

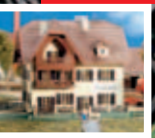
3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

TEE „Max Liebermann“
Zug zur Einheit

Detailliert ausgetüftelt



Jörgers
Z-Anlagen-Träume

Brot- und Butter-Loks

Die Traxx-Familie

Dampf-Giganten in Oregon

Tageslicht-Spektakel

Modell und Vorbild

BRÜCKENPARADIES *im Erzgebirge*

Nr. 11
November 2005
54. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr



4 191341 103300

11

B13411

TEST
● Hercules von Trix

Werkstatt:
■ **STEINALT:** Burgruine
■ **SCHRITTWEISE:** Schönheide



Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

16 BRÜCKENPARADIES SCHÖNHEIDE

Um Schönheit und Stützengrün gab es Eisenbahn pur und großartige Brückenbauwerke.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

14 RUNDER GEBURTSTAG

Ein Fest: Der Rasende Roland wurde 110 Jahre alt.

26 DAS ERFOLGSMODELL

Traxx-E-Loks sind der Renner von Bombardier Kassel.

36 GO BY TRAIN

US-Dampflokllegenden sind wieder unterwegs.

LOKOMOTIVE

32 SECHSACHSIGE SOUVERÄNITÄT

Fast 50 Jahre führen die E-Loks 1010/1110 der ÖBB.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

40 EINHEITS-ZUG „MAX LIEBERMANN“

Im Frühherbst 1990 fuhr ein VT 11.5 als DR-Intercity.

MODELL

WERKSTATT

59 BASTELTIPPS

60 SCHÖNHEIDE EN MINIATURE

Georg Kerber inszeniert ein H0-/H0e-Diorama, Teil 1.

64 BURG-FRIEDEN

Michael Robert Gauß zaubert eine Burgruine für H0.

PROBEFAHRT

70 SCHLESSEN-FAHRER

70 SCHWERER INDIANER

71 HIPPI, HOPPI IM GALOPPI!

72 FEINKÖRNIG

73 EL-DORADO

74 HÖRT, HÖRT!

UNTER DER LUPE

75 KANALARBEITER

75 TIPPTOPP TT-TANKE

TEST

76 NACHWUCHS-FÖRDERUNG

Der ÖBB-Hercules 2016 als H0-Modell von Trix.

SZENE

82 STAHLSTARK

Die Elgin, Joliet & Eastern als Anregung für H0 und die passenden Fahrzeuge.

86 SYSTEMATISCH INDIVIDUELL

Manfred Jörgers beeindruckende Z-Modulanlage.

AUSSERDEM

92 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

97 IMPRESSUM

29 BAHNPOST

44 GÜTERBAHNHOF

48 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

80 TERMINE + TREFFPUNKTE

43 BUCHTIPPS

98 VORSCHAU

58 INTERNET



26 Verkaufsschlager

Die Bombardier-Traxx-E-Lok-Familie ist wegen ihrer Vielseitigkeit bei den Abnehmern sehr beliebt.

16 Kurvig und bergig

Im oberen westlichen Erzgebirge waren Schönheit und Umgebung Inbegriff für Eisenbahnatmosphäre.



Klein 60 Schönheide

Georg Kerber baut ein Diorama mit dem Spurwechselbahnhof Schönheide Süd in H0 und H0e (1. Teil).



64 Minnedienst en detail

Die Ruine einer Burg entstand bei Michael Robert Gauß aus Gips und Fliegendraht.



86 Präzision und Perfektion

Manfred Jörgers beweist nicht nur mit seiner Z-Anlage ein großes Geschick: Er bietet auch Kleinserienteile an.



Titel: Im August 1975 überquert 99 561 mit ihrem Güterzug das große Viadukt bei Stützengrün. Foto: Jens Walter

SLOWAKEI

Der Lok-Grand-Prix 2005 in Zvolen

● In vielen ehemaligen Ostblockstaaten herrschte seitens der Bevölkerung stets eine enge Verbundenheit zur Eisenbahn. Die dortigen Bahnverwaltungen förderten dies bewusst durch regelmäßig stattfindende Veranstaltungen wie Fahrzeugausstellungen oder Sonderfahrten. Die Festivals erfreuten sich großer Beliebtheit. Dieser Trend ist

auch nach der politischen Wende im Jahr 1989 nicht eingebrochen. So findet in Zvolen/Altsohl in der Slowakei am Tag des Eisenbahners neben dem Depot-Fest seit 1998 ein sogenannter Wettkampf der Lokomotiven statt. Auf den Gleisen des angrenzenden Güterbahnhofes wird über eine Distanz von etwa 200 Metern ein Wettrennen veranstaltet, anschließend müssen die Lokpersonale noch fünf Geschicklichkeitsaufgaben mit ihren Maschinen bewältigen. Der überwältigende Publikumserfolg veranlasste die Stadt Zvolen, dieses Festival der Slowakischen Eisenbahnen (ZSR) in das jährliche Kulturprogramm der Stadt einzubeziehen. Seit dem Jahr 2000 gibt es sogar internationale Beteiligung mit tschechischen, ungarischen und österreichischen Maschinen. Das diesjährige Festival in Zvolen fand am 10. September 2005 statt. Ab 10 Uhr konnten im Depot neben den am Wettbewerb teilnehmen-



Kurz vor dem Start zum Wettrennen über die 200-Meter-Distanz: 331037 neben 4220108, 22034, 313432 und 310433 (von links).

den slowakischen Dampflokomotiven: 310433 (C-n2t; 1896), 4220108 (D-n2vt; 1909), 331037 (1'C1'-h2t; 1949) auch die 22034 aus Ungarn (1'B1'-h2t; 1929) und die 313432 aus Tschechien (C-n2t; 1904) sowie zahlreiche historische und moderne Dieselloks der ZSR besichtigt werden. Mittags wurden die fünf Tenderloks nach einer Drehscheibenpräsentation in einem Lokzug zum angrenzenden Güterbahnhof Zvolen Nakl. Stanica überstellt, wo rund 4000 Schaulustige auf den Beginn des Wettbewerbes warteten. Nach dem Rennen folgten die Geschicklichkeitsbewerbe für die Lokpersonale. Sie wurden ebenfalls auf dem Gleisabschnitt zwischen Start und Ziel durchgeführt, wobei bei der 100-Meter-Marke folgende Aufgaben zu bewältigen waren:

1. Hindernis im Gleis: Anhalten der Lok vor einem Baumstamm, nach dessen Beseitigung durch den Heizer Weiterfahrt zum Ziel.

2. Löschen eines Feuers: Nach dem Anhalten an einer neben dem Gleis aufgestellten Blechtasse mit brennendem Öl muss vom Heizer ein etwa zehn Meter entfernt deponierter Eimer geholt, mit Wasser der Lok gefüllt und damit das Feuer gelöscht werden, anschließend Weiterfahrt bis zum Ziel.

3. Geschicklichkeit: Mit einer auf einer Kuppelstange aufgestellten, vollen Bierdose ist möglichst schnell das Ziel zu erreichen.

4. Englische Post: Mit dem Feuerhaken der Lok ist während der Fahrt vom Führerstand aus ein neben dem Gleis liegendes Paket aufzuheben und nach etwa zehn Metern in einen neben dem Gleis platzierten Korb zu werfen.

5. Befreiung einer Lady: Ein neben dem Gleis angekettetes Mädchen muss nach Auffinden des zum Vorhängeschloss passenden Schlüssels befreit werden. Abschließend folgt noch ein Rennen mit einer Fahrraddraisine.

Die benötigten Zeiten wurden gestoppt und je nach Anzahl der Fehlversuche mit einem Zuschlag versehen. Die Auswertung des Rennens und der fünf Disziplinen erfolgte nach einem speziellen Punktesystem. Siegerin war die 313432. Museumsbahnen oder Eisenbahnvereine mit geeigneten Gleisanlagen kann eine derartige Show nur empfohlen werden. Abgesehen vom Besucheransturm bietet die Wettkampfatmosphäre sogar für Eisenbahn-Laien ein spannendes Schauspiel.



Der Heizer der 313432 löscht den kleinen Brand neben dem Gleis.

Fünf ortsansässige Grazien in futuristischem Outfit warten sehnsüchtig auf ihre Befreiung.



Fotos: Salzmänn

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Rollender Nationalpark

● Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) stellte am 5. September 2005 ihren ersten Lint-Triebwagen mit ganzflächiger Werbung vor. Bei dem Tw handelt es sich um den VT 307. Dieses Fahrzeug hat an den Stirnfronten als erster NOB-Lint, die Connex-Farbgebung in Blau, Weiss und Gelb erhalten. Die seitliche Werbung hat jedoch keinen kommerziellen Charakter, sondern der Zug wirbt für den Nationalpark Wattenmeer. Im Mai 2005 hatten die NOB und der Nationalpark Wattenmeer Schülerinnen und Schüler aus Schleswig-Holstein zu einem außergewöhnlichen Design-Wettbewerb aufgerufen. Unter dem Motto „Ein Nationalpark kommt ins Rollen“ konnten sie einen Triebzug der NOB gestalten. Mehr als 1000 Einsendungen zeigten, wie sehr sich Kinder und Jugendliche mit dem Nationalpark Wattenmeer und dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn identifizieren. Karl-Heinz Fischer, Geschäftsführer der NOB, übergab nun gemeinsam mit den Partnern von der Landesnahverkehrsgesellschaft und dem Nationalpark Wattenmeer die Preise an die Schulklassen. Angereist nach Kiel waren die Schulklassen mit dem Fahrrad oder der NOB. „Als die Nord-Ostsee-Bahn Ende letzten Jahres Nationalpark-Partner wurde, hatten wir alle die Vision von



Foto: Brüggemann

Karl-Heinz Fischer (rechts) übergibt der Schülerin Berit Jürgensen aus der 8. Klasse der Humboldt-Schule in Kiel den ersten Preis für das Design des Nationalparkzugs.

einem Nationalparkzug“, erklärte Christian Jessen, der Geschäftsführer der Nationalpark-Service-GmbH. Und Karl-Heinz Fischer erläuterte: „Wir freuen uns, dass wir das Projekt so schnell umsetzen konnten. Anlass war die Vision 2005, das internationale Wirtschafts- und Kulturfestival der beiden schleswig-holsteinischen Industrie- und Handelskammern.“ Die NOB hob hervor, dass die Fenster nicht mit Klebefolien beklebt sind. Suzanne Thomas von der NOB sagte dazu: „Wir möchten unseren Fahrgästen einen freien Ausblick auf die schöne Landschaft Schleswig-Holsteins bieten. Klebefolien würden nur stören.“

Die Lok 298335 erhielt im August eine Hauptuntersuchung im Werk Cottbus und wurde dabei mit einem Caterpillar-Motor mit einer Leistung von 750 kW remotorisiert. Drei Loks dieses Typs sollen noch dieses Jahr einen Cat-Motor erhalten.



Foto: Hellmann

Gemeinsam sind wir stark

Was das Wir-Gefühl so alles bewegen kann und was bei gemeinsamen Anstrengungen inklusive positiver Gemütslage zustande gebracht wird, mag manchen überraschen. Sollte es aber nicht, denn spätestens, seit „Wir sind das Volk“ skandiert wurde, müsste das eigentlich allen klar sein.

Was man heute so schön auf Neudeutsch mit Corporate Identity bezeichnet, wussten ehemals viele Unternehmen zu schätzen: Kruppianer, Henschelaner oder auch Hartmänner waren stolz auf ihre Firmenzugehörigkeit. Und „Friedliche Nachbarn“ genossen Ansehen, nicht, weil sie besonders umgänglich gewesen wären, sondern weil sie auf der gleichnamigen Zeche einfuhren.

Da stimmt es hoffnungsfroh, dass es selbst im Zeitalter von Product Placement, Outsourcing und Shareholder Value offenkundig doch noch oder auch wieder diese anderen Werte gibt.

Schön zu beobachten war dies unlängst auf Rügen, wo der Rasende Roland runden Geburtstag feierte. Die dortigen Eisenbahner und -bahnerinnen identifizieren sich mit ihrer Rügenschon Kleinbahn (RüKB) und mit ihnen die Rügäner Bevölkerung: Von der Landrätin bis zum dreijährigen Steppke feierten rund 6000 begeistert mit.

Die Deutsche oder auch Die Bahn ficht derlei wenig an. Sie baut derzeit ihre neue „Markenarchitektur“ im „Corporate Design“: „Mobility Networks Logistics“ soll die Konzernmutter nun heißen.

Als ob man keine anderen Sorgen hätte! Und was sagt eigentlich der Noch-Eigentümer dazu? Wie? Aha, man spielt global!



Dr. Karlheinz Haucke

LEIPZIG

Portikus geht auf Wanderschaft



Foto: Emersleben

● Noch steht der denkmalgeschützte Portikus des Bayerischen Bahnhofes in Leipzig an seinem Platz. Das sollte auch trotz des geplanten City-Tunnels so bleiben.

Mit Betoninjektionen sollte seine Standfläche stabilisiert und der Tunnelbahnhof darunter gebaut werden. Ganze vier Kilometer wird die Doppelröhre einmal messen und den Leipziger Hauptbahnhof mit dem Bayerischen Bahnhof verbinden. Mitte 2006 soll der Schildvortrieb an der mehr und mehr zu einer spektakulären Herausforderung für die Ingenieure wachsenden Baustelle beginnen. Nach ultraharten Quarzitsteinen kommt nun auch eine Braunkohlenlinse unter dem Alten Rathaus den Bauarbeitern in die Quere. An anderen Stellen hoben sich Fußböden, da Betoninjektionen zu viel Spannung aufgebaut hatten. Damit der Portikus nicht auch noch Schaden nimmt, wird jetzt an einem Verschieben des prächtigen Torbaues bis zum Jahresende gearbeitet. Erfahrungen gibt es dabei vom Verschieben des Kaisersaals am Potsdamer Platz in Berlin. Der City-Tunnel hat eine Kapazität von zwölf bis 13 Zügen pro Stunde und Richtung. Im Dezember 2009 soll der erste Zug mittels E-Traktion durch den Tunnel rollen.

Das Fundament des Portikus wird abgetrennt und auf einen neuen Rahmen gesetzt. Dieser wird über eine Gleitbahn dann einige Meter nach Osten geschoben.

MUSEUMSBAHN

99 606 kehrt heim

● Das DB-Museum und der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. (VSSB) einigten sich über den Verkauf der Schmalspurdampflokomotive 99 606 und deren Rückführung nach Sachsen. Die Lok gehört zur sächsischen Baureihe IV K und wurde 1916 gebaut. Dr. Andreas Winkler, Vorsitzender des VSSB: „Wir freuen uns ganz besonders, dass wir ein Stück sächsische Technik und Heimatgeschichte bewahren können und pünktlich zum Festjahr 125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen nach Hause zurückholen.“ Dr. Jürgen Franzke, Leiter des DB-Museums, erklärte: „Mit dem Verkauf der Schmalspurlokomotive ermöglichen wir dem Fahrzeug eine Präsentation im originalen Umfeld. Dies (...) ist ein Ausdruck der langjährigen Verbundenheit zwischen den sächsischen Eisenbahnfans und unserem Museum.“ Die Überführung soll bis Oktober erfolgen.



Foto: Schäringer

Der Lokkasten der Ende März in Goldau ausgebrannten Re 4/4 II 11123 von SBB Cargo wurde jetzt endgültig zum Verschrotten abtransportiert.

ZWISCHENHALT

■ In Sachsen-Anhalt werden wieder einmal Bahnstrecken auf „wirtschaftlichen Betrieb“ untersucht, laut Mitteldeutscher Zeitung Könnern – Bernburg, Klostermansfeld – Wippra, Teuchern – Naumburg – Nebra, Berga-Kelbra – Stolberg, Wittenberg – Bad Schmiedeberg und Köthen – Aken.

■ Ab dem kommenden Fahrplanwechsel sollen tschechische Pendolino-Triebzüge zwischen Prag und Wien verkehren. Die Fahrtzeitersparnis dank Neigtechnik soll eine halbe Stunde betragen.

■ Im Dampfloswerk Meiningen steht seit 19. August 2005 eine neue Schiebebühne zur Verfügung. Sie ersetzt die alte Bühne aus dem Jahr 1918 und ist für die Produktionsabläufe von zentraler Bedeutung.

■ Die Arlbergbahn in Österreich bleibt zwischen Strengen und Flirsch für mindestens zwei Monate gesperrt, weil starke Dammschäden vom August-Hochwasser beseitigt werden müssen. Im Bundesland Vorarlberg selbst fahren wieder Züge.

■ Horst Gibtnier geht in Ruhestand: Der Diplom-Verkehringenieur war im Kabinett de Maizières letzter Verkehrsminister der DDR. Zuletzt war er seit 1997 DB-Konzernbeauftragter für Mecklenburg-Vorpommern. Nachfolger wird Dr.-Ing. Joachim Trettin, der auch Brandenburg betreut.

■ Den Europäischen Lokführerschein haben die ÖBB als erste Bahngesellschaft Europas eingeführt. Zuerst erhalten ihn 785 Lokführer im internationalen Zugdienst.

■ Der Bahnknoten Gera wird seit dem 29. August umgebaut. Die Reiseverkehrsana-

gen in Gera Hbf, Gera Süd und Ronneburg sollen bis zur Buga 2007 erneuert werden.

■ Die Härtsfeld-Museumsbahn konnte jetzt den Bahnhof Dischingen erwerben (MEB berichtete). Es ist das letzte im Originalzustand befindliche Bahnhofsgelände der ehemaligen „Schättere“ genannten Härtsfeldbahn.

■ Der Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing kann beginnen. Zunächst wird der Abschnitt Mühldorf – Ampfing zweigleisig ausgebaut, was zu Fahrtzeitverkürzungen und einer Entlastung des Knotens Mühldorf führen soll.

■ Das so genannte EuroCap-Rail-Projekt mit einer geplanten schnellen TGV-Verbindung Brüssel – Luxemburg – Straßburg gilt laut einer Studie des belgischen Büros Stattec in seiner umfangreichsten Ausbauver-

Präventionsmaßnahme



Foto: Dollinger

● Zwei Loks der Baureihe 101, 029 und 080, fahren seit August mit Werbung für die polizeiliche Kriminalprävention. Im August startete die Polizei gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG eine bundesweite Öffentlichkeitskampagne zur Kriminalitätsverhütung. In den grünen Polizeifarben ist die Werbung an den Seitenflächen der Loks aufgebracht. Man möchte die Kriminalprävention in das öffentliche Blickfeld rücken. An den Stirnfronten tragen die Loks das übliche Rot der DBAG. Es gibt zudem einen Fotowettbewerb, für Fotos von der Lok. Auf der Internetseite www.werbelok.polizei-beratung.de können Aufnahmen der Loks hochgeladen werden. Jedes der eingesandten Fotos wird auf der Homepage veröffentlicht und von den Online-Besuchern bewertet. Jeweils am 20. eines Monats werden ein erster und zweiter Sieger prämiert. Nach Ablauf der sechsmonatigen Aktion werden die Hauptgewinner ermittelt. Unter anderem kann eine Fahrt im Führerstand eines ICE, ein Mitflug im Polizeihubschrauber oder die Mitfahrt im Polizeiboot der Wasserschutzpolizei gewonnen werden.

Die neue Werbelok 101080 schiebt IC 2516 durch Treuchtlingen.

sion als nicht rentabel. Der geplante Bau der TGV-Verbindung würde fast 1,8 Milliarden Euro kosten.

■ In Mannheim ging am 2. September 2005 termingerecht das erste Teilstück des Stadtbahn rings mit sieben Kilometern Gleis von Neuostheim zur Arena in Betrieb. Bis zur Inbetriebnahme des nächsten Bauabschnitts 2006 werden die Stadtbahnen dort nur bei Sonderveranstaltungen rollen.

■ Die Stadler Rail Group übernimmt die Winpro AG, den Rest der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM).

■ Die SNCF wandelte einen Auftrag über 30 Zweisystemloks um. Stattdessen wollen die Franzosen 30 Dreisystemfahrzeuge anschaffen. Die E-Loks sollen ab 2006 geliefert und in Frankreich, Deutschland, Luxemburg sowie in der Schweiz eingesetzt werden.

Reaktivierung

● Seit 5. September 2005 gräbt die Hamburger Hochbahn einen 37 Jahre alten Tunnel am Berliner Tor wieder aus. Wegen einer Neuordnung der Linien U2 und U3 muss das bestehende Kreuzungsbauwerk erweitert und verändert werden. Nach zweijähriger sorgfältiger Vorplanung müssen einige Wände und Stützen weichen und in veränderter Form neu gebaut werden. Der U-Bahnbetrieb wird während der Arbeiten mit nur minimalen Unterbrechungen weiterlaufen. Die Fertigstellung ist erst für 2009 vorgeplant.



Foto: Böhme

■ Am 26. August 2005 fand anlässlich des 80-jährigen Bestehens des DB-Regio-Werkes in Erfurt eine Sonderfahrt mit dem historischen WUMAG-Triebwagen „Nürnberg 761“ (Baujahr 1926) der Buxtehude-Hersfelder-Eisenbahnfreunde im Regelzugplan auf der Pfefferminzbahn zwischen Großheringen und Straußfurt statt. Das Foto zeigt den Triebwagen bei der Einfahrt in den Bahnhof Straußfurt, wo die Pfefferminzbahn Anschluss an die Strecke Erfurt – Nordhausen hat.

Jubiläumsfeier

● Die jährliche, zweitägige Großveranstaltung „Zurück nach Damals“ fand 2005 am 3. und 4. September statt und stand ganz im Zeichen des 30-jährigen Jubiläums der Veuwsche Stoomtrein-Maatschappij (VSM). Die VSM setzte neun Dampfloks und sechs historische Dieselloks ein. Als Gratulanten kamen von der Stoomstichting Nederland die 011075 und von der Zuid-Limburgse Stoomtrein-Maatschappij die schwedische B1220. Der letzte samstägliche Zug aus Apeldoorn wurde traditionsgemäß mit Mehrfachtraktion befördert; diesmal waren nicht weniger als zehn Dampfloks von der Partie: 011075, B 1220, 23 071, 44 1593, 50 3564, 50 3654, 52 3879, 52 8053, 52 8139 und 64 415 verfügten zusammen über eine Leistung von 16 335 PS!

Foto: Korthof



Außer Reisezügen auf den Streckenabschnitten Apeldoorn – Beekbergen – Loenen – Dieren waren auch Güterzüge unterwegs, die unter anderem mit VW-Bullis beziehungsweise -Käfern beladen waren.

TOP UND FLOP

 TOP: Gratis-Fahrten

Das hat man selten: Einfach einsteigen und losfahren, ohne sich um Fahrkarten kümmern zu müssen! Vom 5. bis zum 11. September war das Wirklichkeit auf der Strecke Erfurt – Suhl – Meiningen (KBS 570). DB Regio Thüringen wollte sich für die Geduld der Fahrgäste bedanken: Durch die monatelange Grundinstandsetzung des über drei Kilometer langen Brandleitertunnels gab es einen umständlichen Busersatzverkehr zwischen Zella-Mehlis und Gräfenroda. Mit der Aktion wollte DB Regio auch Nicht-Bahnfahrer neugierig machen.

 FLOP: Warten auf den ICE

Was uns die DB AG kürzlich als großen Erfolg verkaufte, ist eigentlich ein Trauerspiel: Fünf Jahre dauerte das Zulassungsverfahren für den ICE 3 in Frankreich. Und das lag sicherlich nicht nur daran, dass der ICE 3 angeblich zu komplex und empfindlich für das französische Schienensystem ist. Da werden alte Ländergrenzen noch immer möglichst lange mit Klauen verteidigt. Jetzt müssen einige Züge für 28 Millionen Euro nachgerüstet werden, und wer das am Ende bezahlt, ist wohl auch klar.

ÖSTERREICH

Schmalspurfest im Lungau



Foto: Haslebner

● Viel Dampf gab es am Wochenende vom 26. bis 28. August 2005 auf der Murtal- und Taurachbahn. Zum Einsatz kamen vier Dampfloks (U 11, S 12, Z 6 und 699.01) sowie die Diesellok 2091.03. In Unzmarkt, Ausgangspunkt der Schmalspurbahn, starteten die Züge. Höhepunkt waren die Züge mit der ehemaligen Salzkammergut-Lok S 12, die erst im Herbst 2004 das Ausbesserungswerk Česke Velenice verlassen hatte.

Die U 11 der StLB bei der Murbrücke in Unzmarkt. Die beinahe 100 Jahre alte Normalspurbrücke der Südbahn wurde im September durch eine neue Brücke ersetzt. Es war der letzte Dampfbzug bei der alten Brücke.

Bahnhof Brig wird umgebaut

● Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 soll der Bahnhof Brig der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof umgebaut werden. Das 62,5 Millionen Franken teure Projekt soll betriebliche Vereinfachungen und Fahrzeiterparnisse von 30 Minuten erlauben.



Foto: Miskien

Ende August war eine NOB-Garnitur mit 146 520-2 auf Testfahrt in Sachsen zwischen Dresden-Altstadt und Flöha und passiert gerade den Plauenschen Grund nahe Dresden.

Der Schwellenleger

Werbung lohnt sich

● Kostenneutrale Werbung sollte demnach noch lohnender sein. Sollte man meinen, doch diese Ansicht scheint man bei der DB AG nicht zu teilen. Anders ist es nicht zu erklären, dass die Bahn die Möglichkeit verstreichen ließ, sich anlässlich eines Streckenjubiläums ins Blickfeld der Bevölkerung zu rücken. Die Streckenäste Bad Waldsee – Kisslegg (135 Jahre) und Kisslegg – Wangen (125 Jahre) feiern Geburtstag, was regionale Vereine und die Kommunen inspirierte, Bahnhofsfeste zu initiieren. Die Verbindung zwischen den Orten sollten aus historischem Lok- und Wagenmaterial gebildete Züge übernehmen. Mit diesen Aktivitäten hätte sich die Bahn bei der durch Ausdünnung des Fahrplans verärgerten Bevölkerung in Oberschwaben zur Abwechslung einmal positiv ins Gespräch gebracht. Leider sah sich der Netzbetreiber gezwungen, ausgerechnet an dem ins Auge gefassten Termin (3. Oktober 2005) just in den genannten Streckenabschnitten Bauarbeiten durchzuführen. Dies teilte man den Gemeinden, die bereits viele Vereine für die Durchführung attraktiver Veranstaltungen gewonnen hatten, Anfang August mit. Ein Ausweichtermin konnte nicht gefunden werden. Scheinbar kann die Bahn nur Werbung gebrauchen, die sie so richtig teuer kommt.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Gerlach

● Neue Fahrzeuge für die Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH Seifhennersdorf (SBE): Das zur Hochwaldbahn e.V. gehörende Unternehmen betreibt im Auftrag des Zweckverbands Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) die als Mandaubahn bezeichnete Strecke Zittau – Mittelherwigsdorf – Seifhennersdorf – Eibau (KBS 236) seit 2002 mit Triebwagen Uerdinger Bauart. Ursprünglich sollte der Verkehrsvertrag zum Fahrplanwechsel 2005 enden. Infolge der Vertragsverlängerung bis zum Jahr 2008 wird offensichtlich der Einsatz modernerer Fahrzeuge notwendig. Vor kurzem wurden zwei, jetzt als VT 41 und VT 42 bezeichnet, Tw übernommen. Die Fahrzeuge erhielten durch die Hochwaldbahn eine Hauptuntersuchung und neue Farbgebung in Blau mit Schriftzug Mandaubahn. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um von Orenstein & Koppel in den Jahren 1959/60 gebaute Akkumulatortriebwagen der Bauart ETA 150. In Viechtach wurden sie zu dieselelektrischen Triebwagen mit einem 398 kW leistenden MAN-Motor umgebaut. Ebenfalls erhielten sie damals neue Front- und Seitenscheiben, Schwenkschiebetüren und modernere Inneneinrichtung. Die Fahrzeuge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Ursprünglich war zu Beginn der Umbauarbeiten in den 90er-Jahren vorgesehen, eine größere Serie aus ausgemusterten DB-Akkutriebwagen entsprechend umzurüsten und sie bei NE-Bahnen einzusetzen. Neuentwicklungen seitens der Schienenfahrzeugindustrie Mitte der 90er-Jahre zerschlugen jedoch dieses Vorhaben, so dass die beiden Triebwagen Einzelstücke blieben und überwiegend als Reservefahrzeuge in Zwiesel für die dortigen Regio-shuttle zum Einsatz kamen. Wir wollen von Ihnen wissen, wie die Bahngesellschaft hieß, die die Akkutriebwagen umbaute und dann einsetzte?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. November 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Septemberheft lautete „VT 11.5/BR601“ und „Max Liebermann“. Gewonnen haben: Sichert, Horst, 95163 Weißenstadt; Endres, Annette, 66839 Schmelz; Borromeister, Jochen, 01454 Ullersdorf; Darlea, Silvin, R0-310177 Arad; Witzel, Helga, 60389 Frankfurt; Scharbach, Herbert Jürgen, 56727 My-Betzing; Pump, Günther, 14480 Potsdam; Prein, Wulf, 01983 Großbräsen; Streppel, Detlev, 45257 Essen; Peters, Josef, 54296 Trier; Wagner, Ulrich, 79540 Lörrach; Nieberwall, Sven, 36433 Moorgrund; Kretschmer, J., 27612 Loxstedt; Bellmann, Norbert, A-6923 Lauterach; Klostermann, Friedrich, 85276 Pfaffenhofen; Brauer, Ingrid, 47269 Duisburg; Kriese, Klaus, 45721 Haltern am See; Stumm, Günther, 29303 Bergen; Wessel, G., 03042 Cottbus; Dietrich, Wolfgang, 04639 Gößnitz.



BAHNHÖFE

First Rail Property pleite

● In den letzten Jahren hatten der Immobilienkaufmann Dieter Breitkreuz (nach dessen Tod 2004 Sohn Dirk) mit seiner Firma „First Rail Property“ (FRP) und die DB AG einen Vertrag zum Kauf von über 1000 Bahnhofsgebäuden geschlossen. (Dieter Breitkreuz leitete auch eine Kapitalgesellschaft, gegen die wegen Anlagebetrugs ermittelt wird.) Ein erster Teil von 502 Bahnhöfen wurde übernommen, weitere nochmals etwa



Foto: Rinkel

500 nur gemanagt – oder zumindest der Versuch unternommen. Der schöne Plan sah vor, dass die renovierten Gebäude von Dienstleistern, Handel und Gastronomie belebt werden sollten, was in Einzelfällen auch gelang. Doch es gibt Berichte von Interessenten, auf deren Angebote die FRP nicht reagierte. Nun ist die Firma pleite, das Amtsgericht Darmstadt bestellte einen Insolvenzverwalter. Betroffen sind unter anderen 164 Bahnhöfe in Sachsen und 90 in Hessen. Die Eigentumsfrage der ersten 502 Bahnhöfe ist offen, die DB will sie nicht wieder haben.

Einer von den ersten 502 Bahnhöfen war Bickenbach bei Darmstadt. Nun soll mit Kommunen und privaten Investoren verhandelt werden.



Foto: Mann

ES 64P-001 (die ehemalige 127 001) passiert mit zwei 901-Mittelwagen des VT601 Gemünden auf dem Weg zur ESG nach Augsburg. Diese dürften wohl als Ersatzteilsender für den dortigen blauen 601 dienen.

SCHWEIZ

Präsentation

● Wenn sich sogar Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB, Zeit nimmt für eine Buchvernissage, dann muss es sich um etwas ganz Besonderes handeln. Hans Bosshard, langjähriger Redakteur und Eisenbahnspezialist bei der Neuen Zürcher Zeitung, präsentierte zusammen mit seinem Sohn und Co-Autor Jakob Bosshard das gemeinsame Werk „Unsterbliche Dampflokomotiven, Erlebnisse auf drei Kontinenten“ (siehe Buchtipps Seite 43). Hans und Jakob Bosshard bestellten ihre Gäste und Medienkollegen zuerst auf den Bahnhof Olten, wo der exklusive Rote Pfeil der Oensingen-Balsthal-Bahn die Gesellschaft erwartete. Von Brugg aus führte die Reise dann mit dem Postauto zur bekannten Schinznacher Baumschule, die immerhin im Besitz einer 62,5 Tonnen schweren südafrikanischen Garratt-Lok (siehe MEB 8/98) ist. Natürlich durfte die anschließende Dampffahrt durch den Baum- und Blumengarten nicht fehlen.



Foto: Armin Schmutz

In der stimmigen Umgebung von Kleindampfloks der Baumschule fand die Präsentation des ebenso stimmungsvollen Bildbandes statt.

Foto: Barth



155 001 bespannte am 26. August 2005 einen Zug von Glauchau nach Niederwiesa mit den Glauchauer Ausstellungsfahrzeugen für das 15. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf. Das Bild entstand in Niederlungwitz.

ZEITREISE



Foto: B. Wölly

1975

Am 4. Oktober 1975 rangierte 942105 zwei Flachwagen – sicher für den Gleisabbau, der am 6. Oktober begann.

Eibenstock oberer Bahnhof

Ganz in der Nähe unserer Titelgeschichten-Gegend um Schönheide (ab Seite 16) gab es mit der Teilstrecke Eibenstock unterer Bahnhof – Eibenstock oberer Bahnhof ein Betriebs-Unikum. Sie ging am 2. Mai 1905 als EEO in Betrieb, war 3,2 Kilometer lang und hatte keinen weiteren Zwischenbahnhof. Von 512 Metern über dem Meeresspiegel kletterte sie auf 641 Meter. Über knapp 2,6 Kilometer war sie mit 50 Promille geneigt, was den Betrieb erklärt: Während ihrer gesamten Existenz wurden die Züge geschoben, die Lok fuhr stets talseitig. Ursprünglich besorgten drei sächs. VT mit Westinghouse-Bremse das Geschäft. Die DRG setzte später die 94.5-12 (pr. T16.1) mit Gegendruckbremse ein, ehe schließlich die 94.20 (sächs. XIHT), quasi die sächsische Schwesterlok, bis zum Ende Streckenkönigin war. Am 6. Oktober 1975 legte die DR die Strecke im Zusammenhang mit dem Bau der Talsperre Eibenstock still. Schon am 25. Oktober hatten zwei 94.20 und der Abbauzug ganze Arbeit geleistet und Strecken- sowie Bahnhofsgleise vollständig entfernt. Das obere Bild zeigt die Sicht in Richtung Gleisabschluss, während wir unten in Richtung ehemalige Ausfahrt schauen.



Foto: R. Heinrich

2005

Im Mai 2005 ist das Empfangsgebäude renoviert, auf den ehemaligen Gleisen stehen heute Neubau-Wohnhäuser.

DB-PRIVATISIERUNG

Zoff um Gutachten

Die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Expertise zur Privatisierung der DBAG steht kurz vor der Veröffentlichung. Auch diese empfiehlt im Kern die Trennung von Netz und Betrieb, allerdings soll die Bahn das operative Management des in Bundeseigentum zu verbleibenden Netzes übernehmen. Teile dieses Gutachtens sind offenbar dem so genannten Bahn-Beirat zugespielt worden. Dort sitzen ausschließlich Wissenschaftler, die die Auffassung vertreten, die DBAG müsse als integrierter Konzern mit Netz an die Börse. Vorgang und Bahn-Beirat werden heftig angegriffen. Für Albert Schmidt (B90/Grüne) ist es „der erwartete und plumpe Versuch, auf die unabhängigen Gutachter (...) Einfluss zu nehmen“. Horst Friedrich (FDP) meint: „Aufgabe des Bahn-Beirates ist es, die strategischen Positionen des Bahnvorstands wissenschaftlich zu verbrämen.“ Der Fahrgastverband Pro Bahn wirft DBAG und dem Beirat „Eigennutz vor Gemeinnutzen“ vor, weil das Privatunternehmen DBAG allein über Steuermittel zum Netzausbau entscheiden wolle, während Informationen über den Netzzustand Unternehmensgeheimnisse seien.

ZITTAUER SCHMALSPURBAHN

Wechsel an der Spitze

Neuer Geschäftsführer der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn GmbH (SOEG) wurde der Pensionsbetreiber und Eisenbahnjournalist Ingo Neidhardt, der seine Aufgabe am 1. Januar 2006 wahrnehmen wird und vorerst bis 2008 amtiert. Das beschloss der Aufsichtsrat der SOEG, in dem zehn Kommunalpolitiker und -beamte sitzen. Zustimmung müssen noch die Gemeinden und der Kreistag Löbau-Zittau sowie die Gesellschafterversammlung. Neidhardt löst Ursula Küchler ab, die außer der SOEG auch die Kreisbahnverkehrsgesellschaft (KVG) führt. Hintergrund dieser Personalentscheidung sind Differenzen zwischen dem Landkreis und KVG-Eigentümer Abellio. Dieser bedauert, sein Konzept für die SOEG nicht mehr vorstellen zu können. Auch die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn (SBE) hat Interesse an der SOEG gezeigt und wurde ebenfalls nicht berücksichtigt. Beide kritisieren, dass die Entscheidung hinter verschlossenen Türen vorbereitet worden sei.



Foto: Wipf

Auch in der Schweiz öffnet sich der Schienenverkehr immer mehr und es drängen neue Privatbahnen aufs Netz der SBB. Seit jüngstem gehört auch die HGK, die einst mit der SBB zusammenarbeitete, zur Konkurrenz. Wöchentlich werden zwei bis drei Kohlestaubzüge aus Deutschland nach Zizers gefahren (nachts) und am selben Tag wieder zurück. Als Zuglok diente am 2. September 2005 nahe Ziegelbrücke 185 544, die seit neuestem Werbung für „RSB Logistic“ macht.

SCHWEIZ

Alpine Nostalgie



Foto: Nollte

Die Rhätische Bahn (RhB), die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) und der Verein Dampfreunde der RhB unternahmen Ende August 2005 eine außergewöhnliche Fahrt. Ausgangspunkt der Reise mit historischen Fahrzeugen war am 27. August 2005 St. Moritz. Das blaue Krokodil bespannte den Zug auf dem ersten Abschnitt nach Landquart. Morgens startete die Fahrt nach Susch. Durch den Vereina-Tunnel ging die Reise ins Prättigau. In Landquart wartete der nächste historische Zug. Diesmal bespannte das braune Krokodil 414 den aus historischen grünen RhB-Wagen gebildeten Zug nach Disentis. Dort wartete die FO-Lok HGe 4/4 I 32, Baujahr 1940, mit einem Zug, gebildet aus historischen Wagen der RhB, FO, DFB und MGB. Über den Oberalp-Paß führte die Spätsommer-Fahrt zum Etappenziel nach Realp. Die Fahrtteilnehmer wechselten dort in einen Extrazug der Furka-Dampf-Bahn mit der Lok 1 „Furkahorn“ nach Gletsch. Am nächsten Tag ging es bei sommerlichen Temperaturen weiter mit der BVZ-Lok HGe 4/4 I 15, Baujahr 1930, und dem historischen Zug der ehemaligen BVZ ab Oberwald durch das malerische Goms im Wallis nach Brig. Nach kurzem Aufenthalt ging es mit dem Zug durch das Tal der Matter weiter nach Zermatt.

Die Zahnradlok HGe 4/4 I 15 überquert den Viadukt bei Grengiols.

Sonntäglicher Leckerbissen für die
Eisenbahn-Begeisterten aus aller Welt:
Der Foto-GmP am 11. September 2005.



Wer hätte das noch
vor einem Jahr zu
glauben gewagt?
Der Rasende Roland
ist unter Dampf und
nimmt Kurs auf die
nächsten 110 Jahre.



Foto: Rickelt

Runder Geburtstag



Am Ziel: Der Haubendachwagen
wird in Putbus abgeladen.

Foto: Rickelt



Der neue alte Wagen 971-214: Nach 36 Jahren ist der
RüKB-Sitzwagen wieder am Originalschauplatz im Einsatz.

Sechsmal umgestiegen, gestartet um 5.37 Uhr, jetzt rückt der Zeiger unaufhörlich auf die Sechs vor: Von Bad Waldsee nach Rügen ist's ein langer Schienenweg und doch auch wieder nicht, dank Hermann Schöntag, MEB-Verleger und RüKB-Inhaber in einer Person.

Als ich an diesem Samstag, 9. September, im Triebwagen der Ostmecklenburgischen Ei-

senbahngesellschaft (OME) den Bahnhof Putbus erreiche, laufen hier die letzten Vorbereitungen für den morgigen Festtag. Es dampft und zischt betriebsam, was bereits eine ganze Menge Schaulustiger angelockt hat.

Sonntagmorgen: Die Sonne lässt sich nicht blicken, doch es bleibt den ganzen Tag trocken, wie sich

das für einen runden Geburtstag auch gehört: Der Rasende Roland feiert und gut 6000 feiern begeistert mit. Der Betriebsmittelpunkt der Rügenischen Kleinbahn (RüKB), Putbus, hat sich fürs Bahnhofsfest herausgeputzt und im Sonderzug von Binz nach Putbus sorgen die historisch kostümierten Mitglieder des Modellbahnclubs Sassnitz für stillechte Atmosphäre. Schließlich er-



Foto: Frick



Bei den Festvorbereitungen leistet die V51901, die ehemalige Bundesbahn-Lok, wertvolle Dienste.

Vom Wästertal an die Ostsee: Als Gast beim Bahnhofsfest in Putbus wirbt die Warsteiner-Lok für Westfalen-Typisches.



In Posewald werden die Festgäste mit landestypischen Volkstänzen überrascht.

Betriebsleiter Harald Gau führt persönlich die Festzugslok (u.). Die Mitglieder des Modellbahnclubs Sassnitz sorgen für historisches Flair.



Keine Panne, sondern Einlage: In Seelvitze sind die Festgäste mit Landrätin Kassner am Zuge.

innert die Sonderfahrt an die Betriebsaufnahme auf dem ersten Teilstück der 750-Millimeter-Spur vor 110 Jahren.

RüKB-Betriebsleiter Harald Gau hat es sich nicht nehmen lassen, höchspersönlich am Regler zu stehen und den Festzug über die 10,85 Kilometer von Binz über Serams, Seelvitze und Posewald nach Putbus zu fahren. Achim Rickelt, RüKB-Lokführer und Betriebsratsvorsitzender, nutzt derweil seinen vorletzten Urlaubstag, ausgiebig zu fotografieren.

„Wir haben's geschafft“, sagt Rickelt mit einer ausholenden Handbewegung, während er die Fahrt, ausnahmsweise mal nicht auf dem Führerstand, genießt. Meint damit, dass nach den turbulenten Jahren 2003 und 2004 inzwischen wieder ruhiges Fahrwasser, respektive sichere Gleise erreicht sind.

Eine Einschätzung, die geradezu symbolhaft beim Unterwegshalt in Seelvitze unterstrichen wird: Hier haben sich die Sassnitzer zum Gaudi der Fest- und Zaungäste eine Sonderaufgabe einfallen lassen und Landrätin Kerstin Kassner (Linkspartei.PDS) und RüKB-Inhaber Hermann Schöntag ziehen Seite an Seite buchstäblich am selben Strang, um den einmal nicht rasenden Roland von der Stelle

zu bewegen. „Ohne den Rasenden Roland wäre Rügen um eine Attraktion ärmer“, betont Kerstin Kassner später und ergänzt: „Mit dem Besitzerwechsel im November 2004 ist endlich wieder Ruhe eingeleitet. Wir sind auf einem guten Weg, nicht zuletzt dank der hochmotivierten RüKB-Mitarbeiter und -mitarbeiterinnen.“ Sie seien, so die Landrätin, das Kapital des Traditionsbetriebes.

Kreistagspräsidentin Gisela Lemke (CDU), die die Grüße der CDU-Parteivorsitzenden Angela Merkel überbringt, betont die wichtige Rolle der Kleinbahn nicht zuletzt für den Tourismus: Sie stelle „einen nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor“ dar.

„Heute bin ich wunschlos glücklich“, erklärt Hermann Schöntag, den sein sichtlich beeindruckter Bruder Gerhard mit Gattin Karin auf die Ostseeinsel begleitet hat. „Dass wir jetzt gemeinsam diesen runden Geburtstag feiern können und es auf der 750-Millimeter-Spur wieder kräftig dampft, zeigt, dass auch in schwierigen Zeiten manches bewegt werden kann“, freut sich Hermann

Schöntag und plant angesichts der überwältigenden Resonanz schon weiter: „Der Gedanke ist naheliegend, alljährlich ein Fest zu veranstalten.“

Ob es dann weitere positive Überraschungen gibt? Der RüKB-Retter hüllt sich in vielsagendes Schweigen.

Diesmal jedenfalls ist ihm das gelungen. Das Festpublikum staunt nicht schlecht: Der Stainz-Nachbau in Reichsbahnlackierung, vorläufige Loknummer 994603, betriebsfähig, aber noch nicht zugelassen, wird ebenso neugierig beäugt wie der braun lackierte Haubendachwagen nach österreichischem Vorbild.

Damit nicht genug: Von Ludger Guttweins Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (EBG) mit Sitz in Bergen wurden die vier vierachsigen Modernisierungswagen 970-251, -497, -502 und -503 erworben. Ebenfalls von der EBG stammen die beiden originalen RüKB-Sitzwagen 971-211 und 971-214. Letzterer steht im sonntäglichen Foto-GmP am 11. September nach 36 Jahren erstmals wieder im Einsatz. Es geht eben aufwärts!

Karlheinz Hauke



Das Jugendblasorchester Sassnitz verabschiedet in Binz den Sonderzug.

Foto: Frick



Günter Kopp und Hermann Schöntag präsentieren den LGB-Werbewagen.



Wolfgang Schumacher, Herausgeber des MEB, Achim Rickelt, RüKB-Lokführer.



In Festlaune: Gerhard, Karin, Hermann Schöntag.



10. September 2005: Festlich geschmückt steht der Sonderzug im Bahnhof Binz.

Zupackend, wie es seine Art ist: RüKB-Inhaber Hermann Schöntag.



In Aktion und nichts verlernt: Landrätin Kerstin Kassner.

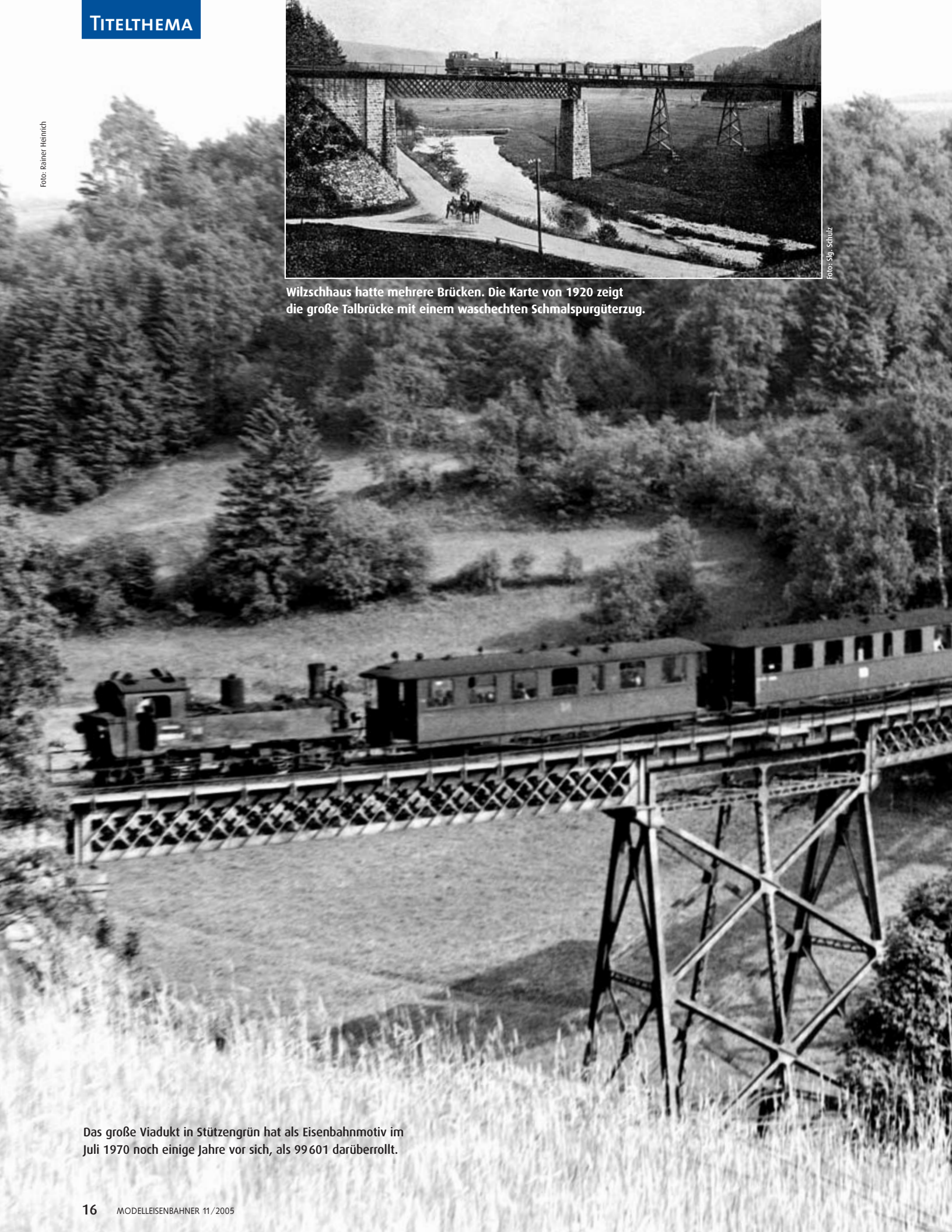
Fotos (11): Hauke

Foto: Rainer Hennrich



Foto: Sig. Schulz

Wilzschhaus hatte mehrere Brücken. Die Karte von 1920 zeigt die große Talbrücke mit einem waschechten Schmalspurgüterzug.



Das große Viadukt in Stützengrün hat als Eisenbahnmotiv im Juli 1970 noch einige Jahre vor sich, als 99 601 darüberrollt.

BRÜCKENPARADIES

Schönheide

Ingenieurskunst im Erzgebirge

Bergland als Herausforderung: Die Sachsen schufen auf bogenreichen und steilen Eisenbahnstrecken beeindruckende Kunstbauten. →

Eisenbahnbauingenieure mussten sich im 19. Jahrhundert einiges einfallen lassen, um Städte und Gemeinden, die weit oben in den Bergen und Gebirgstälern gelegen waren, an das fortschrittverheißende Verkehrsmittel Eisenbahn anzubinden. Das galt um so mehr für das Erzgebirge, das zwar nur zu den Mittelgebirgen zählt, aber die Erbauer der Eisenbahnstrecken vor nicht weniger schwierige Aufgaben stellte. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fand das Königreich Sachsen mit dem Bau mehrerer Schmalspurbahnen in 750 Millimetern Spurweite schließlich ein probates

Mittel, auch topografisch ungünstige Bedingungen mit vertretbarem Aufwand zu meistern. Doch mussten auch für die Schmalspurstrecken bogenreiche Trassen und tiefe Einschnitte angelegt, einzelne Tunnel und große Brücken errichtet werden.

Eine dieser Schmalspurbahnen war die 41,6 Kilometer lange Strecke von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld, die zu ihrer Betriebszeit über ein wahres Brückenparadies verfügte: Im Bereich Stützengrün – Schönheide befanden sich drei große Gerüstpfiler-Viadukte, wie es sie heute nur noch an der Einfahrt in den Bahnhof Oberwiesenthal gibt. Alle drei großen Eisenbahnbrücken

entstanden bei der Streckenerweiterung von Rothenkirchen nach Wilzschhaus im Jahre 1893. Ohne sie wäre der Endbahnhof in Carlsfeld, eine um 1890 wirtschaftlich notleidende Region im Erzgebirge, nie erreicht worden.

Schönheide selbst mit seinen insgesamt fünf Bahnhöfen wurde zu einem Inbegriff für abwechslungsreichen Bahnbetrieb auf Schmal- und Normalspur. Ebenso abwechslungsreich wie der Betrieb war die Namensgebung dieser Bahnstationen, denn erst 1950 erfolgte die Eingemeindung mehrerer Ortsteile nach Schönheide. Vorher und nachher hießen: Neuheide – Schönheide Nord, Schönheide – Schönheide Mitte, Oberschönheide – Schönheide West, Wilzschhaus – Schönheide Süd. Hinzu kommt Schönhedderhammer – Schönheide Ost auf der normalspurigen Strecke Chemnitz – Aue – Adorf.

Damit sind wir auch bei den beiden Strecken, die das obere westliche Erzgebirge an die Eisenbahn angebunden haben und auf deren Geschichte, soweit sie Schönheide und Umland betrifft, kurz eingegangen werden soll. Ab 1873 begann der Bau der Strecke Chemnitz – Aue – Adorf, zunächst mit der privaten „Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft“, die im Spätherbst 1875 den Betrieb auf der Gesamtstrecke aufnahm. Wegen finanzieller Schwierigkeiten übernahm der sächsische Staat schon im Juli 1876 die neue Bahnstrecke. Der Bahnhof Wilzschhaus ging ebenfalls 1875 – mit der Gesamteröffnung – in Betrieb. Sachsen verwendete etwa ab 1870 Kurzbezeichnungen für seine Strecken; jene von Chemnitz nach Adorf wurde so zur CA.

Am 16. Oktober 1881 begann in Sachsen ein neues Kapitel Eisenbahngeschichte, als die erste Schmalspurstrecke in 750 Millimetern Spurweite von Wilkau (ab 1935



Mi-8-Hubschrauber trugen die Teile des großen Viaduktes von Stützengrün aus dem Talgrund, hier am 8. September 1981.

Foto: R. Heinrich

Sechs Jahre zuvor, im August 1975, schnauften 99590 und ihr Güterzug mit Begleit- und Expressgutwagen über das Viadukt.



Foto: Jens Walter

Ohne Viadukte keine Eisenbahn im oberen Erzgebirge

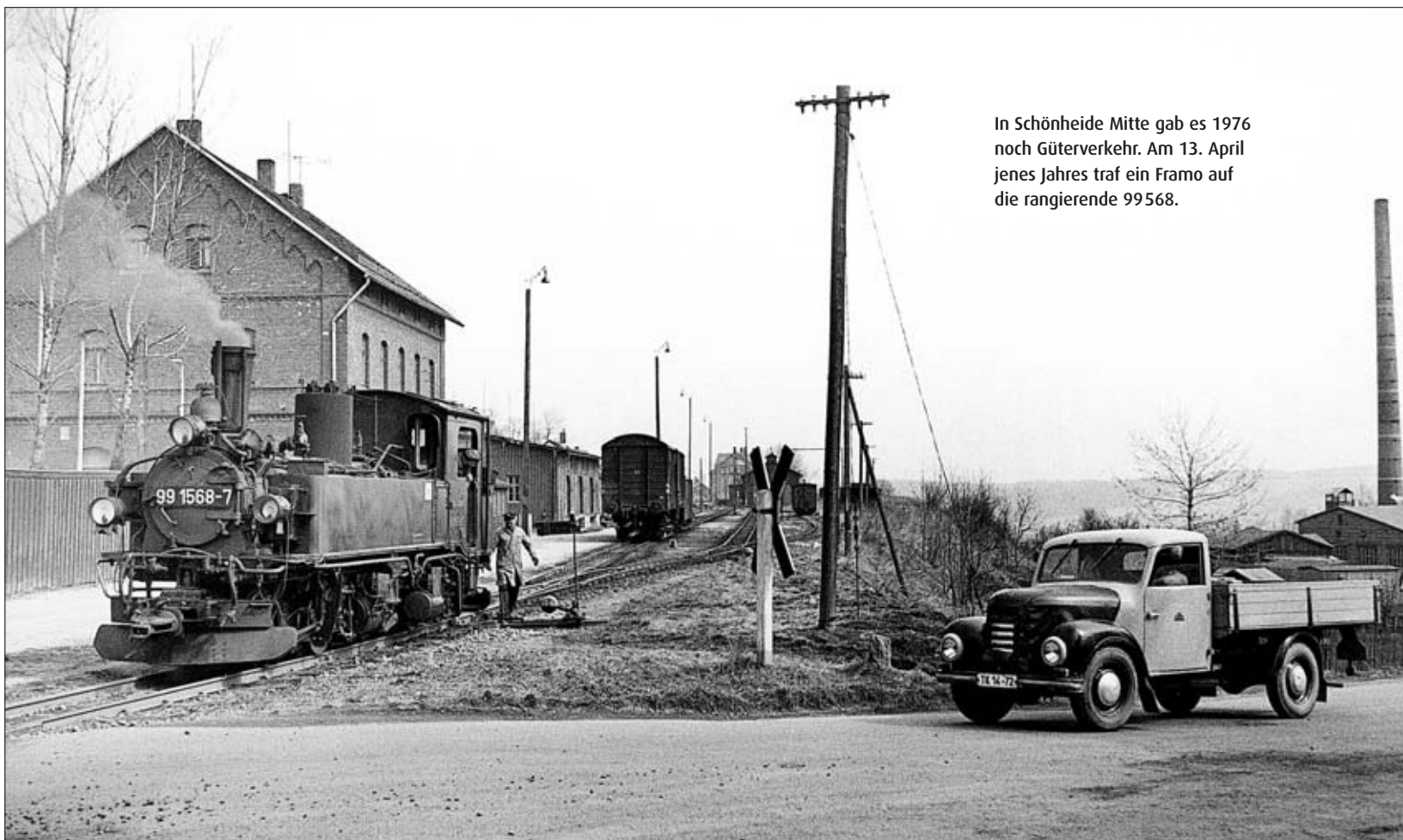


Foto: Burkhard Wollny

In Schönheide Mitte gab es 1976 noch Güterverkehr. Am 13. April jenes Jahres traf ein Framo auf die rangierende 99568.

Wilkau-Haßlau) nach Kirchberg mit 6,7 Kilometern Länge eröffnet wurde. Schon ein Jahr darauf erfolgte die Verlängerung bis Saupersdorf. Dann trat eine mehrjährige Verzögerung ein: Zwar bestand schon 1882 die Absicht, die Schmalspurbahn nach Süden zu verlängern und bis zur CA zu führen. Doch einerseits wurden von den oberhalb gelegenen Gemeinden verschiedene Varianten verfolgt, und andererseits wurde klar, dass die Weiterführung schnell den Charakter einer Gebirgsbahn annahm. Die schließlich realisierte Streckenführung über Rothenkirchen hatte bis Oberschönheide 300 Meter Höhe zu überwinden, um anschließend in weiten Bögen zum Bahnhof Wilzschhaus hinabzuführen.

Es dauerte bis Dezember 1893, ehe die Verlängerung bis Wilzschhaus in Betrieb gegangen ist. Bei Stützengrün und Wilzschhaus selbst entstanden jene drei großen Brücken, die den Gebirgscharakter dieser Schmalspurstrecke wesentlich prägten: Das große Stützengrüner Viadukt (Kilometer 23,962; 118,52 Meter lang, 20,9 Meter hoch, vier Öffnungen mit je 20 Metern Stützweite), das kleine Stützengrüner Via-

dukt (Kilometer 24,536; 85,9 Meter lang, 17,88 Meter hoch, drei Öffnungen mit ebenfalls je 20 Metern Stützweite) und das Muldentalviadukt Wilzschhaus (Kilometer 33,765; 162,1 Meter lang, 12,5 Meter hoch, sechs Öffnungen mit je 18 Metern und eine Öffnung mit 28 Metern Spannweite). Von diesen drei Viadukten – jedes für sich ein großartiges Zeugnis sächsischer Ingenieurskunst – war das große Viadukt in Stützengrün wohl das beeindruckendste und später ein sehr beliebtes Fotomotiv.

Diese Brücken stellten – wie auch solche an anderen Schmalspurstrecken – insoweit ein Zugeständnis dar, als dass durch sie die Baukosten für die Strecken wesentlich nach oben gingen und damit der Absicht, preiswerte Ergänzungsbahnen zu bauen, zumindest teilweise zuwiderliefen. Auch musste bedacht werden, dass viele Erzgebirgsflüsse und erst recht Flüsse nach der Schneeschmelze im Frühjahr oder im Herbst zu reißenden Strömen anschwellen konnten, die Brücken also eine ordentliche Stabilität aufweisen mussten und nicht nur nach Maßgabe der Sparsamkeit errichtet werden durften.



Karte: DK/Sig. hb

Obere CA und WCD auf einer DR-Karte 1960.

Traurig: Ingenieurbauleistungen wurden Plansoll-Schrott

Weniger mit Urgewalten, vielmehr mit dem weiten Tal der Zwickauer Mulde, dem in der Talsohle gelegenen Bahnhof von Wilzschhaus und der vom Berge kommenden Schmalspurstrecke hatten sich die Konstrukteure auseinanderzusetzen, die die große Muldebrücke errichteten. Auf zwei Stein- und vier Gerüstpfählen überquerte sie nacheinander Straße (heutige B283), Mulde und Talsohle. Auch ihre Tragwerke waren bemerkenswert, denn die sechs jeweils 18 Meter weiten Öffnungen wurden mit Kastenelementen, die 28 Meter weite Öffnung dagegen mittels Gitterträger überspannt. Sie war die längste Brücke zwischen Wilkau/Wilkau-Haßlau und Carlsfeld, aber nicht die längste aller sächsischen Schmalspurbahnen.

Die regelspurige Eisenbahnstrecke von Chemnitz wurde auf einer separaten kurzen Brücke überquert, der eine zweite, ebenfalls kurze Muldebrücke folgte. Das zeigt, wie schwierig das Gelände in dem beengten Tal der oberen Zwickauer Mulde eisenbahntechnisch zu erschließen war.

Die Brücken überlebten das Ende des Schmalspurbetriebes (1975 Personenverkehr, 1977 Güterverkehr; der Abbauzug arbeitete von November 1978 bis August 1979) nur wenige Jahre. Bemühungen der Gemeinde Stützengrün, die beiden Viadukte als Teil eines Wanderweges zu erhalten, scheiterten. Zu wertvoll war das Material, das als Schrott kurz nach der Streckenstillle-

gung im Hochofen landete und die Erinnerung an interessante Ingenieurbauleistungen schnell in Vergessenheit geraten ließ. Mehr noch, heute verhindern vielerorts die fehlenden Brücken, dass die wiederaufgebauten Schmalspurbahnen – in Schönheide, aber auch im Preßnitztal – um interessante und landschaftlich reizvolle Streckenabschnitte ergänzt werden können.

Foto: Günter Meyer/Stg. Wallny



Winterliches Erzgebirge: Am 14. Februar 1967 dampft die IVK mit nur einem aufgeböckten G-Wagen und Begleitwagen nach Schönheide Mitte.

Am 4. Mai 1975 überquerten 99561 und 99590 mit einem Sonderzug aus Richtung Rothenkirchen das Muldetalviadukt.

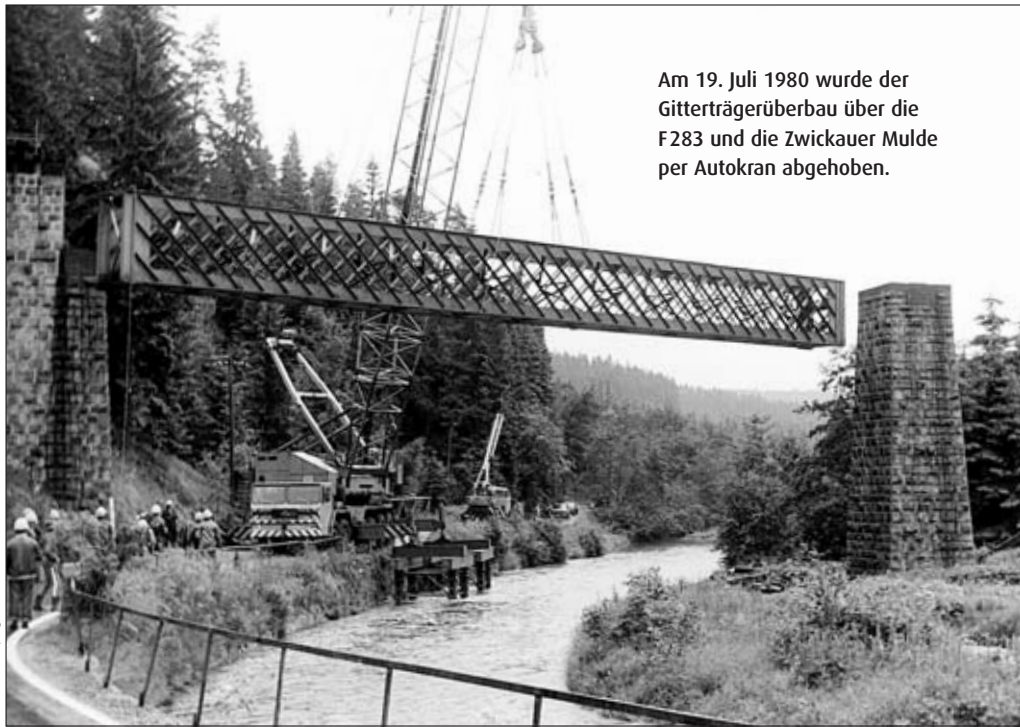


Foto: R. Heinrich



Diese Aufgleisvorrichtung vor dem Viadukt in Schönheide Süd sollte verhindern, dass entgleiste Wagen die Brücke schädigen.

Foto: Schneider/Sig. R. Heinrich



Am 19. Juli 1980 wurde der Gitterträgerüberbau über die F283 und die Zwickauer Mulde per Autokran abgehoben.

Die Brückenmeisterei Plauen (Vogtland) schlug vor, die Viadukte zu sprengen. Doch wählte man eine andere, kostensparende Technik. Als erste große Brücke fiel das Muldentalviadukt in Schönheide Süd 1980 dem Abriss zum Opfer. Mit Seilwinden wurden die Überbauten zum Einsturz gebracht. Nur der 28 Meter lange Brückenträger über die damalige F283 und die Mulde wurde am 19. Juli mittels Autokran von den Pfeilern gehoben. Lkw transportierten die zerlegten Brückenteile zum Verwertungsplatz auf dem Bahnhofsgelände.

In den Folgejahren 1981 und 1982 demontierte man schließlich die beiden Stützengrüner Viadukte. Beide Viadukte wurden ähnlich wie der größte Teil der Muldentalbrücke in Schönheide Süd mit Seilwinden zum Einsturz gebracht. Anschließend zerlegte man die Überbauten und Gerüstpfeiler in bis zu 2,5 Tonnen schwere Teile. Die Demontage der Viadukte dauerte vom Aufbau der Baustelleneinrichtung bis zur endgültigen Beräumung der Baustelle jeweils etwa fünf Monate. Sie begann beim großen Viadukt am 20. April 1981 und beim kleinen Viadukt Mitte Mai 1982. Mit einem Hubschrauber vom Typ Mi8 der Interflug wurden die zerlegten Brückenteile aus dem schwer zugänglichen Talgrund geflogen, und zwar vom 7. bis zum 9. September 1981 und ein Jahr darauf am 15. und 16. September. Der Verkehrsträgerwechsel war nicht mehr rückgängig zu machen.

Doch nun ein Blick auf einen der interessantesten Bahnhöfe im westlichen Erzgebirge: Den Spurwechselbahnhof Schönheide Süd. Die erste Anlage ging, wie erwähnt, als Bahnhof Wilzschhaus an der CA 1875 in Betrieb. Die topografischen Schwierigkeiten beim Bau sind noch heute zu erahnen, und die Gleisanlagen mussten alle dem Verlauf Bogen und Gegenbogen entsprechend errichtet werden. Anfangs waren drei Gleise ausreichend für den Betrieb, und im Güterverkehr war Wilzschhaus vor allem als Ladestelle für Holz von Bedeutung. Bevor die Eisenbahn hierher kam, gab es an der Mündung der Wilzsch in die Mulde schon ein paar Sägemühlen und Papierfabriken. →



Foto: R. Heinrich



Das war's: Mittels Seilwinden wurden die Brückenträger von den Pfeilern gekippt, 31. Juli 1980. Etliche Tonnen Stahlschrott liegen abholbereit.

Schönheide Süd heute: Die Schmalspurbahn fährt lange nicht mehr, von der großen Muldebrücke sind nur noch die aus Stein gebauten Pfeiler übrig geblieben.

Reiseverkehr auf der Schmalspurbahn bis ins Jahr 1975

Als im Jahre 1893 die Schmalspurbahn von Wilkau aus den Bahnhof Wilzschhaus erreichte, wurden nicht nur die erforderlichen Schmalspurgleise errichtet. Auch die Regelspurgleise wurden erweitert, und Wilzschhaus wurde zu einem Umschlagbahnhof. Das noch erhaltene Empfangsgebäude wurde ebenso im Rahmen dieser Erweiterungen errichtet wie der Güterschuppen und einige Nebengebäude. Dabei entstand die so typische Insellage der Gebäude: Westlich dehnten sich die Regelspurgleise und östlich die nicht minder umfangreichen Gleise der Schmalspur. Schon in den Jahren 1897/98 mussten Schmalspur- und Normalspurgleisanlagen erneut erweitert werden, noch vor dem Weiterbau der Schmalspurbahn nach Carlsfeld. 1907 schließlich entstand die Rollwagengrube, nachdem sich diese Art des Gütertransportes anstelle des Umladens auf schmalspurige Güterwagen durchsetzte.



Foto: B. Wolny

Ein stimmungsvolles Bild aus den letzten Tagen des Personenverkehrs auf der alten WCd.

Schon 1889, also vier Jahre, bevor die Schmalspurbahn nach Wilzschhaus kam, drängte Carlsfeld auf Verlängerung genau dieser Strecke. Hinter der Gemeinde standen auch mehrere Holz- und Glasfabriken, für die der Anschluss an das moderne Transportmittel eine existenzielle Frage war. Endlich, im November 1893, wurde die Genehmigung erteilt, und die Schmalspurbahn Wilzschhaus – Carlsfeld konnte in Angriff genommen werden. Es dauerte aber noch bis zum Juni 1897, bis die 7,4 Kilometer lange Strecke in Betrieb gehen konnte. Die durchgehende Linie Wilkau – Carlsfeld

erhielt übrigens das Kürzel WCd, und Wilzschhaus wurde von einem Anschluss zu einem echten Kreuzungsbahnhof.

An zwei Bahnsteigen für die Normalspur (CA) und zwei weiteren für die Schmalspur (WCd) wurde der Reiseverkehr abgewickelt. Dem Güterverkehr diente neben der Rollbockgrube eine Umladehalle, in die je ein normalspuriges und ein schmalspuriges Gleis hineinführten. Allerdings wurden die meisten Güter, teilweise schon in Carlsfeld verladen, bis Wilkau/Wilkau-Haßlau transportiert und erst dort umgeladen, also nicht in Wilzschhaus/Schönheide Süd.

Schmalspurloks waren in Wilzschhaus nicht stationiert. Der WCd-Linie dienten die Heizhäuser in Kirchberg und Schönheide (Mitte) sowie der Loksuppen in Carlsfeld. Übrigens sind die letzteren beiden muster- gültig wieder hergerichtet worden und geben somit Einblick in einen Teil sächsischer Industrie-Architektur. Hingegen kam ab 1934 eine Kleinlok Kö II für Rangierarbeiten zum Einsatz, die in Wilzschhaus einen eigenen Schuppen erhielt. Über viele Jahre war es Kö 4594 (ab 1970: 100 594-1), und das gute Stück gibt es noch: Hergerichtet als DRG-Kö II, steht sie heute im Betriebs- hof Neumark der Vogtlandbahn.

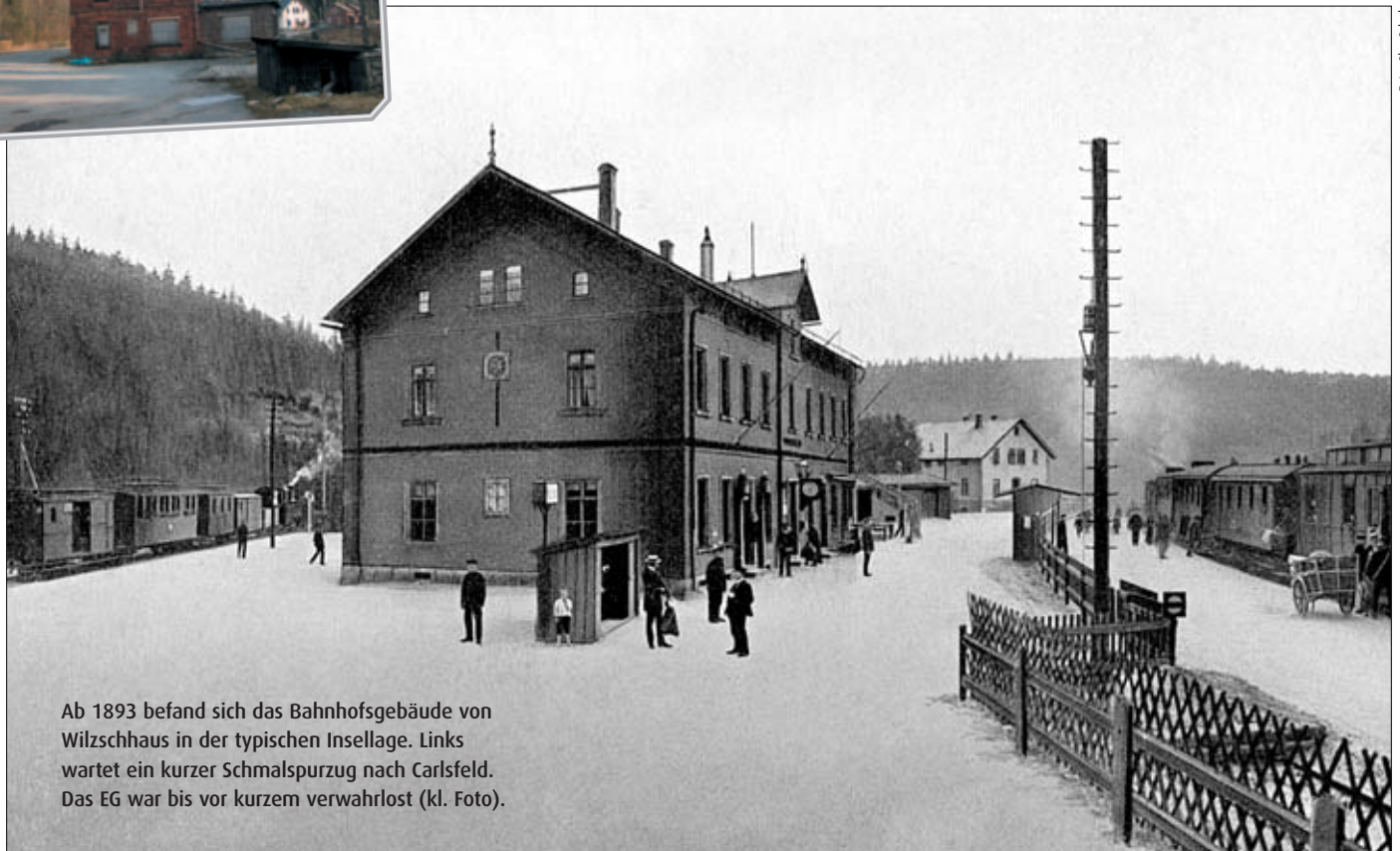


Foto: Stg. Schulz

Ab 1893 befand sich das Bahnhofsgebäude von Wilzschhaus in der typischen Insellage. Links wartet ein kurzer Schmalspurzug nach Carlsfeld. Das EG war bis vor kurzem verwahrlost (kl. Foto).

Museum und Betrieb in spe: CA und WCd



Foto: Herforth

Neben der bekannten Museumsbahn Schönheide – oder besser: aus ihr heraus gegründet – gibt es mit dem Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahn (FHWE) eine zweite Interessengemeinschaft, die das Erbe der Eisenbahn im oberen westlichen Erzgebirge pflegt. Den Schwerpunkt legt der Verein auf die Reaktivierung des Abschnittes Schönheide Ost – Muldenberg der CA. In Arbeits-einsätzen und mit ABM-Kräften wurden und werden Gleise entkrautet und Bahn-übergänge reaktiviert. Ziel ist, dass im Endausbau auf diesen 17,4 Kilometern Nebenbahnbetrieb nachgestellt werden kann, wie er in den 30er- bis 80er-Jahren erlebt werden konnte – einschließlich der Bahnhöfe, der Sicherungstechnik und weiterer Details im Umfeld. Seit Juli 2005 wird das ehemalige Empfangsgebäude in Schönheide Süd renoviert,

Seit Oktober 2004 kann es in Carlsfeld wieder dampfen (li.), und auch auf der Regelspur tut sich etwas, wie das Baugeüst in Schönheide Süd zeigt.



Foto: Drosdeck

nachdem dies mit dem Güterschuppen bereits in den letzten Jahren geschehen ist. Schönheide Süd soll zum Betriebsmittelpunkt der künftigen Museumseisenbahn ausgebaut werden. Daneben gelang es dem FHWE, den Lokschuppen des Schmalspur-Endbahnhofs in Carlsfeld vor Verfall und Abriss zu retten. In Eigenleistung saniert, präsentiert er sich nun wieder als Schmuckstück, und seit über einem Jahr liegen im Bahnhof immerhin so viele Gleise, dass es wieder dampfen konnte. Ziel ist hier ein Museumsbahnhof. Den Wiederaufbau bis Schönheide Süd hat man im Auge, doch will man sich mit den vorhandenen Kräften nicht verzetteln.

Die 60er-Jahre waren einerseits geprägt von weiteren Rationalisierungen auf der Normalspurstrecke und andererseits von der Stilllegungswelle bei den Schmalspurbahnen, die auch vor der WCd nicht Halt machte. Allerdings bedeutete ein wesentlicher Schritt der Rationalisierung auf der CA, dass diese 1967 ihren Status als Hauptbahn verlor und fortan als Nebenbahn kategorisiert war. Zwischen sechs und acht Zugpaare, die Schönheide Süd anfuhr, bildeten das Reisezugangebot in jenem Jahrzehnt auf der oberen CA.

Drastischer sah es bei der Schmalspur aus. Zwischen Carlsfeld und Wilzschhaus nahm die Zahl der Reisenden rapide ab, so dass hier der letzte Reisezug am 21. Mai 1965 mit 99592 fuhr. Der Verkehrsträgerwechsel im Güterverkehr folgte wegen einiger Auseinandersetzungen erst im Juli 1967, ehe weitere zwei Jahre später der Abzug seine unschöne Pflicht tat. Bis zum April 1970 war das Gleis ausgebaut.

Mit der Stilllegung des WCd-Abschnittes Kirchberg – Saupersdorf war die Gesamtstrecke ab Juli 1967 unterbrochen. In Schönheide Süd wurde eine Rampe errichtet, über die die Schmalspurfahrzeuge abtransportiert werden konnten, was vorher in Wilkau-Haßlau geschah.

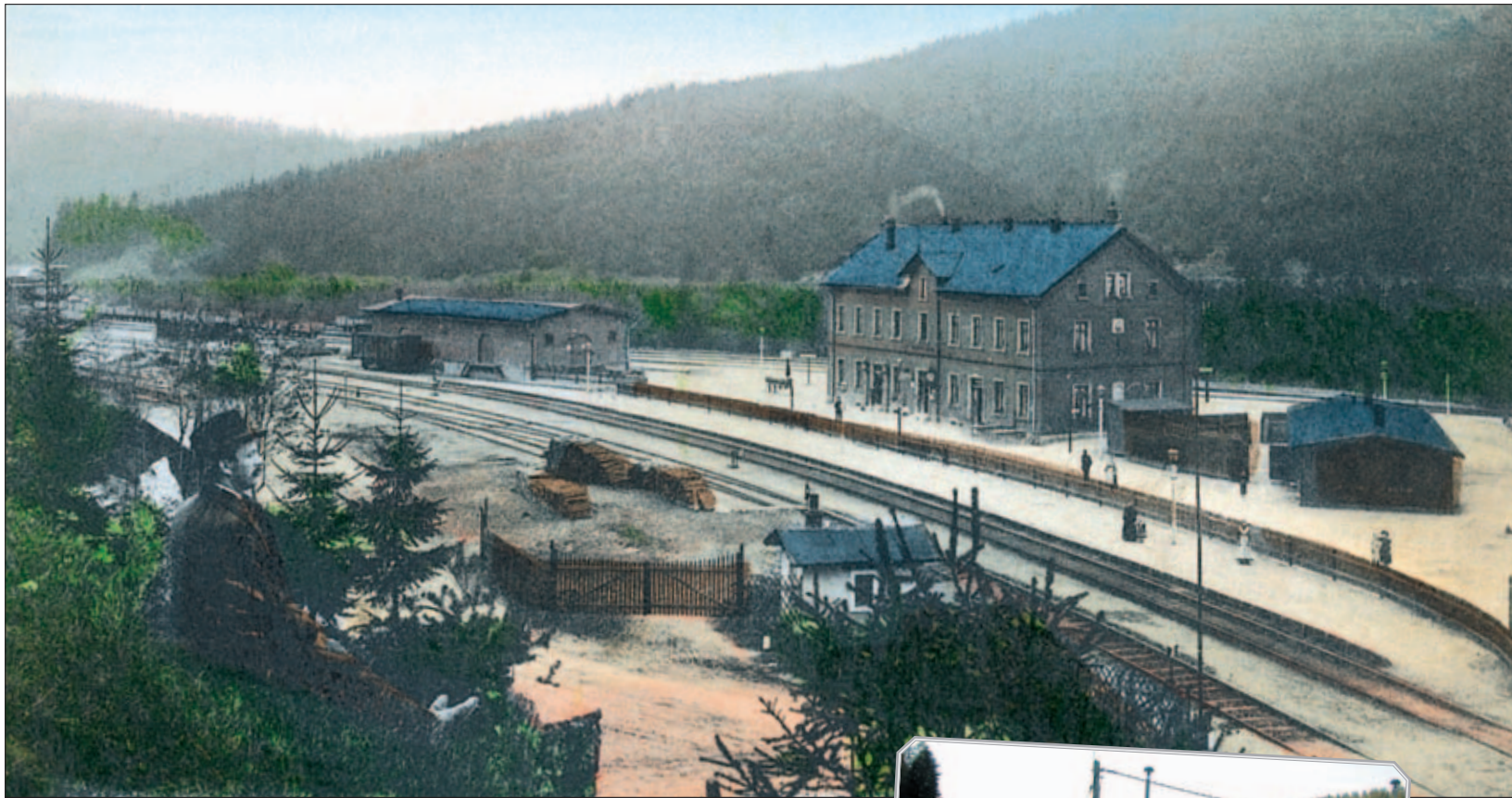
Nach der Stilllegung der nördlichen WCd-Reste bis 1973 waren nur mehr die 12,8 Kilometer von Schönheide Süd bis Ro-



12. Februar 1967: 942065 und 86755 mit Behelfspersonenwagen kreuzten im verschneiten Bahnhof Schönheide Süd.

Foto: Günter Meyer/Sig. Wolny

Das Ende kam auf Raten – und ist doch widerruflich!



Fotos (2): Slg. Schulz

thenkirchen in Betrieb. Zurückgehende Fahrgastzahlen sorgten auch hier für das Ende im Reiseverkehr. Am 27. September 1975 zogen 99 568 und 99 585 den letzten Reisezug, dem im April 1977 der letzte Güterzug folgte. Wie erwähnt, waren bis 1979 alle Gleise ausgebaut. Da auch einige Normalspurgleise abkömmling waren, wurde aus Schönheide Süd eine unbedeutende Station mit angrenzender Brachfläche.

1975 war auch das Jahr, in dem die CA zwischen Wolfgrün und Schönheide Ost unterbrochen wurde. Grund war der Bau der Talsperre Eibenstock. Am 27. September 1975 fuhr der letzte Personenzug über die

Die Postkarte von 1904 zeigt nicht nur den CA-Teil von Wilzschhaus: Sie nahm außerdem den Weg im Zug 1777 nach Chemnitz und letztlich bis London SW! Kleines Foto: Situation Frühjahr 2005.



gesamte CA, und schon Anfang Oktober begann der Ausbau der Gleise, der Anfang 1976 abgeschlossen war.

Noch aber fuhren Züge in Schönheide Süd. Der Betrieb erfolgte meist mit 110 und Reko-Wagen zwischen Muldenberg und Schönheide Ost, einige Züge ab Adorf. Da der Streckenrest nur noch lokale Bedeutung

hatte, sank der Besetzungsgrad der Züge. Ab Juli 1978 endeten die Reisezüge in Schönheide Süd, ehe dann zum Sommerfahrplan 1982 der Reiseverkehr eingestellt wurde. Hingegen war der Güterverkehr Muldenberg – Schönheide Ost noch bis Anfang der 90er-Jahre recht beachtlich, doch Ende 1994 wurde auch dieser offiziell beendet.

Und doch wurde es nie richtig ruhig in und um Schönheide! Der 1991 gegründete Verein „Museumsbahn Schönheide/Carlsfeld e.V.“ baute zwischen 1992 und 2001 insgesamt 4,8 Kilometer Schmalspurbahn zwischen Schönheide Mitte und dem neuen Endpunkt Stützengrün-Neulehn wieder auf, und es gibt historischen Betrieb nach Fahrplan. Zwei IVK-Lokomotiven wurden in Eigenregie wieder hergerichtet. Auch der normalspurigen CA widmen sich engagierte Eisenbahnfreunde (siehe Kasten auf Seite 24). Das Brückenparadies ist Geschichte, ein kleines Bahnparadies aber lebt und wächst. *Rainer Heinrich, Henning Bösherz*

Foto: Günter Meyer/Slg. Wolny



P 1749 fährt von Adorf kommend in Schönheide Süd ein, 12. Juli 1958. An den Abteilwagen waren teilweise keine durchgehenden Trittbretter mehr vorhanden!



Die geschweißten Lokkästen werden fertig lackiert aus dem polnischen Bombardier-Werk in Breslau nach Kassel geliefert.

Lokparade vor der Kasseler Montage-Halle: Nicht nur die DB AG gehört zu den Kunden, die sich für Traxx-Loks entscheiden.

Lok um Lok rollt aus den Kasseler Hallen des Bombardier-Konzerns. Die Traxx-Familie hat sich längst zu einem stabilen Umsatzträger entwickelt.



DAS ERFOLGSMODELL



Elektrische und hydraulische Leitungen werden außerhalb der Lok vormontiert.



Das komplett fertiggestellte seitliche Leitungsgerüst wird anschließend in den Lokkasten eingesetzt.



Eher Manufaktur- denn Fließbandproduktion: Der Produktionsablauf ist dennoch in einem Höchstmaß rationalisiert.



Die Lokomotiven der Traxx-Familie aus dem Hause Bombardier sind längst prägender Alltag auf deutschen Gleisen. Mehr als 400 Stück beweisen sich bereits im Güter- und Personenzugverkehr und das nicht nur im Kleid des DBAG-Konzerns. Längst haben zahlreiche private Anbieter und mehrere europäische Verkehrsunternehmen ihren Fahrzeug-

park mit den Maschinen aus Kassel aufgestockt, die dort die Rolle des Brot-und-Butter-Produkts einnehmen.

Die Zahlen sprechen für sich: Gut gefüllte Auftragsbü-

cher weisen Bestellungen für 800 Traxx-Lokomotiven aus. Im Durchschnitt verlassen monatlich zwölf neue Fahrzeuge die Werkstore in der Holländischen Straße am traditionsrei-

chen Kasseler Standort des Weltkonzerns mit Stammsitz in Kanada.

Auf dem ehemaligen Henschel- und späteren Adtranz-Gelände findet die Endmontage der Traxx-Lokomotiven für den mitteleuropäischen Markt statt. Eine Lokschieme wie zu Henschel-Zeiten gibt es dort jedoch längst nicht mehr. In den Endmontage-Hallen geht es vergleichsweise ruhig zu. Ungefähr 500 qualifizierte Facharbeiter sind in zwei Schichten damit beschäftigt, Kabelstränge zu ziehen oder vorgefertigte Bauteile zu prüfen und am richtigen Platz einzubauen.

In Kassel wird überwiegend das montiert, was zahlreiche Zulieferer aus ganz Europa just-in-time bereitstellen. Die wichtigsten Bauteile werden an verschiedenen Bombardier-Dependancen produziert. Das größte Zulieferteil ist der Lokkasten, der im Breslauer Werk zusammengeschweißt und lackiert wird. Die Drehgestelle kommen vom firmeneigenen Standort in Siegen. Die elektrische Ausrüstung und →



Komplett montierte Komponenten wie die Druckluftanlage werden zugeliefert (oben). Eine permanente Qualitätsüberwachung ist oberste Maxime in der Kasseler Endmontage.



DUTZENDWEISE KRAFTPAKETE: TRAXX-LOKS



Die Führerstände der Traxx-Loks werden in Kassel verkabelt.



Das komplett zusammengebaute Dach wartet auf die Hochzeit mit dem zugehörigen Lokkasten.



Fotos: Alkofer

Letzte Arbeiten und Qualitätskontrollen finden an der weitestgehend fertiggestellten 185550 für „Rail4Chem“ statt.

die Motoren werden aus Mannheim geliefert und das Hennigsdorfer Werk ist für diverse Komponenten zuständig.

Das, was bei Bombardier heute Traxx genannt wird, heißt bei der DBAG 145, 146 und 185, oder Re481 beziehungsweise 482 oder 484 bei den SBB und fährt als Baureihe 4000 für die luxemburgische CFL. Traxx ist eine Lokfamilie für beinahe jeden Einsatzzweck und Einsatzort.

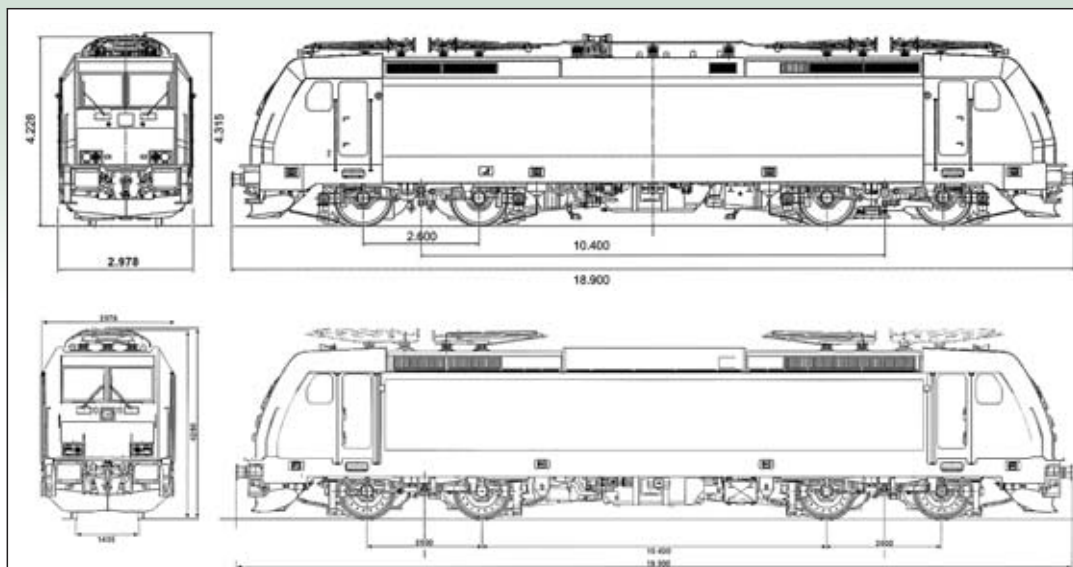
Die Loks, die für einen zusammenwachsenden europäischen Eisenbahnmarkt konzipiert wurden, werden im Baukastenprinzip nach Kundenwünschen montiert. Auch wenn sich die Traxx-Loks in möglichst vielen Teilen gleichen, so unterscheiden sie sich dennoch in Details. Zu den Basismodulen gehören der einheitliche Lokkasten, die Drehgestelle, die elektrischen Bauteile und der Führerstand.

Wichtigster Unterschied ist der Einsatzzweck, ob Personen- oder Güterzuglokomotive. Der Kunde kann zwischen drei Antriebsmodulen für Höchstgeschwindigkeiten von 140, 160 oder 200 km/h mit unterschiedlichen Übersetzungen wählen. Die derzeit wichtigste Güterzugvariante ist die F140AC, eine potentiell mehrsystemige Variante, die bei der DBAG als Baureihe 185 verkehrt. „F“ steht dabei für „freight“

(Güter), „140“ für die Höchstgeschwindigkeit und „AC“ für eine Wechselstromlok. Die wichtigste Personenzugvariante ist die P160AC mit „P“ für „passenger“. Aber auch Mehrsystemloks (MS) wie die SBB-484 (F140MS) oder Gleichstromloks (DC) finden sich im Bombardier-Portfolio und eine diesel-elektrische Variante (DE) ist ebenso in Planung. Sind Basis und Antrieb festgelegt, werden noch die erforderlichen Länderpakete mit den unterschiedlichen Zugsicherungssystemen bestimmt, und zuletzt kann der Kunde noch individuelle Wünsche wie Lackierung, Nahverkehrspakete mit Zugzielanzeige, GPS-Ortung, GSM-Ferndiagnose und vieles mehr in Auftrag geben.

Der Zusammenbau einer Traxx-Lok in Kassel dauert kaum zwei Wochen. Dabei wird die entstehende Lok mit Kränen unter dem Hallendach von einem Montagestandort zum nächsten gehoben. Die jeweils einzubauenden Teile werden exakt zum richtigen Zeitpunkt angeliefert, so dass in Kassel keine aufwendige Lagerhaltung nötig ist. Dieses ausgeklügelte Produktionssystem ist neben der Vielseitigkeit und der Qualität wichtiger Teil des Erfolges der Traxx-Lokomotiven.

Stefan Alkofer



Zeichnungen: Bombardier

Auf den ersten Blick sind die beiden Loks der Traxx-Familie kaum zu unterscheiden. Oben ist die F140MS (z. B. Re 484 der SBB) dargestellt, die untere Abbildung zeigt die P160AC2 (z. B. BR 146.2 der DB AG). Während die F140 einen Tatzlagerantrieb hat, sorgt bei der P160 ein Gealaif-Hohlwellenantrieb für Bewegung. Die gleichstromfähige F140 ist insgesamt zwei Tonnen schwerer (86 Tonnen). Beide Loks haben eine Anfahrzugkraft von 300 kN.



An MEB-Verlag, „Leserbriefe“
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

● Vertrauensfrage

Betrifft: „*Neues von Roco*“, Heft 10/2005

Wenn jemand ein hypothe-
kenbelastetes Anwesen über-
nimmt, muss er auch für die
Schulden des Vorgängers ein-
stehen. Dagegen ist das bürger-
liche Konkursrecht schon eine
tolle Sache! Dieselben Leute,
die mit ihren Fehlleistungen
den Traditionsbetrieb vor den
Baum gefahren haben, grün-
den einfach eine Auffanggesell-
schaft und sagen: „Den Murks,
den wir verzapft haben, sollen
die ausbaden, die für uns bis-
her das Zeug verkauft haben!“
Das schafft doch Vertrauen in
den Neuanfang!

Manfred Bauer,
E-Mail

● Leser-Hilfe

Betrifft: *Aufnahmen vom
zerbombten Bahnhof Triptis*

Am 10. April 1945 stand am
Stellwerk der Triptiser Bahn-
hofsausfahrt in Richtung Gera
ein Lazarettzug. Dieser hatte
auch ein Flakgeschütz. Gegen
13.30 Uhr tauchten am Him-
mel zwei amerikanische Auf-
klärer auf. Der Befehlshaber
des Lazarettzuges ließ diese
mit der Flak beschießen. Eine
halbe Stunde später begann
der Luftangriff. Der ganze Bahn-
hof wurde in drei Angriffswel-
len mit mehreren 100 Bomben
total zerstört. Der Lokschup-
pen, Einsatzstelle des BW Saal-
feld für die Oberlandbahn, er-

hielt einen Volltreffer. Zwischen
den Bahnhofseinfahrten gab es
nicht ein Gleis mehr. Sämtliche
Gebäude, die Sicherungsein-
richtungen und die im Bahnhof
befindlichen Fahrzeuge wur-
den vernichtet. Fünf Tage spä-
ter marschierten die Amerika-
ner ein. Sie beschlagnahmten
auch Fotoapparate, weshalb
meines Wissens hier keine Fo-
tos vorhanden sind, obwohl
damals fotografiert wurde. Es
wäre schön, wenn diese trauri-
ge Lücke in der Stadtgeschich-
te geschlossen werden könnte.

Erik Schindler,
07819 Triptis

● Animationen

Betrifft: *Basteltipps „Stoß-
fänger“, Heft 8/2005; „Von
der Rolle“, Heft 9/2005*

Im Heft 8 fand ich den Tipp mit
der Puffernachbildung für HO-
Modelle. Danke, Horst Berger,
nun haben meine Schachwagen
endlich wieder ordentliche Puf-
fer! In Heft 9 hat Christian Reiter
einen Vorschlag zur Teerpappe-
Imitation vorgestellt. In ähn-
licher Lage habe ich 280er-
Nass-Schleifpapier verwendet.
Solche Ideen mit geringem fi-
nanziellen Aufwand sollten
mehr und mehr zum Basteln an-
nimieren.

Holger Liebau,
83512 Wasserburg am Inn

● Gleisverluste

Betrifft: „*Leipzig Hbf –
Bahnsteig 26*“, Heft 10/2005

Der Beitrag hat mir sehr gut ge-

fallen, auch wenn er etwas kurz
war. Vielleicht hätten Sie noch
ergänzen können, dass der
Leipziger Hbf seit diesem Jahr
aufgrund der Arbeiten zum Ci-
ty-Tunnel seine Gleise 1 bis 6
verloren hat, wobei nur Gleis 6
später wieder aufgebaut wer-
den soll!

Frank Müller,
04668 Großbardau

● Ecken-Steher

Betrifft: „*Feste feiern unter
Strom*“, Heft 9/2005

Es gibt einen ICE mit dem Na-
men „Chemnitz“. Nur steht die-
ser ICE (BR 605) leider irgend-
wo in der Ecke.

Jörg Uhlig,
E-Mail

● Erfahrungswerte

Betrifft: „*Maß-Anzug*“,
Heft 9/2005

Mein Vater, Bruder und ich ge-
nießen die Eisenbahnwelt. Die
Fachzeitschriften haben zwar
eine Menge Seiten, doch der
Inhalt ist leider nicht immer le-
senswert und interessant. Zum
Beispiel der ICE-Beitrag: Da le-
sen wir viele Namen von Ma-

nagern, dass aber manche ICEs
schon sieben Millionen Kilo-
meter gefahren sind in nur 14
Jahren, ist offensichtlich nicht
nennenswert. Hat sich die
Qualität der Inneneinrichtung
bewährt? Die Inneneinrichtung
eines Thalys beispielsweise sah
nach zwei Jahren schon ziem-
lich benutzt aus. Mein Bruder
und ich sind oft im Führerraum
eines ICE oder TGV mitgefahr-
en. Unsere eigenen Erfahrun-
gen sind so anders als das, was
wir lesen.

Achim Lauritzen,
Groningen, E-Mail

● Tolle Atmosphäre

Betrifft: „*Stellwerks-Menue*“,
Heft 9/2005

Habe am 7. September 2005
mit einem Freund das Café-Re-
staurant „Stellwerk Hof“ be-
sucht, welches uns beiden sehr
gut gefallen hat. Tolle Atmo-
sphäre, Eisenbahn schauen,
sehr nette Bedienung und zivi-
le Preise, was will das Eisen-
bahnerherz mehr?! Also echt
empfehlenswert.

Georg Badura,
58706 Menden



Mindermotorige 1010/1110 wurden im Personenzugdienst eingesetzt. Im Oktober 1985 zieht 1110.522 den P5217 bei Patsch, südlich von Innsbruck.

Sechssachsige Souveränität

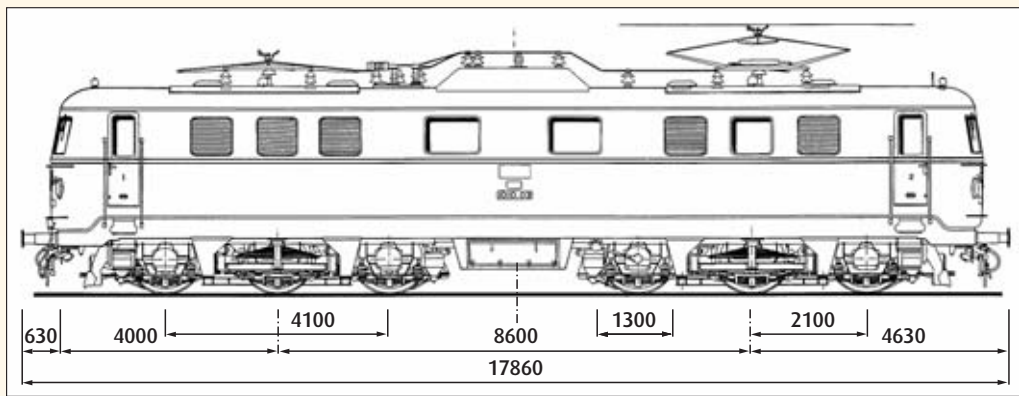
Beinahe 50 Jahre standen die Loks der ÖBB-Baureihe 1010/1110 im Dienst. Ihr Erscheinen war auch Symbol für mehr Unabhängigkeit.

Just an jenem 15. Mai 1955, an dem Österreich mit der Unterzeichnung des Staatsvertrags die volle Souveränität wiedererlangte, konnten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit der 1010.01 ihre erste neu-

gebaute Schnellzuglok der Nachkriegsära in ihren Bestand aufnehmen. Bereits drei Wochen später bespannte sie den elektrischen Eröffnungszug auf der Westbahn-Abzweigstrecke von Wels nach Passau.

Die 50 sechssachsigen 5400-PS-Neubauloks der Lieferjahre 1955 bis 1961 teilten sich in 20 Stück der Reihe 1010 für Hügellandstrecken (Höchstgeschwindigkeit 130 km/h) und 30 Stück der Reihe 1110 für den Bergdienst mit geänderter Übersetzung und einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Die Reihe 1010 erbrachte eine Stundenzugkraft von 155 kN bei 91 km/h und die 1110 hatte bei 77 km/h eine Stunden-

Neuanfang mit Neubau unter britischem Schutz



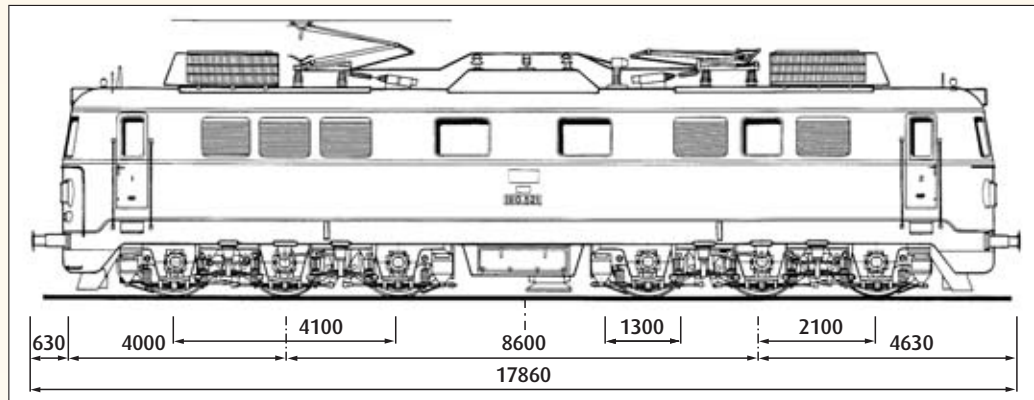
Skizze der 1010.03 bis 20, 1110.01 bis 04 und 06 bis 10 im Ablieferungszustand (li.). 1110.500 mit nachgerüsteter E-Bremse (u.).

zugkraft von 181 kN. Die vom Gewicht bestimmte Anfahrzugkraft betrug 280 kN.

Bis Dezember 1952 war die Elektrifizierung von Linz ostwärts durch die sowjetische Besatzungszone bis Wien fertiggestellt worden. Für den Schnellzugdienst mit 100 km/h standen damals nur neun Salzburger E18 (1018/1118) und vier von Vorarlberg nach Linz umstationierte E22² (1670.100) zur Verfügung. In Westösterreich wurden im Schnellzugdienst E94 (1020) eingesetzt, die auf den Talstrecken andauernd an ihrem Limit von 90 km/h fahren mussten. Neue Lokomotiven waren dringend erforderlich. Von einer deshalb neu konzipierten Schnellzugloktypen waren 1952 zunächst acht Stück des Typs 1010 bestellt worden.

Die traditionsreiche Wiener Lokomotivfabrik in Floridsdorf lag in der sowjetischen Besatzungszone und gehörte ab 1946 zur „Verwaltung sowjetischer Vermögenswerte in Österreich“. Die ÖBB gaben dort vorbedungen den Fortbau vorhandener Lokkonzepte (E45³/1040, E94/1020, 1062) in Auftrag, aber mit dem Selbstverständnis der westorientierten Republik wäre es unvereinbar gewesen, künftige Lokgenerationen durch ein Werk der sowjetischen Besatzungswirtschaft bauen zu lassen.

Die Simmering-Graz-Pauker AG (SGP) richtete stattdessen in der britischen Zone eine neue Lokfertigung in ihrer früheren Grazer Waggonfabrik ein. Bis zur Übernahme durch Siemens-Verkehrstechnik im Jahr 1997 und dem anschließenden Produktionsaus blieb die E-Lok-Produktion Österreichs mit



Zeichnungen: Petrovitsch

wenigen Ausnahmen in der Steiermärkischen Landeshauptstadt.

Die damalige Annahme, dass die weitere Elektrifizierung

im Bereich Südbahn – Ennstal der dortigen Oberbauerneuerung voraussehen würde, gab dem Projekt der neuen Schnellzugloktypen ein Achslastlimit von 17,5

Tonnen vor. Damit war ein angedachter Weiterbau der E18² mit 19,7 Tonnen Achsdruck a priori ausgeschlossen. Ebenso wenig kam somit das Konzept der 1947 in Westösterreich vorgeführten laufsachslosen Ae4/4 der Lötschbergbahn in Betracht. Eine Gelenkbauf orm Bo'Bo'Bo' in Art der italienischen E636 hätte, wegen der Gewichts aufteilung, Trafo und Schaltwerk je in zwei Teileinheiten zu trennen. Das Projekt mündete somit in eine starrrahmige Co'Co'-Bauf orm mit quergekuppelten Wiegendrehgestellen kurzen Achsstands. Es übernahm schweizerische Innovationen wie selbsttragende Hohlprofilrahmen, Hauptschalter DBTF, Radialtrafo mit Hochspannungssteuerung und BBC-Federantrieb. Zu spät für die ÖBB-Sechssachser kam die Erkenntnis der SBB mit der ab 1952 gelieferten Reihe Ae6/6 (auf 250-Meter-Radien), dass nur die querelastische Lagerung der äußeren Achsen verschleißträchtige Zwängungen dreischiger Drehgestelle im Bogenlauf hinreichend reduzierte. Während des späteren Einsatzes der 1010/1110 auf dem Semmering mit Radien von nur 189 Metern kam es →



Bis zum Erscheinen der 1044 dominierten 1010/1110 den Schnellzugverkehr Westösterreichs: 1010.12, 1110.09 und 1010.04 1974 in Innsbruck.



Die erste HG-umgebaute 1110.519 mit der neuen vorspringenden Front und gewöhnungsbedürftiger Lackierung am 24. Juni 1992 in Zirl.



Erst mit der vierten gelieferten Lok 1010.04 wurden umfangreiche Messfahrten zur Typenprüfung vorgenommen. Am 14. Oktober 1955 steht sie mit dem E-Messwagen 950.100 zum Gruppenfoto in Innsbruck.

Reichlich Zugkraft, aber nichts für enge Kurven

sogar zu Speichenbrüchen, so dass die Loks baldmöglichst durch die neue vierachsige 1042 abgelöst wurden.

Jedes symmetrische, dreiachsige Motordrehgestell hat das Problem der Drehzapfenanordnung, die zwangsläufig mit der Mittelachse kollidiert. 1010.01 und 02 wurden ohne Drehzapfen mit lenkergeführten Drehgestellen gebaut. Die Konstruktion unterlag Resonanzschwingungen und wurde zunächst wieder verworfen. 1010.03 bis 20 und 1110.01 bis 04 und 06 bis 10 wiesen eine um zweimal 1,9 Tonnen schwere Konstruktion mit Drehzapfen unterhalb der Mittelachse auf. Feststehende, vom Lokrahmen tiefreichende seitliche Vertikalstützen tragen ein Andreaskreuz, das das Drehgestell untergreift und die Drehpfanne trägt. Die gleitende Kastenabstützung erfolgt über Wiegenrahmen und Blattfedern. Zum Ausbau der Mittelachse müssen Andreaskreuz und Drehzapfenträger an der Wiege demontiert werden. Die 1959 bis 1961 gelieferten 1110.11 bis 30

erhielten wieder eine verbesserte drehzapfenlose Drehgestell-Bauart, die an der 1110.05 getestet wurde.

Aus Gewichtsgründen wurde auf eine elektrische Bremse verzichtet. Erst 1974/75 erhielten zehn 1110 eine thyristor-gesteuerte Gleichstrom-Widerstandsbremse. Die Auswahl der zu 1110.5 umzubauenden Loks ergab sich aus der Zeitfolge ihrer Revisionsfähigkeit. Die Bremsleistung von 2460 kW vermochte eine nachdrückende Zuglast von 450 Tonnen bei einem Gefälle von 25 Promille in Beharrung zu halten. Die fremdbelüfteten Bremswiderstände wurden als Dachaufbauten aufgesetzt. Den dafür erforderlichen Platz schuf man durch Verwendung neuer Einholmstromabnehmer und das Versetzen des Hauptschalters.

Mit der 1010/1110 wurde jene leicht gepfeilte zweifelhafte Front mit den großen Scheinwerfern geschaffen, die österreichische E-Loks auf Jahrzehnte charakterisierte. Erstmals erhielt diese Baureihe das geflügelte ÖBB-Emblem.

Der ursprüngliche Anstrich in Tannengrün wich zwischen 1971 und 1987 dem bekannten Blutorange/Elfenbein. In uneinheitlicher Weise wurden in der Hauptwerkstätte Linz an den Altbau-Loks im Lauf der Jahre verschiedenste Detailumbauten vorgenommen. Zwischen 1992 und 1997 erfuhren sieben 1010, drei 1110.0 und sieben 1110.5 im Zuge einer HG-Ausbesserung gar noch eine Änderung ihrer Silhouette. Geräumigere Führerstände und zusätzlicher Rammschutz zeichneten sich äußerlich in ei-

ner vorgezogenen Front mit tiefliegender Knicklinie ab. Auch wurden die heute üblichen kleineren Normal-scheinwerfer eingebaut. Die letzten dieser HG-Umbauloks blieben dann nur noch knapp fünf Jahre im Einsatz.

Domäne der 1010 waren die Westbahn-Schnellzüge Wien – Salzburg; die 1110 kamen nach Innsbruck, Bludenz, Salzburg und Villach. Je vier 1010 und 1110 gingen 1958/59 fabrikneu zur Semmeringstrecke, deren enge Radien hohen Spurradsverschleiß und Speichenrisse mit sich brachten. 1963 waren alle Sechssachser wieder aus Wien Süd abgezogen.

Westbahn-1010 fuhren von 1964 bis 67 bis nach Frankfurt, ehe sie mit der Anhebung der Schnellzug-Geschwindigkeiten auf 140 km/h neugelieferten 1042.5 wichen. Bis 1970 wurden alle 1010 nach Salzburg umstationiert. Anfang der 1980er-Jahre verdrängten die 1044-Thyristor-Loks die 1110 aus den höherwertigen Reisezugdiensten auf den Bergstrecken. Die hohe Zugkraft der Sechssachser bewährte sich fortan im Güterverkehr. Dort bespannten die 1010/1110 vielfach Langläufe etwa von Wien nach Hall in Tirol, München oder Nürnberg. 1110.5 leisteten lange Zeit Schiebe- und Vorspanndienste am Arlberg und Brenner. Mindermotorische führten oft Regionalzüge.

Mit Ausnahme der beiden irreparablen Unfall-Loks (1010.008 und 1110.13) und des Ersatzteilerspenders 1010.018 kamen alle Loks sogar noch ins neue Jahrtausend. In Anbetracht der Neulieferungen der Baureihe 1016/1116 wurden jedoch alle abgeschriebenen über 35 Jahre alten ÖBB-Loks ungeachtet ihres technischen Zustands ab 2001 zur Ausmusterung bestimmt. Als betriebsfähige Loks in nostalgischer Lackierung verblieben 1010.09 und 1110.505.

Dr. Helmut Petrovitsch/al



In Tannengrün und noch ohne drittes Spitzenlicht zeigte sich 1010.04 abfahrbereit nach Wien im November 1962 in Salzburg Hbf.

Fotos: Petrovitsch/Sammlung Petrovitsch

Tatort: Union Station in Portland, Oregon, im Nordwesten der USA. Über 2300 Tonnen auf Hochglanz polierter Stahl, auf über 100 Achsen verteilt, werden am frühen Morgen des 6. Juli 2005 von hunderten Eisenbahnfans, Schaulustigen und Bahnpassagieren belagert, bestaunt und fotografiert. Dann, die Uhr am 45 Meter hohen Turm des 1896 erbauten Bahnhofs zeigt 9.40 Uhr, ertönt der „Highball“, das zweimalige kurze Pfeifzeichen unmittelbar vor der Abfahrt des „Western Star“. Greg Kamholz legt die Steuerung seiner Dampflok auf Vorwärts und öffnet vorsichtig den Regler. In der Lok dahinter quittiert Doyle McCormack das Abfahrtszeichen mit Doppelpfeiff. Dampf Wolken schießen zum Himmel und eine 17 Wagen lange Schlange kommt langsam in Fahrt! Ganz vorne dampft die klassisch elegante Nummer 700, ganz in Schwarz, eine 4-8-4 Northern der ehemaligen Spokane, Portland & Seattle (SP&S) Railroad, gefolgt von der Schönsten im ganzen Land mit der Nummer 4449, ebenfalls eine 4-8-4 Northern, aber in den Daylight-Farben der Southern Pacific.

Ziel der Fahrt ist Wishram, rund 100 Meilen (160 Kilometer) flussaufwärts am nördlichen Ufer des Columbia River. Der Fluss trennt die beiden Staaten Washington im Norden und Oregon im Süden. Für die SP&S-Dampflok ist es ein Heimspiel. Denn von Portland, der 1843 gegründeten Stadt

Wenn die National Railroad Historical Society ruft, strömen nicht nur die Fans aus den USA zusammen und genießen eine Reise in die Vergangenheit.

Go by Train

am Willamette und Columbia River, führte die einzige Strecke der SP&S entlang den teilweise stark zerklüfteten Lavafelsen am nördlichen Ufer nach Wishram, Pasco und weiter nach Spokane. „Empire Builder“ James J. Hill, Besitzer der Northern Pacific und der Great Northern, baute die Strecke 1908 als Folge eines Konkurrenzkampfs mit seinem Erzrivalen Edward H. Harriman, Besitzer der mächtigen Union Pacific.

Auch für James „Jim“ Abney, zweiter Lokführer im Führerstand der 700, ist es ein Heimspiel. Er war wie sein Vater Lokführer bei der SP&S, bis diese 1970 in der Burlington Northern aufging. Heute gehört die Strecke nach der Fusion mit der Atchafalpa, Topeka & Santa Fe im Jahr 1995 zum Netz der BNSF und Jim fährt für Amtrak. Die beiden Lokführer Jim Abney und Greg Kamholz, langjährige Freunde und Dampflok-Enthusiasten, sind Mitglied in der Gruppe der Pacific Railroad Preservation Association (PRPA), in der sich rund 15 Aktive um das Wohl der 700 kümmern. Jims Vater führte in den 50er-Jahren noch Dampfzüge mit der

bei Baldwin Locomotive Works erbauten Northern, bis sie am 20. Mai 1956 nach einer phänomenalen Abschiedsfahrt stillgelegt, der Stadt Portland geschenkt und in einem Park ausgestellt wurde. Der 15 Jahre alte Chris McLarney begann 1975 sachte mit der Pflege der 700 und gründete 1977 die PRPA. 1990 war es soweit, die heute 67-jährige Veteranin stand wieder für Fahrten zur Verfügung, allerdings etwas im Schatten der berühmteren, ebenfalls im Brooklyn Roundhouse von Portland beheimateten Southern Pacific Daylight 4449.

Auf der 4449, an zweiter Stelle dampfend, führt Lokführer Doyle McCormack unbestritten das Zepter. Bekannt wurde die

4449 (li.) und die SP&S 700 warten im Depot von Portland auf ihren Einsatz.



Massen von Eisenbahn- und vor allem Dampflokbegeisterten strömten nach Portland und zu den befahrenen Strecken. Officer T. Washingtons Aufgabe von der BNSF-Bahnpolizei in Wishram war es, das Chaos zu ordnen.



1941 von Lima erbaute Lok, als sie zwischen 1975 und 1977 den American Freedom Train in den US-Farben quer durch das Land zog. Sie führte einst die beliebten Daylight-Züge (Schnellzüge zur Tageszeit) der Southern Pacific in Kalifornien. Auch sie kam als Geschenk 1958 nach Portland, auf den Denkmalsockel. Ab 1977 stand die Lok mit wenigen Ausnahmen jährlich im Einsatz für die große Fangemeinde. Die heute 54-jährige erfreut sich dank der „Friends of the 4449“ einer Topform.

Knapp 600 Bahnenthusiasten zogen es vor, die Fahrt im Zug zu genießen. Ge- →

★ National Railway Historical Society (NRHS) ★

Die NRHS mit über 19 000 Mitgliedern wurde 1935 in Lancaster, Pennsylvania, gegründet und hat heute in den USA und Kanada 172 so genannte Chapters (Sektionen). Über 2800 Personen sind als „Associate Members“ eingeschrieben, das heißt, sie gehören keinem bestimmten Chapter an. Mitglied werden kann jeder. Die NRHS beschäftigt sich mit der Restauration von Eisenbahnmaterial, dem Betrieb von Museumsbahnen, dem Organisieren von Extrafahrten, dem Sammeln von Eisenbahnliteratur und Nach-

richten sowie deren Publikation im eigenen sechsmal im Jahr erscheinenden National Railway Bulletin. Auf der Homepage ist viel Wissenswertes zu finden, so unter anderem auch die Rechte eines Fotografen in den USA oder etwa Funkfrequenzen der Bahngesellschaften. Jedes Jahr wird eine Convention (Zusammenkunft) organisiert. National Railway Historical Society NRHS, P.O. Box 58153, Philadelphia, PA 19102. www.nrhs.com. Nächste Convention: 18. bis 23. Juli 2006 in New Philadelphia, Ohio.

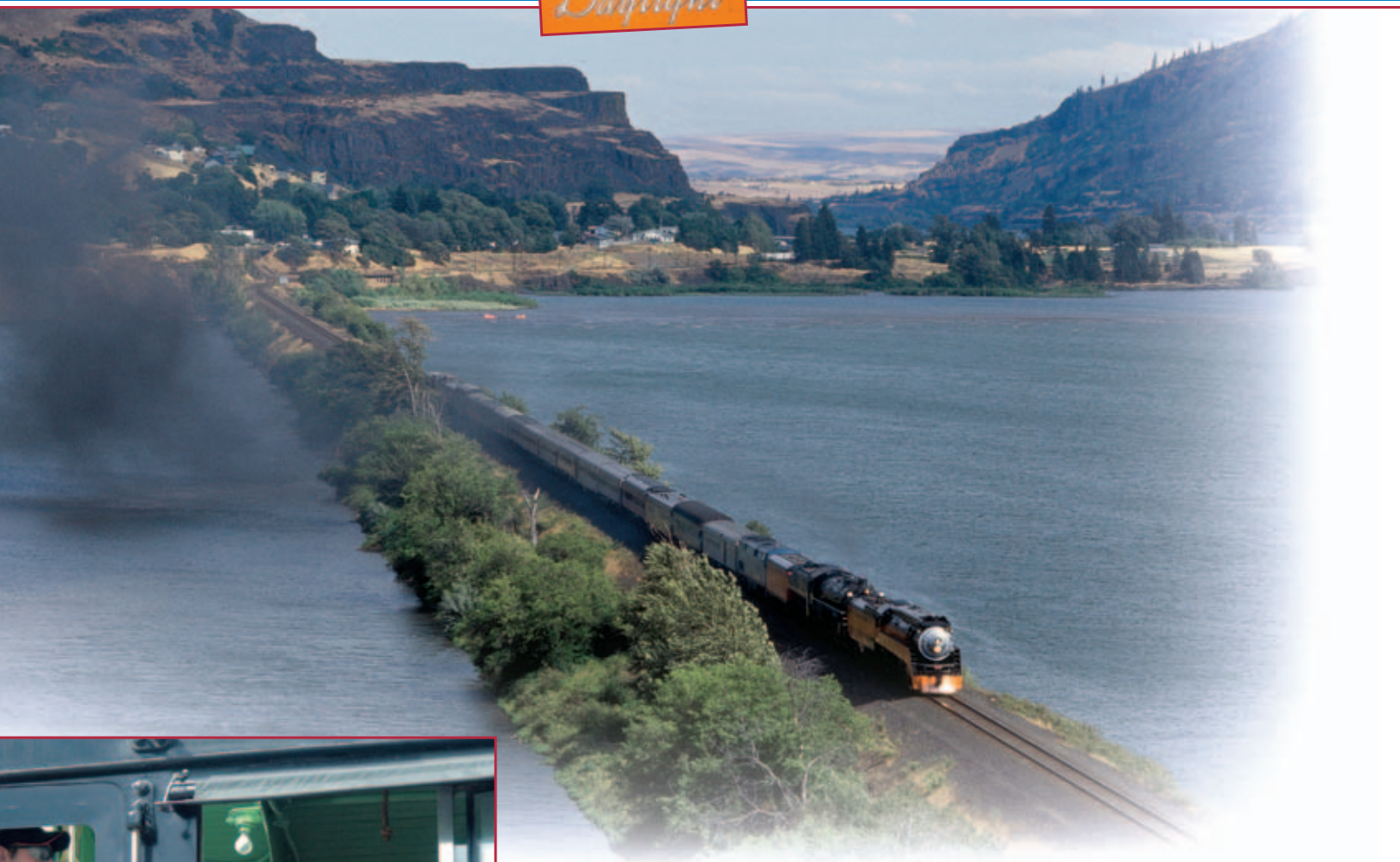


Am Ende des Zuges, der gerade die Region Home Valley/Carson passiert, fuhr der prachtvolle Hiawatha-Observation-Car in Milwaukee-Lackierung.

Die beiden Lokführer der SP&S 700, James „Jim“ Abney (stehend) und Greg Kamholz wechselten sich am Regler während der Reise ab.



Hinter den beiden Dampfloks ruhte noch eine Diesellok des Typs Dash9 als rollendes E-Werk.



Ein wenig stolz wirkt er schon, Doyle McCormack (re.), Lokführer der 4449 „Daylight“, und viele der unzähligen Zuschauer dürften ihn um seinen Job beneiden.

eignetes Wagenmaterial zu finden, ist auch in den USA schwierig. Die Wagen, in Privatbesitz und unterschiedlichster Provenienz, wurden in Sacramento zusammengeführt und in einer organisierten dreitägigen Extrafahrt nach Portland gebracht. Obschon immer wieder Scheinfahrten versprochen werden, ist es heute auf Hauptlinien praktisch unmöglich, solche durchzuführen. So wählten auch diesmal zahlreiche Fans das „Train Chasing“, die Verfolgungsjagd im Auto. Nur, auf der BNSF-Hauptlinie ist eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Meilen (112 km/h) erlaubt. Wie Jim Abney aber erklär-

te, einigte man sich für den Dampfzug auf maximal 60 Meilen (96 km/h). Glücklicherweise, wem es gelang, auf schmaler Straße mit Dutzenden von Gleichgesinnten und allgegenwärtiger Highway Patrol den Zug zu überholen und zu mehr als einem Bild zu kommen. Denn die Firemen (Heizer) Jim Vanderbeck auf der 700 und Pat Tracy auf der Daylight hielten „den Topf“ ganz schön am Kochen. Um die 2000 Gallonen (7500 Liter) Öl verbrannte die schwarze Northern, 1300 auf dem Hin-, 700 auf dem Rückweg. Die Differenz erklärt sich aus der Tatsache, dass die 700 auf dem Hinweg die meiste Arbeit verrichtete, während die 4449 nur bis zur Beschleunigung auf etwa 30 Meilen (50 km/h) mithalf und dann mit Schmierdampf

mitlief. Auf dem Rückweg war es genau umgekehrt, mit der Daylight an der Spitze. Sie verbrauchte etwa 2400 Gallonen (9100 Liter) Öl. Der im Zug eingereihte Zusatztennder erübrigte ein Wasserfassen in Wishram. Auf der Hinfahrt bediente sich die 4449 aus der Zusatzzisterne, auf der Rückfahrt profitierte die 700 davon. Ganz diskret hinter den beiden Dampfzügen dieselte noch eine Amtrak-Dash9-P42B mit, allerdings nur als Stromlieferant für die Wagen.

Dass die einmalige Doppeltraktion möglich wurde, ist das Verdienst der National Railway Historical Society (NRHS), die jedes Jahr für ihre 19 000 Mitglieder eine Convention organisiert. Dieses Jahr war das „Pacific Northwest Chapter“ in der Pflicht. Das zwölfköpfige Team, angeführt von Arlen L. Sheldrake, machte sich schon früh im Jahr 2002 an die generalstabsmäßige Planung des Fantreffens, welches schließlich nach



Zum Schmieren der Lager in Wishram verwenden die Männer die so genannte „Alemite Greasing Gun“, eine mit Druckluft betriebene Fettspritze.





Fotos: Armin Schmutz

Belagerungszustand in Portland, Union Station, kurz vor der Abfahrt des Sonderzuges. Auf seiner Reise passiert die Garnitur auch einen Damm über den Columbia River bei Bingen (links).

unzähligen Arbeitsstunden und unter Mit-
hilfe der beiden Lokgruppen, der BNSF als
Gastbahn, von Amtrak sowie über 100 Hel-
fern mit Bravour über die Bühne ging.

Die NRHS-Conventions sind immer
wahre Leckerbissen. Unter dem Titel „Go by
Train“ wurden in Portland vom 5. bis 9. Juli
2005 nicht weniger als 15 verschiedene
Veranstaltungen durchgeführt: Unter ande-
rem ein Tagesausflug mit den beliebten
Budd-RDC-Triebwagen auf den Spuren von
Lewis and Clark nach Astoria, wo vor 200
Jahren die beiden Offiziere mit ihrer Mann-
schaft nach abenteuerlicher Entdeckungs-
reise die Mündung des Columbia River in
den Pazifischen Ozean erreichten. Eine
Fahrt mit der „Port of Tillamook Bay Rail-
road“ an den Pazifischen Ozean oder etwa
die Besichtigung der Trams von Portland, die
übrigens im Stadtzentrum von jedermann
gratis benutzt werden können (!), eine
Nachtfoto-Session im Lokdepot und natür-
lich das Bankett für 550 Teilnehmerinnen

und Teilnehmer waren weitere stark be-
suchte Events.

Meisterstück war sicher die Dampf-
doppeltraktion. Die privaten Güterbahnen der
USA, auf ihren dicht befahrenen Hauptli-
nien nicht gerade auf einen Dampfzug war-
tend, müssen jeweils mit starken Argumen-
ten und der professionellen Organisation
von einer Fahrt und der Tauglichkeit des ver-
wendeten Bahnmaterials überzeugt wer-
den. Aus rechtlichen und versicherungs-
technischen Gründen hat es sich in letzter
Zeit ergeben, dass viele solcher Fahrten un-
ter der Schirmherrschaft von Amtrak durch-
geführt werden. Und schließlich braucht es
immer den Goodwill der Gastgeberbahn.
Schön, dass BNSF den Dampfzügen wohl-
wollend gesinnt ist. *Armin Schmutz/al*

☆ Technische Daten der Lokomotiven 700 und 4449 ☆

	SP&S	SP
Loknummer	700	4449
Baujahr	1938	1941
Erbauer	Baldwin Locomotive Works	Lima Locomotive Works
Achsanordnung	4-8-4	4-8-4
Loktyp	E-1	GS-4
Länge (Meter)	33,67	33,57
Treibraddurchmesser (Meter)	1,95	2,03
Feuerung	Öl	Öl
Kesseldruck	260 psi (18 bar)	300 psi (20,7 bar)
Zugkraft (kg)	31661	29375
Gesamtgewicht (Tonnen)	399,03	394,54
Lokgewicht (Tonnen)	220,36	215,46
Reibungsgewicht (Tonnen)	134,49	125,05
Tender-Achsen	6	6
Wasservorrat (Liter)	75708	88199
Ölvorrat (Liter)	33311	22258



In Castelfranco wurde der Zug gründlich inspiziert, abgenommen und teilweise auch zugestrichet. Auf dem weitläufigen Werksgelände waren Fahrräder die idealen Fortbewegungsmittel.

Nach erfolgreicher Überführungsfahrt nebst überstandener Klippen präsentierten die beteiligten Lokführer und Techniker sich und den Zug am 24. Juli 1990 in Berlin Hbf.

Im Sommer 1990 setzte die DR einen legendären TEE-Triebzug als Intercity Berlin – Hamburg ein. Dessen Überführung glich indes einem Abenteuer.

EINHEITS-ZUG

„Max Liebermann“



Fotos: Emmerlich/Sig. Zeitz

Es war ein Tauschgeschäft, das zum Einsatz eines DB-VT 11.5 auf DR-Schienen führte. Heinz Schnabel, DR-Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HVM), erinnert sich: „Die Aufnahme des IC-Verkehrs zwischen Berlin

und Hamburg sollte etwas Besonderes werden, und wir konnten abschnittsweise 160 km/h fahren. Unser VT 18.16 aber schien der DB suspekt, weil er keine druckertüchtigten Fenster hatte. So mieteten wir den VT 11.5, der einem Schweizer Privat-

mann gehörte. Quasi als Bezahlung arbeiteten wir für ihn in Meiningen die 01519 auf – aus einer schrottreifen Heizlok.“

Gerhard Zeitz war Lokführer auf den VT 18.16 und gehörte zu denen, die nun den TEE-Zug fahren sollten: „Am 12. Juli 1990 erhielten vier Hauptlokführer des Bw Berlin Hauptbahnhof den Auftrag, den Triebzug VT 11.5 aus Castelfranco nach Berlin zu überführen. Nach unserer Ankunft am Nachmittag des 21. Juli begutachteten wir den in zwei Teile getrennten Triebzug. Ein erster Überblick ergab einen positiven Eindruck. Am nächsten Morgen wiesen uns die italienischen Arbeiter ein. Ihnen zur Seite standen zwei Techniker des Aw Nürnberg und Fahrer Josef Ziegler der BD München. Wir nahmen Einblick in die Zugsteuerung und inspizierten anschließend Trieb- und Mittelwagen, wobei unsere Überprüfung aller Aggregate,

Im Depot Castelfranco nahe Venedig stehen die komplette VT 11.5-Einheit und ein Reservetriebkopf bereit.



Fotos (2): Zeitz



IC 130 „Max Liebermann“ kommt in Hamburg Hauptbahnhof an, beäugt von nur wenigen Gästen.

Steuer- und Regeleinrichtungen und der Druckluftanlagen einer Abnahme glich. Immerhin würde dieser Zug für zwei Monate unser Arbeitsplatz sein."

Als dem Werkmeister die Aufzeichnung von über 150 größeren und kleineren Mängeln überreicht wurde, prallten deutsche Gründlichkeit und südländisches Temperament aufeinander, denn letzteres ging beim Meister durch. „Zum Glück verstanden wir kein Wort! Bis zu einer Probefahrt am nächsten Morgen nach Venedig gab es einiges zu tun“, meint Zeitz.

Am frühen Morgen des 22. Juli waren alle Beteiligten auf den Beinen, als ein Telegramm der HVM eintraf: Der Zug habe einschließlich eines Reserve-Triebkopfes spätestens am 24. Juli um 21 Uhr in Berlin-Rummelsburg einzutreffen. Da für die Fahrt nach Berlin mit 30 bis 36 Stunden Fahrzeit zu rechnen war, beschlossen die leitenden Mitarbeiter von DR und FS, die Zugfahrt sofort zu beginnen und als Probefahrt zu nutzen: Ein fataler Entschluss mit Folgen!

Lokführer Zeitz schildert: „Um 9.20 verließ der Sonderzug 42824 Castelfranco. Wir DR-Lokführer hatten ein ungutes Ge-

fühl – und zunächst nichts zu tun, denn italienisches Lokpersonal führte den Zug. So ließen wir uns in einem 1.-Klasse-Abteil vom schon erwähnten Josef Ziegler für den VT 11.5 unterweisen.

Allerdings wurde der Unterricht in der rollenden Schule unterbrochen, weil eine Maschinenanlage ausfiel. Richtig Brenzlitz wurde es auf der ansteigenden Brennerstrecke: Das Kühlwasser erreichte rasch 90 Grad Celsius; auf der 115 Kilometer langen Steilstrecke schleppte sich der Zug mit 38 bis 40 km/h dahin. Trotz eines eingelegten halbstündigen Haltes in Trient, bei dem alle nachfolgenden Züge überholen konnten, besserte sich die Lage nicht: Beide Motore fielen aus. Es war zudem nicht möglich, die nächste Betriebsstelle zu benachrichtigen. So blieb nur eines: Der Reservetriebkopf musste angelassen werden. Nach erfolgten Schaltproben meldeten wir per Bordtelefon den Triebkopf fertig. Der gut 20-minütige Zwangshalt alarmierte gar eine Autostreife der Carabinieri, die aber vom italienischen Zugpersonal verständigt wurde. Bis zu einem weiteren Halt in Bozen hielt unsere Fuhre schließlich durch, zeit- →



■ Überführungsfahrt 23. - 24. Juli 1990

■ Planeinsatz 1. August - 29. September 1990



Unterwegs in Richtung Brenner: Der dritte Triebkopf erwies sich als Rettung – außerplanmäßig.

weise wieder mit zwei Maschinen.“ Die Weiterfahrt über den Brenner, Innsbruck und Kufstein lief vergleichsweise mühelos. An der Grenze verweigerte die DB wegen angeblich fehlender Dokumente zunächst die Weiterfahrt, doch erreichte der Zug noch vor 23 Uhr München Ost. „Nach kurzer Nacht ging es schon um 4.55 Uhr über Nürnberg und Probstzella weiter“, sagt Zeitz. „Ab Probstzella war es mir erneut vergönnt, den Zug zu führen. In Halle bevölkerten über 100 Journalisten den Bahn-

steig und drangen in Führerstand und Maschinenraum ein, weshalb wir zunächst die Weiterfahrt verweigerten. Ähnliches wiederholte sich dann im Berliner Bahnhof Zoologischer Garten, ehe wir nach zweitägiger Fahrt Rummelsburg erreichten.“

Vor den Planeinsätzen waren aber noch der Zugbahnfunk anzugleichen und die Zugbeeinflussungsanlage der DR-Bauart 154 zu installieren, ehe am 27. Juli die Premiefahrt von Berlin nach Hamburg startete. Gerhard Zeitz: „Mir wurde die Ehre zu-

teil, diesen Zug zu führen. Schon bei der Einfahrt in die Halle des Hauptbahnhofes schoss mir ein ungeheuerliches Blitzlichtgewitter entgegen, es stiegen auch Ehrengäste ein. Der eigentliche Start erfolgte im Bahnhof Zoo: Tino Schwierzina, Bürgermeister von Ost-Berlin, und Ingrid Stahmer, Sozialsenatorin des West-Berliner Senats, gaben den Abfahrtauftrag.“

Am 1. August startete der Planbetrieb.



Fotos (2): Emmerlich/Sig. Zeitz

Das DR-Personal wie der Zeitzeuge dieses Beitrages, Gerhard Zeitz, hatte keine Probleme, sich mit dem VT 11.5 vertraut zu machen, schließlich fuhr man das DR-Pendent VT 18.16.

Der VT 11.5 war 1990 schon 33 Jahre alt, und so kam es naturgemäß zu Störungen. Oft fielen die Hilfsdiesel aus. Größere Defekte wurden über Funk der Lokleitung in Berlin gemeldet. Einmal, am 25. August, ließen sich die Störungen nicht bis morgens um 5 Uhr beheben, und IC 130/131 fuhr mit acht älteren Wagen und 132 391.

Am 29. September kehrte der VT 11.5 letztmals aus Hamburg nach Berlin zurück. Der IC „Max Liebermann“ verkehrte mit dem gleichen Personal weiter. „Uns brachte der folgende Dienst auf der 132, später auch der 218 in Doppeltraktion stets normale Arbeitstage ohne Stress“, meint Gerhard Zeitz rückblickend.

Und – es ist genau jener TEE von 1990, der im August 2005 nach Augsburg in den Bahnpark kam!

Henning Bösherz

Start und Ziel in Berlin war Hauptbahnhof, wie der Ostbahnhof von 1987 bis 1998 hieß. Abgestellt wurde der VT 11.5 in Rummelsburg.



Foto: Zeitz

Industriestandort im Wandel

Jörg Hajt: Zechen- und Hafenbahnen im Ruhrgebiet. Podszun-Verlag, Brilon 2005. ISBN 3-86133-391-0, 150 S., 184 Farb-, 38 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 24,90 Euro.

■ Obwohl eigentlich nur als Bildband beworben, leistet das jüngste Buch des Foto-designers Jörg Hajt durchaus mehr: Dank informativer Texte mit firmengeschichtlichem Überblick über die noch im Ruhrge-

biet tätigen Zechen-, Hafen- und Hüttenbahnen erfährt die geneigte Leserschaft eine ganze Menge über diese durchaus einzigartige, gleichwohl im Wandel begriffene Industrielandschaft. Dabei beschränkt sich



der Wattenscheider (statt Bochumer) Autor weitgehend auf die gut gelungene Darstellung des ebenso vielfältigen wie leistungsfähigen Schienengüterverkehrs auf dem noch immer beachtlichen Privatbahnnetz seit 1990. Die durchweg erstklassigen Aufnahmen, nicht selten aus der Öffentlichkeit unzugänglichen Betriebsbereichen, begeistern selbst Kenner. hc

● **Fazit: Uneingeschränkt zu empfehlen**

Wenn der Vater mit dem Sohne

Hans und Jakob Bosshard: Unsterbliche Dampflokomotiven. Verlag Diet-schi AG, Olten und Waldenburg 2005. ISBN 3-905404-37-0, 224 Seiten, 284 Farbbilder und 15 Kartenskizzen; Preis: 78 Franken/49,80 Euro.



■ Hans Bosshard und sein Sohn Jakob waren in den letzten drei Jahrzehnten häufig auf Reisen. In der Türkei, Osteuropa und Südafrika erlebten und dokumentierten sie den Abschied der Dampflokomotiven aus dem Regelbetrieb. Resultat ist ein herausragender Bildband in einer Qualität, die Maßstäbe setzen dürfte. Und weil Hans Bosshard viele Jahre der Eisenbahnredakteur bei der renommierten Neuen Zürcher Zeitung war, stehen die Texte den Bildern in nichts nach. Dieses Buch ist kein Schnellschuss und man merkt ihm die gewissenhafte Auswahl und Vorbereitung an. al

● **Fazit: Tipp des Jahres für Dampflokonthusiasten**

Christliche Weichenstellungen

Jürgen Schmidt: Gott und die Welt der Bahn. Transpress-Verlag, Stuttgart 2005. ISBN 3-613-71275-X, 96 Seiten, 55 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 9,95 Euro.

■ Nein, dies ist keins der üblichen Eisenbahnbücher. Hier geht es weder um Statistiken noch um Verkehrs- oder Streckengeschichte, nicht um Lokführerinnerungen und auch nicht um bunte Eisenbahnromantik. Wer Gott und die Welt kennt, sollte sich die Zeit nehmen, auch Gott und die Welt der Bahn kennenzulernen. Eisenbahner Jürgen Schmidt überrascht mit Antworten aus der Bibel zum Berufsalltag seiner Zunft: Christliche Impulse, gekonnt gestaltet vom Fotografen und Grafiker Daniel Saarbourg. hc

● **Fazit: Gute Gelegenheit zur inneren Einker in einer hektischen Zeit**



Russerdem erschienen

Stille statt Lückenschluss

Paul Lauerwald: Die Eichsfelder Nebenbahn Leinefelde – Teistungen – Duderstadt – Wulften. Herdam-Fotoverlag, Gernrode 2005. ISBN 3-933178-12-6, 68 Seiten, 22 Farb-, 42 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: Euro 18,80.

Ausführlich beschreibt der Autor den Werdegang der grenznahen Nebenbahn, durch die Teilung Deutschlands zu zwei Stichbahnen mutiert und heute stillgelegt.

● **Mit Bahnhofsgleisplänen**

Durch das Jahr

Faszination Eisenbahn 2006. Transpress-Verlag, Stuttgart 2005. ISBN 3-613-71261-X, 13 Blatt, Spiralbindung, 13 Farbbilder; Preis: Euro 12,90.

Der querformatige Kalender schöpft seinen Reiz aus den unterschiedlichen Sichtweisen und Stilmitteln der Fotografen, darunter Wolfgang Matussek, Dirk Endisch und Dominik Stroner.

● **Ansprechender Wandschmuck**


www.fhwe.de

Schönheider und Carlsfelder Neuzeit

Up-to-Date ist diese Homepage, die der Strecke Schönheide Ost – Muldenberg und dem Bahnhof Carlsfeld gewidmet ist.

■ Hinter dem Kürzel FHWE steckt der „Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e.V.“, der sich erst 1999 gründete und ein bemerkens-

wertes Ziel hat: Die Herrichtung der 17,7 Kilometer Gleis von Muldenberg nach Schönheide Ost als regelspurige Museumsbahn, mit der die Atmosphäre

der 30er- bis 80er-Jahre nachgestellt werden kann. Zweites Ziel ist ein kleiner Museumsbetrieb im Schmalspurbahnhof von Carlsfeld.

Was auffällt, ist die umfangreiche, gut illustrierte und stets auf dem letzten Stand befindliche Dokumentation aller Tätigkeiten, so dass man Werden und Wachsen der Projekte

mitverfolgen kann. Naturgemäß liegt der Schwerpunkt anders als bei einer Museumsbahn, die schon in Betrieb ist. Dafür kann man sich mittels online bestellbarer FHWE-Bücher tiefgründiger mit mancher Thematik beschäftigen, und auch der FHWE ist dankbar für Spenden, damit alsbald ein erster Erfolg gefeiert werden kann: Sommerbetrieb mit SKL und Anhängern.

www.museumsbahn-schoenheide.de/


Schankwagen und Bürstenfest

Auf 4,5 Kilometern in und bei Schönheide dampft es wieder, und die Homepage ist der dazu passende Einstieg.

■ Tue Gutes und sprich darüber – oder, heute modern, veröffentliche Deine Aktivität im Internet! Die mittlerweile recht erfolgreiche Schönheider Museumsbahn bietet auf ihrer Homepage einen schnellen und systematischen Überblick über Aktuelles – dieses Jahr wieder das Bürstenfest und ein im Neuaufbau befindlicher Aussichtswagen, der als Clou eine Schankanlage erhält. Da freut man sich schon jetzt auf den Vatertag! Der Verein schildert die Geschichte des Wiederaufbaus, die nicht immer glatt verlief, präsentiert einen ausführlichen Fahrzeugkatalog und bietet gar in einem Online-Shop Schmalspur-Devotionalien an. Den Fahrplan findet man selbstverständlich auch, ebenso eine Anfahrtskizze, die sich allerdings nur an Autofahrer richtet. Zumindest ein Verweis auf eine ÖPNV-Anbindung wäre nicht schlecht. Ansonsten erinnern die Schönheider daran, dass auch sie auf Spenden angewiesen sind, und zeigen, dass sie aussagekräftige Fotos machen können.

eje.railfan.net/

Elgin, Joliet und andere

Die US-Bahngesellschaft Elgin, Joliet & Eastern ist unbekannt, aber dafür höchst interessant.

■ Immerhin widmet sich sogar eine private, englischsprachige Homepage der Elgin, Joliet & Eastern. Das Wichtigste ist sicherlich der Kontakt zu zahlreichen anderen Bahngesellschaften, was die kurz nur „The J“ genannte Bahn vor allem für Modellbahner interessant machen dürfte (siehe Seite 82). Die Homepage der „J“ ist konventionell, aber übersichtlich aufgebaut und insgesamt sehr informativ. Neben den offiziellen Newslettern der Bahngesellschaft findet man auch einen umfangreichen Literaturnachweis mit zahlreichen Artikeln aus Zeitschriften, die in der Vergangenheit über die „J“ erschienen. Ein kurzer geschichtlicher Abriss der Bahnlinie gehört ebenso zum Informationsangebot der Homepage wie die Beschreibung des Bahnsystems. Der bedeutendste Teil dieses Internetauftritts sind sicherlich die zahlreichen Bilder nicht nur von Lokomotiven, sondern auch von zahlreichen Wagen. Für den Modellbahner sind auch die Hinweise zu „J“-Modellen hilfreich.

[www.brian894x4.com/
AbandonedRRmainpage.html](http://www.brian894x4.com/AbandonedRRmainpage.html)

Im Reich der Daylight

Dass die amerikanische Westküste nicht nur aus Kalifornien besteht, kann man hier entdecken.

■ Einer der wichtigsten, wenn nicht sogar der bedeutendste US-Bundesstaat dürfte Kalifornien sein. Die nördlich gelegenen Staaten Oregon und Washington werden dabei häufig auch bei Eisenbahnfans vergessen. Dass in den Regionen nördlich des Schwarzeneggerlandes auch viel zu entdecken ist, beweist diese Homepage von Brian McCamish, der sich den stillgelegten und aktiven Bahnen Oreons angenommen hat. Zahlreiche Fotos von stillgelegten Strecken mit Kartenausschnitten zeigen die ehemalige Vielfaltigkeit der regionalen Bahnen. Aber auch die aktiven Bahngesellschaften wie die Oregon Pacific Railroad oder Willamette Valley RR kommen nicht zu kurz und unterstreichen, dass es in den Vereinigten Staaten nicht nur die Union Pacific und die BNSF gibt. Natürlich findet der Eisenbahnfan auf dieser Seite auch Bilder der beiden Dampfloks aus Portland, der 4449 Daylight und der SP&S 700 (siehe auch Seite 36), mit Bildern aus dem Brooklyn Roundhouse.

Werbemodelle leicht gemacht

Ausgefallene Motive kann man einfach selbst aufs Modell bringen.

■ Es beginnt alles mit der Vorbildsuche. Man kann das Vorbild frontal mit einer Kamera (Brennweite 45 bis 60 mm) fotografieren oder das gewünschte Motiv im Internet suchen. Danach fügt man das Bild in eine Word-Datei ein und stellt es über die Clipseigenschaften auf die benötigte Größe millimetergenau ein. Nun kann man eine DIN-A4-Seite mit den gewünschten Motiven gestalten. Hochwertig wirkt das Modell, wenn das Motiv im Kopiershop auf Farblaserfolien ausgedruckt wird. Diese Laserfolien gibt es entweder in Weiß oder als Klarsicht-



Das mehrfarbig bedruckte Fahrzeug ist nun ein Blickfang auf der Anlage.



Das auf dem Lüftergitter haftende Dreieck offenbart die hohe Flexibilität der Folie.



Die auf Laserfolie gedruckten Schriftzüge werden grob ausgeschnitten.



Fotos (4): T. Szymanowski

Nach dem Aufkleben der Folie auf dem zerlegten Fahrzeug schneidet man die Fenster frei.

folien in Hochglanz- und Seidenmatt-Finish. Dann wird das Motiv ausgeschnitten und aufgeklebt. Überschüssige Folie entfernt man mit einem scharfen Skalpell. Ganzflächige Werbung eignet sich wie beim Vorbild besonders für Fahrzeuge mit glatter Außenhaut. Zum Abschluss der Arbeiten ist es von Vorteil, wenn man das Fahrzeug mit einem Fixierspray besprüht, um den Ausdruck wasser- und weitgehend abreibefest zu machen. Das Spray haftet nur auf Ausdrucken und hinterlässt keinerlei Spuren am Fahrzeug. Das Verfahren ist auch praktikabel für Plakate, Häuserwerbung, LKW-Modelle. Der Vorteil bei Laserfolien ist, dass diese hauchdünne sind und bessere Klebeeigenschaften haben. Infos unter ThomasSzymanowski@gmx.de.

Thomas Szymanowski

Die Vögel

Aus Kümmel entstehen Vögel für HO.



Den Kümmel vermischt man mit Acrylfarbe und lässt die Körner einzeln trocknen.

■ Ausnahmsweise stammen die Vögel nicht von Alfred Hitchcock, sondern von Mutter Natur. Einen Esslöffel Kümmel muss der Küchenchef entbehren. Diesen Kümmel vermischt man mit schwarzer, weißer oder grauer Acrylfarbe. Je nach Lackierung gehen die Vögel als Krähen, Tauben oder Möwen durch. Platziert man viele Vögel auf der Anlage, so wirkt die Szene beklemmend wie in Hitchcocks filmischem Meisterwerk.

Dietrich Matyschek



Fotos (2): D. Matyschek

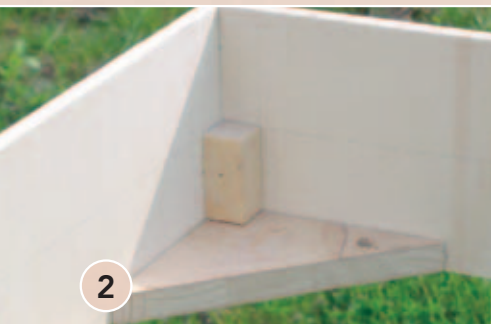
Auf der knorrigen Eiche wirken die Vögel sehr realistisch.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beilegendem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse: **MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee**





2

Die Eckenaussteifung reicht nur bis zur halben Rahmenhöhe (60 mm). So kann man innerhalb des Rahmens Segmente tauschen.



3

Und hier ist bereits ein solches Untersegment: Die Länge entspricht der lichten Länge des Segments, die Breite jedoch nur dem Verlauf der Regelspurgleise.

Deutlich ist die tiefer gelegte Trasse für das Märklin-C-Gleis zu erkennen. Daneben findet sich das Teilsegment der Schmalspuranlage.



4



1

Die Aussteifungen geben Stabilität. Die Ausschnitte in den Seitenwänden weisen auf die Tieferlegung des Märklin-C-Gleises hin.

Teil 1

Wilzschhaus, später Schönheide Süd, hieß eine sächsische Bahnstation, die den Anschluss von der Normal- zur 750-mm-Spur herstellte.

Schönheide en miniature

Wie könnte man den Bahnhof Schönheide Süd im Modell nachbauen? Diese Frage stellten sich mein Freund Rainer und ich, als der Titelbeitrag zu dieser Ausgabe vor einigen Monaten diskutiert wurde. Wir fuhren also nach Schönheide Süd im westlichen Erzgebirge. Das war im Mai, und während bei uns in Dresden be-

reits die Tulpen blühten, befanden sich dort auf den Nordhängen noch dichte, geschlossene Schneedecken. Immerhin liegt der höchste Punkt der Schmalspurstrecke

auf fast 900 Metern. Doch von dieser war hier nichts mehr zu sehen. Lediglich das verfallene Gemäuer am Ufer der wild dahinbrausenden Zwickauer Mulde ließ dar-



Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Schönheide Süd von der Gleisseite. Das Stellwerk wurde erst später angebaut und ist im Modell abnehmbar.



Der Umbau der Weichen beginnt mit der Anpassung des Weichenwinkels (zwischen 16° bis 24,3° variabel) an die Trasse.

Zum Trennen des Gleiskörpers der Weiche wird der Schnitt mit Abklebeband gekennzeichnet und das Gleiselement durchgesägt.



Nach dem Passendfeilen des geraden Anschlussstücks wird dieses mit Uhu-Allplast und viel Aceton an die Schnittstelle angeklebt.

auf schließen, dass sich hier einmal eine Eisenbahnbrücke befand.

Regelspurgleise und ein beschränkter Bahnübergang waren jedoch noch vorhanden und ließen die ungewöhnlich große Ausdehnung des Bahnhofs erahnen. Regelspurgleise? „Genau!“, belehrte uns ein Einwohner, der neugierig aus dem Bahnwärterhaus neben dem Bahnübergang herübergeschlendert kam. „Wusstet ihr nicht, dass hier die Schmalstrecke auf die Strecke Chemnitz – Aue – Adorf stößt? Es gab sogar eine Rollbockanlage, auf der die Regelspur-Güterwagen auf Rollböcke der Schmalspurbahn aufgesattelt wurden“, erzählte er uns stolz und verfolgte mit Argusaugen unsere Bemühungen, mit Gliedermaßstab und Bandmaß die Hauptausdehnungen der Gebäude und deren Abstände voneinander festzustellen. „Und die Höhen? Wie messt ihr die?“, provozierte unser Aufpasser. „Die ermitteln wir durch Auszählen der Ziegelschichten. Dreizehn Schichten sind ein Meter.“ „Na das wird die Architektin, Frau Müller, interessieren. Die hat nämlich die Sanierung übernommen und hat das ganze schon sehr gründlich vermessen. Einen Förderverein zum Aufbau einer Museumseisenbahn gibt es auch schon. Dort vorn hängt ein Zettel mit Namen und Anschriften. Wendet Euch doch mal an die“, riet er und trollte sich.

So erhielten wir Zeichnungen des Empfangsgebäudes von allen vier Seiten als Datei vom Planungs- und Ingenieurbüro und von Klaus Pöhler Originalgleispläne. Eigene Bilder und Vermessungsunterlagen von der Baracke und der Güterabfertigung sowie historische und zeitnahe Fotos vom Bahnhof und seinen Anlagen ergänzten das Archiv.

Jeder Modelleisenbahner weiß: Eine kompromisslose Übertragung der real existierenden Verhältnisse in den Maßstab 1:87 ist kaum möglich. Also gilt es, solche Kompromisse zu machen, die den beschränkten

Platzverhältnissen gerecht werden und dennoch den ortstypischen Gesamteindruck vermitteln. Schon bald hatten wir die Grundzüge der Anlage festgelegt: Der Aufbau geschieht auf zwei Segmenten nach eigenen Normen. Die Gleisanlage wird geringfügig vereinfacht und mit Gleislängen, die den Einsatz streckentypischer Triebfahrzeuge in den Epochen III und IV mit verkürzten Zügen ermöglichen, realisiert. Die wichtigsten Gebäude entstehen exakt im Maßstab 1:87, die Dimensionen des Geländes werden auf markante Punkte beschränkt.

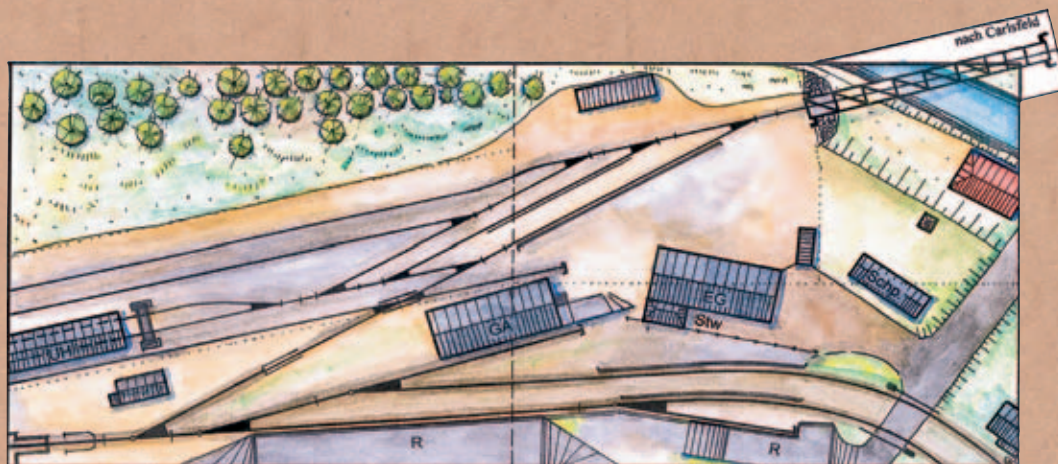
Für die Gleise wählten wir im Regelspurbereich Märklin-C-Gleise im echtem Dreileiterbetrieb, so dass auch Zweileiter-Gleichstrom-Triebfahrzeuge zum Einsatz kommen können, und für die 750-mm-Schmalspur-Bereiche H0e-Gleise von Roco, da eine Kombination mit bereits vorhandenen H0e-Anlagenteilen möglich sein soll. Alle Gebäude und sonstigen Anlagen werden möglichst vorbildgetreu in Eigenbau angefertigt. Die Gebäude sind abnehmbar und teilweise beleuchtet. Die Weichenantriebe kommen von der Firma Hoffmann und sind über Conrad-Electronic erhältlich. Dabei sind auch die Weichenlaternen beim Märklin- wie beim Roco-Gleis beleuchtet.

Die Umwandlung der Märklin-Weiche in eine echte Dreileiter-Weiche beginnt mit dem Trennen der Verbindungen hinter dem Herzstück.



Obwohl der Segment-Bau schon von seiner Philosophie her eine ausgeschnittene Geländesituation beinhaltet, haben wir diesem Gedanken noch eins draufgesetzt, indem wir innerhalb eines Segments nochmals eine Unterteilung in Untersegmente vornahmen. Diese Kästen aus 5,5 mm dickem Sperrholz müssen allerdings baulich und betrieblich so autark sein, dass man sie völlig separat am Basteltisch gestalten und am Ende wie Puzzelteile im großen Segment-Rahmen zusammenfügen kann. Zum Kaschieren der Übergänge genügen Sand und etwas Geländegrün.

Die Konstruktion des Sperrholz-Unterbaus ist altbekannt und soll an dieser Stelle nicht ausführlich erörtert werden. Die →



Dargestellt ist die Situation in Schönheide Süd zwischen Umladehalle und Fachwerkbrücke über die Mulde.

Die durch Brücken verbundenen Anschlusskontakte zwischen linker und rechter Fahr-schiene werden mit einer Zange getrennt.



10



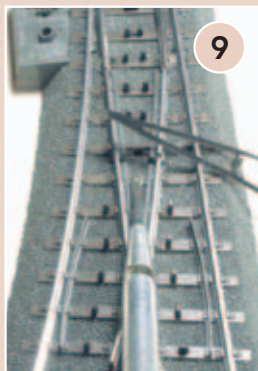
11

Die beiden von links kommenden blauen Kabel werden mit den Zwischenschienen verlötet. Alles andere wird gesteckt oder gelötet.

Und so passt sich unsere umgebaute Weiche unauffällig in das geplante Gleisbild ein.



12



9

Mit einem Schraubendreher trennt man den Metallrahmen vorsichtig von seinen Anschlüssen und hebt ihn aus dem Dreieck heraus.

Rahmen sind 120 mm hoch und bestehen aus 12 mm dickem Sperrholz. In den Ecken sichern Dreiecke (16-mm-Tischlerplatte) und Vierkanteleisten (28 x 28 mm) Rechtwinkligkeit und Stabilität. Alle Verbindungen werden geklebt (Ponal) und verschraubt. Als Achsenkreuz montierte Aussteifungen (12 mm) sichern den geraden Verlauf der Rahmenwangen. Besonderheit: Die in den Ecken eingeklebten und festgeschraubten Vierkanteleisten verbinden die Wangen nur bis zur Hälfte der Rahmenhöhe (60 mm), damit die im vorherigen Abschnitt beschriebenen Untersegmente mit 60 mm Höhe bündig eingesetzt werden können. Diese Kästen sitzen somit auf den genannten Vierkanteleisten und den Aussteifungen sicher auf. Da in der Endunterbringung der Segmente eine sichere Stützkonstruktion vorhanden ist, brauchten Stützen und ihre Befestigung nicht berück-

sichtigt zu werden. Die mechanische Verbindung der Segmente untereinander erfolgt in bewährter Weise mit 6-mm-Schlossschrauben, U-Scheiben und Flügelmuttern. Die Passlöcher sind mit Metallbuchsen (Alu) gegen Ausschlagen gesichert. Die elektrischen Leitungen werden durch Mehrfachstecker verbunden.

Die Verwendung von Märklin-C-Gleis für den Regelspurteil erfordert bei unseren Segmenten das Zersägen einiger Gleiselemente des handelsüblich starren Gleissystems, das Tiefersetzen der 10,3 mm hohen Gleiskonstruktion auf Bahnhoheitsniveau und den Umbau zum echten Dreileiter-Gleis.

Um elegante Bogenkonstruktionen mit Übergangsbögen verlegen zu können, ist freilich ein Flexgleis besonders gut geeignet. Dass man aber auch mit den Gleisstücken des C-Gleises optisch recht ansprechende Bögen konstruieren kann, hat uns selber erstaunt. Dabei kommt die Vielzahl der Standard-Radien dieses Gleissystems (besonders mit den Radien R4, R5 und R9) den Bestrebungen sehr entgegen. Sogar kurze gerade Einfügungen können die optische Eleganz verbessern, man muss es nur versuchen! So hatten wir im Bahnsteigsbereich für den Schüttbahnsteig im Bogen einen Gleisabstand von 69 mm vorgesehen (Skizze). Der innere Bogen ließ sich mit Bogenstücken R4 und einem 150 mm langen Bogenstück R9 als Übergangsbogen zum geraden Gleis problemlos gestalten. Da aber der äußere Bogen (gestal-

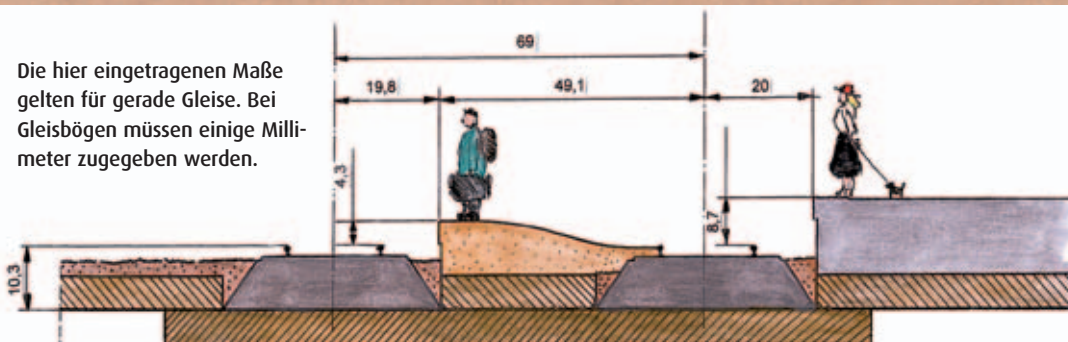
tet vorwiegend aus Gleisstücken R5) nur einen Gleisabstand von 64 mm ermöglichte, musste er gestreckt werden. Zwei eingefügte Bogenstücke R9 mit 150 mm Länge und zwei Geraden (je 5 mm lang) führten schließlich in elegantem Bogen zu dem gewünschten Gleisabstand. Machbar ist das allerdings nur durch Zersägen einzelner Gleisstücke, denn mit ganzen Standardlängen und -radien geht das nichts. Vorm Zersägen werden die Schnitte (rechtwinklig zur Gleisachse!) auf dem Gleiskörper mit Abklebeband gekennzeichnet. Gesägt wird mit der Laubsäge und einem feinen

Sägen und Stückerln beim H0-Gleis

Metallsägeblatt. Die nachfolgende Verbindung geschieht mechanisch durch Zusammenkleben der Gleiskörper mit Uhu-Allplast (vorher die Schnittflächen kräftig mit Aceton betupfen) und elektrisch durch angelötete Drahtverbindungen. Achtung! Wegen des für die Schienen verwendeten Stahls ist eine übliche Weichlötlötung mit Löt-wasser oder -fett nicht möglich. Wir verwenden dazu Löt-Öl von Fohrmann. Die Leitungen werden in dem geräumigen Hohlraum des Böschungskörpers untergebracht und ordentlich mit einem Tropfen Heißkleber befestigt. Während die Umrüstung der freien Strecke auf ein echtes Dreileitersystem einfach ist (durch Trennen der

Verbindungsbrücke zwischen den beiden Fahr-schienen), muss bei den Weichen schon etwas mehr getan werden. Mit sauberen Trennungen (Klein-bohrmaschine mit Diamant-trennscheibe), akkuratem Löten und, wenn möglich, durch Nutzung der am Gleis vorhandenen Laschen mit den dazugehörigen Steckschuhen ist die Arbeit kein Hexenwerk. Die Tieferlegung der Trasse geschieht

Die hier eingetragenen Maße gelten für gerade Gleise. Bei Gleisbögen müssen einige Millimeter zugegeben werden.





Die Bahnsteige zwischen den versenkten und eingeschooterten C-Gleisen bestehen aus Plastik-Platten, die mit feinem Sand bestreut wurden.

Drei Rampen zeugen im Bahnhof Schönheide Süd von dem enormen Güteraufkommen, das hier einstmals geherrscht hat.



Die geschwungene Auffahrt auf die Kombi-Rampe von der Wilzschhausstraße her ist charakteristisch für den Bahnhof.

durch Aussägen des Unterbaus aus den Trassenbrettern mit einer kleinen Stichsäge und Unterkleben u-förmiger Halterungen. Dabei wird der Gleiskörper so versenkt, dass die Unterkanten der Schwellen mit der Grundplattenoberfläche abschließen. Der entstandene Hohlraum wird mit Asoa-Schotter ausgefüllt.

Wesentlich einfacher ist das Verlegen der Schmalspur-Gleise. Dort liegen die Schwellen auf 1,5 mm dicker, mit Uhu-Kraftkleber befestigter Korkunterlage. Da die Weichenzungen durch unter der Platte liegende motorische Antriebe bewegt werden, erübrigen sich die am Weichenkörper angegossenen Halte- und Stellvorrichtungen für den Roco-Oberflurantrieb und werden einfach mit der Laubsäge entfernt. Wegen des geringen Abstands zwischen Stellschwelle und Antrieb sollte unbedingt der beiliegende dünne Stahldraht verwendet werden. Dem Stellweg von 7 mm am Antrieb steht nämlich nur ein Zungenaufschlag an der Weiche von 2,5 mm gegenüber. Da muss sich der Stelldraht ganz schön verbiegen! Obwohl Lötungen wegen des Schienenmaterials Neusilber kein Problem sind, haben wir danach getrachtet, hässliche (und unzuverlässige) Lötklumpen zu vermeiden. So wurde bei den Gleisen zwischen den Weichen folgender

Trick angewendet: Nachdem die Gleise auf dem Untergrund verklebt wurden, zieht man die Schienen aus den Schwellen. Durch eine beliebige Schwelle wird durch die Kleisenimitation eine Bohrung von 1 mm Durchmesser angebracht. Der hier durchgefädelt Anschlussdraht (Ø 0,8mm) wird am oberen Ende abisoliert und etwa 3 mm rechtwinklig umgebogen. Nachdem der Schienenfuß angefeilt wurde, fädelt man die Schiene wieder ein. Der Widerstand an der Anschlussdraht-Stelle muss zwar mit etwas Gewalt überwunden werden, doch der Kontakt ist auch bei Verziehen des Untergrundes sehr zuverlässig. Das Einschottern der Gleise erfolgt in bewährter Weise mit Asoa-Schotter.

Die beiden Rampen, eine kombinierte Kopf- und Seitenrampe und eine lange Seitenrampe, zeugen von dem hohen Frachtaufkommen, das hier einstmals zu bewältigen war. Wir haben die Grundkörper beider Rampen aus 2,5 mm starkem Sperrholz hergestellt und dann verkleidet. Die Seitenmauern wurden mit Natursteinplatten von Brawa verkleidet und die Fahrbahnflächen mit Klebefolien von Busch. Die genaue Verarbeitung wird in einer späteren Ausgabe erläutert. Die Verkleidung des Hausbahnsteigs besteht aus schmalen Betonplatten, die zwischen Stützen aus Schie-

Fotos: G. Kerber



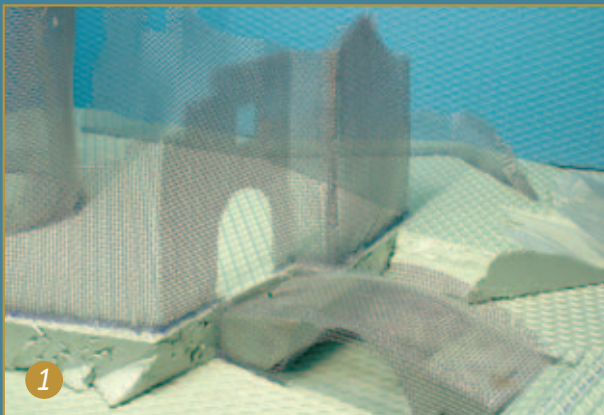
Noch ist der Überweg zwischen Hausbahnsteig und einseitigem Zwischenbahnsteig im Schmalspurteil des Bahnhofs unbenutzt.

nenstücken hochkant verlegt wurden. Auch beim Schüttbahnsteig wurden Betonplatten verwendet, jedoch ohne Stützkonstruktionen in Form von Schienenstücken. Die Nachbildung im Modell aus 1 mm dicker Lederpappe ist unproblematisch. Die Weiterführung des Mittelleiters über die schienengleichen Wegübergänge erfolgt mit aufgeklebtem 0,5 mm dicken Messingdraht. Die Abschrägung erfolgt jeweils in einem Bereich von etwa 20 mm vor und nach der Wegüberführung.

Über die Anfertigung der Gebäude und die weitere Gestaltung unseres Bahnhof-Segments berichten wir im zweiten und dritten Teil unserer Baubeschreibung.

Georg Kerber

BURG- Frieden



1

Von der Landschaftsgestaltung abgeschaut: Das drahtige Innenleben des Burggemäuers besteht aus leicht formbarem Aluminium-Fliegendrahtgewebe.



2

Mit relativ flüssig angerührtem Fertigputzgips erhält das doch recht weiche Fliegengitter erste Festigkeit.

Das ist ja steinalt! Gemeinhin ein höchst zweifelhaftes Urteil. Doch für Michael Robert Gauß kann es hier kaum ein höheres Lob geben.

Die bröckelnden Mauern einer Burgruine überzeugend in den Modellmaßstab, in diesem Falle H0, umzusetzen, ist eine echte Herausforderung. Schließlich avanciert ein derartiges Rudiment aus dem Mittelalter, überzeugend gestaltet, zum ganz besonderen Hingucker auf jeder Modellbahnanlage.

Zudem stand die praktische Erprobung einer bei der Landschaftsgestaltung durchaus gängigen, im Gebäude-Modellbau aber ungewohnten Bautechnik an: Der Aufbau rund um ein Drahtgitter-Gerüst, im Bau-Jargon des großen Vorbilds Armierung genannt und eigentlich beim Betongießen eingesetzt.

Wozu im Maßstab 1:1 die Baustahlmatten dienen, das gelingt im Kleinen mit gewöhnlichem Fliegendrahtgewebe aus Aluminium. Es lässt sich bequem mit jeder Haushaltsschere zuschneiden und ohne nennenswerte Verletzungsgefahr mit den Fingern ausformen. Dabei dürfen die Aussparungen für die Fensterhöhlen nicht vergessen werden. Selbige können in diesem Stadium durchaus größer ausfallen als in der Endgestaltung vorgesehen.

Als Fundament dient eine Styrodur-Hartschaumplatte aus dem Baumarkt. Sämtliche Armierungsgitter für die aufstrebenden Mauern der Burgruine drückt man mittels eines Schraubendrehers in vorbereitete Einschnitte und verklebt sie, am besten mit handelsüblichem Holzleim.

Nun müssen alle Klebestellen gründlich durchtrocknen, bevor zur stabilisierenden

Wenn Steine reden könnten: Diese hier tun es und erzählen von etlichen Jahrhunderten, die sie höchst glaubhaft auf einer Miniaturwelt im Maßstab 1:87 zugebracht haben.



Erstvergisung geschritten werden kann. Dafür eignet sich sowohl gewöhnlicher Gips als auch Goldband-Fertigputzgips. Letzterer ist wegen seiner längeren Verarbeitungszeit vorzuziehen.

Die dickflüssige Masse trägt man beidseitig auf das Drahtgitter auf. Solange der Gipsbrei noch weich ist, können letzte Feinkorrekturen der Gebäudeformgebung er-

folgen. Der anschließende Aushärtungsprozess des Grundüberzugs versteift die Aluminium-Armierung nämlich bereits vollkommen. Deshalb ist es auch wichtig, den Turm, so er sich nicht bewusst zur Seite neigen soll, bereits vorher exakt senkrecht ausgerichtet zu haben.

Nach dem Trocknen der Grundvergisung kann man mit dem eigentlichen →



Die grob mit der Spachtelkelle aufgetragene Abschlusschicht der Burgmauer wird zunächst mit einem nassen Pinsel geglättet.



Schritt für Schritt oder Schnitt für Schnitt: Mittels Palettmesser graviert man die Mauerstruktur, bis...



...das unregelmäßige Bruchsteingemäuer einen stimmigen Gesamteindruck macht. Wer will, kann mit feiner Drahtbürste Einzelsteine ausarbeiten.

Burggemäuer beginnen. Dazu wird mittels Spachtelklinge auf beide Seiten der zu bearbeitenden Mauer je eine ungefähr einen Zentimeter dicke Schicht des Goldband-Fertigputzgipses aufgetragen. Beginnt die Masse, sich allmählich zu verfestigen, kann man sie mit einem nassen Borstenpinsel noch glätten. Sodann darf bereits das Einarbeiten der Struktur mittels Bastelmessers starten, so lange der Gips noch feucht ist. Im abgebundenen Zustand erfordert seine Bearbeitung einen deutlich größeren Kraftaufwand.

Ein zügiges Arbeiten bietet sich folglich geradezu an. Umso mehr, als der spätere Betrachter die Mauer vor allem in ihrem stimmigen Gesamteindruck wahrnimmt und wohl kaum die logische Platzierung jedes einzelnen Mauersteins überprüft. Gleichwohl dürfen Puristen natürlich trotzdem in einem weiteren Arbeitsgang die Einzelsteine Stück für Stück durchgehen und dabei auch gleich mit einer glaubhaften Einzelgravur versehen. Diese gelingt

Nach der Struktur folgen Feingravur und dann Lasur

dann recht mühelos mit einer feinen Drahtbürste. Bei der Feingravur, insbesondere des Kopfsteinpflasters der Burgzugangsbrücke, leistet auch ein so genanntes Malmesser wertvolle Dienste.

Damit sämtliche Strukturen erhalten bleiben, sollte erst nach vollständigem Austrocknen des gesamten Gipsbauwerks mit der ersten Farbbehandlung in Lasurtechnik



Bei der Feingravur des Kopfsteinpflasters, aber auch der Burgmauern und des Bergfrieds leistet das Malmesser wertvolle Dienste.



Grundfarbgebung in Lasurtechnik: Mit dem Pinsel trägt man auf, mit dem Schwamm wischt man überschüssige Farbe ab.

begonnen werden. Dazu wird eine Mischung aus Dispersionsfarben der Töne Schwarz, Grau und Ocker so lange mit reichlich Wasser gestreckt, bis sich eine gewisse Neigung zur Transparenz ergibt.

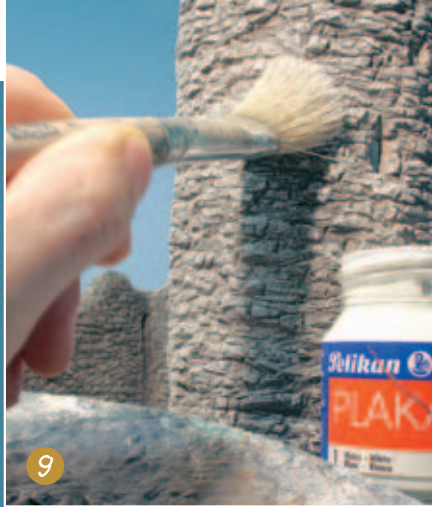
Zum Auftrag der Lasur eignet sich ein steil geführter großer Borstenpinsel. Es ist dabei tunlichst darauf zu achten, dass sich alle Mauervertiefungen und Fugen mit dem Abtönfarbengemisch füllen.

Ist das Gipsmauerwerk erneut vollständig trocken, erscheint die Farbgebung auto-



8

Im mittels Schraubendrehers zerlöchernten Hartschaum-Basismaterial findet der aufzutragende Geländegips besseren Halt.



9

Die Graniertechnik macht's möglich: Ein Hauch gebrochenen Weißes sorgt für die Illusion, echtes Gestein vor sich zu haben.



10

Die punktuell aufgetragene Moos-Strukturpaste erweist sich in der Makro-Aufnahme als frappierend echt wirkender Mikro-Bewuchs.

matisch gleich um etliche Nuancen heller. Bei Bedarf kann man selbstverständlich noch mehrere Lasurschichten anlegen, eben so lange, bis das Ergebnis den gewünschten Effekt zeitigt. Auch Variationen des Mischverhältnisses der Steinlasur können interessante Ergebnisse hervorbringen.

Ihre ganz spezielle Stofflichkeits-Illusion erhält die gipserne Burgruine allerdings erst mit dem nächsten Arbeitsschritt. So wird nach der objektbezogenen Anwendung der Graniertechnik jeder Betrachter glau-

ben, tatsächlich echtes Gestein vor sich zu haben: Eine gehauchte Spur gebrochen weißer Farbe wird mit einem völlig trockenen und an einem Lappen gut ausgewischten Pinsel oberflächlich aufgebürstet, was nicht zuletzt die Feinstruktur der Gravur deutlich hervorhebt.

Akribische und damit auch zeitraubende Detailarbeiten erzeugen schließlich ein noch faszinierenderes Maß an Realitätsnähe. Mittels Drei-Haar-Pinsels aufgetupfte Flechten verschiedener Graugrün- und

Ockertöne säumen die Mauerflächen sowie einzelne Vorsprünge; Mooskissen aus einer aus feinstem Quarzsand und grüner Acrylfarbe angemischten Strukturpaste beleben das uralte Mauerwerk noch weiter.

Bei diesen Arbeiten sollte man aber tatsächlich einen Gang zurückschalten, um stets aufs Neue die Glaubhaftigkeit der Wirkung kritisch zu überprüfen. Besondere Beachtung verdient nämlich bei der Modellumsetzung die vielfältige Formgebung der Vorbild-Flechten und -Moose! →



Da wird selbst die Modellbahn zeitweilig zur Nebensache: Die Burgruine, deren Innenhof ein Gemisch aus Quarzsand und Puder von Asoa bedeckt, beansprucht mehr als einen flüchtigen Blick.

Die Gestaltung des Burginnenhofes und der Zufahrt gelingt ebenfalls mit Quarzsand. Er wird als preiswerte Grundlage aufgestreut. Mit dem als „Splitt“ bezeichneten Gesteinspuder der Firma Asoa kann man nun den Boden farblich noch etwas interessanter gestalten. Die erst mit Fließverbesserer überbelte und schließlich mit Weißleimwasser fixierte Schicht bildet nach vollständigem Durchtrocknen eine äußerst stabile Einheit.

Die die Burgruine umgebende Landschaft besteht aus einem Hartschaum-Untergrund, welcher grob zurechtgeschnitten und sodann mit Fertigputzgips versiegelt wird. In der Praxis hat es sich als vorteilhaft erwiesen, zuvor die glatten Kanten der Hartschaumplatten mit einem Schraubendreher zu zerlöchern, damit der Gipsbrei sich besser verankern kann.

Ist der Landschaftsgrund getrocknet, kann mit der Begrasung und Begrünung begonnen werden. Wegen des Saugeffekts sollte vor dem Aufbringen der Einbettungsmasse gegebenenfalls der Gips grundiert werden.

Das im vorliegenden Fall eingesetzte Begrasungsgerät der österreichischen Firma Nagel Electronic (siehe Modelleisenbahner, Heft 4/2005, Seite 92) eignet sich auch für die teils recht langfaserige Bodenvegetation rund um die Burgruine vorzüglich. Dass dabei nicht sämtliche Fasern wie Soldaten in Reih und Glied stehen, stört das Betrachterauge absolut nicht, erhöht vielmehr noch die natürliche Wirkung. Man betrachte nur einmal aufmerksam eine Vorbildwiese!

Um zum auf den Szenenbildern dieses Beitrags sichtbaren Resultat zu kommen, empfiehlt sich folgende Vorgehensweise:

Bevor überhaupt irgendwelche Fasern an die Reihe kommen, streut man alle möglichen Wildkräuter imitierende Schaumstoffflocken in die nasse, etwa einen Millimeter dick aufgetragene braune Einbettungsmasse. Sie besteht aus einem dickflüssigen Dispersionsfarbe-Holzleimgemisch, das, im Gegensatz zu purem Weißleim, weitgehend matt aufgetrocknet. Sodann werden mit dem Elektrostaten zunächst die langen, erst danach die kürzeren Fasern aufgebracht. Die weitere Ausgestaltung erfolgt beispielsweise mit Produkten der Firma Heki und mit aus Naturseemoos selbst gestalteten Büschen und Bäumen.

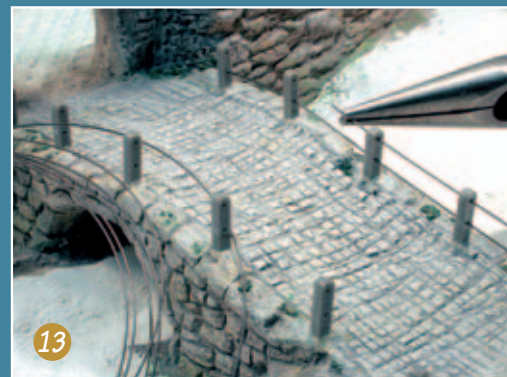
Sind nun noch die Pfosten auf der Steinbogenbrücke, die schon vor langer Zeit die einstige Zugbrücke ersetzte, platziert und die Drähte gezogen, steht einem Ausflug in die Welt der Ritter und Dämonen, inspiriert von Peter Jacksons dreiteiligem Filmmeisterwerk „Der Herr der Ringe“ nichts mehr im Wege, oder? *Michael Robert Gauß/hc*



11 Fallers Betonpfosten aus Kunststoff sichern den Burgzugang, der einst die Zugbrücke ersetzte. Die Kleinbohrmaschine hilft beim Montieren.



12 Nahezu perfekte Illusion: Den Steinen sieht man selbst in H0 ihr vermeintlich hohes Alter an.



13 Sind alle Pfosten gesetzt, sollte mit einer spitzen Flachzange auch das Einziehen der Stahldrähte problemlos gelingen.

Epoche-I-Fans serviert Minitrix jetzt den dreiteiligen ET833/833a/834 mit zeitgemäßer Antriebstechnik.

Schlesien-Fahrer

Die Modellpflege hat sich ausgezahlt: Motor mit Schwungmasse und digitale Schnittstelle zeichnen den Elektro-Triebzug, nun

in der preußischen Ursprungs-ausführung, aus. Was sich allerdings auch in der Geldbörse bemerkbar macht: 259,50 Euro empfiehlt Trix als Verkaufspreis.

Dafür bekommt der N-Bahner einen Triebzug mit überzeugenden Fahreigenschaften, der selbst auf lausig verlegten Gleisen mit tückischen Weichenstraßen seine Contenance behält und nicht ins Taumeln gerät. Achsschleifbleche in den federnd gelagerten Drehgestellen der beiden Steuerwagen sorgen für eine sichere Stromabnahme. Einzig die Auslaufwerte sind mehr als beschei-

den: Aus der bei sieben Volt erreichten Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 60, später zeitweise 70 km/h, bleibt die Garnitur nach sechs Millimetern stehen; bei 12 Volt und immerhin 243 km/h sind es gerade einmal zwei Zentimeter. Das selbsthemmende Getriebe wirkt auf die Schwungmasse halt kontraproduktiv.

Vorbildgerecht setzt der Flachmotor seinen Bewe-

Fahrwerte digital

- V/max bei Fs 14 244 km/h
- V/max Vorbild (166 km/h) Fs 11
- Auslauf aus V/max 638 mm
- Auslauf aus 166 km/h 321 mm
- Anfahren (Fs 1) 3 km/h
- Zugkraft Ebene 228 g
- Zugkraft Steigung 3% 212 g
- Zugkraft Steigung 8% 156 g

Alcos DL109 war die zweimotorige Vorläuferin der berühmten PA. Beiden steht die Warbonnet genannte, einer Indianer-Kriegsbemalung nachempfundene Lackierung der Santa Fe hervorragend.

Das Life-Like-Modell liegt dank des Gewichts von 884 Gramm satt in der Hand und

Im Warbonnet-Lack gibt es die Life-Like-DL 109 für H0-Wechselstrom-Bahner.

Schwerer Indianer

zieht wie ein Ochse. Auf der Acht-Prozent-Steilrampe könnte es 23 vierachsige Schnellzugwagen befördern. Der serienmäßige Multiprotokoll-Decoder ermöglicht digital ansprechende Fahrleistungen. Für eine Schnellzuglokomotive ist eine Höchstgeschwindigkeit von 244 km/h (Vorbild je nach Übersetzung bis 166 km/h) praxisgerecht. Beim Nothalt sollte man einen Auslaufweg von 32 cm aus dem Vorbild-Höchsttempo einkalkulieren.

Der Decoder erkennt auch Bremsstrecken von Märklin, Lenz (LG100) und Zimo (MX9, MXHLU). Analog ist die Startgeschwindigkeit von 44 km/h deutlich zu hoch.

Gekuppelt wird mit Bügelkupplungen, für die beidseitig Normschächte vorhanden sind. Das Gehäuse der bei Life-Like unter der einfacheren Proto-1000-Produktreihe geführten DL 109 ist sorgfältig graviert und weist angeformte Griffstangen auf. Die Verwendung

der PA-Drehgestell-Blenden ist für die Santa-Fe-Lok falsch. Diese Bahngesellschaft besaß außer der Nummer 50 nur noch eine mit 50A bezeichnete führerstandslose B-Unit (DL 110). Die DL 109 bietet für 180 Euro viel Lok fürs Geld.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Solide Ausführung; kontur-scharfe Bedruckung; digital sehr gute Fahreigenschaften; super Zugkraft; sehr guter Auslauf; leiser Schleifer

KONTRA Falsche Drehgestell-Bauart; analog zu hohe Startgeschwindigkeit

PREIS Etwa 180 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

- 5 Schluss-Signale: **super**
- 4 Schluss-Signale: **sehr gut**
- 3 Schluss-Signale: **gut**
- 2 Schluss-Signale: **befriedigend**
- 1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Die elegante und unverwechselbar gezeichnete DL 109 bildet eine interessante Ergänzung zu den E- und F-Units von EMD und zur PA.



Von Nieder Salzbrunn nach Halbstadt in Schlesien: Der K.P.E.V.-Triebzug kann auch als N-Modell gefallen.

gungsdrang über Schnecke, Stirn- und Zahnräder auf die beiden Achsen des Stangenantriebs im Drehgestell des Motorwagens um. Wegen der An-

triebseinheit bleibt die Innenbeleuchtung, wie mit Fahrtrichtung wechselndes Zweilicht-Spitzen- und Schlussignal ab 3 Volt erkennbar, auf die Steuer-

wagen beschränkt. Saubere Verarbeitung und Detaillierung entsprechen dem Standard des zehn Jahre alten Ursprungsmodells. *Karlheinz Hauke*

Auf einen Blick

PRO Bedruckung und Verarbeitung; Gesamteindruck trotz Detailungenauigkeiten; Fahreigenschaften; Stromabnahme; Kurzkupplung; Schnittstelle

KONTRA Auslauf; Regelbarkeit bis zur Vorbild-Tempogrenze; Innenbeleuchtung Motorwagen

PREIS Zirkum 255 Euro

URTEILE

- 5 Schluss-Signale: **super**
- 4 Schluss-Signale: **sehr gut**
- 3 Schluss-Signale: **gut**
- 2 Schluss-Signale: **befriedigend**
- 1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Mit Liliputs HO-Stallungswagen reisen Pferde in die Epoche II.

Hopp, hopp im Galopp!

Bei Liliput geht es mit den neu konstruierten Güterwagen derzeit Schlag auf Schlag. Nach den Kessel-ist nun der Pferdetransportwagen dran. Diese Spezialwaggons lassen sich in den Epochen I bis III vielfältig einsetzen. In Güter-, Personen- oder gar in Schnellzüge durften die Dreiaxler eingestellt werden. Ab 1909 beschaffte die Königlich Preussische Staatseisenbahn insgesamt neun der für 100 km/h zugelassenen Waggons. Die letz-

ten wurden bei der DB gegen Ende der 50er-Jahre ausgemustert.

Trotz der vielen Zerstüßteile, die zur Nachbildung des Dreiaxlers nötig sind, verlässt der Waggon komplett ausgerüstet das Werk. Lediglich die Kuppelungen muss der Käufer montieren. Dass diese nur beiliegen, ist ein Vorteil für Modellbahner, die mit Kurzkupplungen fahren wollen und froh sind, dem Normschacht keine Gewalt antun zu müssen. Die Formge-



Komplett ausgerüstet wird der ansprechend detaillierte Dreiaxler geliefert.

bung des Dreiaxlers überzeugt. So kommt er, für die Epoche-II-Version vorbildgerecht, ohne Verstärkungen an den Seitenwänden daher (da steht beim Epoche-III-Modell eine Formänderung an). Die dünnen Griffstangen, separat angesetzten Schluss Scheibenhalter und die exakt eingesetzte Oberlichtverglasung erfreuen das Modellbahnerauge. Schade, dass nicht noch etwas Draht für die Griffstangen an den Seiten verfügbar war. Dass am Wagenboden die Nachbildung der Bremsanlage fehlt, könnte Puristen stören. Da man diese Details nur beim Kniefall vor dem Waggon erkennt, werden andere den Verzicht als Beitrag zur Kostendämpfung begrüßen. Dreiaxler sagt man gelegentlich ein kritisches Fahrverhalten nach. Obwohl die beiden Endachsen starr lagern und

die Mittelachse lediglich seitenschwenkbar gelagert ist, rollt der Pferdetransporter auch bei schlechter Gleislage sicher.

Die Kostendämpfungsmaßnahmen waren übrigens erfolgreich, denn der gut detaillierte Waggon wechselt für moderate 24 Euro den Besitzer.

Jochen Frickel

Der Dreiaxler hat leider einen der Schluss Scheibenhalter eingebüßt.



Auf einen Blick

PRO Gute Detaillierung; dünne Griffstangen; mehrfarbige Bedruckung; keine Zerstüßteile; moderater Preis

KONTRA Keine Bremsanlage; Griffstangen an der Seite

PREIS Etwa 24 Euro

URTEILE

- 5 Schluss-Signale: **super**
- 4 Schluss-Signale: **sehr gut**
- 3 Schluss-Signale: **gut**
- 2 Schluss-Signale: **befriedigend**
- 1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Intermountain liefert das HO-Fertigmodell eines Cylindrical Covered Hoppers.

Feinkörnig

Die Bausatz-Fahrzeuge von Intermountain gelten seit vielen Jahren als exzellent detaillierte Modelle mit sehr guten Bedruckungen. Seit geraumer Zeit steigt bei dem US-Hersteller die Anzahl der Fertigmodelle, zu denen auch der vorgestellte Getreide-Transportwagen (Art.-Nr. 45121-35, Cylindrical Covered Hopper, Through Hatch Version) gehört.

Maßgebend für den hervorragenden Eindruck der Formgebung sind die superfein geätzten Laufgitter um die Einfüll-Öffnungen. Diese lassen sich sogar aufklappen. So steht der Darstellung vorbildgerechter Ladeszenen am Grain-Elevator nichts mehr im Wege. Die Gesamtkonstruktion geriet maßhaltig. Einzig die Drehgestelle, bei denen die Bremsklötze nicht in Radebene liegen, pas-



Die superfeinen Laufgitter begeistern bei der Aufsicht.

sen nicht ganz zum sonstigen hohen Standard. Die konturscharfe und vollständige Bedruckung umfasst auch die Stirnseiten. Der in der vorliegenden Beschriftungsvariante ab den 80er-Jahren einsetzbare Waggon hat an beiden Enden Kadee-kompatible Kuppungen und rollt auf Rädern mit

Rp-25-Profil. Die Qualität des Vierachsers hat natürlich ihren Preis. Dieser liegt mit etwa 31 Euro auf dem Niveau europäischer Modelle, schlägt diese aber bei der Detaillierung. Der Wagen wurde zur Verfügung gestellt von MP-Toys, Marco Panhans, Lindenstr. 2, 82269 Kaltenberg. *Jochen Frickel*



Maßstäbliche Ausführung und eine hochwertige Bedruckung zeichnen den Intermountain-Wagen aus.

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Konstruktion; superfeine Trittgitter; sehr gute Lackierung und Beschriftung

KONTRA Bremsbacken nicht in Radebene

PREIS Etwa 31 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☐

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Der El von Roco gehört zu den besten H0-Großserienmodellen offener Güterwagen.

Aufdrucken desselben vertretbar, zumal so ein Zettel glaubhaft, weil leichtschiefe positioniert, realisiert werden konnte. Für

Mit dem El rollt ein DR-Belgier in H0 an.

El-Dorado

„Aber den gibt's doch schon“, wird manch ein Modellbahner angesichts des offenen Güterwagens sagen. Im Prinzip ja, doch nicht als zeitgemäßes Modell.

Mit dem El der UIC-Bezeichnung 5599 stellt Roco einen vielseitig bis in die Epoche V verwendbaren Wagentyp vor. Das vorliegende DR-Epoche-IV-Modell gibt die Proportionen des Originals sehr gut wieder, stimmt in den Hauptmaßen mit dem Vorbild überein

und beeindruckt durch den schmalen Rahmen. Die Gravuren sind scharfkantig und vollständig. Im Wagenboden sind diverse Löcher zu sehen, in die bei Varianten die Armaturen der Bremsanlage gesteckt werden. Dass diese bei der DR-Version fehlen, ist vorbildgerecht, da die Bahngesellschaft sie bei den von der SNCB gekauften Fahrzeugen einfach ausgebaut hat. Darum sollte der Modellbahner den Bremsumstellhebel am Rahmen mit einem

Skalpells abschneiden. Trotz der fehlenden Bremseinrichtung wurden die letzten der 1400 Zweiachser erst 1994 ausgemustert. Immerhin sind beim El im Gegensatz zu vielen anderen offenen Güterwagen aller Hersteller innen die Türen angedeutet. Vorbildgerecht haben die Konstrukteure die Puffer belgischer Bauart nachgebildet. Dem Preisdruck fielen die Rangierergriffe unter den Puffern zum Opfer. Der Modellbahner kann diese aber einfach selbst aus 0,3-mm-Draht nachbilden. Die Bedruckung geriet akkurat, jedoch fehlen die einfachen Bremsecken. Da für Varianten die Position des Zettelkastens zu ändern wäre, ist das

günstige 11 Euro ist das schöne Modell des El 5599 beim Fachhändler erhältlich.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Konstruktion; korrekte Puffer; Türen innen angedeutet; schmales Fahrwerk; freistehende Griffstangen; günstiger Preis

KONTRA Bremsecken und Rangierergriffe fehlen

PREIS Etwa 11 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
 4 Schluss-Signale: **sehr gut**
 3 Schluss-Signale: **gut**
 2 Schluss-Signale: **befriedigend**
 1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Der Railtop-Wagen zeichnet sich besonders durch die aufwendige Bedruckung und detaillierte Drehgestelle aus.

**Druckertüchtige
Eurofima-Wagen
kommen von
Railtop in H0.**

Hört, hört!

Wer kennt es nicht, das Gefühl, wenn die Ohren bei schnellen Tunnelfahrten zufliegen. Damit das dem Fahrgast erspart bleibt, setzen die Bahngesellschaften auf druckertüch-

tigte Reisezugwagen. Das gilt auch für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), deren derart umgebaute Eurofima-Wagen sich Railtop zum Vorbild genommen hat.

Wie bei modernen Wagen üblich, weisen die maßstäblich langen Vierachser vorbildgerecht nur wenige Gravuren an Wagenkasten und Rahmen auf. Die SGP-300-Drehgestelle gehören mit den runden Schraubenfedern und den separat angesetzten Dämpfungselementen zu den Highlights der Waggon. Sogar die zwischen den Rädern sitzenden Brems scheiben sind nachgebildet. Einziges Manko bei den Vierachsern ist das geringfügige Durchschimmern der aus eingefärbtem

Kunststoff bestehenden roten Seitenwandbereiche. Schade, denn was die in China bei Modern Gala gefertigten Waggon sonst in Sachen Bedruckung zu bieten haben, ist schon toll. Alles, was beim Original farblich abgesetzt ist, wurde ebenso im Modell realisiert. An den Abteil-Türen findet man sogar die Beschilderung mit Reservierungsnachweis und Platznummerierung.

Die Vierachser rollen selbst in schwereren Garnituren taumelfrei und sicher. Trotz der veritablen Länge gibt der Hersteller einen Minimalradius von 358 mm, bei übergangslosen Gegenbogen einen von 420 mm an. Für etwa 50 Euro wechseln die Eurofima-Wagen (1.

Klasse Art.-Nr. 32101, 2. Klasse Art.-Nr. 32212) den Besitzer. Eine Händlerübersicht findet man im Internet unter www.railtronic.ch.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Sorgfältige Gravuren;
fein detaillierte Drehgestelle;
aufwendige Bedruckung;
sehr gute Fahreigenschaften

KONTRA Rote Seitenwandbereiche

PREIS Etwa 50 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Besonders bei einer Baustellenszene macht der filigrane Gullydeckel eine gute Figur.

Es gibt einfach Details, die lassen sich aus Kunststoff nicht so fein herstellen, wie man möchte. Gullydeckel zum Beispiel sind feingliedrig

Zum Teil kunstvoll gestaltete Abdeckungen für Kanäle bietet Preußenmodelle für H0.

Kanalarbeiter

Auf einen Blick

PRO Sauber geätzt; geringe Materialstärke

KONTRA -

PREIS 7,50 Euro

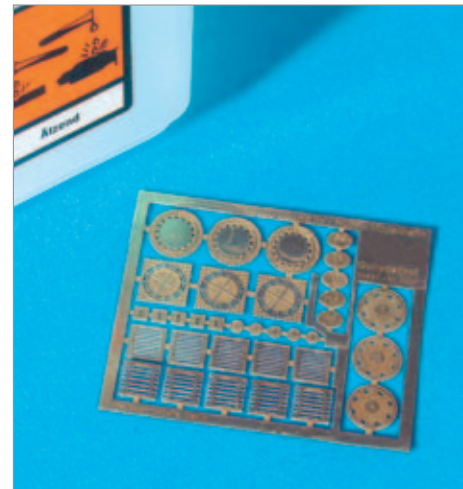
URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

und vielerorts für die realistische Straßen-Nachbildung unverzichtbar.

Die Firma Preußenmodelle stellt nun filigrane Kanalabdeckungen für die Baugröße H0 vor. Geliefert werden unterschiedliche Bauformen in einer Ätzplatte. Vor dem Einbau muss der Modellbahner die Ätzteile lackieren. Um die fei-

nen Details nicht zuzuschmieren, sollte man entweder zur Airbrush-Pistole greifen oder den Teilen ein Bad in Spezialbeize zukommen lassen. Dann versieht man die Anlage noch mit einer leichten Vertiefung oder bohrt einen Schacht, der abgedeckt wird. Wenn Wartungsarbeiten dargestellt werden und man die Kanalabde-



Bevor man die Kanal-Abdeckungen einbaut, sollte man sie mit Beize behandeln.

ckung abhebt, kommt die geringe Materialstärke bestens zur Geltung.

Die Ätz-Platine kostet 7,50 Euro und ist beim Preußenmodelle-Vertriebspartner Kotel (Kotel-Hobby Modellbahn, Stubenrauchstr. 48, 12487 Berlin, Tel. 030/ 67892231, Internet: www.kotel.de) erhältlich.

Jochen Frickel

Eine moderne Tankstelle für Epoche-V-Anlagen bietet Auhagen für den Maßstab 1:120 mit mehreren Deko-Varianten an.

Tipptopp TT-Tanke

Auhagens neue TT-Tankstelle eignet sich für Anlagen beinahe jeden Charakters, einsetzbar auf Anlagen der Epoche V. Das raumsparende kleine Gebäude (Grundfläche 158 x 95 Millimeter) und die überdachten Zapfsäulen (102 x 80 Millimeter) lassen sich praktisch überall motiviert unterbringen. Ein sehr ähnliches Vorbild steht übrigens an der B 101 in Pockau.

Was an diesem Bausatz besonders gefällt, ist die umfangreiche Dekoration innen und außen. Eine Waschstraße hat ein zu öffnendes Tor, der Verkaufsraum ist mit Regalen, The-

ke und Stehtischen ausgestattet und beleuchtbar. Für draußen gibt es Preistafeln, Richtungsschilder, moderne Abfallkörbe und einen Handwagen.

Mit insgesamt vier Dekorationsvarianten, darunter eine in

Tschechisch, kann der private Tankplatz individuell gestaltet werden. Ansonsten gibt es beim Aufbau nicht viel zu beachten: Die Einzelteile sind

wie gewohnt passgenau, und der Ablauf des Zusammenbaus ist gut illustriert. 18,90 Euro beträgt der empfohlene Verkaufspreis, was angesichts der guten Ausstattung in Ordnung geht.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Modernes Vorbild; wenig Platzbedarf; gute Ausstattung mit Details; Inneneinrichtung und Waschstraße; mehrere Dekorationsvarianten

KONTRA -

PREIS 18,90 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Modern, sachlich und doch voller Details ist die neue TT-Tankstelle.

In der Gravur des Dachlüfters sind sogar die Rotorblätter angedeutet.

Hauptsächlich an Einsteiger wendet sich Trix mit der neuen Diesellok Hercules.

Nachwuchs-Förderung

Ein leichter Einstieg ins Hobby ist heute im Zeitalter des Plug-and-Play angesagt. Wenn ein günstiges Modell noch hochwertig aussieht, erhöht das nur die Erfolgschancen. Gut für den Hersteller, wenn er Teile anderer Fahrzeuge verwenden kann.

Mit dem schicken Kleid der als Hercules bekannten ÖBB-Baureihe 2016 lässt sich auf Anhieb Eindruck schinden. Neben dem fühlbaren Mehrwert durch das Metall-Gehäuse erfreut auch die sichtbare Aufwertung in Form separat angesetzter Griffstangen. Dass die Griffstangen an den Führerstandsauftiegen nur angeformt sind, fällt dank der exakten Lackierung nicht auf. Die Gravuren am Gehäuse geben den Eindruck des Vorbilds, das der letzten Lieferserie entstammt, sehr gut wieder. Die Tiefenwirkung der fein gravierten Gitter an den Seitenwänden und im Dachbereich



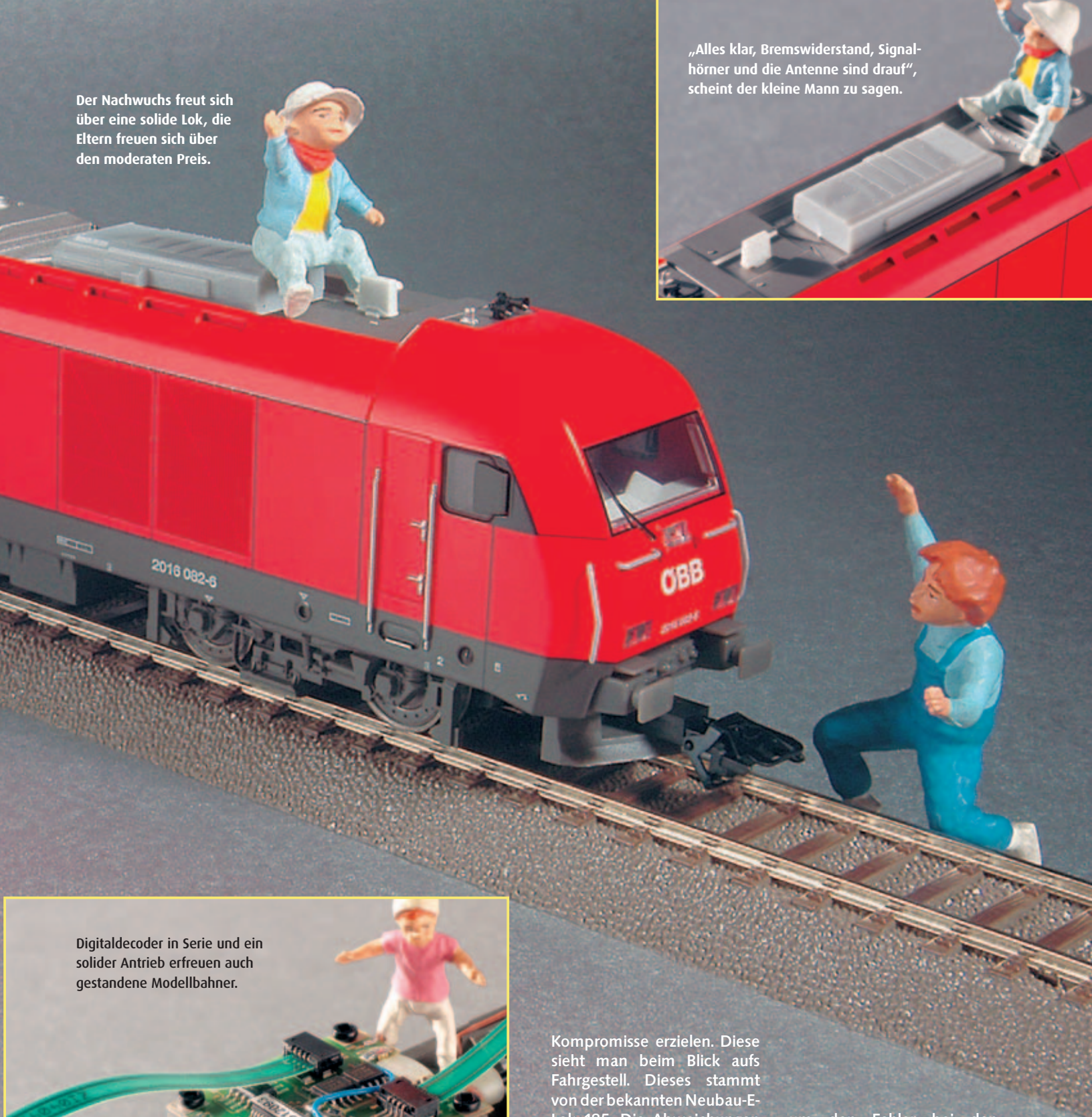
ist ansprechend. Auf dem Dach findet sich auch der charakteristische Bremswiderstand, der, aus Kunststoff gefertigt, eine silberfarbene Lackierung durch den Modellbahner vertragen könnte. Separat eingesetzte, unterschiedlich große Typhone komplettieren die Dachausrüstung. Die Führerstände weisen eine exakt eingepasste Verglasung und eine Inneneinrichtung auf.

Natürlich lässt sich der günstige Preis nicht ohne

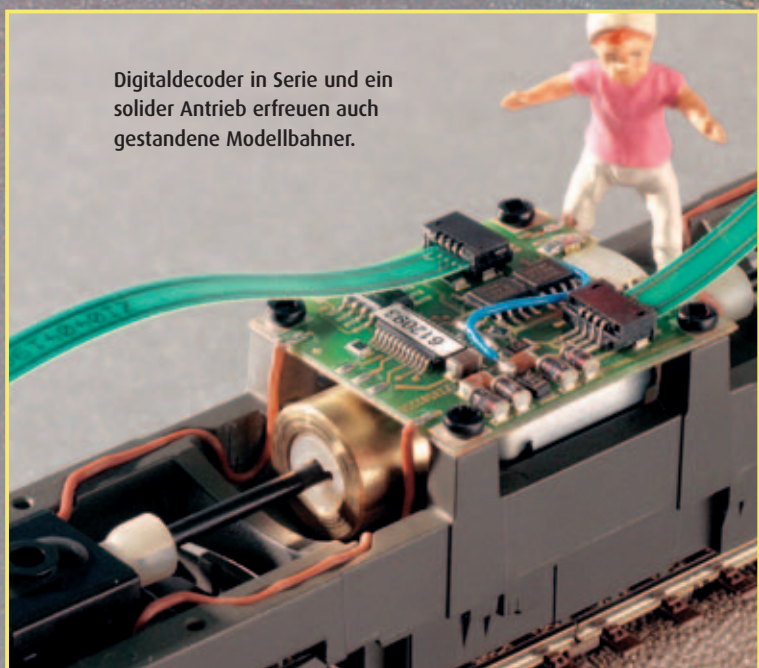
Die angesetzten Griffstangen aus flexiblem Kunststoff schmücken die Stirnseiten.

Der Nachwuchs freut sich über eine solide Lok, die Eltern freuen sich über den moderaten Preis.

„Alles klar, Bremswiderstand, Signale, Hörner und die Antenne sind drauf“, scheint der kleine Mann zu sagen.



Digitaldecoder in Serie und ein solider Antrieb erfreuen auch gestandene Modellbahner.

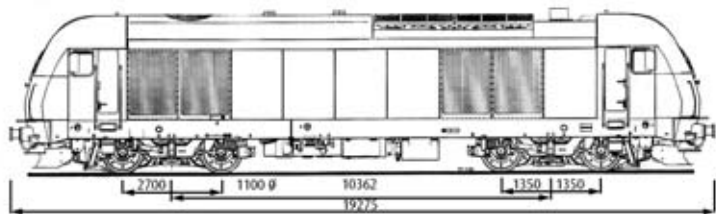


Kompromisse erzielen. Diese sieht man beim Blick aufs Fahrgestell. Dieses stammt von der bekannten Neubau-E-Lok 185. Die Abweichungen gegenüber den umgerechneten Vorbildmaßen sind nicht gravierend. Die Blenden der Drehgestelle stammen aber ebenfalls von der 185 und sind darum am Hercules schlicht falsch. Allerdings empfanden selbst Eisenbahn-Experten die Ausführung der Lok als stimmig und mussten auch erst Vorbildfotos zu Rate ziehen,

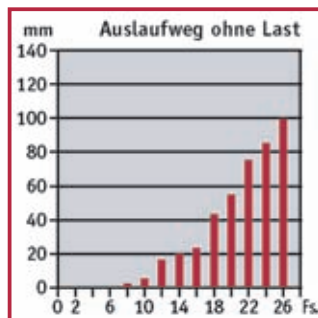
um den Fehler bei den Drehgestell-Blenden zu entdecken. Da die Konstruktion von Drehgestell-Blenden wegen des aufwendigen Formenbaus einen wesentlichen Kostenfaktor darstellt, hätten neue Blenden das Modell verteuert, wie Pressesprecher Roland Gaugele auf Anfrage erklärte. Nebenbei ließe ein Hercules mit korrekten Drehge-

MESS- UND DATENBLATT

Reihe 2016 der ÖBB von Trix in H0



Zeichnung: MEB-Activ



Steckbrief

Hersteller: Trix, Nürnberg
Bezeichnung: 2016 082 der ÖBB
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004/2005
Epoche: V
Katalognummer: 22081
Im Handel seit: August 2005
Andere Ausführungen: Märklin-Ausführung
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall
Gewicht: 482 Gramm
Kleinst befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Märklin-Kurzkupplung in Normschacht
Normen: NEM, CE
Preis: 99 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom, DCC-Digital
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: DCC-Digital
Stromabnahme: Über Radinnenschleifer auf alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal beidseitig
Digitale Schnittstelle: Keine



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle 4 Achsen
Schwungmasse: Eine, $\varnothing$ 13 x 10 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 118 Gramm (Zug mit 70 Achsen)
 3 % Steigung: 104 Gramm (Zug mit 62 Achsen)
 8 % Steigung: 82 Gramm (Zug mit 50 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: Schraube im Lokboden lösen, Gehäuse abheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

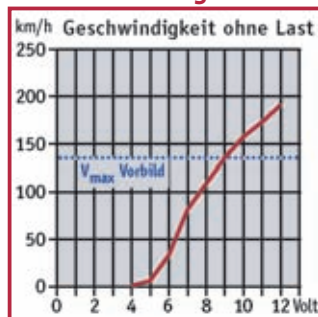
U_0 = Spannung ohne Belastung
 F_s = Fahrstufe
 S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
 U_{Nenn} = Nennspannung
 V_{maxNEM} = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Fahrwerte analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	5,2	6	–
Kriechen	5	4	–
U_{Nenn}	12	194	132
$V_{maxVorbild}$	9,4	140	66
bei 100 km/h	7,6	100	35

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	19275	221,5	221,6
Achsstand der Lok	10362	119,1	119,1
Raddurchmesser	1100	12,6	14
Drehgestellachsstand	2700	31	30
Höhe über S_0	4100	47,2	48,1

Fahrwerte digital	F_s	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	1	–
Kriechen	1	1	–
V_{max}	28	185	124
$V_{maxVorbild}$	22	140	74
bei 100 km/h	17	100	35

Analog



Digital

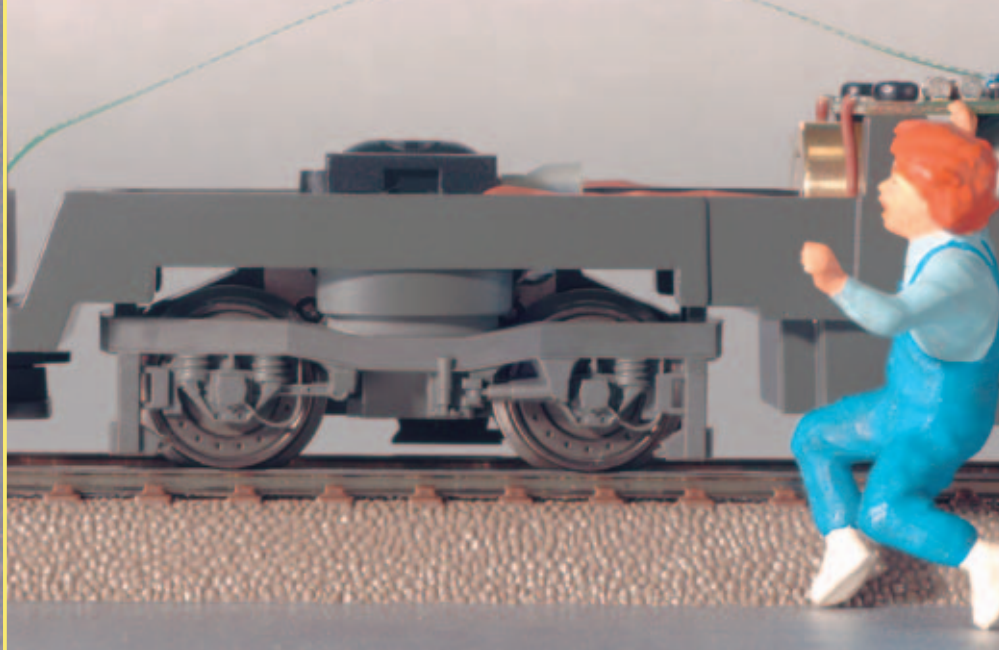


stell-Blenden und geänderten Schienenräumen viele andere Loks im Sortiment alt aussehen.

Keine Diskussionen lässt der Antrieb aufkommen. Der mit einer Schwungscheibe bestückte Mittelmotor treibt alle vier Achsen an. Zwei Haftreifen erhöhen die Zugkraft. Sogar ein Decoder ist serienmäßig an Bord. Dieser versteht analoge und DCC-Fahrbefehle und kann mit 14, 28 und 128 Fahrstufen betrieben werden. Die werkseitige Auslegung ermöglicht ein sehr feinfühliges Rangierverhalten

Von wegen billig: Der Hercules hat gute Fahrwerte

und begrenzt die Höchstgeschwindigkeit bei praxisgerechten 185 km/h. Wichtig für Besitzer von Zentralen, die nur zweistellige Werte programmieren können, ist die Tatsache, dass sie alle Fahrwerte einstellen können. Der Adressbereich liegt zwischen 1 und 127. Beim Testmodell fiel ein Geschwindigkeitssprung von 23 km/h zwischen der 16. und 17. Fahrstufe auf, der während der gesamten Messreihe erhalten blieb. Durch die bereits ab Werk eingestellte Anfahr- und Bremsverzögerung fällt der Sprung aber nicht weiter auf. Die Auslauf-Werte des selbsthemmenden Getriebes liegen mit 124 mm bei Höchstgeschwindigkeit im praxisgerechten Bereich. Selbst aus 50 km/h bleibt die 2016 nicht abrupt stehen. Wer die Lok analog steuert, dem steht ein Spannungsbereich zwischen fünf und zwölf Volt zur Verfügung. Minimal sind dabei vier, bei der Nennspannung 194 km/h möglich. Dass das Maximaltempo innerhalb des nach NEM erlaubten Zuschlags von 40 Prozent auf die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit liegt, ist für ein Einsteiger-



Die Drehgestellblenden sind zwar falsch, aber das müssen Sie als Experte ja glücklichen Käufern nicht auf die Nase binden, gell?

modell erfreulich. Dem Namen Hercules entsprechend, erwartet man vom Modell eine gute Zugkraft. Dieser Erwartung wird die 2016 mit 17 vierachsigen Schnellzugwagen in der Ebene und immer noch deren zwölf in der Acht-Prozent-Steigung gerecht. Durch das selbsthemmende

Getriebe bringt der Vierachser die angehängte Garnitur auch im Gefälle zum Stehen.

Die mit der Fahrtrichtung wechselnde Stirnbeleuchtung schimmert zwar durch die Verwendung von LED gelbstichig, dafür ist sie bereits bei niedriger Spannung zu erkennen.

Gerade ein Triebfahrzeug für weniger erfahrene Modellbahner muss wartungsfreundlich aufgebaut sein. Dem trägt Märklin/Trix wie bei den meisten Modellen Rechnung. Nach dem Lösen einer Schraube im Lokboden zwischen den Drehgestellen lassen sich Gehäuse und Fahrgestell pro-

blemlos trennen. Das Innenleben liegt dann übersichtlich vor dem Modellbahnerauge. Wer mit dem Gedanken spielt, einen Sound-Decoder einzubauen, wird sich über den im Lokboden freigehaltenen Raum für einen Lautsprecher freuen. Sogar die Löcher für dessen Befestigungsschrauben sind bereits graviert. Da der Decoder sämtliche elektrischen Funktionen beherbergt, müsste man ihn gegen den Sounddecoder austauschen.

Für 99 Euro ist der digitale Hercules ein sehr gutes Angebot. Mehr zahlt übrigens auch der Märklin-Bahner nicht.

Jochen Frickel



Stahlstark



Wer ein weniger umfangreiches Sammelgebiet sucht, dem sei die Elgin Joliet & Eastern empfohlen. Von Kato kommt die richtige Lok in H0.

Elgin, Joliet & Eastern? Kenn' ich nicht", werden viele US-Bahner sagen. Dabei bieten sich Motive dieser gerade einmal 281 Kilometer langen Bahn zum Nachbau an. Dass die Elgin, Joliet & Eastern (EJ&E) sich auch gerne als Chicago Outer Belt Line bezeichnet, hängt mit der Streckenführung zusammen, die einen Dreiviertelkreis um Chicago schlägt.

Beginnend im Norden im Stahlwerk Waukegan von US Steel, enden die Gleisanlagen im südöstlichen Industriegebiet Chicagos. Folglich kreuzt die teils ein-, teils mehrgleisige Strecke alle Linien anderer Bahngesellschaften, die die Metropole am Michigansee anfahren. In vielen Fällen finden

sich gemeinsam genutzte Rangierbahnhöfe. Bei betrieblichen Beeinträchtigungen auf eigenen Strecken nutzen die großen Bahngesellschaften gerne die Anlagen der EJ&E, um Chicago anderweitig zu erreichen. Die eigentliche Aufgabe der auch „The J“ genannten Bahngesellschaft sind Transporte für den Stahlriesen United States Steel Corporation (USX, früher US Steel), dem die EJ&E seit 1901 gehört. Die Logistik-Dienstleister von USX wurden 1988 in die Transtar Inc. ausgegliedert. Schwerpunkt des Verkehrs bei der Bahngesellschaft ist weiterhin der Stahl- und Kohleverkehr sowie die Belieferung der diversen an der Strecke liegenden Betriebe. Interessant für den Modellbahner ist

Fahrwerte SD38-2 von Kato

V/max bei 12 V	146 km/h
V/max Vorbild (109 km/h)	bei 9,3 Volt
Auslauf aus V/max	411 mm
Auslauf aus 109 km/h	266 mm
Anfahren (1,6 V)	9 km/h
Kriechen (1,5 V)	7 km/h
Zugkraft Ebene	81 g
Zugkraft Steigung 3%	66 g
Zugkraft Steigung 8%	49 g

Zugübergaben mit anderen Bahnen (Auszug)

Ort	Bahngesellschaft
Barrington	Northwest Line (NW)
Spaulding	Canadian Pacific (CP), Kohlezüge für Kokerei Gary (Industriegebiet Chicago-Südost)
Munger	Illinois Central (IC)
West Chicago	Chicago & North Western (heute UP), Kohlezüge für Kraftwerk bei Gary
Eola	Burlington Northern & Santa Fe (BNSF, ex. CB&Q), Southern Pacific (SP), Kohlezüge für Kraftwerk
East Joliet	Canadian National (ex. Illinois Central Gulf), BNSF, (ex. Rock Island)
Matteson	IC
Chicago Heights	CSX, UP
Dyer	CSX
Hartsdale	NS, Conrail (ex. Pennsylvania RR)



Mit N&W-Leihwagen ist 659 nahe Aurora unterwegs. Die CB&Q-Loks stammen von Life-Like (SD9, GP30) und Athearn (GP35).

auch die Verwandtschaft der EJ&E mit der Duluth, Missabe & Iron Range (DM&IR). So erwarb oder lieh „The J“ diverse SD9 von der am Lake Superior beheimateten DM&IR und setzte die gekauften Maschinen kurzzeitig im rotbraunen Farbkleid ein. Die Zeiten, als Exoten wie die Baldwin-Centercabs DT-6-6-2000 oder gebrauchte Shark-Noses fuhren, sind lange vorbei.

Als Modellbahn-Sammelgebiet eignet sich die EJ&E gerade für Zeitgenossen, die kein ausuferndes Hobby betreiben wollen. Zur Zeit kann man die beiden SD 38-2-Versionen von Kato erwerben. Von den 14 für die EJ&E gebauten Vorbildern sind diverse noch heute weitgehend unverändert und gut gepflegt im Einsatz. Dabei sieht

Ohne US-Literatur geht beim Sammeln nichts

man die Maschinen sowohl beim Sammeln von Einzelwagen als auch bei Bedarf in Mehrfachtraktion vor schweren Kohle-, Stahl- oder Erzzügen. Das leuchtende Orange sorgt beim Vorbild wie im Modell für Aufmerksamkeit bei Beobachtern.

Etwas umfangreicher als bei den Triebfahrzeugen sieht das Angebot bei den Wagen aus (siehe Tabelle), trotzdem bedarf es eines guten Spürsinns, um im mehr als 1000 Seiten starken Walthers Model Railroad Reference Book EJ&E-Artikel zu erspähen. Wer sich für US-Bahnen interessiert, kommt nicht umhin, sich diese Informationsquelle zu erschließen. Auf der Homepage von Walthers (www.walthers.com) findet sich eine Übersicht über eu- →



Ausnahmsweise darf die GE C449W von Kato ihre Coal-Hoppers selbst auf dem Werksgelände abziehen.



ropäische Fachhändler (Hobby Shops).

Durch die diversen Übergabesellschaften eröffnen sich aber mannigfaltige Möglichkeiten zur Kombination mit den EJ&E-Maschinen. Die 70er-Jahre sind als Merger-Era, also als Ära der Fusionen, in die US-Eisenbahngeschichte eingegangen. Da die SD 38-2 ihr Aussehen während der Dienstzeit kaum änderten, bestimmen somit eher die eingesetzten Wagen der Fremdbahnen, welche Epoche dargestellt wird.

Als Szenerie erweisen sich Wiesen und Weiden, Wald, Stahlwerke oder Rangierbahn-



Modellfotos: M. Tiedtke

Pittsburgh: Die USS 1 (Kato 70196) wartet mit einem Trix-Torpedopfannenwagen auf dessen vollständige Beladung. Man beachte die Lichteffekte im Werk.

Die Coil Cars von Walthers sorgen für einen Farbtupfer im von schwarzen NS-Fahrzeugen geprägten Bahnhof von Hartsdale.

höfe als vorbildgerecht. Die Pflanzenwelt weist große Ähnlichkeit mit der mitteleuropäischen auf, was bei der Ausge-

staltung mit hierzulande erhältlichen Produkten von Vorteil ist. Wer auf seiner Anlage einen im Vorbild-Kasten beschriebenen

de, aber sicher bei diversen Händlern noch im Regal liegt.

Personenbahnhöfe betrieb die EJ&E zu keiner Zeit. Natürlich kann der Modellbahner Umleiter-Züge verkehren lassen. Oder er stellt Bahnhöfe wie Griffith (Erie RR, Grand Trunk Western), Joliet (Atchison, Topeka & Santa Fe, UP, SP), West Chicago (Chicago & North Western) oder Spaulding (Milwaukee) dar.

Dem Titel dieses Beitrages entsprechend, machen die SD 38-2 besonders im Stahlwerk eine gute, weil vorbildge-

schienengleichen Übergang in H0 realisieren möchte, sollte sich nach Rocos 90-Grad-Kreuzung 42271 aus dem 2,5-mm-Gleissystem umsehen, die zwar schon 2002 aus dem Programm genommen wur-

Beispiele für Fahrzeuge auf EJ&E-Strecken

Katalog-Nummern	Typ	Einsetzbar ab
Kato 37-6482 (Noch 70194)	SD38-2, Nr. 659	1974
Kato 37-6483 (Noch 70195)	SD38-2, Nr. 665	1974
Walthers 932-961	Coil-Car-Dreier-Set.	1965
Bachmann 18741	Hopper Norfolk Southern	1990
Walthers 932-3280	Gondola EJ&E	1965
Broadway Limited 800	Hoppers Norfolk & Western	1950 - ca. 1985

Die abgebildeten Torpedopfannenwagen von Trix aus dem Set 24051 mussten als Ersatz für den nicht mehr ab Werk erhältlichen Einzelwagen 24910 herhalten.

rechte Figur. Viele Modellbahner haben die bei manchen Fachhändlern sogar noch vorrätigen Trix-Bausätze zu den Themenbereichen „Kohle und Energie“, „Feuer und Wasser“ sowie „vom Erz zum Stahl“ erworben. Da es sich bei den meisten Bausätzen um Nachbauten amerikanischer Vorbilder handelt, passen die US-Modelle natürlich bestens. Auch auf den nebenstehenden Modellfotos finden sich Trix-Bausätze, die aber in bester Kit-Bashing-Tradition erweitert und verändert wurden. Natürlich erhielten die nicht ganz einfach zu errichtenden Gebäude auch aufwendige Betriebsspuren und diverse Lichteffekte. Wer sich mit der EJ&E partout nicht anfreunden kann, sollte zur hellblauen SD 38-2 von US Steel greifen, deren Original in Pittsburgh, Pennsylvania zuhause war.

Jochen Frickel

Vorbild-Splitter

Von der SD38-2 wurden zwischen 1972 und 1979 lediglich 83 Exemplare (davon 14 für die EJ&E) gebaut. Der nicht aufgeladene Motor leistete vergleichsweise geringe 2000 PS, was aber bei den niedrigen Geschwindigkeiten auf den neigungsarmen Strecken bei der EJ&E ausreichte. Im Mai 1999 präsentierte sich die bestens gepflegte 683 (Bild mitte) in West Chicago. Neben der Farbgebung, die die Attraktivität der Zuggarnituren garantiert, sorgt beim europäischen Eisenbahnfan die typisch amerikanische Situation einer Diamond genannten schienengleichen Kreuzung für Aufmerksamkeit. In West Chicago (Bild oben) kommt hinzu, dass zwei Eisenbahnstrecken und eine Straße kreuzen. Die AC 6000 CW der Union Pacific rollt mit einem Autotransportzug auf dem die UP-Hauptstrecke kreuzenden EJ&E-Gleis hinweg. Noch 1999 wurden der Schienen- und der Straßenverkehr vom Interlocking Tower genannten Stellwerk gesichert. Zwei Jahre zuvor passierte auf der Hauptstrecke ein mit zwei SD40-2 der Chicago & North Western bespannter Güterzug diese Stelle (Bild unten). Informationen und viele Fotos zum Thema Elgin, Joliet & Eastern finden sich im Internet beispielsweise unter <http://eje.railfan.net>, oder <http://members.aol.com/centercab>.



Im Mai 1999 war 7517 gerade einmal ein knappes Jahr alt.



25 Jahre alt war 683 zum Aufnahmezeitpunkt.



Die SD 40 gehört zu den wichtigsten US-Loks.

Fotos: U. Degener

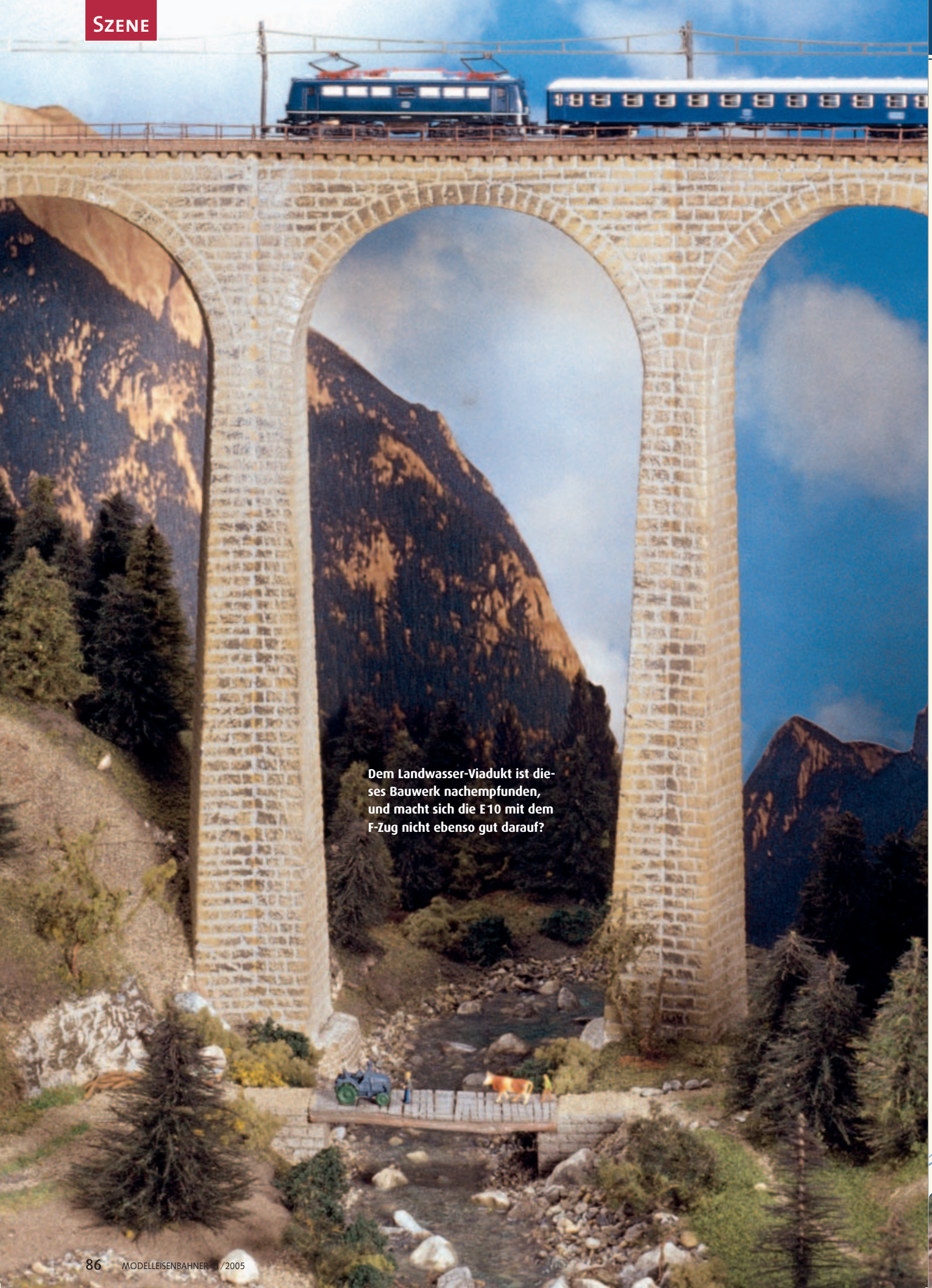


Vitrinen von Peetz

Peetz-Vitrinen-Design
Liebengrün 156
07368 Liebengrün
Tel. 036640/22433
Fax 036640/22508
info@vitrinen-peetz.de



www.vitrinen-peetz.de



Dem Landwasser-Viadukt ist dieses Bauwerk nachempfunden, und macht sich die E10 mit dem F-Zug nicht ebenso gut darauf?



Die „Bahnhofsrestauration Veronika Hirschauer“ mit schmuckem Vorbau entstand nach Abnahme der Vorbildmaße am Objekt!

Im Maßstab 1:220 kann man nicht nur weitläufig Gleise verlegen, sondern durchaus auch stimmige Details gestalten. Das beweist die Modulanlage von Manfred Jörger.

Vierzig Meter ergeben die Module in etwa, wenn man sie aneinanderreicht, und hundert Meter Gleis – nur Strecke, Bahnhofs- und Nebengleise nicht mitgerechnet – sind bislang verbaut. Im Maßstab 1:220 bedeutet das, dass 22 Kilometer reale Strecke nachgebildet sind. Angesichts dieser Zahlen verstehen auch H0-Freunde – trotz absoluter Mehrheit im Volk der Modellbahner – die Vorliebe für die kleinste handelsübliche Modellbahn-Nenngröße. Wer dazu noch Platz hat wie Manfred Jörger, belässt es nicht beim Heimanlagen-Oval, gestreckt, gedehnt und mit Nebenbahn ergänzt. Im Gegenteil, es wird richtig hingelangt und schon mal nach größeren Vorbild-Bauwerken gegriffen. →

Systematisch individuell

Überwerfungsbauwerke bei Streckenausfädelungen sind wegen ihres Platzbedarfes prädestiniert für kleine Nenngrößen.



Weitläufige Streckenführungen und gekonnte Modell-Bauten

Dieser Vier-Seiten-Gutshof, der einen sehr gepflegten Eindruck macht, ist heute Hotel – und ebenfalls ein Eigenbau Jörgers.

Ein solches ist der Landwasser-Viadukt im Verlauf der Berninabahn: Hohe schlanke Pfeiler aus Steinquadern, die Brücke im Bogen gelegen und im Tunnel verschwindend. Natürlich melden sich sofort die Puristen: Der steht doch in der Schweiz und, viel schlimmer noch, wird von der meterspurigen Rhätischen Bahn befahren! Kennt Erbauer Manfred Jörger solche Einwände und wie begegnet er ihnen? „Dieses Viadukt hat mir einfach großartig gefallen, und mir ist es wurscht, was darüberfährt. Hauptsache, ich habe ein Andenken aus der Schweiz!“, meint der leidenschaftliche Rennradfahrer und Eisenbahnbenutzer.



Denn an anderer Stelle demonstrieren er und sein Partner Manfred Lütke, dass sie genau hinschauen und Details gekonnt umsetzen können. Lütke hat nämlich einige Gebäude für

die Anlage hergestellt und bietet auch Bausätze für verschiedene Nenngrößen an, wobei das Programm für Spur Z am umfangreichsten ist (www.luetke-modellbahn.de).

Der in Puchheim westlich von München lebende Manfred Jörger sucht sich die interessantesten Motive bisweilen vor der Haustür. Das sind eben viele Häuser, die er in 220-fa-

cher Verkleinerung nachgebaut hat. Das sind aber auch Szenen aus dem Alltag – oder, ganz nach Wunsch, auch von einem Sonn- oder kirchlichen Feiertag: Da sperrt schon mal ein Polizei-Käfer die Straße für eine feierliche Fronleichnamsprozession zu einer kleinen Kapelle. Der Messdiener trägt das Jesus-Kreuz, und unter dem Baldachin schreitet der Priester daher. Entstanden ist die Szene jedenfalls weit vor Joseph Kardinal Ratzingers Wahl zum Heiligen Vater.

An anderer Stelle tummeln sich Kinder und Erwachsene am Geröllufer eines Flusses – da wird man angesichts des diesjährigen bescheidenen Sommers noch nachträglich neidisch. Auf einem anderen Modul wird ein Weinanbaugelände zitiert; man fühlt sich an die Rebenhänge im Moseltal erinnert.

Es darf aber gern auch eine Nummer größer sein. So hat Manfred Jörger eine beeindruckende Nachbildung der alten Großhesseloher Brücke über die Isar geschaffen, deren Pfeiler und Überbauten in ihrer Ausführung Zeugnis vom großen handwerklichen Geschick

Keine bayerische Anlage ohne Prozession! Unter dem Baldachin schreiten Eminenz zum Gottesdienst in der Kapelle.

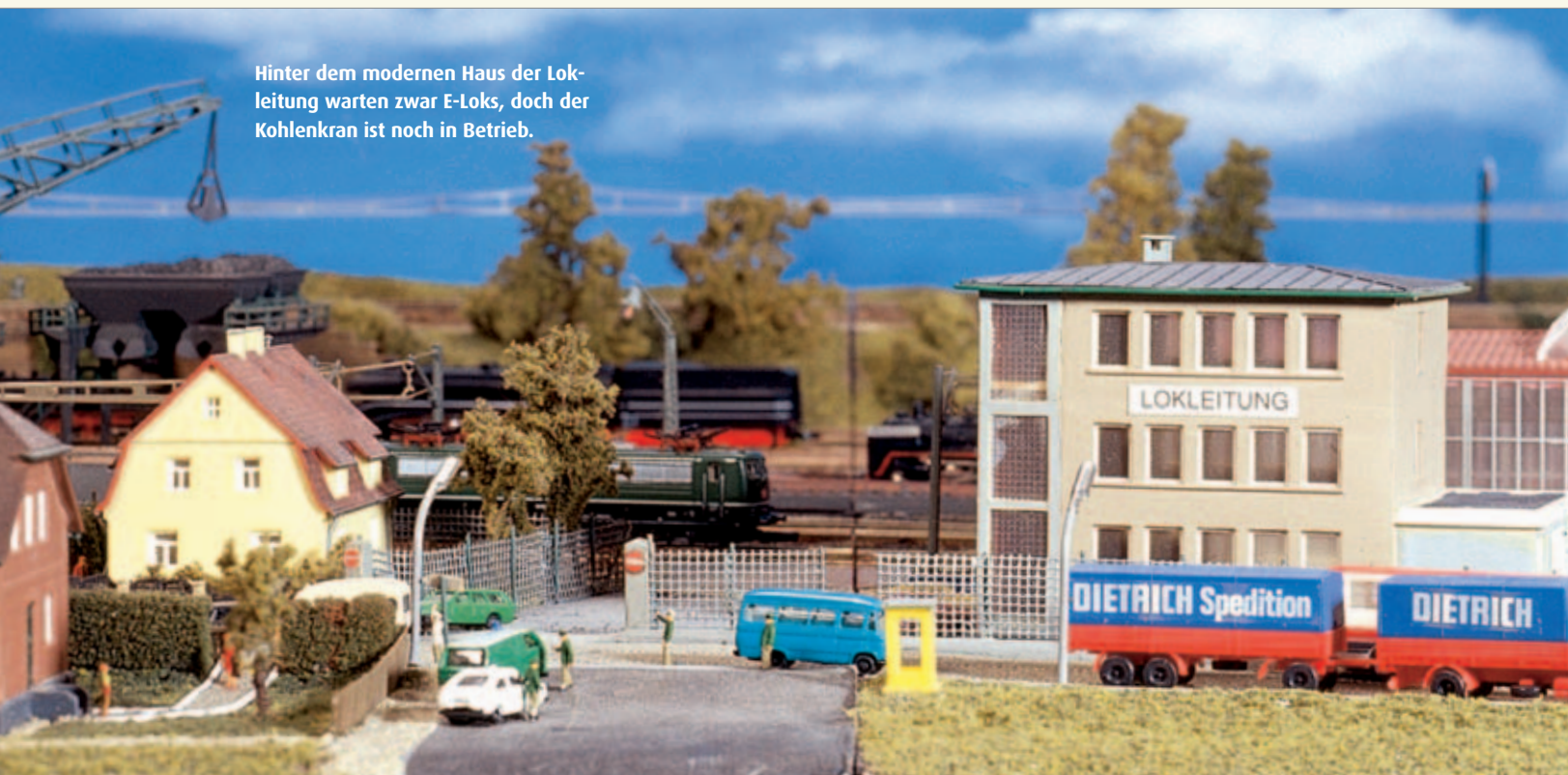


des Erbauers geben. Über 200 Stunden hat der an der gewaltigen Konstruktion gewerkelt!

Überhaupt scheint ihm Gold in den Fingern zu liegen. Denn ähnlich wie sein Kollege Manfred Lütke bietet auch Manfred Jörger Zubehörteile für den Modellbahnbetrieb in Kleinserie an. Das „System Jörger“ umfasst beispielsweise Kurzkupplungen für dauerhaft zu kuppelnde

Zuggarnituren, Elektromagnet für leise und sichere Entkuppung, geätzte Metallbausätze wie Zäune oder Bierstischgarnituren und ein Set zur Gleisreinigung mit Spezialfilzen. Die elektromagnetische Kupplung und das Gleisreinigungssystem brachte ihm unter den Nummern 202 13 834.8 und 297 20 234.0 sogar zwei Patente der Bundesrepublik Deutschland ein. →

Hinter dem modernen Haus der Lokleitung warten zwar E-Loks, doch der Kohlenkran ist noch in Betrieb.



Manfred Jörger bestätigt denn auch: „Wichtig ist mir, dass ich etwas zu basteln habe, egal was. Mal sind es Häuser, mal sind es Lokumbauten, mal werkele ich an der Landschaft.“ Dass er auf allen Gebieten nicht nur Perfektion anstrebt, son-

Ein Meisterstück: An der 1:220-Nachbildung der alten Isarbrücke bei Großhesselohe baute Manfred Jörger über 200 Stunden.



dern sie oft erreicht, liegt wohl an seinem beruflichen Werdegang. Er ist gelernter Werkzeugmacher sowie Mechanikermeister und besitzt seit etwa 30 Jahren eine Schlosserei.

Man kann sagen, dass sich bei Manfred Jörger Kreativität und Präzision vereinigen, oder auch, dass seine Modulanlage systematisch-individuell angelegt ist: Systematisch geplant

und individuell fortgeführt mit immer neuen Ideen. Die Module sind alle einheitlich lang (660 Millimeter – Z-Flexgleis von Märklin), doch hat sich die Tiefe verändert: „Angefangen habe ich mit 220 und 280 Millimetern. Seit neuestem baue ich nur noch Module der Größe 660 mal 400 Millimeter, das hat sich als praktikabel durchgesetzt“, meint Jörger.

Anlagen-Steckbrief

Anlagentyp: Z-Heimanlage in Modulbauweise

Modulgröße: 660 x 220/280/400 mm

Außenmaße: Ca. 40 Meter Gesamtlänge aller Module

Erbauer: Manfred Jörger

Bauzeit: Seit 1992

System: Zweileiter-Gleichstrom

Gleislänge: Über 100 Meter

Gleismaterial: Märklin, Weichen auf Unterflur umgebaut mit Roco-Antrieb; König

Rollendes Material: Märklin, Eigen- und Umbauten

Betrieb: Analog, mit Blockstrecken

Anlagenthema: Zweigleisige Hauptbahn, Anschlüsse

Epoche: Nicht festgelegt

Vorbild: Motive in Bayern und Süddeutschland

Anlagen-Erbauer Manfred Jörger ist heute 64 Jahre alt.



Das Moseltal lässt grünen, und selbstverständlich gehört eine zünftige Weinwirtschaft zum Rebenhügel mit dazu.

Badefreuden am Flussufer deuten neben dem niedrigen Wasserstand auf einen sommerlich warmen Tag hin.



Fotos (10): Altkofer/Frickel

Üblicherweise steht seine Anlage im Keller. Doch auf verschiedenen Ausstellungen und Messen konnte sie schon einem großen Publikum gezeigt werden. Unter anderem war sie in Dortmund, Köln und München zu sehen. Hinzu kamen Treffen von Spur-Z-Freunden in Speyer, später in Göppingen.

Dabei ist er eigentlich ein Spätzünder, was den Zugang zum Hobby Modelleisenbahn betrifft. Jörger erzählt: „Erst mit 35 Jahren begann ich, nach einer Freizeitbeschäftigung zu suchen. Bis dahin gab es mit Beruf und Familie immer genug zu tun. Zwar hatte ich als Kind einmal eine Aufziehbahn. Dann aber sah ich eine schwarze kleine Lok, die in eine Nusschale pass-te.“ Das war die erste 89 von Märklin – in Spur Z, versteht sich. Und diese Größe ließ ihn nicht mehr los.

Seit 1992 bastelt und arbeitet er an der jetzigen Anlage, erst jüngst entstanden wieder zwei Module. Immer wieder sucht er nach Verbesserungen. So hat er die eingebauten Märklin-Weichen einschließlich doppelter Kreuzungsweichen mit Unterflurantrieben von Roco-N-Weichen ausgestattet. Inzwischen baut er Weichen mit durchgehenden Zungen von König (www.weichen-laterne.de) ein – warum? „Speziell die langen Züge neigen auf den Märklin-Weichen zu Entgleisungen. Bei einer so großen Anlage ist aber sicherer Fahrbetrieb das A und O.“

Wie lange benötigt er mit seinen drei Helfern, um die Anlage für Ausstellungen aufzubauen? Jörger erzählt eine Episode aus der Olympiahalle von München: „Ungefähr um 1730 Uhr begannen wir, die ersten

Module hereinzutragen. Nebenan waren schon andere mit dem Aufbau ihrer Anlagen beschäftigt. Ein Nachbar kam zu uns und sagte: ‚Wir sollen spätestens um 20 Uhr hier fertig sein, und wir bauen schon seit heute morgen – das schafft ihr doch nie!‘ Da habe ich ihm gesagt: ‚Um 20 Uhr? Da *müssen* wir fertig sein, denn dann gibt es Brotzeit!‘ Und – haben sie es geschafft? „Nach zwei Stunden, also gegen 19.30 Uhr, war unsere Anlage komplett aufgebaut, mit Fahrleitung und Vorhängen, und die Züge fuhren!“

Eine neue Herausforderung hat Manfred Jörger bereits: „Ich will den Anhalter Bahnhof in Z nachbauen – und dabei neben meinem Entkupplungssystem auch eine Fernsehüberwachung installieren!“ Auf das Ergebnis darf man jetzt schon gespannt sein! *Henning Bösherz*

MODELLBAHN AKTUELL

BRAWA ▶ *DB-Württemberger in N*



Von Göppingen nach Schwäbisch Gmünd lassen die Remshaldener ihr N-Modell des ehemals Württemberger Durchgangswagens Bid Wü 08 als Zweiter-Klasse-Personenwagen (Bild rechts) der Bundesbahn verkehren. Diese setzte die Ex-Württemberger in den 50er-Jahren für Wintersport-Sonderzüge ein. Als Kieswagen bezeichnete die Königlich-Württembergische Staats-Eisenbahn ihre ab 1863 beschafften Niederbordwagen mit zwei Bühnen. Das H0-Modell (Bild links) wird mit passendem Ladegut ausgeliefert. Reichsbahn-Fans dürfen sich auf die als 132 399-7 beschriftete H0-Ludmilla, stationiert im Berliner Bw Ostbahnhof, freuen.

DREMEL ▶ *Polierset*

Zubehör für die Multifunktionswerkzeuge liefert Dremel jetzt erstmalig in Sets aus. Zu den gegenüber dem Einzelverkauf in der Regel preisgünstigeren Zusammenstellungen gehören unter anderen das Polier- und das Schneidset.

UHLENBROCK

▶ *Loconet-Einbaudisplay*

Zur Information im Stellpult kann man sich von einem mit Lissy ausgestatteten Triebfahrzeug die Adresse und die Geschwindigkeit in km/h anzeigen lassen. Das Display ist vierstellig und lässt sich auch aus größerer Entfernung gut ablesen.



ROCO ▶ *Holländischer Plan-D-Wagen in H0*

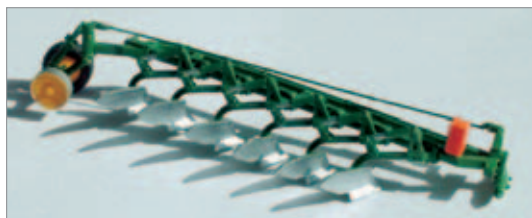


Mit der Plan-D-Wagenserie (Bild) aus den Niederlanden rollt eine wichtige, weil international einsetzbare H0-Wagengattung in Epoche-III-Ausführung wieder ins Roco-Sortiment. N-Bahner bedenken die Österreicher mit einem zweischsigen bei der ÖBB eingestellten Epoche-V-Kesselwagen mit Turmöl-Beschriftung.

ENGELS MODELL-TRECKER

▶ *W50 und Pflug in H0*

Die ehemalige Firma Modell-Trecker aus Rockenhausen musste sich personell neu sortieren. Die Modelle von landwirtschaftlichen und Baufahrzeugen nach DDR- und weiterem RGW-Vorbild bietet nunmehr Engels Modell-Trecker-Shop an. Außer dem Abarbeiten von Lieferrückständen werden neue Modelle angeboten und bereits erhältliche Typen überarbeitet. Hinzu kommen neue, stabilere Verpackungen für die empfindlichen Bausätze. Interessante Accessoires sind der Pflug (Bild) und ein Raupenschlepper. Bereits lieferbar sind der W50 mit Dreiseiten-Kippaufbau und ein L60. Angekündigt sind weitere Varianten der ZT-300-Reihe und -Folgemodelle. Infos: www.engels-modell-trecker-shop.de, Blankenauerstraße 9, 09113 Chemnitz, Tel. (0371) 4505606.



IMMOELL ▶ *Betonstützen und Merksäulen*



Für den Aufbau von H0- und TT-Schüttgut- und Silagebunkern auf dem Bau und in der Landwirtschaft, aber auch für Kohlebunker im Bw können die Betonstützen-Nachbildungen verwendet werden. Die Kunststoff-Spritzgussteile

kann der Modellbahner auf verschiedene Längen kürzen. Die kleinen Betonsäulen (Bild links) wiesen auf Schächte und Entnahmestellen für Gas, Wasser und Fernmeldeleitungen hin. Info und Bestellung: www.immoell.de, Gaußstr. 33, 09117 Chemnitz, Tel. (0371) 820 00 31.

PIKO ▶ *Wohnblock WBS 70 in H0*

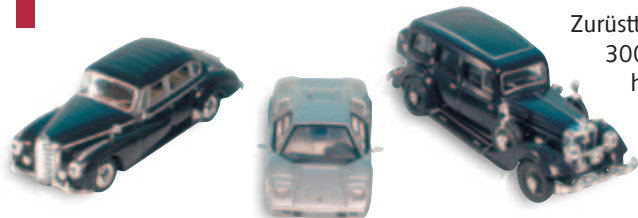
Um WBS70-Plattenbauten erweitern die Sonneberger ihr H0-Gebäudeprogramm. Der Wohnblock als Bausatzbasis-Set ist mit dem zwei Stockwerke umfassenden Ergänzungsset erweiterbar. Mit EVB-Anschriften rollt der Taurus auf die H0-Gleise. Die Wechselstrom-Version ist mit einem Digitaldecoder ausgerüstet. In Bundesbahn-Epoche-III-Ausführung befördert der Rungenwagen Rmm33 Sandsteinquader.

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★ US-Corner ★★★★★★★★★★★★★★★★★★

1



RICKO ► *Horch 851 und Lamborghini Countach in H0*



Zurüstteilen bestückt. Der Mercedes 300 (Bild links) der Unterbaureihe „b“ (Ricko hat ihn auf der Packung irrtümlich als „c“-Typ bezeichnet) ist ein wunderschönes H0-Modell geworden. Das Lieblingsmodell aller Auto-Quartett-Spieler in

SCHUCO

► *Mercedes L319 in H0*

A blue and white Volkswagen Transporter van, likely a T2 model, is shown from a front-three-quarter view. The van has a white upper body and a blue lower body. On the side, there is a large red and white logo that reads 'LUFFFRACHT' with a stylized bird icon. Below this, in smaller text, it says 'Dreier - Spedition'. The van is parked on a light-colored surface, possibly a road or parking lot, with a blurred background of greenery.

MODELLBAHN AKTUELL

MICRO-METAKIT ▶ S3/6 d und e in H0

Diverse Varianten der S3/6 mit Zwei-Meter-Treibrädern bietet Micro-Metakit an. Die tollen Metall-Modelle weisen die typischen Änderungen für die verschiedenen Bauzustände auf. Der letzte realisierte Bauzustand

ist der von 18451, die für die Versuchsanstalt Minden (LVA) bis 1958 unterwegs war. Info: Micro-Metakit, Weingartenweg 8, 84036 Landshut, Tel. (0871)43457, Internet: www.micro-metakit.com.



KOTOL ▶ Ladegut für N



Wenn der Besitzer der N-Waschmaschine wüsste, wie es sich der Ladearbeiter auf dem teuren Stück gemütlich gemacht hat, bekäme er wahrscheinlich das Grausen. Erfreut dürfte der N-Bahner sein, dass er Persil-Kartons verladen darf. Info: Kotel-Hobby Modellbahn, Stubenrauchstr. 48, 12487 Berlin, Tel. (030) 67892231, Internet: www.kotel.de.

WIKING ▶ Schleppreden-Gespann in H0

Mit weiteren diesjährigen Nürnberger Messe-Neuheiten startet Wiking in den Herbst. Der pferdbespannte Schleppreden mit zügel führendem Bäuerlein (Bild) gehört zu den schönsten H0-Modellen, die die Berliner Konstrukteure je realisierten. Die Vorbild-Schleppreden waren noch bis weit in die 50er-Jahre alltäglich. Ein ausgesprochener Youngtimer ist dagegen ebenfalls in H0 der

Schlüter-Schlepper Super 1250 VL (Bild), dessen Vorbild-Produktion 1991, in der Spezialausführung 1993 eingestellt wurde. Man muss schon genau hinsehen, um den Golf Plus nicht für einen normalen Golf zu halten: Wenige Millimeter machen im Maßstab 1:87 den Unterschied aus. Mit dem Magirus-Rundhauber in THW-Diensten rollt auch eine N-Neuheit in die Regale des Fachhandels.

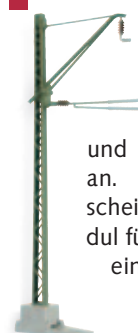


FLEISCHMANN ▶ Beige-ozeanblaue 194 178 in N



Viele sagen, dass es ein Glück gewesen wäre, dass nur eine 194 den beige-ozeanblauen Lack erhalten hätte. Für andere ist diese Lackierung ebenso Kult wie die ganze Baureihe. Fleischmann setzt dem Einzelstück ein würdiges Denkmal in N. Übrigens: Keine 194 sieht besser vor einem Zug mit dunkelgrauen Kesselwagen aus als diese.

VISSMANN ▶ DRG-Masten in H0



Für DRG-Anlagen bietet Viessmann einen H0-Einzel- (Bild) und einen Mittelmast an. Außerdem erscheint ein Steuermodul für Lichtsignale und ein Zugbeeinflussungsrelais.

MÄRKLIN ▶ Rungenwagen R02 in H0

Mit zwei Mähdrescher-Modellen beladen ist der H0-Rungenwagen R02 (Bild) der Bundesbahn. Aufbau und Fahrgestell mit Sprengwerk des Epoche-III-Modells bestehen aus Metall. Die Rungen sind abnehmbar. Als „euro tank car“ beschriftet, bereichert der Wascosa-Knickkesselwagen, bei der DBAG eingestellt, moderne H0-Anlagen. Für Z-Bahner und Nohab-Fans legen die Göppinger die dieselelektrische Mehrzwecklokomotive der Serie 54 der Belgischen Staatsbahnen (SNCB) auf.

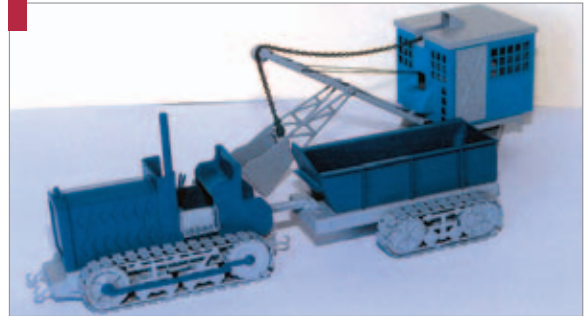


LGB ▶ *Salonwagen der RhB in Ilm*

Die beiden Salonwagen As 1141 (Bild) und As 1142 wurden zum Jubiläum „75 Jahre Glacier Express“ im Jahr 2005 mit dem Jubiläumslogo dekoriert. In diesem Design verkehren die Wagen im „Alpine Classic Pullman Express“ bei der Rhätischen Bahn. Beide Wagen verfügen über Türen zum Öffnen, eine Inneneinrichtung und eine Innenbeleuchtung. Zusammen mit dem „blauen Krokodil“ (LGB 27402) bilden die beiden Salonwagen einen stilechten Jubiläumszug.



HAPO ▶ *Kiesgrubenset in TT, H0 und O*

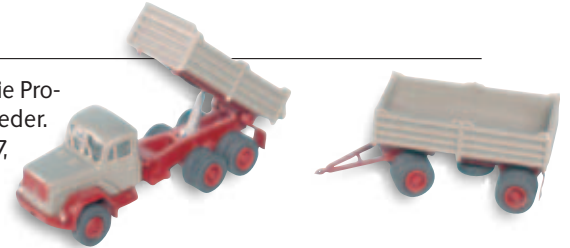


Ein O&K-Bagger, ein Büssing-Raupenschlepper ohne Dach und ein passender Raupenanhänger bilden ein ab etwa 1935 einsetzbares Kiesgruben-Set in den Baugrößen TT, H0 und O. Info: Hapo, H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552.

LITTKE ▶ *Magirus-Kipperzug in N*

Den ab 1960 gebauten Magirus 230D 22 konnte man noch in den 80er-Jahren im Einsatz erleben. Rot lackierte Rahmen und Kotflügel, wie bei dem von Littke realisierten Dreiaxser, trugen die massiven Dreiaxser ab

1969 serienmäßig. Das N-Modell gibt die Proportionen des Vorbilds überzeugend wieder. Info: Thomas Littke, In der Steige 37, 71397 Leutenbach, Fax 07195/580153, E-Mail: littkenmodelle@aol.com.



MODELLBAHN AKTUELL

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 50 JAHREN: TT-Anlage mit Rokal-Material



● Es war beim MODELLEISENBAHNER bis in die 70er-Jahre üblich, dass Modellneuheiten und Anlagen aus der Bundesrepublik Deutschland vorgestellt wurden. Das war durchaus bemerkenswert, konnte doch auch der MODELLEISENBAHNER jener Zeit von Fall zu Fall nicht von ideologischen Attacken gegen den „Klassenfeind“ lassen. Im Heft 11/1955 aber wurde auf sympathische Art eine Anlage in TT nebst den darauf eingesetzten Fahrzeugen ausführlich vorgestellt. Dabei wurde der Hersteller, Rokal aus Lobberich am Niederrhein, ausdrücklich erwähnt. Die Doppelstock-Einzelwagen repräsentierten die moderne Bundesbahn, auch wenn es nur drei Baumusterfahrzeuge gab. Übrigens startete Rokal mit dem ersten TT-Triebfahrzeug schon 1947, während Zeuke erst zehn Jahre später nachzog. Dafür lief die spätere Geschichte grundverschieden: Während Rokal 1973 scheiterte, werden einige Zeuke- und spätere BTTB-Fahrzeuge bis heute bei Tillig produziert.

NOCH-AKTION

Anlage wird versteigert

● Für den Noch-Ratgeber „Modell-Landschaftsbau“ hat der Landschaftskünstler Karl Gebele Ende 2003 eine 2,10 mal 1,10 Meter große H0-Anlage mit Märklin-C-Gleis gebaut. Zu Gunsten der Aktion „Ärzte für die Dritte Welt“ wird diese Anlage am 17. Dezember 2005 auf der Modellbahn-Ausstellung bei Möbel Inhofer versteigert. Vorher kann sie ab 25. November letztmals besichtigt werden. Eine der Firma Noch bekannte Ärztin ist für „Ärzte für die Dritte Welt“ aktiv. So ist gewährleistet, dass der Versteigerungserlös in voller Höhe der Initiative zugute kommt. Gebote können bis Sonnabend, 17. Dezember 2005, direkt am Ort der Ausstellung abgegeben werden: Möbel Inhofer, Ulmer Straße 50 in 89250 Senden.

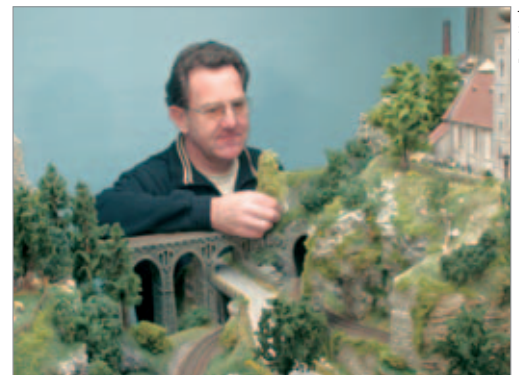


Foto: Noch

Letzmals öffentlich zu sehen ist die H0-Anlage, die Noch bei Karl Gebele (Bild) 2003 in Auftrag gegeben hat. Am 17. Dezember wird sie versteigert.

EISENBAHN-TREFFPUNKT SCHWEICKHARDT MIT NEUEM GESCHÄFT

Filiale eröffnet in Schorndorf

● In Schorndorf eröffnete der Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt am 16. September eine Filiale. MEB sprach mit Ulrich Schweickhardt über die Beweggründe.

MEB: Was bewog Sie zur Eröffnung einer neuen Filiale?

U. Schweickhardt: Wenn wir nichts tun, um

den Nachwuchs zu erreichen, brechen uns in ein paar Jahren die Kunden weg.

MEB: Was sprach für den Standort Schorndorf?

U. Schweickhardt: Schorndorf hat 40000 Einwohner, mit Umland sogar 80000 und ist eine Schulstadt. Unser Geschäft liegt direkt am Marktplatz im Stadtzentrum.

MEB: Welche Kundenkreise haben Sie im Blick?

U. Schweickhardt: Etwa 20 Prozent unserer Kunden sind Nebenher-Modellbahner, die noch mehrere Hobbys haben. Diese möchten sehen, was sie kaufen, da sie sich nicht anderweitig informieren wollen oder können. Als Einzelgeschäft hätte sich der Standort Schorndorf allerdings nicht gelohnt, da wir ein größeres Lager benötigt hätten. So beliefern wir die Filiale einmal täglich vom Hauptgeschäft in Waiblingen aus.

MEB: Glauben Sie, dass sich der Modell-

bahn-Markt in naher Zukunft wieder erholen wird?

U. Schweickhardt:

Die Stückzahlen im Neuwaren-Geschäft werden wahrscheinlich auch im nächsten Jahr weiter rückläufig sein. Allerdings zugunsten des Second-Hand-Marktes, denn zunehmend kommen gepflegte Sammlungen und andere Gebrauchtware in den Handel. Diesen Umsatz, der im Ladengeschäft, aber auch über die Plattform Internet gemacht wird, darf man keineswegs unterschätzen.

MEB: Vielen Dank für dieses Gespräch.



Foto: ETS

Am 16. September eröffnete der Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt in Schorndorf das dritte Ladengeschäft.



Foto: Frickel

Die Gartenban im Waiblinger Hauptgeschäft betreut maßgeblich Ulrich Schweickhardt.

IMPRESSUM

VERLEGER

Hermann Schöntag

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR

Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION

Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG

Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN

Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER

Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholat, Dirk Endisch, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION

MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE

MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,30
Jahres-Abonnement Inland:
€ 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK

pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB

IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.
© by MEB-Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 90130) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

ÖSTERREICH

Wien lädt doppelt ein

● Vom 26. bis zum 30. Oktober lädt die Modellbau-Messe Wien in das Messezentrum der österreichischen Hauptstadt ein. Die Hobbymesse wendet sich an alle, die in ihrer Freizeit die Faszination der Technik nicht missen möch-

ten. Geöffnet ist an allen Tagen von 9 bis 18 Uhr, am Sonntag bis 17 Uhr. Mehr Infos: www.modellbau.at. Vom 18. bis 21. November lädt das Österreichische Spielefest ins Austria-Center Vienna zum 21. Mal ein. Es legt den

Schwerpunkt auf Brett-, Karten- und Gesellschaftsspiele, doch ist in diesem Jahr erstmals der Modellbahnclub „Die 160er“ mit seiner N-Modulanlage zu Gast. Geöffnet ist täglich von 9 bis 19 Uhr. Infos: www.die160er.org.

WELTREKORD IN HO

Guinnes-Buch winkt

● Am 11. September legte ein HO-Güterzug mit 528 Wagen im Elbe-Einkaufszentrum von Hamburg eine 408 Meter lange Strecke zurück. Damit überboten Ralf Kulicke (46) und Frank Schönfeldt (50) den bis dato gültigen Rekord um 167 Meter Fahrstrecke und 110 Zentimeter Zuglänge. 40 Helfer hatten schon in der Nacht zuvor mit dem Aufbau begonnen. Jetzt winkt der Eintrag ins Guinnes-Buch der Rekorde.

EURO-MODELL BREMEN

EM der Schmalspurbahnen

● Zum zweiten Mal gibt es auf der Euro-Modell Bremen (18. bis 20. November 2005) die Europameisterschaft der Schmalspurbahnen. Austragungsort ist wiederum das Messe-Centrum in Bremen. 30 Klubs und private Modellbauer aus acht Nationen prägten mit ihren hervorragenden Modellen und Werken die erste Europameisterschaft im vergangenen Jahr. Mehr Informationen: www.breidenbach-veranstaltungen.de, Daimlerweg 10 in 48607 Ochtrup, Tel. (02553) 98773.



Foto: Breidenbach

Die erste Europameisterschaft der Schmalspurbahnen gewannen die Freunde der Mariazellerbahn aus Österreich.

CLUB-JUBILÄUM MIT SONDERSCHAU

50 Jahre MEC Bad Mergentheim

● Der Modelleisenbahnclub (MEC) Bad Mergentheim feiert 2005 sein 50-jähriges Bestehen. MEB porträtierte den MEC und dessen Anlage in Heft 10. Krönung des Jahres ist eine dreiwöchige Jubiläumsausstellung, die noch bis

zum 30. Oktober im Bad Mergentheimer Kulturforum (Hans-Heinrich-Ehrler-Platz) geöffnet hat. Gezeigt werden Dokumente und Objekte aus der Geschichte des MEC, eine HOe-Anlage zur Jagstalbahn und eine Kompakt-

anlage in TT. Zudem präsentiert MEB-Autor Michael Robert Gauß einige seiner Dioramen. Für Kinder wird eine IIm-Gartenbahn ihre Runden drehen. Die Ausstellung ist außer dienstags von 10 bis 18 Uhr geöffnet.



MESSE-KALENDER

14. – 16. OKTOBER 2005: Modellbauwelt Hamburg, Messe.

21. – 23. OKTOBER 2005: Eurospoor 2005, NL-Utrecht, Jaarbeurs.

26. – 30. OKTOBER 2005: Modellbau International, A-Wien.

28. – 31. OKTOBER 2005: Hobbyschau – Freizeitmesse, Dresden.

29. OKTOBER – 1. NOVEMBER 2005: Modellbahn Süd, Stuttgart.

18. – 20. NOVEMBER 2005: Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.

18. – 20. NOVEMBER 2005: Euro-Modell, Bremen.

26. – 27. NOVEMBER 2005: Modellbau West, Rheinberg/Niederrhein.

3. – 6. DEZEMBER 2005: Internationale Modellbahn-Ausstellung, München.



Foto: Rettig

STEIL IM KREIS

Vor 100 Jahren nahm die Görlitzer Kreisbahn ihren Betrieb auf. 1993 fuhr der letzte Reisezug.



Foto: Chocholaty

BETON-PLATTEN

Aus Gips gestaltet Jörg Chocholaty typische Wirtschaftswege im ländlichen Raum.

Das Dezember-
Heft erscheint am
16. November
bei Ihrem
Zeitschriften-Händler -
immer an einem
Mittwoch

DIE HALB-FRANZÖSIN

Nach mehr als drei Jahrzehnten im Einsatz zeichnet sich das Karriereende für die Zweifrequenz-Loks der Baureihe 181.2 ab.



Foto: Timmermann



Foto: Huang Qingjun

AUS DEM REICH DER MITTE

In China ist er eine Berühmtheit: Huang Qingjun dokumentiert in sensationellen Aufnahmen das letzte Dampflokiparadies.

Außerdem

Azubis gegen Hass und Gewalt

Im Leipziger Hauptbahnhof präsentierten elf angehende Eisenbahner im Betriebsdienst mit der 101 101-4 das Resultat ihrer Klebekünste.

Kran mit Bewegungsdrang

Im zweiten Teil des Werkstattbeitrags widmet sich Dirk Diekow dem schwierigsten Teil der Motorisierung, dem Kranhausdrehantrieb.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Hajt

CHARME DER 60ER-JAHRE

Udo Fehn setzte einen Vorschlag des MEB aus den 60er-Jahren auf seiner klassischen H0-Anlage um. Das Resultat kann sich sehen lassen.