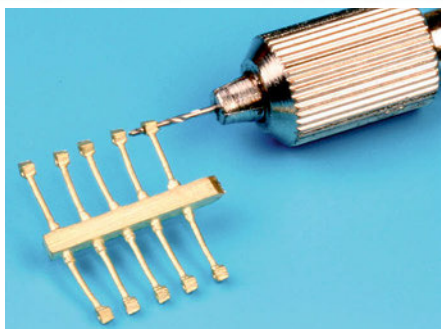
Mit der neuen Signalordnung der DB von 1959 gab es dann nur noch die Schluss-signale Zg 3 (Kennzeichnung des Zugschlusses) und Zg 4 (vereinfachtes Schluss-signal). Das Falsch-fahrtssignal gab es nur noch als Spitzensignal, und das Nachfolgesignal Zg 6 war schon nach dem Krieg verschwunden. Das nur nach hinten sichtbare Schluss-signal war für luftgebrems-

Reise- und Güterzüge mit einer Länge bis zu 250 Metern gültig.

Regeln für das vereinfachte Schluss-signal an Eisenbahn-Fahrzeugen

Das vereinfachte Schluss-signal durften einzeln fahrende Loks und Lokzüge, ausgenutzte Lok-leerfahrten bis zu 50 Achsen, Arbeitszüge, Nebenfahrzeuge, die auf die freie Strecke übergin-gen, und Übergabezüge auf Anordnung des Bundesbahn-Betriebsamtes führen. Züge, bei denen der vereinfachte Zugschluss möglich war, konnten seit jeher auch mit dem Regel-schluss gefahren werden.

Für das Regelschluss-signal Zg 3 galten weiterhin zwei am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe von vorn und hinten sichtbare rot/weiße Schluss-scheiben, die als quadratische, aber auch als hoch-kant rechteckige Form verwendet wurden, oder bei Dunkelheit zwei Schluss-laternen mit nach vorn weißen und nach hinten roten Lichtern. Ab etwa 1960 war bei den meisten Reisezügen der eingebaute elektrische Zugschluss die Regel.



Will man die Schlusssignaltafeln vorbildgerecht am Modell einstecken, müssen zuvor Weinert-Signalscheibenhalter montiert werden, die vorsichtig etwas aufgebohrt werden sollten



Die Signaltafel wird weiß lackiert und mit dem rot/weißen Symbol aus dem Nassschiebebildbogen beklebt. Ein abschließender Klarlack-Überzug schützt das Schild vor Kratzern



Zum Bearbeiten der winzigen Weinert-Signallaternen steckt man diese am besten auf einen Bohrerstaff. Das vereinfacht auch die späteren Lackier- und Dekorationsarbeiten



Eine Schlussscheibe ist bereits am Rungenwagen arretiert, während die zweite noch auf dem Tritt liegt und gleich vom Rangierer oben in die Vorrichtung eingesteckt wird

Übrigens: Wenn ein elektrisches Schlussignal vorhanden war und eingeschaltet werden konnte, durften andere Zeichen nicht verwendet werden.

In den 1950er-Jahren wurden die Aufsteckvorrichtungen an den Schlusslampen und Fahrzeugen durch solche nach UIC-Vorgaben geändert. Das hieß, dass die alten Signalstützen mit den quadratischen Öffnungen an den Ecken der Fahrzeuge durch flache UIC-Signalhalter (schmale, rechteckige Öffnung) an den Stirn- und Seitenwänden ersetzt wurden. Die Oberwagenlaternen erhielten anstelle der vier Standfüße an den vier Seiten eine flacheiserne Einsteckvorrichtung. Für eine Übergangszeit blieb der alte Mittelfuß an den Lampen als Einsteckvorrichtung für Fahrzeuge mit alten Signalstützen noch erhalten. Ab Herbst 1978 erprobte die Bundesbahn abnehmbare, elektrische Zugschlussleuchten, die die mit Petroleum betriebenen Oberwagenlaternen ersetzen sollten. Der Betriebsversuch mit 420 Leuchten wurde mit Gültigkeit vom 8. Januar 1979 auf Versuchsstrecken zwischen Bremen und München durchgeführt.

Im Signalbuch wurde das blinkende Zugschlussignal als Zg 2 (1959 noch Falschfahrt-Spitzen-

signal) wie folgt beschrieben: am letzten Fahrzeug ein rot/weißes oder ein rot/gelbes Zeichen oder das Nachtzeichen des Signals. Das Nachtzeichen zeigte am letzten Fahrzeug ein von hinten sichtbares blinkendes, rotes Licht. Seit Ende der 1980er-Jahre gibt es als Schlussignal nur noch das Zg 2. Das schließt die ein oder zwei roten Lichter, ein oder zwei rückstrahlende Tafeln (Schlusscheiben) sowie das rot blinkende Licht ein. Außerdem braucht das Schlussignal jetzt nur noch von hinten sichtbar zu sein. Seit 1989 ist die rückstrahlende Tafel das Regelschlussignal (Zg 2). Bei der DR waren die rückstrahlenden Schlusscheiben bereits seit etwa 1970 im Einsatz. Im Übrigen war die Entwicklung bei der Reichsbahn mit Ausnahme der blinkenden Leuchten ähnlich.

Schlusssignale an HO-Fahrzeugen

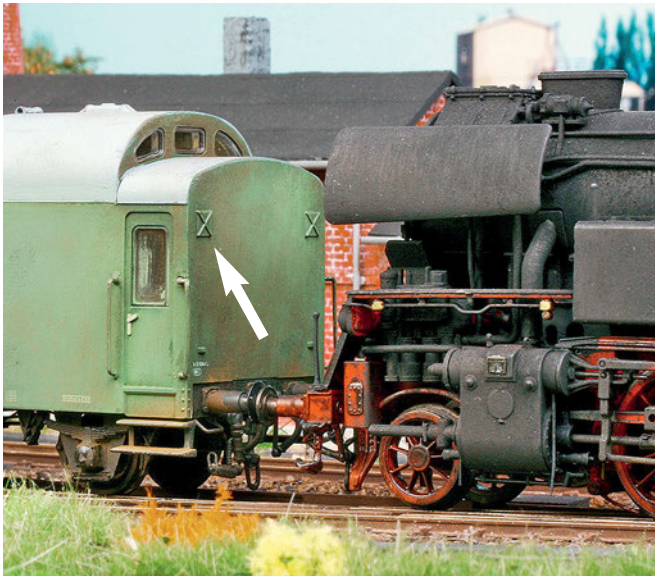
Mit Zugschlusssignalen sollten auch Fahrzeugmodelle ausgestattet sein, die auf einer Anlage verkehren. Viele Modelle besitzen lediglich Zugschlusssignalhalter, die als Attrappe ausgeführt sind. Weinert-Signalscheiben (Artikelnummer 4204) lassen sich darin nicht einstecken, sondern höchstens daran ankleben. Für jene,

die ihre Züge vorbildgerecht immer wieder neu zusammenstellen, wird das keine befriedigende Lösung sein. Weinert hat allerdings auch die passenden Signalscheibenhalter im Programm. Diese Teile (8264) sind freistehend an einem Draht ausgeführt, so wie es beispielsweise bei älteren Güterwagen üblich war. Diese Halter lassen sich aber auch als direkt an der Stirnwand angebrachte Signalscheibenhalter verwenden. Schlusscheibenhalter und Schlusscheiben in sehr feiner Ausführung gibt es auch bei Bahn-Sinn über www.wagenwerk.de.

Die Schlusscheibenhalter-Imitation am Fahrzeugmodell wird mit einem scharfen Bastelmesser sauber abgetrennt und durch das Weinert-Bauteil ersetzt. Dazu muss dieses mit einem 0,6-Millimeter-Bohrer geweitet werden, damit sich anschließend die Schlusscheibe mit leichtem Spiel einstecken lässt. Dann werden die Befestigungsdrähte abgekniffen, sodass nur das Viereck mit der Bohrung für die Schlusscheibe übrig bleibt. Der Vierkantblock wird an der Abkniefstelle blank gefeilt und mit Sekundenkleber an der Stirnwand anstelle der Imitation befestigt.

» Für das Nachrüsten von Zugschlusscheiben und -laternen ist Weinert eine gute Quelle

Die oben bereits erwähnten Weinert-Schlusscheiben sind feine Ätzteile, die mit etwas Sorgfalt bearbeitet werden sollten. Man könnte das Ätzblech komplett grundieren oder – wie in unserem Fall – brünieren. Letzteres ist eigentlich die bessere Lösung, ist doch so nur ein einmaliger Farbauftrag notwendig. Anschließend wird das Ätzblech glänzendweiß lackiert. Dann werden die Schiebebilder sauber mit Stahlmaß und Bastelmesser ausgeschnitten, gewässert und aufgebracht. Mit weichem Pinsel werden die Schiebebilder etwas angedrückt, gleichzeitig entfernt man so Luftblasen und überschüssige Flüssigkeit. Geschützt werden die getrockneten Schiebebilder mit einem Klarlacküberzug.



Dieser DR-Gepäckwagen der Epochen III/IV besitzt fest eingebaute Schlusssignale. Dient der Wagen als Zugschluss, werden die Klappen beiseitegeschoben, und Zg 4 kommt zum Vorschein



Schlusssignalscheiben müssen im Rangierbahnhof vorgehalten werden. Nicht immer gibt es geeignete Ablagen. Hier dienen dazu die Steigeisen eines am Bahnhofsgleis stehenden Gleisperrsignals



Als Lz-Fahrt ist diese rückwärts fahrende 44er-Dampflokomotive unterwegs. Tagsüber genügt das Signal Zg 4 als vereinfachte Schluss-scheibe, die unter dem Puffer am Kupplergriff eingehängt ist



Einige Dampfloks waren unter der rechten Seitenwand des Führerhauses mit speziellen Aufnahmerahmen zur Aufbewahrung von Schlusssignallaternen versehen, hier an einer DR-41er

Ist dieser trocken, werden die Schluss-scheiben mit dem Cutter herausgetrennt.

Wenn man sich ältere Aufnahmen von Dampflokomotiven genauer ansieht, wird man bei einigen Motiven entdecken, das sich unter der Lokführerseite des Führerhauses Zugschlusslaternen befinden. Das waren in der Regel Reserve-Laternen; die eigentlichen Zugschluss-signalen wurden stets im Gepäck- oder Güterzugbegleitwagen mitgeführt. Weinert Modellbau bietet für H0 beleuchtete (4200) und unbeleuchtete Zugschlusslaternen (4201) an und Viessmann eine mittels LED beleuchtete Version (5069). Für Laternen, die wie hier unter dem Führerhaus angebracht werden sollen, genügt die unbeleuchtete Variante vollkommen. Die Weinert-Bauteile sind recht klein, weil maßstäblich

ausgeführt. Die Teile sind aus Messingguss und sollten mit einer feinen Trennscheibe oder einer Laubsäge mit Metallsägeblatt vom Gussbaum getrennt werden. Anschließend sind sie tief-schwarz (RAL 9005) zu lackieren.

Die beiliegenden Schiebebilder sind für die Laternen etwas zu groß bemessen. Deshalb haben wir jene des Weinert-Bausatzes 4204 verwendet, die zudem einen satteren Farbdruck

aufweisen. Die roten und weißen Blendscheiben werden mittels Klarlack in die jeweilige Laternenöffnung eingesetzt. Abschließend wird die gesamte Laterne mit Klarlack versehen, was die Schiebebilder haltbar und unempfindlich gegen Kratzer macht. Unter dem Dampflokom Führerhaus wird der Haltebügel für die Laternen aus einem 0,1 Millimeter starken und etwa 1,5 Millimeter breiten Messing- oder Neusilber-Blechstreifen angeklebt. Die Höhe des Bügels richtet sich nach der Höhe der Laternen. Abschließend werden die Laternen auf den Haltebügel geklebt. Benno Wiesmüller/Karsten Naumann



Werk

Wer Zugschlusslaternen am letzten Wagen nachrüsten möchte, findet im H0-Sortiment der Firma Viessmann den beleuchteten Zurüstsatz 5069



Die Herstellung von Feigussteilen aus Messing, Bronze und Neusilber als Auftragsarbeiten oder für die eigenen Lok-Umbausätze – wie dieser neuen Baureihe 52^{GR} in TT auf Tillig-Basis – ist inzwischen das Hauptstandbein der Westsächsischen Feiguswerke

■ Zu Besuch bei den Westsächsischen Feiguswerken in Kemtau

Gießen und Drucken für den perfekten Modellbau

Vielen Modellbahnern wird noch der Firmenname Modellbahnmanufaktur Crottendorf in Erinnerung sein. Melanie Knüpfer und Jens Klose haben ihre kleine Fertigungsstätte inzwischen umbenannt sowie das Produktportfolio umstrukturiert und modernisiert

Der Hang zum Metallmodellbau entwickelte sich bei den Angestellten der Westsächsischen Feiguswerke schon früh. Die Gründe liegen im Streben nach weitgehend vorbildgetreuen Modellen, was angesichts der seinerzeit vorhandenen Modelle aus Großserienproduktion ein Nacharbeiten mit Draht und Feigussteilen bedeutete. Hinzu kam, dass etliche Fahrzeuge nur auf dem Weg des Eigen- oder Umbaus von Kleinserienbausätzen entstehen konnten, die wiederum überwiegend aus Weißmetall- und Messingteilen sowie geätzten Blechen sowie vereinzelt Resin-Bauteilen bestanden. Einen ersten tieferen Einblick auf die Möglichkeiten, teils aber auch auf die Widrigkeiten dieser Art des Modellbaus sammelte der frühere Firmeninhaber, Jens Klose, bei der Montage von Bausätzen aus der Fertigung einschlägiger Firmen wie Günther, Model Loco, Weinert und anderen.

Lokmontagen als Geschäftsidee

In der Folge kam es 2002 in seinem namensgebenden Heimatort zur Gründung der Modellbahnma-

nufaktur Crottendorf. Zum Fertigungsprogramm gehörten anfangs hauptsächlich auf der Basis von Weinert-Bausätzen wie auch Gützold-, Roco- oder Fleischmann-HO-Modellen aufgebaute spezielle Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Angefangen hatte alles mit dem Umbau von Kohlenstaub-

» **Feigus-Anbauteile zum Supern von Industriemodellen sind eine Alternative zum Lokeigenbau**

lokomotiven der Baureihen 17, 44, 52 und 58 in der Nenngröße HO auf Großserienbasis. Als erstes Vollmetallmodell folgte später die Kohlenstaublok 03 1087 „Erwin Kramer“, die unter Zuhilfenahme von Weinert-Teilen gefertigt wurde.

Im Jahre 2006 wurde in Kooperation mit Tillig in der Nenngröße TT die erste Kohlenstaublok der Baureihe 52 mit Dreikammer-Kohlenstaubwannentender in bis dato unbekanntem Detaillierungs-

grad auf den Markt gebracht. Eigenkonstruktionen in der Nenngröße HO folgten – beispielsweise die rekonstruierten Bremsloks 19 015 und 022 sowie die 23 001/35 2001 der VES-M Halle (Saale) in allen Epochevarianten. Während diese in kleinen Serien aufgelegt werden konnten, blieben andere Projekte wie die exotische DR-Schnellfahrlokomotive 18 314 mit Verkleidung oder die Neubaulok 83 1027 mangels Nachfrage Einzelstücke.

TT-Fahrzeuge als neue Nische

Die aus den Umbauten für ambitionierte Modellbauer entstandenen Umbausätze für Großserienmodelle ergänzten bald das Produktprogramm. Zunächst nur in HO verfügbar, folgten später auch einige in TT. Die Freunde des Maßstabs 1:120 können aktuell auf die Umbausätze der Baureihe 43 für Rocos ab Werk leider nicht mehr verfügbare 44er sowie der 23/35-Reko und der 50 2652, beide für Tillig-Maschinen, zugreifen. Diverse Tender-Umbausätze für Kohlenstaubloks oder Öllokomotiven sind ebenfalls aktuell im Produktportfolio. Anfang September 2020 erreichten den Fachhandel die komplett neu entwickelten TT-Umbausätze der Baureihe 52 als Version aus der Generalreparatur mit vorbildgerecht längerer Rauchkammer und Mischvorwärmanlage.

Wichtig ist dem Unternehmen, dass alle Um- und Eigenbauten nicht nur für die Vitrine taugen. So sind die HO-Modelle ab einem Gleisradius von 600 Millimetern betriebssicher auf Modellbahn-Anlagen unterwegs. Die meisten der für die eigenen Modelle benötigten Bauteile kaufte das Unternehmen zunächst zu, nur Weniges entstand direkt in

Mit solchen Umbausätzen wie hier für Rocos TT-44er zur DR-Kohlenstaublok begann die Unternehmensgeschichte der Modellbahnmanufaktur Crottendorf



Technik im Detail

Spezialitäten: Verlorene Form und moderner 3D-Druck

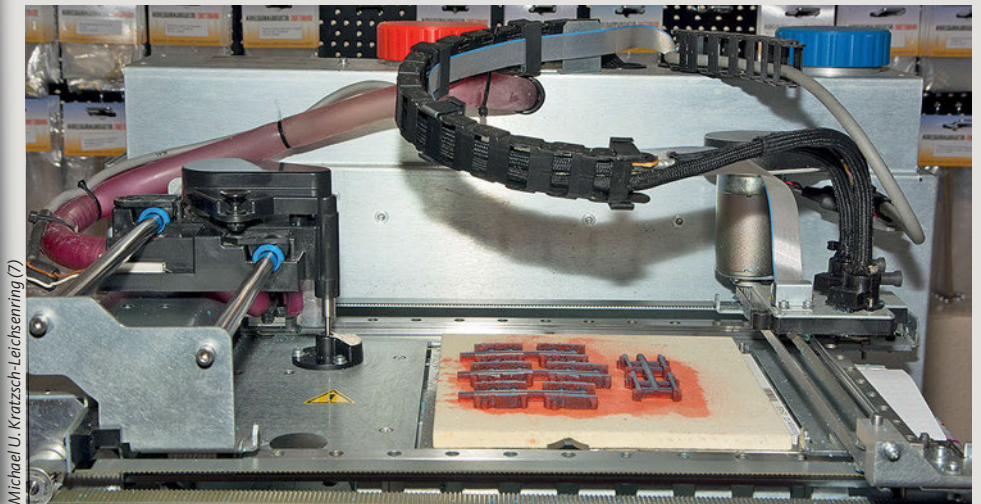


Am Anfang steht das mühevoll
Ausformen der Teile aus Wachs

Chefin Melanie Knüpfer beim
Schichten des Gussbaum-Rohlings

Ein aus der Form entnommener und
gereinigter Messing-Gussbaum

Für kleine Stückzahlen wird auch
die 3D-Drucktechnik angewendet



Michael U. Kratzsch-Leichsenring (7)

Im Produktionsprozess werden zunächst alle zu gießenden Bauteile als Wachsteil hergestellt. Das Wachsen der Teile erfolgt über einen teilautomatisierten Prozess, der ein Verarbeiten mehrerer Formen gleichzeitig erlaubt, was die Effektivität des gesamten Gießprozesses erhöht. Zunehmend werden jedoch auch durch den 3D-Druck im eigenen Hause Wachsteile direkt vom Drucker im Gießprozess eingebunden. Das hat den Vorteil einer möglichen Einzelstückfertigung.

Unter den geschickten Händen der meist weiblichen Mitarbeiter unter Führung der Chefin, Melanie Knüpfer, werden die Wachs-

teile dann zu einem Gussbaum formiert. Beim Einbetten werden die fertigen Wachsbäume, die in einem Küvettenzylinder sitzen, mit einer gipsgebundenen Einbettmasse umgeben. Das muss unter Vakuum geschehen, damit keinerlei Luftblasen das Gussergebnis am Ende negativ beeinflussen können.

Nach Aushärten der Einbettmasse wird die Küvette zum Ausbrennvorgang in einen Ofen gestellt. Dieser erhitzt sich die ersten Stunden nur langsam, um das Wachs in der Küvette zu schmelzen und es herausfließen zu lassen. Danach wird die Temperatur langsam auf 730 Grad Celsius erhöht und gehal-

ten. Nach etwa 14 Stunden ist ein Negativbaum entstanden, der zum Gießen mit flüssigem Metall zur Verfügung steht.

Die fertigen Gussbäume werden nach dem Abkühlen und Aushärten mittels Wasserstrahl vorsichtig aus der Küvette gebrochen und gesäubert. Danach gelangen die Gussbäume zum nächsten Arbeitsschritt des Abbäumens und Sandstrahlens. In allen Teilschritten ist neben dem sorgfältigen Arbeiten auch eine stetige Kontrolle nötig, damit später alle Elemente in der geforderten Qualität vorliegen. Dabei erreichen einige Gussteile eine Güte, die zuvor nur von Ätzteilen bekannt war. MKL



Während die elegante 18 314 als windschnittige Dampflokomotive der VES-M Halle ein HO-Einzelstück blieb (oben), wurde die rekonstruierte Version des „Sachsenstolz“ als DR-Bremslokomotive 04 0015 in kleiner Serie im Maßstab 1:87 aufgelegt (unten)



Werk (2)

eigener Werkstatt. Schnell stellte sich aber heraus, dass zur Wahrung einer hohen Qualität und Detailierung die eigene Fertigung unausweichlich ist.

Teile aus eigener Gießerei

Im Dezember 2008 konnte die Modellbahnmanufaktur Crottendorf nach Schaffung der nötigen technischen Voraussetzungen endlich eine eigene Gießerei in Betrieb nehmen. Möglich ist dort die Verarbeitung von Nichteisenmetallen in einem

Temperaturbereich zwischen 450 und 1.600 Grad Celsius. Damit war das Unternehmen in der Lage, die im Modellbau üblichen Legierungen wie Messing, Bronze und Neusilber zu verarbeiten. Im gleichen Zeitraum nahm auch der neue Urmodell- und Formenbau seinen Betrieb auf, was eine gewisse Spezialisierung nach sich zog. Angesichts der zunehmenden Verschiebung der Arbeitsschwerpunkte von der Bausatzmontage zur Gießerei und Lohnfertigung erfolgte im Mai 2013

eine Zäsur: Die Modellbahnmanufaktur Crottendorf wandelte sich von der Firmierung zur Produktmarke, und die geschäftlichen Aktivitäten liefen fortan unter der Bezeichnung Westsächsische Feingusswerke. Diese befinden sich an historischer Stelle im kleinen Ort Kemtau im Erzgebirge, südlich von Chemnitz gelegen: Wo bis zur „Wende“ Socken produziert wurden und sich 2006 zunächst ein Fensterbauer niederließ, wird heute Metall gegossen und verarbeitet.

Auf dem Weg zum Großspurigen

Was mit einigen Zusatz- und Zurrüstteilen in den Nenngrößen TT und HO begann, mündete inzwischen in ein mittlerweile rund 1.000 Bauteile umfassendes Sortiment für N bis 2m/G. Vor allem im Maßstab 1:22,5 entstehen derzeit etliche Modelle moderner Güterwagen der Gattungen Sgmmns, Falns und Rinlss auf Basis von Aufträgen der Hersteller der Originale. Die Modelle bestehen bis auf die beweglichen Bremsschläuche und -sohlen komplett aus Metall. Dabei kommt neben dem klassischen Messingguss auch dem Verlöten eine wichtige Rolle zu. Am Ende sollen ja solche in diesem Maßstab wichtigen Details wie die jeweiligen Verriegelungen für Seitenklappen oder Schiebepflanen ebenso wie beim Vorbild funktionieren. Zurzeit wird auch an der 2e-Schmalspurlok VII K gearbeitet. Michael U. Kratzsch-Leichsenring

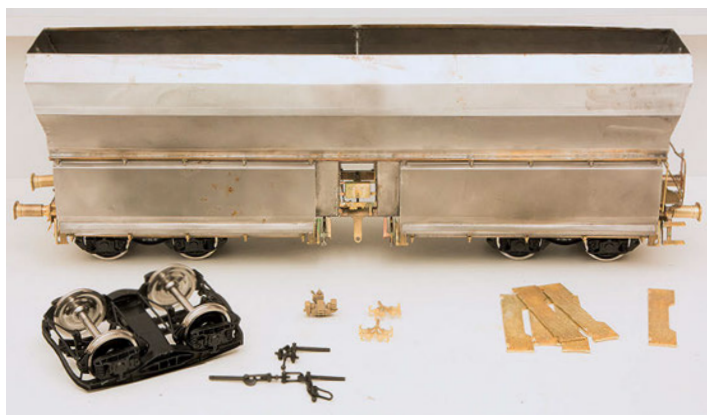


Einige dieser Wasserkrane aus Länderbahnzeiten werden im Auftrag von Bestellern hergestellt, andere Typen sind auch direkt bestellbar

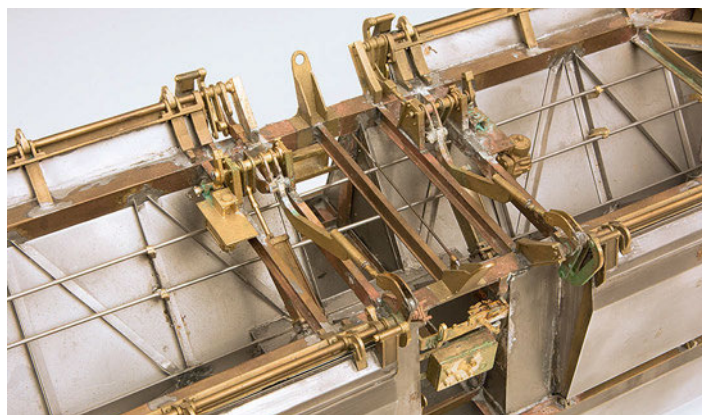
Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)



Zum Service der Kemtauer gehört auch der Verkauf von Einzelteilen für die Superung von Fahrzeugen, was von Bastlern rege genutzt wird



Für einen Güterwagenhersteller angefertigtes 1:22,5-Modell der Gattung Falns nah am Originalfahrzeug, was eine vorbildgerechte Ausführung von Drehgestellen und Klappenmechanik einschließt und eine Unmenge an selbst hergestellten Metallbauteilen erforderlich macht



Das kleine Magazin über die große Bahn



Jetzt neu am Kiosk

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter www.lok-magazin.de/abo

TILLIG  **BAHN**

Wir suchen ab sofort

einen *Mitarbeiter für die*

Produktentwicklung (m/w/d)

Die TILLIG Modellbahnen GmbH in Sebnitz, Hersteller von Modell-eisenbahnen und Zubehör, sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt Sie als Mitarbeiter (w/m/d) in der Produktentwicklung für eine abwechslungsreiche und verantwortungsvolle Tätigkeit.

Sie haben umfangreiche Kenntnisse deutscher und internationaler Eisenbahnfahrzeuge?

Sie sind teamfähig und besitzen ein hohes Maß an Eigeninitiative sowie die Fähigkeit zum eigenständigen und analytischen Arbeiten?

Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung.

Das vollständige Stellenangebot finden Sie auf unserer Homepage www.tillig.com/Stellenangebote



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

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



Nächster Halt: Wohnzimmer

Mit gebrauchtem Interieur aus unseren Zügen und vielen weiteren Kult-Objekten wie dieser Bahnhofsuhr im Maßstab 1:1 holen Sie sich originales Eisenbahnflair in Ihr Zuhause.

Jetzt mehr erfahren unter:
dbresale.com

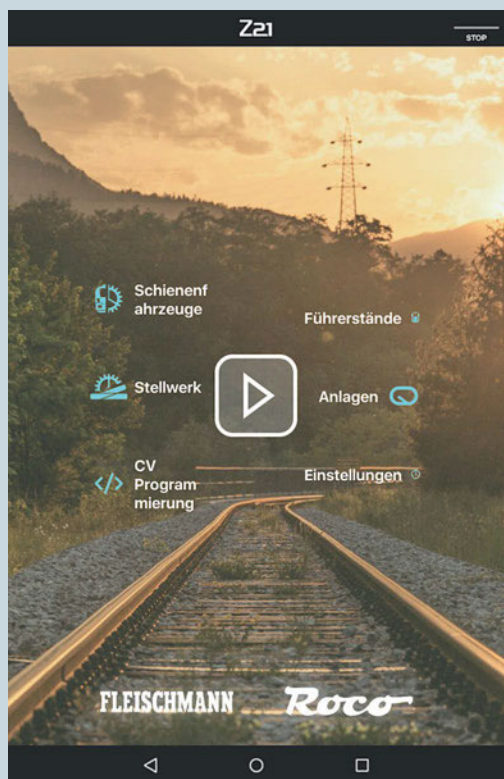


db.resale@deutschebahn.com

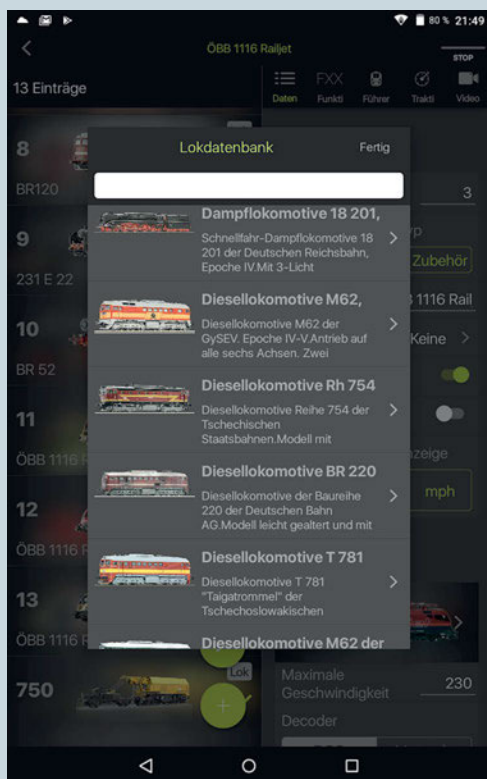


© Deutsche Bahn AG/Axel Hartmann

Erwerb auch mit BahnBonus Punkten möglich!



Startbild der aktualisierten Roco-App für das Z21-Digitalsystem der Modellbahn Holding für die Marken Fleischmann und Roco



So sieht die Lokdatenbank der Z21-App aus (oben links), in die weitere Triebfahrzeugmodelle eingepflegt werden können. Rocos neuer Schienenkran EDK 750 ist bereits hinterlegt (oben rechts) und kann über spezielle Bedienfelder intuitiv gesteuert werden



■ Neue Software für das Digitalsystem von Roco im Test

Virtuelle Spielereien für Anwender des Z21-Systems

Den zuletzt ausgelieferten Digitalkomponenten Booster und Schaltdecoder ließ Roco kürzlich eine aktualisierte App für Z21-Anwender folgen. Damit können Triebfahrzeug-Listen und Gleispläne zur Steuerung von Bahnhöfen angelegt werden. Unser Test zeigt aber Optimierungsbedarf auf

Grundsätzlich hat Roco in seiner Z21-App die Funktionen seit der letzten Überarbeitung beibehalten. Doch sind einige sinnvolle neue Funktionen wie die Online-Lokdatenbank und das schematische Stellwerk hinzugekommen. Damit das Anlegen von weiteren Schienenfahrzeugen in der Z21-App einfacher wird, wurde eine Datenbank für Modellbahn-Triebfahrzeuge von Fleischmann und Roco integriert. Dort können nach und nach alle digital ansteuerbaren Modelle eingespeichert werden. Nachdem man in der Lokliste den Plus-Button betätigt hat, öffnet sich eine Liste der verfügbaren Loks. Dazu muss allerdings vom Endgerät aus eine Internetverbindung hergestellt sein.

Komfortable Lokdatenbank

In der Suche kann man derzeit leider nur nach Artikelnummern fahnden. Wenn dem Anwender nicht gerade ein Katalog oder die Originalverpa-

ckung zur Verfügung steht, hat er keine Möglichkeit, nach der Baureihe oder der am Modell angeschriebenen Loknummer zu suchen. Das sollte vielleicht bei der nächsten App-Aktualisierung optimiert werden. Alternativ blättert man durch die lange Liste, in der Bilder bei der Suche helfen. Wenn man eine Lok angeklickt hat, erscheint eine Kurzbeschreibung und auch ein Link zur Roco-Webseite des jeweiligen Modells, wo man weitere Informationen dazu findet. Mit dem Button „Fahrzeug erstellen“ übernimmt man die Lok in die Lokliste, wo dann automatisch einige Daten und auch das Lokbild erscheinen, was recht praktisch ist. Die Adresse muss man natürlich anpassen, da die Vorgabe die DCC-Standardadresse 3 ist. Fahrzeuge von Fremdfabrikaten sind manuell einzupflegen.

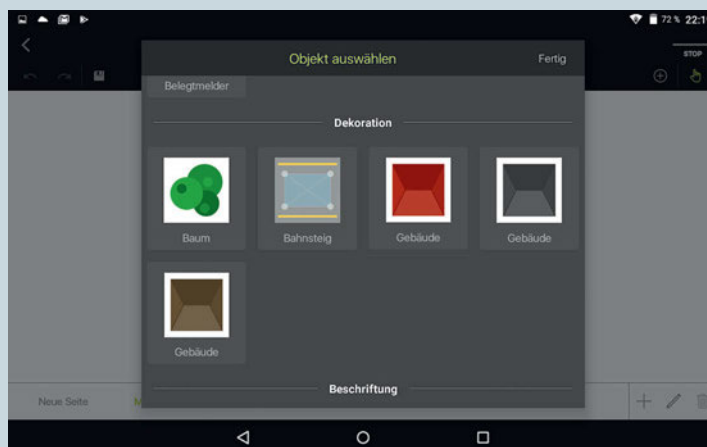
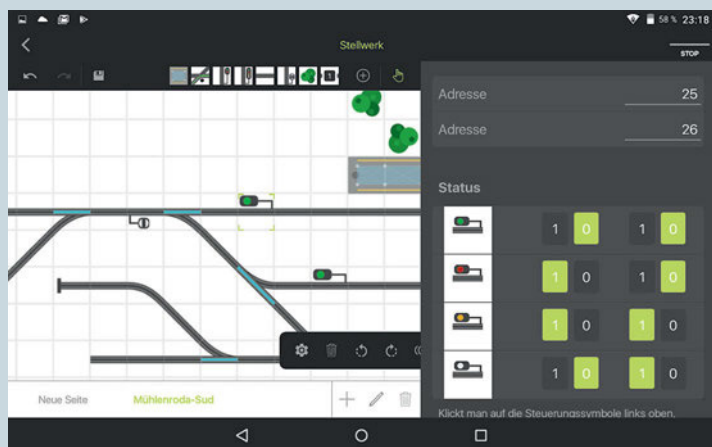
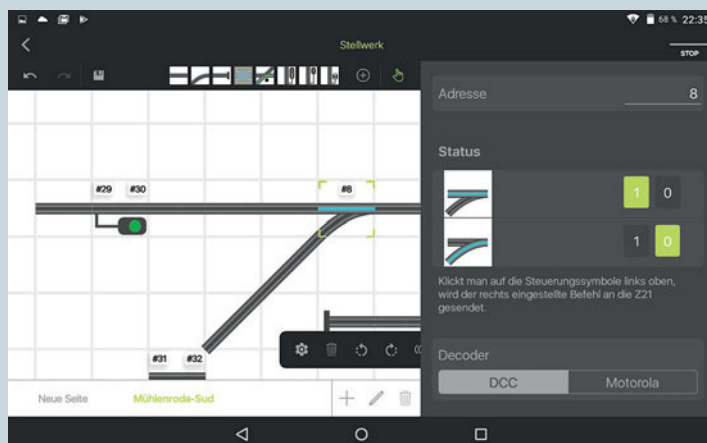
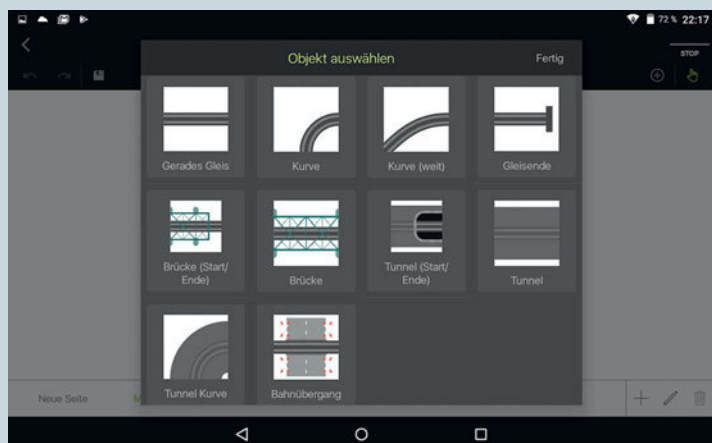
Der EDK 750 ist auch gespeichert

Für den neuen Digitalkran EDK 750 (siehe *em* 12/20) gibt es auch einen Eintrag. Dort sind bei

der Fahrzeugsteuerung nicht nur die normalen Bedienelemente zu finden, sondern zusätzlich noch zwei „Joysticks“. Der erste ist für die Kranfunktionen „Ausleger heben/senken“ bzw. „ein- und ausfahren“. Auf dem zweiten Joystick hat man die Funktionen „Kranhaken heben und senken“, sowie „Oberwagen links und rechts drehen“. Die Geschwindigkeit wird wie üblich eingestellt. Damit ist der Kran also intuitiv bedienbar.

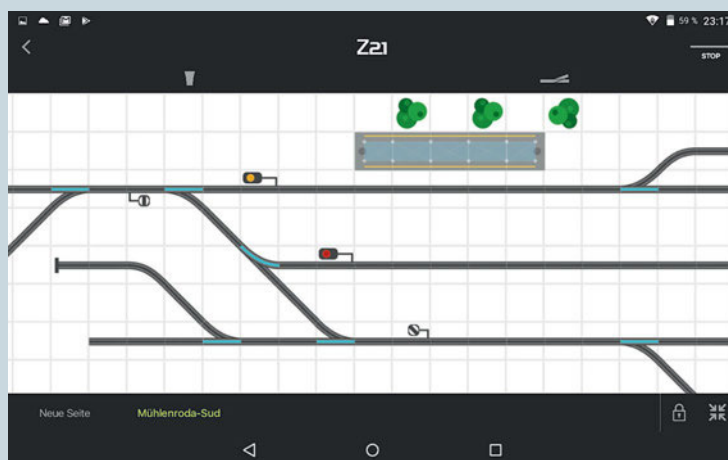
Anlegen von Gleisplänen

Eine weitere Neuerung in der App ist ein schematisches Stellwerk. Zwar ist es keine vorbildgetreue Umsetzung eines Original-Stellwerks, aber deutlich besser als das erste, das eher für Spielbahnen gedacht war und weniger für umfangreiche Bahnhöfe. Es sind nun auch deutlich mehr Gleiselemente verfügbar, wobei aber noch immer solche wichtigen Dinge wie Drehscheibe und Schiebebühne fehlen. Selbst wenn diese nur als Symbol



ohne Funktion dabei wären, würde das schon helfen, um den Gesamtgleisplan eines Bahnhofs zeichnen zu können. Dafür gibt es nun Bahnsteige und Gebäude, aber auch Tunnel, Brücken und noch mehr. Mehrere Licht- und Formsignale sind auswählbar. Allerdings gibt es keine Lichtrangiersignale, obwohl Formrangiersignale abgespeichert sind. Aber das sind Dinge, die sich beim nächsten Update werkseitig ergänzen lassen.

Die Symbole klickt man in der Auswahlliste an und fügt sie in den Gleisplan ein. Nach und nach baut sich oben eine Liste der zuletzt benutzten Symbole auf, womit die Auswahl einfacher wird, als stets in der kompletten Symbolliste zu suchen. Die Größe



Die App ermöglicht nunmehr das Anlegen von schematischen Gleisplänen. Aus einer Bibliothek lassen sich verschiedene Gleiselemente abrufen und einbauen, aber auch Form- oder Lichtsignale platzieren. Zur optischen Abrundung können schließlich Hoch- und Kunstbauten sowie Landschaftselemente eingefügt werden

» Rocos Digitalsystem Z21 ist weiter gereift und bietet in der App nun Lokdatenbank und Gleispläne

des Gleisplans passt sich dynamisch an. Somit sind auch große Bahnhofsareale problemlos zu zeichnen. Dabei wird das Symbol zuerst in der Standardausrichtung platziert. Klickt man etwas länger auf das angeordnete Symbol, erscheint eine Werkzeugbox, wo man das Symbol löschen, drehen oder eine Adresse eintragen kann.

Leider sind nicht alle Symbole in 45-Grad-Schritten drehbar, lediglich bei Geraden und Weichen ist das möglich. Signale und Bahnübergänge indes sind nur in 90-Grad-Schritten zu drehen, was manchmal störend ist und geändert werden sollte. Nachdem alle Symbole platziert sind, werden

Adressen und Datenformat eingetragen, wie man es bei anderen Stellpult-Programmen auch vornehmen muss. Die Adressen werden beim Platzieren der Symbole automatisch fortlaufend vergeben.

Bis zu vier Signalbegriffe möglich

Man kann das natürlich auch so belassen. Die Adressvergabe bei den Signalen mit bis zu vier Signalbegriffen ist recht intuitiv gelöst, indem die möglichen Signalbilder grafisch dargestellt werden. Diese kann man aus den Einstellungen heraus auch direkt ansteuern und somit testen. Wenn man in den Modus „Fahrbetrieb“ der App wechselt, reicht ein Klick auf das Symbol aus, und es wird die jeweils alternierende Stellung angesteuert. Dazu ertönt eine akustische Rückmeldung, und das Symbol zeigt die jeweils andere Stellung an.

Wie schon beim letzten Update setzt sich die kontinuierliche Weiterentwicklung des Z21-Systems sinnvoll fort. Das engagierte Roco-Z21-Entwicklungsteam setzt sinnvolle Funktionen um, ohne die App mit Anwendungen zu überfrachten.

Filmische Erläuterungen

Statt einer Anleitung gibt es unter www.z21.eu/de kurze, gut erklärende Videos als Tutorial, was bei solch einer App der deutlich praktikablere Weg ist. So kann man Schritt für Schritt die nötigen Dinge anschauen und umsetzen. Schön wäre es noch, bei den Farben der App etwas mehr Auswahl zur Verfügung zu haben. Die derzeit dargebotenen Farbschemata sind leider grellbunt, was in der Lokliste in Verbindung mit ebenfalls bunten Loks ein wenig unübersichtlich wirkt.

Armin Mühl



■ DR-Baureihe V 75/107 im H0-Test

Rote Rangierhobel für Leipzigs Hauptbahnhof

Verglichen
& gemessen

Mit der Baureihe 107 schloss Piko eine Lücke im H0-Sortiment der DR-Rangierlokomotive. Zwar gab es diesen H0-Dieselloktyp bereits ab dem Jahr 2000, allerdings nie in Wechselstrom- oder Sound-Ausführungen ab Werk. Wie sich die Piko-Neukonstruktion im Vergleich zum von pmt aktuell überarbeiteten Erstling schlägt, zeigt unser Test

Im Vergleich zu den etablierten Rangierlokomotive-Baureihen wie V 15/101/102 oder V 60/106 war die V75/107 allein wegen ihrer Stückzahl von lediglich 20 Loks ein wahrer Exot auf deutschen Gleisen. Ein H0-Modell aus industrieller Serienfertigung existierte zu DDR-Zeiten nicht, in diesen Genuss kamen nur die TT-Bahner (siehe *em* 4/20). Erst 2000 erschien ein H0-Modell der Epoche III von CStrain, wobei die Formen bis heute dem Werkzeugbau- und Spritzguss-Unternehmen reif gehören. Nach einem kurzen Intermezzo mit Montage und Vertrieb bei Tillig liegt die Produktion der Modelle seit 2009 bei profi modell thyrow (pmt). Dort erhielten die Loks erstmals eine PluX12-Schnittstelle, später teils auch Drehgestelle der Ursprungsbauart, abgestimmt auf die Vorbilder. Weitere technische Verbesserungen folgten immer wieder wie erst kürzlich die Ausstattung mit Haftreifen und Pufferkondensatoren. Pikos Ankündigung als Messe Neuheit 2020 war eine echte Überraschung, zumal entsprechend der aktuellen Produktphilosophie auch

AC- und Sound-Versionen angekündigt wurden. Den Anfang machte die Ausführung als Diesellok der Epoche IV in Form der DR-Baureihe 107.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

↑ Piko/pmt – Im recht massiven Rahmen ruht der Motor mit zwei Schwungmassen. Dessen Antriebskräfte gelangen über Kardanwellen und Schnecken-/Stirnradgetriebe auf alle Radsätze in beiden Drehgestellen, egal ob DC- oder (bei Piko) auch AC-Version. Zusätzlich sind zwei Räder mit Haftreifen be-

stückt. Darüber sitzt die Platine mit Schnittstelle PluX22 (Piko) beziehungsweise PluX12 (pmt) sowie Pufferkondensator. Gehäuse und Drehgestelle bestehen aus Kunststoff, die Beleuchtung erfolgt mittels LED. Die Normschächte für die Kupplungen sind kulissengeführt. Selbst zuzurüsten sind bei Bedarf Bremsschläuche, Kupplungsattrappen sowie bei Piko ein Verschlussstück am Normschacht.

Maßgenauigkeit

↑ Piko – In den wesentlichen Abmessungen stimmt das Modell der Sonneberger ausgezeichnet mit dem Vorbild überein. Abwei-

chungen liegen im Bereich üblicher Messfehler beziehungsweise sind im Fall der Länge über Puffer wohl der Montage durch Stecken geschuldet.

↑ pmt – Auch die etwas ältere Konstruktion stimmt in den Hauptabmessungen hervorragend mit dem Vorbild überein, wobei im Gegensatz zu Piko die Gesamtlänge fast auf die Kommastrichstelle passt.

Langsamfahrtverhalten

Zum Testen des Fahrverhaltens standen beide Modelle in der analogen Gleichstromversion zur Verfügung. Zur Ermittlung der Fahrwerte wurde ein handelsüblicher Zwölf-Volt-Fahrerregler, für das Messen der digitalen Fahreigenschaften wurde die ECoS-Zentrale von ESU genutzt.

↑ Piko – Die Maschine startet mit einer bemerkenswert geringen Geschwindigkeit von 1,5 km/h bei zwei Volt und passiert mit dieser auch längere Weichenstraßen anstandslos. Allerdings ist der Regelbereich dort etwas gering, und die Maschine geht etwas zu schnell in mittlere Geschwindigkeitsbereiche über. Die Schwung-

Fakten zu den H0-Modellen

	Piko 107 009 DR	pmt 107 013 DR
Artikelnummer	52420 (-22 Sound)*	30504
(erstes) Baujahr	2020	2020 (2000)
Stromsystem	DC/DCC	DC/DCC
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/2	fünfpolig/2
Getriebe	Kardan/Schnecke	Kardan/Schnecke
Räder mit Haftreifen	2	2
Gewicht	309 g	288 g
Preis (UvP)	169,99 (259,99) €	182,99 €

* Wechselstrom-Versionen unter 52421/-23



Mit der 107 009 (links) schickt Piko ein zeitgemäßes Modell ins Rennen um die Käufergunst. Die Firma profi modell thyrow hält mit der frisch aus der Produktpflege kommenden 107 013 dagegen. Die Seitenansichten offenbaren die zahlreichen Gemeinsamkeiten der Modelle, die die Proportionen des Originals sehr gut treffen. Bei der Farbe des Geländers ist beim Vorbild Grau authentischer als Weiß

massen sind in Verbindung mit dem Pufferkondensator so dimensioniert, dass kürzere stromlose Stellen problemlos passiert werden und angehängte Züge bei Stromunterbrechung beispielsweise in konventionellen Signal-Halteabschnitten nicht abrupt stoppen, sondern mit kurzem Auslauf zum Stehen kommen. Als Rangierlok ist das Modell also gut geeignet.

↑ pmt – Ausgezeichnete Fahreigenschaften in allen Geschwindigkeitsbereichen sind seit jeher das Markenzeichen von pmt, was letztlich auch die V 75 unterstreicht: Bei knapp über einem Volt setzt sich das Modell mit gerademal einem km/h in Bewegung. Die Steigerung der Geschwindigkeit mit der Fahrspannung fällt niedriger aus als bei Piko, was vor allem für besonders feinfühliges Fahrmanöver sowie den automatisierten Betrieb unabdingbar ist. Dass Weichenstraßen und kurze stromlose Abschnitte auch bei Rangierfahrten sicher passiert werden, versteht sich da von selbst.

Streckenfahrtverhalten

↑ Piko – Im analogen Zugsatz auf freier Strecke fallen die Fahreigenschaften des Piko-Modells im Vergleich zu älteren Konstruktionen positiv auf. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 72,5 km/h bei zwölf Volt liegt die 107 nur wenig über dem Maximaltempo von 65 km/h des Vorbilds, das allerdings bei Lz-Fahrten auch 75 km/h erreichen konnte.

↑ pmt – Im analogen Fahrbetrieb lässt sich das Modell ausgezeichnet regeln. Bei zwölf Volt liegt es mit 74,1 km/h etwas über der Piko-Ausführung, aber noch immer

im Rahmen. Schön ist die deutlichere Linearität des Regelbereiches.

Ausrollverhalten

↑ Piko – Im Analog-Modus hat die Maschine mit 22 Zentimetern einen recht guten Auslauf, der durchaus genügt, um verschmutzte Schienenstellen oder unpolarisierte Herzstücke von Weichen zu passieren.

↑ pmt – Diese Lok stoppt analog erst nach 25 Zentimetern, also mit ausreichender Ausrollstrecke.

Zugkraft

↑ Piko – Das Zugvermögen des Modells ist mit 115 Gramm an

der Seilrolle angesichts seiner Eigenmasse von nur 309 Gramm angemessen. Der Wert sinkt in der Steigung auf 95 Gramm, genügt dann allerdings noch immer für kürzere Übergaben oder Arbeitszüge aus etwa fünf bis sieben zweiachsigen Schotterwagen. In der Ebene sind mit minimalem Anfahrtschleudern auch Güterzüge mit Längen bis zu zweieinhalb Metern möglich.

↑ pmt – In Sachen Zugkraft muss man ältere und neuere Fahrzeuge unterscheiden: Erst seit Kurzem sind die Maschinen ab Werk haftreifenbestückt und erreichen satte 125 Gramm Zuglast an der Seilrolle. Der Leistungsabfall in Stei-

gungen ist mit 30 Gramm vertretbar. Auf Steilrampen fährt die Maschine daher mit einem 1,5 Meter langen Güterzug anstandslos, in der Ebene sind auch drei Meter lange Garnituren bei leichtem Anfahrtschleudern kein Thema. Die älteren, haftreifenlosen Maschinen erreichen an der Seilrolle lediglich 65 Gramm in der Ebene und 35 Gramm in der Steigung. Trotzdem kommen auch diese mit kurzen Zügen gut über die Rampe und kapitulieren in der Ebene auch vor Zweimeter-Zügen nicht. Der Grund liegt hier an der ausgezeichneten Auflage aller Räder auf den Gleisen.

Stromabnahme

↑ Piko/pmt – Beide Maschinen nutzen für die Stromabnahme alle Radsätze über rückseitige Schleifkontakte, sodass auch ausgedehntere Weichenstraßen ruckfrei durchfahren werden.

Wartungsfreundlichkeit

↑ Piko – Geliefert wird die Lok in einer repräsentativen Kartonverpackung. Diese trägt in einem Schubser auch die Anleitung zum Modell. Um zum Inneren der Lok zu gelangen, müssen zwei Schrauben an der Unterseite sowie eine unter dem zuvor zu demontierenden Abdeckgitter des Lüfterrades gelöst werden. Während dann die Schnittstelle zur Nachrüstung eines Decoders gut erreichbar ist, versteckt sich der Motor noch unter der Platine. Zwei weitere gelöste Schrauben

Tipp für Digital-Modellbahner

Effektgeladene Piko-Baureihe 107

Digital ab Werk ist bisher nur das Piko-Modell zu haben (52422/-23). Und in dieser Ausführung kommen neben dem sehr stimmig umgesetzten Motorsound des Zweitakt-Diesels der Maschine auch die schaltbaren Lichtfunktionen zur Geltung. Neben zugseitiger Abschaltung sind sowohl das Rangierlicht der (D)DR mit je einer weißen Lampe je Fahrzeugseite als auch das heutige sogenannte Doppel-A-Licht darstellbar. Auch die DR-Tagesaus-Signalisierung einer Leerfahrt mit nur rotem Schluss ist

anzeigbar. Beim Rangieren lassen sich die jeweiligen Längenzurufe („4, 3, 2, 1, halbe ...“) über wiederholtes Bedienen der entsprechenden Funktionstaste abrufen – ein originelles Feature! Und dass das Fahrverhalten dann ausgewogener und die Höchstgeschwindigkeit fast exakte 65 km/h beträgt, soll ebenfalls hervorgehoben sein. Der Auslauf liegt digital dann bei sehr guten 165 Zentimetern. Für kürzere Bremsstrecken muss die entsprechende CV verändert werden. MKL



Bei dieser Baureihe lohnt der Blick auf beide Lokfronten unterschiedlicher Formen. Bei Pikos 107 009 ist sogar der Bahnwärmer farbig bedruckt, die Schrauben sind an der Abdeckung des oberen Scheinwerfers nachgebildet, es liegt eine Abdeckung für den Normschacht bei

machen auch den Motor nach vorsichtigem Anheben von Platine samt Verkleidung zugänglich.

↑ pmt – Diese 107 ruht in der bewährten Styroporwanne in einer großzügigen Kartonverpackung. Darin findet auch die übersichtliche Anleitung Platz. Zum Abnehmen des Gehäuses genügt das Lösen des gerasteten Tanks mit einem kleinen Schraubendreher. Dann lässt sich das zweigeteilte Gehäuse leicht nach oben abnehmen.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Piko **↑ (1,1)**

pmt **↑ (1,0)**

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

↑ Piko – Dass die Sonneberger herausragende Modelle liefern, steht außer Frage. Ihre Möglichkeiten zur Verbesserung ihres „Hektor“ gegenüber den pmt-Modellen haben die Konstrukteure erkannt und ge-

nutzt, so vor allem durch die feinere Führerstandsgestaltung, metallene Umlaufgitter und die Ausführung der frontseitigen Schutzgitter. Die Griffstangen sind sämtlich freistehend, die Scheibenwischer sind zwar angeformt, aber durch die ausgezeichnete Bedruckung perfekt wirkend. Die Windabweiser der Seitenfenster sind transparent. Dass die großen Seitenfenster beide plan und nicht minimal versetzt sind, fällt nur dem Kenner auf.

Ansonsten sind alle Gravuren absolut zeitgemäß und ihre Qualität über jeden Zweifel erhaben. Die Pufferbohle lässt sich bei Bedarf mit den Bremsschläuchen und Kupplungsattrappen ergänzen. Den Norm-

schacht deckt dann ein den Bahnwärmer vorbildgerecht nach oben verlängerndes Steckteil ab. Einziges Manko: Das Umlaufgitter steckt vor dem Führerhaus nicht in einer Bohrung und ist gegen unsachgemäße Berührungen empfindlich.

↑ pmt – Die inzwischen 20 Jahre alte Konstruktion kann in vielen Details durchaus auch mit der Piko-Neukonstruktion mithalten, gerade in Fragen Gravuren von Lüftergittern, Türen etc. Der Versatz der seitlichen Führerstandsfenster ist erkennbar nachgebildet; Griffstangen, Scheibenwischer sowie Signallhörner müssen aber selbst montiert werden. Die Inneneinrichtung ist nur ange-

deutet. Auch bei dieser Lok kann die Pufferbohle noch zugestrichen werden, separate Abdeckungen für den Normschacht wie bei Piko gibt es allerdings nicht. Das Seitengeländer aus Kunststoff ist führerhausseitig gesteckt und damit an dieser Stelle geschützter als jenes bei Piko.

Fahrgestell und Räder

↑ Piko – Das Fahrwerk der Lok erscheint zeitgemäß und dank sehr feiner Gravuren etwa an den Achslagerabdeckungen absolut filigran. Die Sandfallrohre liegen vorbildgerecht vor den Radlaufflächen. Auch die Aufstiegstritte sowie die Anbauteile am Tank fallen angenehm fein aus. Die Radscheiben des Modells sind sogar mattiert. Der Kunststoffglanz ist seidenmatt und moderat und entspricht einem frisch lackierten Vorbild.

↑ pmt – Die Drehgestelle sind im Vergleich zum Testpendant ebenso ansprechend detailliert, auch wenn seinerzeit auf die Schraubennachbildungen an den Achslagerdeckeln verzichtet wurde und die Sandfallrohre nur angedeutet sind. Die Anbauten unterhalb des Tanks



Bei pmt sind auch blau lackierte Modelle mit den ursprünglichen Schwanenhals-Drehgestellen zu haben. Seit kurzer Zeit tragen diese Loks auch Haftreifen für mehr Traktionsleistung

Fahrwertetabelle

	Piko 107 009 DR	pmt 107 013 DR
Langsamfahrtverhalten		
v _{min} analog	1,5 km/h bei 2,0 V/160 mA	1,0 km/h bei 1,1 V/130 mA
v _{min} digital	1,2 km/h bei FS 1	–
Streckenfahrtverhalten		
v _{Vorbild} analog	65 km/h bei 11,0 V/190 mA	65 km/h bei 10,8 V / 140 mA
v _{max} analog	72,5 km/h bei 12,0 V/210 mA	74 km/h bei 12,0 V / 155 mA
v _{Vorbild} digital	65 km/h bei FS 126	–
v _{max} digital	66 km/h bei FS 128	–
Auslauf aus v _{max} analog	220 mm	250 mm
Auslauf aus v _{max} digital	1.650 mm	–
Zuglast	115 g bei 12,0 V/320 mA	125 g bei 12,0 V/195 mA*
*alte Version ohne Haftreifen: 65 g bei 12 V/170 mA		

Farb- und Typenvielfalt

Mit dem Kauf direkt von der Leipziger Messe weg begann 1960 der Einsatz der V 75 im Osten Deutschlands – allerdings nicht bei der Deutschen Reichsbahn, sondern auf der Werkbahn des Zementwerks Karsdorf, das händierend leistungsfähige Maschinen für den Rangierdienst des erweiterten Werks suchte. Die später allgegenwärtige V 60 stand da noch nicht zur Verfügung. Die guten Erfahrungen mit der dieselelektrischen Maschine und ihrer gerade im niedrigen Geschwindigkeitsbereich sehr hohen Zugkräfte bewegten neben der Reichsbahn auch die Leuna-Werke sowie die Werkbahn des Petrochemischen Kombines Schwedt zur Beschaffung dieser Baureihe, die im Herkunftsland Tschechoslowakei als T 435 eine weite Verbreitung fand. Das Karsdorfer Zementwerk erwarb später noch weitere drei Maschinen aus den Beständen der Leuna-Werke sowie der DR.

Die Reichsbahn setzte ihre 20 Loks zunächst hauptsächlich im Rangierdienst rund um den Leipziger Hauptbahnhof ein. Dort wurden sie aber schon in den 1970er-Jahren von der Baureihe 106 abgelöst und gelangten zu anderen Betriebswerken beziehungsweise wurden an Werkbahnen verkauft oder mangels Ersatzteilen verschrottet. Für Hauptuntersuchungen war übrigens das Raw Dessau zuständig, da es sich um dieselelektrische Loks handelte. Im Westen bekannt wurde die aufgrund schmalen Vorbau und breitem Führerhaus nur an einem Ende ungewöhnliche Baureihe vor allem durch die seit 1997 deutschlandweit agierende Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG), die mit ihren vier Loks nach anfängli-

chen Einsätzen als Schiebelok im Mineralöl-Verkehr vor allem Fahrleitungsmontagewagen und Arbeitszüge bespannte, beispielsweise auch auf der ICE-Neubaustrecke Köln – Frankfurt (Main). Ab Ende 2000 kamen noch zwei ähnliche Maschinen der Reihe T 458 hinzu. Nach dem Ende der KEG 2004 gelangten drei T 435 zur Privatbahn RailSystems RP, darunter die frühere DR-Lok 107 018 als einzige derzeit betriebsfähige Lok (siehe Im Fokus in *em* 12/20). Diese wurde dort in ihren Ursprungszustand versetzt und kam danach auch bei Sonderfahrten mit Fotogüterzügen überwiegend im Osten des Landes zum Einsatz. Heute steht die Maschine im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg.

Mit den Dieselloks der Baureihe 107 im Ansatz vergleichbar sind die sogenannten großen „Hektor“-Maschinen der Reihe T 458. Zumindest die Karsdorfer Eisenbahn hatte nach 2000 zwei von ihnen als 0751 und 0752 im Einsatz vor Bauzügen. Modelle dieser Loks fertigt der tschechische Hersteller mtb. Sie überzeugen durch ein hohes Eigengewicht und sauberes Fahrverhalten. Vom Niveau in Detaillierung und Zurüstteilen her liegen die Modelle zwischen pmt und Piko. Soundloks gibt es nicht, aber alle Modelle haben eine PluX22-Schnittstelle. Ausführungen von in Deutschland laufenden Loks gab es allerdings keine, es dominieren naturgemäß Ausführungen tschechischer und polnischer Vorbilder. MKL

Dirk Endisch



Hauptuntersucht und zurück im Lack der einstigen Deutschen Reichsbahn begeisterte die Diesellok 107 018 von RailSystems RP im Mai 2012 bei einer Fotofahrt ihre Eisenbahnfans



Am längsten währte der Einsatz der V 75 als Werklok des Zementwerks Karsdorf, hier als H0-Modelle von pmt

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (9)

Als H0-Rangierlok kommt die T 458 dank der mtb-Umsetzung nun auch für polnische Betreiber zum Einsatz



sind nur angedeutet, die Räder glänzen metallisch. Der Glanz der Drehgestelle ist nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit, aber noch akzeptabel.

Farbgebung

Piko – Lokfarbgebung und Glanzgrad sind in allen Teilen tadellos, lediglich die Geländerfarbe Weiß bezweifeln wir für die frühe Epoche IV – Grau oder Schwarz wa-

ren beim Vorbild üblicher. Die Farbtreue ist unter der Lupe betrachtet sauber ausgeführt.

pmt – Lackierung und Farbgebung des Modells geben den AW-frischen Abnahmestandard sehr gut wieder. Auch hier sind die Trennkanten tadellos. Das Geländer ist grau. Die sich daraus konstruktiv ergebende Farbgleichheit der Lüfter-

abdeckung und Leitungen auf dem Dach ist dagegen so nicht korrekt.

Beschriftung

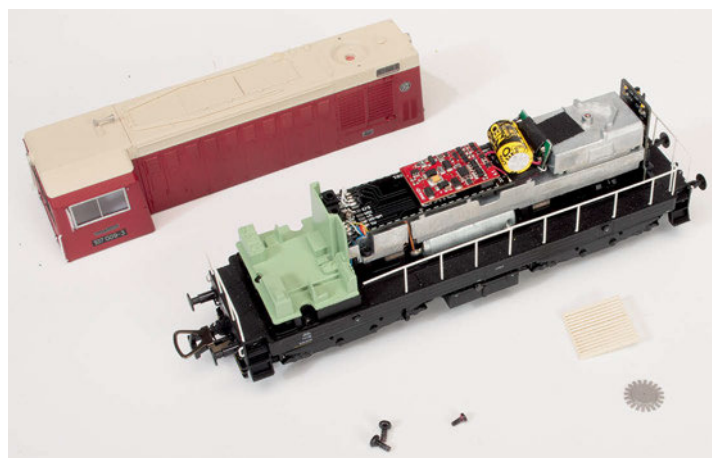
Piko – Die 107 009 ist mit Revisionsdatum 30. Mai im Zustand von Juni bis November 1970 nachgebildet und noch keinem Bw zugewiesen. Ihre Beschriftung am Rahmen wie auch unterhalb ist entsprechend stimmig und gestochen

scharf. Die Lokschilder sind aufgedruckt, das Eigentumsschild trägt – wie in Leipzig seinerzeit üblich – einen silbernen Rand.

pmt – Alle Anschriften der Maschine sind korrekt und gestochen scharf aufgedruckt. Die Maschine 107 013 trägt die Eigentumsbeschilderung von Leipzig Süd der Rbd Halle. Letzte HU war am



Neben den beiden optisch in Rot herausstechenden Testloks von Piko und pmt (zweite und dritte von links) unterstreicht diese farbenfrohe Modellpalette die vielen möglichen Spielarten, die pmt bislang umgesetzt hat und sicherlich auch bei Piko für die Zukunft im Visier sind



Innenansicht des Piko-Modells in der digitalen Soundversion samt Pufferkondensator. Erreichbar ist der Antrieb durch Lösen dreier Schrauben. Gelungen ist die detaillierte Führerstands-nachbildung mit Haupt- und Nebenbedienplatz

20. September 1973, die letzte Bremsrevision am 18. März 1978 – dementsprechend zeigt das Modell den Zustand vom Sommer 1978.

Beleuchtung

↑ Piko/pmt – Analog schalten alle Modelle nur zwischen drei weißen Laternen in Fahrtrichtung vorwärts und zwei roten Rücklichtern um. Die Lichtfarben entsprechen dem Vorbild. Die beleuchtete Nummernanzeige ist im Analogbetrieb nicht schaltbar und ständig an. Beim Piko-Digitalmodell lassen sich natürlich viele Lichtfunktionen separat schalten – auch Lz- und Rangiersignale sowie das Führerstandslicht.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Piko **↑** (1,2)

pmt **↗** (1,8)

FAZIT DES TESTERS

Preislich nehmen sich beide Loks in den Fachgeschäften nichts, wenn man vom Aufpreis für die Digitalaus-

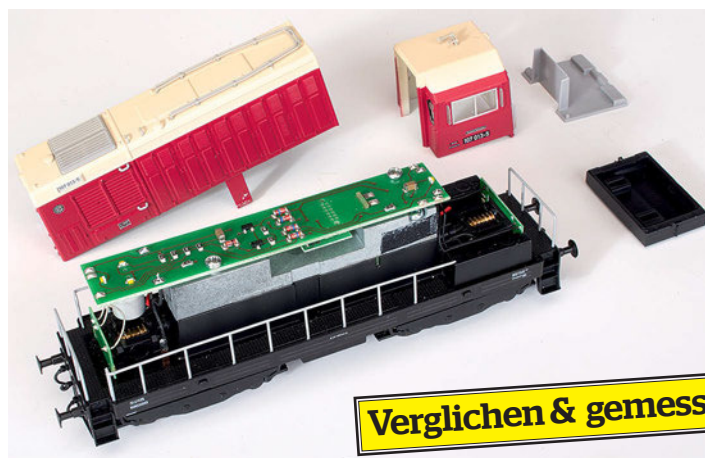
Kommentiert

Streitthema Lokmodell-Zugkraft

Das Messen der Zugkräfte von Lokomotiven ist für viele Leser fast so etwas wie ein Glaubenskrieg, was Zuschriften an uns immer wieder unter Beweis stellen. Am objektivsten sind die bei Triebfahrzeugtests praktizierten zwei Messmethoden über einen Federkraftmesser oder über Gewichte und eine Seilrolle. Die erhaltenen Zuglastwerte lassen sich zumindest im Bereich der Zugkraft von Triebfahrzeugen halbwegs vergleichen. Natürlich ist der Wert nicht ganz einfach übersetzbar, denn er bedeutet im vorliegenden Fall ja nicht, dass eine Lok mit gemessenen 125 Gramm Zuglast den 300 Gramm wiegenden Märklin-Schwerlastwagen mit sechs Coils nicht von der Stelle bekommt. Im Gegenteil: Beide Loks dieses Tests fahren einen aus zehn solcher Wagen bestehenden und dann drei Kilogramm (!) wiegenden Zug mehr oder weniger „trampelnd“ an und halten ihn in der Ebene locker über Stunden am Laufen. Selbst die ältere pmt-Diesellokomotive ohne Haftreifen schafft das in der Ebene

trotz niedriger gemessener 65 Gramm Zuglast.

Das Messen mit echten Wagen ist zwar augenscheinlich realitätsnaher, aber weitaus komplizierter: So laufen Zweiachser anders als Vierachser, spielen Widerstände der Kulisenführungen eine Rolle, und es unterscheiden sich Wagen etwa von Piko beispielsweise deutlich von jenen der Marken Roco oder Tillig. Daher gibt es in unseren Tests auch stets einige Hinweise zu fahrbaren Zügen, gebildet aus verschiedenen Fahrzeugen, abgestimmt natürlich auf das Modell, denn die 107 bekam einen etwas anderen Testzug als etwa der „Vectron“ aus *em* 9/20, denn den werden wohl die wenigsten vor klassischen Epoche-III/IV-Zweiachsern einsetzen. Was unsere Zuglastangaben in der Fahrwertetabelle erstrangig bezwecken, ist die Vergleichbarkeit von Triebfahrzeugstärken unterschiedlicher Baureihen und Traktionen. Und das gelingt eben nur mit der Angabe von konkreten Zahlenwerten. *MKL/PW*



Verglichen & gemessen

Zum Öffnen der pmt-Diesellok genügt das Abziehen des Tanks. Unter dem zweigeteilten Gehäuse sitzt die Platine mit Platz für den von unten einsetzbaren Decoder. Der Führerstand ist nur vereinfacht angedeutet

stattung der Piko-Lok in der Soundversion oder alsbald mit Rangierkupplungen (55910/-11) absieht. Eine klare Kaufempfehlung ist die Piko-Version für Vitrinensammler sowie DR-Fans mit Mittelleiter-Anlagen. Wer schon eine pmt-Maschine sein Eigen nennt, muss diese allerdings nicht zwingend ersetzen, zumal sie in den Fahreigenschaften brilliert.

↑ Piko (1,2) – Piko liefert zweifelsfrei das filigranste und optisch gelungenste Modell – auch in Sachen Innen-einrichtung. Allerdings muss es in Sachen (Langsam-)Fahrverhalten Punkte lassen. Das obendrein preislich attraktive Fahrzeug geht klar als Testsieger aus dem Rennen.

↑ pmt (1,4) – Es gab lange keinen *em*-Triebfahrzeug-Test, bei dem eines der Modelle in der technischen Wertung ein glattes „Sehr gut“ erreichte wie es bei diesem Vergleich pmt geschafft hat. Nur in der optischen Wertung muss sich die 20 Jahre alte Konstruktion trotz erfolgter Produktpflegemaßnahmen geschlagen geben. *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

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!

Sie können *eisenbahn magazin* auch als eMag für nur 80 Cent zusätzlich lesen.



Ihr Geschenk GRATIS zur Wahl!



Schienenzugwagen B4/ywz 2. Klasse

Dieser Schienenzugwagen B4/ywz 2. Klasse der Deutschen Bundesbahn zählt zu Egonhe III. Diese markanten Personenwagen entstanden aus zwei 1939 von Linke-Hofmann-Busch entwickelten Prototypwagen, die sich an den bekannten DRG "Schlitzer"-Schnellzugwagen orientierten. NEM-Schachtel-Kuppelungslosse, Nenngröße HO, Stromsystem Gleichstrom.



Leeder Portemonnaie klassisch

Dieses elegante Portemonnaie in schwarz ist aus Echtleider gefertigt und hat Klappbau. Der Innenraum bietet viel Platz für Papieren und Karten, 4 Scheckkartenfächer, zwei große Fächer für ein Kleingeldfach mit Druckknopf und zwei Geldscheinfächer.



Echtleider-Taschenschirm

Sportliches Design und qualitative Perfektion unter einem Dach. Zuverlässiges Qualitätsgestell, hochflexibel im Wind, Designer-Griff aus Echtleider und integrierter Auf-/Zu-Taste. Hergestellt aus robustem Polyester-Gewebe in Schwarz mit UV-Resistenz und praktischem Reißverschluss.

Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!

www.eisenbahnmagazin.de/abo

■ Bastel-Empfehlungen von
Lesern für Leser

Wertvolle Tipps aus der Modellbahn-Praxis

Mit den Erfahrungen und Ratschlägen anderer Bastler kann man sich die Arbeit erleichtern, den Fahrbetrieb realistischer machen sowie neue Techniken oder Materialien ausprobieren. Wir geben die entsprechenden Basteltipps

Verraten auch Sie Ihre Basteltipps!

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

■ Klebmasse als Hilfsmittel Mobiler Haltegriff

Das ist sicher jedem Modelleisenbahner schon einmal passiert: Man fasst ein Gebäudemodell oder Modellbahnfahrzeug unvorsichtig an, und schon hat man mit dem Finger ein Fenster eingedrückt. Kann man ohne Probleme das Gebäude oder Fahrzeug öffnen, ist die Reparatur kein Problem. Aber wie soll man das Bauteil beim Kleben fixieren, wenn man nur mit großem Aufwand oder gar nur durch Zerstörung anderer Befestigungsstellen daran gelangt? Die Rettung kann die Verwendung von Klebmasse aus synthetischem Kautschuk sein. Diese wird zum rückstandsfreien Befestigen von kleinen Teilen in Haushalt, Handwerksbetrieb oder Fotostudio benutzt. Man knetet die Masse und drückt sie fest auf die Außenseite des zu befestigenden Fensters, um einen Fixpunkt zu erhalten, an dem man anfassen kann. Nun nur noch die Ränder des Fensters mit Klebstoff einstreichen und das Bauteil vorsichtig diagonal „einfädeln“ und in die richtige Position bringen. Das Gebäude oder Fahrzeug legt man zum Trocknen so ab, dass die Klebestelle/Klebmasse nach unten zeigt und nicht verrutschen kann. Am nächsten Tag kann die Klebmasse vorsichtig abgezogen werden, ohne dass Rückstände am Modell zurückbleiben.

Jürgen Albrecht



An der weißen Fensterscheibe erkennt man die als Griff genutzte Klebmasse

Jürgen Albrecht

Schleifen und Polieren: Werkzeuge selbst gebastelt



Mit doppelseitigem Klebeband wird das Schleifpapier an den Hölzern befestigt

Herwig Gerstner

Als Ersatz für Schleifpapier-ähnliche Nagelfeilen, deren Bandbreite an Körnungen nur eingeschränkt ist, verwende ich Holzstäbchen von Speiseeis mit zehn, Kaffee-Rührstäbchen aus Schnellrestaurants mit fünf oder Zahnstocher mit 2,5 Millimetern Breite. Diese werden mit doppelseitigem Klebeband überzogen und mit schmalen Streifen des jeweils benötigten Schleif- oder Polierpapiers beklebt. Gerade bei Klebestellen zwischen Details, die unbearbeitet erhalten bleiben sollen (z. B. Nieten, Lüftergitter usw.) haben sich diese Helfer gut bewährt. Ich klebe die Schleifpapierstreifen bei den Zahnstochern U-förmig rund um die Vorderkante, womit ich auch bei ganz diffizilen Bearbeitungsstellen mit der Spitze (2,5 x 1,0 mm) des Zahnstochers schleifen kann. Die aufgeklebten Schleifpapierstreifen lassen sich einige Male abziehen und wechseln, bevor es nötig wird, auch das Klebeband zu erneuern.

Herwig Gerstner

Anlagenbau: belastbare Gleisbettung



Gleistrasse mit aufgeklebter Bautenschutzmatte

mm (2)



Die grauen Matten müssen vor dem Schottern nicht mehr farblich behandelt werden

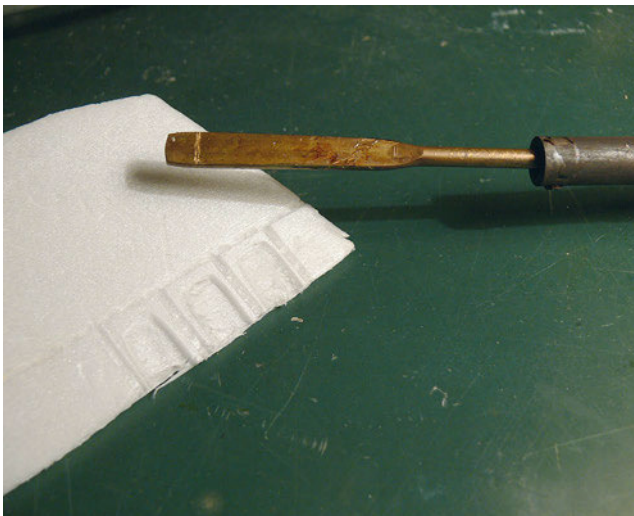
Im Modellbahnzubehör gibt es verschiedene Arten von Gleisbettungen zu kaufen. Jede davon hat Vor- und Nachteile. Die einen sind wenig belastbar und bekommen durch punktuellen Druck Wellen (z. B. Styrodur), andere quillen bei Feuchtigkeit auf (z. B. Kork), und wieder andere bieten kaum Schallschutz. Nach einem Besuch der neuen Märklin-Schauanlage und einem Gespräch mit den dortigen Anlagenbauern machte ich erste Versuche mit

acht Millimeter dicken Bautenschutzmatten, die auch als Antivibrationsunterlage oder als Transportsicherung genutzt werden. Diese gibt es im Baumarkt beispielsweise in den Abmessungen von 230 mal 115 Zentimetern zum Quadratmeterpreis von acht Euro. Sie sind begeh- und belastbar, alterungsbeständig und gut zu bearbeiten. Man kann komplette Bahnhofsbereiche damit auslegen oder auch Streifen für Gleistrassen schneiden. Das Gewicht

von 2,7 Kilogramm pro Quadratmeter sollte auch bei transportablen Anlagen den Einsatz ermöglichen. Verklebt werden die Matten vollflächig mit Pattex-Kraftkleber. Um optimale Ergebnisse zu erhalten, haben wir das Trassenbrett zuvor mit lösemittelfreier Multifunktionsgrundierung von Ardex (www.ardex.de) behandelt und einen Tag trocknen lassen. Der weitere Gleisbau unterscheidet sich nicht von anderen Methoden.

MM

■ Bahnsteigkanten in Betonoptik Styroporplatten selbst geprägt



Herbert Prochnow

Bahnsteigkanten aus Betonfertigteilen lassen sich mit geringem Aufwand selbst herstellen. Ich habe dazu Streifen aus Styroporplatten von drei Millimetern Stärke verwendet. Diese Platten (z. B. Depron) werden im Baumarkt zur Isolierung hinter Tapeten angeboten. Zum Prägen der Strukturen diente eine flache Lötkolbenspitze. Der Lötkolben muss dafür nicht besonders leistungsstark sein. Da bei dieser Bastelarbeit giftige Dämpfe entstehen, ist eine gute Belüftung des Arbeitsplatzes oder noch besser das Arbeiten im Freien ratsam. Diese selbst hergestellten Bahnsteigkanten lassen sich in beliebiger Länge und Höhe anfertigen und passen sich im Bogen liegenden Bahnsteigen perfekt an. Nach entsprechender Farbgebung sind sie bereits aus kurzer Entfernung von gekauften Bausätzen nicht zu unterscheiden.

Herbert Prochnow

Die Betonfertigteile werden aus Styroporplatten mit einem Lötkolben selbst geprägt und anschließend mit Betonfarbe lackiert

Stecker und Buchsen

Lösbare Kabelverbindungen

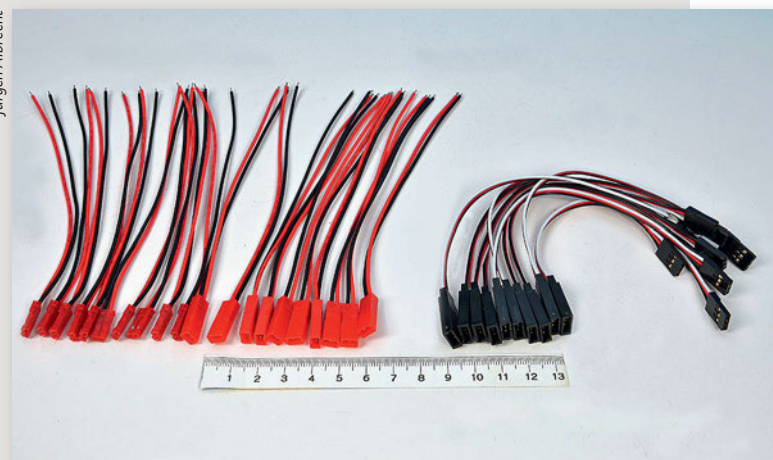


Aus dem Netz gefischt

Wer elektrisches Zubehör flexibel mit einer Spannungsquelle verbinden möchte, muss eine lösbare Verbindung schaffen. Oft sind es nur zwei oder drei Kabel, die miteinander verbunden werden müssen. Da immer mehr elektronische Bauteile bei der Modellbahn verwendet werden, ist eine verpolungssichere Verbindung erforderlich. Mechanisch große Verbinder mit zum Teil vielen Kontakten findet man oft. Auf der Suche nach kleinen und verpolungssicheren, mehrpoligen Steckverbindern bin ich auf Verbinder vom Typ JST und Verlängerungskabel für Servoregler gestoßen. Diese Steckverbinder bekommt man mit unterschiedlich langen Kabelenden angeboten. In der Regel liegen zehn Paare (Stecker und Buchse) in einer rund vier Euro kostenden Verpackungseinheit. Die JST-Steckverbinder sind verpolungssicher, bei den Servo-Verlängerungskabeln muss man auf die farbliche Zuordnung der Kabel achten, denn Stecker und Buchse lassen sich in beiden Richtungen zusammenstecken.

Jürgen Albrecht

Jürgen Albrecht



Mehrpole Stecker und Buchsen für lösbare Verbindungen

■ Verschiedene Spielarten für realistische Schnee-Effekte

Weißer Pracht für den Modellbahn-Winter

Angesichts der großen Vielfalt von Produkten rund um das Thema Schnee können heute weit mehr „Schattierungen“ nachgestellt werden als noch vor wenigen Jahren. Was mit Fasern, Pulvern und nicht zuletzt reinweißem Sand möglich ist, zeigen wir in unseren Gestaltungstipps

Wichtig beim Gestalten einer Anlage im Winterkleid ist der plausible Auftrag des Schnees so wie hier an den Gerüstfeldern des Viadukts. Wenn der Zug aus tieferen Lagen kommt und pappiger Altschnee die Gleise bedeckt, müssen die Fahrzeuge auch nicht zwingend verschneit sein, damit die Szenerie authentisch wirkt

War früher nur die Fragestellung „Schnee oder Grün?“ bei der Gestaltung einer Modellbahnanlage ausschlaggebend, lautet sie heute: Welchen Schnee nehmen? Das Angebot an Fasern, Sanden, Pasten und Farben ist recht groß, sodass sich fast jede Situation szenisch leicht umsetzen lässt. Professionell arbeitende Modellbauer gehen sogar soweit, auf der Anlage mithilfe eines Kompasses festzulegen, wo und wann aus welcher Richtung die Sonne scheinen wird, damit die Gestaltung auch plausibel erscheint. Schließlich bieten die heutigen Materialien alle Optionen zur Darstellung des gesamten Spektrums von Schnee: „flauschiger“, frisch gefallener Pulverschnee mit kurzen Fasern, angefrorener Schnee mit feinen Pulvern oder Farben mit Glitteranteil bzw. stärker verhaschter Schnee mit zerklüfteter Oberfläche aus grobem Pulver oder Sand.

Die Kombination macht's

Gerade diese Vielfalt an Gestaltungsmöglichkeiten erlaubt ein hohes Maß an Realismus bei der Gestaltung winterlicher Szenarien. So lassen sich beispielsweise frische, unberührte Schneeflächen im Schatten von Bäumen und Gebäuden anders gestalten als offene, von der Sonne beschienene Areale, deren Oberfläche sich durch den steten Wechsel von Warm zu Kalt und umgekehrt schneller verändert. Zudem ist es gerade dank der leichten Fasern in Kombination mit matt und transparent auf trocknenden Sprühklebern deutlich einfacher, lediglich leicht verschneite Flächen zu modellieren. Mit den klassischen, auf Gips oder ähn-

lichen Mineralien beruhenden Pulvern ist das allein ihrer Dichte wegen schwerer beziehungsweise nur mit viel Übung möglich.

Wichtig ist stets ein entsprechend vorbereiteter Untergrund. Flächendeckend verschneite Landschaften werden wie gewohnt modelliert; der in der Regel abschließende Überzug aus Spachtelmassen auf Gipsbasis wird geglättet aufgebracht.

» Mit dem Elektrostat aufgeschossene kurze, weiße Fasern ergeben eine perfekte Illusion von Schnee

Eine Grundierung in Weiß schadet in der Regel nicht, ausgenommen sind natürlich Straßen und Plätze. Diese werden – wie von sommerlichen Anlagen gewohnt – mit den üblichen Mitteln gestaltet. Sollen Hausdächer dicht beschneit werden, kann auch dort eine Vorbehandlung mit weißer Farbe nicht schaden, wobei Bereiche um aktive Schornsteine ausgespart werden sollten. Ist die benutzte Schneepaste (beispielsweise jene von Noch) für die eigenen Ansprüche deckend genug, kann auch darauf verzichtet werden.

Mit Farbe oder Schneepaste

Am einfachsten realisierbar ist die Wintergestaltung mit weißer Farbe und Schneepaste. Beides wird mit entsprechend breiten Pinseln auf den staub- und flusenfreien Untergrund aufgetragen. Zu beachten sind lediglich die produktspezifischen

Trockenzeiten. Um die Effekte vor allem beim Beimischen von Glitter besser steuern zu können, kann es hilfreich sein, sowohl Farbe als auch Paste etwas zu verdünnen. Durch das danach nötige Arbeiten mit mehreren Farbaufträgen lässt sich die Intensität leichter kontrollieren als mit verschiedenem Anpressdruck während eines einzelnen Pinselstrichs. Bei Gebäuden sollte man darauf achten, dass Schnee nicht nur auf dem Dach, sondern auch auf entsprechenden Vorsprüngen wie Zierfriesen, Fensterbänken und -rahmen liegenbleibt. Fasern für die Imitation von dichtem Pulverschnee werden ebenso aufgetragen wie klassisches Grün. Also zuerst Weißleim oder speziellen Graskleber auftragen – Noch bietet diesen für Schnee auch weiß trocknend – und danach das elektrostatische Aufbringen der Grasfasern mit nachfolgendem Absaugen überschüssigen Materials vornehmen. Soll nur ein Hauch von Schnee entstehen, ist es besser, Sprühkleber und ein gewöhnliches Sieb zu nutzen.

Der bereits erwähnte weiße Sand kann gleichfalls auf zwei Arten aufgetragen werden: Für flächige und dichte Schichten durch Aufsieben auf satt mit Weißleim eingestrichene Bereiche, für dünnere Schichten entweder auf mit Sprühkleber benetzte Bereiche oder aber erst mit Sieb und Pinsel platziert und anschließend mit Sprüh- oder Schotterkleber fixiert. Was im Einzelfall ideal ist, lässt sich an kleinen Probestücken vorab herausfinden. Erster oder letzter Schnee erfordert für die Modellierung naturgemäß zuerst einen durchgestalteten Untergrund mit Herbstfarben beziehungs-

Arten von Schnee



Weißer Sand von Schrax eignet sich für verhaschte Schneeflächen und den Gleisbereich. Unschöne Wechselwirkungen und Verfärbungen wie bei Gips beispielsweise sind dabei nicht zu befürchten



Gipspulver ist ein Klassiker für die Schneeimitation, jedoch nur für trocken lagernde Anlagen zu empfehlen. Die Oberflächengüte hängt stark von der Art der Verarbeitung ab und erfordert einiges an Übung



Weißer Fasern ergeben bei richtigem Auftrag die Illusion von frischem Pulverschnee. Lose im Gleisbereich sind sie jedoch eine Betriebsgefahr für offene Getriebe und Schleifkontakte zur Stromübertragung

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)





*Der grobe Schnee auf dieser Anlage ist Kunstschnee aus der Spraydose. Er haftet recht gut, sackt aber nach einer Weile zusammen und lässt sich schwer absaugen. Beeindruckend an diesem Motiv sind auch die Schnee-
verwehungen an Mauern, Bäumen und Schienenfahrzeugen*

Nachbildung von Frühblühern

Farbtupfer im Schnee bringen Abwechslung

Die ersten im Vorfrühling blühenden Pflanzen wie Schneeglöckchen, Krokusse oder Narzissen, die durch die letzten Schneeflecken in der Landschaft hindurchbrechen, lassen sich recht einfach mit dem farbigen Granulat aus dem Sortiment des französischen Herstellers Microrama nachbilden (www.microrama.eu).

Es kann nach der Behandlung der entsprechenden Bereiche von Anlage oder Diorama mit Sprühkleber dünn aufgestreut werden. Wenn dabei vereinzelte Körnchen auf dem Schnee landen, ist das durchaus vertretbar, zumal sie dann vom Betrachter weitaus besser wahrgenommen werden können. MKL



Die farbigen Granulate von Microrama eignen sich zur Nachbildung von ersten Frühblühern wie Krokussen oder Narzissen

weise entsprechenden Tönen des zeitigen Frühjahrs, worauf wir gleich noch ausführlicher zu sprechen kommen. Weil darauf mit Weißleim aufgebraute Fasern oft die Farbe des Untergrundes annehmen, empfiehlt sich in diesen Fällen eher das Kleben mit Sprühklebern. Die Fasern können dann wahlweise einfach aufgesiebt oder aber elektrostatisch aufgeschossen werden. Die Maschinenweite des Begrasungsgerätes sollte dabei

der Faserlänge angepasst sein, also in der Regel unter einem Millimeter liegen.

Wenn der Winter geht

Bislang war vordergründig die Rede davon, wie Schnee mitten im Winter gestaltet wird, wenn quasi die gesamte Landschaft verschneit ist. Viele Vorbildfotos vermitteln indes den Winter im Wechsel zum Frühling – dann sind nur noch Teile

der Landschaft weiß. Schnee verbleibt lediglich an schattigen Plätzen, fallweise unter Büschen, in Mulden oder an sonstigen Orten, wo es zu Verwehungen und Verdichtungen kam. Dort, wo die Sonneneinstrahlung intensiver ist oder Flächen wie etwa Äcker oder Straßenbeläge sich stärker aufheizen können, verschwindet der Schnee dagegen als erstes. Durch den steten Wechsel von Warm und Kalt und damit vorhandenes Schmelzwasser ist die Oberfläche des Schnees zudem verharscht und zerklüftet. Oft haben sich auch Schmutzpartikel eingelagert, etwa bei Schneeanhäufungen an Straßenrändern oder am Rand von Plätzen.

» Dicke Schneeschichten zu gestalten, ist einfach; anspruchsvoller sind Restschneefelder im Frühjahr

Für die Nachbildung in Modell kommen hier die eher flauschig wirkenden Fasern nicht in Betracht. Auch reine Schneefarben sind hierfür kein geeignetes Mittel. Empfehlenswerter sind Schneepasten mit Glitteranteil sowie der bereits mehrfach erwähnte reinweiße Sand von Schrax. Dieser lässt sich sehr gut in den entsprechend begrünten Untergrund einarbeiten, weil er allein seines Gewichts wegen nicht auf den Grasfasern hängen bleibt, sondern zwischen diese fällt und so den Untergrund bei entsprechend gewählter Schichtdicke mehr oder minder stark durchscheinen lässt. Ob bei der Gestaltung frisches, kurzes Grün, längeres, fahles Beige oder eine Mischung aus beiden eingesetzt wird, liegt an der Vorliebe des Betrachters. Daher nur einige grobe Hinweise: Auf Feldern und Weiden dominiert in der Regel frisches und einheitlich-hohes Grün. An Wegrändern und Wiesen ist dagegen oft eine Mischung zu finden, denn nicht alle im Herbst ver-



Die Gestaltung stimmiger Winterlandschaften ist aufgrund der breiten Auswahl an Fasern, Pulvern und Sanden keine Herausforderung mehr. Tief verschneite Gleise darzustellen, birgt allerdings Gefahren für den Betrieb. Was es dabei zu beachten gibt, erläutern wir in der nächsten em-Ausgabe an dieser Stelle

Winter muss nicht immer Tiefschnee bedeuten; der Übergang ins Frühjahr mit Restschneeflächen am Bahndamm ist ebenso reizvoll

Auswahl von Zubehörartikeln für Schneelandschaften

Hersteller	Artikelnr.	Bezeichnung
Auhagen	77032	Schneepulver mit Glitter
Busch	7171	Glitzernder Schnee
Busch	7172	Kristall-Schneepaste
Creartec/Artidee	78166	Deko-Schneepaste
Creartec/Artidee	78196	Schneepaste mit Glitzereffekt
Deluxe Materials/ Modellbahn Union	DB29	Schnee-Bausatz
Faller	170466	Schneepaste
Faller	170467	Schneepulver-Set
Heki	3343/-63	Schneeglitzer/Wintergras
Kreul/CresDeko	57602225	Strukturschnee
Microrama	32000201	Grasfasern schneeweiß
Microrama	34111050ff.	farbige Blüten
Noch	08752	Schnee-Paste
Noch	08758	Winterlandschafts-Set
Noch	60815	Perfekt-Set Winter-Landschaft
Noch	61138	Schneekleber
Rayher	38013000	Strukturschnee
Rayher	38074000	Glimmer-Strukturschnee
RTS	70700-1	Schneefasern weiß
Schrax	6004001	Schneesand
Schrax	6005001	Glaspulver
Vallejo	26820	Schnee-Textur
Woodland Scenics	SN140	Schneeflocken



Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)

welken Pflanzen sind schon verrottet und verschwunden. Reine Feldraine sowie Wegränder mit hohem, herbstlichem Bewuchs sind auch im Frühjahr noch fahl und teils sogar grau; frisches Grün kommt dort im zeitigen Frühjahr eher selten vor. Ein besonderer Blickfang entsteht natürlich, wenn an passenden Stellen wie in Gärten oder auch am Rande kleinbäuerlich genutzter Flächen erste Frühblüher sichtbar werden. Die farbenfrohen Blüten

von Krokussen lassen sich entweder durch grobkörnigen Abrieb farbiger Kreide oder mit entsprechend feinen Granulaten aus dem Sortiment von Microrama darstellen (siehe Kasten links oben). Zur Fixierung dient in beiden Fällen Sprühkleber. In Hausgärten besteht zudem die Option, auch einige Tulpen von Busch zu platzieren, deren erste Pracht nochmals von einem Schneeschauer begleitet wurde. Wer letzte Schneereste auf einem Acker

nachbilden möchte, kann das recht unkompliziert mit Material der Firma Noch erledigen (siehe Tabelle). Dort findet sich im Sortiment eine geschäumte Masse, deren Oberfläche an ein frisch geackertes Feld erinnert, dessen Schollen allmählich zerfallen. Durch Auftragen von weißem Sand oder auch Fasern mittels Pinsel haftet alles nur in den Vertiefungen und ergibt so ein durchaus authentisches Bild. Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Schoppernau: Eingefahren ist der abendliche Personenzug aus Bregenz – stets zuverlässig geführt von einer Diesellok der ÖBB-Reihe 2095, die es in HOe von Ferro-Train, Liliput und Roco gibt



Dietmund Schwarz hat sich an ein Fantasieprojekt herangewagt, das sich an Vorbildplänen anlehnt

■ ÖBB-Station Schoppernau als HOe-Kreation

Bahnhofsdiorama eines nicht realisierten Vorbilds

Was wäre, wenn die einst 1902 von Bregenz nach Bezau eröffnete 760-Millimeter-spurige Bregenzerwaldbahn wie später geplant weiter bis nach Schoppernau geführt worden wäre? Unser Leser Dietmund Schwarz hat diese Frage fantasievoll beantwortet

Immer, wenn ich mit der Familie einige Tage zum Winterurlaub in Schoppernau weilte, stellte ich mir die Frage, wie der Ort wohl heute aussehen würde, hätte es 1914 die im Buch „Die Bregenzerwaldbahn“ von Markus Rabenser und Martin Hebenstreit erwähnte Streckenerweiterung gegeben? Oft habe ich mir die darin abgebildeten Planzeichnungen Bezau – Schoppernau angesehen. Sie bildeten die Basis für mein fantasiegeladenes HOe-Diorama. Da in der Skizze sowohl Straßen und Gebäude als auch ein Weg-

kreuz eingezeichnet sind, die auch heute noch existieren, war die einst geplante Lage des Bahnhofs und der Bahnanlagen gedanklich gut in das heutige Ortsbild einzufügen, zumal das einst vorgesehene Bahngelände bis heute nicht bebaut ist.

Originalkulisse als Hintergrund

Besonders reizvoll schien mir ein Diorama im winterlichen Ambiente, so wie ich es jedes Jahr von meinen Skiferien her kannte. Mehrere Fotos des Schoppernau-Panoramas von der Bregenzerache

her habe ich daraufhin bei meinem Aufenthalt 2017 erstellt und in einem Fotogeschäft zu einem Gesamtbild zusammensetzen und im angenäherten Maßstab von 1:87 als Kulisse ausdrucken lassen. Damit war die Hintergrundgestaltung gesichert und somit auch die Gesamtlänge des Dioramas von 140 Zentimetern bei einem halben Meter Tiefe vorgegeben.

» Den Abschluss des Bahnhofsdioramas bildet eine fotorealistische Kulisse nach Vorbild-Motiven

Den Bahnhofsvorplatz habe ich aus gestalterischen Gründen – und anders als in der Ursprungsplanung vorgesehen – mit der Straßenzufahrt von links und nicht von rechts kommend angelegt. Somit verblieb mehr Raum für kleine Straßen- und Schnee-Szenarien. Die Hochbauten wie Empfangsgebäude und Loksuppen, die in den Ursprungsplänen ebenfalls in Lage, und Ausrichtung eingetragen sind, setzen sich aus umgebauten und an die Besonderheiten der BWB angepasste Indus-





Dietmund Schwarz

Winter in Schoppernau

Dioramen haben den Vorteil, sich beim Bauen auf Details konzentrieren zu können, was diese Szenen aus der Bahnhofsumgebung beweisen

triemodelle nach dem Vorbild anderer österreichischer Schmalspurbahnen zusammen.

Hilfreich für die Suche nach passenden Gebäuden war neben der Unterstützung durch die Einzelhändler vor Ort auch das Internet. So entstand ich einige spezielle Modelle nicht nur in Deutschland und Österreich, sondern auch in Dänemark (Wasserkrän) und Polen (EG-Inneneinrichtung). Die Dieselloktankstelle habe ich aus betriebstechnischen Überlegungen hinzugefügt. Auch eine Gleiswaage dürfte wohl vorgesehen gewesen sein, wie es auf ländlichen Bahnhöfen früher üblich war. Die Streckenbeschilderung einschließlich der Kilometersteine wurde so angepasst, dass sie den heutigen Signalvorschriften für Schmalspurbahnen entsprechen. Somit ist auf dem letzten Kilometerstein die Zahl 51,4 angegeben. So lange wäre die Strecke in der gesamten Länge von Bregenz bis Schoppernau einst geworden.

Museums- und Epoche-IV-Betrieb

Den Fahrzeugpark habe ich an die bis 1980 auf dieser Strecke fahrenden Lokomotiven aus der ÖBB-Reihe 2095 mit waldgrünen Personenwagen angepasst. Einen Museumsbahnbetrieb, wie er heute auf dem letzten verbliebenen Teilstück mit Dampflokomotiven durchgeführt wird (siehe Kasten), habe ich auch für mein Diorama vorgesehen. Hinzu kommen Güter- und Postwagen, wie sie ebenfalls einst auf dieser Strecke fuhren. Und natürlich darf angesichts der dargestellten Schneemengen auch ein Schneepflug nicht fehlen. *Dietmund Schwarz*

Das Vorbild als Vorbild

Zahlen und Fakten zur Bregenzerwaldbahn

Das Projekt der Streckenverlängerung von Bezaun nach Schoppernau wurde 1914 dem Reichsrat in Wien zur Genehmigung unterbreitet. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhinderte jedoch eine Realisierung, da für solche Vorhaben keine finanziellen Mittel mehr vorhanden waren. Von den einst 35,33 Kilometern Gleis von Bregenz bis Bezaun sind heute nur noch die letzten fünf Kilometer vom Bahnhof

Schwarzenberg über den Haltepunkt Reuthe bis zum Endbahnhof Bezaun vorhanden. Hier liegt inzwischen auch der betriebliche Schwerpunkt der im Museumsbahnbetrieb recht rege genutzten Reststrecke. Von den wichtigsten auf der Bregenzerwaldbahn einst eingesetzten Loktypen wird hier je ein Exemplar betriebsbereit vorgehalten und im Planbetrieb wie auch zu Sonderleistungen eingesetzt. *DS*



Oskar Müller

Das nur fünf Kilometer lange Reststück der Bregenzerwaldbahn wird heute von Nostalgiezügen befahren, die mit Dampf- und Diesellokomotiven bespannt werden

Das Bahnhofsdiorama ist 140 Zentimeter lang und wurde mit einem fotorealistischen Panoramabild des Ortes Schoppernau versehen



silikonform.de

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

www.MBW-Modellbahnen.de


ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
 40 Jahre www.adler-maerkte.de

13.12. Neuss, Stadthalle, Sellkumer-Str. 25
 20.12. Troisdorf, Stadthalle, Kölnerstr. 167
 26.12. Hilden, Stadthalle, Fritz-Gressard-Platz 1
 01.01. Köln-Mülheim, Stadthalle, Jan-Wellem-Str. 2
 03.01. Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle
 Hohenzollernstr. 15
 10.01. Düsseldorf, Boston-Club, Vennhauser Allee 135
 17.01. Troisdorf, Stadthalle, Kölnerstr. 167
 ADLER - Märkte e. K. 50189 Eisdorf, Lindgesweg 7
 Tel.: 02274-7060703, oder 0170-7423537, info@adler-maerkte.de



Und was schenken Sie dieses Jahr?

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

Termine

Wegen der in Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sich stets ändernden behördlichen Auflagen sind nur wenige Veranstaltungen geplant. Ob diese dann tatsächlich durchgeführt werden können, ist fraglich. Bitte informieren Sie sich darüber kurzfristig im Internet

10. Dezember bis 9. Januar,
Senden: Modellbahnausstellung
im Möbelhaus Inhofer.
Info: www.inhofer.de

12./13. Dezember, Kreischau:
Modellbahnausstellung, Haußmanns-
platz 8. Info: info@mec-kreischau.de

20. Dezember, Holzheim:
Modellbahnausstellung, Mühlstraße 1.
Info: www.mec-limbarg-hadamard.de

27.–29. Dezember/2.–3. Januar,
Zwickau: Modellbahnausstellung,
Crimmitschauer Straße 16.
Info: www.mbc-zwickau.de

28./29. Dezember, Annaberg-
Buchholz: Ausstellung „Papa komm,
de Eisenbahn fährt ...“, August-Bebel-
Straße 46. Info: www.emec-cc.de

29./30. Dezember, Plau am See:
Modellbahnausstellung,
Wittstocker Weg 10C. Info:
www.modellbahnclub-karow.de

2./3. Januar, Waldkraiburg:
Modellbahnausstellung,
Brünner Straße 7. Info:
www.eisenbahnclub-waldkraiburg.de

9./10. Januar, Lichtenstein:
Modellbahnausstellung,
Grünthalweg 3. Info:
www.modellbahnclub-lichtenstein.de

10. Januar 2021, Frankfurt (Main):
Feldbahndampf.
Info: www.feldbahn-ffm.de

16./17. Januar 2021, Lingen:
Emslandmodellbau.
Info: www.bv-messen.com

BDEF-Verbandstag

Bahnerlebnis rund um Görlitz

Zum 63. Bundesverbands-
tag vom 12. bis 16. Mai in
Görlitz hat der BDEF sein Be-
sichtigungs- und Fahrtenpro-
gramm für Eisenbahn- und
Modellbahnfreunde veröffent-
licht. So geht es u. a. zu den
Schmalspurbahnen nach Zit-

tau, zur Waldeisenbahn Bad
Muskau (siehe em 10/20), in
das Museums-Bahnbetriebs-
werk Löbau sowie nach Polen
und Tschechien, wo attraktive
Programmpunkte geplant
sind. Anmeldung und Info:
www.bdef.de PM/em

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 9:30, 14:15 und 14:45 Uhr –
Eisenbahn-Romantik: Wiederholun-
gen beliebter Sendungen

Freitag, 11. Dezember

SWR, 14:15 Uhr – ER 1005: Die
Ostbahn, von Berlin in Richtung
Masuren

Freitag, 18. Dezember

SWR, 14:15 Uhr – ER 1006: Modell-
bahntage Stetten – das Beste aus
den letzten Jahren

Donnerstag, 24. Dezember

SWR, 15:00 Uhr – Bahnzauber am
Heiligen Abend

Freitag, 25. Dezember

MDR, 14:20 Uhr – Auf schmaler
Spur: Schienenbusse

Samstag, 26. Dezember

MDR, 14:50 Uhr – Auf schmaler
Spur: Reichsbahn-Oldies im Trend

Sonntag, 27. Dezember

SWR, 11:45 Uhr – Winterzauber
Schweiz

phoenix, 18:30 Uhr – Glacier-
Express – Von St. Moritz zum
Matterhorn

Dienstag, 5. Januar

SWR, 13:45 Uhr – Höhenrausch –
Alpenländische Bahnraritäten

■ Leser-Umfrage

Modell des Jahres

Weil die Spielwaren-
messe verschoben
wurde, muss erstmals
der alba-Abend mit
Vertretern der gesam-
ten Modellbahnbranche
am Vorabend der Neuheiten-
schau ausfallen. Somit benötigen wir
die Urkunden zum „Modell des Jahres“,
die die Sieger überreicht bekommen,
nicht bereits im Januar, weshalb wir in
diesem Jahr die Auswahlliste und die
Stimmkarten zur 49. Leser-Umfrage
erst in em 2/21 veröffentlichen. Da-
durch haben alle Groß- und Kleinseri-
enhersteller noch Gelegenheit, jene im
Dezember ausgelieferten Formneuhei-
ten von 2 bis Z ins Rennen zu schicken,
die Corona-bedingt erst verzögert im
Handel ankamen.



■ Endsprint zum Wettbewerb

Dioramen zum Thema „An Ladestraße und -rampe“

Wer ein Wettbewerbsdiorama
unter dem Motto „An Lade-
straße und -rampe“ basteln
möchte, sollte uns bis zum
31. Dezember 2020 eine verbindliche Teilnahme-Zusage
sowie eine kurze Beschreibung
und/oder eine Skizze der Diora-
men-Idee senden (siehe em
11/20). Auch die Nenngröße
sollten Sie uns zusammen mit

Ihrer Adresse, Telefonnummer
und E-Mail-Adresse mitteilen.
Für Ihre Anmeldung genügt
eine Postkarte oder ein Brief an
eisenbahn magazin, Infanterie-
straße 11a in 80797 München,
ein Fax an die Rufnummer
+49(0)89 130699700 oder eine
E-Mail-Nachricht an wettbe-
werb@eisenbahnmagazin.de.
Ausgestellt und von einer Publi-
kumsjury bewertet werden
sollen die eingesandten Dio-
ramen während der „Intermo-
dellbau“ Mitte April 2021 in
Dortmund.

em

**Mit einem Wettbewerbsdio-
rama können Sie einen wert-
vollen Sachpreis gewinnen**





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

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

www.Beckert-Modellbau.de

Gebergrundblick 16, 01728 Bannwitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

Modellbahnbox Karlshorst

TILLIG-Clubhändler
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



EUROTRAIN®

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

Spur N Loks, Wagen, Sondermodell,
Bierwagen im Shop: www.ntrain24.de, Zubehör auf Anfrage Tel. +. Fax 0681 700226.
F.Gensheimer, 66128 Saarbrücken G

Motoren Minitrix, neu. Gehäuse 23x9x12 mm, 4 Typen mit/ohne Schwungrad, keine/1 oder 2 Schnecken, Funktion geprüft, je 22 EUR Tel. 09120 6193 / e-mail: albertloohuis@web.de, PLZ: 91227, Schweiz

Private Kleinanzeigen
kostenlos online
aufgeben unter
www.eisenbahnwelt.de

Gesuche

Baugröße Z, N, TT

Suche umfangreiche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Sammlungen, Kleinserien Fulgurex Fine-Art, Lemaco, gerne alles anbieten, seriöse Abwicklung zu fairen Preisen, info@meiger-modellbahnparadies.de, Festnetz 02252/8387532, Mobil 0151/50664379 G

Spur N weißes Krokodil, rotes Kreuz, Henry Dunant dringend gesucht; exotische Modelle von Köfs und V60, Bahnbetriebsfahrzeuge, MWB-Krokodil, MWB-V 1202, Wiebe BR212 von Fleischmann, Krokodil von Jägerndorfer, Kontakt über: 07071 52058 oder 0173 5673832

Verkäufe

Baugröße H0

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172/302456 G

Fleischmann USA Samml. Aufl. Fleischmann H0 Auflösung Sammlung. Sammler-

10585 Berlin

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!



Beim Einkauf ab 50 EUR gewähren wir Ihnen auf fast* alle Modellbahnartikel 10 % Rabatt.



Seit über 100 Jahren für Sie da!

*außer Startsets, Hefte, Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderserien MHI + I+S, Reparaturen
Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Uhr

10589 Berlin



Modellbahnen am Mierendorffplatz

märklin Shop Berlin

10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de

Auch
Second-
Hand!

Ihr
freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl

Mo., Mi., Do., Fr. 10.00-18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

10789 Berlin

Sammlungen
Einzelstücke
Raritäten

ANKAUF



MICHAS BAHNHOF

Nürnberger Str. 24a

10789 Berlin

Tel 030 - 218 66 11

Fax 030 - 218 26 46

Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr

www.michas-bahnhof.de

10789 Berlin



modellbahnen
& modellautos

Turberg

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Verkauferin 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 10.00-16.00 Uhr • Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin • Tel. 030/2199900 • Fax 2199 90 99 • www.turberg.de

Kleine Bahn-Börse

gebiet USA - USA fast komplett, Preis VB, PLZ: 71065, Kontakt: 07031 874700

Hochwertig gestaltete Anlage in drei Modulkästen teilbar und deshalb in fast jedem Raum aufbaubar, eigene Ergänzungen oder Anbau an Bestand möglich. Holzrahmen- bzw. Spantenbauweise, digitaler und analoger Betrieb. Lieferung und Hilfe beim Aufbau möglich. Weitere Fotos, Abmessungen und Preisvorschlag siehe Ebay-Kleinanzeige I133293344. PLZ: 79774, Kontakt: +491722325583, martin@hainmann.de

Verschiedene Kataloge und Neuheiten- prospekte von Märklin (1970-2020), von Fleischmann (1985-2017) und von Roco (1980-2020) nicht komplett durchgehend. Außerdem einige ältere Kataloge von Lilit, Rivarossi, Brawa, Trix, Piko. Liste unter Ulrich-Klein.1gmx.de, PLZ: 84453, Kontakt: 08631/161145, ulrich-klein.1@gmx.de

Verschiedene US-Diesellokigig. US-Diesellokigiganten von Broadway Ltd.- Loktyp GE ES44AC - PennsyRR / Norfolk-Southern / Loktyp AC 6000 - Canadian Pac. / SP Daylight Lack. / CSX / Kansas City Southern / alle Diesels DCC-dig. Sound / Dieselrauch

/ neu - unbesp. OVP / Toppreise / Standort Nürnberg, PLZ: 90571, Kontakt: 0911 5075396, w.stehlig@t-online.de

Verkaufe größere Märklin H0, CGleise Komplett, PLZ: 66793, Kontakt: 06831 8932715

H0-E-Loks O-Kart unbesp+Vers-K BR 111 RC4133 € 49; E18 grün RC43661 € 69; E 41 blau RC43636 € 55, dto. grün Flm4326+rotl-B5 € 65; Ce6/8II RC43539 € 140; E10 Vorse-rie Riv 208504, € 60; BR182 Jouef 8865 € 30; BR104 Piko 51000 € 135; PLZ: 38442, Kontakt: Tel. 05362-61844, hjaethner@aol.com

Roco Art.-Nr.: 72376; E 80 der DB, Epo- che III, grün; DSS, KK-Kinematik, Schwung-masse, LED-Beleuchtung; Vitrinmodell, unbespielt - unbeschädigt - neu; OVP, Zu-rüstteile und Beschreibungen vorhanden; Preis: 110.- EUR zzgl. Porto, PLZ: 40597, Kontakt: Dr.G.Wartenberg@t-online.de

PECO 36 NS-Flexgleise 91, 4cm, fabri- neu, Betonschwellen / VB 160 €, PLZ: 58339, Kontakt: 02338 1778, deckhard19@web.de

Modellbahn Pietsch Prühßstr. 34 · 12105 Berlin-Mariendorf
Telefon: 030/7067777
www.modellbahn-pietsch.de

Fleischmann – Auslaufmodelle zum Sonderpreis - H0
4320 DB Cargo Elektrolok BR 145 rot statt 255,- 169,99 EUR
5357 BLN Güterwagen „150 Jahre
Berlin/Potsdam“ – Sonderwagen statt 34,- 21,80 EUR

Auslaufmodell-Liste gegen 1,45 EUR in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!!
Z.T. Einzelstückel Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 EUR Versand)

DER LOKSCHUPPEN
Modellbahnen in Steglitz

Markelstraße 2 · 12163 Berlin
Telefon 030 7921465
Telefax 030 70740225
E-Mail: info@lokschuppen-berlin.de
www.lokschuppen-berlin.de

**Ankauf
Verkauf
Neu**

Montag bis Samstag 10–18 Uhr

haar
MODELLBAHN-Spezialist

28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
haar.lilienthal@vedes.de

**Bei uns wird
Fachberatung
großgeschrieben!**

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

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

Modellbahnsonderpostenmarkt
Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellbahnzubehör und, und, ...
Sonderposten, Auslaufmodelle, Einzelstücke, Restposten und, und, ...

TRIX T22890 BR 78.10 DIGITAL M. SOUND 439,99
MÄRKLIN 39781 BR 78.10 DIGITAL M. SOUND 439,99
MÄRKLIN 39650 BR 65 DB III DIGITAL M. SOUND 419,99

Weitere Angebote unter www.trainplaysonderposten.de
Train & Play KG, 30519 Hannover, Hildesheimer Str. 428 b, Tel: 0511/2712701,
E-Mail: info@trainplaysonderposten.de

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

www.modellbahn-kramm.com
40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ☎ 02103-55820, ✉ kramm.hilden@t-online.de

Ständig neue Angebote
und aktuelle Informationen
Preiswerter und sicherer
Versand – weltweit

Seit 37 Jahren
für Sie am Zug

Riesig!

■ 450 qm Ladenlokal
■ 70 Hersteller
■ 40 Jahre Erfahrung!
■ An- & Verkauf
■ Reparatur & Digitalisierung

Das größte
Modellbahn-
Fachgeschäft im
Bergischen Land!

Modellbahn Apitz
Wir reparieren und
digitalisieren in eigener
Werkstatt
Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Gesuche Baugröße H0

Werden Sie 1 Gewinner, beim Verkauf
Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke
in Krefeld. Ihr Ankaufsspezialist seit 2002
mit den höchsten Ankaufspreisen für Roco,
Trix, Märklin, Bemo, HAG, Fulgurex, Le-
maco und andere. Neuwertig, 10-1000 Loks
gesucht. Tel. 0157 77592733, ankaufeisen-
bahn@yahoo.com G

Ankauf von großen Sammlungen zum
fairen Preis. Seriöse Abwicklung ist garanti-
ert. 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. 0951/2 23 47
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 intens-
iv 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, Festnetz
02252/8387532, Mobil 0151/50664379 G

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, An-
lagen und Sammlungen, auch Geschäfts-
auflösungen in jeder finanziellen Größen-
ordnung. 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.ruedi-
ger@t-online.de G

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche eu-
ropaweit hochwertige Modellbahn-
Sammlungen jeder Größenordnung.
Faire Bewertung Ihrer Modelle mit
kompetenter und seriöser Abwicklung.
Heiko Plangemann, Tel.: 05251-5311831,
info@gebrauchtemodellbahn.de G

Gesucht: Modelleisenbahn & Sammlun-
gen, Sammler kauft Lokomotiven, Wagen
und Sammlungen aller gängigen Spurwei-
ten. Gerne auch lackierte und unlackierte
Messingmodelle. Tel: 01715319589, Kontakt:
webmaster@toys-antique.com

Märklin Triebwagen 3025 in hellblauer
OVP mit Anleitung und Siegel gesucht. An-

gebote an P. Pierz / Tel.: 02253 6545, PLZ:
53902, Kontakt: 02253 6545

Suche Roco smart Rail H0 10815 Schie-
nenlaufband, PLZ: 29320, Kontakt: 05052
978680, dus.hornbostel@online.de

Verkäufe Große Spuren

98.7, Spur 0. 1.999,00 € VB, Ich biete im
Auftrag ein Modell der Baureihe 98.7 (bay.
BB II) in der Baugröße 0, Maßstab sicher
1:43,5. Der Vertrieb der FM erfolgte über
Adler, München. Das Modell ist analog. An-
getrieben sind beide Einheiten. Es fehlen
die oberen Lampengläser. Ansonsten ist
das Modell augenscheinlich vollständig.
PLZ: 65594, Kontakt: he.fink@t-online.de

Märklin/Hübner Spur 1 Neu. Märklin
Rottenkraftwagen Set Nr.5739 mit Wagen,
Digitaldecoder ESU V4.0 DCC/mfx/analog
VB € 580,00 sowie Märklin ÖBB Mittel-
bordwagen mit Bremserbühne, umlackiert,
beschriftet, gealtert. € 160,00 Tel.:
+436508131246 oder Mail: johannes.edt-
bauer@gmx.at, PLZ: 4912, Österreich, Kon-
takt: +436508131246

Motor LGB, 2 Schnecken, neu, Durchm.
30, Länge 50, Achse mit Schnecken 93 mm

Funktion geprüft, € 22.00 Versand gratis,
Tel. 09120 6193 / e-mail: albertloohuis
@web.de, PLZ: 91227

Märklin Sp 1 neuwertig, V 200 Art-Nr.
55802, neuwertig, max. 1 Betriebsstunde,
Vitrinenmodell, OVP für 680 €, Schürzen-
wagen Art-Nr. 58131, 58132, 58133 (1., 2., 3. Kl
blau, 3. Kl blau „Deutsche Bundesbahn“),
Speisewagen, alle neuwertig, alle je max. 1
Betriebsstunde, OVP mit Wasserspuren an
Kartonage, für 775 € an Selbstabholer (PLZ
76139). Kontakt: k-leibold@t-online.de

LGB RhB Rungenwagen, 40921-01 &
40921-02, a-achs. grau, nur Probelauf, OVP,
Beladung gratis/Holzladung gratis dazu, je-
weils 155 €, PLZ: 58339, Kontakt: 023381778,
d.c.kirchhoff@t-online.de

Klein, aber oho!

Mit Millimeter-Anzeigen
im eisenbahn magazin
erfolgreich werben!

44141 Dortmund

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund
Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

45239 Essen

ESSEN	STUTTGART
Limbecker Platz 1 0201.74758544	Löffelstr. 22 0711.75864339
Modellbahn West Modelleisenbahnen	märklin Store VERSAND + REPARATUR www.modellbahn-west.de

45475 Mülheim

Modelleisenbahnen *ter Meer*

!! NEUES JAHR - HURRA - NEUE ANGEBOTE !!
!! NEUJAHRBONUS AUF ALLE SPURWEITEN + ZUBEHÖR !!
Jede Menge VORRAT für das beste HOBBY der Welt !!
WIR WÜNSCHEN allen KUNDEN ein GESUNDES NEUES JAHR !!!
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: 10.00-13.00 Uhr Email : info@ter-meer.com

52062 Aachen

Hünerbein
Modell Center Aachen

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

Direkt am
Aachener Weihnachtsmarkt!

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

58135 Hagen

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive 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

58675 Hemer

Stellwerk Kalthof
Stellwerk Kalthof Inh. J. Kaiser e.K.
58675 Hemer
Geitbecke 7
Tel. 02372/55920-35 Fax 02372/55920-38

Märklin Zugpackung
"800 J. Rostock"
Art.-Nr. 26614
nur € 329,-

Internet: www.stellwerk-kalthof.de
Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de

MÄRKLIN - TRIX - FALLER - BRAWA
FLEISCHMANN - VOLLMER - ROCO
PIKO - NOCH - BUSCH - BREKINA
WIKING - HERPA - RM - VISSMANN

59174 Kamen

Union

Zugset Diesellok Class 66 / 77 von ESU
inkl. 4 Knickkesselwagen für nur **499,99 €**

www.ModellbahnUnion.com

4.92/5.00 Sehr gut

66953 Pirmasens

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche...
Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**,
Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm,
Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen
für verschiedene Metalle, Chemikalien,
Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ätztechnik

Ausführlicher und
informativer **Katalog**
gegen € 5,- Schein oder Überweisung
(wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

RhB 4-achs. Rungenwagen 40921-01 und 49021-02, nur probegel., OVP, zus. 300 €, Zustand wie werksneu, Naturholzladung gratis dazu, PLZ: 58339, Kontakt: 023381778, d.c.kirchhoff@t-online.de

Gesuche Große Spuren

Werden Sie 1 Gewinner, beim Verkauf Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke in Krefeld. Ihr Ankaufsspezialist mit höchsten Ankaufspreisen für KISS, KMI, Bockholt, Lemaco, Fulgurex, Märklin und andere. Neuwertig, 1 - 500 Loks gesucht. 0157 77592733, ankaufseisenbahn@yahoo.com

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

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831/87683

LGB Art.Nr. 3016 neu gesucht. Tel.: 089 582841 vormittags, PLZ: 80689, Kontakt: 089 582841

Suche einen LGB-Gepäckwagen 30961 (DS4220), Kontakt: Tel.: 0541-61694 / E-Mail: tatz@gmx.de, PLZ: 49076

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

Katalog-Sammlung, Excel-Liste mit z. T. recht alten (aber auch neueren) Katalogen, Neuheiten-Blättern etc. sende ich Ihnen kostenlos per Mail, wenn Sie mich anmailen. Mehr Text am Ende der Liste. Thomas Dörnte - Hamburg. PLZ: 21079, Kontakt: 040-7651804 -thomas.doernte@live.de

Antiquariat zu verkaufen! Verkäufe: Amand Freih. von Schweiger-Lerchenfeld: „Vom rollenden Flügelrad“ 1894; Artur Fürst: „Die hundertjährige Eisenbahn“ 1925; Niederstrasse: „Leitfaden für den Dampflokomotivdienst 1935 und 1950“; Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas, 1935; und viele weitere Eisenbahnartikel. Liste

unter mr.ruf@online.de anfordern, PLZ: 87452, Kontakt: 08374/7036

Verschiedene Hefte, besondere BAHN-EXTRA Hefte von 1991 bis 2019 u.a. die DB 50,60,70,75,80,90er, versch. Bahn-Atlas DE 1993,2010,2014, Bahnland Schweiz 2015, Berliner S-Bahn, Rhätische Bahn mit Glacier Express usw. wegen Sammlungsauflösung preiswert abzugeben. Stück 5 €. Liste anfordern, Tel: 0173 3052255, j-thonfeld@t-online.de, PLZ: 65760

Fleischmann Prospekte u. ä. Fleischmann: Kurier, Kataloge und Prospekte der Jahre 1977-2004 abzugeben. Liste gegen Freiumschlag: Hugo Klare, Rabenstraße 9, 49492 Westerkappeln

Verkäufe Eisenbahnhefte, 54 Hefte M+F Journal: 1975-1983 und 7 Sonderausgaben, 247 Hefte Eisenbahn Magazin: 1983-2017, 245 Hefte MIBA: 1962-1967 und 1973-1983. Preis ist Verhandlungssache, PLZ: 78239, Kontakt: pmkoethe@web.de

Verkäufe: Eisenbahn-Magazin 1983-2017 + Messehefte, M+F Journal 1975-1983 + 7 Sonderausgaben, MIBA 1962-1967, 1973-1983, Preis: Verhandlungssache Kontakt: pmkoethe@web.de, PLZ: 78239

Auflösung Sammlung Zeitungen: Löse große Sammlung Modellbahnzeitungen

auf: MIBA, eisenbahn magazin, Schienenverkehr, Eisenbahn - großteils in Original-Sammelmappen; auch Einzelhefte anderer Modellbahnzeitschriften - 1 Jahrgang 10 Euro / in Sammelmappe 15 Euro; Einzelhefte, wenn verfügbar 1 Euro. Jeweils zuzüglich Portokosten nach Anfall. PLZ: A 4600, Österreich, Kontakt: +43 (0664) 5031772

Verkäufe Dies und Das

Verkäufe von Fa. Faller Häuser, Kirche, Sägewerk, Bahnhof, Lokschuppen, Beleuchtung, Schalter und Kleinzeug. Alles gut erhalten. Preis nach VB. PLZ: 81541, Kontakt: +49 1717 235995, jiranekmnd@aol.com

Komplette Billerbahn .Verkäufe komplette Billerbahn gut erhalten / Preis nach VB, PLZ: 81541, Kontakt : +491717235995, jiranekmnd@aol.com

Wurzelnenden für Echtholzbäume. Echtholzbäume herstellen, kein Problem mit meinen Wurzelnenden für die Modellgrößen O/HO/TT in Größen 10-40cm. Bereits gereinigt und imprägniert. Preise in Stückzahl auf VB / Tel.: 0174 5395611, PLZ: 88285

**Jetzt
am
Kiosk!**



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



Die aktuellen Themen und Trends bei der Bahn

Eines hatten der hohe Norden und der tiefe Süden des deutschen Schienennetzes im Jahr 2020 gemeinsam: Zuspruch durch Eisenbahnfreunde. Im Sommer scharten sich die Fotografen um die Marschbahn Hamburg – Westerland (Sylt); zum Herbst hin zog es viele Fans zur Allgäubahn München – Kempten – Lindau. Beide Male trieb die

Enthusiasten das gleiche an, nämlich, Paradiese mit Diesel zu besuchen. Wer sich eine Zeitlang bei der Marschbahn aufhält, der erlebt, wie vielfältig Dieselbetrieb in Deutschland aktuell ist. Zum Beispiel im Bahnhof Klanxbüll: Ständig heben sich die Flügel der Ausfahrtsignale und geben den Schienenweg frei für einen Regionalzug, einen Auto-

zug oder einen Fernverkehrszug; seltener für den Güterzug, der gelegentlich Westerland auf der benachbarten Insel Sylt ansteuert. Was den Aufenthalt an der Strecke noch reizvoller macht, ist die illustre Bandbreite an Fahrzeugen, die man dort antrifft.

Weiter im neuen *Bahn Extra*!

67071 Ludwigshafen

www.werst.de Spielwaren Werst

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
Riesige Auswahl - Günstige Preise

Schillerstrasse 3
67071 Ludwigshafen
Stadtteil Oggersheim

Telefon: (0621) 68 24 74
Telefax: (0621) 68 46 15
E-Mail: werst@werst.de

70176 Stuttgart

Stuttgarter Eisenbahn Paradies

Inh. G. Heck,
Senefelder Straße 71B
70176 Stuttgart,
Fon: 0711-615 93 03
info@stuttgarter-eisenbahn-paradies.de
www.stuttgarter-eisenbahn-paradies.de



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 = Tzf. u. Wagen) aus zweiter Hand.

Der Buch- und Video-Gigant im Schwabenland!

72622 Nürtingen

RITTER RESTAURATIONEN REPLIKA ERSATZTEILDIENST



Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

• Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen
alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen.
Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.

• Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für
MÄRKLIN-Produkte

– Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
– Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
– Flugzeug Ju 52

• Komplette Replika seltener Lokomotiven und
Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln
wir Ihnen gerne auf Anfrage.

73630 Remshalden

Modelleisenbahnen und Spielwaren auf über 1000 m²

Alles auf Lager:
**ZAHLEN
SAGEN
MEHR
ALS 1.000
WORTE!**

ca. 10.000
Modellautos
Wiking, Hermau, a.

ca. 5.000
Lokomotiven
H0, N, Z, 0, II, u.a.

ca. 10.000
Zubehörartikel
aller Fabrikate

ca. 4.500
Bausätze
aller Spurweiten

Steiner Kö
in Spur 1
jetzt bestellen!
ab Euro 990,-



Willh.-Enle-Straße 40
73630 Remshalden
Tel. (0 71 51) 7 16 91
www.ee-spielwaren.de

75203 Königsbach-Stein

29000 Startset /Digitaler Einstieg	134,95	42791 Orient-Express Ergänzung	279,95
30302 Schwedische E-Lok Replica	249,95	43617 US-Set UNION PACIFIC	439,95
30380 Franz.E-Lok Replica	219,95	47115 Taschenwagenset „SCHÖNL“	109,95
39150 BR 103.1	349,95	47132 Containerw. „MAXBOGL“	84,95
39510 Be 4/6 „STÄNGELI“	414,95	60760 Digital Umbauset	31,95
39520 „KÖFFERLI“	449,95	60943 Umbauset	22,95
39523 „KÖFFERLI“ Messemmodell	449,95	60944 Umbauset	22,95
39881 BR 44 mit SOUND	379,95	60972 mfx Decoder	29,95
39976 Schienenbus „AKN“	369,95	märklin stromführende KK	1,49
39977 Schienenbus „Ulmer Spatz“	389,95	märklin 60657 MS + 66360 + 60116	99,95

ANGEBOT DES MONATS: CENTRAL STATION + EURO 649,95

Solange Vorrat reicht. Versand und Verpackung € 6,90. Bitte richten Sie Ihre Bestellungen an:
Bähle - Silberstr. 26 • 75203 Königsbach-Stein • Tel. 07232/364469 • Fax 03212/1100666 • E-Mail: macdepp@gmx.de

A-1060 Wien

memoba
Inh. Oliver Veith

Aegidigasse 5
A-1060 Wien

memoba 24805 ÖBB Leichtschnellzugwagen grün, jaffa, sparlack, Epoche IV-V, € 194,90
 Tel. und Fax: (0043) 1/596 46 80 • Internet: www.memoba.at • E-Mail: office@memoba.at
 Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 10.00 bis 18.30 Uhr • Samstag 9.00 bis 12.00 Uhr

A-5020 Salzburg

MÄRKLIN
 Oma's und Opa's Spielzeugladen
Österreichs größtes Märklingsgeschäft

A-5020 Salzburg, Auerspergstraße 55, Tel.: 0662-876045, Fax: 875238
 omas-opas.spielzeugladen@aon.at

Unsere Öffnungszeiten: Mo. – Sa. 9.00 – 12 Uhr u. Mo. – Fr. 14.30 – 18.00 Uhr.
 Wir führen von **MÄRKLIN**:
 alt und neu, Spur H0, I und Z, Primex, Hobby, Alpha, Digital, Exklusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile
 sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Tillig, Pitz,
 Rivarossi, Lima, Fleischmann, Faller, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

A-6020 Innsbruck

HEISS
MODELLBAHN-QUALITÄT

RIVAROSSİ HR 2781 Dieseltriebwagen 5047 blau/grau, ÖBB **EUR 179,99**
RIVAROSSİ HR 2782 Dieseltriebwagen 5047 creme/blau, ÖBB **EUR 179,99**

direkt im Zentrum

A-6020 Innsbruck • Museumstraße 6 • Telefon: +43-512-585056
 Fax: +43-512-574421 • info@heiss.co.at • www.heiss.co.at

A-6020 Innsbruck

6020 Innsbruck • Amraserstraße 73
+ 43 512 39 33 97 • office@modellbahn.at
www.modellbahn.at

A-6020 Innsbruck

Private Kleinanzeigen
 kostenlos online
 aufgeben unter
www.eisenbahnwelt.de

Gesuche Dies und Das

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

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 intensi-
v sammle. Komme persönlich vorbei –
freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried
Nann, Tel.: 07524/7914, mobil: 0176/
63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de G

Wer hat Farb-Dias oder/ und Negative
von der schönen Dampfisenbahn, die er
verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sa-
chen! R. Stannigel, Tel: 0172-1608808, E-
Mail: rene.stannigel@web.de

Verschiedenes

6.1.2021, 10-16 Uhr, 97082 Würzburg
Vogel Convention Center Max Plank 7/9, Al-
pha Marketing Noll, 06239-4469, E,A,B, (Ei-
senbahn, Autos, Blechspielzeug), www.alpha-team-noll.de. Anmeldung: alpha-marktveranstaltungen@t-online.de G

12. Wiking N Katalog mit Modelle 1:160,
286 Fahrzeuge, 855 Bilder auf 249 Seiten
mit Sammlerpreise 20,- incl. Versand. Auch
mit Verkehrsmodelle 1:200 Metall. Vor-
kasse, keine Schecks. Horst Fechner, Born-
hagenweg 23, 12309 Berlin, Privat

Wichtiger Hinweis für unsere Inseren-
ten! Zur Vermeidung von Verwechslun-
gen mit privaten Anzeigen müssen gewer-
bliche Anzeigen als solche klar erkennbar
sein. Die Kennzeichnung erfolgt im Klein-
anzeigenteil 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.

Anzeigenschluss für die Kleine-Bahn-Börse, Ausgabe 02/21, ist am 30. November 2020

Weitere Termine 2021

Ausgabe	Erscheinungstermin	Anzeigenschluss
03.21	10. Februar 2021	11. Januar 2021
04.21	10. März 2021	05. Februar 2021

Ihre Prämie

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



Schnellfahrlok 18 201



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

Bahnreisen

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen** werden Veranstaltungsfahrten von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstalter veröffentlicht. Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr. Wir empfehlen Ihnen, sich vor Besuch beim Veranstalter rückzuversichern.

Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt: Selma Tegethoff, Tel. 089/13 06 99 528, Fax 089/13 06 99 529, E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

20. Februar 2021:

„Yoki“ – Volldampf über die Erzgebirgische Aussichtsbahn

Cottbus, Drebkau, Senftenberg, Ruhland, Elsterwerda, Dresden-Neustadt und Freiberg. Voraussichtlich Ellok 243 005, Dampflok 50 3648 und 86 1744 ab Flöha

27. März 2021:

Sächsisch-Böhmischer „Jindrich“ nach Prag

Cottbus, Drebkau, Senftenberg, Ruhland, Elsterwerda, Dresden und Pirna, Dampflok 01 509 und tschechische Lok

10. April 2021:

Lausitz – Lichterfahrt um den Tagebau

Chemnitz, Freiberg, Dresden, Coswig, Großhain, Ruhland, Senftenberg und Cottbus Dampflok 50 3648

Info/Buchung: Lausitzer Dampflok Club e.V., Telefon: 0355 3817645, mail@LDCEV.de, www.LDCEV.de

03. bis 14. März 2021:

SARDINIEN, KALABRIEN, SIZILIEN

Gruppenreise mit Sonder- und Regelpflicht über sardische und kala-

brische Schmalspurbahnen, sowie über wenig bekannte Regelspurstrecken Siziliens und die Circumetnea. Mit Nachtfahrten von Genua nach Sardinien und von Sardinien nach Neapel. Fahrt mit Intercity von Trenitalia von Paola nach Catania mit dem letzten Eisenbahnfahrtschiff für Personenzüge in Westeuropa. Vorprogramm in Genua mit Bereisung von Standseilbahnen, der Metro und der Meterspurbahn nach Cassella. Rückfahrt mit Fähre von Palermo nach Genua möglich.

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

Schweizer Winterzauber 18. bis 22. März 2021

Diese Reise führt Sie in den berühmtesten Panoramazügen von Zermatt am Matterhorn über den verschneiten Oberalppass, die schneebedeckten Berge des Engadins bis ins Tessin.

Neuer Katalog, Infos und Buchungen: DERPART Reisebüro ZNL der DERPART Reisevertrieb GmbH Lange Herzogstraße 46, 38300 Wolfenbüttel, Tel. 05331 98810 E-Mail: holidaypoint@derpart.com www.derpart.com/wolfenbuettel

Klein, aber oho!

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Wichtiger Hinweis! Im Zusammenhang mit der „Corona“-Pandemie kann es jederzeit und auch kurzfristig zu Absagen oder Verschiebungen von Veranstaltungen kommen. Bedenken Sie auch, dass von Bundesland zu Bundesland und außerhalb Deutschlands unterschiedliche behördliche Regelungen und Auflagen zu beachten sind, die sich auch kurzfristig ändern können. Darüber informieren Sie sich bitte zeitnah beim jeweiligen Veranstalter.



Sie haben Spaß an Hobbythemen und eine große Leidenschaft für Eisenbahnen, historische Fahrzeuge, Flugzeuge und Schiffe und möchten in unserem dynamischen und traditionsreichen Verlagshaus mitarbeiten? Dann bewerben Sie sich!

Wir suchen in München für den GeraMond Verlag, die VGBahn und für alba einen engagierten und begeisterungsfähigen

Volontär* für Buch, Zeitschriften und digital

Sie lernen die Grundlagen für Herstellung und Vertrieb von Print- und Onlineprodukten kennen und arbeiten zusammen mit dem Team an der konzeptionellen Weiterentwicklung von Zeitschriften, Büchern und Digitalprodukten. So bringen Sie nicht nur Ihre Leidenschaften ein, sondern machen sich auch fit für die Medienbranche.

Wenn Sie Freude an einer vielseitigen und spannenden Aufgabe haben, dann freuen wir uns, Sie kennen zu lernen.

Ihre Unterlagen (max. 5 MB) senden Sie bitte an:
GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH
Frau Silke Kirsch | E-mail: bewerbung@verlagshaus.de



Leserbriefe

■ Fernsprechtechnik, em 9/20 Streckentelefone der Bahn

Vor einigen Jahren erhielt ich von einem ehemaligen DR-Eisenbahner ein ausrangiertes mobiles Bahntelefon, das ich im Beitrag als Bild vermisst habe. Damit konnten unterwegs die Leitungen angezapft werden. Den Erzählungen des Reichsbahners nach benutzten die bewaffneten Organe in der DDR die gleichen Geräte. *Winfred Krech*

Anm. d. Red.: Gemeint ist der mobile Telefonapparat FF63 S, der von RFT im VEB Funkwerk Kölleda hergestellt wurde. Die Bundesbahn nutzte den FF33 der Wehrmacht weiter. FF steht für Feldfernsprecher, die 33 bzw. später 63 für das Jahr der Einführung. *AM*

■ Test der HO-38¹⁰⁻⁴⁰, em 10/20 Sichtbare Sparmaßnahmen

Grundsätzlich zu einer Aussage im Beitrag: Den Werkstoff „Metallguss“ gibt es nicht – das ist eine Verfahrenstechnik. Überdies hat die Materialwahl, ob Metall (Zink) oder Kunststoff (Thermoplast), beim Druckguss keinerlei Einfluss auf die detailreiche Anmutung des entformten Werkstücks. Dessen Erscheinungsbild wird ausschließlich von der Fertigungspräzision, der Oberflächengüte und dem angestrebten Detaillierungsgrad

beim Herstellen der Werkzeugform bestimmt. Nun aber konkret zum P 8-Modell im Maßstab 1:87: Hier haben Märklin/Trix selbst 20 Jahre später den finanziellen Mehraufwand gegenüber den filigranen Feinheiten des Fleischmann-Formenbaus gescheut. Die sichtbaren Unterschiede beim Fertigprodukt resultieren somit aus Einsparungen beim Formenbau in Blickrichtung Gewinn-Maximierung. *Arnim Petri*

■ E 71 im Fokus, em 10/20 Die El 1 war nicht verwandt

Im Kasten des recht informativen Beitrags wird neben den schwedischen Oc die norwegische El 1 als „Verwandte“ angeführt – doch die hatte weder etwas mit der AEG zu tun noch war sie eine Brückenrahmenlok. Mechanisch zeigt sie deutliche Anleihen bei den BBC-Loks für Burgdorf – Thun, Valle Brembana, Pinerolo – Perosa Argentina und nicht zuletzt

bei der bayerischen E 70². Es handelt sich dabei also um Lokomotiven mit durchgehendem Rahmen, festen Vorbauten und ohne Drehgestellkuppelung. Die elektrische Ausrüstung kam von der norwegischen Firma Per Kure, die zur Zeit der Beschaffung der El 1 bereits mit der lokalen Vertretung der ASEA fusioniert hatte, die Mechanik von Thunes Verksted. Wer sich mehr für die Technik der E 71 interessiert, dem sei das VGB-Buch „Die Ellok-Bau-reihen E 01 und E 71“ empfohlen, das auch auf die drei etwas kürzeren Baumusterloks, die verwandten AEG-Typen für die SJ, die Triebgestelle des S-Bahn-Versuchsbetriebs für Berlin und die allgemeine Entstehungsgeschichte von Brückenrahmen-Lokomotiven eingeht. *Wolfgang-D. Richter*

Technische Feinheiten

Im Beitrag zur E 71 muss es auf Seite 15 richtig heißen „Die Hochspannungskammer mit dem Kleinölschalter befindet sich über dem Umspanner (Transformator)“. Der Transformator-Kessel steht frei auf dem Brückenrahmen, man kann also rechts und links zur anderen Lokseite hindurchschauen. Als Beleg dient das beigefügte Foto mit Blick in die Hochspannungskammer der im Verkehrsmuseum Dresden ausgestellten Lok E 71 30. Des Weiteren ist der Wortlaut auf Seite 16 zum Einsatz bei der Eisen-

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, 15. Dezember und Dienstag, 5. 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

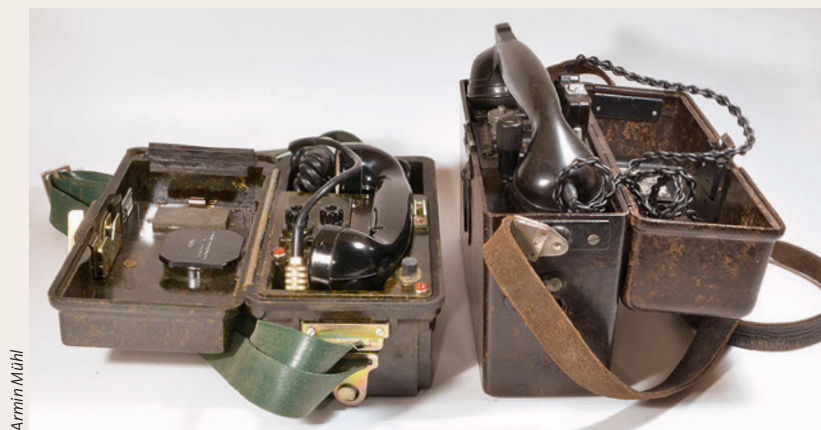


Martin Menke,
Redaktion
Modellbahn

Florian Dürr,
Redaktion
Eisenbahn
aktuell



Michael Hofbauer,
Chef-
redakteur



**Mobile Telefonapparate
FF63 S der DR (links)
und FF33 der DB (rechts)**

**Die Hochspannungs-
kammer der Dresdner
E 71 30 mit dem oben zu
sehenden Kleinölschalter**

**Nordkoreanische
Briefmarke mit einer
deutschen E 71**



Armin Mühl

Slg. Helko Focken

Helmut Linke

bahndirektion München nicht korrekt. Die Loks wurden von Freilassing aus nach Berchtesgaden eingesetzt, nicht jedoch auf der Strecke Salzburg – Berchtesgaden, denn diese Bahnlinie der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (SETG) ging von Salzburg Lokalbahn über Schellenberg nach Berchtesgaden. *Helmut Linke*

Originelle Briefmarke

Zum Beitrag der „fossilen Bügeleisen“ fand ich in meinem Archiv eine originelle Ergänzung: Mein Vater schenkte mir vor vielen Jahren ein kleines Album mit Eisenbahn-Briefmarken, das ich immer mal ergänze, wenn mir zufällig ein gezacktes Druckwerk mit Spurkränzen im Bild begegnet. Jedenfalls fand ich darin auf einer Marke aus Nordkorea die E 71. Doch das ist kein Einzelfall: Im Album gibt es neben normalen Bildern (beispielsweise die ÖBB-4010 der österreichischen Post oder ein ET der Deutschen Bundespost) auch Briefmarken mit dem SVT „Görlitz“ aus Burkina Faso, mit dem ICE 1 als Auslandsmarke oder DDR-Briefmarken mit der Bundesbahn-Vorserie E 03. *Heiko Focken*

■ Nord-Süd-Strecke, em 11/20 Liliput-Kanzelwagen in H0

Bei der Zusammenstellung der Modelle für den „Blauen Enzian“ haben wir leider das Kanzelwagenmodell des Henschel-Wegmann-Zuges unterschlagen. Zumindest in H0 war er in blauer F-Zug-Farbgebung jahrelang Bestandteil des Liliput-Sortiments – zuletzt unter der Artikelnummer L384001. Zusammen mit anderen F-Zug-Wagen lässt sich damit auch der Gegenzug vorbildgerecht auf H0-Gleisen umsetzen. Darüber hinaus gab es vom Kanzelwagen auch die späteren Ausführungen als grüner und ozeanblau/beigefarbener Vierachser der Gattung WG üge. *Oliver Strüber*

■ DB-111 im H0-Test, em 11/20 Zu Beginn Einholpantos

Nicht den Tatsachen entspricht die Beitragsaussage, dass die Bundesbahn-Baureihe 111 mit Scherenstromabnehmern DBS 54 geliefert wurde. Anhand des Fotos der am 24. Juni 1975 werkneu gelieferten 111 002 zwei Tage später im Münchner Hauptbahnhof probefahrenden oder der hier nicht abgebildeten 111 011 im Bahnhof Timelkam wird



Bei Auslieferung und ersten Probefahrten Ende Juni 1975 in München trug die DB-Elektrolokomotive 111 002 Einholpantografen



H0-Schnellzug von Liliput aus zwei blauen A4ü-Vorkriegs-Schnellzugswagen (im Tunnel), einem roten DSG-Schürzenspeisewagen und den blauen Salon-Presse- sowie Kanzelwagen. Letzterer kam später zur BD Stuttgart und der Salon-Pressewagen zuerst in den „Rheinpfeil“ und später dann zum Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.

deutlich, dass speziell die 111er aus dem Krauss-Maffei-Werk in Allach von Beginn an mit Einholpantografen vom Typ SBS 65 ausgerüstet waren. Die Loks mussten erst später ihre neueste Bügelbauart an die Elloks der Baureihe 103 aus der Henschel-Produktion abgeben, die mit den älteren Scherenbügeln geliefert wurden. Im Zuge der späteren Lieferserien erhielten dann teilweise auch in München gebaute 111er schon bei Ablieferung die älteren Scherenbügel, während die moderneren „Halbscheren“ gleich auf 103er gesetzt wurden. Das wurde aber nicht konsequent eingehalten, wie ich anhand von Bildern aus meiner Dienstzeit in Salzburg Hbf nachweisen kann: Die 111er absolvierten damals ihre Abnahmefahrten von München als Lz kommandiert nach Salzburg Hbf und bespannten den Ex 264 „Mozart“ als Vorspannlokomotive vor einer ÖBB-1044 nach München. 111 142 hatte beispielsweise Scheren-

bügel, die einige Wochen später folgende 111 168 hingegen wieder Einholpantografen. Offenbar wurde bei Verfügbarkeit eher zu den modernen Stromabnehmern gegriffen. *Herwig Gerstner*

Anm. d. Red.: Im GeraMond-Buch zur Baureihe 111 sind folgende Angaben vermerkt: 111 001 bis 040 wurden mit SBS 65 geliefert, bekamen ab 1978 aber DBS 54 im 103-Ringtausch. Die Elloks 111 041 bis 070 erhielten den Scherenstromabnehmer DBS 54 anstatt der vorgesehenen Einholmstromabnehmer SBS 65, denn diese wurden an die Heimat-Bw der 103 geliefert.

Zu Versuchszwecken bekamen 111 102, 104, 105 und 109 sowie später auch 004, 018, 019, 030, 044, 064 die SBS 65. 111 189 bis 227 erhielten den Einholmtyp SBS 81 serienmäßig eingebaut. Zudem wurden an der Baureihe 111 auch Versuche mit anderen Stromabnehmertypen vorgenommen. *PS*

■ REPA-Bahn, em 11/20 Die Anlage existiert noch

Vor zehn Jahren hatte ich Gelegenheit, die von Rolf Ertmer gebaute Modellbahnanlage „REPA-Bahn“ bei einem Geschäftsmann im unterfränkischen Frammersbach zu besichtigen, wenn auch nicht funktionsfähig. Der neue Besitzer hatte die Anlage in transportable Teile zerlegt, an seinen Wohnort verfrachtet und plante, das Schauspiel wieder herzurichten, was zwischenzeitlich erfolgt sein soll. Übrigens entsteht derzeit beim Team der „Modellbundesbahn“ in Brakel ein sehenswerter Nachbau des Knotenpunkts Altenbeken. *Werner Urbaniak*

■ DualMode-Loks, em 11/20 Zukunft eher ungewiss

Auch wenn es eine Novität auf Hauptbahnen ist, stellt sich doch die Frage, ob der Dieselmotor als Zusatzantrieb in einer Elektrolokomotive eine Zukunft hat. Der Akkuantrieb mit Ladung aus der Oberleitung bietet viele Vorteile: kein Nachfüllen von Betriebsstoffen, Wartungsarmut, Emissionsfreiheit, Energieeffizienz und Geräuscharmut. Neue Akkutechnologien ermöglichen nun auch befriedigende Reichweiten. Für Triebwagen mit einer ähnlichen Leistung wie die DualMode-Lok sind Prototypen bereits in Betrieb und Großserienfahrzeuge bestellt.

Es drängt sich daher auf, künftig für die letzte Meile statt eines Dieselmotors mit Generator einen Akku mit zugehöriger Leistungselektronik zu nutzen. Wirklich neu sind DualMode-Triebfahrzeuge übrigens nicht: Bei der Frankfurter Straßenbahn war eine 1926 gebaute Akku-Oberleitungslokomotive bis 1983 im Güterverkehr unterwegs. *Berthold Fuld*

■ TT-Baureihe 03¹⁰, em 11/20 Mit Rokalfing alles an

Mit dem Artikel zur Rokalf-Dampflokomotive der Baureihe 03¹⁰ haben Sie mir viel Freude bereitet. Die im Bild gezeigte Startpackung war meine erste elektrische Eisenbahn. Seither bin ich dem Modellbahnvirus verfallen.

Obendrein hatte ich noch eine V 200 und einige Güterwagen. Beide Baureihen habe ich seitdem ins Herz geschlossen. Ich finde es klasse, dass das *em* auch alte und längst nicht mehr existierende Modelle und deren Produzenten vorstellt. *Knud Vöcking*

■ H0-Anlage mit Motiven aus Ruhrtal und Ruhrpott

Drei Generationen spielend an ihrer Kellerbahn

Was der Vater vor Jahrzehnten im Keller als ländlich geprägtes H0-Ruhrgebietschaustück begann, setzte der Sohn mit Großstadtmotiven und einem modernen Ellok-Bw fort. Inzwischen ist auch der Enkel mit von der Partie. Klar, dass also die Epoche III ebenso mit im Spiel sein muss, wie die Eisenbahn von heute

Der Bahnhof Harkorten ist die Uranlage des Mehrgenerationen-Schaustücks und flächenmäßig am größten. Die Station liegt in einem lang gestreckten Bogen und wird von einem Bahnbetriebswerk ergänzt





Drei Generationen – eine Anlage: rechts Soenke, links Hans-Hermann Janssen und in der Mitte das Nachwuchstalent Ole



Eigentlich sprechen wir hier von zwei Anlagen, die im Laufe der Zeit technisch miteinander verbunden wurden und in ihrem regionalen Bezug nicht weit voneinander entfernt liegen. Die Stammanlage besteht aus einem Bahnhof samt Kleinstadt am Rande der Ruhrmetropolen. Pate für den Bau stand das alba-Buch „Modellbahn-Anlagenplanung“ von Gernot Balcke. Die Hauptstrecke führt entlang der Ruhr durch das mittlere Ruhrtal. Abzweigend führt eine Nebenbahn ins Sauerland. Das damit verknüpfte zweite Schaustück ist eine Vorstadtanlage mit einer Nahverkehrsstation samt einigen Anschlüssen zu Produktionsbetrieben – davor das emsige Treiben einer Großstadt, dargestellt mit Straßen- und U-Bahn. Namensgeber der Anlage „Harkorten“ ist der Eisenbahnpionier Friedrich Wilhelm Harkort.

Harkorten an der Ruhr

Begonnen hatte alles nach einem Hausanbau Mitte der 1980er-Jahre. Fortan gab es einen Hobbykeller, in dem eine neue Modellbahnanlage entstehen sollte. Wichtig waren uns Flexgleise mit großen Radien auf der Hauptstrecke, Weichenstraßen mit schlanken Weichen sowie Lichtsignale der damaligen Zeit mit vorbildgerechten Signalbildern. Die vorhandenen Märklin-Blechgleise der alten Anlage sollten als Schattenbahnhof in den Untergrund wandern. Für die Bahnsteige und Abstellgleise legten wir Gleisnutzlängen von 180 Zentimetern für lange Züge fest. Die Pläne zur neuen Anlage entstanden noch mit der Zeichenschablone auf Papier.

Anhand dieser Basis entstand ein Rahmengerippe, auf dem der Schattenbahnhof mit je vier Gleisen je Richtung aus M-Gleismaterial entstand. Einseitig daraus abzweigend wurde eine Tunnelrampe zur Nebenstrecke ausgebildet. Die M-Gleis-

Strecken reichten komplett bis zu beiden Tunnelportalen; im sichtbaren Bereich wurden mit Ausnahme des Betriebswerks und der Drehscheibe nur K-Gleise verlegt. So bestand die U-förmige Anlage im Prinzip aus einem zweigleisigen und einem eingleisigen Oval. Auf der rechten Anlagenseite entstand eine Parodestrecke in einem langen Bogen entlang von Straße und Fluss auf der einen Seite, auf der anderen gesäumt von einem Hügel mit Wiesen, Äckern, Wald und einem Gehöft.

Kurz vor der Bahnhofseinfahrt mündet die Nebenbahn in die Station ein. Die Gleise 1, 2, und 3 sind Durchgangsgleise mit Bahnsteig. Gleis 4 ist als Kopfgleis für die Triebwagen der Nebenstrecke zwischen Gleis 2 und 3 ausgeführt. Die Gleise 5, 6 und 7 sind dem Güterverkehr vorbehalten, wobei Gleis 7 das Gleis des Güterschuppens ist. Gleis 8 mit Rampe, Kran und Ladestraße dient als Freiladegleis. Die etwas merkwürdige Anordnung des

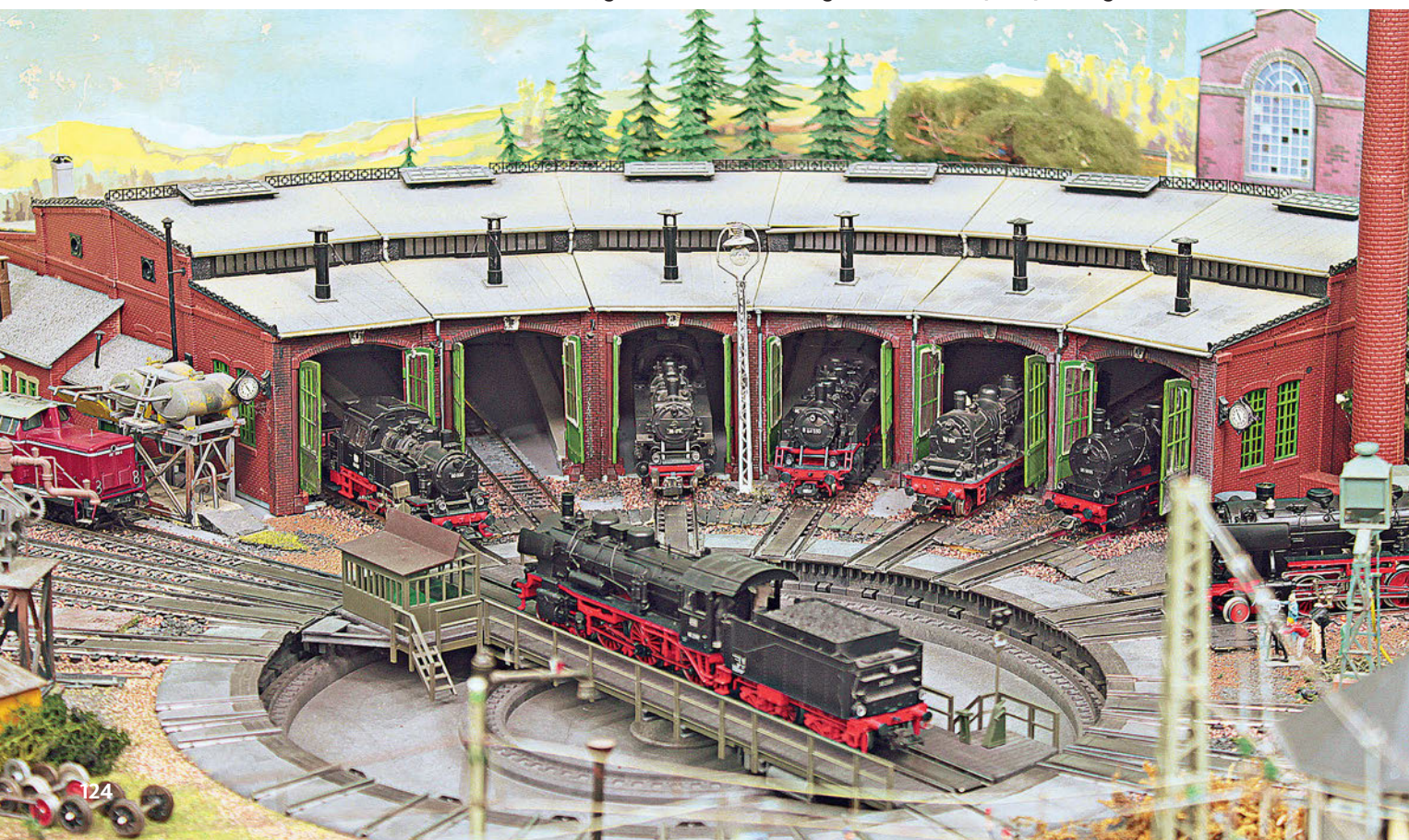
Betriebswerks zum Bahnhof ist der damaligen Geometrie der alten Blechdrehscheibe von Märklin geschuldet. Auf der rechten Anlagenseite gibt es ein langes Ziehgleis für Rangierfahrten, Aufstell- und Zufahrtsgleise zum Bahnbetriebswerk sowie einen Anschluss der petrochemischen Industrie. Die linke Bahnhofsausfahrt liegt im Bogen und wurde stark gestaucht. Hier konnte nur mit Bogenweichen gearbeitet werden, sodass der letzte Gleiswechsel schon im Tunnel liegt. Über der Strecke wurde damals die Altstadt gebaut: ein kleines, verträumtes Städtchen aus Fachwerkhäusern.

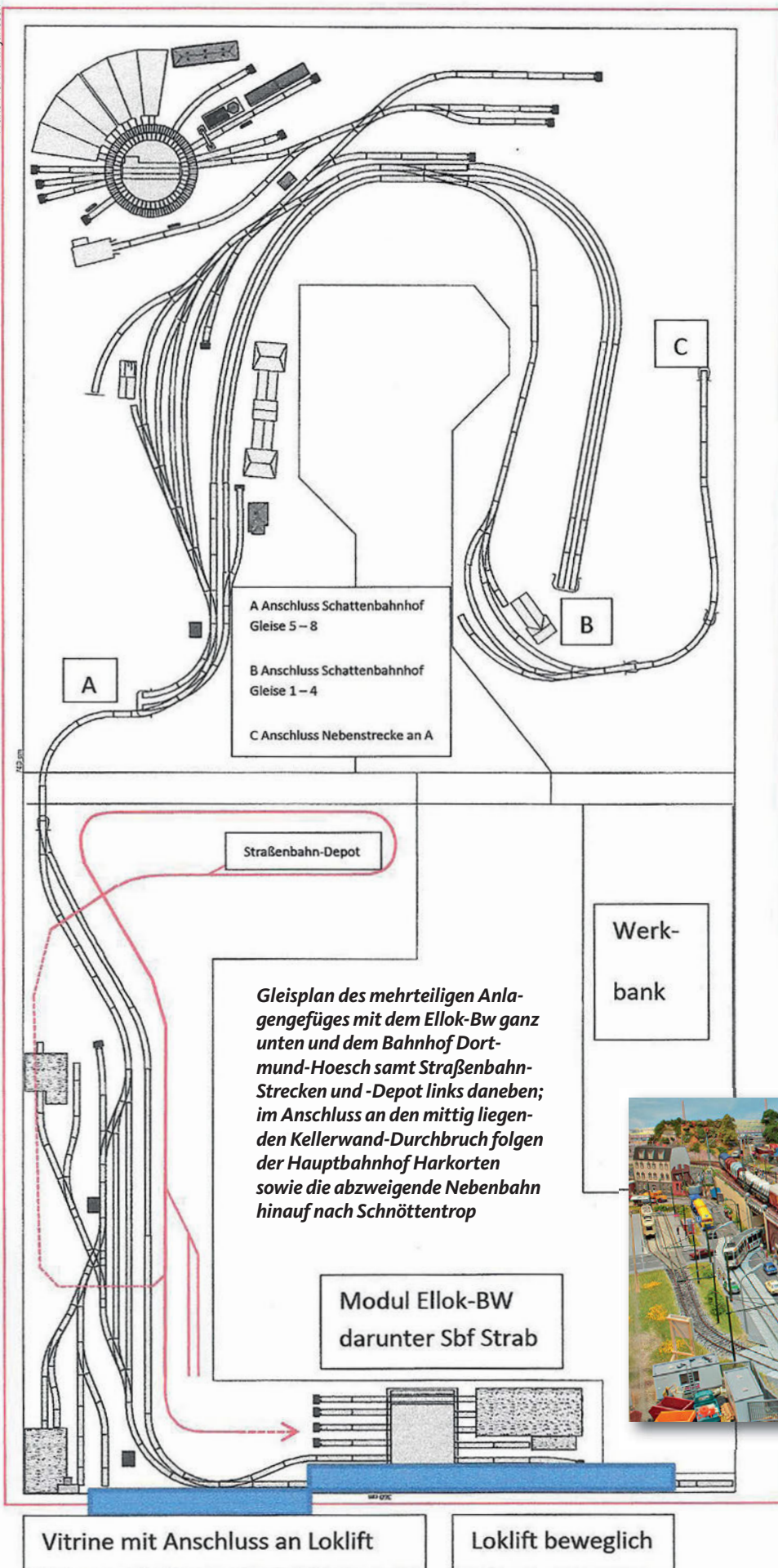
Nebenbahn mit Kompromissen

Beim Bau der Nebenstrecke wurden Bahnhof und Dorf von der vorherigen Anlage übernommen. Er schloss auf der rechten Seite direkt an den Tunnelausgang der Nebenbahn an. Auf der anderen Seite führte die Strecke in einem Bogen um das kleine Örtchen mit seinen Bauernhöfen herum,



Während sich im Bahnbetriebswerk (unten) die Loks mit frischen Vorräten für neue Einsätze rüsten, geben sich am Bahnsteig von Harkorten (oben) die Züge ein wechselndes Stelldichein





um am vorderen Anlagenrand über zwei Brücken die Landstraße und den Fluss mehrfach zu überqueren. Nach dem letzten Viadukt mündet die Nebenbahn in einem Bogen in die rechte Bahnhofseinfahrt von Harkorten ein. Der Nebenbahnhof selbst hatte anfangs zwei Gleise mit Bahnsteig für Zugkreuzungen sowie eines mit Rampe und Güterschuppen. Hier konnten nur kurze Weichen verwendet werden, da die Fläche begrenzt war.

Als Hintergrund wurde blaue MZZ-Wolkentapete auf Hartfaserplatten geklebt. Diese Bauweise stellte sich später als großer Fehler heraus und ist heute aufgrund der Verwitterung des Materials ein Sorgenkind. Gesteuert wurde die Anlage anfangs mittels analogen Fahrreglern in den drei Stromkreisen Tunnelstrecken, Bahnhof samt Hauptstrecke und Nebenbahn. Die Signal- und Weichenstellungen des Bahnhofes Harkorten und des Schattenbahnhofes erfolgen über ein Spurplan-Relaisstellpult mit Drucktastern und zuverlässigen Fernmelderelais der Bauart SEL-Relais 65. Die Nebenbahn wird über ein separates Stellpult mit Tastern gesteuert.

Umbau samt Wanddurchbruch

So gestaltete sich viele Jahre der Betrieb auf der Anlage, bis Ende der 1990er-Jahre eine große Welle des Umbaus begann. Die zweite Generation wurde erwachsen und avancierte zum Profi. Nachdem im Nachbarkeller Platz geschaffen worden war, wurde dort die ehemalige Teppichanlage von Sohn Soenke fest aufgebaut. Schließlich reifte die Idee, beide Anlagen zu verbinden. Ein Mauerstein der Zwischenwand wurde entfernt und in Harkorten die linke Bahnhofsausfahrt umtrassiert. Über eine Bogenweiche entstand ein Abzweig durch das Mauerloch in den Nachbarkeller. Da hierfür die Landschaft über diesem Streckenverlauf geöffnet werden musste, wurden sogleich die Pressspanplatten gegen solche aus Sperrholz getauscht. Die Stadt wanderte auf ein separates Segment, das an die Anlage angeschraubt ist und zur Wartung demontiert werden kann. Der neu entstandene Berg wurde als landwirtschaftlich geprägte Gegend mit einem Gehöft gestaltet.



Schwenk hinüber zum moderneren Teil der Vater/Sohn-Anlage mit dem Bahnhof Dortmund-Hoesch samt zahlreichen Industrieanschlüssen und den Nahverkehrsverbindungen über Busse, U- und Straßenbahnen



*Rechte Bahnhofseinfahrt von Harkorten
mit zweigleisiger, elektrifizierter
Hauptbahn sowie auf dem Viadukt
verlaufender Nebenbahntrasse*



*Hier die Brücke über die Ruhr in voller Pracht, befahren von
einem Triebzug der NordWestBahn, der beweist, dass auf dieser
Anlage betrieblich mehrere Epochen gemischt verkehren*

Als nächstes Umbauprojekt folgte die Nebenstrecke. Um hier mehr Spaß am Betrieb für mehrere Personen zu haben, wurde der alte Anlagenteil abgebrochen und neu gestaltet. Der Bahnhof wanderte in den Vordergrund, zwei Durchgangsgleise, ein Gleis zum Güterschuppen und eines zur Kopframpe sorgen für mehr Rangierspaß. Das Dorf entstand komplett neu. Um die 90-Grad-Kurve vor der Kellerwand zu tarnen, entstand ein kurzer Tunnel, auf dem eine Burgruine thront. Davor liegt ein kleiner See in einem ehemaligen Steinbruch. Im Zuge dieser räumlichen Neuordnung der Nebenstrecke mussten auch die Brücken über den Fluss angepasst werden. Hierbei wurde das alte, aus Seefolie erstellte Flussbett durch ein farblich koloriertes ersetzt; die Wasserimitation entstand aus Bootslack-Schichten.

» Die zahlreichen Industrieanschlüsse auf beiden Anlagenteilen garantieren Spielspaß beim Rangieren

Ein weiterer Umbau ergab sich im Bereich Betriebswerk/petrochemische Industrie: Hier waren bedingt durch die alte Drehscheibe Märklin-M-Gleise verbaut. Zudem funktionierten die Kreuzungsweichen sehr schlecht. Also wurde der komplette hintere Bereich der Anlage abgerissen. Die Drehscheibe wurde durch ein Kunststoffmodell ersetzt. So konnten auch zusätzliche Gleise zur Abstellung von Loks geschaffen werden. Die Lokbehandlungsanlagen wurden neu geordnet, zudem ergab sich Platz für zwei Lok- und Zugwartgleise. Das Chemiewerk bekam einen sauber verlegten Gleisanschluss nebst ordentlichem Verladebereich. Auch die Gebäude der überarbeiteten Fläche wurden neu geordnet und stimmig ergänzt. Im Zuge dessen wurden schon vorhandene Häuser patiniert und um Innenbeleuchtungen ergänzt. Zwischen Öltanks, Industriegleisen und Hauptstrecke war schließlich noch Platz für einige Schrebergärten.

Bahnhof in neuem Antlitz

Nachdem das Bw überarbeitet war, ging es im Bahnhofsbereich weiter. Ein neues Bahnhofgebäude mit eingerichteter Schalterhalle entstand, daneben Gleis 1b als kurzes Gleis für den Nahverkehr und zur Postverladung. Im Zuge dieser Überarbeitung entstanden auch die Bahnsteige komplett neu, erhielten frische Kanten, einen zeitgemäßen Belag und zum Bahnhof passende Überdachungen. Aber auch unter Tage wurde Hand angelegt und der gesamte Schattenbahnhofsbereich aus altem Material der 1980er-Jahre erneuert. 19 schlanke Weichen und viele Meter Flexgleis wurden verbaut. Das Prinzip mit je vier Abstellgleisen je Richtung wurde beibehalten, hinzu kam eine unter dem Schattenbahnhof liegende Wendeschleife. Zusätzlich wurden zwei Schattenbahnhöfe für Wendezüge eingebaut: ein zweigleisiger in der Hauptstrecke für Wendezüge des Bezirksverkehrs sowie einer in der Nebenstrecke für Triebzüge. Seit diesem Umbau stehen in den längsten Gleisen bis zu 230 Zentimeter Abstelllänge

Schattenbahnhofsalternative Zuglift als Speicherbereich



Hier die beiden Wandvitрины als Zugspeicher, von denen die linke vertikal verfahrbar ist; auf der Anlage davor zu sehen das Ellok-Bahnbetriebswerk samt Schiebebühne

Ein brauchbarer Schattenbahnhof mit neun Gleisen hat ein riesiges Weichenfeld, was bei nur knapp 2,10 Metern Restwandlänge nicht realisierbar war und als Resultat Nutzgleislängen für nur kurze Züge zur Folge gehabt hätte. So entstand die Idee, den Schattenbahnhof an die Wand zu hängen: neun in der Höhe verfahrbare Gleise mit je 180 Zentimetern Abstelllänge. Auf der Höhe der Einfahrt aus der Anlage gibt es im Anschluss an den Zuglift noch ein gut 30 Zentimeter langes Gleis zum Umsetzen der Lokomotiven.

Der Lift wird mittels eines Rolladenantriebs in der Höhe verstellt und manuell gesteuert. Nachdem diese in Summe 16,2 Meter Schattengleise im Laufe der Zeit auch nicht mehr reichten, wurde an der Wand oberhalb der Bahnhofsabfahrt nochmals Abstellkapazität in Form eines starren Regals geschaffen: Fünf Gleise mit je 145 Zentimetern, die vornehmlich für Nahverkehrszüge gedacht sind, werden über den Zuglift angefahren. Die Züge rollen erst in den Zuglift, werden in die Höhe gehoben und fahren in ein freies Abstellgleis ein. SJ



Über diesen gut getarnten Tunnel wechseln die Züge zwischen Anlage und Vitrine

zur Verfügung. In der Wendeschleife können sogar noch längere Züge geparkt werden.

Neue Station für die Vorstadt

Im zweiten Keller startete im neuen Jahrtausend die komplette Neuplanung einer Anlage. Die Teppichanlage des Sohnes entsprach nicht mehr den Vorstellungen und Ansprüchen. Infiziert vom Straßenbahnvirus war in der Zwischenzeit noch eine Straßenbahnplatte entstanden, die ebenfalls für den Anlagenneubau berücksichtigt werden sollte. So entstand ein Plan für eine 3,80 lange und 0,75 Meter breite Anlage, die linksseitig über eine Kurve in ein Regal lief. Hier heraus konnte zur damaligen Zeit

ein Abzweig in ein altes Segment der Teppichanlage erfolgen, das nach Neuordnung des Kellers wenige Jahre später entfiel. Im Wesentlichen besteht die Anlage „Dortmund-Hoesch“ aus einem Vorstadt-Haltepunkt, der höhergelegt auf Arkaden liegt. Dahinter liegen Industrie- und Gewerbeanschlüsse.

Das eingleisige Streckengleis, das aus der Wand von der Anlage des Vaters kommt, teilt sich nach dem Tunnelausgang in zwei Gleise. Zwischen diesen liegt im weiteren Verlauf ein Mittelbahnsteig. Vor diesem Bahnsteig zweigt aus Gleis 2 das Güterzuggleis 3 aus sowie davon abgehend noch Gleis 4 als Verteiler für die Anschlüsse; zum anderen mündet es auf der östlichen Bahnhofsseite in



Der Bahnhof Schnöttentrop bietet neben einem Kreuzungsgleis auch Abstellbereiche für Güterwagen oder hier endende Triebzüge

Blick auf den rechten Anlagenteil von Hoesch mit der imposanten Brauerei im Hintergrund, die mit ihrem Gleisanschluss natürlich für allerhand Rangierspaß sorgt



Das Ruhrtal zeigt sich tief in die Landschaft eingeschnitten. Die Nebenbahn verläuft links über die Brücke und verschwindet nach Passieren von Schnöttentrop im rechts zu sehenden Tunnel Richtung Schattenbahnhof

ein kurzes Lokwartegleis. Parallel zum Bahnhof entstand der Anschluss einer Brauerei. Ursprünglich als eingleisiger Freiladeanschluss einer Spedition gebaut, wurde es in einem späteren Umbau durch eine Weiche auf zwei Gleise erweitert. In der Mitte der beiden Gleise entstand aus dem Auhagen-Baukastensystem ein Backsteinbau, der die Produktions- und Abfüllanlage der Brauerei darstellen soll. Ein Verwaltungsgebäude und ein angepasster Hintergrund ergänzen die Szenerie.

Gegenüber des Brauereianschlusses zweigt über eine einfache Kreuzung hinweg ein weiterer Anschluss aus dem Bahnhofsgleis 4 ab. Dieser teilt sich nach der Kreuzung zu zwei Anschlüssen zu einem Stahl verarbeitenden Werk und zum örtlichen Schrotthändler. Zwischen diesen Anschlüssen und Betrieben fand noch ein beschauliches Wohnhaus im Stil der ruhrgebietstypischen Kolonien Platz. Unterhalb der hochgelegten Bahntrassen entstand eine Vorstadt mit Bahnhofsvorplatz, Straßenbahn- und Bushaltestellen, Wohnhäusern, Trinkhalle und Pommesbude. Die Straßenbahntrassen konnten nur eingleisig ausgeführt werden und bestehen zu großen Teilen aus Luna/Tillig-Tramgleismaterial.

Zugliff für mehr Betriebsvielfalt

Ursprünglich endete die bebaute Fläche der Anlage kurz nach dem linken Bahnsteigende, da dort bereits der Gleisbogen ins Regal lief. Als der Keller neu ge-

Belebende Szenen



Soenke Janssen (16)



Diese Anlage und speziell der neuere Bereich um Dortmund-Hoesch lebt auch von vielen liebevoll gestalteten Szenen aus dem Ruhrpott-Alltag und der Arbeitswelt



ordnet wurde, entfiel das klassische Regal zu Gunsten eines neuen Schattenbahnhofs. Aufgrund der beengten Verhältnisse konnte der Schattenbahnhof nur in einer Sonderform realisiert werden. Die im Bogen verlaufende zweigleisige Bahnhofsausfahrt wurde mit einer Bogenweiche auf ein Gleis verjüngt. Hieran schließt der Abzweig zum bereits in em 12/19 vorgestellten Ellok-Bw samt Schiebebühne an. Die Strecke führt weiter eingleisig in den Zuglift. Getarnt ist dieser Übergang der Strecken durch Fußgänger- und Gasleitungsbrücken, wie sie im Ruhrgebiet üblich sind. Da die gesamte Streckenführung weiter in Hochlage liegt, konnte davor die Vorstadt gestal-

schleife zum Wenden der Bahnen. Die Lichtsteuerung dieses Segments funktioniert unabhängig von der übrigen Anlage über Microprozessor-gesteuerte Lampen mit diversen Schaltzyklen.

Die Straßenbahnen werden klassisch mit analogem Gleichstrom betrieben. Die Strecken sind in viele Abschnitte aufgeteilt, sodass Haltestellen oder Streckenteile an Kreuzungen abgeschaltet werden können. Betrieblich sind vier Linien befahrbar – angefangen vom kleinen Rundkurs bis hin zur Stadtbahn, die zwischen Tunnel und Haltestellen mit Hochbahnsteig pendeln kann. Die Oberleitung der Tram besteht vorwiegend aus Sommerfeldt-Teilen, ist jedoch ohne Funktion.

» Speziell der Straßenbahnverkehr kennzeichnet das großstädtische Flair der Ruhrgebietsbebauung

tet werden. Ein Wohnhaus und eine Gaszentrale kaschieren den engen Bogen der Bahnhofsausfahrt. Straße und Straßenbahn verschwinden unter einem Gewirr von Brücken in einer unter dem Ellok-Bw liegenden verdeckten Wende- und Abstellanlage.

Rechts der Anlage Dortmund-Hoesch ist noch ein 120 mal 75 Zentimeter messendes Segment angesteckt. Hierauf sind ein viergleisiger Straßenbahn-Betriebshof sowie Straßenzüge der Vorstadt dargestellt. Umrundet wird das Areal von einer eingleisigen Tramstrecke, die vor dem Betriebshof eine Ausweiche hat. Hinter dem Tramdepot zweigt aus der Strecke noch eine Rampe in den Untergrund ab. Hier befindet sich eine Kehr-

Umbau auf Digitalbetrieb

Im Zuge der Anlagenausdehnung kam die alte Analogsteuerung an ihre Grenzen. Nach einem vorsichtigen Herantasten hielt die Digitalisierung langsam Einzug. Der Anlagenteil DO-Hoesch wurde schon beim Bau ohne abschaltbare Abschnitte gebaut. Der Übergang zum alten Anlagen-teil wurde mittels Umschalter analog/digital realisiert. Das war betrieblich jedoch nur eine Zwischenlösung, da die Fahrt nach Harkorten bedingt durch die Kellerwand blind erfolgte. Jede Übergabe von Digital auf Analog musste abgesprochen werden, was den Spielspaß minderte. Nachdem immer mehr Loks digitalisiert waren, konnte auch auf der Alt-Anlage ein teilweiser Digitalbetrieb eingeführt werden. Hierbei wurde der gesamte Gleisanschluss zwischen Digital und Analog umgeschaltet. Da sich hin und wieder auch hier Probleme zeigten, wurde ein volldigitaler Betrieb forciert. Nachdem

Märklin die erste CentralStation anbot, wurde diese am Steuertisch von DO-Hoesch installiert. Der Fahrregler von Harkorten wurde per Sniffer an die Zentrale angebunden.

Nach Anschaffung einer CS 2 wurde die komplette Leit- und Sicherungstechnik auf der Anlage DO-Hoesch digital umgerüstet. Unter Verwendung von Qdecoder-Bausteinen erfolgte eine vorbildgerechte Signalisierung. Hierfür wurden Signale getauscht und an die korrekten Standplätze versetzt. Über die Memory-Funktion der Zentrale konnten so Fahrstraßen einschließlich zugehörigem Flankenschutz programmiert werden. Die Alt-Anlage blieb hingegen mit ihrer Relaissteuerung bestehen. Nach wie vor können Abschnitte zur besseren Übersicht stromlos geschaltet werden. In die Altanlage hielt eine Can-Bus-Leitung Einzug, die im Bahnhofsbereich Harkorten ein ESU-Link-Terminal bereitstellt. Von dort führt der CanBus weiter bis zum Bahnhof der Nebensecke, wo ein Handregler angeschlossen ist.

24 Zuggarnituren auf Abruf

Durch die vielen Abstellgleise in den diversen Schattenbahnhöfen stehen bis zu 24 Züge für den Fahrbetrieb bereit. Die Bahnhöfe, Betriebsstellen und Anschlüsse sorgen für jede Menge Arbeit, was bei einem realistischen Bahnbetrieb drei bis vier Mitspieler beschäftigen kann. Die dritte Generation Modellbahner steht seit zweieinhalb Jahren in den Startlöchern und hat sich schon mit dem Modellbahnvirus infiziert: „Opa, Keller gehen, Eisenbahn spielen!“, lautet Enkels Schlachtruf. Wie diese dritte Generation in einigen Jahren Einfluss nimmt, wird sich zeigen ...

Soenke Janssen



Gottfried Turnwald/Sig. Andreas Knipping

■ Im Fokus: Dampflokomotiven der DB-Baureihe 18^e in Vorbild und Modell

Die modernisierte S3/6 der Bundesbahn

Weil nach dem Krieg ein enormer Bedarf an Schnellzuglokomotiven bestand, entschloss sich die Bundesbahn 1953 zur Modernisierung von 30 Loks der Reichsbahn-Baureihe 18^e (bay. S 3/6). Sie erhielten neue Hochleistungskessel, Führerhäuser und Mehrfachventil-Heißdampfregler. Als 18^e eingereiht, kamen die solcherart überarbeiteten Maschinen an den Leistungsbereich der Baureihe 01 heran und waren die wirtschaftlichsten Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Wir zeigen, wo sie sich beim Vorbild bewährten und bieten die komplette Modellübersicht.

■ Verglichen & gemessen: HO-Elloks der DB-Baureihe 120ⁱ Drehstrom-Boliden für viele Zwecke



Beim Vorbild ist die Ära der Baureihe 120ⁱ weitgehend zu Ende. Die beiden formneuen HO-Modelle dieser interessanten Elektrolok von L.S. Models (links) und Piko (rechts) geben uns Anlass, ihnen die noch gar nicht so viel älteren Konstruktionen von A.C.M.E. und Märklin/Trix entgegenzustellen. Vier Modelle in einem Test versprechen ein spannendes Rennen!

■ Schi-Strä-Bus Spannende Idee

Anfang der 1950er-Jahre suchte die noch junge Bundesbahn nach neuen Lösungen zur Rationalisierung ihres Betriebes. Ein Beispiel für ein ungewöhnliches Konzept war der Schi-Strä-Bus. Das variable Gefährt konnte sowohl auf der Straße fahren als auch – mittels entsprechender Spurwagen – über Schienenstrecken. Mehrere Verbindungen nahm die DB mit ihm auf. Das Prinzip funktionierte, durchsetzen konnte es sich allerdings nicht.



Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

■ HO-Winteranlage Porträt statt Ausstellung

Eigentlich wollten die Lippstädter Eisenbahnfreunde ihre HO-Winteranlage in der Vorweihnachtszeit auf Ausstellungen präsentieren, was die Corona-Problematik erschwerte. Das Gute daran: Mit unserem Anlagenporträt haben viel mehr Modelleisenbahner Gelegenheit, dieses Schaustück zu bewundern.



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. gesetzlicher 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 DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt 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 643 | 1/2021 | Januar 2021 | 59. Jahrgang

eisenbahn magazin, Tel.: +49 89 130699-724
Infanteriestr. 11a, D-80797 München

Redaktion: Florian Dürr, Thomas Hanna-Daoud und Peter Schrickler (Eisenbahn); Peter Wieland und Martin Menke (Modellbahn)

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinke, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Peter Garke, Herwig Gerstner, Jürgen Gottwald, Rolf Höhmann, Markus Inderst, Soenke Janssen, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Karsten Naumann, Josef Mauerer, Marco Frühwein, Armin Mühl, Hagen von Orloff, Peter Pernsteiner, Herbert Prochnow, Dirk Rohde, Dietmund Schwarz, Holger Späing, Oliver Strüber, Martin Weltner, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens

Redaktionsassistentin: Caroline Simpson

Layout und Grafik: Rico Kummerlöwe; Jens Wolfram

Producerin: Joana Pauli

Schlussredaktion: Jana Müller, Matthias Müller

Verlag: Alba Publikation GmbH & Co. KG, Infanteriestraße 11a, 80797 München. www.alba-verlag.de

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Oliver Märten

Chefredakteur Eisenbahn | Modellbahn: Michael Hofbauer

Gesamtleitung Media: Bernhard Willer

Anzeigenverkauf: Selma Tegethoff

E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Anzeigenredaktion: Hildegund Roeßler
Tel.: +49 (0) 89 13 06 99-551, Fax: +49 (0) 89 13 06 99-100
E-Mail: hildegund.roessler@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31 vom 1.1.2021
www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:

Bahnhoßbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb,
Unterschleißheim, www.mzv.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: NEFF + STUMME GmbH

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 Bauvorschlüssen 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); verantwortlich für Anzeigen: Selma Tegethoff, alle Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN: 0342-1902

Bild: R. Auerweck

Alleskönner im kombinierten Verkehr - Der T3000e

n:

Der Megatrailer-Taschenwagen „T3000e“ ist die Weiterentwicklung des Typs „T2000“. Der Laderaum mit einer Taschenbreite von 2.700 mm ist auf die tiefliegenden Fahrzeugteile der Megatrailer abgestimmt. Damit können Megatrailer befördert werden ohne dass wesentliche Teile des Sattelanhängers weggeklappt werden müssen. Die Länge über Puffer beträgt 34.200 mm.

Die Taschenwagen sind mit Außenlangträgern ausgestattet, damit die sogenannten Taschen, in denen die Räder der Sattelaufleger abgestellt werden, einen möglichst geringen Abstand zur Schienenoberkante haben. Dies ist zur Einhaltung des Lichtraumprofils für Eisenbahnen notwendig. Auf den Wagen befindet sich ein höhenverstellbarer Stützbock, in dem der Königszapfen des Sattelauflegers befestigt wird. Der „T3000e“ ist in den vergangenen zehn Jahren zu dem gefragtesten Wagen für den Transport von Sattelanhängern und Wechselbehältern im Kombinierten Verkehr geworden.

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e, Kombiverkehr



77390

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e, DB AG

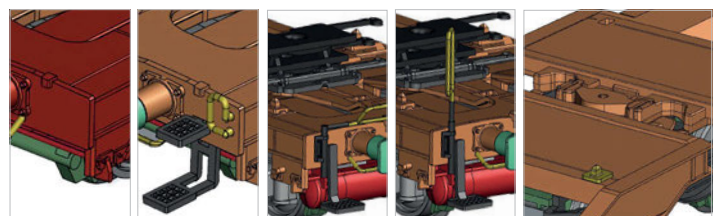


77386

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e, GATX



77391



Ohne und mit Rangiertritt

Rangiergriff klappbar

Vorbildgerechte
Modellumsetzung
des Drehgelenks

ROCO liefert auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren e-shop www.roco.cc. Sie sind nur wenige Klicks von Ihrem Wunschmodell entfernt!

Weitere Informationen auch bei unseren Vertriebspartnern.

www.roco.cc



PIKO



EXPERT
PLUS

Diesellok BR 107

Bewährter Import der Deutschen Reichsbahn

Highlights:

- Komplette Neukonstruktion
- Digital schaltbare Kupplung
- Authentischer Sound
- Beleuchtetes Nummernschild
- Führerstandsbeleuchtung
- AC Variante ab Werk mit mfx-Fähigkeit
- Hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis



55910 Diesellok / Sound BR 107 DR Ep. IV
55911 ~Diesellok / Sound BR 107 DR Ep. IV

299,99 €*
309,99 €*
* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis



Diese und weitere Neuheiten finden Sie im aktuellen Katalog 2020,
im Fachhandel oder direkt bei PIKO

f o YouTube
www.piko.de