

5/18
Nur € 5,50

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5

Mai 2018

67. Jahrgang

Deutschland 5,50 €

Österreich 6,40 €

Schweiz 9,80 sFr

B/Lux 6,50 €

NL 6,50 €

Dänemark 62,00 DKK



B13411

MEB-Testreport:

- 147 von Piko
- ÖBB-Krokodil von Jägerndorfer
- RhB-Bobo von Kato und MDS

Werkstatt:

- Schrankenposten
- Preußischer Lasercut-Bahnhof
- Soundeinbau in eine Alco

Wiederbelebung einer Dampflok

Eine Original-80 entsteht

Privat-Container

Erfolgreich im Güterverkehr



LESERWAHL: Goldenes Gleis

Gewinnen Sie eine Dampffahrt
mit dem Öchsle



90 Jahre Rheingold Luxus pur!



Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler

EXKLUSIV
NUR BEI UNS



ÖBB EC 22 Johann Strauß



EC 22 Johann Strauß aus dem Fahrplanjahr 1992 gebildet aus ÖBB Wagen in Verkehrsrot/Umbragrau. Der Zug fuhr von Wien Westbahnhof nach Köln. Dieser Zug dient als Vorbild.

ÖBB EC 22 Johann Strauß – Teil 1



Set A: ÖBB 1. Klasse Avm mit Wagennummer 262 und 263 und ÖBB 2. Klasse Bvm mit Wagennummer 259.

AC90125 / 115 59 263 **199,99**

ÖBB EC 22 Johann Strauß – Teil 2



Set B: ÖBB Speisewagen WRmz und ÖBB 2. Klasse Bvm mit Wagennummer 256 und Bpm mit Wagennummer 258.

AC90126 / 115 59 271 **199,99**

ÖBB EC 22 Johann Strauß – Teil 3



Set C: ÖBB 2. Klasse BDpms mit Wagennummer 260 und Bpm mit Wagennummer 257.

AC90127 / 115 59 280 **139,99**

Dies ist eine von der VEDES Zentralregulierung GmbH, Beuthener Straße 43, 90471 Nürnberg zusammengestellte Gemeinschaftswerbung für die von selbständigen Händlern betriebenen VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte, soweit diese an der Werbung teilnehmen. Falls diese nicht an der Werbung teilnehmen, handelt es sich bei den angegebenen Preisen nur um unverbindliche Preisempfehlungen der VEDES Zentralregulierung GmbH. Die Teilnahme der selbständigen VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte kann bei diesen erfragt werden. Namen, Anschriften und sonstige Kontaktdaten aller VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte sowie weitere Hinweise zur VEDES Zentralregulierung GmbH erhalten Sie unter www.vedes.de oder unter Telefon 0911 65560 (Kosten entsprechend der Preistabelle Ihres Telefonanbieters). Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach wenigen Angebotstagen vergriffen sind. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Sofern nicht anders angegeben, sind die Preise und Aktionen gültig, solange das jeweilige Fachgeschäft damit wirbt (mindestens 14 Tage nach Erscheinungstermin). "Die mit „Nur bei uns“ gekennzeichneten Artikel sind Exklusivartikel, die entweder ausschließlich über die Fachgeschäfte der Mitglieder der VEDES, des SPIELZEUG-RINGS oder zusätzlich über andere Spielwaren-Verbindungsgruppen und eventuell über Online-Vertriebskanäle vertrieben werden. © VEDES Zentralregulierung GmbH 2018. MCB8

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583 600070
Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u.
Günter Grob, Inh. Rainer Blierfennicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 2890
Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040 6532244
Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-
Spiel- & Bastelwelt,
Inh. Peter Schwilch e.K.)
Gröfelflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321 418716
Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kemperstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937003
Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650
Modellbahnhof Lippe
(CASSIOPI MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123
Modellbahnhöfen Fortenbacher
(Modellbahnhöfen und Spielparadies
Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330

Spielwaren Pelz (Inh. Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692 2361
Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626457
Spielzeug-Paradies Wagner eHG
Dr.-Rueff-Platz 6, 44747 Bochum
Tel.: 0234 902820
Modellbahn-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pottrick)
Am Quellberg 2, 45685 Recklinghausen
Tel.: 02361 1061707
WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster,
Inh. Evelyn Wierken)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767
Modellbahnhof H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241 69653
Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Klein Gerd GmbH)
Nagelsstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651 46881
Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Hausrat und Spielwaren)
Bundesstraße 122-123, 59099 Bestwig,
Tel.: 02904 1292

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459923
Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508013
mobo-tech (mo-tech works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171
Spiel + Freizeit Zinzhäfer
Solltudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611
Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161 72577
Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelsheim,
Tel.: 07164 919364
HEIGES Spielwaren
(Wilm. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 3969460
Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Markstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941 94950
Schreib- & Spielwaren Dünz
(Dünz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74621 Mosbach,
Tel.: 06261 92120

Spielkiste (Spielkiste Brenner,
Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706
Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Giedwiese 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731 89890
Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654 479091
Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inh. Karin Märl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131 92967
Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombek)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vattersteden,
Tel.: 08106 9978917
Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030
Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 249212000
Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431 8643

Spielwaren Möhle
Schrammenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228
Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufmännische Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342 420990
Modellbahnen Michael Hüpfert
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543 3020064
Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelstorf,
Tel.: 0911 753175
Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981 969690
Spiel + Freizeit Nulbstein
(Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211
Carl Hilpert KG
Schulstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: +43 1 5123369
Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6,
AT-6020 Innsbruck,
Tel.: +43 512 585056

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Siedle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: +423 2327994
Harlaar Modellreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 6599494
Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993
Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 NL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284
Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3065 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



2-tlg. Erzwagen-Set, DB Schenker - Set 1-3



Mit jeweils einer starren Kuppelstange sowie 2 Kurzkupplungen und 2 Mittelpufferkupplungen (40376). (76188 und 76189 mit anderer Betriebsnummer).

76165 / 115 70 062								64,99
76188 / 115 76 061								64,99
76189 / 115 76 079								64,99



T2000 Wascosa Wagen mit LKW-Walter-Auflieger



Fein detailliert mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und KK-Kinematik.

76429 / 115 70 046								99,99
76430 / 115 70 054							andere Betriebsnummer	99,99



T2000 Wascosa Wagen mit LKW-Fixemer-Auflieger



Fein detailliert mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und KK-Kinematik.

76434 / 115 76 435								99,99
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--------------



Ihr schneller Klick zu uns!

gleich reinklicken

Einleichen QR-Code mit Ihrem Handy abscannen.



14 Pomp am Fluss

Nur elf Jahre währte die Ära des bekannten Luxuszugs entlang des Rheins. Der Zweite Weltkrieg setzte dessen Fahrten ein jähes Ende, nicht jedoch der Legende „Rheingold“.



Titel: Rheingold-Zugset von Märklin in H0
Foto: Hubert Maey/
Eisenbahnstiftung, abp
Montage: oh

TITELTHEMA

14 SAGENUMWOBEN

Der Geist der Goldenen Zwanziger rollte ab 1928 auch auf deutschen Schienen – im legendären Luxuszug „Rheingold“.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

22 SCHAUKELPFERD UND WIEDERGEBOURT

Im Verborgenen entsteht beim VSM eine 80 im Originalzustand der DRG.

28 DIE ENERGIE-CONTAINER

Die DBAG hat keine 155 mehr im Bestand. Dennoch stehen die Loks weiter im Einsatz.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

34 ZUM ABSCHIED: GARANTIEFAHRTEN!

Die Einsatzstelle Staßfurt bespannte 1988 mit 411231 überraschend noch einmal Planzüge.

40 KOHLE AUF REISEN

Die alltäglichen Braunkohle-Pendel bei der DR erforderten eine ausgeklügelte Logistik.

MODELL

WERKSTATT

54 DIENST AM POSTEN 56

Ein kleiner Schrankenposten ist ein Blickfang auf jeder vorbildgetreuen Modellbahnanlage.

58 SELBSTKLEBEND IN TT

Neues aus den Niederlanden: Der Lasercut-Bahnhof Laarwald bietet praktische Klebe-Teile.

DIGITALE WELT

60 ROARING ALCO

Mit etwas Aufwand erlernen auch ältere US-Diesel in H0 eine markig laute Aussprache.

TEST

64 TRAXX-NACHWUCHS

Die Baureihe 147 in H0 kommt von Piko.

66 LEICHTBAU-KROKODIL

Jägerndorfer bringt die ÖBB-1189 in N.

68 BÜNDNER BOBO

N-Modelle der Ge4/4 II der RhB von MDS-Modell und Kato im Vergleich.

PROBEFAHRT

70 DER HERAUSFORDERER

Challenger von Athearn in 1:160.

71 PREUSSEN-MÄDCHEN

P8 von MBW für die Nenngröße 0.

72 SCHLAFEN UND FEIERN

Brawas E36-Wagen für die Epoche III in H0.

72 SPITZ BEDACHT

Italienische FF-Güterwagen von Roco in H0.

73 LEICHTBAUART

Uerdinger Kesselwagen von Brawa in N.

74 ACHTUNG, BAUSTELLE!

Sets für H0-Straßenbaustellen von Busch.

SZENE

76 DRAHTLOS IN DIE ALPEN

Eine französische Hauptbahn mit Stromschiene als beeindruckende H0-Anlage.

80 THÜRINGER OBERLAND

Die Strecke von Triptis nach Blankenstein war eine der schönsten Thüringens. In Pöbneck hat man ihr ein Denkmal in 1:120 gesetzt.

86 STARS IN BEIGE-VIOLETT

Rheingold-Modelle waren schon immer begehrt: Eine Übersicht für H0, N und Z.

89 ZUGPFERD DES RHEINGOLD

Im Mannheimer „Technoseum“ gibt es die 18316 und einiges mehr zu entdecken.

90 GOLDBLANZ BEIM ÖCHSLE

„Das Goldene Gleis“: Die Siegermodelle des Neuheitenjahrgangs 2017 stehen fest.

AUSSERDEM

32 BAHNPOST

37 INTERNET

38 BUCHTIPPS

94 BDEF & SMV

96 TERMINE + TREFFPUNKTE

98 MODELLBAHN AKTUELL

105 IMPRESSUM

106 VORSCHAU



28 Weiterhin zu Diensten

Die BR 155 hat viele Anhänger, nicht zuletzt bei privaten Eisenbahnunternehmen.



54 Klein, aber oho!

Nicht nur auf das Postengebäude kommt es an – auf das passende Umfeld ebenso.



74 Thüringens schönste Seiten

Meisterlich in 1:120 entstand die von Kunstbauten geprägte Oberlandbahn.



Am 16. März 2018 wurde die D 75 BB bei einem exklusiven Fototermin erstmals präsentiert.

FAHRZEUGINDUSTRIE

Viel zu tun in Mosbach

□ Volle Auftragsbücher und viel Arbeit gibt es zurzeit bei der Gmeinder Lokomotiven GmbH in Mosbach (Baden). In der traditionsreichen Lokomotivfabrik werden gegenwärtig einige bedeutsame Neubauten fertiggestellt beziehungsweise ausgeliefert. Neben der im MEB 1/2018 bereits vorgestellten neuen Hybridlok DE75 BB konnte nun auch eine zweite Maschine dieses Typs fertiggestellt werden. Im Unterschied zur ersten Lok ist diese Maschine jedoch nicht mit einem Hy-

bridantrieb ausgerüstet, sondern als zweimotorige („Dual Engine“) Lokomotive ausgeführt. Die Dual-Engine wird demnächst für umfangreiche Versuchs- und Testfahrten nach Österreich überstellt. Insgesamt wird die neue DE75 BB in vier Versionen angeboten.

Neben den beiden genannten und bereits gebauten Maschinen in Hybrid- und Dual-Engine-Ausführung werden sowohl eine reine Batterielok als auch eine Stromschienenvariante offeriert.

Ein weiterer Neubau wurde am 19. März 2018 in Gestalt der ersten von zwei neuen Lokomotiven vom Typ D75 BB an die „LogServ“ (Logistik Service GmbH) in Linz ausgeliefert. Die Neubaulokomotive trägt die Fabriknummer 5783/2017 und wird bei „LogServ“ mit der Betriebsnummer 1004.01 zum Einsatz kommen. „LogServ“ ist eine Tochtergesellschaft der „voestalpine Stahl GmbH“ in Linz. „LogServ“ betreibt 28 Lokomotiven und 680 Waggons sowie 160 Kilometer Gleisanlagen am Voest Alpine Standort in Linz sowie 40 Kilometer Gleisanlagen im Chemiapark Linz. Gmeinder lieferte in den letzten Jahren bereits zahlreiche Neubauloks an „LogServ“:

- acht Lokomotiven vom Typ D 60 C (LogServ 903.01 bis 903.08); Baujahr 2013 bis 2016
- drei Lokomotiven D 75 BB (LogServ 704.01 bis 704.03) mit 700 PS, Baujahr 2008 bis 2009
- eine Lokomotive D 75 BB (LogServ 1304.01) mit 1300 PS, Baujahr 2007



Das Foto vom 16. März zeigt die im frischen Glanz erstrahlende D12 im Werksgelände der Gmeinder Lokomotiven GmbH in Mosbach/Baden.

■ in Auslieferung beziehungsweise im Bau: zwei Lokomotiven D 75 BB (LogServ 1004.01 bis 1004.02) mit 1000 PS

Neben weiteren Neubauloks sind auch zahlreiche Maschinen diverser Privat- und Werksbahnen in den Hallen zu entdecken. An diesen Lokomotiven werden Hauptuntersuchungen, Neulackierungen, Reparaturen, Umbauten und Modernisierungen in unterschiedlich ausgeprägten Stufen durchgeführt.

So konnte ebenfalls am 19. März die frisch hauptuntersuchte und neu lackierte D 12 (Krauss-Maffei M700C 19674/1973) der Deutschen Edelstahlwerke (DEW) in Witten ausgeliefert werden. DEW setzt auf seiner eigenen Gleisanlage mit etwa 16 Kilometern Länge zwei Krauss-Maffei M700C und etwas mehr als 100 eigene Waggons für innerbetriebliche Transporte ein.

Des Weiteren befindet sich aktuell auch eine Schmalspurlok im Werk. Die Diesellok Vs83 der Pinzgauer Lokalbahn (760-mm-Strecke Zell am See – Krimml in Österreich) wurde im September 2017 beim Zusammenstoß mit einem Lkw auf einem Bahnübergang in Piesendorf erheblich beschädigt. Die bei Gmeinder gebaute Schmalspurlok vom Typ D 75 BB-SE wurde deshalb vor einiger Zeit mit einem Straßentieflader in das Herstellerwerk in Mosbach/Baden transportiert (siehe auch MEB 01/2018). Von der schmalspurigen D 75 BB-SE wurden von Gmeinder insgesamt sieben Exemplare in den Jahren 2004 bis 2012 gebaut und an



FOTOS (4): STEFAN KARKOWSKI

In Mosbach wurde bereits mit der aufwendigen Unfallinstandsetzung der Vs83 begonnen, wie das Foto belegt.

zwei österreichische Schmalspurbahnen mit 760 Millimetern Spurweite geliefert. So sind bei der Zillertalbahn insgesamt vier Lokomotiven dieses Typs als D 13 bis D 16 im Einsatz. Die anderen drei Maschinen versehen ihren Dienst bei der SLB Pinzgauer Lokalbahn als Vs81 bis Vs83. Die Vs81 wurde ursprünglich noch im ÖBB-

Design und mit der ÖBB-Nummer 2096.001 ausgeliefert.

Der aktuelle Blick in die Gmeinder-Werkshallen zeigt, wie die zur ZAGRO-Group gehörende Gmeinder Lokomotiven GmbH immer wieder aufs Neue die verschiedensten individuellen Kundenwünsche und Anforderungen erfüllt und umsetzt.



„Dual-Engine“ vom Typ DE75 BB: Diese Maschine ist eine zweimotorige Variante, erkennbar an den zwei Auspuffanlagen auf den Vorbauten.



FOTO: TOBIAS RÜTHEN

■ Das EVU „RailAdventure“ (RADVE) hat sich mit einer neuen Lok verstärkt. Seit kurzem trägt die frühere DB-Lok 111215 das typische „RailAdventure“-Farbkleid. Am 17. März 2018 überführte 111215 einen Lokzug für Hectorrail nach Schweden. Der Lokzug bestand aus acht neuen Maschinen des Typs Siemens Vectron für Hectorrail. Die Loks trugen die Nummern: HCTOR 243.106, HCTOR 243.107, HCTOR 243.108, HCTOR 243.001, HCTOR 243.111, HCTOR 243.110, HCTOR 243.112 und HCTOR 243.109 (von vorne nach hinten). Das Bild zeigt die Überführungsfahrt am Abzweig Herne-Baukau in Fahrtrichtung Norden.

GRÜN IST DIE HOFFNUNG?



Stefan Alkofer

Ende März ging der Flix-Train auf Reisen. Ob er ein Hoffnungsschimmer

für den hiesigen Schienenfernverkehr ist, muss sich noch zeigen. Aber eine frische Brise zog mit dem Start des neuen Angebots zwischen Hamburg und Köln durchs Bahnland. Demnächst werden knallgrüne Züge auch zwischen Stuttgart und Berlin rollen.

Ausgerechnet der Marktführer im – aus Sicht der Eisenbahnfreunde – bösen Fernbusgeschäft steigt in den Schienenverkehr ein? Vielleicht liegt genau darin die Chance für kommerziellen Erfolg.

Alle Versuche, der DBAG im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr Konkurrenz zu machen, scheiterten bisher meist kläglich: Interconnex, HKX, Locomore – zu klein, zu isoliert, kein ausreichendes Finanzpolster.

Das könnte nun anders sein. Gelingt es Flixbus, die neuen Züge klug im eigenen Angebot zu vertakten, kann für Flix-Kunden ein interessantes Angebot entstehen.

Dass Flixbus neutral betrachtet auch Vorteile bietet und der Erfolg nicht von ungefähr kommt, liegt auf der Hand: Immer noch attraktive Preise, viele Ziele und ein einfaches Online-Buchungssystem machen die Fernbusse gerade fürs jüngere Publikum interessant. Erste Stimmen zum neuen Zug klangen positiv: die Züge seien sauber und das WLAN funktioniere.

Konkurrenz belebt das Geschäft und dem Schienenfernverkehr kann das nur gut tun.

LÄNDERBAHN

Wagenmangel

□ Die Bestellerin BEG hatte zum letzten Planwechsel die Abstellung etlicher Wagen, inklusive der überaus beliebten Bistrowagen gefordert. Hinzu kommen anhaltende technische Probleme bei der Inbetriebnahme der vom Mutterkonzern FS/Trenitalia stammenden ehemaligen italienischen Schnellzugwagen. Deshalb herrscht derzeit akuter Wagenmangel bei dem zur Länderbahn (DLB) gehörenden ALEX. Während derzeit beim ALEX-Nord, auf dem Prager Ast, fast ausschließlich Wagen der CD zum Einsatz gelangen, und diese fallweise umlaufbedingt auch bis Hof kommen, greift man auch auf dem Südstast zu ungewöhnlichen Lösungen: So kam beispielsweise dort am 3. März 2018, ein angemieteter Wagen von DB-Fernverkehr (!) zum Einsatz.



FOTO: ALEXANDER BAUER

Das Bild zeigt den DBAG-Wagen hinter der neuen BODO-Werbe-ER20, Zuglok des ALX84143 Lindau – München am 3. März 2018. Dieser wartet in Immenstadt auf den Zugteil aus Oberstdorf. Interessant ist, dass es sich beim besagten IC-Wagen um einen ehemaligen Interregio-Wagen handelt, der vormals auch auf der damaligen IR-Linie 25 Oberstdorf – Dresden zum Einsatz kam.



FOTO: FRANK HEIMANN

■ Anlässlich des Fristablaufs der Lok 41096 der „Dampflokomotive 41096 e.V.“ am 25. März 2018 veranstaltete die „AG Nostalgie-Zugreisen GmbH“ mit Sitz in Mülheim a. d. Ruhr zuvor noch eine Sonderzugfahrt von Kassel Hbf über Göttingen, Hildesheim, Braunschweig, Helmstedt nach Berlin direkt in das Deutsche Technikmuseum in der Trebbiner Straße. Lok 41096, bei dieser Fahrt am 17. März mit der Betriebsnummer 042 096 im Einsatz, bespannte den Zug ab Braunschweig bis Berlin mit Unterstützung der 110 169 von Euro-Express. Nach derzeitiger Planung soll die 41096 aber eine erneute Hauptuntersuchung erhalten, der genaue Zeitrahmen ist allerdings noch nicht abgestimmt.

ZWISCHENHALT

■ **Umsatz und Gewinn** sind bei der DBAG gestiegen. Die Jahresbilanz kletterte laut Geschäftsbericht um 5,2 Prozent auf 42,7 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis stieg um 10,6 Prozent auf 2,15 Milliarden Euro. Das Jahresergebnis lag mit 765 Millionen Euro um 6,8 Prozent über dem von 2016. Bis auf DB Cargo konnten alle Geschäftsbereiche einen Umsatzzuwachs verzeichnen, besonders deutlich fiel er bei DB Fernverkehr, Arriva, Schenker aus.

■ **Ein neuer Zuschnitt** der Ministerien im Freistaat Bayern durch den neuen Ministerpräsidenten Markus Söder brachte auch einen Wechsel im Verkehrsministerium. Der bisherige Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann tritt das Verkehrsressort an seine Kollegin Ilse Aigner ab.

■ **Die Übernahme der Nacco-Gruppe** durch den Waggonvermieter VTG AG wurde vom Bundeskartellamt unter

Auflagen gestattet. VTG hatte im Juli 2017 bekanntgegeben, sämtliche Anteile an der „CIT Rail Holdings (Europe) SAS“ zu erwerben. Diese ist Eigentümerin des Waggonvermieters Nacco. Die VTG AG muss allerdings rund 30 Prozent von Nacco vorab an Wettbewerber veräußern. Bei VTG erwartet man, dass der Erwerb der verbleibenden 70 Prozent (rund 10 000 Güterwagen) im zweiten Halbjahr 2018 vollzogen werden kann.

FAHRZEUGINDUSTRIE

Stadler testet SMILE in der Altmark

□ Stadler Rail beauftragte das Spezial-Unternehmen „RailAdventure“ mit der Durchführung von Testfahrten im Rahmen des Zulassungsprozesses der neuen Zuggeneration SMILE. Anfang März wurde dazu an mehreren Tagen die Schnellfahrstrecke (SFS) von Wolfsburg nach Stendal für Bremsuntersuchungen genutzt. In Nahrstedt (einem Ortsteil von Stendal) wurde die SFS verlassen und über die Stammbahn Stendal zum Wen-

den und zu technischen Untersuchungen angefahren. Der einstöckige Gliederzugtyp (Jakobsdrehgestelle/elfteilig/200 Meter lang) wurde von den SBB bestellt und wird dort die Bezeichnung RABe 501 „Giruno“ tragen. Der Einsatz ist ab 2019 geplant und wird auch durch den neuen NEAT-Gotthard-Basistunnel nach Mailand führen. Der „Giruno“ ist mehrsystemfähig und trug bis 2017 den Projektnamen Stadler-EC250.



FOTO: METZLER

Typisch Stadler: Nach Flirt und Kiss kommt nun der SMILE (Schneller Mehrsystemfähiger Innovativer Leichter Expresszug). Ab 2019 kommen je Triebzug bis zu 422 Fahrgäste in den Genuss, mit bis zu 250km/h unter anderem durch den Gotthard-Basistunnel zu rasen.

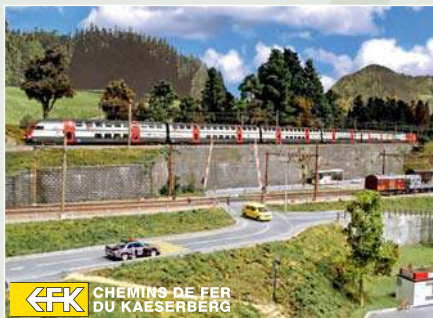
Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats Mai: IC 2000

Weil Züge wegen der Perronlängen nicht über 420 m lang sein können, entschlossen sich die SBB, als Nachfolgemodell der Intercity-Einheitswagen IV doppelstöckige Wagen mit rund 40 % mehr Sitzplätzen zu beschaffen. Im Obergeschoss ist der Durchgang von Wagen zu Wagen möglich. Am Kaeserberg schiebt die Re 460 008-5, La Gruyère, einen Sechs-Wagen-Verband mit End-, Erstklass- und Steuerwagen sowie drei Zweitklasswagen. Solche Züge sind zum Beispiel zwischen Luzern und Zürich Flughafen eingesetzt.

Re 460, 6,1 MW, 84 t, Last: 24 Achsen,
611 Plätze, 360 t, v_{max} 200 km/h

www.kaeserberg.ch



JETZT ZUM KENNENLERNEN! Unsere digitalen Bibliotheken

Jetzt einfach vergriffene und aktuelle Magazine und Bücher als eBook im VGB-Online-Shop oder im BAHN-Kiosk für Tablets und Smartphones kaufen.



Die Reichsbahn Best.-Nr. 940901-e nur € 5,99

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich, der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore und im Google-play-Store verfügbar.

BAHN-Kiosk und eBooks bilden zwei Archive, die gleichzeitig und nebeneinander genutzt werden können. Die Inhalte der Archive können jedoch nicht vom BAHN-Kiosk auf die eBooks und umgekehrt übertragen werden.

neu + + + neu + + + neu + + + neu

UNSERE VGB MEDIATHEK

Jetzt einfach RioGrande-Filme streamen. Bequem auf allen internetfähigen Geräten!

RioGrande- und die Video-Edition Eisenbahn-Romantik präsentieren ihre seit Jahrzehnten beliebten Filme nun auch als Stream zum Anschauen auf Tablets, PCs – und natürlich auf internetfähigen TV-Geräten. Einfach anmelden, einloggen und losschauen!

Zahlreiche Titel sind bereits online –
unter www.vgbahn.de/streamen!

VGB
(VERLAGSGRUPPE BAHN)



www.facebook.de/vgbahn

Kompetenz aus
Leidenschaft.
Magazine, Bücher,
DVDs, Kalender

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · www.vgbahn.de

FRAGEZEICHEN

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



FOTO: REIN KORTHOFF

□ **Neuer Containershuttle Amsterdam – Yiwu (China):** Am 7. März 2018 startete im Amsterdamer Hafen ein neuer Containerzug, der im Rahmen der von der chinesischen Regierung geförderten „Neuen Seidenstraße“ einmal wöchentlich nach China und zurück verkehren wird. Der neue Zug legt eine Strecke von 11 000 Kilometern zurück und benötigt dafür 16 Tage. Die Route führt über Deutschland, Polen, Weißrussland, Russland und Kasachstan. Diese Transportart ist wesentlich schneller als per Schiff und viel preiswerter als per Flugzeug. Dem von Nunner-Logistics betriebenen Premierenzug wurde gleich eine besondere Lokomotive vorgespannt: Die historische E-Lok 1251 von Rail-Experts aus dem Jahr 1952 beförderte die Fuhre auf dem ersten Streckenabschnitt bis zum Rangierbahnhof Kijfhoek bei Rotterdam. Die markante NS-Baureihe 1200 ist weit über die niederländischen Grenzen hinaus bekannt und animierte zahlreiche Modellbahnhersteller im Lauf der Jahre immer wieder, Modelle dieses Typs zu entwickeln. Wir wollen von Ihnen wissen: Welcher legendäre US-Lokomotivhersteller zeichnete für die Konstruktion verantwortlich?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2018 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Sachsen“. Gewonnen haben: Schütz, Christian, 64285 Darmstadt; Föller, Jonathan, 36103 Fliesen; Lindner, Ricco, 85640 Putzbrunn; Walzel, Klaus, 01796 Pirna; Wladarsch, Pius, 88376 Königseggwald; Schulze, Thomas, 04179 Leipzig; Menz, Moritz, 81245 München; Menz, Felix, 81245 München; Allgaier, Tim, 70806 Kornwestheim; Lächert, Arno, 10315 Berlin; Mettlach, Gerhard, 44803 Bochum; Müller, Günter, 31303 Burgdorf; Berger, Max, 06846 Dessau; Böhmer, Guido, 06800 Ruguhn-Jeßnitz; Gieg, Dietmar, 55130 Mainz; Hart, Maximilian, 83714 Miesbach; Kießling, Felix, 01139 Dresden; Haufe, Raphael, 01445 Radebeul; Supplie, Rainer, 89362 Offingen; Wenzel, Andreas, 90429 Nürnberg.

DBAG

Grüne Züge

□ Im Zuge der Eröffnung des ersten CO₂-neutralen ICE-Instandhaltungswerks in Köln-Nippes am 23. Februar 2018 hat sich die Bahn einen doppelten Gag einfallen lassen. Passend zur Umweltfreundlichkeit des ICE-Werkes wurde ein ICE statt in den bekannten Farben mit einem grünen Seitenband präsentiert. Dieser und ein weiterer weiß-grüner ICE waren gewissermaßen als Osterüberraschung bis zum Ostersonntag am 1. April auf den deutschen Schienen unterwegs. Wer einen dieser Züge sah, fotografierte und auf Instagram mit @deutschebahn postete, konnte unter anderem eine Bahn-card 100 gewinnen. Aber auch ohne Instagram und Gewinnchance waren diese ICE, da zeitlich befristet beklebt, sicher begehrte Fotoobjekte.



FOTO: DANIEL CSERE

■ Am 1. März 2018 hatte 295 098 der FLEX-Bahndienstleistungen ihre ersten Einsätze im Nürnberger Hafen. Die Lok erhielt davor eine HU bei der LEG (24. Januar 2018) und wurde nach der Neulackierung im DB-Werk Cottbus am 28. Februar nach Nürnberg überführt.

SACHSENS SCHMALSPURBAHNEN MIT REKORDERGEBNIS

Erneut mehr als eine Million

□ Mit 1,107 Millionen Fahrgästen im Jahr 2017 gelang ein neuer Nachfragerekord. Nachdem 2015 die Millionenmarke bereits überschritten wurde, stieg die Zahl bis 2017 um insgesamt mehr als acht Prozent und damit stärker als die Zahl der Übernachtungsgäste im Vergleichszeitraum. Der sächsische Ministerpräsident Michael Kretschmer bekannte sich mit der Übernahme der Schirmherrschaft für die „Dampfbahn-Route“-Sachsen als Partner für die weitere Entwicklung der Bahnen und äußerte sich zu deren Bedeutung: „Die Schmalspurbahnen sind ein wichtiger Impulsgeber für den Tourismus und die regionale Wirtschaft.“ Wichtige Faktoren für das Rekordergebnis waren die vollständige Wiederinbetriebnahme der Weißeritztalbahn nach Kurort Kipsdorf, die Betriebsaufnahme der Strecke zum Schweren Berg bei der Waldeisenbahn Muskau sowie ein beeindruckendes Festjahresprogramm bei der Preßnitztalbahn.



Am 14. März 2018 verlässt der mit einem grünen Seitenband beklebte 403 019/514 „Bergisch Gladbach“ als ICE 519 Dortmund Hbf, um mit Ökostrom München anzusteuern. Das rote Seitenbanner verrät, dass die ungewöhnliche Beklebung des Zuges mit einem Gewinnspiel in Verbindung steht.



FOTO: KLAUS KAMPELMANN



FOTO: NIELS KUNICK

■ Seit dem 3. Februar 2018 verkehren neben den Zügen in Richtung Wrocław (Breslau) und Jelenia Góra (Hirschberg im Riesengebirge) auch drei zusätzliche Zugpaare von Görlitz ins etwa 120 Kilometer entfernte Zielona Góra (Grünberg in Schlesien). Zum Einsatz kommen verschiedene Diesellokomotiven des Betreibers POLREGIO (Ex-PKP Przewozy Regionalne). Nach dem Niedergang der in Görlitz die Neiße überquerenden Zugverbindungen mit der Einstellung jeglichen Personenverkehrs als Tiefpunkt im März 2015 ist nun seit 2016 ein stetiger Aufwärtstrend zu verzeichnen. Immerhin 30 Züge überqueren derzeit täglich die Grenze, an Wochenenden kommt noch ein weiteres Zugpaar hinzu.

Ein Reise-Erlebnis wie in den 1960er und 1970er Jahren durch die romantische Erzgebirgslandschaft.

Museumsbahn Steinbach - Jöhstadt
Preßnitztalbahn

Dampfungfahrten

- **14. / 15. April** Fahrbetrieb mit zwei Dampflokomotiven der sächsischen Gattung VI K
- **28. April bis 1. Mai** Dampfungfahrten in den Mai
- **30. April** Dampfsonderzug zum Hexenfeuer am Wildbach (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **10. Mai** Dampf zu Himmelfahrt im Stundentakt
- **11. bis 13. Mai** Frühlingsdampf

Betrieb an bestimmten Wochenenden und Feiertagen (z.B. Himmelfahrt, Pfingsten, Advent) sowie samstags und sonntags von Mai bis Oktober.

Informationen, Reservierungen und Sonderzugbestellungen unter: IG Preßnitztalbahn e.V. · www.pressnitztalbahn.de
 Am Bahnhof 78 · 09477 Jöhstadt · Telefon 037343 808037 · Telefax 037343 80809 · E-Mail verein@pressnitztalbahn.de



FOTO: LUKAS KÖNIG

■ Am 25. Februar 2018 gab es rund um Horka Fotozüge mit der Dampflokomotive 52 8131, organisiert von Michael Görtz und Thomas Bossdorf. Die Nossener Maschine wird am 5. Mai 2018 aus dem aktiven Betriebsdienst verabschiedet.

ZEITREISE

Am Freiburger Hauptbahnhof



FOTOS: WOLFGANG SCHUMACHER

1985

Als sich im Frühjahr 1985 der Esslinger GT 4 121 von der Haltestelle Kreuzstraße kommend dem Freiburger Hauptbahnhof näherte, hatte dieser Tramabschnitt noch rund eineinhalb Jahre vor sich.

■ Das nach Plänen von Friedrich Eisenlohr im Jahre 1845 erbaute Empfangsgebäude des ersten Freiburger Hauptbahnhofs wurde im Zweiten Weltkrieg völlig zerstört. Nach dem Krieg entstand ein provisorisches Bauwerk, das letztendlich den Anforderungen kaum genügte. So schrieb die Badische Zeitung in den 1980er-Jahren, das Gebäude sei eine Schande für die Groß- und Fremdenverkehrsstadt Freiburg, die

obendrein beschlossen hatte, ein modernes Stadtbahnssystem einzurichten. Dabei wurde im Jahre 1986 der vor dem Hauptbahnhof vorbei führende Tramabschnitt Friedrich-Ebert-Platz – Hbf durch eine neue Strecke ersetzt, die über die drei Jahre zuvor eingeweihte Stadtbahnbrücke führt. Mit dem Bau des neuen Hauptbahnhofs, der 2001 eröffnet wurde, verschwanden auch die Gleise aus dem



2017

Zwischen 1999 und 2001 wurde der kleine Nachkriegs-Hbf durch den geradezu monumentalen neuen Hauptbahnhof ersetzt. Die Straßenbahn fährt seit 1986 über die neue Stadtbahnbrücke.

Straßenbild. Heute erinnert nichts mehr daran, dass die Tram einst direkt vor dem Hbf gehalten hat. Die Esslinger-Triebwagen erlebten das neue Zeitalter nicht mehr, sie gingen 1994 aus dem Plandienst. Und auch der MAN-Bahnbus dürfte längst auf dem Schrottplatz gelandet sein. Ausführliche Infos zur Freiburger Bahn- und Tramgeschichte bietet übrigens das VGB-Buch „Freiburg und seine Verkehrswege“.

MUSEUMSBAHN

Probefahrten auf der Härtsfeldbahn

□ In der Zeit vom Samstag, 24. Februar 2018, bis Mittwoch, 7. März 2018, fanden auf den Gleisen der Härtsfeld-Museumsbahn Erprobungsfahrten mit einem Lkw statt. Das Fahrzeug legte in dieser Zeit 700 Kilometer anstandslos zurück. Das ungewöhnliche Fahrzeug wurde von der Firma „ZWEIWEG International GmbH & Co. KG“ für Kunden aus Schweden entworfen. Es handelt sich um den Prototypen eines straßen- und schienentauglichen Lkw mit mechanischem Fahrtrieb der Schienenräder. Etwa 200 Fahrzeuge sind aktuell für Südafrika vorgesehen. Basis ist ein spartanisch ausgestatteter Serienlaster des Herstellers ISUZU. Dieser robuste Typ wurde gewählt, damit im harten Einsatz möglichst keine Schäden auftreten. Zwar sitzt die Herstellerfirma in Leichlingen bei Köln, der Projektleiter, Michael Kübler, wohnt jedoch im Raum Crailsheim und kam auf die Idee, die Erprobung auf den Gleisen der Härtsfeld-Museumsbahn durchzuführen. Mit ausgiebigen Probefahrten sollte die Zuverlässigkeit des Systems getestet werden. Wesentliche Mängel traten nicht auf. Mit diesen Probefahrten wurde ein besonderes Kapitel in der Geschichte der Härtsfeldbahn fortgeschrieben. Zwischen 1954 und 1969 fanden mehrfach Erpro-



Eine mehr als ungewöhnliche Fuhre vor dem ehrwürdigen Kloster Neresheim: Testfahrten wie diese hatten bei der Härtsfeldbahn vor vielen Jahren Tradition.

bungen mit Fahrzeugen verschiedener Hersteller statt. Die Härtsfeldbahn war dafür geradezu ideal: Am Alaufstieg bei Aalen konnte das Verhalten der Fahrzeuge in Steigungen und engen Kurven erprobt werden. Auf den geraden Streckenabschnitten im Donauried waren Schnellfahrten möglich.

SALZLAND RAIL SERVICE (SRS)

Erste Lok

□ Die SRS erwarb am 22. Februar 2018 von der EfW-Verkehrsgesellschaft mbH die Diesellok 232 088. Der in Schönebeck ansässige Eisenbahn-Dienstleister will die Maschine in erster Linie im Güterzug- und Bauzugverkehr einsetzen. Die Diesellok soll auch im Sonderreiseverkehr zum Einsatz kommen, da sie eine funktionsfähige elektrische Zugheizungseinrichtung besitzt. Mit dieser Maschine erweitert SRS sein Angebot vom reinen Personaldienstleister hin zum Anbieter von eigenen Verkehrsleistungen. Die Lok wurde 1974 an die DR ausgeliefert. Nach diversen Beheimatungen, unter anderem in Falkenberg, Berlin, Cottbus und Nordhausen, war sie 1998 bei der DBAG in Seddin ausgemustert worden. Im Jahr 2000 erwarb die Westfälische Almetalbahn GmbH die Maschine, die vier Jahre später von der EfW-Verkehrsgesellschaft übernommen wurde.



Die in den Farben der DR lackierte Maschine entspricht noch weitgehend dem Originalzustand der ehemaligen Baureihe 132.

**Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.**

**Dazu brauchen wir
die Besten!**

**Triebfahrzeugführer // Lokrangierführer //
Disponenten/Betriebsplaner // Wagenmeister**

Wir bieten ein angenehmes Arbeitsumfeld und ein gutes Betriebsklima mit einem homogenen Team in einem kontinuierlich wachsenden Unternehmen sowie eine leistungsbezogene, faire außertarifliche Bezahlung und weitere Nebenleistungen.

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Wir verbinden Bayern.

■ Am 24. Februar 2018 waren 528195 und 528168 mit dem IGE-Sonderzug „Winterdampffahrt durch Franken“ von Nürnberg nach Neuenmarkt-Wirsberg unterwegs. Aufgenommen wurde der Zug in der Steigung bei Rösau.

FOTO: PATRICK WEILAND



FOTO: PHILIPP ERNST

Am Zugschluss wurde auch ein ehemaliger Autozugwagen der Bauart DDM915 überführt. Dieser Wagen wurde in den Museumsbestand übernommen.

DB-MUSEUM

103-Trio unterwegs

□ Am 8. März 2018 wurde ein Lokzug mit drei Maschinen der Baureihe 103 von Hamburg – Eidelstedt nach Koblenz-Lützel in das DB-Museum rücküberführt. 103 113 fungierte als Zuglok. Die Maschine erhielt eine Fristverlängerung bis zum 6. März 2019. Die letzte Revision der Lok hatte im Mai 2012 stattgefunden. In ihrem ehemaligen Heimatwerk Hamburg – Eidelstedt erfolgten dann die Fristar-

beiten. 103 001 wurde aufgerüstet mitgeführt. Nach fast zwei Jahren in Hamburg wurden alle nötigen Arbeiten zur Anpassung der Zugsicherungsanlagen abgeschlossen. Als Spenderlok fungierte 103 235. Sie wurde als dritte im Bunde mitgeführt. 103 235 ist nach wie vor fahrbereit, jedoch ohne Zugsicherungsanlage. Somit kann die Lokomotive weiterhin bei Paraden zu Museumsfesten auftreten.

INGOLSTADT

Bahnhalt Audi

□ Ingolstadt ist Boomtown, bayernweit eine der am schnellsten wachsenden Städte. Wesentlichen Anteil daran hat der Automobilhersteller Audi. Tausende Mitarbeiter pendeln aus dem Umland Ingolstadts dorthin und zu viele kommen tagtäglich mit dem eigenen Pkw zur Arbeit. Um den Audi-Angestellten den Umstieg auf die Schiene zu erleichtern, erhält Ingolstadt ab 2019 einen dritten Bahnhof in unmittelbarer Nähe zum Audi-Werk. Rund 15 Millionen Euro werden vom Freistaat Bayern, der Stadt Ingolstadt, der Audi AG und der Deutschen Bahn AG investiert. Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann ist von der Sinnhaftigkeit überzeugt: „Jeder Euro der öffentlichen Hand und von Audi ist in Anbetracht der vielen potenziellen Nutzer hier bestens investiert.“

Beinahe mitten im Werksgelände ermöglicht der künftige Bahnhof Audi den Mitarbeitern eine einfache Anreise zum Arbeitsplatz. Eine seiner letzten Amtshandlungen



FOTO: ALKOFER

gen als bayerischer Verkehrsminister vollzog Joachim Herrmann (5. v.r.) beim offiziellen Spatenstich am 19. März 2018.

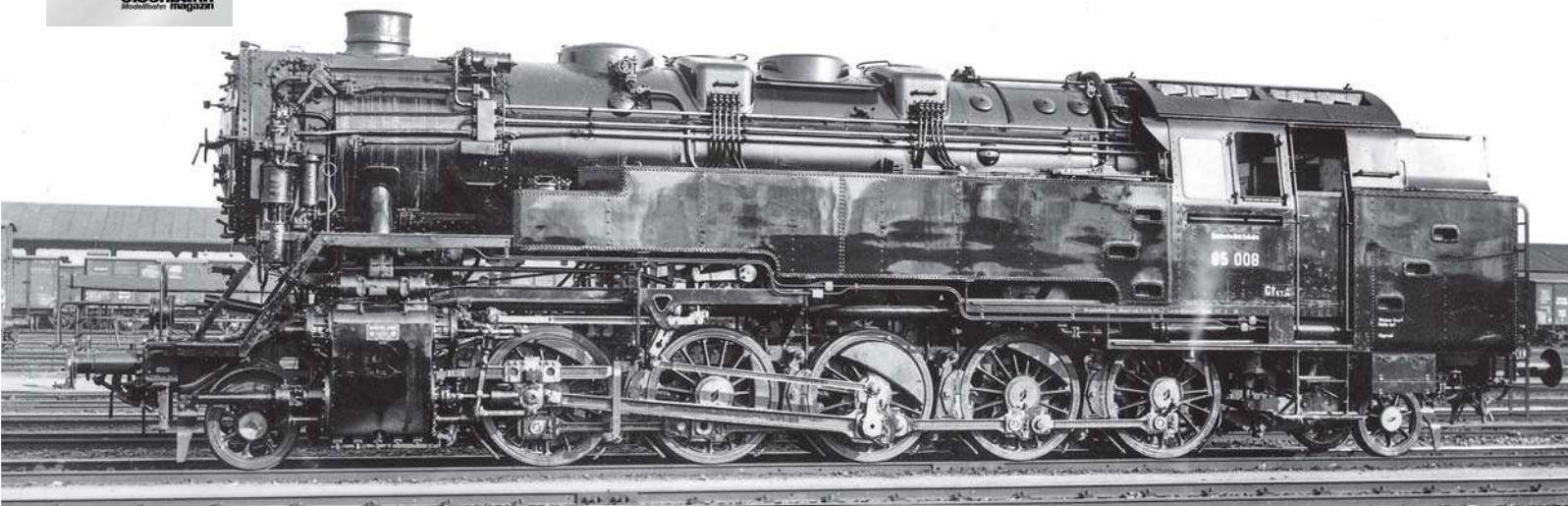


Photo: Hermann May / Sammlung Sauter

Die Höllental-Lokomotiven

Eigens für den Einsatz auf der so genannten Höllentalstrecke zwischen Freiburg und Neustadt im Schwarzwald beschaffte die Deutsche Reichsbahn in einer kleinen Serie von nur zehn Stück die Baureihe 85. Bereits von weitem waren die großen und schweren Tenderlokomotiven erkennbar und erhielten bald den Spitznamen „Bullen“. Die Roco Modelle überzeugen durch eine vorbildgerechte Umsetzung der jeweiligen Vorbildmaschinen. So erhielten die Loks erst einige Jahre nach Einsatzbeginn die Bohrungen in den Treibrädern und einige weitere Details. Für die gelungene Umsetzung erhielt Roco die Auszeichnung des „Modell des Jahres“.

Dampflokomotive 85 008, DRG



- Ausführung ohne Windleitbleche
- Mit zwei Spitzenlichtern
- Fein detailliert, mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Feine Metallradsätze; Vorlaufräder vorbildgerecht mit sieben Speichen
- Im Digitalbetrieb Art. Nr. 72262/78262 mit dynamischem Dampf

Dampflokomotive 85 001, DB



Photo: H. Schambach, Essen

- Feine Metallradsätze
- Vorbildgerechte Änderungen im Detail
- Fein detailliert mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Feine Metallradsätze; Vorlaufräder vorbildgerecht mit sieben Speichen
- Im Digitalbetrieb Art. Nr. 72263/78263 mit dynamischem Dampf

Art. Nr.: 72264	=	Art. Nr.: 78265	~	🔊
Art. Nr.: 72265	=	Art. Nr.: 78262	~	🔊
Art. Nr.: 72262	=			

Art. Nr.: 72266	=	Art. Nr.: 78267	~	🔊
Art. Nr.: 72267	=	Art. Nr.: 78263	~	🔊
Art. Nr.: 72263	=			

Im Luxuszug durch schwierige Zeiten

Vor 90 Jahren begann eine kurze, aber unvergessene Ära: Elf Jahre lang, von 1928 bis 1939, verband der „Rheingold“ der Deutschen Reichsbahn die Nordsee mit den Alpen.

Ein Zug, entstanden in den Goldenen Zwanzigern.

Sagenumwoben



Heile Welt? Im Sommer 1930 zieht 18541 den FFD 101 mit fünf Salonwagen durch den malerischen Weinort Bacharach auf dem Weg nach Köln. Am frühen Nachmittag ist kein Auto zu sehen, nur einige Fußgänger flanieren im Park.



FOTO: CARL BELINGRODT/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Das Jahr 1928 war noch ein vergleichsweise ruhiges. Erfolgsmeldungen, gerade auf dem Gebiet der Technik und des Verkehrs, bestimmten die Nachrichten: Zwischen Deutschland und den USA wird der Funksprechverkehr aufgenommen, die Ozeanriesen „Europa“ und „Bremen“ werden in Dienst gestellt, letzterer holt sich das „Blaue Band“ für die schnellste Atlantik-Überquerung. Der Kunstflieger Ernst Udet landet auf dem Zugspitz-Gletscher, zwei Deutschen gelingt der erste Atlantik-Flug von Ost nach West in einer Junkers; auf der Berliner Funkausstellung werden die ersten Fernsehbilder vorgeführt.

Nur zehn Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und der anschließenden Revolution 1918 hatte vermeintliche Normalität in Deutschland Einzug gehalten. Die gehobenen Schichten feierten den

Der Rheingold entsteht in vermeintlich goldener Zeit

Fortschritt und den Luxus: extravagante Kleidung, moderne Tänze, teure Reisen. Über eine Million Automobile waren am Jahresende bereits zugelassen. Die Goldenen Zwanziger sollten noch ein Jahr bestehen, bis 1929 die Weltwirtschaftskrise hereinbrach. Gleichzeitig wuchs die soziale Ungerechtigkeit, die Arbeiterklasse beehrte auf. Bei den Reichstagswahlen im Mai 1928 gewannen die linken Parteien SPD und KPD deutlich hinzu. Die Regierung wurde mit Hilfe einer Großen Koalition aus SPD und (noch) in der politischen Mitte stehenden Parteien gebildet.

Auch am rechten Rand brodelte es, die Unzufriedenheit nationalistischer Kreise



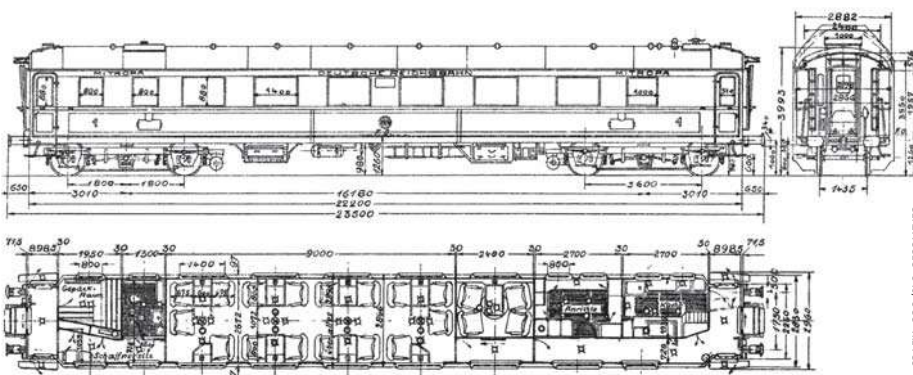
GRAFIK: SIG. JÜRGEN KLEIN

Richard Friese gestaltete die Titelseite eines Reisebegleiters der DRG aus dem Jahr 1932.

mit dem System der Weimarer Politik zeigte sich immer aggressiver. Die NSDAP erreichte bei den Wahlen im Mai zwar nur 2,6 Prozent der Stimmen, doch das sollte sich binnen fünf Jahren gewaltig ändern; noch elf Jahre bis zum Kriegsbeginn.

Im besagten Jahr 1928 präsentierte die Deutsche Reichsbahn ihren neuen Luxuszug, den „Rheingold“. Den klangvollen Namen entnahm man der germanischen Sagenwelt um den Nibelungenkönig und dessen Schatz im sagenumwobenen deutschen Strom.

Schon 1926 beschlossen die DRG und die MITROPA die Einführung des Zuges, die Planungen wurden zunächst geheim gehalten. Man wollte die Konkurrenz in Gestalt der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft beziehungsweise der CIWL nicht zu früh auf den Plan rufen. Zuvor waren der MITROPA, nach den Einschränkungen als Folge des Ersten Weltkrieges, die Rechte zur Führung von Zügen im Verkehr Holland – Schweiz eingeräumt worden. In dieser Verbindung waren auch einige Pull-



GRAFIK: DRG/SIG. DEPPMEYER

Der Grundriss eines Salonwagens der ersten Klasse mit Küche (rechts) zeigt eine Anordnung der breiten Polstersessel einzeln, in Zweier- und Dreiergruppen sowie in einem Vierer-Abteil.

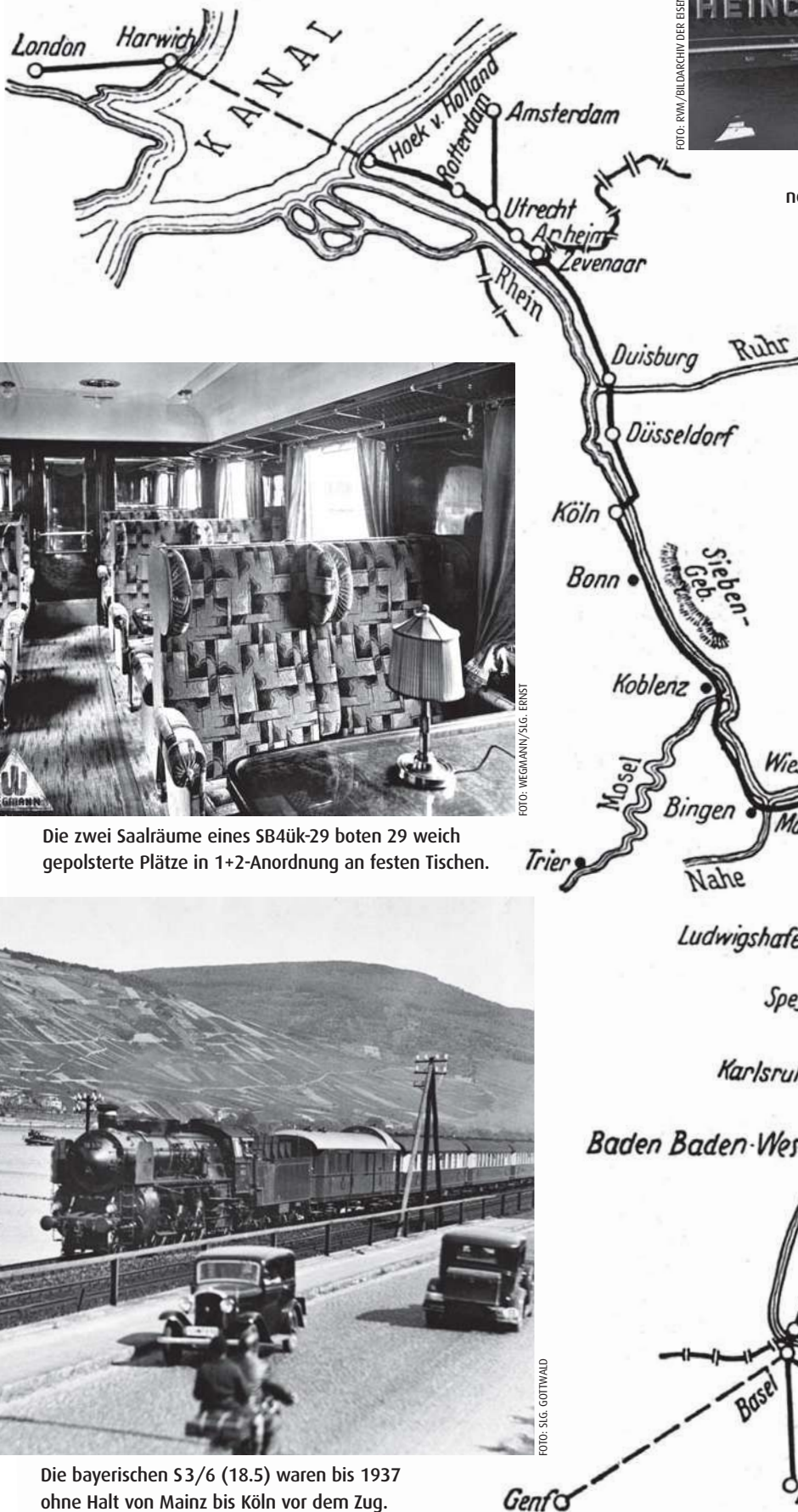
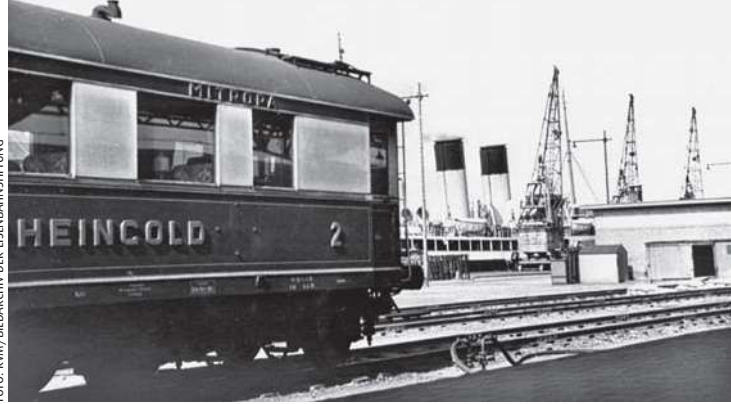


FOTO: RMV / BILDARCHIV DER EISENBAHNSTELLUNG



Hoek van Holland war neben Amsterdam einer der nördlichen Ausgangs- und Endpunkte. Mit der Nachtfähre bestand Anschluss von und nach Harwich.

man-Züge der CIWL unterwegs. Nun sollte ihnen Konkurrenz gemacht werden, auf der attraktiven Route entlang des Rheins mit all seinen Burgen und Schlössern, den lieblichen Städtchen und Weinbergen. Die vergleichsweise längere Strecke (lange Fährlinie Harwich–Hoek van Holland) wollte man durch noch luxuriösere Ausstattung und modernen Fahrkomfort wettmachen.

Das gelang auch. Am 15. Mai absolvierte der Rheingold seine erste Fahrt von den Niederlanden nach Basel und schon im Sommer desselben Jahres ging es weiter bis Luzern. Ab London ergab sich eine Reisezeit von nur 24 Stunden bis an den Vier-



FOTO: WEGMANN / SIG. ERNST

Die zwei Saalräume eines SB4ük-29 boten 29 weich gepolsterte Plätze in 1+2-Anordnung an festen Tischen.



FOTO: SIG. GOTTWALD

Die bayerischen S3/6 (18.5) waren bis 1937 ohne Halt von Mainz bis Köln vor dem Zug.

Genf

Luzern

Boden-
See

KARTE: DRG / SIG. BUFE

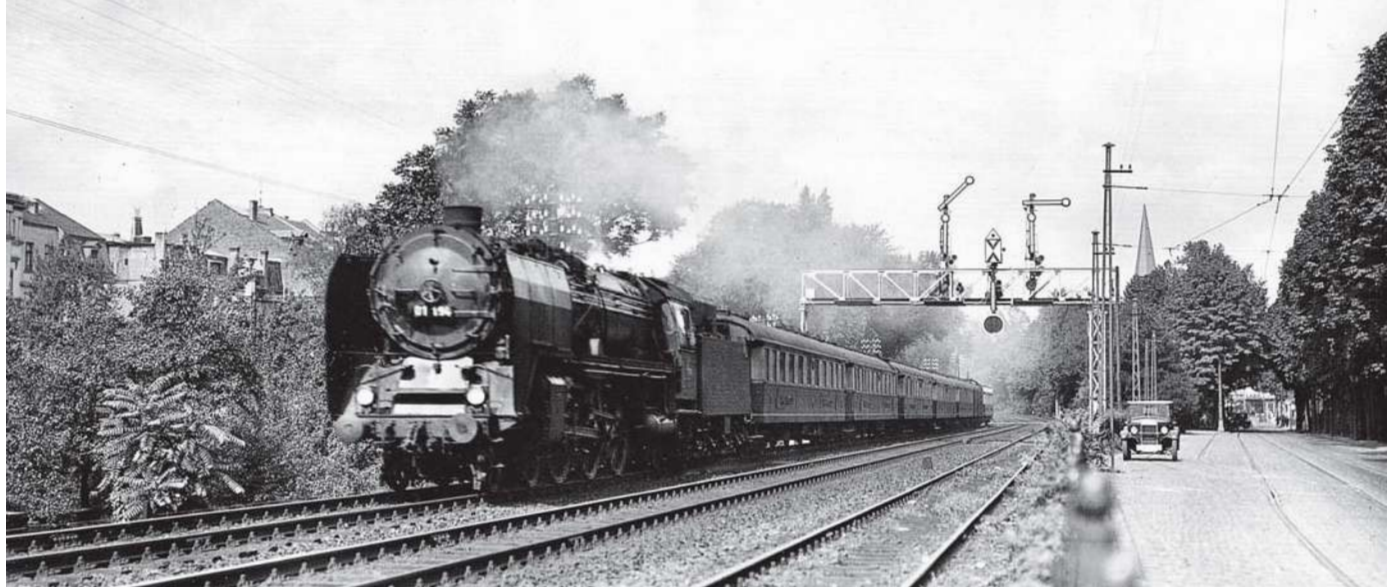


FOTO: CARL BEILINGRODT/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

01 194 verlässt am 4. August 1938 mit FFD 102 den Bonner Hauptbahnhof. Ein gutes Jahr lang wird der Rheingold noch verkehren.

waldstätter See. Zunächst wurden 20 Salonwagen und drei Gepäckwagen von der Waggon-Industrie geliefert. Die namhaften Hersteller überboten sich gegenseitig in der luxuriösen Ausstattung, bei der man ihnen viel Freiraum eingeräumt hatte. So zeigten die jeweils vier Salonwagen der ersten Klasse mit und ohne Küche (SA4ü-28/SA4ük-28) und die jeweils

Südlich von Mannheim bestand der Rheingold aus bis zu elf Wagen. Im Sommer 1929 läuft 18312 (bad. IVh) mit dem beachtlich langen FFD 101 in Mannheim ein.

sechs Gegenstücke der zweiten Klasse (SB4ü-28/SB4ük-28) viele Unterschiede im Innenraum. Noch im Jahr 1929 mussten – wegen des großen Erfolges bei den zahlungskräftigen Reisenden – sechs Wagen nachbestellt werden. Dies waren vier Salonwagen der zweiten Klasse mit Küche und zwei ohne eine solche. Mit ihnen wurde auch die Bildung von Flügelzügen nach Zürich möglich. Im Norden liefen die Wagengruppen von Amsterdam und Hoek van Holland aus. Bei diesen 26 Wagen sollte es bleiben. Die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen wurden schnell

schwieriger, die Reichsbahn sah sich gezwungen, zur Senkung der Kosten einige Wagen zu gemischtklassigen Versionen umzubauen. Damit konnten kürzere Flügelzüge gefahren werden.

Bald stellte sich heraus, dass die Reisenden das Pullman-System mit der Einnahme der Mahlzeiten am Sitzplatz als unangenehm empfanden. Ständiger Essensgeruch und umherlaufende Kellner störten. Die Reichsbahn erwägte daher ab Mitte der 30er-Jahre den Umbau und sogar den Neubau von Rheingold-Wagen. Dazu sollte es nicht mehr kommen. □



FOTO: F. GRÜNWALD/AG. GOTTWALD



FOTO: VOLKER RÖHMER

Im Jubiläumsjahr 1985 war der Rheingold nicht nur auf den Paraden zu sehen. Am 17. Juni bespannte 01 1066 einen Sonderzug aus Bayreuth.

48 Jahre im Museumsdienst

Der alte Rheingold gehört nach Köln. Die längste Zeit seines Bestehens stand er nicht in Diensten der Deutschen Reichsbahn oder der Bundesbahn, sondern wurde von den Aktiven des „Freundeskreises Eisenbahn Köln“ (FEK) als Museumszug erhalten und intensiv auf Sonderfahrten eingesetzt.

Im Jahr 1969 befanden sich noch zwölf der ehemaligen Rheingoldwagen im Bestand der DB. Sie waren alle grundlegend umgebaut worden und fanden als Sitz-, Speise- oder Gesellschaftswagen Verwendung. Den Gründungsmitgliedern des FEK ist es zu verdanken, dass noch heute Reisen in den so geschichtsträchtigen Wagen möglich sind.

Friedhelm Ernst war von Beginn an dabei und erinnert sich nicht nur an die vielen erfolgreichen Sonderfahrten, sondern auch an die ersten Lackier-Aktionen: „Der erste Farbton war schon sehr realistisch. Wir hatten damals Farbe von der Firma Ford gespendet bekommen. Diese hatte damals einen Taunus herausgebracht, der besaß genau dieses Violett. Als Dank haben wir in unseren Wagen auch eine Werbung für Ford angebracht.“ Die damals verwendete und die jetzige Farbe, die nach aufwendigen Recherchen des FEK rekonstruiert wurde, sind kaum zu unterscheiden. Es gab aber in den Museumszügen



FOTO: FRIEDHELM ERNST



FOTO: ERNST KLOSE

Im Jahr 1970 versetzten die Freiwilligen des FEK im AW Köln-Nippes in nur drei Monaten die Rheingoldwagen 24508 und 24512 in den Zustand der 30er-Jahre.

Viele Sonderfahrten führten in die Schweiz. 1979 stand der Rheingold im Bahnhof Burgdorf. Am Zug ist die Be 4/4 Nr. 172 der Solothurn-Münster-Bahn.

der ersten Jahre einen auffälligen Ausreißer in einem helleren, intensiveren Violett. Friedhelm Ernst kennt den Hintergrund: „Das war ein DB-Gesellschaftswagen, der ehemalige 28 503. Unser Mitglied Götz Joachim Klaer hat ihn 1978 in seiner Freizeit, wochenlang in nächtlicher Arbeit, allein gestrichen. Er hatte zu dem Zeitpunkt einfach keine andere Farbe zur Verfügung.“

Im März 1970 konnte die erste Fahrt des neu entstandenen Rheingold stattfinden, bei Regenwetter. Zahlreiche Sonderfahrten, es werden mittlerweile an die Tausend sein, sind seitdem dazugekommen. Friedhelm Ernst erinnert sich besonders auch an die erste große Fahrt durch die DDR nach Skandinavien: „Das war die erste gemeinsame Reise mit Intraflug. Mit Albert Glatt, dem Besitzer dieses Reisebüros, war ich eng befreundet. Er hat als Besteller fungiert und das Eis in Richtung DDR gebrochen. Als Schweizer kam er bei den dortigen Behörden einfach besser durch.“

Aus der Zusammenarbeit des FEK mit Intraflug ergaben sich einige Tauschaktionen der erhaltenen Rheingoldwagen. Schließlich blieben fünf davon im Bestand des FEK: Als einziger ehemaliger Salonwa-

Fünf Rheingoldwagen blieben in Köln erhalten

gen der ersten Klasse blieb der 20 508 erhalten. Er dient heute, ausgestattet mit Polstersitzen des TEE-Triebwagens VT11.5, als Speisewagen (wie schon bei der DB) und ist derzeit als einziger betriebsfähig. Der ehemalige 24 517, bei der DB als Salonwagen genutzt, der 24 512, nach dem Krieg als blauer F-Zug-Wagen im Einsatz, der 24 503, von der DB zum Gesellschaftswagen umgebaut, und der einzige erhalten gebliebene Rheingold-Packwagen (90 201) warten in Köln auf die Weiteraufarbeitung.

„Das, was unsere Vorgänger geschaffen haben, müssen wir unbedingt bewahren“, sagt mir dazu Hans Heinrich, der Vorsitzende des FEK. „Das ist teilweise keine leichte Aufgabe.“ 250 Mitglieder zählt der Verein heute, davon sind etwa 65 aktiv tätig. „Zehn oder zwölf von denen sind wirklich regelmäßig dabei“, schränkt Heinrich ein. „Wir haben schon eine gute Mischung aus einigen jungen Leuten und einigen im gesetzten Alter. Aber es ist nicht mehr so, dass die Aktiven ihre ganze Freizeit dem Verein opfern. Heute ist die Arbeit am Rheingold ei-



Großes Aufsehen erregte 1981 der „Ostsee-Rheingold“ auf der Fahrt durch die ČSSR, die DDR, Schweden und Dänemark. Am 21. September gelang Günter Abel dieses Bild in Dresden.



Einen Tag später zog 02 0201 den Sr23522 von Berlin-Ostbahnhof nach Saßnitz. Johannes Poets wartete am Bahnübergang der Fernstraße F 109 bei Jatznick auf den Sonderzug.



Am Morgen des 24. September startete der Rheingold mit der Museumslok P 917 in Kopenhagen mit Fahrtziel Gedser. Dort wartete die Fähre „Warnemünde“ für die Fahrt über die Ostsee.

FOTO: GUNNAR W. CHRISTENSEN



FOTO: FRIEDHELM ERNST

Im Mai 1971 war der Rheingold auf vier restaurierte Wagen angewachsen. Hier zieht 001199 den Sonderzug nach Saarlouis durch Merzig.

nes von mehreren Hobbys, die Gewichtung hat sich geändert.“ Der FEK betreibt neben den fünf 28er-Wagen auch den modernen Rheingoldzug aus den Jahren ab 1962 (siehe MEB 7/2012). Die technischen Anforderungen sind dabei hoch, für die Klimaanlage oder Elektrik braucht es Spezialisten. „Wir sagen immer, der 28er-Speisewagen hat zwar seine Mucken, aber dessen Technik ist doch sehr einfach. Trotzdem muss man sich in dieses historische Material auch einarbeiten.“ Dieser Waggon stand als Museumsfahrzeug fast ununterbrochen im Einsatz. „Die letzte Revision haben wir mit unserem ersten Spendenaufruf mitfinanziert“, erinnert sich Heinrich. „Dann folgte der Buckelspeisewagen, bei dem wir um Unterstützung baten. Und

nun ist der Abteilwagen an der Reihe.“ Für das im Jubiläumsjahr gefeierte 90-jährige Bestehen des Rheingolds bereitet der FEK die betriebsfähige Aufarbeitung des Ab-

teilwagens 24 512 vor. „Dazu brauchen wir die Hilfe einer Spezialwerkstatt, die wir in Mönchengladbach bei der Centralbahn GmbH gefunden haben.“ Die Drehgestelle

Im April 1978 feierte man „50 Jahre Rheingold“ in Köln. Im strömenden Regen posierte 18 505 der DGEG vor dem Dom. Im Museumszug erkennt man den deutlich heller gestrichenen Wagen an dritter Stelle.



FOTO: VOLKER EMERLEBEN

Hoher Aufwand für Kaffee-Werbung: 1998 wurde der Rheingold dazu nach Dresden-Neustadt geholt, zum „Orient-Express“ umlackiert und gegenüber eines Dummy-Wagens mit geöffnetem modernem Abteil aufgestellt. Die Filmszenen (es wurde auch in der Bahnhofshalle gedreht) wurden zuvor mit 1:87-Modellen von Liliput geprobt.



FOTO: PETER SCHIFFER/BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG



Seit einigen Jahren ist der ehemalige 20 508 regelmäßig in den Museumszug mit den modernen Wagen eingereiht (Dresden, 1. April 2012).

und Radsätze müssen aufgearbeitet werden. „Und wir bitten um die Hilfe unserer Fahrgäste in den Sonderzügen“, fährt Heinrich fort. „Wir haben eine Spendenbox, darin steht unten der Abteilwagen als Z-Modell. Es muss so lange gespendet werden, sagen wir, bis er nicht mehr zu sehen ist. Im fünften Wagen ist das Modell dann

Im Juni finden die Jubiläumsfahrten statt

meist bedeckt.“ Hauptaufgabe während der Sonderfahrten ist aber die gastronomische Versorgung, vor allem während der Gourmet-Fahrten mit Starkoch Klaus Kremer. „Bei sechs oder sieben Gängen entsteht ein gewaltiger Berg an Geschirr, 20 Leute vom Verein sind als Helfer dabei und lernen bei den Kochkünsten einiges dazu. Glücklicherweise müssen wir aber nicht tausend Teller spülen, das macht eine Spezialfirma.“ Am 10. Juni findet die nächste Gourmetfahrt entlang der Rheinroute statt.

Sehr einladend: Der ehemalige Salonwagen SA4ü-28 mit der ursprünglichen Nummer 20 508 ist er einzige erhalten gebliebene Wagen der damaligen ersten Klasse. Beim FEK erhielt er in den 80er-Jahren Sitze eines VT 11.5 und dient bis heute fast ununterbrochen als Speisewagen.



FOTOS (2): FEK

Nur ein Teil der Mannschaft: Bis zu 60 Aktive des FEK stellen sich ehrenamtlich für die Vorbereitung und die Begleitung einer Sonderfahrt zur Verfügung.

Einen Tag davor wird 18 201 mit einem Sonderzug aus Dessau abgeholt, um dann vor Ablauf der Fristen die Rheingold-Sonderzüge zu bespannen. Am 16. Juni steht eine Fahrt nach Worms und am nächsten Tag eine weitere nach Koblenz auf dem

Programm. Möglicherweise soll auch noch ein dritter Wagen aus dem Jahr 1928 mitlaufen, berichtet mir Friedhelm Ernst. Noch wartet er auf eine Aufarbeitung in Mönchengladbach. Zwei 28er sind schon eine schöne Überraschung. □ abp



FOTO: TORSTEN LINKE/FEK



Welche Sisyphearbeit steckt in dem Vorhaben, eine Lok in wesentlichen Baugruppen neu herzustellen? Mit 80036 wird dies an einer Baureihe praktiziert, die für Großes vorgesehen war und die man wohl, wie später die V60, überall im Lande antreffen hätte sollen.

Anlässlich der Wiederentstehung einer Lok der Baureihe 80, die ungewöhnlicherweise in vielen Bauteilen neu angefertigt wird, lohnt sich ein veränderter Blick auf eine Konstruktion, die es in der Gunst des Eisenbahnfreundes nie weit gebracht hat. Zu Unrecht, wie sich zeigt.

Schaukelpferd und Wiedergeburt

An etwa zehn voll betriebsfähigen Großdampfloks wird gleichzeitig gearbeitet, als ich beim VSM (Veluwsche Stoomtrein Maatschappij) im niederländischen Beekbergen die große Lokomotivhalle betrete: Gut 20 Leute sind hier heute ehrenamtlich mit harter Knochenarbeit beschäftigt, ruß- und överschmiert. Kräftige Staturen, von denen man glauben möchte, dass sie Bleche mit

bloßer Muskelkraft auf Maß bringen, arbeiten neben einer feingliedrigen Technikerin, die losen Rost und Schmutz aus einem Zylinderblock schlägt. Dort wird eben das Bremsgestänge einer 23 komplett erneuert, hier arbeitet man am Komplettumbau der 41 241 auf Kohlefeuerung, woanders schwebt gerade eine neue Speisepumpe für eine 50 ein. Unglaublich! Das kennt man sonst nur aus Meinungen. Aber es geht

noch besser: Mit Matthijs Kiezebrink, Vorstandsmitglied und Heizer des VSM, gelange ich abseits dieses Geschehens an einen Ort, der ein mittelgroßes Geheimnis birgt. Als sich vor mir ein Hallentor öffnet, traue ich meinen Augen nicht: Rund um eine halbfertige und bald so gut wie nagelneue Lok, inmitten von Zeichnungsvorlagen, Blech- und Stahlarbeiten, widmet sich ein Kernteam von sieben Mann konzentriert

der Herkulesaufgabe, 80036, eine Vertreterin jener Lokbaureihe, mit der man zu Reichsbahnzeiten bekanntlich viel vorhatte, in weitgehend originalem Auslieferungszustand wieder herzustellen.

Eine Lok, mit der man zu Reichsbahnzeiten bekanntlich viel vorhatte? Die Baureihe 80 habe bei Eisenbahnfreunden doch kaum einen Stellenwert! Sie sei doch eher unwichtig und von Anfang an in gerade mal zwei Bw eingesetzt gewesen! Es sind unscharfe Einschätzungen wie diese, die nicht zur Resignation führen, sondern Ansporn sein sollten, will man die spannende Dampflokgeschichte abseits ausgetretener Pfade weiterhin vermitteln.

Mit dem Zugang zu der seit etwa zwei Jahren und unter Ausschluss der Öffentlichkeit in Aufarbeitung befindlichen 80036 sollen auch Sie, liebe MEB-Leserinnen und -Leser, die Chance erhalten, Ihre Meinung zur 80 insgesamt zu schärfen. Wir müssen dazu in die Geschichte einer Baureihe einsteigen, der tatsächlich eine große Zukunft vorhergesagt war, die ihr

Bestandteil radikaler Modernisierung

dann aber aufgrund von Geldmangel, der Weltwirtschaftskrise und Kriegstreiberei jäh verwehrt blieb. Genau genommen übernahmen später die V60 bei der DB und DR die T3-Nachfolgeschaft, die eigentlich der 80 zugeordnet war.

Anders als bei so populären Baureihen wie 03 und 41, die spät und unverhofft in die Reihen des Neubauprogramms der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingegliedert wurden, war die 80 von Anfang an Bestandteil eines geplanten, radikalen Modernisierungs- und Vereinheitlichungsprozesses. Anders als früher in der Literatur dargestellt (Holzborn/Bellingrodt), wurde sie nicht als Alternative der ebenfalls neuen Baureihe 81 beige stellt, sondern gelangte als eigenständige Konstruktion zum vollständigen Ersatz der überalterten T3 auf die Schienen, und zwar mit drei scharf umgrenzten Aufgabenbereichen: 1. leichter Rangierdienst, 2. Bedienung von Gleisanschlüssen und 3. Bereitstellung und Ab-

Ganz langsam wird die Lok aus vielen neuen Teilen wieder zusammengesetzt: Pieter Griffioen, Cornelis-Jan Houtman und Jan Korting an und in der nagelneuen Rauchkammer.

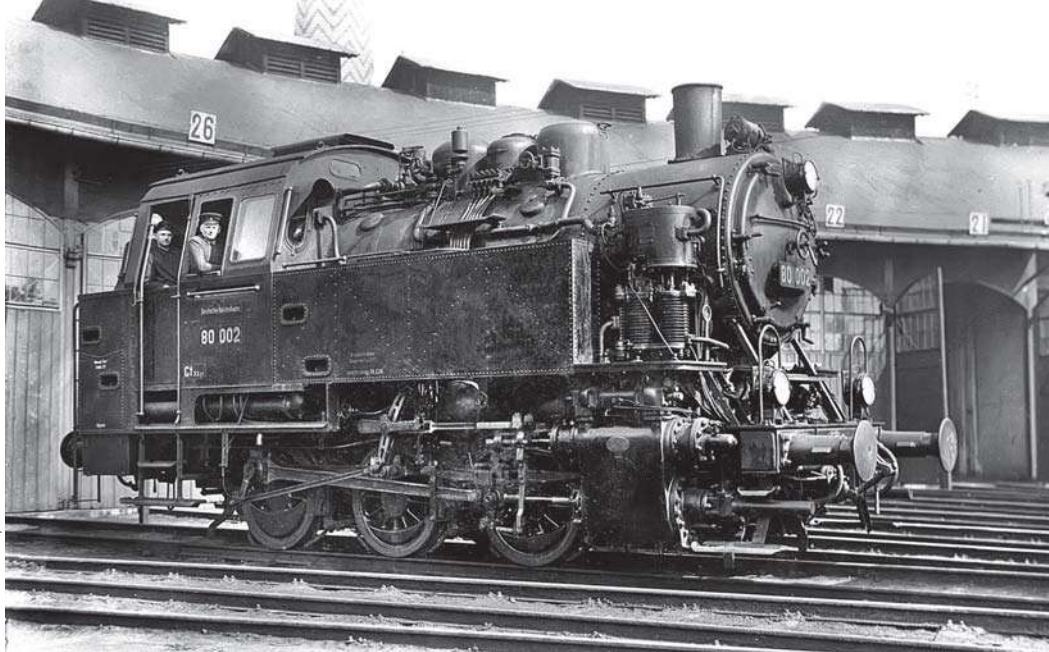
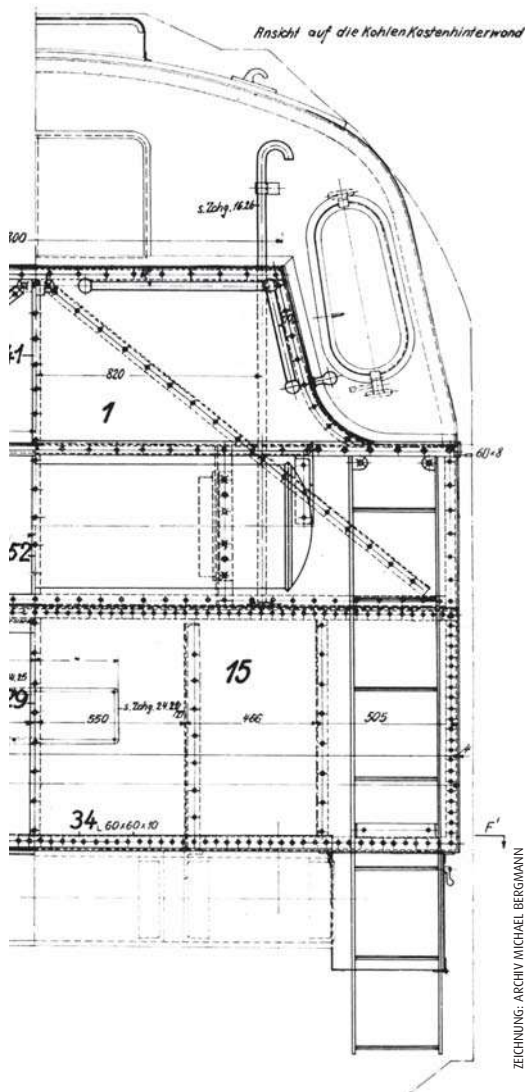


FOTO: WERNER HUBERT, BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG

So soll 80036 wieder aussehen: 80002 gleich nach ihrer Abnahme am 28. Februar 1928 (in Opladen), aufgenommen wahrscheinlich im Bw Hannover, Betriebsteil Hagenkamp. Sie wurde wenig später nach Bremen überstellt.



FOTOS (2): HENDRIK BLOEM



ZEICHNUNG: ARCHIV MICHAEL BERGMANN

In den Plansätzen „Reihe 80“ des Vereinheitlichungsbüros findet sich unter anderem die Zeichnung „Kohlekasten“ mit genauen Bohrtabellen/Nietbildern.

räumung von (auch noch so schweren) Reisezügen auf großen Hauptbahnhöfen.

Im Vorlauf der sich anbahnenden Weltwirtschaftskrise war man bestrebt, eine Reihe kleiner bis mittelgroßer Lokomotivfabriken mit dem Serienbau der Loks zu betrauen, wohl auch, um ihnen das Überleben zu sichern. Bemerkenswert ist jedenfalls, dass die Neukonstruktion ohne Vorausserie (!) in einem ersten Baufeld von 39 Exemplaren zur Auslieferung gelangte.

Die neuen Loks wurden relativ breit gestreut auf die Direktionen und Bw verteilt. Heimat-Betriebswerke waren unter anderem Bremen-Walle (nach kurzzeitiger Stationierung in Hannover und Bremen P), Halle (Saale), Köln Bbf und Leipzig Hbf



Exakt nach den Planvorgaben wurde der Wasser-/Kohlenkasten in wiederbelebter Niettechnik neu aufgebaut.

West sowie Augsburg, Regensburg und Schweinfurt. Mit dieser Streuung waren die ihr zugedachten Aufgabenbereiche allesamt abgedeckt. Insbesondere in den süddeutschen Bw überwogen die Anschlussbedienungen und leichten Rangierdienste, während in Bremen Walle ausschließlich ein rastloser Rangierdienst die Loks forderte. Übrigens hatten sie noch

Um das Erbe gebracht

eine andere Aufgabe zu erfüllen: das Anschieben schwerer Reisezüge. In dieser Funktion ist die 80 dem Eisenbahnfreund ein Begriff, seitdem Karl-Ernst Maedel ihr durch seine Erzählungen vom Halleschen Hauptbahnhof ein Denkmal gesetzt hat.

Die Loks wurden im laufenden Betrieb erprobt. Es liegen Nachweise über die Verbräuche von Betriebsstoffen und über Pyrometerstände vor; die ihr zugedachten Aufgaben erledigte die 80 anstandslos. Beim Personal waren die für 45 km/h zugelassenen Dreikuppler beliebt, auch wenn Zeugenaussagen belegen, dass man der Baureihe 80 in Leipzig angesichts ihres unruhigen Laufes im oberen Geschwindigkeitsbereich bei Leerfahrten den Beinamen „Schaukelpferd“ verpasste – sicher zu Recht.



Blick ins Innere des Kohlekastens im Rohbau: Schrauben dienen der Aussteifung und Maßhaltung vor dem Vernieten.

Als mit der wirtschaftlichen Gesundung Deutschlands, wenn auch im Zuge eines geplanten Eroberungskrieges, wieder mehr Lokomotiven gebaut wurden, lagen die Prioritäten zunächst bei der nun fälligen konsequenten Modernisierung des Streckenlok-Parks. Als man sich danach wieder den Aufgabenbereichen der T3 respektive 80 hätte widmen können, sah man sich am Vorabend eines Krieges mit anderen Aufgaben konfrontiert.

Nach Kriegswirren und Aufgliederung der deutschen Staatsbahn in zwei Bahnverwaltungen wurden die noch vorhandenen 37 Lokomotiven der Baureihe 80 im Rahmen von Konzentrationsprozessen bei DB und DR an wenigen Heimatorten zusammengezogen. In der DDR war dies das Bw Leipzig Hbf West, von wo aus 19 von zunächst 20 Maschinen in Leipzig Hbf weiterhin die Bereitstellungsdienste übernahmen. Erst 1962/63 erfolgte die Ablösung durch die V 75. Bei der DB fand die Konzentration auf die Bundesbahndirektion Nürnberg statt (Ausnahme: kurzzeitige Stationierungen in Kassel, Dortmunderfeld und Ingolstadt). Die anspruchswissen Maschinen verrichteten dort ihre Dienste in den Bw Gemünden, Ansbach und Schweinfurt. Erst mit der massenhaften Auslieferung der V 60 wurde ihr Bestand von zu-

Nichts geht ohne die Originalpläne aus dem Henschel-Archiv: Jan Meijerink, Jan Korting und Cornelis-Jan Houtman bei der Arbeitsplanung.

nächst 17 Maschinen langsam ausgedünnt. Am 2. Oktober 1960 waren immer noch acht Loks im Unterhaltungsbestand und erst am 10. März 1965 wurde zuletzt 80 031 des Bw Schweinfurt ausgemustert. Schon Jahre zuvor hatte der Verkauf eines Teils des abgehenden Bestandes an den Bergbau begonnen. Ebenfalls in Schweinfurt quittierte 80 036 bereits am 11. August 1958 mit ihrer z-Stellung den Dienst, eben jene 80, der in Beekbergen derzeit ein neues Leben eingehaucht wird.

Neubau ganzer Baugruppen

80 036 war nach ihrer Ausmusterung (24. Dezember 1959) am 10. Januar 1960 an Klöckner für den Zechendienst verkauft worden und tat daraufhin als D-725 in der Zeche Werne 1/2 Dienst. Erst 1976 wurde die Lok der Ruhrkohle AG vom VSM übernommen. Im niederländischen Ausbesserungswerk Tilburg erhielt sie 1977 eine Laufwerksuntersuchung und wurde (mit zwischenzeitlicher Kesseluntersuchung) bis Oktober 1989 als oft einzige Betriebslok saisonal, aber dann täglich, eingesetzt. Auch wenn die Lok damit Teil einer ganz besonderen und ehrenwerten Vereinsgeschichte wird, ist es vor allem das Ziel, den originalen Ablieferungszustand soweit wie



FOTOS (3): HENDRIK BLOEM

Nach dem Abgang von der Bundesbahn noch vielfach in Lohn und Brot

W eil sich die BR 80 als äußerst robust und gleichzeitig anspruchslos im Unterhalt und Betrieb erwies, in fast allen Teilen den Prinzipien des Vereinheitlichungsbüros entsprach und die Ersatzteilbeschaffung unproblematisch war, aber auch weil die kräftigen Loks hinsichtlich ihrer Leistungen den Anforderungen entsprachen, wurde es zum Markenzeichen der DB-Maschinen, dass sie nach ihrem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst bei der Bundesbahn direkt in den Zechenbetrieb übergingen. Ein Großteil des ursprünglichen Unterhaltungsbestandes der DB wechselte so nach und nach zu den Klöckner-Werken und wurde dort im Werksverkehr eingesetzt. Die Loks fanden sich auf mehreren Zechen im Verschiebedienst wieder und bewährten sich dort. 80 036 befand



FOTO: MARTIN WELZEL

D-725, die frühere 80 036, am 5. Januar 1976 vor der Hauptwerkstatt der Ruhrkohle AG in Kamen-Heeren. Am 1. November desselben Jahres wechselte sie erneut den Eigentümer und ihren Standort.

sich bis 1976 als D-725 im Eigentum der Klöckner-Nachfolgerin Ruhrkohle AG, bevor sie gemeinsam mit D-777 von der VSM erworben wurde. Vor allem die einst bei der RAG in Lohn

und Brot stehenden Maschinen der Baureihe 80 haben damit bis heute überlebt (fünf Stück), neben den ehemaligen DDR-Reichsbahn-Loks 80 009 und 80 023.



Auf der Heizerseite sind die neuen Kesselbleche nebst Domaufbauten zu sehen (ganz vorn der Speisedom, in dem das Kesselspeisewasser vorgereinigt wird). Die Zylinderblöcke stehen kurz vor der Ausbohrung und Neuvermessung.

möglich wieder herzustellen. Dies hat bereits bei anderen deutschen Dampfloks des VSM Tradition. In der Konsequenz heißt dies, dass neben dem neuen, nach originalen Zeichnungen hergestellten

Dampferzeuger (allerdings geschweißt und mit Stahl-Feuerbüchse) auch Aschkasten, Führerhaus, Kohlenkasten, Wasserkästen (letztere original vernietet), Domaufbauten Achs- und Stangenlager, Bolzen, Zapfen, Kesselbleche, Radreifen, Schmier-einrichtungen, Elektrik und vieles mehr

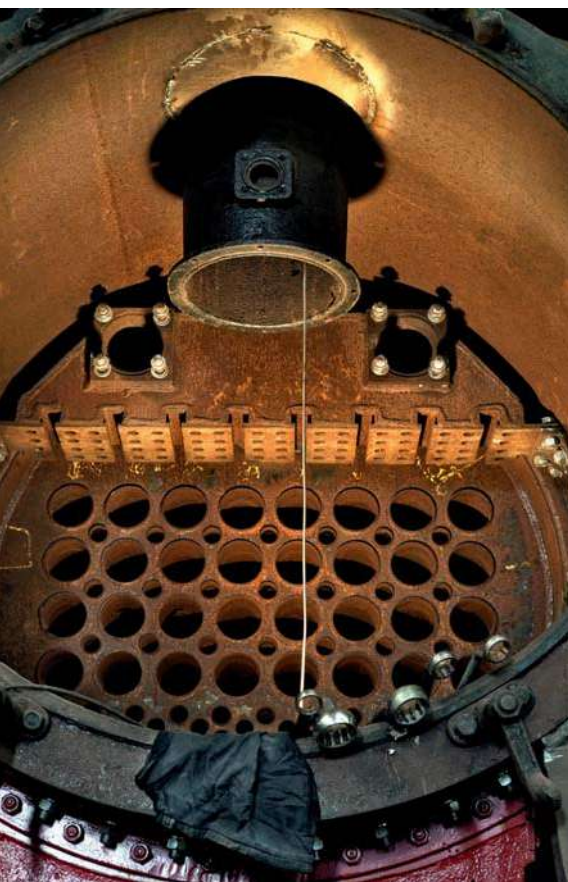
In kurzer Zeit hochgeheizt

neu anzufertigen und zahlreiche Aggregate aufzuarbeiten waren und sind.

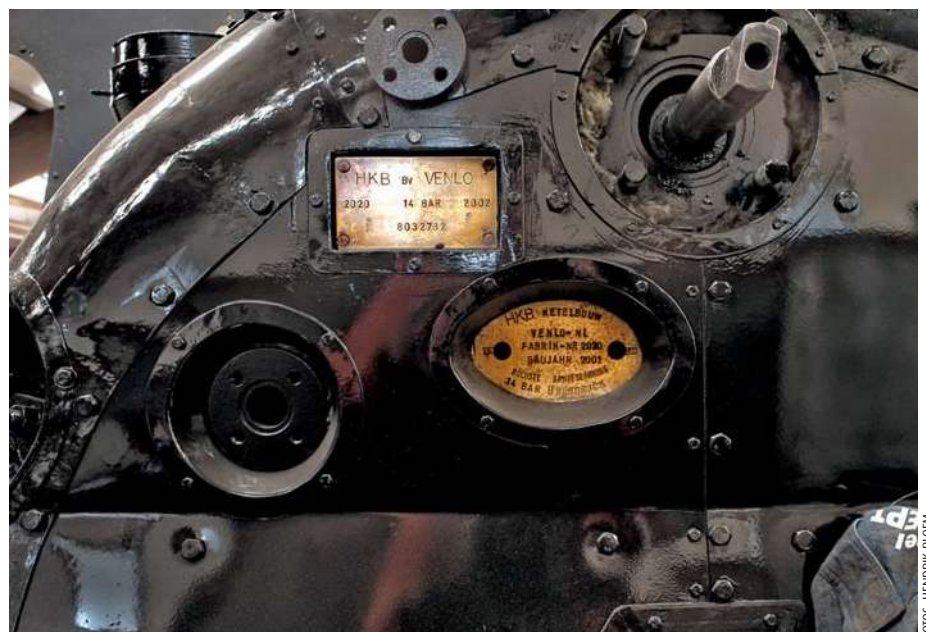
Natürlich braucht dies alles Zeit und Geld. Weil der Erhalt deutscher Dampfloks

in den Niederlanden kaum Aussicht auf Förderungen hat, muss die Aufarbeitung allein aus Spenden und den Einnahmen aus dem Museumsbetrieb erwirtschaftet werden. Aber man will diese Lok unbedingt und Kiezebrink bringt es auf den Punkt: „Für unsere vielen Betriebstage brauchen wir die Lok in Zukunft vor allem sonntags, wenn die Fahrten erst zur Mittagszeit beginnen: Die 80 ist in fünf Stunden hochgeheizt, anders als die Großdampfloks (zwölf Stunden); sie ist ungleich billiger in den Verbräuchen von Kohle, Wasser und Öl. Das war sie früher schon. Und das macht sie auch für kurze Sonderfahrten interessant. Unsere alten Personale sind übrigens seinerzeit schon gerne auf ihr gefahren, auch aus einem ganz speziellen Grund: Ihr Kessel verlangt eine besondere Feuerführung und Wasserhaltung, ganz anders als bei den für minderwertige Brennstoffe ausgelegten Rekokesseln einiger unserer Loks. Das packt die Personale bei ihrer Ehre und darauf sind sie jetzt schon heiß. Wir denken, 2020 sind wir so weit. Dann ist das Mädchen quasi fabrikneu!“

Kann man einer Baureihe, der einst eine große Zukunft verwehrt blieb, mehr wünschen, als dass die kleine 80036 ihre Geschichte weit über die hundert Lenze fort-schreiben wird, in fast allen Teilen niet- und nagelneu? Chapeau, kleine 80! Chapeau, VSM! □ *Hendrik Bloem*



Zwecks genauer zentrischer Lage zum späteren Blaskopf nachjustierter Schornstein in der Rauchkammer sowie die vordere Rohrwand.



Den neuen Kessel fertigte HKB Ketelbouw BV aus Venlo, ein Spezialist für Großkessel im Industriebau. Das Foto zeigt neben der neuen Stehkesselblech-Verkleidung den Regleranschluss (rechts oben) und den Flansch für das Wasserstandsglas (links).

FOTOS: HENDRIK BLOEM

NEU

BERLINER BAHNHOFSSIKONE



2017 feiert Berlin zahlreiche Eisenbahnjubiläen: 175 Jahre Ostbahnhof, 150 Jahre Ostbahn und RAW Warschauer Straße sowie 135 Jahre Ostkreuz. Parallel zur schrittweisen Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs Ostkreuz nach mehr als einem Jahrzehnt des Umbaus erscheint ein opulentes Werk. Das Buch zeigt meistens unveröffentlichte Bilder und Karten zum Eisenbahnknoten Ostkreuz und den damit verbundenen Nachbarbahnhöfen. Es dokumentiert anhand von seltenen Fotos, Luftbildern, Plänen und Karten sowie mit fundierten Texten und erläuternden Bildunterschriften die Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung in diesem Teil des Berliner Ostens. Ein Highlight: Luftbilder von 1928 bis 2016 sowie ein Gleisplan von 1942 (Extradruck als Beilage). Der Autor Sven Heinemann ist Mitglied des Abgeordnetenhauses. Er hatte die Idee, zusammen mit Co-Autor Burkhard Wollny dem legendären Ostkreuz dieses einmalige Werk zu widmen.

272 Seiten im Großformat 29,0 x 23,8 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, ca. 350 Farb- und Schwarzweißfotos, Streckenkarten, Pläne und Faksimile

€ 39,95 | Best.-Nr. 581731



VGB

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder E-Mail bestellung@vgbahn.de

NEU!

DIE FÜNFZIGER JAHRE

DIE BLÜTEZEIT DER BUNDESBAHN



Das deutsche Wirtschaftswunder war eng mit der rasanten Entwicklung der Eisenbahn verbunden. Dabei waren die Fünfziger eine besonders aufregende Zeit. Im Spannungsfeld von Tradition und Moderne zeigte sich die junge Bundesbahn in einer geradezu verblüffenden Vielfalt. Die Eisenbahn erreichte ein niemals wiederkehrendes Nebeneinander von Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion, einen Zustand der überbordenden Mannigfaltigkeit. Ein jeder Liebhaber historischer Eisenbahnfotos wie auch jene, die sich für die Nachkriegsgeschichte im Allgemeinen interessieren, werden entzückt und verblüfft zugleich sein – über die Fülle der Motive. Bilder, die ein Feuerwerk der Emotionen entfachen.

176 Seiten, Großformat 28,0 x 29,5 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, 208 Schwarzweiß- und 28 Farbbildungen

Best.-Nr. 581736 | € 39,95



VGB

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder online unter www.vgbahn.info





FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Im neuen Integro-Farbkleid war 155048 am 12. Juli 2017 bei ihrer Fahrt von Nürnberg nach Treuchtlingen anzutreffen.

Einst prägten die Lokomotiven der Baureihe 250 den schweren Güter- und Personenverkehr der DR. Nach der DBAG entdecken nun auch immer mehr Privatbahnen die Vorzüge dieser robusten Kraftpakete.

Die Energie-Container

Sie war eine der gelungensten Konstruktionen der DR, doch zwischenzeitlich sah es so aus, als seien die Tage der Baureihe 250 gezählt. Knapp die Hälfte der 273 gebauten Loks ging bereits den Weg des alten Eisens, doch der rasche Abwärtstrend der letzten Jahre ist gestoppt. Viele Privatbahnen schätzen die Sechssachser als zuverlässige Arbeitstiere und auch die DBAG kann nach wie vor nicht auf die Dienste der Loks verzichten.

CLR: Die Flotte der Cargo Logistik Rail Service GmbH (CLR) aus Barleben in Sachsen-Anhalt umfasst mit 155016 und 103 zwei Exemplare der ehemaligen Baureihe 250. Beide Maschinen sind mit Einholmstromabnehmern ausgestattet. Das bordeauxrote Outfit der Loks erinnert an die Ursprungsfarbbelegung, ist aber um einen seitlichen CLR-Schriftzug ergänzt worden.

Zwei Gesichter einer Lok: Am 28. Januar 2018 präsentierte 155183 ihre mit einem weißen Balken geschmückte Führerstandsseite 1, als sie mit einem Kesselwagenzug bei Saalfeld an der Saale vorbeikam, ...



FOTO: ALEXANDER HERTEL



Mit einem passenden Sonderzug aus Ex-DR-Wagen hat die LEG-250 137 am 17. Juni 2017 die Autobahnbrücke bei Jena-Göschwitz unterquert.

Schon wieder passé: Zwischen 2014 und 2016 trug 155 045 die Hausfarben der Press, hier mit 204 044 im Juni 2015 in Schkortleben.

DBAG: Im Rahmen eines sogenannten Sale-and-Lease-Back-Geschäftes hat die DBAG im Jahr 2017 alle Lokomotiven der Baureihe 155 an ein Konsortium unter Führung des Eisenbahnvermieters Railpool verkauft. Der Handel betraf alle 52 Exemplare der Baureihe, die zum Stichtag 31. Juli 2017 im Bestand der DBAG waren, sowie mehrere bereits abgestellte Lokomotiven, die vornehmlich als Ersatzteilspeicher verwendet werden sollen. Damit hat sich die DBAG allerdings nur pro forma von den Maschinen getrennt, da sie die Sechssacher umgehend zurückgemietet hat. Der Deal sollte Geld in die klammen Kassen der Güterverkehrssparte bringen und dazu dienen, den eigenen Fahrzeugpark zumindest auf dem Papier auszulagern. Die Maschinen sind nach wie vor deutschlandweit in Verkehrsrot vor Güterzügen unterwegs, einzig die DB-Logos wurden zwischenzeitlich übermalt.

EBS: Zwei Lokomotiven der Baureihe 155 sind bei der Erfurter Bahnservice GmbH (EBS) beheimatet. Während 155 007 im Laufe des Jahres 2017 mit den eleganten

Hausfarben der EBS versehen wurde, zeigt sich die erst Ende Oktober 2017 übernommene 155 239 noch in verbliebenem Verkehrsrot, wie einige Bilder dokumentieren.



Der Lack schien kaum getrocknet, als die frisch hauptuntersuchte 155 159 der WFL am 22. April 2017 einen Schwellenzug am Leipziger Heizkraftwerk Süd vorbei nach Zwickau zog.



... und am 15. September 2016 war die gleiche Lok in Emmendorf bei Uelzen mit der Führerstandsseite 2 voraus vor einem schweren Holzzug zu beobachten.





Im Oktober 2017 kam die frisch lackierte 155 007 mehrmals vor schweren Rübenzügen zum Einsatz, so auch am 17. Oktober bei Trebbin.



FOTO: THOMAS OEHLE

Mit einem Ganzzug aus nagelneuen GATX-Kesselwagen brachten die beiden LEG-Loks 155 078 und 132 004 am 21. April 2016 von Hamburg aus Nachschub ins Tanklager in Chemnitz-Furth.

155 137 und 247, sind in authentischen DR-Farben unterwegs. Dabei wurden die beiden Maschinen auch ins DR-Nummernschema integriert, sie sind nun mit passenden Schildern als 250 137 und 247 unterwegs. 155 078 ist dagegen in orientroter Farbgebung mit Frontlätzchen und grau abgesetztem Dach anzutreffen. Die beiden Schwestermaschinen 155 072 und 089 standen zuletzt abgestellt in Delitzsch.

MAED: Seit 2016 betreibt Maik Ampft mit seiner gleichnamigen Firma für Eisenbahndienstleistungen aus dem sächsischen Limbach-Oberfrohna eine einzelne 155. Wie ihre Schwestern bei LEG und WFL ist auch 155 183 orientrot lackiert, zeigt aber eine Besonderheit: unterschiedlich gestaltete Lokfronten. Während die Führerstandsseite 1 mit einem weißen Balken versehen ist, schmückt auf der Führerstandsseite 2

Integro: Zwei Lokomotiven der Baureihe 155 stehen in Diensten der „IntEgro Verkehr GmbH“ aus Reichenbach im Vogtland. Die beiden Maschinen sind beim Kooperationspartner Pressnitztalbahn (Press) registriert. Die Sechssachser kommen vorrangig für die Press zum Einsatz, folgerichtig hat man die beiden Loks auch in das hauseigene Nummernsystem der Press integriert: Bei 155 045 handelt es sich um die frühere 250 238; 155 048 wurde einst als 250 213 an die DR geliefert. Mittlerweile tragen beide Lokomotiven das Integro-Farbkleid, auf dem die Farbe Dunkelblau dominiert.

LEG: Die Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft (LEG) verfügt über fünf Exemplare der Baureihe 155. Zwei Lokomotiven,



An der 1978 gebauten 155 056 wurden die DBAG-Logos notdürftig übermalt und auch die seitlichen Anschriften geändert. Die Aufnahme entstand am 22. Februar 2018.

ein weißes Lätzchen das kantige Gesicht der Lokomotive. Zwischenzeitlich war die Maschine auch für die Mittelweserbahn (MWB) und später für die Eichholz Eivel GmbH aus Berlin unterwegs.

MEG: Die DBAG-Tochter aus Merseburg hat sich zwischenzeitlich zum zweitgrößten Betreiber der Baureihe 155 gemausert. Immerhin zwölf Exemplare fahren derzeit für die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG). Alle Lokomotiven wurden in das MEG-eigene dreistellige Nummernschema integriert. Die zwölf Schwestern 155 124, 179, 184, 195, 196, 136, 230, 046, 049, 059, 167 und 249 tragen nun die MEG-Nummern 701 – 712. Einige Loks können auch in Doppeltraktion mit Maschinen der Baureihen 143 und 156 verkehren, sie sind an der zweiten UIC-Steckdose an der Lokfront erkennbar. Gegenüber den ebenfalls verkehrsroten DBAG-Maschinen wurden die 155 bei der MEG visuell durch einen seitlichen Streifen aufgewertet. Die Loks sind deutschlandweit vor schweren Güterzügen anzutreffen.

Railpool: Das Münchner Eisenbahn-Leasingunternehmen hat 2017 in Zusammenarbeit mit dem japanischen Technologiekonzern Toshiba alle sechssachsigen E-Loks der DBAG gekauft. Unter den insgesamt 52 betriebsfähigen Lokomotiven, die das Konsortium übernommen hat, befinden sich 155 004, die älteste erhaltene Serienlok, sowie 155 273, die letztgebaute Maschine dieses Typs. Alle Maschinen tragen nach wie vor ihr mittlerweile recht verbliebenes verkehrsrotes Farbleid. Viele Eisenbahnfreunde hoffen auf eine 155 in den Railpool-Hausfarben Silber und Blau.

WFL: Von Potsdam aus betreibt die Wedler Franz Logistik GmbH (WFL) zwei Lokomotiven der Baureihe 155. Während 155 110 in DR-Farben mit grauem Fahrwerk durch die Lande fährt, ist 155 159 orientrot lackiert – als einzige Maschine historisch korrekt mit rotem Dach und roten Stromabnehmern. Die beiden Loks werden vorwiegend im Güterzugdienst genutzt, sie sind jedoch auch immer wieder vor Personen-Sonderzügen anzutreffen.

Zwei weitere Loks sind bei Eisenbahnmuseen erhalten: 250 250 befindet sich in der Obhut des Thüringer Eisenbahnvereins in Weimar, mit 155 001 kann in Halle die letzte erhaltene Vorserienmaschine besichtigt werden. Beide Veteraninnen sind Leihgaben des DBMuseums. □ ke



FOTO: AXEL MEHNERT

155 016 kam im März als zweite Lok dieser Baureihe zur CLR. Die Aufnahme aus Dessau zeigt die Maschine mit hellgrau abgesetztem Dach sowie schwarzem Fahrwerk.



FOTO: SASCHA DIWE

Anlässlich des Tages der offenen Tür bei der Firma Piko zog die DR-rote 155 110 der WFL am 17. Juni 2017 einen Sonderzug von Berlin nach Pressig-Rothkirchen und zurück.



FOTOS: HELMUT SANGMEISTER (2)

155 mit Scherenstromabnehmer sind selten geworden. Im Juli 2015 waren mit den beiden MEG-Loks 706 (155 119) und 704 (155 195) gleich zwei solcher Exoten bei Schkortleben zu sehen.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

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.

✉ **Höchste Eisenbahn!**

Betrifft: „Bis zum Polarkreis“, Heft 4/2018

Endlich ist mal etwas über die finnische Staatsbahn geschrieben worden. Vielen herzlichen Dank dafür! Das erste Mal kam ich 1961 nach Finnland und habe dort noch Dampfbetrieb erlebt. Anschließend konnten wir DDR-Eisenbahnfans 29 Jahre lang nicht dorthin fahren. Erst 1990 habe ich meine Freunde wiedergesehen. Seit



Nach Finnland, in den Vorortverkehr von Helsinki, hatte es diese Henschel-Lok verschlagen.

2010 war ich sogar jedes Jahr, manchmal zweimal in Finnland. Ich habe zwei Sonderfahrten mit Dampf und alten Wagen mitmachen dürfen. Mein Freund Iro ist als Heizer oder Lokscharer immer mitgefahren. Vermisst habe ich in Ihrem Artikel jedoch die vorbildliche museale Arbeit. In Finnland gibt es eine große Fangemeinde für den Erhalt des wertvollen Rollmaterials und von Gebäuden. Ich denke

da auch ganz besonders an die Eisenbahnmuseen in Haapamäki und Hyvinkää. Im letztgenannten Museum war ich schon dreimal und habe immer wieder Neues entdeckt.

Robert Schnick, E-Mail

Anmerkung der Redaktion:

Die laufende Europa-Serie im MODELLEISENBAHNER legt den Schwerpunkt bewusst auf die aktuelle Schienenverkehrssituation in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten. Der Museumsverkehr wird höchstens am Rande berücksichtigt, da er in den vielen Ländern einen eigenen Beitrag wert wäre.

✉ **Nicht ganz korrekt**

Betrifft: „Über den Sund“, Heft 4/2018

Nicht der gesamte Streckenabschnitt Burg – Fehmarnsund wurde nach Eröffnung der Vogelfluglinie abgebaut, sondern lediglich das Teilstück Burgstaaken – Fehmarnsund. Der Abschnitt von Burg bis in den Hafen Burgstaaken blieb liegen und wurde in den 1980er-Jahren kurzerhand durch Zuschütten der Gleise zu einem Rad- und Fußweg umgewandelt.

André L Ulke, E-Mail

✉ **Reisekomfort**

Betrifft: Bahnpost, Heft 4/2018

Der Leserbrief von Herrn Herbert Müller spricht genau das

Problem an, das mich schon länger bewegt: die Zuordnung der Sitzplätze zu den Fenstern in modernen Reisezug-/Triebwagen. Man könnte meinen, die Konstrukteure fahren selbst nie Bahn oder haben kein Interesse, aus dem Fenster zu schauen. Es mag sicher auch konstruktive Gründe geben, dass manchmal die Aufteilung der Sitzplätze in Bezug zu den Fenstern schwierig ist. Aber zunehmend habe ich den Eindruck, dass das unwichtig ist, ob man bei der Fahrt rausschauen kann. Gerade in den ICE gehört das zum Reisekomfort! Auch in Nahverkehrstriebwagen wird es zunehmend schwerer, einen vernünftigen Platz zu finden. Die neuen Citylinkfahrzeuge des Chemnitzer Modells sind das Extrembeispiel! Da klappt gar nichts, immer hat man ein „Brett“ vorm Kopf. Und die „Coradia Continental“-Fahrzeuge, die der Verkehrsverbund Mittelsachsen beschafft hat und welche die Mitteldeutsche Regiobahn in Sachsen einsetzt, haben Sitzplätze, bei denen der Fahrgast glaubt, im Keller zu sitzen (der Kopf befindet sich in Höhe unterkante Fenster).

Gottfried Neubert, E-Mail

✉ **Anregung**

Betrifft: „Klappmechanik“, Heft 3/2018

Nach vielen Jahren als Abonnent hat mich dieser Artikel förmlich elektrisiert. Ich musste vor zwei Jahren meine zehn Quadratmeter große Märklinanlage wegen eines Umzugs abreißen und hadere seither mit meinem Schicksal, dass so viel Platz für eine neue Anlage nicht mehr für mich vorsieht. Das mit der Klappanlage ist jetzt die Idee, die eine neue, wenn auch kleinere Anlage möglich machen kann. Haben Sie vielleicht noch ein paar Bil-

der, welche die Trennstelle der Anlagenhälften zeigen? Eventuell brauche ich dann nicht neu zu erfinden, was Hans Opitz schon erfunden hat. Auf jeden Fall meinen herzlichen Dank für diesen tollen Artikel!

Kurt Trimborn, E-Mail

✉ **Preisfrage**

Betrifft: „Kleines Stellwerk, großes Kino“, Heft 4/2018

Ich bin verwundert, dass Sie meinen, dass zehn Euro preiswert seien. Schauen Sie nach England, dort gibt es Kartonbausätze für einen ähnlichen Preis, die super zu bauen sind und sehr gut aussehen (z. B. www.metcalfe-models.com). Warum gibt es so etwas nicht in Deutschland? Es gibt dort auch Firmen, die bieten die Bausätze zum Selbstausschneiden an. Das ist natürlich mehr Arbeit, aber noch preiswerter und zum Erfolg verdammt.

Hans Jürgen Schorn, E-Mail

✉ **Lieferbar?**

Betrifft: „Zusammenrobeln“, Heft 3/2018

Mit Interesse habe ich Ihren Bericht über den Robel-Gleiskraftwagen von Märklin zur Kenntnis genommen. Leider vermisse ich darin die Angabe, wann denn der Artikel endlich zur Verfügung steht. Ursprünglich sollte die Auslieferung im November 2017 erfolgen, dann gab es eine Verschiebung auf Dezember 2017. Und das war es dann auch. Jetzt musste ich feststellen, dass der Artikel vorübergehend nicht lieferbar ist. Ich fühle mich wie bei der DBAG: schlecht informiert. Hoffentlich ergeht es mir nicht wie vor einigen Jahren mit einer KöfIII. Da musste ich „nur“ zwei Jahre warten. Vielleicht ist es Ihnen möglich, in der Rubrik „Auf einen Blick“ die Liefermöglichkeit des beschriebenen Artikels mit aufzuführen.

V. Franzen, E-Mail

ENTDECKEN SIE DIE FASZINATION DER Eisenbahn-Klassik



Mehr klassische Eisenbahn als bei jeder anderen Zeitschrift – das Versprechen gibt **BAHNEpoche**. Denn wir wissen: Wenn Sie könnten, würden Sie gerne die Zeit ein wenig zurückdrehen. **BAHNEpoche** dreht mit.

Er ist nur eine lange, flache und banale Immobilie für die Mobilen der eisernen Bahn. Ein im wahrsten Sinne des Wortes ein zugiger Ort. Aber der Bahnsteig lebt – die neue **BAHNEpoche** zeigt Ihnen, wie! Er hat in den späten zwanziger Jahren als Student am Anhalter Bahnhof Züge fotografiert: Karl-Otto Petersen, dessen Fotoalbum erhalten blieb. Eine epochenübergreifende wie hinreißende Biografie. Dazu das volle Programm aus Lokomotivgeschichte (u.a. über 01 1052), aus Heizererlebnis, aus Frauenarbeit bei der Nürnberg-Fürther-Straßenbahn im Krieg, aus Eisenbahnbau während des vollen Betriebes zwischen Aachen und Köln, aus Sehnsuchtsorten jenseits der bayrischen Grenze in Tschechien und den Leistungsangaben aller Dampf-Schmalspurbahnen des öffentlichen Verkehrs für 2017. Plus Exklusivfilm aus dem Archiv der DB-Stiftung, mit Szenen vom Göttinger Hauptbahnhof und vom Bahnbetriebswerk aus dem Jahr 1962. Ein im Auftrag der DB produzierter Streifen mit 26 Minuten Laufzeit, der hier erstmals zu sehen ist.

BAHNEpoche 26 • Frühjahr 2018

Best.-Nr. 301802

- Mit Gratis-DVD „Göttinger Bahnhofsszenen“
- 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- über 150 Abbildungen
- Klebebindung
- € 12,-

NEU



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim Verlag:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, www.vgbahn.de



Abo-Hotline:
0211/690789985
abo@bahnepoche.de

Volldampf voraus für zwei außergewöhnliche Stars der Schiene



Die Filmprofis

NEU



Usedom – ein beliebtes Urlaubsziel an der Ostsee. Die Insel kann seit preußischen Zeiten mit einer interessanten Eisenbahn aufwarten, die einst über die bekannte Karminer Brücke die Verbindung nach Berlin herstellte. Das ist ebenso Geschichte wie der reguläre Einsatz der Baureihe 86, die den Betrieb auf der Inselstrecke einst beschleunigt hatte. Diese DVD erinnert mit historischen Aufnahmen und vor allem mit einer eindrucksvollen Reportage vom Sondereinsatz der Preß-Lok 86 1333 an diese Zeit. Markenzeichen der Usedomer 86er waren deren Windleitbleche. Für die Fahrten auf Usedom erhielt 86 1333 ebensolche Bleche – und die passende Beschilderung als 86 1323-4. Neben der faszinierenden Dampfhistorie werden natürlich auch viele andere Aspekte der Usedomer Bahngeschichte lebendig und informativ geschildert.

Laufzeit 70 Minuten • Best.-Nr. 6388 • € 16,95



Ursprünglich bei Henschel für den Export gebaut, kam unser Star der Schiene 1954 zur Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FK). Doch die moderne Lok kam zu spät, Diesel- und Elektroloks versprachen eine schönere Welt und so landete die 262 nach nur 15 Dienstjahren auf dem Abstellgleis. Nach vielen Jahren in der Schweiz kauften schließlich die Bahnbetriebe Blumberg die alte FK-Lok 262 und hauchten ihr neues Leben ein. Seit 2015 ist sie das Zugpferd für den historischen Verkehr auf der berühmten Sauschwänzlebahn. In diesem Film beleuchten wir die aufregende Geschichte dieser Lokrarität. Einsatz, Unfall und Abstellung bei der FK zeigen wir in seltenen historischen Aufnahmen. Die umfangreiche Aufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen und der heutige Einsatz auf der Sauschwänzlebahn runden dieses faszinierende Lokportrait ab.

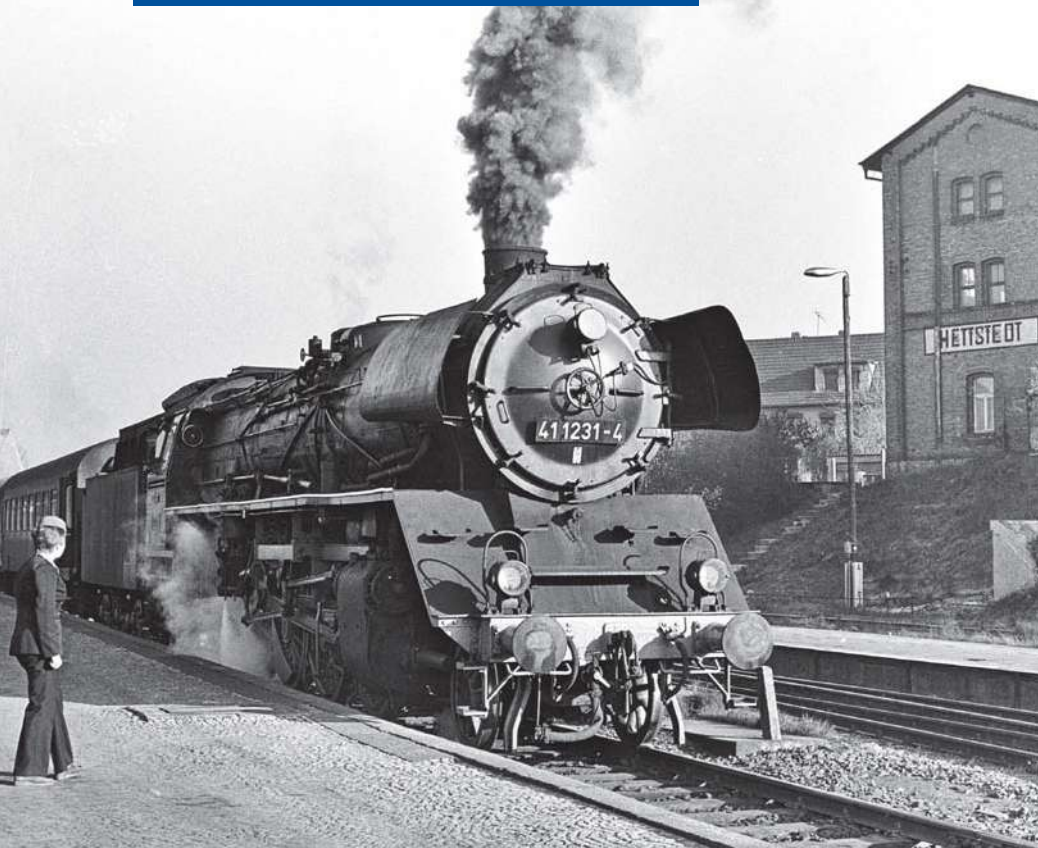
Laufzeit 65 Minuten • Best.-Nr. 6389 • € 16,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53481-0 • Fax 08141/53481-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de





Der Fahrplan sah für den P3223 zwar nur eine Minute im Bahnhof Hettstedt vor, doch am 23. April 1988 reichte die Zeit dank des Lokpersonals für einige Aufnahmen aus.

Im Frühjahr 1988 beendete 41 1231 die Dampflokzeit in der Einsatzstelle Staßfurt.

Zum Abschied: Garantiefahrten!



Im Jahr 1988: Die Dampftraktion spielt bei der Deutschen Reichsbahn (DR) in der DDR keine Rolle mehr. Bis zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1988 soll der Strukturwandel in der Zugförderung abgeschlossen sein. Nur noch in den Bw Cottbus, Glauchau, Halberstadt und Leipzig-Engelsdorf sowie in den Einsatzstellen (Est) Annaberg-Buchholz und Oschersleben bestehen noch Dampflok-Umläufe. Allerdings werden für diese Pläne insgesamt lediglich neun Maschinen der Baureihen 50.35, 52.80 und 86 benötigt. Außerdem stehen in den Bw Brandenburg, Falkenberg (Elster) und Zittau insgesamt vier Exemplare der Baureihe 52.80 als Dispo-Maschinen unter Dampf. Die Lokleiter beheben mit diesen Loks kurzfristig auftretende Engpässe bei der Dieseltraktion. Trotz des absehbaren Endes der DR-Dampfloks kursiert seit Anfang März 1988 unter den Eisenbahnfreunden in der DDR das Gerücht, die Est Staßfurt des Bw Güsten wolle ab Karfreitag (1. April 1988) noch einmal eine Maschine der Baureihe 41 für einige Wochen im Plandienst einsetzen. Das wäre eine kleine Sensation!

Die Est Staßfurt war die letzte Dienststelle bei der DR, die planmäßig die eleganten 1'D1'h2-Loks einsetzte. Die Energiekrise in der DDR Anfang der 1980er Jahre hatte die Baureihe 41 in die Magdeburger Börde verschlagen. Als es in der Reichsbahndirektion (Rbd) Magdeburg hieß „Diesel sparen!“, musste auch das Bw Güsten seinen Beitrag leisten. In Staßfurt gab es die Infrastruktur und das Personal für einen erneuten Dampflok-Einsatz. Ab dem 23. Mai 1982 besetzte die Est Staßfurt im Plan 51 drei Maschinen der Baureihe 41. Diese bespannten nun Personen- und Güterzüge, die bis dato Dieselloks der Baureihen 110 und 120 zugewiesen waren. Der Einsatz der BR 41 wies einige Besonderheiten auf: Da die Maschinen mit einem Gesamtachsstand von 20,175 Metern für die 20-Meter-Drehscheibe der Est Staßfurt zu lang waren und in einigen Wendebahnhöfen eine Möglichkeit zum Drehen fehlte, wurde die BR 41 planmäßig Tender voran in Richtung Magdeburg eingesetzt. Außerdem gab es im Staßfurter Lokschuppen

Nach dem Restaurieren wurde 41 1231 am 16. April 1988 auf der Drehscheibe des Bw Sangerhausen gewendet.



FOTO: GERNOT GÄTTERMANN

Die Personenzüge P 3223/3226 bestanden meist aus vier Bghw-Wagen und einem dreiachsigen Packwagen.

nur ein Werkstattgleis für die Baureihe 41. Dazu musste eines der beiden Gleise aus dem Tor 12 ausgebaut werden. Das verbliebene Gleis wurde so verschwenkt, dass die Lok über das südöstliche Zufahrtsgleis (Gleis 36) und die Drehscheibe direkt in den Schuppen einrücken konnte.

Zu den Vorzeigeleistungen der Dampfloks gehörten die Personenzüge (P) 3221/3222 und 3223/3226 auf der Strecke Schönebeck-Salzelmen – Sangerhausen. Mit dem P 3222 kamen die Maschinen bis nach Lutherstadt Wittenberg. Der P 3222 war in den 80er-Jahren mit einem Laufweg von rund 143 Kilometern der längste mit einer Dampflokomotive bespannte Personenzug in der DDR. Allerdings musste die Est Staßfurt auf Anweisung der Rbd Magdeburg den

Einsatz der BR 41 vor Personenzügen immer weiter einschränken. Ab 1. Juni 1986 bespannten die Loks nur noch Güterzüge auf den Strecken Güsten – Magdeburg-Buckau und Güsten – Bernburg – Köthen. Damit betrug der Anteil der Rückwärtsfahrten 50 Prozent, was bei Fotofreunden

Das Dampf-Ende kam schleichend

für Verdruss sorgte. Ein Jahr später standen der Est Staßfurt kaum noch betriebsfähige Maschinen der BR 41 zur Verfügung. Ab 25. September 1987 setzten die Lokleiter neben 41 1150 zwei Dieselloks der Baureihe 120 ein. Am Vormittag des 10. November 1987 wurde 41 1150 abgestellt.

Doch so heimlich, still und leise wollten die Eisenbahner der Est Staßfurt den Einsatz der Baureihe 41 nicht beenden. Einen idealen Vorwand für standesgemäße Abschiedsfahrten bot 41 1231. Die Maschine, die seit dem Sommer 1986 zum Bestand der Est Staßfurt zählte, war am 2. September 1987 aufgrund abgelaufener Untersuchungsfristen abgestellt worden. Dem Bw Güsten gelang es aber, die Lok noch einmal im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Meiningen betriebsfähig aufarbeiten zu lassen (16. November 1987 bis 6. Januar 1988). Die Maschine war eigentlich nur noch für Sonderzüge vorgesehen, bis 41 1185, die offizielle Museumslok der DR, wieder verfügbar sein würde. Aus diesem Grund stand 41 1231 nach ihrer Rückkehr



FOTOS (2): SIMONE GÄTTERMANN

Das Restaurieren im Bw Sangerhausen wurde vom Lokführer und Heizer der 41 1231 erledigt, so auch am 27. April 1988.



Am frühen Abend des 1. Mai 1988 wartete 41 1231 im Bahnhof Schönebeck-Salzelmen mit dem P 6251 nach Aschersleben auf das Abfahrtsignal.

Am 8. März 1987 schleppte 41 1231 einen Güterzug nach Güsten durch den Haltepunkt Neundorf. Äußerlich und technisch befand sich die Maschine in einem schlechten Zustand. Kaum jemand dachte, dass die Lok ein Jahr später noch einmal mit Personenzügen durch die Magdeburger Börde und den Südharz fahren würde.



FOTO: DIRK ENDISCH

aus Meiningen konserviert im Staßfurter Lokscheppen. Doch bevor die Maschine Sonderzüge bespannen konnte, musste sie erst einmal auf „Herz und Nieren geprüft“ werden. Dies sollte bei so genannten Garantiefahrten ab Ostern 1988 erfolgen.

Ein entsprechendes Gerücht machte ab März 1988 die Runde unter den Eisenbahnfreunden in der DDR. Doch es gab berechnete Zweifel. Die Rbd Magdeburg war zu diesem Zeitpunkt nicht sonderlich dampfklopfreundlich. Das sollte sich jetzt ändern? Ich konnte es mir nicht vorstellen.

Gleichwohl brach ich am Karfreitag zu einer kleinen Fototour auf. Zuerst ging es nach Quedlinburg und Gernrode. Gegen Mittag war dann Staßfurt erreicht. Zunächst meldete ich mich beim Lokleiter an. Ich hatte Glück, den Kollegen kannte ich bereits von früheren Besuchen. Seine Begrüßung verriet mir aber, dass ich heute

Hier sollte die Lok den P6251 übernehmen und Tender voran nach Aschersleben bringen. Auf der Drehscheibe im Rangierbahnhof Aschersleben war dann das Drehen der Lok geplant, bevor es mit dem N 66727 nach Güsten gehen sollte. Zurück nach Staßfurt ging es anschließend als Lokleerfahrt, Ankunft um 21.29 Uhr. Der Einsatz der 41 1231 sollte am 11. April 1988 beginnen. Super! Ich hatte alle Informationen, die ich brauchte, und das aus erster Hand. Jetzt konnte ich meine Fotofreunde informieren.

Wie geplant, bewies 41 1231 ab dem 11. April 1988, dass das Raw Meiningen vorzügliche Arbeit geleistet hatte. Bei bestem Frühlingswetter drehte die Maschine ihre Runden durch den Südharz und die

Magdeburger Börde. Scheinbar mühelos schleppte die auf Hochglanz polierte 41 1231 die meist aus vier Bghw-Wagen und einem dreiachsigen Packwagen gebildeten Personenzüge über die Blankenheimer Rampe. Lediglich vom 24. bis zum 26. April 1988 musste die Lok aufgrund eines Lagerschadens zwangsweise pausieren. Ansonsten verlief der Einsatz der 41 1231 reibungslos. Dies bewog das Bw Güsten dazu, die ursprünglich nur bis zum 2. Mai 1988 vorgesehenen Garantiefahrten bis zum 8. Mai 1988 zu verlängern. Festlich geschmückt, beendete 41 1231 an diesem Tag offiziell den Dampflok-Einsatz in der Est Staßfurt. Zuvor hatte sie in 24 Tagen insgesamt 7953 Kilometer zurückgelegt. □

D. Endisch/al

Die Sensation fand tatsächlich statt

nicht der erste Besucher war. Und meine Frage nach 41 1231 brauchte ich nicht zu stellen: Die Maschine hatte ich bereits – kalt abgestellt – nach dem Betreten des Lokscheppens gesehen. Doch was war dran an den Garantiefahrten? Die Antwort erhielt ich prompt: Es stimmt und den Umlaufverriet mir der Kollege auch: Schlusslok am P6342 bis Schönebeck-Salzelmen, dann P3223 nach Sangerhausen. Dort Kohle-Wasser-Feuer und dann zweimal als Schiebelok auf der Blankenheimer Rampe. Als Rückleistung war der P3226 – mit Wassernehmen im Bahnhof Güsten – nach Schönebeck-Salzelmen vorgesehen.



FOTO: GERNOT GÄTHERMANN

Am 8. Mai 1988 beendete 41 1231 offiziell den Einsatz der Baureihe 41 in der Est Staßfurt. Das Foto entstand vor der Abfahrt des P3226 nach Schönebeck-Salzelmen im Bf Sangerhausen.

<https://glueck-auf-tour.de/>

Die Untertage-Tour

Die Seite bietet eine spannende Reise durch die Bergbauregionen Sachsen-Anhalts.

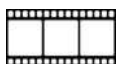
■ Über Jahrhunderte hat der Bergbau das heutige Bundesland Sachsen-Anhalt geprägt. Das Andenken an diese einzigartige Kultur- und Industriegeschichte präsent zu halten, ist das Ziel dieser gemeinsamen Initiative des Interessenvereins Bergbau (IVBB) und des Landesverbands der Bergmanns-, Hütten- und Knappenvereine Sachsen-Anhalt. Seit 1994 haben die Initiatoren einen Parcours durch das Bergbauland Sachsen-Anhalt zusammengestellt. Die schlicht, aber übersichtlich gestaltete Website dieses Angebots gibt einen Einblick in die Montangeschichte der Region. Von Bitfelder bis Zeitz präsentiert die Seite zwölf Bergbaugebiete en détail samt Fotostrecken und Ausflugstipps, darunter auch die Kohlebahn Meuselwitz als Geheimtipp für Eisenbahnfreunde. Für die Reiseplanung ist zudem ein Faltblatt als Wegbegleiter abrufbar.

www.graf-mec.de

Bentheimer Eisenbahn

Der Verein widmet sich einer ganz besonderen Eisenbahn im äußersten Westen der Republik.

■ Vom westfälischen Gronau bis nach Coevorden in den Niederlanden verläuft die Hausstrecke der Bentheimer Eisenbahn (BE). Die Geschichte dieser außergewöhnlichen Privatbahn reicht bis ins Jahr 1895 zurück; bis Mitte der 1970er-Jahre betrieb die BE auch einen eigenen Personenverkehr auf der Schiene. Der Graf-schafter Modell- und Eisenbahn-Club e.V. hat sich der Erhaltung dieses eisenbahnhistorischen Erbes verpflichtet. Doch der Verein widmet sich nicht nur der großen Bahn; eine eigene Arbeitsgruppe baut auch eine Modellbahnanlage nach Vorbild der BE. Wer mehr über die Umgebung des ab Seite 58 präsentierten Bahnhofs Laarwald erfahren möchte, ist auf dieser Website genau richtig.



Der Internetfilm des Monats

Landschaft aus Menschenhand

Dieser Imagefilm aus Bundesbahnzeiten zeigt das Verschwinden eines Eisenbahnidylls.

■ Die Zeitreise unserer April-Ausgabe führte nach Olpe an der Biggetalbahn. Diese Eisenbahnstrecke musste im Zuge des Baus der Biggetalsperre bis 1965 weitreichende Eingriffe über sich ergehen lassen. Der Film „Landschaft aus Menschenhand“ dokumentiert diese Bauarbeiten in eindrucksvoller Direktheit. Lange Einstellungen zeigen bis ins Detail, wie Tunnel und Brücken entstanden. Das ist Technikgeschichte zum Miterleben. Dennoch ist die Inszenierung

www.rheingold-zug.com



Retter des Rheingold

Freundeskreis Eisenbahn Köln e.V.

■ Der Freundeskreis Eisenbahn Köln e.V. hütet einen veritablen Schatz. Der 1955 gegründete Verein hat sich ganz dem Erhalt und der Pflege der historischen Rheingold-Züge verschrieben. Neben einigen Wagen aus den Jahren 1928/29 nennt der Verein auch mehrere Waggons der 1962er-Garnitur sein Eigen. Der edle Internetauftritt des Vereins ist ganz im Stil dieser edlen Luxuszüge gehalten. Während die Texte eher knapp gehalten sind, punktet die Webseite in erster Linie durch beeindruckende Bilder. Alle Vereinsfahrzeuge werden in umfangreichen Fotostrecken präsentiert. Das eigentliche Highlight der Seite ist jedoch die 3D-Panoramascchau durch Wagenlegenden wie Domocar und Buckelspeisewagen. Die historischen Fahrzeuge kommen auch regelmäßig deutschlandweit im Rahmen von Sonderfahrten zum Einsatz. Wer den legendären Luxuszug lieber hautnah erleben möchte, findet auf der Website des Vereins alle Informationen.

für heutige Zuschauer gewöhnungsbedürftig. Schon die Begleitmusik wirkt bisweilen etwas heroisch. Aus dem Film spricht eine enorme Fortschrittsbegeisterung, die man nicht mehr so recht mittragen will, wenn die Kamera über die längst in den Fluten versunkenen romantischen Abschnitte der Biggetalbahn schwenkt. So ist dieser kurze Film mehr als nur ein zeithistorisches Dokument einer Ära, in der V100, Umbauwagen und Schienenbus als Ikonen des Fortschritts galten. Er ist auch ein Lehrstück über die technokratische Geisteshaltung der Nachkriegszeit. Georg Prüß hat dieses aufschlussreiche Zeitdokument für sein Hechmecke-Studio neu aufbereitet. Sie finden den Film unter folgender Adresse:

<https://www.youtube.com/watch?v=XtWEaOhhe-U>

Sechse Ka

Torsten Bartsch, Hans Galistel, Peter Wunderwald:
99 713 – die Geschichte einer
Schmalspurdampflok. Wunderwald Bahnbücher,
Nossen 2018. ISBN: ohne; gebunden, 120 Seiten,
133 Farb- und 50 Schwarzweißabbildungen;
Preis: 35 Euro.



Die kürzlich erfolgte Aufarbeitung der VIK 99 713 war es wohl, die Torsten Bartsch, einen Lokschlosser und Heizer der Maschine, und seine Helfer zu diesem Band veranlasste, sicher auch ihr Bau vor 90 Jahren. Anhand der Vita der Radebeuler Museumslok wird deutlich, welche Vielzahl technischer Änderungen und verschie-

denner Einsätze manche VIK über Jahrzehnte erfuhr. Das Buch erfasst zunächst kompakt die Geschichte der VIK und vertieft den Schwerpunkt 99 713 mit ausführlichen Texten, etlichen Fotografien sowie Tabellen – belegt auch durch eine Wiedergabe mehrerer Seiten des Betriebsbuchs. Eine umfangreiche Beschreibung der Konstruktion der VIK orientiert sich an üblichen Formen und ist auch durch zahlreiche Detailfotos in Farbe sowie einige Übersichtszeichnungen leicht verständlich. Nicht minder interessant sind abschließende Anekdoten aus dem Betrieb der Maschine. Das Buch ist direkt über Wunderwald Bahnbücher, Steinbuschstr. 30, 01683 Nossen, sowie www.wunderwald-bahnuecher.de zu beziehen. oh

Fazit: VIK-Chronik am Beispiel der Museumslok 99 713

Spital-Bahn

Manfred Hohn: Eisenbahnen in Österreichs
Krankenanstalten. Verlag RMG, Horn 2018. ISBN: 978-
3902894601; gebunden, 224 Seiten, zahlreiche Farb- und
Sw-Abbildungen; Preis: 57,70 Euro.



Der Titel des Buches klingt etwas sperrig, und hätte ich nicht vor Jahren einmal im MEB (1/2009) einen Artikel über die Bahn des Lainzer Krankenhauses publiziert, wäre dieses Werk wohl an mir vorübergegangen. Zum Glück ist dem nicht so, denn die Geschichte der Krankenhausbahnen Austrias ist erzählenswert. Und zu meiner Freude entdeckte ich die Lainzer Bahn in diesem Werk wieder. Vor allem Anzahl und Unterschiedlichkeit der Schmalspurbahnen, die meist beim Bau der Anlagen und später dem Materialtransport in meist weitläufigen Arealen dienten, ist erstaunlich. Der Patiententransport gehörte zu den vornehmeren Aufgaben, etwa bei einer Heilstollen-Bahn, die sogar liegende Patienten ins Innere eines Berges fuhr. Das Besondere an diesem Werk ist sicherlich das (Bild-)Material, das Manfred Hohn zusammengetragen hat. al

Fazit: Kurios, aber hochinteressant

Unter Strom am Strom

Wolfgang Herdam: Köln-Bonner Eisenbahnen,
Erinnerungen an die Rheinuferbahn. Herdam Verlag,
Gernrode 2017. ISBN 978-3-933178-39-8; gebunden, 136
S., 105 Farb- und 165 Sw-Abb.; Preis: 22,80 Euro.



Schon häufig widmete der aus dem Rheinland stammende und heute im Harz ansässige Autor Publikationen, wie zum Beispiel im MEB 1/2007, seiner früheren Hausstrecke, der Rheinuferbahn. Die erste elektrische Schnellbahn der Welt gilt als Vorläuferin heutigen S-Bahn-Verkehrs und sorgte mit Innovationen immer wieder für Aufsehen, etwa dem frühen Taktverkehr, den „Leichtmetall-Silberpfeilen“ oder der Einführung eines in die Zukunft weisenden Stadtbahnverkehrs. Im nun erschienenen Auftakt einer dreiteiligen Reihe wird die Rheinuferbahn in überwiegend großformatigen Bildern, ausnahmslos von hoher Qualität, gewürdigt. Der Bildband stellt nicht nur eine wunderbare Zeitreise in das Rheinland des 20. Jahrhunderts dar, sondern vermittelt in den Erläuterungen zu den Abbildungen auch kompetentes Fachwissen. oh

Fazit: Abbild innovativen Schnellbahnverkehrs am Rhein

Müglitztal-Geschichte(n)

Stefan Müller: Anekdoten und Geschichten zur
Müglitztalbahn Heidenau–Altenberg. Bildverlag
Böttger, Witzschdorf 2017. ISBN: 978-3-
937496788; gebunden, 128 Seiten, 201 Farb-
und 36 Schwarzweißfotos; Preis: 15,80 Euro.



Die Müglitztalbahn hat eine wechselvolle Geschichte. 1890 wurde die Strecke von Heidenau nach Altenberg als Schmalspurbahn eröffnet. Nach einem Hochwasser im Jahr 1927 folgte ein rascher Wiederaufbau. Nach 1939 wurde die Strecke als Normalspurbahn betrieben, bis sie bei der Jahrhundertflut im Jahr 2002 zerstört und ein weiteres Mal wieder aufgebaut wurde. Kein Wunder, dass sich um diese besondere Strecke

zahlreiche Geschichten und Anekdoten ranken. Sebastian Müller ist diesen Erzählungen auf der Spur. In zahlreichen Gesprächen mit Zeitzeugen hat er mehr als drei Dutzend Anekdoten und persönliche Erinnerungen sowie allerhand Kurioses rund um den Bahnbetrieb im Müglitztal gesammelt: vom Loch im Lokschuppen, über die Spreewald-Lok im Müglitztal bis hin zur großen Flut von 2002. Die außergewöhnliche Geschichte dieser Strecke wird in einem kurzen Einleitungskapitel etwas zu grob umrissen, auch die Bildauswahl erscheint an manchen Stellen sehr anekdotisch. So bleibt das Buch am Ende eine leise, aber anregende Plauderei unter Eisenbahnfreunden, nicht mehr und nicht weniger. ke

Fazit: Streckenportrait aus ungewohnter Perspektive

Meisterliche Bilder durch Modellfotografie



Wer möchte seine Modellbahnwelt nicht mal aus der Perspektive der kleinen Preiserlein erleben? Das gelingt durch die Fotografie. Wer perfekte Modellfotos machen will, braucht jedoch etwas Grundwissen, das in einem Schwerpunktthema vom Profi-Fotografen Markus Tiedtke vermittelt wird. Sein großer Erfahrungsschatz bietet zahlreiche Lösungen, um spannende Modellfotos zu erzielen. Selbst mit geringem technischem und finanziellem Aufwand lassen sich schon meisterliche Bilder anfertigen. Die neue MEB-ModellbahnSchule zeigt, wie und womit.

Doch was nützt die beste Fotoausrüstung, wenn es keine schönen Fotomotive gibt? Die perfekte Gestaltung der Modellbahnwelt kommt in dieser Ausgabe nicht zu kurz. In eigenen Beiträgen geht es um Waldgestaltung, um Hinterhöfe und ihre Detailsausstattung sowie um den Betrieb einer Feldbahn mit ihren oft filigranen und manchmal skurrilen Fahrzeugen.

100 Seiten, Format 225 x 300 mm,
Klebebindung, rund 200 Abbildungen
und Skizzen
Best.-Nr. 920038 • € 12,-



Weitere attraktive MBS-Ausgaben



MBS 37
Lokversorgung
Best.-Nr. 920037
€ 12,-

MBS 36
Bahnbetriebswerke
Best.-Nr. 920036
€ 12,-



MBS 35
Unterbau
Best.-Nr. 920035
€ 12,-



Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de



Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

Erscheint im April 2018



Mit Gerd Wolff durch die Bundesrepublik

Kleinbahnen – es gibt kaum einen Heimat- und Eisenbahnfreund, über dessen Gesicht beim Hören dieses Wortes kein verzücktes Lächeln huscht! An unserem heutigen Wissen über Kleinbahnen in Westdeutschland hat ein Mann ganz maßgeblichen Anteil: Gerd Wolff. Der 1935 in Wuppertal geborene Eisenbahner und Eisenbahnfreund erforscht seit mehr als sechs Jahrzehnten die deutschen Klein- und Privatbahnen. Vorliegendes Buch stellt nun erstmals sowohl seine Person als auch Geschichten um seine Kleinbahnbesuche vor. Lernen Sie Gerd Wolff von einer ganz neuen Seite kennen! Für die Verlagsgruppe Bahn beschrieb er seine ganz persönlichen Erlebnisse bei 17 Strecken zwischen Nordsee und Südschwarzwald. Dabei erinnert er sowohl an schmalspurige als auch an regelspurige Kleinbahnbetriebe. Die vom Negativ angefertigten Scans kommen erstmals unbeschnitten und endlich einmal großformatig zum Abdruck. Die fachkundigen und ausführlichen Bildbeschreibungen erstellte der bekannte Kleinbahnkenner und Autor Andre Marks in enger Zusammenarbeit mit Gerd Wolff. Dadurch garantiert vorliegendes Buch nicht nur Lesegenuss pur, sondern auch einen wahren Augenschmaus!

256 Seiten, gebunden mit Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,
430 historische Schwarzweißfotos und Faksimile
Best.-Nr. 581804 | € 34,95



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



BKK 1-1121 und eine unbekannte Lokomotive der Baureihe 254 ziehen einen Leerzug aus den Übergabegleisen in Burgkernitz. Die Aufnahme entstand 1988.



FOTO: RALPH LUDERITZ

Gigantische Mengen Braunkohle verkehrten über die Gleise der DR von den Tagebauen zu den Heizkraftwerken. Die Braunkohlekominate besaßen sogar eigene Loks.

Kohle auf Reisen

Nachdem die EU-Richtlinie 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen zu einem nationalen Gesetz geworden war, durften in Deutschland auch nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen das Netz der DR/DBAG diskriminierungsfrei benutzen. Auf Reichsbahnstrecken wurde diese Art der Verkehre jedoch bereits ab den 1980er-Jahren vom Braunkohlenkombinat (BKK) Bitterfeld durchgeführt.

Wirtschaftlich sinnvoll ist es, Kraftwerke, die Rohbraunkohle in Elektroenergie umwandeln, nah bei den Tagebauen zu errichten. Der Wasseranteil von 55 Prozent in der Kohle führt ansonsten zu überhöhten Transportkosten. Die Reichweite der Tagebaue in Jahren muss mit der Nutzungsdauer der Kraftwerke übereinstimmen. Dieser ökonomische Grundsatz wurde in der DDR oft nicht eingehalten. So wurden, vor allem auch in der Reichsbahndirektion (Rbd) Halle, viele Tausende Tonnen gebundenen Wassers über die Gleise transportiert. Dies traf auch für Tausende von Zügen zu, die jährlich mit Rohbraunkohle aus den Tagebauen der Rbd Halle zu den Heizwer-

ken der Kommunen und der Industrie durch die gesamte DDR fuhren.

Die Kraftwerke Zschornewitz und Vockerode wurden lange Zeit direkt aus den nahe gelegenen BKK-Tagebauen Muldenstein (1955 bis 1975) und Golpa-Nord (1964 bis 1991) mit Rohbraunkohle versorgt. Der Transport lief auf normalspurigen BKK-Strecken mit elektrischer Traktion (1,2 kV Gleichstrom). Als 1975 der Tagebau

Muldenstein auslief, reichten die 3,3 Millionen Tonnen Jahresförderung des Tagebaus Golpa-Nord nicht mehr zur Deckung des Bedarfs der Kraftwerke Zschornewitz und Vockerode mit insgesamt 5,3 Millionen Tonnen aus. Da es erst ab 1987 mit dem Tagebau Gröbern (1984 bis 1993) einen lieferfähigen Ersatztagebau gab, begann man mit Überführungen aus den Tagebauen des Raumes Delitzsch über den



FOTO: SAMMLUNG KRÜGER

Eröffnungszug zur Inbetriebnahme der elektrischen Zugförderung Delitzsch Südwest – Delitzsch unt Bf im Dezember 1982.



BKK-4-1315 (Ex-DR-211 030) und 4-1314 (Ex-DR-211 026) haben am 19. November 1988 in Burgkernitz Ausfahrt mit einem Leerwagenzug nach Delitzsch Südwest.

Übergabebahnhof Bitterfeld „Stellwerk 71/72“ des BKK Bitterfeld. Diese Züge wurden von der DR zum Bf Burgkernitz an der Strecke Halle – Berlin gefahren, wo die Züge wieder vom BKK übernommen und den Kraftwerken zugeführt wurden.

Die überalterten Kraftwerke Zschornowitz und Vockerode hätten durch einen Neubau in der Nähe der Tagebaue Delitzsch Südwest und Breitenfeld ersetzt werden müssen. Dazu war die Volkswirtschaft der DDR allerdings nicht in der Lage.

Die Abfuhr der Rohbraunkohle aus dem Tagebau Delitzsch Südwest zu den Kraftwerken Zschornowitz und Vockerode begann am 30. August 1980 vom Übergabebahnhof Delitzsch Südwest aus. Dieser war als technische Zwischenlösung in Form eines Schlüsselwerkes für drei Gleise errichtet worden. Die Inbetriebnahme des kompletten Bahnhofes „Stellwerk 102“ mit acht Zugbildungsgleisen in und aus beiden Richtungen der Strecke Halle – Eilenburg fand im Juli 1981 mit der Inbetriebnahme des WSSB-Stellwerkes der Bauform GS II Sp 64 a statt. Als modernster Übergabebahnhof des BKK Bitterfeld begann er am

Ein neuer Übergabebahnhof entsteht

Ende des Bf Kyhna und reichte bis kurz vor Delitzsch ob Bf (Kilometer 21 bis 26 der Strecke Halle – Cottbus). Die Zugbildungsgleise waren mit einer Oberleitung überspannt, deren Isolation und andere Parameter die geplante Elektrifizierung Halle – Eilenburg mit 15 kV, 16 ²/₃ Hz berücksichtigten. Anfangs wurden diese Gleise wie alle Werkbahnen im Delitzscher Revier mit 2,4 kV-Gleichstrom (DC) gespeist.

Die Überführungen nach Burgkernitz wurden zunächst durch die DR mit Dieselloks der Baureihe 132 gefahren.

Zur Verbesserung der Flexibilität und der Dispositionsmöglichkeiten entwickelte sich seitens des BKK Bitterfeld die Forderung nach dem Einsatz eigener Triebfahrzeuge und eigenem Personal. Dank guter Kontakte des Generaldirektors des BKK Bitterfeld zum Präsidenten der Rbd Halle wurden die organisatorischen und rechtlichen Probleme rasch geklärt. Man vereinbarte auf „Gentlemen's-Agreement“-Basis einen nicht zu hohen Preis je Tonnen-Kilometer (tkm) zur Nutzung der DR-Trassen.

Zunächst beförderten Dieselloks der BR 106 in Doppeltraktion die Kohlezüge. Zur Personaleinsparung wurde dafür eine bei der Rostocker Hafenbahn entwickelte Vielfachsteuerung nachgenutzt.

In einer Gemeinschaftsaktion des BKK Bitterfeld, das 160 Mastfundamente gründete, und der Rbd Halle wurde der Abschnitt Delitzsch Südwest – Delitzsch ob Bf einschließlich der Verbindungskurve



Lage- und Streckenskizze der BKK-Linien und der DR-Gleise, die für den Braunkohletransport genutzt wurden.

nach Delitzsch und Bf elektrifiziert und am 22. Dezember 1982 in Betrieb genommen. Damit konnten die Züge auf Reichsbahngleisen vom BKK-Übergabebahnhof Delitzsch Südwest bis zum 27 Kilometer entfernten DR-Bahnhof Burgkernitz mit 16 ²/₃ Hz-Elektroloks bespannt werden. Mit der DR-Elektrifizierung wurde zwischen der letzten Weiche des Übergabe-



Die Lokomotiven BKK 1-1122 und 4-1257 (eine Maschine des Typs EL2) waren am 8. August 1990 gemeinsam in Delitzsch Südwest zu sehen.



FOTO: INGMAR WEDIG

Am 8. August 1990 ließen sich die Lokomotiven BKK 4-1315 und 4-1257 in Delitzsch Südwest gemeinsam fotografieren.

bahnhofes und der eingleisigen Verbindungsstrecke zur Verladeanlage „Stellwerk 101“ eine 50 Meter lange spannungslose Schutzstrecke eingefügt.

Sowohl die von Halle ausgehende, 1984 elektrifizierte DR-Strecke als auch die nach Eilenburg führende (1986 elektrifiziert) und auch der Bahnhof Delitzsch Südwest wurden bis 1989 von einem am Bahnhof Kyhna stationierten fahrbaren Unterwerk (fUw) versorgt.

Für das Winterhalbjahr 1982/1983 wurde zwischen dem BKK Bitterfeld und der Rbd Halle erstmals eine Konzeption zur Versorgung des Kraftwerkes Vockerode aus dem Tagebau Delitzsch Südwest vereinbart. Vorausgehende Bilanzabstimmungen legten die Tagesleistungen fest, die aber oft schwankten beziehungsweise durch operative Festlegungen geändert wurden. Im Regelfall fuhr man von Delitzsch Südwest täglich 7000 Tonnen Rohbraunkohle in fünf Zügen ab. Im DR-Fahrplan waren fünf Regel- und zwei Bedarfstrassen vorgesehen. Die Ausnutzung der sieben Trassen wurde nur an ganz wenigen Tagen erreicht. Die in den Trassenplänen vorgesehenen Abfahrtszeiten mussten eingehalten werden, da außerplanmäßige Züge auf der stark belasteten Nord-Süd-Magistrale der DR so gut wie nicht gefahren werden konnten.

Bis zum Erscheinen der 211er-„Pärchen“ ab 1988 kamen Elektroloks der BR 254 zum Einsatz. Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten fanden im Bahnbetriebswerk (Bw) Halle P und Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Dessau statt. In solchen Fällen übernahmen DR-Elektroloks der BR 211 als Ersatz die BKK-Leistungen.

Der Wechsel der Elektrolokomotiven fand in Burgkernitz folgendermaßen statt:

Die beladenen Züge fuhren mit den $16\frac{2}{3}$ Hz-BKK-Lokomotiven in die für 15 kV $16\frac{2}{3}$ Hz elektrifizierten DR-Gleise des Bahnhofes ein. Die Lokomotiven setzten an das andere Ende des Zuges und schoben ihn in eines der zwei vorhandenen Übergabegleise zum Werkbahnnetz

Komplizierte Rangiermanöver im Systemwechselbereich

hinein. Diese Gleise besaßen eine Spitzenüberspannung 15 kV, $16\frac{2}{3}$ Hz und in der zweiten Hälfte eine Oberleitung für DC-1,2 kV. An das andere Ende des Zuges fuhr eine BKK-Grubenlokomotive des 100-Tonnen-Einheitstyps EL 2 heran und beförderte die Züge in Zehner-Wagengruppen zu den Kraftwerken Zschornowitz und Vo-

ckerode. Die Leerwagenzüge wurden in umgekehrter Reihenfolge bewegt.

In Delitzsch Südwest schoben die $16\frac{2}{3}$ Hz-BKK-Lokomotiven die leeren Züge über die eingleisige Verbindungskurve in Richtung Verladeanlage „Stellwerk 101“ bis zur Schutzstrecke. Diese Rangieraufgaben wurden von einer Lokomotive der BR 244 übernommen. Bis 1988 soll es die 244 113 gewesen sein. Anschließend kam die vom Bw Halle P angemietete 244 108 zum Einsatz. Die vollen Züge fuhren mit den Gleichspannunglokomotiven EL 2 mit Schwung in die Übergabegleise hinein.

Die 1-1122 erhielt als eine der letzten Vertreterinnen der BR 254 eine Unterhaltungsstufe E 6. Diese Arbeiten wurden zum großen Teil 1988 in der Zentralwerkstatt (ZW) Gräfenhainichen ausgeführt. Hilfe-



FOTO: SAMMLUNG KRÜGER

Lok 230001, der Prototyp der späteren Baureihe 230 für die DR. Diese Maschine sollte auch beim BKK Bitterfeld zum Einsatz kommen. Doch die Wende verhinderte dieses Vorhaben.

stellung gab das Raw Dessau, welches die Drehgestelle vermaß und die Hilfsbetriebe aufarbeitete.

Die Überführungen begannen mit 84-Kubikmeter-Kohlewagen Fa84 des BKK. Für die Beladung in den Tagebauen wurden die Pendel in drei Zehn-Wagen-Züge aufgeteilt. Diese „Päckchen“ hatten an der Spitze und am Ende Puffer mit Schraubenkupplung; ansonsten waren sie durch die bergbautypische Mittelpufferkupplung verbunden. Für die Beladung in der stationären Beladeanlage wurden die 30-Wagenzüge nicht geteilt. Wegen der hohen Eigenmasse konnte die Tragfähigkeit von 62,5 Tonnen auf Reichsbahngleisen nicht ausgenutzt werden. Die Flutbrücken der Mulde begrenzten die Radsatzfahrmasse zusätzlich auf 19 Tonnen, so dass ein 30-Wagenzug mit 1300 Tonnen Rohbraunkohle beladen werden durfte. Die beförderte Menge war jedoch oft größer, da die Füllung vom Belader nur abgeschätzt werden konnte. Eine Wägung war erst im Werkbahnbereich am „Stellwerk 06“ in Jüdenberg möglich. Die 84-Kubikmeter-Wagen hatten eine elektrische Heizung der Entladeklappen. Diese konnte auf den DR-Strecken nicht genutzt werden.

Des Weiteren wurden Fad-Wagen von der DR angemietet. Bei geringerer Eigenmasse hatten sie eine Tragfähigkeit von 50 Tonnen, so dass ein 30-Wagenzug eine Nettomasse von 1500 Tonnen befördern konnte. Diese Wagen hatten keine elektrische Heizung, konnten jedoch im Kraftwerk Zschornowitz bei Minusgraden mit Dampf aufgetaut werden. Um Kosten für die Anmietung der DR-Wagen einzusparen und um die Wagen wenigstens in den Gleichspannungsabschnitten heizen zu können, hatte man im Jahr 1990 selbst noch 110 Exemplare der 84-Kubikmeter-Wagen beim Waggonbau Niesky beschafft. Die Übergabebahnhöfe Delitzsch Südwest und Burgkernitz erhielten stationäre Heizungsanschlüsse, um diese Wagen auch im Stillstand heizen zu können.

Grundsätzlich hatte das BKK Bitterfeld die Berechtigung, mit allen DR-Wagen in die Kohlestrossengleise des Bitterfelder Reviers einzufahren. Deshalb durften in diese Gleise beim Übergang in den stationären Bereich keine der sonst üblichen Eingeleiser eingebaut werden. Damit war ein Beladen der Überführungszüge in allen Tagebauen möglich, wodurch günstige

Dispositionsmöglichkeiten für die Verteilung der Leistungen gegeben waren. Für die Abnahme der Züge und die Bremsprobe waren DR-Wagenmeister verantwortlich, die auf den Übergabebahnhöfen stationiert waren. Die Bezeichnung wurde von Mitarbeitern der Versandabteilung des BKK Bitterfeld übernommen. Die Triebfahrzeugführer waren ausgebildete Anschluss-eisenbahner. Die Ausbildung für die Fahrten auf Reichsbahngleisen erfolgte bei der DR in Halle. Die Prüfung wurde von der Staatlichen Bahnaufsicht abgenommen.

Eine erwähnenswerte Besonderheit stellten die Testfahrten der tschechischen 230 001 im Delitzscher Bereich dar. Bereits 1982 wurde mit dem LEW Hennigsdorf über die Entwicklung einer Zweispannungs-Lokomotive für 15 kV, 16 $\frac{2}{3}$ Hz/DC-2,4 kV verhandelt. Sie sollte die Probleme lösen, die sich aus der weiteren Streckenelektrifizierung der DR für die Übergabebahnhöfe der Braunkohleindustrie ergaben. Aus Kapazitätsgründen lehnte das LEW die Entwicklung und Fertigung ab.

Vom Oktober 1984 bis März 1985 baute die BKK-Werkstatt in Roitzsch die 1-1179 (Ex-254 082) in eine Zweispannungs-Lokomotive

Das BKK Bitterfeld baute eine Mehrsystem-E94

für 15 kV 16 $\frac{2}{3}$ Hz/DC 2,4 kV um. Zwei Gleichstrommotoren ersetzen in einem Drehgestell die Wechselstrom-Fahrmotoren. Mit den vier verbliebenen AC-Fahrmotoren hätten im Wechselstromnetz nur noch 1000-Tonnen-Züge



Testfahrten mit 230 001 in Delitzsch Südwest im Herbst 1988: Der Fotograf war wohl mehr an der links stehenden Grubenlok interessiert als an der mit Messkabeln versehenen 230.

gefahren werden können. Die Lokomotive ist bei einem Fahrversuch in Brand geraten und wurde später verschrottet.

Mit Bekanntwerden der Entwicklung einer Zweispannungs-Lokomotive für die DR durch die Škoda-Werke Plzen (CSSR) wurden durch die Braunkohleindustrie Anstrengungen unternommen, sich dieser Entwicklung anzuschließen. Die Verhandlungen verliefen positiv, und vom Forschungsbereich Halle des BKK Bitterfeld wurde ein Pflichtenheft für eine BR 230 K (K wie Kohle) erarbeitet, dessen Forderungen auch von Škoda anerkannt wurden.

Im Rahmen der Versuchsfahrten bei der DR kam die 230 001 auch im stationären



Gruppenfoto der an den Testfahrten mit der Lokomotive 230 001 beteiligten Mitarbeiter der DR und des BKK Bitterfeld in Delitzsch Südwest im Herbst 1988.

FOTO: SAMMLUNG KRÜGER

Bereich der Werkbahnen im Delitzscher Revier des BKK Bitterfeld zum Einsatz. Im Herbst 1988 sollte das Anfahrverhalten der Lok mit schweren Zügen geprüft werden. Als Teststrecke war die Auffahrt zum Kreuzungsbauwerk der Kohleverbindungsbahn Delitzsch Südwest – Bitterfeld mit der DR-Strecke Eilenburg – Halle in Delitzsch West ausgewählt. Gezogen wurde ein voll beladener 30-Wagen-Zug, gebildet aus 84-Kubikmeter-Waggons einschließlich einer 100-Tonnen-Werkbahnlok mit 2700 Tonnen Bruttomasse. Bei der ersten Versuchsfahrt brannte ein Stromabnehmer infolge der hohen Gleichstrombelastung ab. Die Lokomotive erhielt danach einen geänderten Stromabnehmer, so dass bei der zweiten Fahrt die Anfahrversuche erfolgreich verliefen. Mit den erfolgreichen Versuchsfahrten und der Bereitschaft der Škoda-Werke, die Forderungen des Pflichtenheftes für die BR 230 K zu erfüllen, waren die Voraussetzungen zur Beschaffung der Maschinen gegeben. Weitere Forderungen hinsichtlich der Ausstattung der für die DR bestellten Loks war zum Beispiel die zusätzliche Ausrüstung mit den kleineren Seiten-Stromabnehmern für das Befahren der Kohleverladeanlagen. Bei der 230 K für das Bitterfelder Revier hätte die ständige Reihenschaltung der Fahrmotoren pro Drehgestell in eine variable Schaltung (Reihe und Serie) geändert werden müssen, um auch nach Vockerode und Zschornowitz unter DC 1,2 kV fahren zu können. Die Fahrmotoren waren bei einer Isolation von drei Kilovolt gegen Masse für eine Nennspannung von 1,5 kV ausgelegt.

Mit dieser Lokomotive hätte unter anderem Rohbraunkohle direkt von den Verladeanlagen, vor allem aus dem damals neu aufgeschlossenen Tagebau Breitenfeld, bis zum Kraftwerk Vockerode ohne Lokwechsel auf dem Übergabebahnhof Delitzsch Südwest gefahren werden können. Außerdem wäre ein Durchheizen der Kohlezüge möglich gewesen. Als Lieferbeginn war das erste Quartal 1992 vorgesehen. Insgesamt sollten 22 Lokomotiven, davon sieben für das Bitterfelder Revier, geliefert werden. Wegen der erkennbaren Veränderungen in der ostdeutschen Braunkohleindustrie im Rahmen der deutschen Wiedervereinigung wurden im Frühjahr 1990 die Vertragsverhandlungen ausgesetzt. Die letzte Verhandlung dazu gab es im Mai 1990 im Klubhaus Holzwei-



FOTO: VOLKER ENERSELBEN

Am 31. Mai 1983 ist eine der beiden kohlestaubgefeuerten BKK-44 mit einem E-Wagen-Zug auf der Strecke Querfurt – Merseburg bei Frankleben unterwegs.

big. Sie war auf Wunsch der tschechischen Seite zustande gekommen und fand zwischen dem Generaldirektor der Škoda-Werke Plzen und dem stellvertretenden Generaldirektor des BKK Bitterfeld statt. Bei diesen Gesprächen wurde das Vorhaben zum großen Bedauern der tschechischen Vertreter endgültig gestoppt.

Das BKK Bitterfeld geriet 1990 in den Besitz der Treuhandanstalt und nannte sich nach mehreren Zwischenschritten Vereinigte Mitteldeutsche Braunkohlenwerke AG. 1994 wurden große Teile an ein britisch-amerikanisches Firmenkonsortium verkauft. Es entstand die MIBRAG mbH.

Das Kraftwerk Zschornowitz wurde am 30. Juni 1992 stillgelegt. Mit der Außerbetriebnahme des Kraftwerkes Vockerode Anfang Oktober 1994 endeten schließlich die Überführungsfahrten auf Gleisen, die nunmehr der DBAG gehörten.

Die Nachfolgelandschaften des Braunkohlebergbaus verwaltet, saniert und gestaltet seit Mitte 1994 die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV), die sich im Besitz des Bundes befindet.

Die Lokomotiven 1-1122 und 4-1315 waren bis zur Auflösung der bei Gräfenhainichen gelegenen Fahrzeugsammlung des Ferropolis Bergbau- und Erlebnisbahn e.V. im Jahr 2007 ebendort zu besichtigen.

Ein weiterer Einsatz von BKK-Lokomotiven auf DR-Strecken sei nicht unerwähnt. Wegen der Ölkrise ließ Anfang der 1980er-Jahre das BKK Geiseltal über Teile der DR-Strecke Leipzig – Merseburg vom Tagebau Merseburg Ost zum Übergabebahnhof „Stellwerk 18“ an der DR-Strecke Merse-

burg – Mücheln Kohlezüge mit eigenen Dampflokomotiven der BR 44 befördern. Die 1982 im Ausbesserungswerk Meiningen auf Kohlenstaubfeuerung umgebauten 44 2851 (WL 5) und 44 1278 (WL 6) waren wegen technischer Probleme nur zwei Jahre im Einsatz. □

Siegfried Graßmann/äl



FOTO: BERND NEDDERMEYER

Ausfahrt eines Leerwagenzuges aus der Anschlussbahn des Kraftwerkes Vockerode mit den weithin sichtbaren Schornsteinen. Zuglok am 30. Juni 1992 war 4-844, eine El2.

Ist das Spur N? Ja. Perfekter Modellbau 1:160

NEU

Lange Züge und viel Landschaft! Das waren zwei der Gründe für den MEB-Redakteur Andreas Bauer-Portner, sich früh für die Spur N zu entscheiden. Bei dieser Wahl blieb es, und seitdem sind etliche Jahrzehnte an Erfahrung mit der Bahn im Maßstab 1:160 zusammengekommen. Erstmals erscheint deshalb in der Verlagsgruppe Bahn ein Sonderheft, das sich ausschließlich der Spur N widmet.

Für die Premiere wurden unter anderem vier Anlagen ausgewählt, die ausführlich portraitiert werden. Jede für sich ist einzigartig und demonstriert die Möglichkeiten, welche diese Baugröße bietet: von der Kompaktanlage in drei Ebenen über einen pfälzischen Landbahnhof und den Schweizer Schmalspur-Knoten Wilderswil bis zum kompromisslosen Nachbau des Bahnhofs Sonneberg.

Den zweiten Schwerpunkt des Sonderheftes bilden zahlreiche Werkstattberichte, in denen vom Landschaftsbau bis zur Digitalisierung detailliert und nachvollziehbar alle Schritte beschrieben werden, damit der N-Bahner perfekte Ergebnisse erzielen kann. Ein besonderes Kapitel widmet sich dem Bau von Straßenfahrzeugen im Maßstab 1:160 am Beispiel feinsten Feuerwehrmodelle. Ein MUSS für alle Freunde der Spur N.

**100 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung,
rund 150 Abbildungen, inkl. Film-DVD mit einer Stunde Laufzeit**

Best.-Nr. 321801 | € 15,-



MINI-MARKT ○ VERKAUFEN
BÖRSEN ○ TAUSCHEN
MÄRKTE ○ SUCHEN



VERKÄUFE

Dies + Das

Lokschilder-Verkauf gegen Gebot und Selbstabholung in Halle/Saale. NALS 23 1099, 52 8060; NALR V 60 1099, V 100 088; NALG 64 1179-7; Email V 200 253; Beheimatungsschilder Berlin, Halle, Magdeburg, Deutsche Reichsbahn Replik 99 586, gereinigt, restaur. E-Mail: avatar1127@web.de.

www.nordbahn.net

Qualität, Auswahl, preiswert

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

www.modellbahn-station-ettlingen.com

Hier gibt's alles für Modellbahn-Elektrik und Digital-Elektronik.

www.modellbau-chocholaty.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.lok-doc-wevering.de

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Oesling Modellbau
Acryl-Lack
wasserverdünnbar
nach RAL-Farbtönen
www.oesling-modellbau.de
Stückenstr. 60, 33604 Bielefeld

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Verkaufe Modellbahnanlage Spur N, analog, Wechselstrom, auf 2 Holzschränken, 7 qm in L-Form, Bauj. 1973–2009, bemalte abnehmbare Rückwände, Schattenbhf., Bahntriebwerk, 28 Weichen, 2 Kreuzweichen, Bahnübergang, Schmiede + Häuser beleuchtet, viele Fahrzeuge + Personen + Tiere, Biergarten, Kirche mit Friedhof, 13 Loks, 22 Güterwagen, 19 Personenwagen, 3 Lokschuppen, Drehscheibe, 5-ständiger Ringlokschuppen, 30 Häuser/Vollmer, Arnold + Trix, Preis VB. Klaus Thiel, Bahnhofstr. 163, 16359 Biesenthal. Tel.: 03337/377053, mobil 0160/97904715.

Verkaufe: Das Archiv der deutschen Dampflokomotiven sowie Das Archiv der deutschen Diesel- und E-Lokomotiven (Neuzustand) zu je € 30,-. Außerdem 10 Jährig. Modelleisenbahner 2008–2017 zum Preis von € 40,-. Tel.: 09708/7041040.

VERKÄUFE

Fahrzeuge 0, I, II

0/0e: Henke ca. 20 Stck. sä. 0e-Bausätze u. Fertigmodelle – nur Vitrine sowie Gleis, Weichen u. Zubehör. Lenz 0: Köf-Set DR m. G-Wagen – neu. Bitte Liste abfordern. Tel.: 035975/80521 oder info@modellbau-monert.de.

Märklin 1 V220022-8 aus Packung 55025 € 1200,-; SVT 137, Insider Mod. von 2006, einmalige Auflage, Neupr. € 600,-. Angebote auf Mob. SMS 01637265148. Ausk. zu den Modellen unter gleicher Nr. Angebotende ist der 15. nach Erscheinungsdatum.

Ha0 - HartmannOriginal
MODELLBESCHRIFTUNGEN
Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
NEU! 3D Nieten (Decals)
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
Vorbestellpreise für Neuheiten TT und N (Auszug):
Kühn 33514 TT VT 128 Thüringen 177,80 € | Arnold HN2427 N 18 201 DR Kohle 187,99 €
Kphn 51516 TT Set Kesselwagen DR Buna 53,98 € | Brawa 63116 N E 44 DR 162,96 €
Piko 47454 TT BR 146.5 DB AG IC 143,85 € | Kühn 93012 N Set Kaliwagen DR 111,55 €
Tillig 01778 TT Set Salonwg. DDR Regier. 247,35 € | Kühn 95024 N BR 230 DR 125,90 €
Tillig 01792 TT Set Kesselwg. DR Hydriew. Zeitl. 129,98 € | Trix 15820 N Dampfschneeschleuder 215,82 €
Tillig 03030 TT BR 50.40 DR 268,98 € | Trix 16181+15539 N BR 18.5 DRG Sound + Rheing. 654,75 €
Beuditzstr. 2a • Eingang Rudolf-Götte-Str. • 06667 Weißenfels • Tel. 03443/302509 • Fax 341847

www.kuehn-digital.de
Die Lichtleiste mit integriertem Digitaldecoder besitzt 7 warmweiße LED, die gleichmäßig helles Licht spenden. Analogfahrer freuen sich über helles Licht ab rund 4 Volt. Rote LED lassen sich direkt anschließen und als Schlusslicht schalten.
Zwei Lokdecoder für N/TT und H0, super-flach und super-funktional: 4 Funktions-Ausgänge (bei T65 6!) mit programmierbaren Effekten, hochfrequenter Lastregelung, schaltbarem Rangiergang, Kurzschluss-Schutz, RailCom® und Susi-Interface.
Der multifunktionelle Schaltdecoder WD10 für 8 Weichen / Blocksingale oder 4 mehrbegriffliche Lichtsignale; jeder Ausgang ist mit 1.0 A belastbar. Als besondere Effekte lassen sich z.B. Baustellen- oder Reklamelicht programmieren.
RailCom ist ein eingetragenes Warenzeichen der Firma Lenz Elektronik GmbH, Gießen.
Maarweg 48b • 53619 Rheinbreitbach • Tel: 0 22 24 / 90 12 80

flexilicht.de

www.MDVR.de Wir nehmen uns Zeit für Sie! Ihr Partner für rautehaus digital®

LDT
Lättinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel.: 04122 / 977 381
Fax: 04122 / 977 382

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC sowie die Rückmeldesysteme s88, RS und Roco!
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com

Modellbahnbox
Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt • 10318 Berlin
Treskowallee 104 • Tel. 0 30/5 08 30 41
Öffnungszeiten: Di.–Do. 10–13 + 14–18 Uhr, Fr. 10–13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

LGB-Loks, Waggon und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

www.spur-0.de

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Trix Express, 25 Loks, 99 Waggon, 32 Weichen, 31 Signale, 11 Trafos (3x EMS), 50 m Schienen Oberltg., Bahnhof Bonn, ca. 50 Gebäude, ca. 100 Schalter, div. Ersatzteile, nur kompl. VB € 4.000,-. Tel.: 0208/681269.

www.modellbahn-keppeler.de

www.zuz-modellbahn.com

Biete: 3x Trix International 3663 Autotransportwagen Typ Offs 55 / Leas 55 Epoche 3. Preis je Wagen € 25,- + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.d-i-e-t-z.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

In BERLIN: ANKAUF • VERKAUF
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
Tel.: 030/2186611

Eisenbahnwelten im Kurort Rathen
Gartenbahnanlage mit 4600 m Schienen
Spurweite IIm
www.eisenbahnwelten-rathen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Bemo-Post Heft 1, 2, 3. Bemo ET Gehäuse V51 grün neu, V 22-02 Gehäuse u. Rahmen neu. Bemo 7252 120 Set Glacier-Express neu, Vitrine, OK. Tel.: 035975/80521 oder Mail: info@modellbau-monert.de.

www.Modellbahnen-Berlin.de

Biete: Flm. kompl. Pers. Zug der PKP. Lok BR Ok1 ex P8. 2 Pers. Wg. 1. Kl., 2 Pers. Wg. 2. Kl., 1 Gep. Wg. ex Donnerbü. Ep. 3. Abgabe nur kompl. Preis € 350,- + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.puerner.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Verkaufe meine Sammlung Messingmodelle von Micro Metakit, Micro Feinmechanik, Lemaco, Trix FineArt, Fulgurex und andere. Anfragen und Listen über christa-1@live.de.

www.mbs-dd.com

www.modelltechnik-ziegler.de

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische
Kartonmodelle
H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstadt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

www.Modellbau-Gloekner.de

suche und verkaufe:
www.us-brass.com
Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500,-
UP Big Boy von Tenshodo € 900,-
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,-
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.modellbahnritzer.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Verkaufe: H0 Güter- u. Personenwagen Flm., Roco u. Piko, Donnerbüchse rot, Berliner Eisenbahnfreunde. Tel.: 030/7455476.

www.moba-tech.de

www.modellbahn-pietsch.com

Biete: Fleischmann D-Zugwg. der Schweizer Süd-Ost-Bahn. 2x 5136 1/2. Kl., 4x 5137 2. Kl., neu, Preis je Wagen € 20,- + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,- € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und
Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,- €
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus"
8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,- €

www.MBW - Modellbahnen.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Private H0-Sammlung, AC, Loks und Wagen von Märklin, Rivarossi, Piko, Roco. DB und Schweiz. Anfragen und Listen über Mail: juergen-berker@gmx.de.

www.modelltom.com

Märklin-Sondermodelle H0. Liste von: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, NL-6118 AM Nieuwstadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.menzels-lokschuppen.de

Ade-Wagen: Ade Sammlungsauflösung, Bausätze, montierte Bausätze und Fertigmodelle. PLZ 94571, Kontakt: thoma.gertrud@t-online.de.

MODELLBAHN Magdeburg
Modellbahnd Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnd-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnd-magdeburg.de
**Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für
Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör**
Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

Ätztechnik
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätzteile für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung
Ausführlicher u. informativer Katalog gegen € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
1-fach Servomodul mit 3 Stellungen und Zusatzfunktionen
• **NEU:** Aktivierung von Baumfall, Pendel oder Schaukelmodus
• Für Tasterbetrieb oder Betrieb direkt mit Schaltdecoder ohne zusätzliche Relais
• Platine verkleinerbar
• Potentialgetrennte Eingänge
• Kein Zucken beim Einschalten
Bausatz: 13,90€
Fertigmodul: 21,95€
Relaisplatine Bausatz: 7,90€
Relaisplatine montiert: 13,00€
Gehäuse: 1,70€
Programmiermaus: 12,00€
Servomotor ES08A: 5,50€
Servomotor S02511: 8,90€
Info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAERZ.de Tel./Fax: 03571/404027

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/404453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

MODELLBAHN AUMILLER
...auf über 220 qm! in der Oberpfalz
u.a. Märklin - Fleischmann - Roco - Bemo - Lenz - Trix - LGB - Piko - Auhagen - DC-Car-Systems - Bachmann - Brawa - Brekina - Busch - Dietz - ESU - Falter - Herpa - Kibri - Liliput - Massoth - Noch - Pola - Preiser - Seuthe - Tillig - Uhlenbrock - Viessmann - Vollmer und und und und ...
Modellbahn Aumiller - 92421 Schwandorf
Tel.: 09431 5600035 - e-mail: info@naskapi.de
Dachelhofer Str. 88 - mit vielen kostenlosen Parkplätzen am Haus!
Verkauf
Reparaturservice
Update-Service
Anlagenbau
Workshops
Digitaltechnik
Decodereinsatz
online-shop:
www.naskapi.de

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modelleisenbahn.com

Auflösung Märklin H0-Anlage. 15 Dampflok, 24 Diesel- und E-Loks. 100 Reisezug- und 150 Güterwagen. Liste anfordern: 08682/1267 (tgl. 18–22 Uhr).

www.jbmmodellbahnservice.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.carocar.com

VERKÄUFE

Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-keppeler.de

www.modellbahnservice-dr.de

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

VERKÄUFE

Literatur, Video, DVD

Verkaufe Eisenbahn-Journal, Lok-Magazin, Eisenbahnmagazin, der Preis der Zeitschriften beträgt € 1,- Einzelpreis. Verkäufe u.a. Videos von Stars der Schiene, der Stückpreis beträgt € 1,-. Die Zeitschriften auch als 12 Monate Paket abzugeben. Eisenbahnbücher. Wer Interesse hat soll sich melden. Anruf nach 14 Uhr bis 18 Uhr, Tel.: 04721/396305.

www.modellbahn-keppeler.de

www.bahnundbuch.de

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

GESUCHE

Dies + Das

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modelbahn@bayern-mail.de.

www.vgbahn.de

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Modellbahn 2. Hand

An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen: Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos. Neuware.

Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10.00–18.00 • Sa.: 10.00–14.00
Tel.: 07 31 / 6 02 64 91 • Fax: 07 31 / 61 99 17
www.modellbahn-uhl.de • info@modellbahn-uhl.de
89073 Ulm • Herrenkellergasse 16

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedettefgerth@aol.com

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.n.s@arcor.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Modellbahnsammlung in Z, N, TT, H0 bei guter Bezahlung gesucht. Seriöser Modellbahner freut sich auf ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche Original-Ellokschilder der ehemaligen Deutschen Bundesbahn. Kann im Tausch Dampflok schilder und Märklin-H0-Modelle anbieten. Gleichfalls suche ich Fabrikschilder von Jung, Hanomag + Borsig. Tel.: 0175/5739648 o. 0711/20922081.

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Dirk Röhrich • Holtendorf
• Girsbergdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
Modellbahnsteuerungen • Tel. + Fax: 03581/704724
SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Castritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig!
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

LoK - Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

Ihr Fachmarkt für die Region Chemnitz
www.modelleisenbahn-cms.de
Chemnitz Modellbahnshop • Inh. Michael Jakob
Mittweidaer Str. 6 • 09661 Hainichen
Tel.: 03 72 07 / 99 32 92 • info@chemnitzer-modellbahnshop.de

www.zum-alten-dampffross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen
Zum alten Dampffross
Inh. Mike Lorbeer
Kablowweg 89 | D - 12526 BERLIN
www.mike-lorbeer@t-online.de
MoBo - Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

SPIELWAREN REIMANN
Ihr Onlineshop zum Anfassen.
Modelleisenbahnen und Spielwaren von fast allen Markenherstellern zu sehr günstigen Preisen.
D-78247 Hilzingen • Untere Gießwiesen 15
onlineshop: **www.reimann.de**

Der Lokschuppen Dortmund GmbH
Märklin 94443 grün Eaos DE 2534 "Dortmunder Eisenbahn" bel. mit Kohle
Märklin 94444 grün Eaos DE 2514 "Dortmunder Eisenbahn" bel. mit Kohle
Märklin 94476 braun Eaos DE 2559 "Dortmunder Eisenbahn" bel. mit Kohle
Sonderwagen Lokschuppen Dortmund, Auflage 500 Stück je € 38,99
Fleischmann 9152 C Drehscheibe Spur N € 289,90
Fleischmann 9475 Lokschuppen 3-ständig Spur N € 72,95

Züge & Zubehör
Trains & Accessoires
Bahnhofstr. 9 • 85567 Grafing b. München
Tel.: 08092/85194-25 • Fax: 08092/85194-26
info@zuz-modellbahn.com
www.zuz-modellbahn.com
Ihr Modelleisenbahn-Fachgeschäft in Grafing b. München
ca. 150 m vom Bhf (S4) entfernt, Richtung/Nähe Marktplatz

modellbau.fischer
Unser Sonderwagen! Gleich bestellen bei uns im Shop unter: **www.mbs-fischer.de**
Artikelnummer 4415.636
Jetzt Vorbestellpreise für Neuheiten 2018 sichern!
Preisfrage unter: info@modellbauprofi24.de
Wastlmühlstr. 9 • 94051 Hauzenberg
+49 (0)8586 979476 • info@modellbauprofi24.de

GESUCHE

Fahrzeuge 0, I, II

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahnerfstadt.eu.

www.modellmobildresden.de

40 Jahre Figuren von Bernd Hauser
Lokführer und Heizer an der Lok

Art.-Nr. TT 43
bemalt: € 6,50
unbemalt: € 3,00

www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

LGB-Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle bei guter Bezahlung von Modellbahner gesucht. Ich freue mich auf ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel.: 02762/989645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter
<https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen>

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin-H0-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Orient-Express-, CIWL-, Pullmann-VSOE-Wagen und passende Zugloks in Spur H0 und N von Lima, Jouef, Kato, Rivarossi gesucht. Ggf. auch von Lemke, Roco, Revell. Freue mich über Angebote per E-Mail an: diunal.tromondo@web.de.

Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör
Pl. 95-100 Zgiers 1 P.O. BOX 41 tel./fax 004842 716 61 60
Kirche Pinnow H0/05/01
Dorfkirche Rapsnagen H0/05/02

NEU 2018

www.stange-pl.de

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

Vielfalt im Detail!

Job Modellbahn Service

Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 05 41. 43 31 35 www.jobmodellbahnservice.de

Suche in H0: BR 03 von Schicht, BR 50 von Piko in Blau und mit 2 Motoren. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel.: 03771/479181.

Suche Piko H0 51006 4-achs. sächs. Abteilwagen DR Ep. 3, ohne Brh., Piko H0 50065 Lok 94 2136, 50066 Lok 94 2105. P. Flohr, Gröningen, Tel.: 039403/4292.

www.lokankauf.de

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung, analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

www.jano-modellbau.de

Modellbahn Pietsch
Roco-Auslaufmodelle zum Sonderpreis

44130 Rungenwagen + Preiser Zirkuswagen	174,00 €	129,99 €
Zirkus Set Circus Williams		
44530 DRG 1./2. Kl. AB4ü	51,80 €	39,99 €
Württembergischer Eilzugwagen		
44532 DRG 1./2./3. Kl. ABC4wü12	51,80 €	39,99 €
Württembergischer Eilzugwagen		

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken! Bitte Spur angeben! z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

MODELLBAHNSHOP
Fachgeschäft & Versandhandel!
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
info@modellbahnschop.com
www.modellbahnschop.com

Anfahrt:
Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT
Biegelwiesenstr. 31
71334 Waiblingen

Außerdem mit dabei sind:

VGB (VERLAGSGRUPPE BAHN) **PIKO** **ARNOLD** **Rivarossi** **WALDBAHN** **JOSWOOD GMBH** **BRIO** **50 Jahre** **u.v.m.**

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT

11. - 13. Mai 2018
Eisenbahn-Frühlingsfest

mehr Informationen unter
www.modelleisenbahn.com

Eisenbahner Café geöffnet

Bud Spencer
Double - bekannt aus Zeitungs-, TV-Medien, wird am Sonntag (13. Mai 2018) den Bud-Spencer-Tunnel auf unserer Anlage einweihen.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsaufösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom-Sammlung/Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Modelleisenbahn Fleischmann, Märklin, Trix, Rivarossi, LGB, HAG, Roco. Auch große Anlagen oder Sammlungen. Analog und Digital. Baue auch ab. Barzahlung garantiert. Tel.: 0211/4939315.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Fleischmann H0 Dampfloks BR 70 alt Nr. 4016 und BR 50 Kabine alt. Tel.: 0160/3771316.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.n.s@arcor.de.

Besuchen Sie uns im Internet unter: www.LokschuppenHagenHaspe.de

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

GESUCHE Fahrzeuge TT, N, Z

Suche BTTB-Modell 15211: 4-achs. Selbstentladewg. GBAG; ferner TRANSITUS-Mittelwg. mit/ohne Pantographen von ZEUGE mit roter Bauchbinde u. weisser (beiger) Fensterleiste. Angebote: P. Böttinger, H.-v.-Gagern-Str. 26, 55131 Mainz.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche das Buch Bahnbetriebswerke, zahle € 100,-. Suche das Heft Bahnbetriebswerke Nr. 2 Eisenbahn-Kurier. Suche in Spur N 1:160 BR 44, zahle fairen Preis. Tel.: 0173/3514682.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur-Z- oder N-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

**Ankauf – Verkauf – Neuware
www.modellbahn-diehl.de
Mobil: 0172 / 71 58 412**



über www.wee.com
in unseren Shop
= 2% sparen!



DE 01187 Dresden
Würzburger Str.81
www.mbs-dd.com
Tel: 0351 27979215

modellbahn-schildhauer

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen . Tel. 03528 / 44 12 57 . info@elriwa.de
Besuchen Sie uns in unserem neuen Ladengeschäft oder auf www.facebook.com/elriwa.

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

Aktion 299,90 € UVP* 399,00 €



Roco 72216 Dampfloks BR 03 1013, DB, Ep.III

Aktion 159,90 € UVP* 269,99 €



Piko 50041 Dampfloks BR 82, DB, Ep.IV

Aktion je Modell 89,90 € UVP* 99,99 €



**Carson 500504117
VW T1 Pritsche mit 2,4Gh RC-Funk, 1:87 H0**

Weltneuheit – 1:87 RC – High-Tech im Kleinformat

2,4 GHz, Fahrzeit bis 35 Minuten, proportionale und sehr präzise Steuerung, Trimmung für Lenkung, sehr kleiner Wenderadius, sehr feinfühliges Vorwärts- und Rückwärtsfunktion, mit LED-Beleuchtung vorne / hinten, inklusive Vitrine zum Aufbewahren



**Carson 500504118
VW T1 Kasten mit 2,4 GHz RC-Funk, 1:87 H0**



**Carson 500504119
VW T1 Bus mit 2,4 GHz RC-Funk, 1:87 H0**

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



idee+spiel®

EUROTRAIN®

www.elriwa.de

Unsere H0-Aktionen für Sie!

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen. Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html> oder anfordern bei E. Freimann, Tel.: 08141/53481-152, E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

GESUCHE

Zubehör alle Baugrößen

Suche ältere Modellbahnhöfe aus DDR-Zeit. Entweder aus Pappe oder Holz, nur Spur H0. Kann auch defekt sein. Soll mal fürs Museum sein. Bitte melden. H.J. Bänsch, Erfurter Str. 8a, 03046 Cottbus. Info-Tel.: 0355/797314.

Suche Bausatz TT-Bahnhofshalle von Vero/Auhagen, auch Ergänzungsteile. Tel.: 03621/705235.



Termine

Ankauf-Verkauf-Tausch von Modell-eisenbahnen, Autos, Sammlerspielzeug

15.04. Recklinghausen, Vestlandhalle
22.04. Mülheim/Ruhr, Alte Dreherei
29.04. Essen, Zeche Zollverein, Halle 5
06.05. Rheine, Stadthalle
13.05. Soest, Schützenhalle Ampen
21.05. Castrop, Europahalle (Montag)
27.05. Mülheim/Ruhr, Alte Dreherei

Weitere Termine unter www.bv-messen.de
OVGmbH Tel.: 02553-98773

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

15. April 33 Bielefeld, Ringlokschuppen
15. April 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
22. April 47 Rheinfelden, Lego- u. Playmobil Spezial, Messe Niederrhein
29. April 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
1. Mai 33 Kaunitz-Verl., Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. *10-16 Uhr
1. Mai 58 Schwerte, Rohrmeisterei, Ruhrstr.
13. Mai 45 Hattingen, Gläsehalle der Heinrichshütte, Werksstr.
21. Mai 47 Duisburg-Homb., Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str. (Pfingstmont.)
27. Mai 46 Wesel, Niederrheinhalle, An de Tent
3. Juni 44 Herne-Röhlinghausen, Volkshaus, Am alten Hof

Alle Märkte
11-16 Uhr außer *

... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte
daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich
bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

GESUCHE

Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.puerner.de

MEC in München sucht engagierte Bastler u. Tüftler, Kreative zum Betrieb u. Weiterbau unserer H0-Anlage. Wir sind keine Vereinsmeier u. erheben keine Mitgliedsbeiträge. Tel.: 089/8542331, mobil: 0151/70046114.

www.menzels-lokschuppen.de

Suche Spur-N-Bahner aus dem Raum Stollberg/Erzgebirge, die die DR der DDR im Modell und Wirklichkeit lieben. Möchte mein Hobby nicht mehr allein ausüben. Daher suche ich Mitstreiter zum Basteln und Erfahrungsaustausch. 015901134046.

www.modell-hobby-spiel.de
 – News / Modellbahnsofa –

www.modellbahnen-berlin.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE

über 35 Jahre www.adler-maerkte.de

15.04. Essen, Zeche Carl
29.04. Langenfeld, Stadthalle,
Schauplatz Langenfeld, Hauptstr. 129
01.05. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle
Koblenzer Str. 80
06.05. Aachen, Kurpark-Terrassen
Dammstr. 40
13.05. NEU! Essen, (Überruhr)
Bürgertreff Ruhrhalbinsel e. V.
Nockwinkel 64

Marktzeiten
11-16 h

ADLER – Märkte e. K. 40721 Hilden, Tellerstr. 14
 Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

URLAUB

Reisen, Touristik

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,- pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,-, Endreinigung € 10,-, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,-/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,-/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Modellbahn-Auto-Börsen: von 10–15 Uhr
Leipzig: Sa. 14.04., Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14
Kassel/vellmar: So. 06.05., Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Erfurt: Sa. 12.05., Alte Parteischnle, Werner-Seelenbinder-Str. 14
 Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
 geschäftl.: 05651/5162
 Handy: 0176/89023526
 E-Mail: jensberndt@t-online.de

Liebevoll eingerichtete FeWo im ehem. Verwaltungsgebäude der GHE am Bf. der Selketalbahn in Gernrode/Harz. 2–3 Pers., nicht behindertengerecht, Nichtraucher. Ab € 40,-. Tel. 017623917323, E-Mail: ferienwohnung@selketalbahn.de.

BÖRSEN

Auktionen, Märkte

München, So. 29.04. von 11–17 Uhr
Modellbahn Markt & Treff
MVG (Tram) Museum, Ständlerstr. 20
 089/51099130, www.gruber-events.de

01.05.: Modellbahnbörse von 11–17 Uhr in 31303 Burgdorf - Stadthaus. Infos: www.spielzeugbörsen.com

www.adler-maerkte.de

05.05.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, 23558 Lübeck, Opel-DELLO, Töpferweg 61–63. Info-Tel.: 040/6482273.

05.05.–06.05.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 16792 Zehdenik, Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
 06.05.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. 12.05.: Erfurt, Alte Parteischnle. Jeweils von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
 06.05.: 12679 Berlin, Freizeit-Forum. 27.05.: 01069 Dresden, Alte Mensa. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

13.05.: Modellbahnbörse von 11–17 Uhr in 21614 Buxtehude - Festhalle. Infos: www.spielzeugbörsen.com

19.05.–21.05.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 95339 Neuenmarkt/Wirsberg, Deutsches Dampflok-Museum, Birkenstr. 5. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

27.05.: Berliner Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfen, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 13. Mai, Kursaal Stuttgart Bad Cannstatt
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug

Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

DIE SCHÖNSTEN BAHNERLEBNISSE IN NAH UND FERN

**116
SEITEN**
Mit DVD

Träumen, staunen, einsteigen: Die neue Ausgabe von „Eisenbahn-Romantik“ weckt wieder Emotionen und bietet auf 116 Seiten gleichzeitig handfeste Informationen zu den schönsten Zügen und Bahnstrecken.

Heft 1/18 - mit DVD „Der Pollo“

Best.-Nr. 401801 • € 7,90



Eine der bisherigen Ausgaben verpasst?
Bestellen Sie noch heute nach! Oder digital im
Bahn-Kiosk für Ihr Tablet oder Smartphone.

Sichern Sie sich noch heute Ihre Vorteile:

- ✓ 4 Ausgaben + Prämie für nur € 29,-*.
- ✓ Sonderpreis für ER-Clubmitglieder und Mitglieder der Märklin-Kundenclubs: nur € 24,-*.
- ✓ Ersparnis von 10% bzw. 20% gegenüber dem Einzelheftkauf.
- ✓ Kostenfreie Zustellung nach Hause
- ✓ Eine Prämie Ihrer Wahl: XL-Edition „Legendäre Züge“ oder „Glacier-Express XXL“ oder Kalender „Die Harzer Schmalspurbahnen 2019“.
- ✓ Und zusätzlich die Gewinnchance auf zehn Eintrittskarten für das Hans-Peter Porsche TraumWerk in Anger

* Ausland + € 10,- für erhöhten Portoaufwand

** Eine Clubmitgliedschaft für bereits bestehende Clubmitglieder ist nicht wählbar.



Eisenbahn-Romantik, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Tel. 0761/6966043, Fax 0761/66310
E-Mail eisenbahn-romantik@riogrande.de, www.vgbahn.de/abo



An einem sonnigen Tag ist V 100 2023 mit einem Güterzug unterwegs. Der Bahnübergang zeigt sich vorschriftsmäßig gesichert.

Eine akut bedrohte Art sind die handbedienten Schrankenposten der Bahn. Der Einsatz elektronischer Systeme und stetiger Rückbau haben den Bestand arg dezimiert.

Dienst am Posten 56

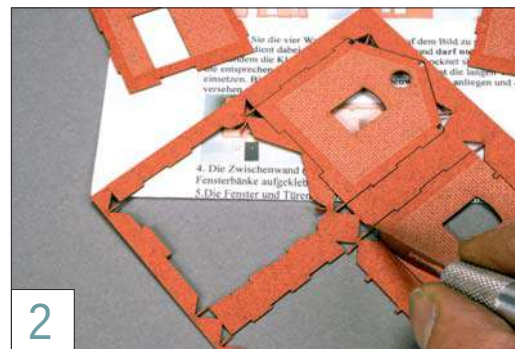
Sie gehörten in den zurückliegenden Epochen zur Eisenbahn wie die Schwelle zum Gleis: Bahnübergänge mit Schrankenanlagen, die vom Wärter mittels Kurbel in Bewegung gesetzt wurden. Besonders bemerkenswert war bei diesen Einrichtungen die Unterbringung des Personals. Wie Vorbildaufnahmen zeigen, reichte die Spanne von simplen Bretterbuden über skurrile Blechkonstruktionen bis hin zum soliden Backsteingebäude. Vorbildgerecht umgesetzt, kann ein Bahnübergang auch auf der Modellbahn ein echter Blickfang sein.

Wer eine solche Szenerie nachbauen möchte, wird schnell feststellen, dass das Angebot an brauchbaren Schrankenanlagen selbst in der beliebten Baugröße H0 erstaunlich dünn ist. Neben diversen Uralt-Modellen gibt es mittlerweile zwar auch motorisierte Schranken neueren Datums,



Die Materialauswahl für den Aufbau eines ländlichen Bahnübergangs ist nicht allzu groß.

eine ansprechende Ausführung handbedienter Schrankenbäume zählt jedoch nicht dazu. Einzige Ausnahme: ein Bausatz von Weinert. Der etwas knifflige Zusammenbau ist aber nicht jedermanns Sache. Es bleibt also nur, das Zubehör für den Bahnübergang selbst zusammenzustellen.



Die Haltestege der Karton-Bauteile lassen sich mit einem Skalpell abtrennen.

Beginnen wollen wir in dieser Ausgabe mit dem Gebäude des Schrankenpostens. Hierfür ist das Angebot passender Bausätze ungleich größer. Neben den herkömmlichen Exemplaren aus Kunststoff finden sich auch etliche Bauwerke, deren Teile aus Resin-Harz oder gelasertem Karton beste-

hen. Um einen Lasercut-Bausatz handelt es sich auch beim „Posten 56 Legden“ von Mehbu-Lasertechnik. Das Vorbild des Ziegelbauwerks stand im Münsterland, wurde 2005 aufgelassen und 2011 abgerissen. Unter dem Suchbegriff „Posten 56“ findet der interessierte Modellbahner allerdings noch Bilder im Internet, welche die damalige Vorbild-Situation zeigen. Mit nur 42 Einzelteilen stellt der H0-Bausatz auch für den Gelegenheitsbastler keine große Hürde dar. Der Werkzeugbedarf ist ebenfalls überschaubar. Ein scharfes Messer oder Skalpell, eine Schere, etwas Weißleim, Gummibänder und ein paar Modellbauklammern sollten bereitliegen. Für die Erstellung des Rohbaus werden zunächst die Außenwände aus dem Kartonbogen befreit. Dafür durchtrennt man die Haltestege

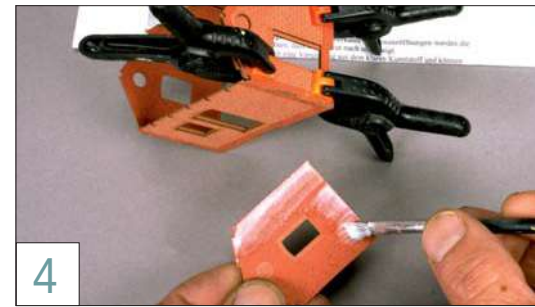
Ziegelbauwerk aus Karton

der Bauteile. Zur Kontrolle der Passung schadet es nicht, die Teile jetzt probeweise erst einmal ohne Kleber zusammenzusetzen. Funktioniert das problemlos, kann der Weißleim, sparsam dosiert, an den Klebestellen aufgetragen werden. Möglichst zügig erfolgt dann das Aufstellen der Wandteile, Gummibänder fixieren den Rohbau bis zum Trocknen des Klebers. Damit die Ausrichtung stimmt, kann der Bastler die Bodenplatte einsetzen, die aber noch nicht festgeklebt wird. Gemäß der Anleitung folgt dann das Einsetzen der Innenwände. Den hier erforderlichen, flächigen Kleberauftrag nimmt man am besten mit einem Pinsel vor. Da der Karton den Klebstoff recht schnell aufnimmt, ist auch bei diesem Bauschritt zügiges Arbeiten angesagt. Modellbauklammern sorgen dann dafür, dass die Wandteile bis zur Trocknung gut anliegen. In der Zwischenzeit können die Fensterbänke ihren Platz einnehmen. Es genügt, die kleinen Teile mit etwas Leim in die Fensteröffnungen zu setzen, eine Fixierung ist nicht extra notwendig. Nach dem Entfernen der Fixierklammern gilt es, Fenster und Türen einzusetzen. Die Verglasung erfolgt dann mit der beiliegenden transparenten Folie. Langsam wird es für

Die meisten Lokpersonale sind dem Schrankenwärter Müller persönlich bekannt. Sein freundlicher Gruß gilt dem Kollegen.



Der Rohbau des kleinen Gebäudes ist schnell zusammengefügt. Während der Weißleim trocknet, werden die Bauteile mit Gummibändern fixiert.



Die Innenwände erhalten zügig einen flächigen Kleberauftrag, denn der Weißleim zieht recht schnell an.



Zu den wenigen Kleinteilen des Bausatzes gehören die Außenfensterbänke. Eine Fixierung nach dem Aufsetzen ist nicht erforderlich.



Den Boden des Gebäudes kann man mit einer Fliesenimitation, einer 3D-Strukturfolie von Noch, aufwerten.



Trennt man die Tür aus ihrer Kartonplatte heraus, kann man diese auch leicht geöffnet in den Rahmen kleben.



Die Innenwände sollten nicht nur hinsichtlich einer Beleuchtung eine andere Färbung erhalten, etwa in Hellgrau.





9

Für den Geländeaufbau ist Hartschaum ein ideales Material. Eine Hartfaserplatte ist für die Straße vorgesehen.



10

Der Sockel des Häuschens ist recht hoch angelegt. Für die Tieferlegung sorgt ein entsprechender Ausschnitt im Hartschaum.



11

Ein kleiner Garten hinter dem Posten ist mit Wegeplatten und Randsteinen von Faller schnell angelegt.



12

Mit feinem Sand erfolgt die Grundgestaltung des Geländes. Für die Befestigung des Streumaterials wird Schotterkleber vorsichtig aufgeträufelt.



13

Die Begrasung erfolgt elektrostatisch. Eine Auswahl feiner Grasfasern findet sich zum Beispiel bei Model-Scene.



14

Pflanzen für H0 gibt es in reichlicher Auswahl. Die Exemplare von Noch bestehen aus Papier, die Gemüsepflanzen von Busch aus Kunststoff.

den Bauherrn auch Zeit, über eine Inneneinrichtung nachzudenken. Insbesondere wenn eine Beleuchtung installiert wird, ist das sinnvoll. Sehr umfangreich muss die Ausstattung nicht sein: Ein Tisch mit Stühlen, ein Schrank oder Spind und ein Ofen können schon genügen. Solche Kleinigkeiten finden sich zum Beispiel in den Angeboten von Faller, Preiser oder Noch. Die ziegelbraunen Innenwände sollten auf jeden Fall noch einen Farbanstrich erhalten, zum Beispiel mit der Tamiya-Farbe XF20 Neutral Grey. Danach kann der Dachdecker in Aktion treten. Nach dem Einsetzen der Geschossdecke lässt sich das Dachteil

aufsetzen. Besonders das Einfädeln der hervorstehenden Balken in die Mauerausparungen sollte aber vorsichtig geschehen, denn die dünnen Kartonstreifen sind schnell beschädigt. Mit einer flächigen Verklebung wird die einteilige Dachhaut montiert. Die sehr einfach gehaltenen Dachrinnen des Bausatzes kommen nicht zum Einsatz. Sie werden durch Kunststoff-Exemplare aus dem Noch-Set 56400 ersetzt. Zum Abschluss sind noch die Draht-Fallrohre passend zurechtzubiegen und mit wenig Sekundenkleber zu befestigen.

Für den Aufbau des Geländes kamen im gezeigten Beispiel Hartschaumplatten

zum Einsatz. Diese besitzen für den Modellbau einige Vorzüge. Das preisgünstige Material ist in der Baustoff-Abteilung der meisten Baumärkte in Plattenform sowie in verschiedenen Stärken erhältlich. Ein geringes Gewicht und eine recht hohe Stabilität zählen zu den weiteren Vorteilen des Hartschaums. Das zur Bearbeitung erforderliche Werkzeug sollte in den meisten Hobby-Werkstätten zu finden sein. Dazu zählen Säge, Cuttermesser, Raspel und grobes Schleifpapier. Für eine belastbare Verbindung der Hartschaum-Teile mit dem Grundgerüst der Anlage ist ein spezieller Klebstoff einzusetzen. Dieser Einkomponenten-PUR-Konstruktionskleber ist eben-

Geländebau mit Hartschaum

falls im Baumarkt erhältlich. Er ist auch die erste Wahl, wenn Plattenteile für den Geländeaufbau miteinander zu verkleben sind. Nach dem Abbinden des Klebstoffs kann der Bastler dann die Schaumklötze mit Messer und Raspel in die gewünschte Geländeform bringen.

Als Basis für die Straße des Bahnübergangs dienen passend zurechtgeschnittene Streifen einer drei Millimeter starken Hartfaserplatte. Eine mit dem Schleifklotz hergestellte Ansrägung auf der Gleisseite erlaubt einen lückenlosen und bündigen Anschluss der Fahrbahn an das Schienenprofil. Die Verklebung der Holzstreifen erfolgt wieder mit dem PUR-Klebstoff. Damit während der Aushärtung des Klebers nichts verrutscht, wird die Fahrbahn für einige Zeit mit Gewichten beschwert. Danach steht für die Geländefläche ein Feinschliff auf dem Programm. Noch eventuell vorhandene Löcher und Spalten schließt man davor mit lösemittelfreier Spachtelmasse, die es heutzutage gebrauchsfertig in der Tube gibt. Die helle Schaumlandschaft erhält danach eine Grundierung. Gut geeignet ist dafür die Abtönfarbe Umbrabraun.

Die weitere Gestaltung erfolgt mit feinen Modellbau-Sanden, verschiedenen Grasfasern, Bäumen und Büschen. Ein Garten zur Selbstversorgung mit Obst und Gemüse etwa war noch bis in die 1960er-Jahre eine Selbstverständlichkeit. Wie Vorbildfotos zeigen, waren solche Gärten auch bei den Wärterhäuschen von Blockstellen und Schrankenposten keine Selten-



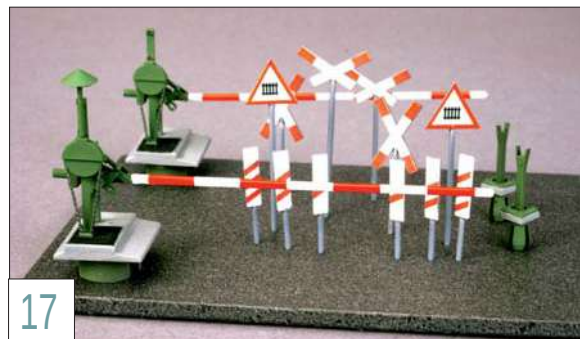
15

Beim Aufsetzen der Dachkonstruktion ist Vorsicht geboten. Die hervorstehenden Dachbalken sind recht empfindlich.



16

Die einfach gehaltenen Dachrinnen wurden gegen Kunststoff-Rinnen von Noch getauscht. Die Fallrohre bestehen aus Draht.



17

Die Ausstattung für den Bahnübergang steht schon bereit. Ihr Aufbau und die Antriebstechnik sind das Thema der nächsten Folge.

heit. Filigrane Pflanzen-Nachbildungen sind für die Baugröße H0 schon seit geraumer Zeit zu haben. Eine große Auswahl aus lasergeschnittenem Papier zählt zum Beispiel zum Angebot der Firma Noch. Auf Kunststoff setzt der Hersteller Busch, Obst und Gemüse sind dabei in Themenpackungen als Bausätze erhältlich. Das Zu-

sammensetzen der winzigen Pflanzenmodelle erfordert zwar Fingerfertigkeit und Geduld, mit diesen Produkten lässt sich der H0-Garten aber sehr realistisch und überzeugend ausstatten. Zur Einlagerung der Garten-Erzeugnisse wurde übrigens oft ein so genannter Erdkeller genutzt. So ein Vorratsraum befindet sich auch an un-

serem Posten-Gebäude. Im MEB-Spezial Nr. 23 „Am Schienenstrang“ wird der Bau dieses H0-Naturkellers ausführlich beschrieben. Für unseren Schrankenposten stehen noch die Gestaltung der Schrankenanlage und deren Antrieb auf dem Arbeitsplan. Wie das funktioniert, zeigen wir in einer Fortsetzung. □ Michael Siemens



Ein Garten zur Selbstversorgung mit Obst und Gemüse war in früheren Zeiten auch bei den Schrankenposten keine Seltenheit.



Durch seine typisch preußische Bauform ist der Bahnhof Laarwald auch außerhalb der niedersächsischen Provinz verwendbar.

Klebeflecken können den schönsten Bausatz verunstalten. Unique präsentiert mit seinem Lasercut-Bausatz des Bahnhofs Laarwald nicht nur ein hervorragendes TT-Modell, sondern auch eine innovative Lösung für ein altes Modellbauproblem.

Selbstklebend in TT

Der Bahnhof Laarwald liegt an der Bentheimer Eisenbahn im äußersten Südwesten des Bundeslands Niedersachsen. Das niederländische Coevorden ist nur wenige Kilometer entfernt. Da ist es nur folgerichtig, dass sich mit Unique Scenery Products ein niederländischer Hersteller dieses nahe gelegenen Vorbildes angenommen hat. Unter der Artikelnummer 03 05 001 liefern die Niederländer diesen typisch norddeutschen Bahnhof als Lasercut-Bausatz im Maßstab 1:120. Das Modell ist in ähnlicher Form auch für die Baugrößen H0 (01 05 001) und N (02 05 001) erhältlich.

Die Verpackung ist eher funktional gestaltet, doch im Inneren findet man die Kartonbögen sauber geschichtet und

durch feines Seidenpapier getrennt vor. Die Anleitung, aus immerhin zwölf doppelseitig bedruckten DIN A4-Seiten bestehend, gibt einen Vorgeschmack auf den Umfang des Projekts. Wie bei Lasercut-Modellen üblich, besteht der Bausatz aus

Mit Klebeband lassen sich Klebeflecken vermeiden

einem Grundkörper, welcher anschließend mit den farbigen Ziegelwänden verkleidet wird. Der weiße Karton der Innenfassaden zeigte bei unserem Testmuster teils deutliche Laserspuren um die Fensteröffnungen herum. Es ist Geschmackssache, ob man das als interessante Patina akzeptiert. Wer auf sauber lackierte Fens-

teröffnungen Wert legt, sollte in jedem Fall zunächst mit etwas Farbe zu Werke gehen. Anschließend stehen die Glaserarbeiten an. Dafür hat man sich bei Unique etwas Besonderes einfallen lassen: Der Hersteller hat jedem Modell eine Packung doppelseitiges Klebeband beigelegt. Dieses klebt man stückweise um ein oder mehrere Fenster herum und befestigt anschließend die passend zugeschnittene Fensterfolie. So werden die Fensterflächen nicht durch eventuell überquellenden Klebstoff verschmiert. Allerdings haftet das Klebeband recht gut: Wenn es versehentlich in die Fensteröffnungen hereinragt, ist es nur mit Mühe wieder ablösbar. Wer sein Modell nicht mit einer aufwendigen Inneneinrichtung versehen möchte, sollte die Fenster

mit Gardinen versehen. Auch dafür ist das doppelseitige Klebeband bestens geeignet. Passende Vorhänge kommen entweder aus der Restekiste oder müssen selbst gedruckt werden. Als Abstandhalter eignen sich passend zurechtgeschnittene Streifen überschüssigen Trägerkartons.

Sind alle Wandflächen verglast und entsprechend bearbeitet, beginnt der Zusammenbau. Im ersten Moment wirkt der Karton mit seiner Stärke von einem Millimeter etwas dünn. Setzt man Wände und Grundplatte probeweise zusammen, scheint einem das Ensemble nur leidlich stabil zu sein. Die Verbindungsfaschen sind großzü-

Die Feinarbeiten werden zum Vergnügen

giger ausgeschnitten, als man es von anderen Anbietern gewohnt ist. Doch etwaige Zweifel verflüchtigen sich schnell. Sind die ersten Wandteile über Eck miteinander verklebt, stabilisieren sie sich gegenseitig. Für diese Arbeiten eignet sich ein schnell abbindender Holzleim wie der Bindan RS von Bindulin. Der Zusammenbau des Gebäudekörpers geht rasch vonstatten, sobald man sich in die Anleitung eingelesen hat. Dass die Nummerierung mit Zahlen- und Buchstabenfolgen wie 1a-3b-10c-12d die Reihenfolge beim Bau angeben soll, ist nicht auf den ersten Blick ersichtlich.

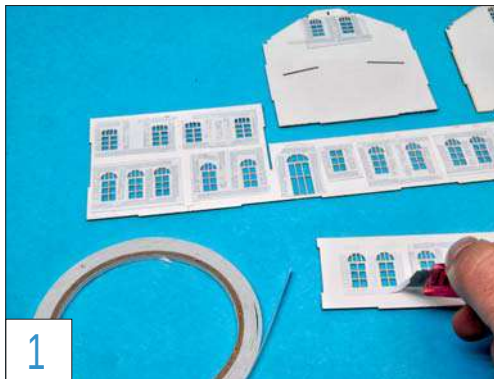
Im nächsten Schritt wird das Gehäuse nun mit der äußerst gelungenen Ziegelnachbildung beklebt. Der Farbton mag etwas grell wirken, aber die Oberflächenstruktur mit ihren maßstäblichen und feinen Gravuren überzeugt auf Anhieb. Nun werden die ohnehin schon ordentlichen Ziegelwände mit winzigen hervorragend detaillierten Friesen und Gesimsen verziert. Was normalerweise in einer mühseligen Fummelarbeit samt Klebeflecken und Frustration gipfeln würde, gerät zum eigentlichen Highlight des Bausatzes: Die filigranen Teilchen sind allesamt in selbstklebenden Karton gelasert worden. Der Zierrat muss nur noch mit einem scharfen Messer aus den Bögen herausgetrennt werden, dann wird die Schutzfolie entfernt und die kleinen Teile können an der Fassade fixiert werden. So wird diese fummelige Arbeit fast zum vergnüglichsten Teil der Bastelei. Allerdings ist auch eine ruhige Hand vonnöten; einmal angebracht, lassen sich die kleinen Teile nur mit äußerster Mü-

he um einen Zehntelmillimeter verschieben. Größere Nacharbeiten sind da nicht möglich. Allzu häufige Korrekturen führen nur dazu, dass die Teile wieder abfallen. In solchen Härtefällen sollte man doch auf etwas Weißleim zurückgreifen.

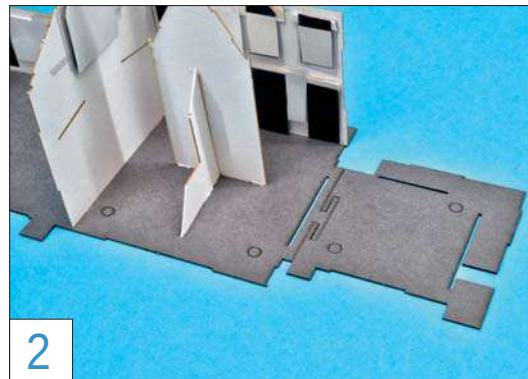
Der Weiterbau gelingt ohne Probleme. Bei der Montage des Daches geht, fällt das recht große Spiel der Teile zunehmend positiv auf. Auch die Dachteile gefallen mit

ihren feinen Gravuren. Mit Regenrinnen und Fallrohren sowie der passenden Bahnsteigausstattung (Auhagen) lässt sich das Modell noch weiter aufwerten.

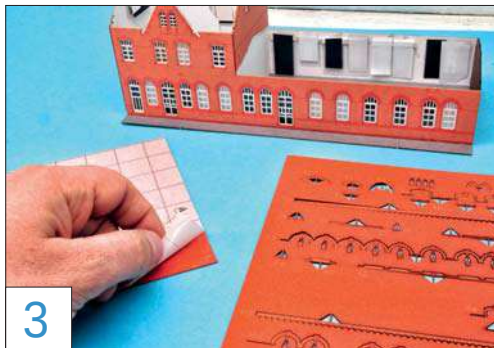
Tillig liefert mit der D20 der Bentheimer Eisenbahn (Ex-DB V200.1) sogar eine passende Lok in 1:120 (04510). Wer eine größere Fahrzeugvielfalt wünscht, muss den Bahnhof zumindest in der Fantasie in einen anderen Teil Preußens versetzen. □ ke



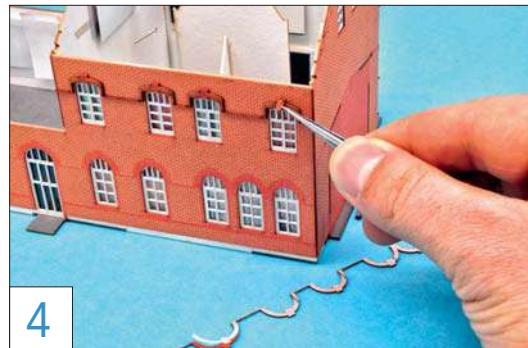
1 Doppelseitiges Klebeband bildet die Basis für die Fensterverglasung: Klebeband fixieren, Schutzstreifen entfernen, Glasfolie aufkleben – fertig.



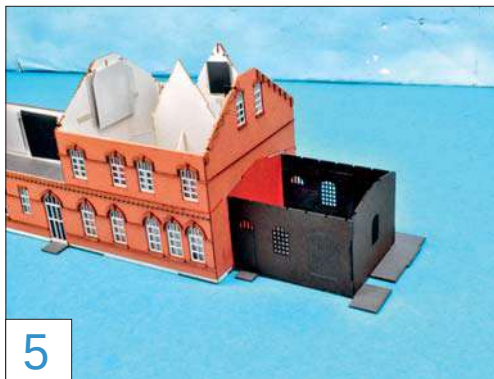
2 Manche Verbindungen wirken recht wackelig, der Zwischengiebel wurde sicherheitshalber extra stabilisiert.



3 Die filigranen Friesen und Gesimse liegen als selbstklebende Kartonelemente vor. Das bringt beim Basteln eine enorme Zeitersparnis.



4 Von den kleinen Schlusssteinen hat der Hersteller in weiser Voraussicht einige Zusatz-Exemplare beigelegt.



5 Alleine wirkt der Güterschuppen-Boden noch recht wackelig. Erst wenn die Wandteile zusammengefügt sind, gewinnt das Ensemble an Stabilität.



6 Die Laderampe wurde mit einer leichten Steigung versehen. Auch das Pflaster des Bahnsteigs ist gut gemacht.



Roaring Alco

Mit rotzigem, niedertourigem Grummeln rumpelt die C424m der Livonia Avon & Lakeville mit Schrittgeschwindigkeit durchs Industriegebiet.

Bei US-Fans steht die markante, raue Geräuschkulisse einer ALCo-Diesellok hoch im Kurs. Eine ältere Atlas-Lok lernt mit ESU-„LokSound“ das Grollen und erhält neue Funktionen.

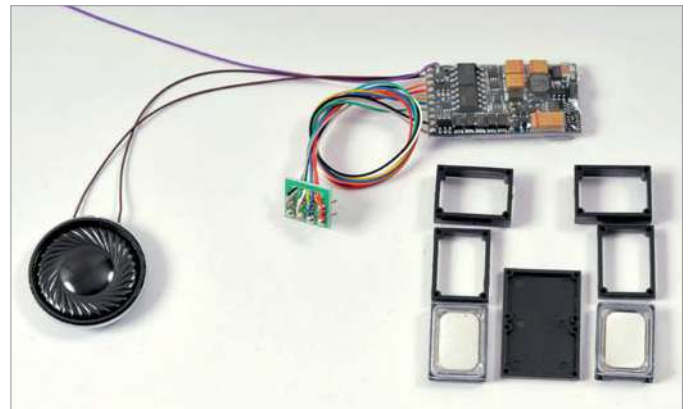
Alle zwei Jahre findet im hessischen Rodgau ein überregionales Treffen von Modelleisenbahnern mit Vorliebe für amerikanische Bahnen statt. Auch Europäische Decoder-Hersteller wie ESU bieten Geräuschdateien oder gar bespielte Decoder für US-Triebfahrzeuge an. Speziell für den US-

Markt fertigt ESU die sogenannten „LokSound Select“-Decoder, die in Europa aber nicht angeboten werden, sondern nur über Importeure zu beziehen sind. Diese Bausteine sind Platinen, welche die ursprünglich verbauten Platinen in den Triebfahrzeugen ersetzen. Der Ersatz der ganzen Elektronik erweist sich oft als sinnvoll, da

US-Hersteller viel länger als europäische auf den Einbau von digitalen Schnittstellen verzichtet haben. Modelle wie die preisgünstige H0-„Classic“-Serie von Atlas trugen zuletzt ab Werk aber eine achtpolige Schnittstelle. Eine dieselelektrische Mehrzwecklok RS-1 der American Locomotive Company (ALCo) in der Lackierung der



Nach dem Öffnen der Lok durch Zusammendrücken der Vorbauten und Abheben des Gehäuses offenbaren sich knappe Platzverhältnisse.



Das Runde passt nicht ins Eckige: Mit zwei eckigen Lautsprechern und dem modularen Schallkapsel-Set nutzt man den Platz besser aus.

Livonia Avon & Lakeville wurde vom Autor dieses Beitrages vor einigen Jahren mit einem „LokSound“-Decoder ausgerüstet und erfreut seither mit ihrem rotzigen Sound. Die bislang in der Schachtel schlummernde ALCoC424m mit der Betriebsnummer 423 derselben Bahngesellschaft erschien als passende Ergänzung, die zudem einen ganz anderen Sound als die RS-1 hat. Das H0-Modell der 423 gefällt durch seidenweiche Fahreigenschaften und verfügt zudem über eine achtpolige Schnittstelle auf der Platine.

Wie bei amerikanischen Loks üblich, kann man nach Abschrauben und Herausziehen der Kupplungen das Gehäuse einfach nach oben abnehmen. Bei der Atlas-Alco kann man auch die Kupplungen samt Umlauf am Platz lassen und die Vorbauten abnehmen. Im letzteren Fall muss man die Umlauf-Griffstangen an Vorbauten und Führerhaus aushängen. Dann drückt man die Vorbauten vorne und hinten zusammen und hebt den Aufbau ab. Nach dem Abnehmen des Gehäuses dämmerte es dem Verfasser auch, warum die wuchtige Lok bislang geräuschlos umherfuhr: Unter dem gar nicht so kompakten Gehäuse ist schlicht kein Platz für einen Lautsprecher mit annehmbar großer Schallkapsel.

Das Chassis war von Atlas in den frühen 2000er-Jahren noch nicht zur Aufnahme eines Lautsprechers vorbereitet. Mittlerweile hielten aber hochwertige Lautsprecher aus dem Handbereich in die Modellbahn Einzug, weshalb man auch bei weniger großzügigen Platzverhältnissen zu guter Akustik gelangen kann.

Unter der Artikel-Nummer 54400 bietet ESU den LokSound V4.0 für achtpolige Schnittstellen an. Einen Sound muss der Kunde allerdings noch aufspielen. Der mitgelieferte Rundlautsprecher würde zwar eine satte Akustik liefern, passt aber leider nicht unter die Haube. Mit recht voluminösen Rastnasen wird die Hauptplatine auf dem Rahmen gehalten, der an dieser Stelle ausreichend Raum für den Decoder bietet. Nun gilt es allerdings noch Raum für Lautsprecher zu schaffen. Das Lautsprecher-Doppelpack 50321 bietet sich zum Einbau an. Dieses Lautsprecher-Set enthält verschieden hohe Distanz-Stücke und zwei Bodenplatten.

Eine Bodenplatte weist die Abmessungen eines einzelnen Lautsprechers auf, die zweite Bodenplatte ist doppelt so groß

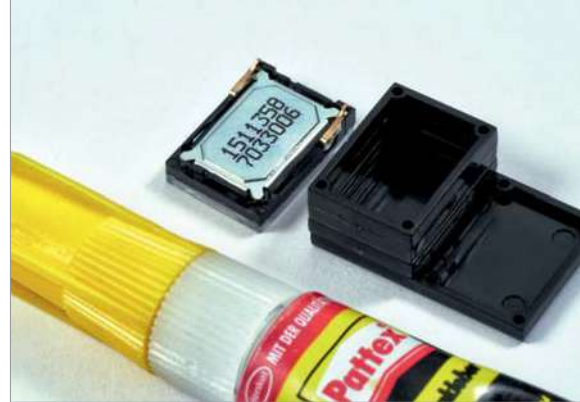
und kann somit zwei Lautsprecher aufnehmen. Für die C424m verwendet man die große Platte und baut darauf die den Lautsprechern beiliegenden Distanzstücke auf. Der Verzicht auf die maximale Bauhöhe hätte den Einbau vereinfacht, dann wäre aber die Geräuschfülle geringer gewesen.

Das Verkleben der Teile erfolgt mit reichlich Sekundenkleber, damit auch jede Lücke geschlossen ist. In diesem Fall sollte man mit Klebstoff ausnahmsweise mal nicht sparsam sein. Den eigentlichen Lautsprecher platziert man so, dass die Lötflächen nach oben schauen. Wie im Physikunterricht einstmals gelernt, muss man die 8-Ohm-Lautsprecher parallel schalten, um dann mit vier Ohm den besten Sound zu erhalten. Knifflig ist das Anlöten der Litzen an den beiden nebeneinander liegenden Lötstellen. Diese Lötstellen dürfen keinesfalls Kontakt haben. Wer eine weniger ausgeprägte Freundschaft zum Lötkolben pflegt, kann den einen Lautsprecher auch so verkleben, dass die Lötstellen auf der anderen Seite liegen. Achtung: In diesem Fall verbindet man die beiden inneren und die beiden äußeren Pads der Lautsprecher. In keinem Fall dürfen Litzen über den Lautsprecher geführt werden, da sonst schnarrende Nebengeräusche drohen.

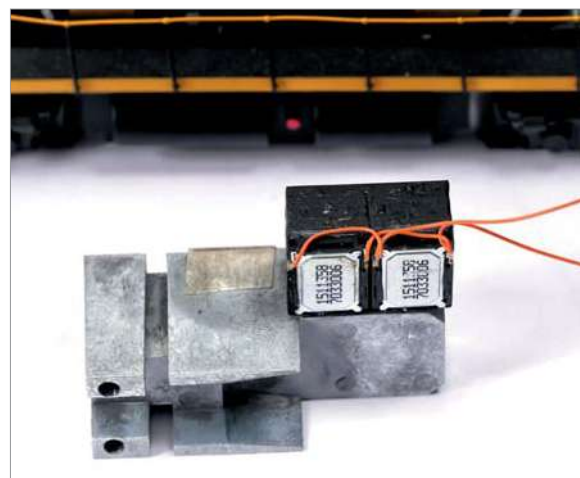
Etwas weniger Gewicht für satten Sound

Nachdem der Kabelsalat nun angerichtet ist, schneidet man den mit dem Decoder verbundenen Lautsprecher ab und schiebt auf die Litze am Decoder ein kleines Stück Schrumpfschlauch auf. Dieses unterbindet später die Kontaktfreude der neuen Lötstelle. Dann ist der neue Doppellautsprecher anzulöten und der Schlauch über die Lötstellen zu schrumpfen. Leider passt der Lautsprecher nicht ohne Nacharbeit zwischen Platine und Chassis. Über beiden Rahmenenden sorgen Metallblöcke für ein höheres Gesamtgewicht, ein Verzicht auf einen der beiden hätte Einbußen an Zugkraft zur Folge gehabt.

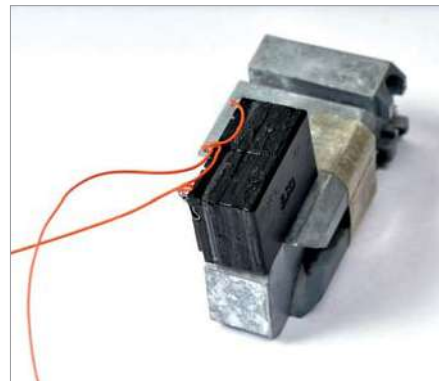
Zudem kanalisieren die Metallbrocken die Litzen der Spitzenbeleuchtungs-LED, die ohne Gewichtsblock haltlos unter dem Gehäuse hing und allenfalls das Getriebe des Drehgestells erhellen würde. Außerdem sorgen haltlos auf dem Lautsprecher liegende Kabel für unschöne Nebengeräusche. Um Platz zu schaffen, muss man den



Reichlich Sekundenkleber verbindet die Schallkapsel und den Lautsprecher luftdicht.

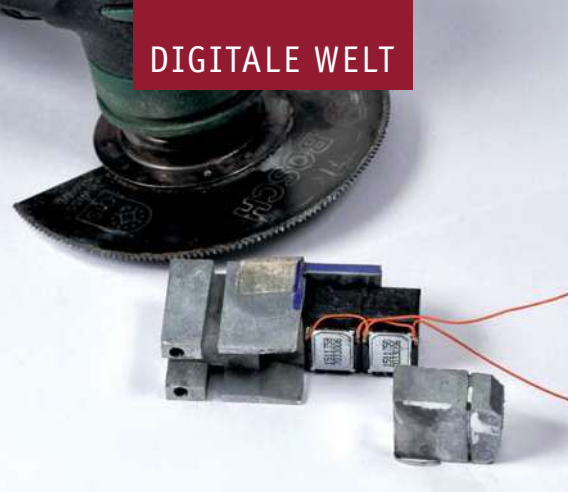


Da muss der Lautsprecher hin! Den Gewichtsblock einfach zu zersägen, führt aber nicht zum Ziel.



Die beiden Sporne am Gewichtsblock müssen zur Führung der LED erhalten bleiben.

Block abschrauben und dem hinteren Ende mit Span abhebendem Werkzeug zu Leibe rücken. Zunächst legt man den Lautsprecher auf das Gewicht und umfährt ihn mit einem Permanentmarker. Beim Fräsen lautet die Devise also: Bis hierhin und nicht weiter! Für das Fräsen spannt man den Metallblock in einen Schraubstock ein. Da im vorliegenden Fall bei den tiefen Schnitten mit Multifunktionswerkzeug und Trennscheibe irgendwann die Befestigungsschraube des Werkzeugs im Weg war und den Vorwärtsdrang der Trennscheibe hemmte, sei hier von vornherein der Griff zu einer Oszillations- oder Vibrationssäge

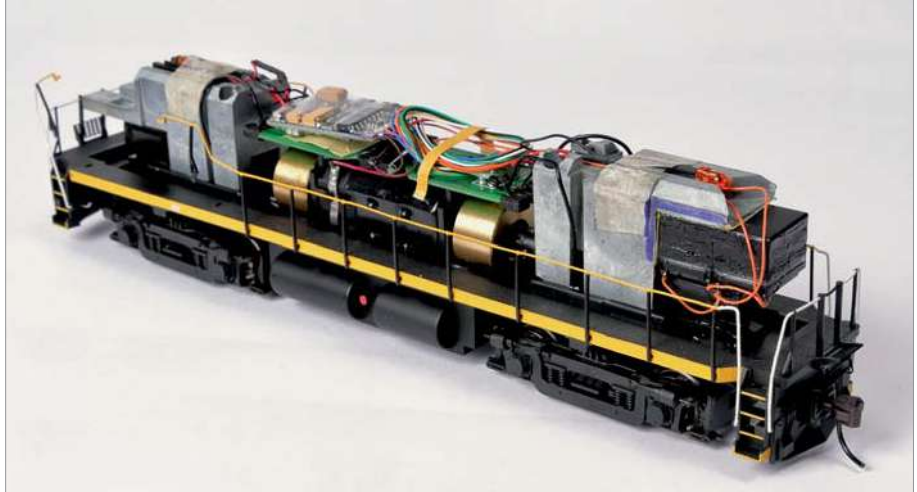


Die grobschlächlige Vibrationssäge eignet sich bestens für präzise Schnitte im Metall.

angeraten. Diese stand bislang zwar nicht in dem Ruf, für den Modell-Fahrzeugbau besonders geeignet zu sein. Aber im Gegensatz zum Multifunktionswerkzeug, das bei unvorsichtigem Hantieren gerne mal Trennscheiben zerbröckelt und durch den Raum schießt, vibriert sich die Säge sehr viel flotter und ohne Gefahr für die Gesundheit des Modellbauers durch den Metallblock.

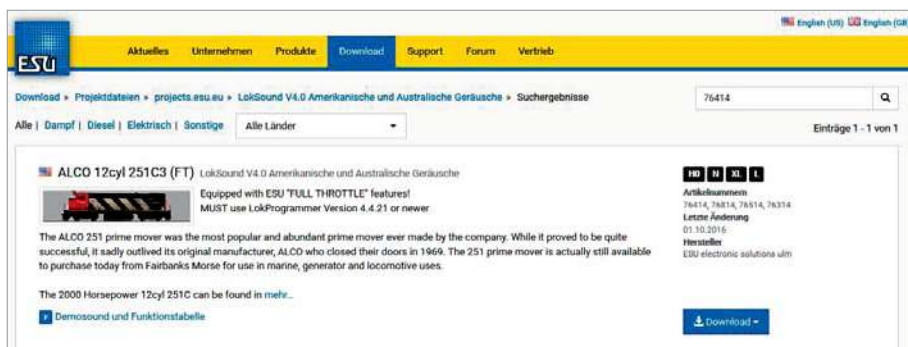
Das Resultat ist ein präziser Ausschnitt, der nicht einmal versäubert werden muss. Mit doppelseitigem Klebeband verbindet man den Lautsprecher an zwei Seiten mit dem Gewichtsblock und verschraubt letzteren wieder. Die Lautsprecherlitzen finden im Kanal der LED-Beleuchtung Platz.

Wer zu einem korrekten Sound gelangen möchte, sollte sich erst einmal ein wenig mit dem Vorbild beschäftigen. Die 1963 an die Bahngesellschaft Green Bay & Western gelieferte Lok tauschte 1980 bei General Electric ihren 16-Zylinder-2400-PS-Diesel gegen einen 12-Zylinder-Motor mit 2000 PS ein. Seit 1997 steht die 423 bei der Livonia Avon & Lakeville mit mehreren anderen Alco-Klassikern im täglichen Güterzugeinsatz. Zum Aufspielen der korrekten Geräuschdatei benötigt man einen ESU-LokProgrammer. Auf der ESU-Homepage gelangt man über Download, Projektdateien, projects.esu.eu auf die Seite „LokSound V4.0 Amerikanische und Australische Geräusche“. Erst hier gibt man die Artikelnummer an und lädt die Sounddatei auf seinen Rechner. Anschließend spielt man die Projekt-Datei auf den Decoder. Der Befehl lautet „Sounddaten schreiben“ – seine Ausführung dauert bis zu 30 Minuten. Wenn man später eine Konfigurationsvariable oder die Funktionstastenbelegung ändert, lautet der Befehl „Decoderdaten schreiben“. Die Umsetzung dieses Befehls dauert keine Minute.



FOTOS: JOCHEN FRICKEL

Der gezeigte Einbau stellt einen guten Kompromiss zwischen maximalem Gewicht und größtmöglicher Schallkapsel dar. Der Schall dringt hinter den Getriebekästen nach draußen.



Auf der ESU-Homepage findet der US-Freund zahlreiche Sounds. Wer die Full-Throttle-Funktion nutzen möchte, muss auf den entsprechenden Hinweis achten.

Da im vorliegenden Fall der Praxistest auf irgendeiner Gastanlage der großartigen US-Convention in Rodgau stattfinden sollte, aber nicht klar war, welche Zentrale man vorfinden würde, wurden vorsichtshalber die Lok-Funktionen mit dem Lok-Programmer munter durchgemischt, damit die wichtigsten Funktionen auch beispielsweise mit Roco-Multimäusen erreichbar sind. Ganz wichtig bei einer Änderung der Einstellung ist, dass man nach Beendigung aller Eingaben im Menü „Programmer“ auf „Decoderdaten schreiben“ geht. Nur dann werden die Änderungen auch im Decoder vollzogen.

Bester Fahrspaß mit Full-Throttle-Funktion

Oftmals nimmt man die Lok auch zur Anlage, um die Wirkung auf das Fahrverhalten zu ermitteln. Wenn man mit der Zentrale Werte ändert, beispielsweise den Wert der Konfigurationsvariablen (CV) für die Höchstgeschwindigkeit (CV5), und dann das Modell wieder mit dem Lok-Programmer verbindet, muss man unbedingt im Menü „Programmer“ auf den Befehl „Decoderdaten lesen“ gehen. Dann werden die an der Zentrale geänderten Werte ins Projekt übernommen.

Das Umstapeln der Funktionen erwies sich letztlich als unnötig, da die Modellbahnfreunde der Anlage „Beans“ der Alco bereitwillig Auslauf gewährten. Gefahren wurde mit einer ESU-ECOS-Digitalzentrale und ESU-MobileControl-II-Funkhandreglern. Auf diesem Wege möchte sich der Autor nochmals bei den „Beans“-Betreibern für deren Gastfreundschaft bedanken. Das Aufmacher-Foto entstand übrigens auf eben dieser Anlage.

Nun startet der Dieselmotor, sobald man das Licht einschaltet. Auf F1 liegt die Glocke, auf F2 das Signalhorn, F3 aktiviert den sogenannten „Drive Hold“. Das bedeutet, dass bei Zuschalten der Funktion die Geschwindigkeit auf dem zuletzt eingestellten Wert bleibt, der Sound aber nach Belieben mit dem Fahrregler änderbar ist. Den Zug beschleunigen und dann im Leerlauf durch den Bahnhof segeln, zwischendurch mal einen Gasstoß geben und wieder in den Leerlauf gehen – mit „Drive Hold“ kein Problem. Auf F4 liegt jetzt „Run 8“. Diese Funktion nutzt man, wenn die Lok einen richtig schweren Zug wegzerren muss. Mit „Run 8“ bezeichnet der Amerikaner eine in Fahrstufe 8, also mit Vollgas fahrende Lok. Einer alten Dame wie der Alco-Lok entsprechend, durchläuft das Schaltwerk langsam alle Fahrstufen bis

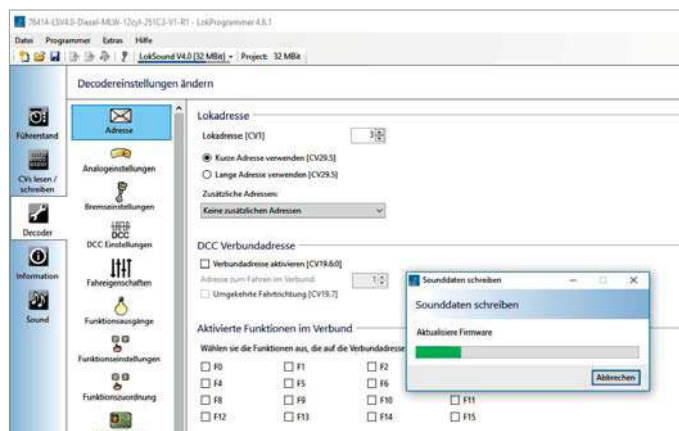
Vollgas anliegt. Richtig toll ist diese Funktion auch, wenn ein schwerer Zug aus der Ebene in die Steigung kommt. Dann schaltet man F4 zu und dreht den Fahrregler langsam zurück. Wie im Original brüllt der Motor unter Volllast, und trotzdem geht die Geschwindigkeit zurück. Beim Ausschalten passt sich der Sound wieder der eingestellten Fahrstufe an. F5 schaltet im vorliegenden Fall die „Independent Brake“, die Klotzbremse der Lok also. Wenn diese Funktion betätigt wird, verzögert die Lok automatisch und der Sound geht ebenso ohne Einwirken des Modellbahners in den Leerlauf. Beim Abschalten der Funktion

Im Hobbyraum runter mit der Lautstärke

passen sich Geschwindigkeit und Sound der eingestellten Fahrstufe wieder an. F6 schaltet den Sandstreuer, da man diesen bei schweren Anfahrten durchaus mal aktivieren kann.

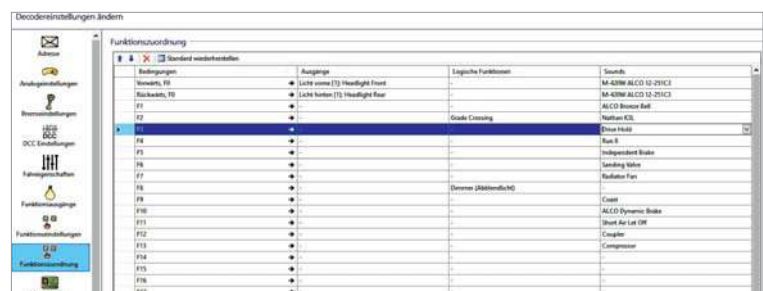
Bei längeren Talfahrten legt man die dynamische Bremse an. Im Screen-Shot liegt diese Funktion auf F10. Akustisch setzt automatisch der Bremswiderstandslüfter ein und der Dieselmotor geht in eine mittlere Drehzahl.

Während auf Ausstellungen die Lautstärke auf Werkseinstellung gelassen werden kann, ist für den Betrieb zu Hause akustische Mäßigung angeraten – so sehr man sich auch für den tollen Alco-Sound be-



Beim Aufspielen der Datei auf den Decoder muss im Loko-Programmer der Befehl „Sounddaten schreiben“ angewählt werden. Die Umsetzung dauert bis zu 30 Minuten.

Zuletzt kann man im Programmierer die Funktionen auf die gewünschten Tasten legen.



geistert. Stellt man in der für die Gesamtlautstärke zuständigen CV 63 einen Wert zwischen 60 und 70 ein, kann sich der Modellbahner noch immer über markante Lokgeräusche freuen, die aber nun wie beim Vorbild leiser werden, wenn sich die Lok entfernt, und lauter tönen, wenn sie sich wieder nähert.

Wer nun denkt, dass die 423 für so einen alten Hobel viel zu sauber daher-

kommt und plant, mit der Airbrush mal so richtig Dreck auf die Lok zu rotzen, sollte sich zügeln. Loks der Livonia Avon & Lakeville rollen stets top gepflegt durch den Bundesstaat New York, also mehr als etwas Bremsstaub an Drehgestellen, am Tank, etwas Dreck an den Stirnseiten neben den Kupplungen und ein wenig Ruß um den Auspuff, wäre des Schlechten zu viel. □

Jochen Frickel/al

Funktion	Anwendung	Fahrgeschwindigkeit	Sound
Drive Hold (Dauerfunktion)	Zug fährt mit gleichbleibender Geschwindigkeit, die der Lokführer durch Auf- und Abschalten hält.	Bleibt auf dem Wert der zuletzt eingestellten Fahrstufe.	Ändert sich durch Drehen am Fahrregler.
Run 8 (Dauerfunktion)	Schwerer Zug fährt an oder fährt in einer Steigung.	Ändert sich durch Drehen am Fahrregler.	Die Lok schaltet langsam in die höchste Fahrstufe und verharrt auf Vollgas (FS 28/128).
Coast (Dauerfunktion)	Zug rollt im Leerlauf.	Ändert sich durch Drehen am Fahrregler.	Die Lok schaltet langsam in den Leerlauf (FS 0) und verharrt dort.
Independent Brake (Momentfunktion)	Lok oder Zug wird mechanisch gebremst.	Wird automatisch relativ stark reduziert, solange die Funktionstaste betätigt ist. Nach Loslassen der Taste beschleunigt das Fahrzeug automatisch wieder auf die am Fahrregler eingestellte Fahrstufe.	Schaltet automatisch in den Leerlauf. Nach Loslassen der Taste passt sich der Sound langsam wieder der am Fahrregler eingestellten Fahrstufe an.
Dynamic Brake (Momentfunktion)	Verschleißfreie Lokbremse. Wird genutzt, um bei Bergabfahrt die Geschwindigkeit zu halten oder geringfügig zu reduzieren.	Leichte Verzögerung, solange die Taste gedrückt bleibt. Nach Loslassen der Taste beschleunigt das Fahrzeug automatisch wieder auf die am Fahrregler eingestellte Fahrstufe.	Schaltet zunächst kurz automatisch in den Leerlauf. Anschließend geht der Dieselmotor in eine mittlere Fahrstufe und der Bremswiderstandslüfter schaltet automatisch zu. Bei Loslassen der Taste passt sich der Sound langsam wieder der am Fahrregler eingestellten Fahrstufe an.

Piko hält Schritt mit den Fahrzeug-Neuheiten des Vorbilds. Nach der Vorstellung der ersten Traxx 3 (BR 187) im Herbst 2014 war man auf die nun erhältliche 147 gut vorbereitet.

Traxx-Nachwuchs

Die F140AC3, so die Typbezeichnung des Herstellers für die Traxx 3-Elektrolokomotive, zum Teil mit Hilfsdieselmotor („Last Mile“), rollte ab 2011 auf die Gleise (die Piko-Entsprechung im Maßstab 1:87 testeten wir im MEB 12/2014). Wenig später, im Frühjahr 2013, bestellte die DBAG bei Bombardier unter anderem 20 Exemplare der P160AC3, einer 160 km/h schnellen Traxx 3-Version ohne Dieselaggregat, für DB Regio Baden-Württemberg. Seit Dezember 2016 ist dieses jüngste Mitglied der Traxx-Familie als Baureihe 147 beim Bh Stuttgart im Einsatz.

Auf eine H0-Nachbildung mussten wir dank Piko nicht lange warten. Das neue

Modell basiert technisch auf dem der BR 187 und brilliert dementsprechend mit den bekannten, guten Fahreigenschaften. Bei etwa 1,5 Volt setzt es sich in Bewegung und vermag eine Kriechfahrt auch bei einer auf 1,2 Volt reduzierten Spannung noch zu halten. Die Geschwindigkeit beträgt umgerechnet dann etwa 5 km/h. Das Getriebe ist für rund 215 km/h bei Nennspannung ausgelegt. Der Wert ist zwar nach NEM 661 für die bisher gebauten Vorbilder reichlich bemessen. Doch hält man sich so die Option offen, alle bei Bombardier bestellbaren Traxx 3-Varianten nachbilden zu können – einschließlich einer zukünftig denkbaren, für 189 km/h ausgelegten Fernverkehrsversion. Für den Herbst 2018 bereits angekündigt ist eine Farbvariante als 1475 für den IC-Dienst.

Zur elektronischen Ausstattung des Modells zählen beleuchtete Zugzielanzeiger. Bestückt man die Lok mit einem Digi-

Der vorbildgerechte Einsatz der H0-147 erfolgt mit Doppelstockgarnituren oder modernisierten Silberlingen.



taldecoder, lassen sich die Anzeiger und auch das Schlussignal abschalten, die Führerstandsbeleuchtung ist dann zuschaltbar. In ein paar Sekunden ist das werkzeuglose Nachrüsten mit einem Decoder erledigt.

Die Modellneuheit brilliert nicht nur durch die bei Piko längst Standard gewordene mechanische/elektronische Qualität. Denn auch mit ihren äußeren Attributen braucht sich die 147 nicht zu verstecken. Im Gegenteil: Die sanft abgerundete Form der Stirnseiten, ein Fortschritt gegenüber der kantigeren Gestaltung der Vor-



Die Lichtfunktionen entsprechen dem Vorbild und sind mit Decoder erweiterbar.



Das Gehäuse ist mühe- wie risikolos abzunehmen. Ein Digitaldecoder ist mit wenigen Handgriffen eingesetzt. Auch der Lautsprechereinbau ist wie üblich vorbereitet.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



gänger-Typen, wurde trefflich wiedergegeben, ebenso die unbespannten „Flex-Panel“-Werbeblächen, die dem Vorbild mit ihren vertikalen Sicken eine weniger elegante Container-Anmutung verleihen. Die

Neu in 1:1, nun auch in H0: Piko am Puls der Zeit

Griffstangen der links und rechts neben den Werbeblächen befindlichen Einstiege sind angegossen und sauber bedruckt. Das fällt kaum auf und ist lediglich bei genauerer Betrachtung zu bemerken. Gewisse Abstriche sind dagegen bei den zusätzlichen, horizontalen Griffen an den Türen, die im Vergleich mit dem Vorbild recht flach wirken, sowie den nur angedeuteten roten Griffen neben den Scheinwerfern zu machen. Jedoch sind an den Stirnseiten jeweils fünf angesetzte, filigrane Griffstangen zu finden. Die Scheibenwischer sind in gewohnter Manier angegossen und bedruckt. Ihre Wiedergabe ist, wie von Piko gewohnt, hervorragend und wirkt gefälliger als manches zu klobige Ansetzteil.

Das Fahrwerk wartet mit Detailreichtum auf: Am Rahmen sind Bahnräume, Luft- und Sandbehälter, Leitungen, Zug-

und Druckstangen und andere Teile angesetzt. Die modernen, von den Baureihen 146.2 und 185.2 bekannten Drehgestelle mit Hohlwellenantrieb haben die Sonneberger ebenfalls gekonnt in den Maßstab 1:87 übertragen: plastisch, filigran und mit Sandfallrohren in Radebene. Die Radscheiben sind mit vorbildgerecht wirkenden Imitationen der integrierten Scheibenbremsen bedruckt.

Die relativ schlichte elektrische Ausstattung auf dem Fahrzeugdach der 147 hat der Modellbahnhersteller mit Kleinteilen nachgebildet: Die Dachleitung ist dreigeteilt, weitere Kleinteile sind der Überspannungsableiter, der Hauptschalter, vier Typhone und zwei Funkantennen. Die Stromabnehmer rasten beim Absenken leicht und sicher ein. Sie entsprechen in ihren Dimensionen dem Vorbild, ihre Ruhelage ist im Vergleich zum Vorbild jedoch etwas zu hoch.

Piko hat mit seinem Modell eine zeitgemäße und durchdachte H0-Nachbildung des DBAG-Neuzugangs mit besten Fahreigenschaften umgesetzt, wobei das attraktive Preis-Leistungs-Verhältnis der 147 in H0 kaum Kompromisse bei der Detaillierung erforderte. □ Olaf Haensch



Die Gestaltung des erschwinglichen Modells erfüllt heutige Gestaltungswünsche.

STECKBRIEF

- Hersteller: Piko
- Bestellnummer: 51580
- Gehäuse/Fahrwerk: Metall/Kunststoff
- Antrieb: Vom Motor über Schnecken-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- Haftreifen: Zwei
- Gewicht: 416 Gramm
- V_{min} (1,2 V): 5 km/h
- V_{max} (12 V): 215 km/h
- Digitalschnittstelle: PluX22 (NEM 658)
- Ausstattung: LED-Beleuchtung für Spitzen-/Schlussignal, Zugzielanzeiger; Führerstandsbeleuchtung (nur digital)
- Preis: 149,99 Euro (UVP)

Jägerndorfer hat seine Krokodile für Spur N ausgeliefert. Die einstigen Gebirgsschnellzuglokomotiven liefen bei den ÖBB als Reihen 1089 und 1189.

Leichtbau-Krokodil

Die Schweizer E-Lok-Bauart Ce 6/8 II für die Gotthard-Strecke, gemeinhin als „Krokodil“ bekannt, stand auch für die Entwicklung der österreichischen Reihe 1100 Pate. Ab 1923 standen sieben dieser Loks auf der neu „elektrisierten“ Arlbergstrecke im Einsatz, sie waren aber im Vergleich zum SBB-Vorbild deutlich leichter ausgefallen, da nur eine Achslast von 14 Tonnen zugelassen war. Für die Brennerstrecke kamen weitere neun Loks in verstärkter Ausführung hinzu. Während der Reichsbahn-Zeit wurden die Maschinen als E 89/E 89.1 bezeichnet, bei den ÖBB liefen sie schließlich als Reihe 1089 beziehungsweise 1189. Zuletzt waren die ÖBB-Krokodile durch die Einsätze auf der Salzkammergutbahn bekannt, die im Jahr 1979 endeten.

Von Jägerndorfer wurden nun, von den N-Bahnern mit Spannung erwartet, die ersten Varianten ausgeliefert. Als Testmuster standen uns das (exklusiv für Lemke herge-

stellte) Analogmodell in blaugrauer Epoche-II-Ausführung sowie zwei digitale Soundloks, die grüne 1089 und die blutorangene 1189 (beide Epoche IV) zur Verfügung.

Die Konstrukteure haben es sich für die N-Umsetzung nicht leicht gemacht. Schon auf den ersten Blick erscheint das N-Krokodil sehr vorbildgerecht, die eigentümliche Erscheinung des Vorbildes ist trefflich wiedergegeben. Die drei Gehäuse-Teile zeigen jede Menge feiner Details wie die Lüfterklappen und -lamellen. Die angesetzten Griffstangen bestehen teilweise aus dünnem Metall (an den Führerständen, oben auf den Vorbauten) und teilweise aus Kunststoff (Lokfronten). Je nach Epochen-Version sind sie unterschiedlich gefärbt beziehungsweise lackiert. Die 1089.06 war eine von zwei Maschinen, die tatsächlich schmucke rote Griffstangen besaßen.

Die Dachaufbauten sind bei jedem der drei Testmodelle vorbildentsprechend unterschiedlich ausgeführt, was die Dachlei-



Zweifarbigs durchs Salzkammergut: Ein Vorspann wurde oft auch genutzt, um Lokleerfahrten einzusparen. Der N-Güterzug muss daher gar nicht so lang ausfallen.

tungen oder den Hauptschalter angeht. Auch die sehr filigranen (und sehr empfindlichen) Stromabnehmer variieren je nach Epoche. Manch ein Unterschied zwischen den Baureihen findet sich auch an den Anbauteilen, so zeigen sich zum Beispiel die Kästen über den Pufferträgern entweder abgerundet oder kantig. Die unterschiedlichen Höhen bei den Frontlaternen konnten jedoch nicht berücksichtigt werden. Die Pufferträger lassen sich mit

Viele schöne Epochen- und Baureihenunterschiede

den beiliegenden winzigen Brems-schlauch- und Kupplungsattrappen vervollständigen. Dazu benötigt man allerdings gute Nerven und Augen sowie ruhige Hände. Auch beim Wiederaufsetzen der aufgeklipsten Gehäuse ist Geduld ge-



Die Reichsbahn-Version (E 98 005) zeichnet sich unter anderem durch abweichende Stromabnehmer mit einfachen Schleifstücken und aus feinem Draht gewickelte Spulen auf dem Dach aus.



fragt, müssen doch alle acht Führerstands-Griffstangen die jeweiligen Bohrungen im Umlauf treffen.

Das Fahrwerk überzeugt durch gelungene Radsätze und feine rot ausgelegte Kuppelstangen. Nur die zu großen Sechskantschrauben trüben das Bild. Sehr schön sind dagegen die eng anliegenden Bremsbacken. Lackierung und Bedruckung ge-

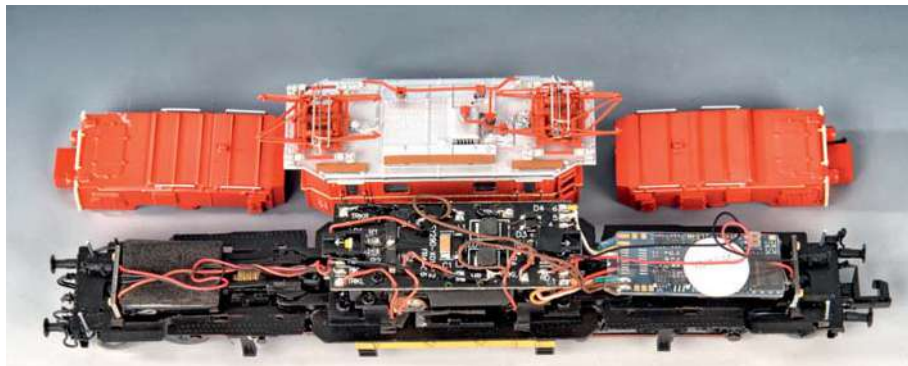
ben kaum Anlass zur Kritik, der blutorangene Lack erscheint allerdings etwas zu dick und lässt die eigentlich scharfen Gravuren etwas verschwimmen.

Ausgeglichene Fahreigenschaften stellen sich bei den Testfahrten erst nach längerer Einfahrzeit ein. Ein Grund mag die etwas komplizierte Kraftübertragung über Kardanwellen auf die Blindwellen und den

mittleren Kuppelradsatz sein. Die anderen Radsätze werden über die Kuppelstangen mitgenommen. Die Zugkraft ist gut, 96 Achsen in der Ebene sind kein Problem. Die Antriebsgeräusche sind deutlich vernnehmbar, so dass der realistische digitale Sound nur als Ergänzung wirkt. ☐ abp

STECKBRIEF

- Hersteller: Jägerndorfer
- Bestellnummern: 62060/62012/62022
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf die mittleren Kuppelradsätze, andere Radsätze über Stangen
- Haftreifen: Zwei, diagonal außen
- Gewicht: 60 Gramm
- $V_{\min}$: 4 km/h (DCC); 5 km/h analog
- $V_{\max}$: 146 km/h (DCC); 121 km/h analog
- Beleuchtung: LED-Spitzenlicht
- Digitalschnittstelle: NEM 651 (6-polig)
- Preise: 299,90/447,90 Euro (UVP analog/DCC mit Sound)



FOTOS: A. BAUER-PORTNER

Nur wenig Raum für die Digitaltechnik: Unter den beiden Vorbauten sitzen Lautsprecher und ESU-Decoder. Wegen der Gelenkbauart ist eine aufwendige Verdrahtung unumgänglich.



Das MDS-Modell der modernisierten Ge 4/4 II bietet Nachbildungen der Kastenabstützungen und der Führerstandsaufritte unterhalb des Rahmens.

Fast gleichzeitig erschienen die 1:150-Nachbildungen der RhB-Ge 4/4 II von MDS-Modell und Kato. Beide Modelle laufen auf normalen N-Gleisen.

Bündner Bobo

Der Glacier-Express (mit einer Ge 4/4 III) und der Allegra-Triebzug der RhB machten den Anfang: Kato wagte mit Spur-N-Modellen nach Schweizer Schmalspurbauform den Einstieg in einen Markt, der zuvor Kleinserienherstellern vorbehalten war. Die Japaner gingen einen Kompromiss ein und wählten den Maßstab 1:150 für die Modelle, die auf normalen N-Glei-

sen laufen. Eigentlich läge die Spurweite für diesen Maßstab bei 6,67 Millimetern. Trotzdem fanden die Kato-Modelle viel Zuspruch, bei japanischen Touristen und auch N-Bahnern. Das Programm wird also ausgebaut. Ende 2017 erschienen die EW-I-Wagen (siehe MEB 3/2018), nun folgt mit der „Bobo“ Ge 4/4 II die passende Zuglok.

Katos Erfolg rief auch die Konkurrenz auf den Plan, und so stellte im November 2017

der neue Hersteller MDS-Modell ebenfalls die RhB-Standard-E-Lok der 1970er- und 1980er-Jahre als N-Modell vor – wie Kato im Maßstab 1:150 für N-Gleise. Wir vergleichen die beiden Modelle, die jeweils den modernisierten Zustand mit rechteckigen Scheinwerfern dokumentieren.

Beide Modelle hinterlassen hinsichtlich der Maßstäblichkeit und der Proportionen einen sehr guten Eindruck. Die Unterschiede



Das Kato-Modell (li.) ist ab Werk mit einer Mittelpufferkupplung ausgerüstet, die MDS-Version mit Standardkupplungen.



MDS (unten) bietet eine geätzte Abdeckung der Dachwiderstände und feinere Dachleitungen; Katos Stromabnehmer liegen besser auf.



Die Kato-Nachbildung kann mit den EW-I-Wagen sehr einfach gekuppelt werden und zeichnet sich durch etwas prägnantere Gehäuse-Gravuren aus.

de liegen im Detail. Das Kato-Gehäuse weist etwas schärfere Konturen auf, das zeigt sich zum Beispiel an den Einfassungen der Scheinwerfer oder den Elektrodosen an den Fronten. Die Rückspiegel sind bei Kato angraviert, bei MDS sind zwei davon nur auf die Seitenfenster gedruckt. Die Handgriffe an den Seiten und den Fronten hat MDS dagegen aus Metall extra angesetzt, man spendierte den Lokführern

Dem N-Bahner bleibt die Qual der Wahl

auch Aufstiege, die bei Kato fehlen. Die weniger dick aufragenden MDS-Drehgestellblenden machten es möglich. Bezüglich der Fenstereinsätze punktet eindeutig Kato. Elektroleitungen und Bremsschläuche sind bei MDS ab Werk angesetzt, Kato bietet Bremsschläuche im Zurüstbeutel. Auf dem Dach sitzen bei beiden Loks vergleichsweise zierliche Kunststoff-Nachbildungen der Stromabnehmer, die bei Kato

besser aufliegen. Die Dachleitungen gefallen hingegen bei MDS besser. Das Schutzgitter über der Widerstandsbremse ist bei MDS ein Ätzteil, bei Kato ist es sehr scharf graviert, beide Nachbildungen hinterlassen einen guten Eindruck. Die Dachöffnungen in den Schrägen sind bei MDS durchbrochen und dienen dem Schallaustritt bei eingebautem Lautsprecher.

Aus technischer Sicht bietet MDS mit schaltbarem Rot/Weiß-Lichtwechsel und Glockenankermotor mehr. DCC-Versionen mit und ohne Sound sind ab Werk zu haben oder nachrüstbar. Doch auch für die Kato-Lok wird eine DCC-Tauschplatte (Digitrax) angeboten. Der Kupplungstausch ist bei beiden Modellen vorgesehen.

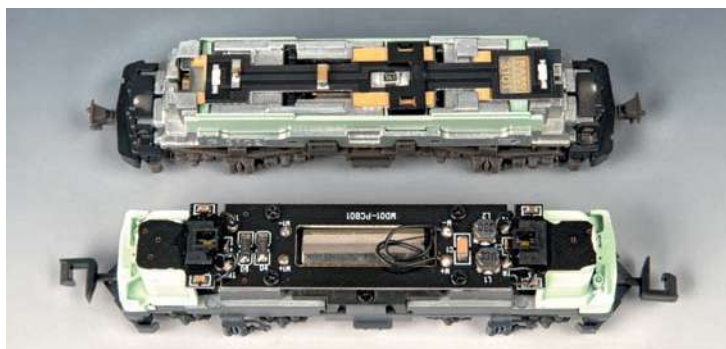
Die Fahreigenschaften sprechen für MDS: Diese kleine Bobo ist zwar auch deutlich zu schnell, aber nicht gleich wie bei Kato um das Dreifache der Vorbild-Höchstgeschwindigkeit (90 km/h). Dem entsprechend gelingt bei MDS auch die Langsamfahrt besser. abp

STECKBRIEF

- Hersteller: MDS-Modell
- Bestellnummer: 60001
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Glockenankermotor mit zwei Schwungmassen wirkt auf alle Radsätze
- Haftreifen: Zwei
- Gewicht: 49 Gramm
- $V_{\min}$ (3,1 V): 6 km/h
- $V_{\max}$ (12 V): 197 km/h
- Digitalschnittstelle: keine, DCC- und Soundversion ab Werk oder nachrüstbar
- Ausstattung: LED-Spitzen- und Schluss-Signal mit Fahrtrichtung wechselnd
- Preis: 147,50 Euro (UVP)

STECKBRIEF

- Hersteller: Kato
- Bestellnummer: 3102 (Noch: 7074047)
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Fünfpolmotor mit kleiner Schwungmasse wirkt auf alle Radsätze
- Haftreifen: Zwei
- Gewicht: 56 Gramm
- $V_{\min}$ (1,8 V): 16 km/h
- $V_{\max}$ (12 V): 295 km/h
- Digitalschnittstelle: keine, DCC-Platine nachrüstbar
- Ausstattung: LED-Spitzen-Signal mit Fahrtrichtung wechselnd
- Preis: 139,99 Euro (UVP)



Bei Kato (oben) verbirgt sich der Motor unterhalb der einfachen Platine. MDS bietet einen Glockenankermotor und bei Bedarf eine Digital-Sound-Ausrüstung.



Selbst im Maßstab 1:160 beweist der Challenger von Athearn die eindrucksvolle Mächtigkeit des Originals.

US-Dampfloks sind das Nonplusultra, auch in der kleinen Spurweite N.

Der Herausforderer

Bereits die nackten Zahlen beeindrucken: Länge 37 Meter, Gewicht beinahe 490 Tonnen (Lok und Tender).



Die Detaillierung berücksichtigt kleinste Details.

Dampflokiganten wie der Challenger („Herausforderer“) der Union Pacific (UP) sind untrennbar mit der Eisenbahn in der Neuen Welt verbunden, wo alles etwas größer sein durfte. Der Koloss erreichte zudem eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 110 km/h. Die American Locomotive Company (ALCo) lieferte in den 30er- und 40er-Jahren 106 Exemplare an die wohl bekannteste Bahngesellschaft im Westen der USA. Sechs Exemplare wurden jedoch während des Zweiten Weltkriegs für die beinahe ebenso bekannte Eisenbahngesellschaft Denver & Rio Grande Western Railroad abgezweigt.

Eine dieser sechs Maschinen war Vorbild für das vorliegende Athearn-Modell.

Auch im Maßstab 1:160 ist der Challenger eine imposante Erscheinung. Der siebenachsige Tender, dessen hintere fünf Achsen seitenverschiebbar sind, ist voluminöser als manches Tenderdampflok.

Bemerkenswert an diesem Athearn-Modell sind die feine Detaillierung und die großartigen Gehäusegravuren. Auch die Radsätze sind sehr fein mit einer angemessenen Spurrückhöhe ausgeführt. Die Treibstangen wie auch die Steuerung sind dem Vorbild gemäß zwar massiv, entsprechen aber dem Maßstab. Eine Vielzahl freistehender Details an Lokkessel und Rahmen, aber auch am Tender, sorgen für eine sehr authentische Anmutung. Sogar der Führerstand ist eingerichtet.

Ein echter Makel hingegen ist die sehr grobe Kohlenachbildung auf dem Tender.

Die Lackierung ist wiederum makellos, die vergleichsweise einfache Bedruckung gestochen scharf.

Auch wenn die Lok sehr beweglich konstruiert wurde, sollte man sie keinesfalls durch die kleinsten der angebotenen Modellbahnraden zwingen. Eine Entgleisung des Tenders ist dann vorprogrammiert. Nicht zuletzt sieht das aber auch schlicht übel aus.

Die Fahreigenschaften des Digitalmodells sind gut. In Fahrstufe 1 kriecht der Gigant gemächlich vor sich hin und in der höchsten Fahrstufe erreicht er eine Maximalgeschwindigkeit von 170 km/h, was noch im Toleranzbereich liegt. Das Digitalmodell ist mit einem „Tsunami SoundTraxx“-Decoder ausgestattet, der noch individuelle Anpassungen erlaubt. Bezüglich der Sounds wäre in der Werkseinstellung ein bisschen mehr Lautstärke wünschenswert. Auch die Glocke und das markante Horn benötigen ein wenig mehr Überzeugungskraft. ☐ al

AUF EINEN BLICK

PRO: Sehr gute Detaillierung; exzellente Gehäusegravuren; gute Fahreigenschaften

KONTRA: Sounds ein bisschen schwach und nicht perfekt abgemischt; Kohlenachbildung

BESTELLNUMMER: 22926

PREIS: zirka 550 Euro

URTEILE: ☒ ☒ ☒



FOTOS (3): RAINER ALBRECHT

Die 17 Achsen machen auch von hinten gesehen gewaltig Eindruck.



Neben dieser Epoche-III-Version der DB mit Wannentender werden auch acht weitere Ausführungen der DRG, DR und DB produziert.

MBW liefert die preußische P8 für die Nenngröße Spur 0 aus.

Preußen-Mädchen

Gleich drei Hersteller hatten Spur-0-Modelle der P8 angekündigt. MBW aus Mülheim/Ruhr liefert die Neuheit nun als erster

Produzent aus. Die Modelle sind im exakten Maßstab 1:45 umgesetzt und zeichnen sich etwa durch eine Ganzmetallbauweise in Messing und Stahl sowie eine sehr hohe Detailpräzision aus. Neun Varianten werden produziert, welche die Bauartänderungen der Vorbilder genau berücksichtigen: verschiedene Speisepumpen, Witte- oder Wagner-Windleitbleche, genietete oder geschweißte Rauchkammertüren, verschiedene Tenderbau-

arten und vieles mehr. Die Rauchkammertür ist zu öffnen, die vorbildgetreue Beschilderung geätzt.

Der Antrieb erfolgt über einen Glockenankermotor und ein kugelgelagertes Getriebe. Zur technischen Ausstattung zählen ein ESU-Sounddecoder, ein getakteter ESU-Dampferzeuger, eine schleiferlose Stromabnahme, Führerstandsbeleuchtung und das Feuerbüchsfackeln. Die 3,4 Kilogramm schweren Modelle



FOTOS (2): FRANK ZARGES

Auch am Wannentender finden sich zahlreiche feine Details.

werden auf einem Holzsockel und in einer edel anmutenden Kiste ausgeliefert. □ oh

AUF EINEN BLICK

PRO: Ganzmetall; exakter Maßstab; Achs-Stromabnahme

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 382161

PREIS: 2490 Euro

URTEILE: ♂♂♂♂

►KOMPAKT

Märklin: Tiger mit Dampf

Die Göppinger haben ihrer bekannten Ludmilla aus dem Hobby-Sortiment ein umfangreiches Technik-Update spendiert. Als besonderes Highlight zieht das H0-Modell als



233 493 der DB Bahnbau Gruppe nun mit äußerst realistischem Abgasausstoß seine Kreise. Dafür sorgt ein neu entwickelter Kaltdampfentwickler. Die Intensität der Dampfschwaden lässt sich nach Fahrstufen regeln. Daneben verfügt die Lok über viele weitere Digitalfunktionen, vom umfangreichen Sound über individuell abschaltbares Spitzenlicht bis hin zum Rangiergang mit Rangierlicht. Einziger Wermutstropfen: Die Schwaben haben das 232-Gehäuse unverändert übernommen, so dass die Fenster- und Lüfteranordnung der Seiten leider nicht dem Vorbild entspricht. □ ke

AUF EINEN BLICK

PRO: Umfangreiche Digitalfunktionen; realistische Abgasentwicklung

KONTRA: Seitenwände

BESTELLNUMMER: 36431

PREIS: 279,99 Euro (UVP)

URTEILE: ♂♂♂♂



Der Beheftsschlafwagen links stammt aus dem Jahr 1947, der Gesellschaftswagen aus den 50er-Jahren.

Brawa bietet interessante Epochen-III-Varianten der E36-Eilzugwagen für H0 an.

Schlafen und Feiern

Beides wurde in den Nachkriegsjahren mit wachsendem Erfolg auch auf Schienen angeboten. Aus ehemaligen Lazarettwagen entstanden die Schlafwagen der Bauart C4üpWL und auch einige der frühen DB-Gesellschaftswagen. Beide Wagenbauarten entsprachen grundsätzlich den DRG-Eilzugwagen der Baujahre ab 1936.

Brawa bietet im Rahmen der neu entwickelten E36-Wagenserie eine Vielzahl von Varianten an, darunter neben vielen Sitzwagen auch die genannten, in attraktivem Rot lackierten Sonderbauarten. Brawa-typisch ist die reichhaltige Ausstattung des Wagenbodens und der Görlitz-III-Drehgestelle mit einer Vielzahl an freistehenden Details insbe-

sondere der Bremsanlage. Auch die Dachgestaltung mit feinsten Nieten, angesetzten Lüftern, Handgriffen und Laufbrettern ist überzeugend. Die Inneneinrichtung des Schlafwagens zeigt die vollständige Anordnung der Betten längs oder quer zur Fahrtrichtung, Trennvorhänge (einseitig graviert) und das kleine Speiseabteil. Der Aufenthaltsraum am

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; sehr gute Detaillierung; einwandfreie Lackierung und Bedruckung

KONTA: Inneneinrichtung etwas vereinfacht

BESTELLNRN.: 46168/46170

PREIS: je 59,90 Euro

URTEILE:

versperren Wagenende (weißes Hinweisschild) blieb jedoch leer. Der Gesellschaftswagen zeigt einen fast freigeräumten Innenraum, das war für Tanzveranstaltungen durchaus sinnvoll. Die wichtige Bar-Theke, zwei Tischgruppen und ein Ecksofa sind vorhanden.

Roco veröffentlicht mehrere Sets mit italienischen FF-Spitzdachwagen in H0.

Spitz bedacht

Die von Roco in einer langen Ausführung vorgestellten Spitzdachwagen FF wurden von den italienischen Staatsbahnen (FS) in

den 1930er-Jahren in größerer Anzahl beschafft. Bereits ab 1922 waren italienische Wagen auch nördlich der Alpen im Einsatz, oft in größeren

Gruppen oder gar Ganzzügen. Rocos Epochen-III-Modelle sind deshalb auch in einem Dreier-Set erhältlich. Die Wagenkästen zeichnen sich durch einzeln angesetzte Handgriffe, Tritte, Zettelkästen und Türriegel aus. Am Rahmen sind je-

weils die Teile der Bremsausrüstung angesetzt. Die Belüftungsöffnungen, unterhalb des Daches mit fein gravierten Gittern, sind geschlossen dargestellt. Zwei ebenfalls erhältliche Zweier-sets (76162, 76164) zeigen abweichende Lüfteranordnungen und -zustände. Die Farbgebung ist vorbildgerecht in einem kräftigen Rotbraun gehalten. Die Anschriften sind von lupenreiner Qualität. Umkreiste Sterne verraten die Zulassung für 120 km/h.



AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildgerechter Farbton; zahlreiche Ansetzteile; verschiedene Sets erhältlich

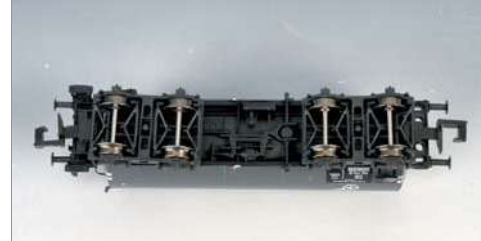
KONTA: Wagenlaufzettel angebracht, aber kaum erkennbar

BESTELLNUMMER: 76163

PREIS: 86,00 Euro (UVP)

URTEILE:

Für Auflockerung im Zugbild von Epochen-III-Güterzügen können Rocos italienische H0-Wagen sorgen.



Die Modelle hinterlassen einen sehr guten Eindruck, insbesondere das Untergestell ist sehenswert.

Brawa lieferte die neukonstruierten vierachsigen Kesselwagen der Bauart Uerdingen für Spur N aus.

Leichtbauart

Selbsttragende Kessel, ergänzt durch einen Langträger, waren die Kennzeichen dieser in den Kriegsjahren entwickelten Leichtbau-Kesselwagen. Die Konstruktion wur-

de auch nach 1945 weitergebaut. Erst in den 90er-Jahren verschwanden die letzten Exemplare aus dem Regeldienst.

Brawas Umsetzung in den Maßstab 1:160 erfüllt höchste

Ansprüche. Von den gelungenen Pressblech-Drehgestellen mit Nachbildung des Bremsgestänges bis hin zum winzigen Schlussscheibenhalter am Kessel: Alles ist wohl gelungen. Die Aufstiegsleitern und Trittstufen sind so dünn wie möglich aus Kunststoff ausgeführt. Bereits 16 schöne Varianten der Epochen II bis IV werden derzeit angeboten. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche und sehr schön detaillierte Ausführung; einwandfreie Lackierung und Bedruckung; sehr enger Kuppelabstand

KONTRA: –

BESTELLNRN.: 67701/05/08

PREIS: je 34,90 Euro

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

►KOMPAKT

SD-Modell: Digitalkupplung für N

Nach dem Erfolg mit der fernsteuerbaren Rangierkupplung für die Baugröße TT bietet Ingo Sigismund von SD-Modell nun auch eine Umsetzung für den Maßstab 1:160 an. Die vergleichsweise zierliche Kupplung kann einfach in den NEM-Normschacht zur Kupplungsaufnahme gesteckt werden. Sie besteht aus zwei Teilen (mit Spule beziehungsweise Magnet), die sich zur Montage am Fahrzeug problemlos zusammenfügen lassen. Über zwei dünne Litzen, die in das Lokinnere geführt werden müssen, erfolgt der Anschluss an einen Digitaldecoder mit entsprechenden Funktionsausgängen. ☐ abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Sehr einfache Montage; sicheres Entkuppeln mit der N-Standardkupplung; gute Anleitung

KONTRA: etwas vergrößerter Kuppelabstand

BESTELLNUMMER: 1601

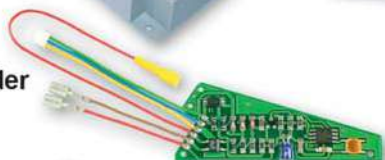
PREIS: 22,50 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

5200
Lichttransformator
16 V, 52 VA
UVP: 76,95 €



HO 5231
Einzelweichendecoder
für Märklin C-Gleis
UVP: 30,95 €



Parklaterne schwarz
HO 6070 UVP: 9,50 €
N 6470 UVP: 9,50 €
TT 6970 UVP: 10,10 €



Straßenleuchte modern
HO 6080 UVP: 9,00 €
N 6497 UVP: 11,10 €



FEIERN SIE MIT UNS!
ACHTEN SIE IM
FACHHANDEL AUF
JUBILÄUMSANGEBOTE!

TIPP

VOLLMER
H0 Straßenfolie mit
Zebrastrreifen Art.-Nr. 46021
UVP: 7,50 €



**Verteilerleiste mit
Powermodul**
Art.-Nr. 5205
UVP: 20,50 €



Peitschenleuchte
HO 6090 UVP: 10,00 €
N 6490 UVP: 10,00 €
TT 6990 UVP: 10,60 €



Viessmann



8999
Viessmann
Katalog
2017/18 DE



Viessmann Modelltechnik GmbH
Bahnhofstraße 2a
35116 Hatzfeld
+49 6452 93400
info@viessmann-modell.com
www.viessmann-modell.de

Teerkocher und Markierungsmaschine: Beide Geräte kommen von Busch mit passender Figur.



Zum Thema Straßensanierung bietet Busch zwei neue H0-Gestaltungs-Sets an.

Achtung Baustelle!

Das Thema ist bei den Modellbauern sehr beliebt: Kaum eine Modell-Straße kommt ohne das Motiv einer Baustelle aus. Busch machte den Straßenbau zu einem Schwerpunkt der 2018er-Neuheitenflut und unterstützt die H0-Bahner nun mit einigen

neuen Sets: Im Fall der Straßenmarkierungsmaschine und des Teerkochers liegt jeweils eine Figur in der passenden Arbeitshaltung bei, das erleichtert die Gestaltung sehr. Außerdem sind jeweils Kunststoff-Kleinteile wie Absperrgitter, Fässer, Kisten und vieles mehr den Pa-

ckungen beigelegt. Diese Teile sollte der Bastler am besten noch matt lackieren. Die Straßenflicken in selbstklebender Ausführung und vielen unterschiedlichen Größen müssen jedoch, wie auch der feine geätzte Metall-Bauzaun, gesondert erworben werden. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Feine 3D-Druck-Baummaschinen; passende Figuren

KONTRA: Kunststoff-Teile weniger gut detailliert; hohe Preise

BESTELLN.RN.: 7802/7806

PREIS: 24,99/ 16,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

UNSERE BEWERTUNG

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

► KOMPAKT



BoS: Ferrari 375 F1 für H0

„Und an welchen Preis hätten Sie gedacht?“ – „Nun, pro Zylinder wären es 200 000 Euro – er ist ja nicht mehr so gut in Schuss ...“. Im Jahr 1950 stellte Ferrari seinen neuesten Formel-1-Rennwagen vor – natürlich mit zwölf Zylindern.

4,5 Liter Hubraum, 350 PS und etwa 320 km/h Höchstgeschwindigkeit, das reichte für einige Siege in der Saison 1951. Weltmeister wurde allerdings Juan Manuel Fangio auf Alfa Romeo. Die 1:87-Miniatur aus Resin von BoS (erhältlich bei Model Car World) setzt dem Klassiker ein gelungenes kleines Denkmal. Das große Ansauggitter vorne und die seitlichen Lüfterschlitze sind, wie auch die Speichen der Räder, zwar nur aufgedruckt, dafür setzen die dünne Windschutzscheibe, das Lenkrad und die Auspuffanlage sehr schöne Akzente. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Proportionen und Detaillierung; Lackierung und sehr saubere Bedruckung

KONTRA: Preis

BESTELLN.RN.: BoS 87390

PREIS: 21,95 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

► KOMPAKT



Rietze: Streetscooter Work für H0

Mit ihrem Einstieg beim E-Auto-Startup Streetscooter hat die Deutsche Post AG der etablierten Automobilindustrie ein Schnippchen geschlagen. Das aktuelle Modell wird wahlweise mit kurzem oder langem Radstand (Work und WorkL) angeboten. Rietze hat beide Varianten in den Maßstab 1:87 übertragen. Das Modell gibt das modern-schlichte Design des Vorbilds rundum überzeugend wieder. Auch Details wie die anzusetzenden Rückspiegel und die exakten Gravuren zeugen von einer guten Arbeit der Modell-Konstrukteure. Die Bedruckung ist sauber und detailliert, allerdings zeigen sich nach wie vor deutliche Qualitätsunterschiede zwischen (einfarbigem) Tampon- und (farbigem) Digitaldruck. Gerne hätte man dem Modell noch Nummernschilder spendieren dürfen. ☐ ke

AUF EINEN BLICK

PRO: Topaktuelles Vorbild; Detaillierung

KONTRA: Grobkörniger Farbdruck; keine Nummernschilder

BESTELLN.RN.: 33008/33009 (L)

PREIS: je 15,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

GROSSER AUFTRIIT

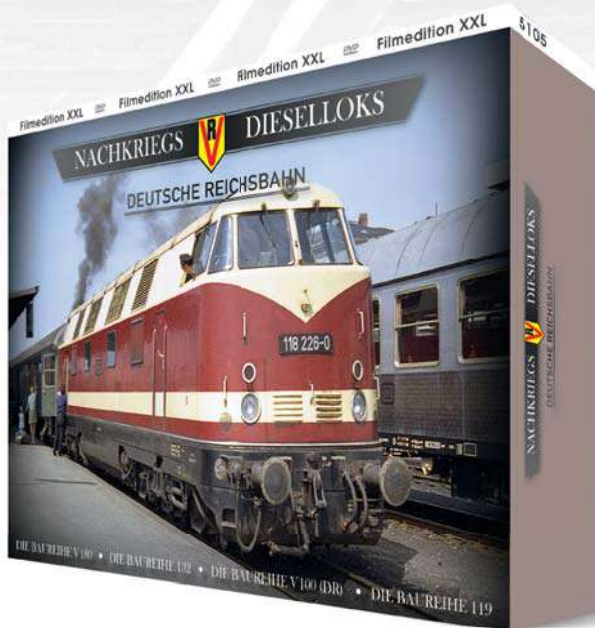
Die Reichsbahn-Kultdieselloks



„Dicke Babelsbergerin“, „Taigotrommel“ und „Ludmilla“ standen von den 1960er- bis in die 1980er-Jahre für den Traktionswechsel bei der DDR-Reichsbahn – heute haben sie Kultstatus bei den Eisenbahnfans. Dieser neue Sammelband, entstanden aus teilweise längst vergriffenen Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals, lässt die Entwicklung und Einsatzgeschichte der DR-Baureihen V 180, V 200 sowie 130-132 und 142 Revue passieren. Ausführliche Kapitel befassen sich mit Konstruktion und Technik dieser Großdieselloks. Viele historische Bildraritäten, darunter zahlreiche großformatig wiedergegebene Farbfotos, dokumentieren Betrieb und Einsätze der nicht zu überhörenden Diesel-Brummer, von denen einst über 1.600 Exemplare über die Gleise der DDR-Reichsbahn rollten.

Best.-Nr. 601801 | € 19,95

NEU



Den markantesten Diesellokomotiven der Deutschen Reichsbahn wird mit den in dieser Box enthaltenen Filmen ein würdiges Denkmal gesetzt. Mit vielen technischen Details, mit lebendigen Geschichten von Betriebseisenbahnern und natürlich mit seltenen Szenen aus der Reichsbahnzeit und den letzten Jahren bei der DB AG.

Die Box enthält folgende DVDs

- Die Baureihe V 180
- Die Baureihe 132
- Die Baureihen V 100 (DR)
- Die Baureihe 119

Gesamtlaufzeit 176 Minuten
Best.-Nr.: 5105 | € 29,95



DB-Dieselloks (vier DVDs)

- Die Baureihe V 100
- Die Baureihe V 200
- Die Baureihen 215-218
- Die Baureihe 218

Gesamtlaufzeit 185 Minuten
Best.-Nr.: 5104 | € 29,95



Eigentlich ist sie eine Güterzuglok, doch an diesem Tag bespannt 1ABBA1 3603 der SNCF ausnahmsweise den Nahverkehrszug aus Modane.

Im Arc-Tal in den französischen Alpen gab es jahrzehntelang eine Fernbahn mit seitlicher Stromschiene. Der französische Verein CFFC erinnert mit einer beeindruckenden H0-Anlage an diese einzigartige Strecke.

Drahtlos in die Alpen

Auf die Frage, was den Ausschlag zum Bau der neuen Ausstellungsanlage seines Vereins gegeben habe, muss Michel Dysli vom Club Ferroviaire de Franche Comté (CFFC) nicht lange überlegen: „Das war die dritte Schiene“, sagt er, lächelt und deutet auf die Anlage.

Auf einer Länge von fast neun Metern windet sich dort eine zweigleisige Hauptstrecke in einem leichten Bogen empor. Zur Betrachterseite hin fällt die Böschung steil ab, viele Stellen sind mit Stützmauern gesichert. Im Hintergrund erhebt sich eine riesige bewaldete Felswand bis über die Köpfe der Betrachter. Selbst die achtsachsige 161DE mit ihrem meterlangen Güterzug wirkt vor dieser gewaltigen Kulisse winzig. Fast könnte man übersehen, dass über den Gleisen die Oberleitung fehlt. Dabei ist diese Tatsache doch die eigentli-



Die sechssachsigen Loks der Reihe CC6500 gehörten ab 1970 zum gewohnten Bild auf der Maurienne-Strecke. Hier verlässt CC6546 die Galerie mit einem Güterzug nach Italien.



Die meisten Personen- und Güterzüge passieren den Bahnhof La Praz ohne Halt. Diese Aufnahme zeigt sehr gut, mit welcher Sorgfalt die Vereinsmitglieder ihre Anlage gestaltet haben.

che Attraktion dieser Anlage, wie Michel Dysli versichert, während er auf den Gleisbereich deutet. Die beiden parallelen Streckengleise sind genau wie bei U-Bahnen jeweils mit einer seitlichen Stromschiene versehen. Allerdings, merkt Dysli schmunzelnd an, würden die filigranen Stromschienen vielen Ausstellungsbesuchern zunächst gar nicht auffallen. In den vielen Gesprächen, die sich dabei ergeben, stellt Dysli immer wieder fest, dass selbst viele Franzosen die Geschichte dieser einzigartigen Gebirgsbahn nicht kennen.

Die in Frankreich als „Ligne de la Maurienne“ bezeichnete Strecke ist die wichtigste Alpenquerung zwischen Frankreich und Italien. Sie führt von Culoz über Chambéry bis hinauf zum Mont-Cenis-Tunnel an der französisch-italienischen Grenze. Auf italienischer Seite verläuft die Strecke dann über Bardonecchia weiter nach Turin.

Als in den 1920er-Jahren Pläne zur Elektrifizierung der Strecke konkret wurden, erschien der Bau einer Oberleitung im Abschnitt zwischen Chambéry und Modane unter den widrigen Bedingungen des Hochgebirges kaum praktikabel. Zudem wollte man im Grenzbahnhof Modane

Ein Denkmal für ein einmaliges Experiment

das Aufeinandertreffen verschiedener Oberleitungssysteme vermeiden; der italienische Streckenabschnitt zwischen Modane und Turin war kurz zuvor mit Dreiphasen-Drehstrom und einer Spannung von 3,6 kV elektrifiziert worden. In Frankreich war damals jedoch Gleichstrom mit 1,5 kV üblich. So entschied sich die damalige Betreibergesellschaft PLM für eine besondere Lösung: Die Gleise wurden mit



Das kleine Stellwerkhäuschen beeindruckt mit einer perfekt nachgebildeten Inneneinrichtung. Der Beamte hat sich gleichwohl vom Geschehen auf den Gleisen abgewandt.

einer seitlichen Stromschiene versehen, wie sie damals bereits bei S- und U-Bahnen erfolgreich Verwendung fand. Zwar bewährte sich das ungewöhnliche Experiment in gewissem Rahmen, dem Oberleitungsbetrieb zeigte sich das Stromschienensystem jedoch langfristig unterlegen.

1950er-Jahre dar. Bis ins kleinste Detail wurde die historische Situation rekonstruiert. Fast die Hälfte der zehnjährigen Bauzeit verwendeten die Aktiven des Vereins für die Recherche. Anschließend traf sich ein harter Kern aus etwa 20 Vereinsmitgliedern regelmäßig zu gemeinsamen Bau-



Lange Züge sind auf der riesigen Anlage ein Muss. So kann CC7128 einen absolut vorbildgerecht aus SNCF- und FS-Wagen gebildeten Zug über die Rampenstrecke nach La Praz führen.



Für Abwechslung sorgen die italienischen TEE-Triebzüge der Baureihe Aln 442–448. Sie verkehrten von 1960 bis 1972 als TEE „Mont-Cenis“ zwischen Lyon und Turin über die Maurienne-Strecke.

Auch neben dem Gleis überzeugt die Anlage mit zahlreichen Details. Der kleine Panhard Movic stammt aus dem Sortiment von Ree.



Im Gleisvorfeld von La Praz zeigen sich die Nachteile des Stromschienen-Systems. Um eine ausreichende Stromversorgung zu gewährleisten, war ein komplexes Geflecht von Stromschienen nötig. Bei der einfahrenden 141E handelt es sich um eine ehemalige PLM-Lok.

aktionen, die an den Wochenenden im Haus des Projektleiters Jean Cuynet stattfanden. Denn eigene Vereinsräume hat der CFFC bis heute nicht.

Das Ergebnis ist angesichts dieser widrigen Umstände umso beeindruckender. Dass sich die Anlagenbauer des CFFC auf die perfekte Wiedergabe der Natur verstehen, haben sie bereits auf der Vorgängeranlage mit dem Namen „La Bosse“ gezeigt. Die Maurienne-Anlage ist jedoch in jeder Hinsicht gewaltiger. Die verblüffend realistischen Schieferformationen entstanden in minutiöser Handarbeit aus Gips. Mehr als 1000 handgearbeitete Bäume und Sträucher begrünen den Fels, darunter allein rund 300 Tannen. Als Jahreszeit hat man, passend zu den kurzen Vegetationszyklen im Hochgebirge, den frühen Herbst gewählt. Alle Kunstbauten, die Tunnelportale, Galerien und das Bahnhofsgebäude entstanden im Eigenbau, die filigranen Stromschienen im 3D-Druckverfahren.

Wenn Michel Dysli über den Fahrzeugeinsatz auf der Maurienne-Strecke spricht, gerät er vollends ins Schwärmen. Die Mischung aus archaischen Gebirgsloks, zeitlos schicken E-Lok-Klassikern der SNCF und eleganten TEE-Triebwagen sei schließlich ein weiterer Grund für die Vorbildwahl gewesen. Ab 1925 habe die PLM den elektrischen Versuchsbetrieb mit zu-

nächst vier Prototyp-Lokomotiven gestartet, berichtet er. Auf dieser Grundlage wurden drei Güterzug-Lokomotivtypen entwickelt, von denen die PLM je zehn Exemplare beschaffte. Daneben bestellte die PLM für die Personenzugförderung auch vier Maschinen der Baureihe 262 AE. Bei einer Länge von fast 24 Metern waren diese gewaltigen Maschinen zur Zeit ihres Erscheinens die leistungsfähigsten Einnahmen-Elektrolokomotiven der Welt.

Alle Baureihen der PLM gelangten nach der Verstaatlichung dieser Bahngesellschaft im Jahr 1938 zur SNCF, dort erhielten sie neue Bauartbezeichnungen. Unter SNCF-Regie kamen im Jahr 1960 insgesamt 22 Exemplare der BB 1 – 80 hinzu, die „Biquettes“. Diese Maschinen verkehrten auf der Strecke meist in Doppeltraktion als „Maurienne-Einheiten“. Zeitgleich wurden



Einige Reisende warten in La Praz auf den Regionalzug aus Modane.



FOTOS: FRANK ZANGES

Die mächtige 161 DE wurde speziell für den Einsatz auf der Maurienne-Strecke entwickelt. Zehn Maschinen wurden ab 1927 an die PLM geliefert, bei der SNCF blieben sie als 1CC1 3801–3810 bis 1973 in Dienst. Dem H0-Modell der 1CC1 3807 liegt ein Messingbausatz des Kleinserienherstellers Locoset Loisir zugrunde.

auch sechs Exemplare der Weltrekord-Baureihe CC 7100 nach Chambéry umbeheimatet. Als letzte Neuzugänge rüstete man 1970 noch 20 Lokomotiven der Baureihe CC 6500 mit Schleifschuhen aus. Zu jener Zeit war das Ende des Mischbetriebs jedoch bereits absehbar. Als dem Depot Chambéry ab 1973 weitere 35 Loks der Reihe CC 7100 zugewiesen wurden, verzichtete man bereits auf die Schleifschuhe.

„Manche Leute fragen auch, ob wir Lokomotiven mit Nachbildungen der Schleifschuhe ausgerüstet haben“, erzählt Dysli weiter. „Aber das ist uns dann doch zu viel Arbeit gewesen.“ Ansonsten entsprechen die eingesetzten Züge bis ins Detail dem historischen Original. Jede Zugkompositi-

on ist anhand von Vorbildfotos belegt. Mit ihrer fast acht Meter langen Paradestrecke bietet die Anlage genügend Raum für Per-

Zugbildung wie beim historischen Original

sonenzüge mit bis zu zehn Wagen sowie für Güterzüge aus bis zu 40 zweiachsigen Güterwagen. Um einen abwechslungsreichen Zugbetrieb zu ermöglichen, ist die Anlage mit einem achtgleisigen Schattenbahnhof ausgestattet. Die Steuerung erfolgt mit dem Train Controller, damit könne man im Ausstellungsbetrieb bis zu zehn Züge parallel steuern, erklärt Dysli. Auch die Fahrpläne orientieren sich streng am

Vorbild. Während Nahverkehrszüge in La Praz halten, passieren Fernzüge und Güterzüge den kleinen Bahnhof ohne Halt.

Nach wie vor sichten die Vereinsmitglieder Fotos und Umlaufpläne, immer auf der Suche nach neuen Zugkompositionen, die sich im Modell nachstellen lassen. Langfristig will der Verein bis zu 30 Loks zum Betrieb auf seiner Anlage ausrüsten. Deshalb plant man aktuell, die Anlage um ein weiteres Segment zu erweitern. Irgendwann müsse man sich allerdings Gedanken um einen passenden Lagerplatz machen, meint Dysli. Derzeit ruhen die drei Anlagensegmente gemeinsam mit den Teilen des Schattenbahnhofs im Keller des Vereinskollegen Cuyenet. □ Bernd Keidel



Ein Wahrzeichen der Strecke ist der Saale-Viadukt südlich von Ziegenrück, an den sich unmittelbar der Hemmkoppentunnel anschließt.

Als versteckte Gebirgsbahn wird der Abschnitt der Oberlandbahn zwischen Ziegenrück und Lückenmühle oft bezeichnet. Der „Modellbahnclub Orlabahn e.V.“ in Pößneck hat die schönsten Stellen dieser Strecke im Maßstab 1:120 nachgebildet.

Thüringer Oberland

Manchem Eisenbahnfreund ist das thüringisch-bayerische Hölletal mit dem dortigen Bahnhof „Hölle“ ein

Begriff. Die romantische Strecke durch ein enges Tal mit vielen Tunneln ist seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs unterbrochen. Heute wäre sie nicht nur als prächt-

ge Museumsbahn vorstellbar. Doch alle Bemühungen zur Reaktivierung scheiterten, nicht zuletzt an den hohen Kosten für die Kunstbauten. Der nördliche Teil der



einst von Triptis über Ziegenrück und Lobenstein ins bayerische Marxgrün (Anschluss an die Nebenbahn Bad Steben – Hof) führenden Strecke ist weniger bekannt. Viele Autofahrer werden deren Brücke über die A9 bei Moßbach kennen, die eines Tages durch den Autobahnausbau verschwunden war. Nördlich des Trennungsbahnhofes Unterlemnitz (Abzweig in Richtung Saalfeld) ist die Linie heute ohne Verkehr. Auf zwei Streckenabschnitten im Bereich Ziegenrück bietet der Verein „Thüringer Oberlandbahn e.V.“ Draisinenfahrten an.

An bessere Zeiten mit regem Bahnverkehr will der „Modelleisenbahnclub Orla-talbahn e.V.“ in Pößneck erinnern. Neben



Schwere Holzzüge prägten bis zuletzt den Verkehr auf der Oberlandbahn. Die 120 schlängelt sich zwischen den beiden Mühlberg-Tunnels in Richtung Süden.



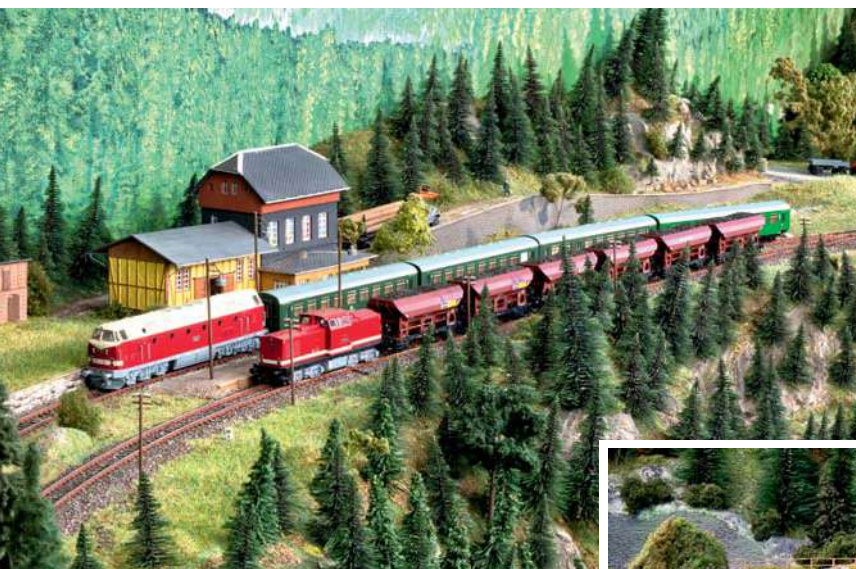
In der Gegenrichtung ist ein Personenzug mit „U-Boot“ in Richtung Ziegenrück unterwegs. Sehr realistisch wirken die Dimensionen des Berghanges, die Bahn ist Teil der Landschaft.

einigen anderen Anlagen nennt der Club die Oberlandbahn in TT sein Eigen. Seit fast 20 Jahren bauen einige der über 30 Mitglieder den schönsten Streckenabschnitt von Ziegenrück in Richtung Süden nach. Dort befinden sich die meisten Tunnel und Brücken dieser etwas unterschätzten Bahnlinie. „Das ist eine richtige Gebirgsstrecke mit engen Radien und starken Steigungen“, erzählt mir Klaus Regu, der Vorsitzende des Clubs. „Die Draisinen müssen kräftig bremsen, wenn sie von Lückenmühle aus zurück nach Ziegenrück rollen.“

Über 25 Meter erstreckt sich die eindrucksvolle Anlage der Pößnecker, aufgeteilt in Segmente mit Abmessungen von



Der Traditionszug mit 50 1608 verlässt den Bahnhof Liebschütz. Dieser wurde vor den Kriegsjahren aus- und später wieder rückgebaut.



Auch im Modell sind die Kreuzungs- oder Überholmöglichkeiten in Liebschütz auf der langen Strecke sehr vorteilhaft, weil man so den Besuchern viel Fahrbetrieb zeigen kann.

der Bahnhof Ziegenrück ist fast schon Beiwerk", so Regu. Auf der „Erlebnis Modellbahn“ 2018 in Dresden, während der die Bilder entstanden sind, war die Anlage nicht in der gesamten Länge zu sehen. „Die Ziemestallbrücke, das bekannteste Bauwerk der Strecke und in TT ein Lasercut-Eigenbau unseres Mitglieds Dietmar Günther, mussten wir leider zu Hause lassen“, so Regu. Die anschließenden Streckenteile waren jedoch ausgestellt. „Alle Tunnelportale und Brücken haben wir nachgebildet, aber die dazwischenliegenden Strecken-

immerhin 160 mal 80 Zentimetern. „Die Höhe der Segmente wurde auf die damaligen Transport- und die Unterbringungsmöglichkeiten abgestimmt. Der Lageraum hatte eine kleine Tür mit Untermaß. Das Maß ist daher etwas eingeschränkt, es hätte fast noch mehr sein müssen“, meint Regu. Immerhin 65 Zentimeter beträgt aber die Höhenentwicklung, das genügt für eine überzeugende Nachbildung der Hänge oberhalb des Saaletales. „Wir wollten eine landschaftlich geprägte Anlage,

Vor dem Hemmkoppentunnel steht das südliche Einfahrsignal von Ziegenrück, die Strecke verläuft dort hoch über dem Saaletal.



teile natürlich verkürzt.“ Nach dem Passieren des Hemmkoppentunnels überqueren die TT-Züge in Richtung Ziegenrück das große Saaleviadukt. „Der betonierte Bogen in der Mitte ist kein Kompromiss, wie mancher meinte, sondern authentisch“, erklärt mir Klaus Regu. „Die Brücke wurde 1945 gesprengt und bald danach wieder aufgebaut.“ Auch manch andere Besonderheit

Die Streckengeschichte findet sich im Modell

der Streckengeschichte findet man im Modell wieder. „Den Kreuzungsbahnhof Liebschütz hat man zum Beispiel vor dem Krieg großzügig neu trassiert und dabei die Gleise verlängert. Man maß der abgelegenen Strecke strategische Bedeutung zu.“ Auch heimliche Transporte zwischen Berlin und Berchtesgaden sollen in den Kriegsjahren über die Strecke gelaufen sein. Nach dem Krieg mussten die verlängerten Gleise als Reparationsleistung wieder ausgebaut werden. Auf dem Bahnhofssegment (Bild auf Seite 82 oben) erkennt man die Situation. Die 50 überquert gerade die



Die 93.5 war lange Zeit eine typische Maschine auf dieser Strecke. Für TT stellte einst Jago ein Modell her, hier passiert eine Eigenbau-Lok die Stützmauer unterhalb des Wanderweges.

einst zweigleisige Brücke. Rechts zwischen den Bäumen zeugt eine alte Stützmauer von der früheren Lage der Gleise.

Die 50 zieht den Traditionszug der DR, welcher tatsächlich einmal über die Ober-

landbahn verkehrte. „Wir bemühen uns schon, authentische Züge auf der Anlage zu zeigen, aber wir sehen das auch entspannt“, meint der Vorsitzende. Auch ältere TT-Fahrzeuge und einige Eigenbauten



Der weite Bogen mit der Wanderweg-Kreuzung ist eines der schönsten Motive der Modell-Strecke. Der lichte Wald entspricht dem Vorbild.

rollen über die Gleise. „Man muss nicht immer das Neueste vom Neuen haben. Die alten Sachen fahren doch auch noch. Viele Besucher fragen zwar nach, warum wir mit solchem Material fahren. Aber wir versuchen, den Zuschauern zu erklären, dass sie ihre alten Schätze nicht unbedingt wegwerfen müssen. Die älteren Loks müssen natürlich geschmiert und gewartet werden, aber das ist alles kein Hexenwerk, und die Zugkraft ist meistens auch sehr gut.“ Das muss sie auch sein, denn die TT-Strecke steigt wie ihr Vorbild stetig an. „Zwischen den beiden Schattenbahnhöfen liegen 20 Zentimeter Höhenunterschied“, berichtet Regu.

Lücken im TT-Sortiment werden dennoch deutlich, wenn man den Fahrzeugeinsatz beobachtet. Eine aktuelle 93.5 (pr.T 14.1) fehlt ebenso wie die Neubau-Lok der Baureihe 83. Auch die 56.20 auf dem Saa-Leviadukt, ein altes BTTB-Modell, ist nur ein Platzhalter. „Wir warten definitiv auf die 58“, sagt Regu. „Die Loks waren in Lobenstein beheimatet und wie die 93 eine Stamm-Baureihe auf der Strecke.“ Angesichts der Anlagengestaltung ist der Fahrzeugeinsatz allerdings nachrangig. Es geht um kleine Züge in großer Landschaft. □ *abp*



Der weitläufige Bahnhof Ziegenrück ist der Betriebsmittelpunkt der Anlage. Im Bw wartet das Selbstbau-Modell einer 83-Neubau-Lok auf den nächsten Einsatz.

Alltag in Ziegenrück: Aus Richtung Triptis läuft eine 65.10 ein, während ein verstopfter Straßenkanal für etwas Ärger sorgt.



FOTOS: A. BAUER-PÖRTNER

Der Plottenbach-Viadukt schließt sich nördlich an den Bahnhof Ziegenrück an. Eben absolviert der nagelneue 491 von KRES eine Sonderfahrt.



www.donnerbuechse.com

In unserer Gebrauchtware bieten wir Ihnen

- ➔ Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen und Zubehör**
- ➔ Modellautos in den Spurgrößen N und H0**
- ➔ Blechbahnhöfe und Fahrzeuge in den Spurgrößen 0 und 1**
- ➔ Gebrauchtes Blechspielzeug**
- ➔ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen**
- ➔ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen**
- ➔ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0**

Vogteistr. 18a • 50670 Köln • Tel.: 0221/37 99 90 08
E-Mail: info@donnerbuechse-gebrauchtware.com

Öffnungszeiten ➤

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr
Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *
* Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr
>>>> Montag: Ruhetag <<<<



Von Brawa wurde der Rheingold zur diesjährigen Spielwarenmesse präsentiert: Die Waggon und die 01 wurden komplett neu konstruiert.

Der Luxuszug der Reichsbahn steht bei Modellbahnern hoch im Kurs. Wir stellen die aktuellen Rheingold-Modelle und einige frühere Umsetzungen vor.

Stars in Beige-Violett

Schon bald nach der Einführung durch die Deutsche Reichsbahn erschienen die ersten Verkleinerungen des „Rheingold“-Zuges. Damals nannte man das Blechisenbahn, heute sagt man Tinplate. Märklin stellte schon ab Mitte der 1930er-Jahre die ersten Wagenmodelle im markanten Beige-Violett für die Spur 0 her. Diese vierachsigen Wagen mit Oberlicht waren 21,5 Zentimeter lang, die spätere Version mit einfacherem Dach kam auf 24,5 Zentimeter. Das reichte nur für einen Schriftzug in der Wagenmitte der heute wertvollen Sammlerstücke.

Der britische Hersteller Darstead bietet heute noch Tinplate-Modelle für Spur 0 an, die dem Flair alter Spielzeug-Zeiten nachempfunden sind. Auch dort finden sich (deutlich längere) Rheingold-Wagen.

Lang ist auch die Rheingold-Geschichte, die sich für die Baugröße H0 nacherzählen ließe. Unsere Modellvorstellung beginnt jedoch mit den aktuellen Neuheiten und soll frühere Modelle nur kurz streifen.

Zur Spielwarenmesse 2018 nahmen zwei Hersteller, Märklin und Brawa, das Motto „90 Jahre Rheingold“ auf. Brawa kündigte einen vollständig neu konstruierten Wagenzug an, für den ein ebenfalls



Der Salonwagen der ersten Klasse (SA4ü-28) von Brawa verspricht ein Supermodell zu werden. Fahrzeugboden und Inneneinrichtung werden kein Detail vermissen lassen.



Im Rahmen einer Brawa-Vorbestellaktion wurde ein zweiter Gepäckwagen der Bauart Pw4ü der DRG in Rheingold-Farbgebung als Ergänzung zum fünfteiligen Set (Bild oben) angeboten.

vollständig neues Modell der Baureihe 01 als passende Zuglok präsentiert wurde. Die ausgestellten Handmuster (siehe Bilder) ließen schon erahnen, dass hier Supermodelle entstehen werden. Die vollständige Bremsanlage, der exakt nachgebildete

Fahrzeugrahmen und die realistisch wirkende Inneneinrichtung mit feinen Tischlampen werden das hohe Brawa-Niveau ein weiteres Mal bestätigen. Auch die Görlitz-II-Drehgestelle mit Dreipunktlagerung wirken vielversprechend. Der Rhein-

FOTOS (3): RAINER ALBRECHT



gold wird als Fünfer-Set für Gleich- und Wechselstrom angeboten. Die Analog-Version mit Beleuchtung wird voraussichtlich mit 299,90 Euro zu Buche schlagen. Außerdem wird es eine Digital-Version geben. Deren Zusatzfunktionen (Einstiegs-, Decken- und Tischbeleuchtung, Betriebs- und Küchengeräusche) und die stromführende Kupplung bedingen jedoch einen Preisaufschlag von satten 450 Euro. Als Liefertermin wird das zweite Quartal 2019 angegeben. Alle Modelle werden in elf Varianten auch für die DB-Epochen III und IV als Speise-, F-Zug- und Gesellschaftswagen erscheinen.

Märklin feiert Rheingold in drei Baugrößen

Märklin/Trix feiert den runden Geburtstag in drei Baugrößen. Die neue sechsteilige H0-Zugpackung enthält mit dem Modell der 18 527 (mit „Spielwelt“-mfx-Decoder) erstmals eine korrekte Rheingold-Lok. Die überarbeiteten Salonwagen sind über stromführende Kupplungen verbunden, ein zusätzlicher mfx-Decoder im Gepäckwagen sorgt für weitere Licht- und Geräuschfunktionen im Zug. Ankündigt sind diverse Dialoge, die sich rund um das vornehme Speisen und Trinken drehen werden. Die Auflage umfasst 2999 Märklin- und 699 Trix-Zugpackungen für jeweils 899,99 Euro. Die uns vorliegenden Muster zeigen bereits die sehr schöne Ausführung: Die goldfarbenen hervorgehobenen Schriftzüge und Zierleisten sind scharfkantig erhaben graviert, feinste aufgedruckte Zierlinien schmücken die braunvioletten Farbflächen, die winzigen Türklinken sind sauber farblich abgesetzt. Die Tischlämpchen



Eine erste überzeugende Rheingold-Garnitur kam von Liliput. Der Violett-Ton wurde deutlich heller gewählt, ...

... wie der direkte Vergleich mit einem aktuellen Märklin-Modell zeigt; ein Generationssprung in der Modelltechnik.



FOTOS (3): A. BAUER-PÖRTNER

Märklins H0-Wagen werden als Neuheit des Jahres 2018 in überarbeiteter Digital-Version als Fünf-Wagen-Set mit der Zuglok 18 527 (siehe Hefttitel) angeboten.

bestehen aus transparenten Kunststoffteilen, die über vielleicht etwas kalt wirkende LED illuminiert werden. Die Inneneinrichtung weist graue Polstersitze in der ersten und blauen in der zweiten Klasse auf. Doch die Detaillierung der Wagenböden beschränkt sich auf das Wesentliche und ein Bremsgestänge an den Drehgestellen sucht man vergeblich. Mit den zum 75. Geburtstag des Rheingold aufgelegten Zug-

packungen (mit einer S3/6 in sehr kräftigen Rheingold-Farben) haben die aktuellen Modelle aber nichts mehr zu tun.

Aus längst vergangenen Zeiten stammt auch der Liliput-Rheingold: In den 70er-Jahren waren das jedoch sehr gute und maßstäbliche Modelle. Die Zierleisten und Schriftzüge waren erhaben und glänzend goldfarben lackiert, die Inneneinrichtung hatte man in Türkis mit weißen Tischen



Für die N-Bahner bietet Minitrix den Rheingold als Neuauflage an, nun ebenfalls mit 18527. Im Set ist ein zweiter Gepäckwagen enthalten.

und goldfarbenen Lämpchen ausgeführt. Eine Innenbeleuchtung fehlte ebenso wie eine nennenswerte Detaillierung des Wagenbodens. Die Trittstufen schwenkten mit den Pufferträgern aus, eine Kurzkupplungskinematik fand sich erst bei der letzten Modellserie.

Auch in N erscheint ein neues 90-Jahre-Set: Die darin enthaltene 18527, eine Formvariante, erhielt erstmals einen Langlaufender 2'2'T 31,7. Auch in N gibt es LED-beleuchtete Tischlämpchen, im Minitrix-Rheingold rollt ein zweiter Packwagen.

N-Rheingold ab 1976, aktuell nur bei Minitrix

Vorher war der Starzug schon bei Arnold zu haben, ab 1976 mit umlackierten E36-Eilzugwagen, ab 1988 mit realistischen und maßstäblichen Modellen. Etwa zeitgleich kam auch der Hobbytrain-N-Rheingold mit beleuchteten einfachen Tischlämpchen auf den Markt.

2018 bekommen noch die Freunde der Spur Z eine Rheingold-Neuauflage, mit dem überarbeiteten Modell der für den Zug aber nicht vorbildgerechten 18.4 mit Windschneidenführerhaus. ☐ abp



Bei Arnold erschien der erste realistisch umgesetzte Rheingold in den späten 80er-Jahren. Die Modelle (nur) mit Deckenbeleuchtung besaßen keine Kurzkupplungskinematik.

Die Freunde der Spur 0 konnten ab dem Jahr 2012 die schönen Modelle des US-Herstellers MTH (im Vertrieb bei Busch) erwerben.



FOTO: SPUR NULL-MAGAZIN/KARZUNINKAT



FOTOS (3): A. BAUER-PORTNER

Auch die Z-Bahner bekommen 2018 einen neuen Rheingold. Als Lok für den fünfteiligen Märklin-Zug im Maßstab 1:220 fungiert 18423.

Zugpferd des Rheingold



Die Schnellzuglok 18 316 steht seit 2007 witterungsgeschützt in einem Vorbau des Mannheimer Technoseums. Sie gehört zu den letzten erhalten gebliebenen Rheingold-Dampfloks und war bis 2002 unter Regie der Ulmer Eisenbahnfreunde sogar betriebsfähig. Noch heute gehört die gepflegte Maschine zu den rollfähigen Expo-

Über 200 Jahre Technik- und Sozialgeschichte

naten, auch wenn sie fernab des Schienenstrangs ihren aktuellen Standort hat. Im Betrieb erleben kann man dagegen die württembergische Dampflok Eschenau, eine T3. Sie befährt als Dampfspeicherlok eine kurze Strecke auf dem Museums- gelände, zusammen mit einem badischen Personenwagen. Im Museum sind weitere Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge zu besichtigen. Als Außenstelle liegt wenige Kilometer vom Technoseum entfernt ein Museumsschiff am Neckarufer. □ kf

Hinter dem Kunstwort „Technoseum“ verbirgt sich das Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Hier finden auch Eisenbahnfreunde einige interessante Exponate, so dass sich ein Besuch lohnt.



FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER

Der Dampflok-Star in Mannheim ist 18316. Einst zog die Lok stolze Züge im Rheintal.



Nicht nur Eisenbahnen gehören zum Technoseum, es gibt auch ein Museumsschiff.

Regelmäßig dampft die württ. T3 „Eschenau“ aus den Hallen ins Freigelände.

Anreise: Das Museum ist vom Mannheimer Hauptbahnhof aus zu Fuß oder mit der Straßenbahn erreichbar. Wer lieber Straßenbahn fährt, sollte mit der Linie 1 bis zur Haltestelle „Tattersall“ fahren. Dort muss man in die Bahnen der Linie 6, 6a oder 9 in Richtung Neuostheim oder SAP-Arena umsteigen. Die Zielhaltestellen heißen Luisenpark/Technoseum oder Technoseum Süd. In den Straßenbahnen zum Museum ist das City-Ticket gültig. Fahrplanauskünfte gibt es unter www.bahn.de.

Kontakt: Technoseum, Landesmuseum für Technik und Arbeit, Museumsstraße 1, 68165 Mannheim, Tel. (0621) 4298-9, www.technoseum.de.





FOTO: THOMAS FREDANK

Veranstaltungsort der VGB-Preisverleihung des Jahres 2018: die „Öchsle“-Museumsschmalspurbahn in Oberschwaben.

Mit Spannung erwarteten wir die Ergebnisse der großen Leserbefragung zum „Goldenen Gleis“. Zur Preisübergabe zieht es uns in diesem Jahr ins „Ländle“.

Goldglanz beim Öchsle

Die berühmteste Vorspann-Lokomotive Deutschlands, die zu Beginn einer jeden „Eisenbahn-Romantik“-Folge durchs TV-Bild dampfende 99 633, soll am 24. Mai 2018 eigens für die Verlagsgruppe Bahn angeheizt werden, heißt es doch wieder einmal: „Die Gewinner sind ...“ Erneut haben wir uns ein beeindruckendes Programm für diesen Anlass einfallen lassen. In diesem Jahr werden die Preise im Lokscheppen der „Öchsle“-Museumsbahn in Ochsenhausen überreicht. Die Anfahrt erfolgt standesgemäß im Dampfzug. 99 633, die württembergische Mallet-Lokomotive der Gattung Tssd, wird die Gäste, zu denen auch wieder 30 glückliche Leser der VGB-Zeitschriften zählen werden, mit einem herrlichen Zug aus originalen Zweiachsern in Warthausen abholen. Am Nachmittag werden sich dann wie gewohnt die Gewinner und Laudatoren auf der Bühne ein Stelldichein geben.

Auch die mittlerweile elfte Ausgabe des „Goldenen Gleises“ wäre ohne Ihre rege Teilnahme, verehrte Leserinnen und Leser, undenkbar. Erneut zeigte sich das ungebrochene Interesse der Modellbahnerinnen und Modellbahner an dieser nicht nur

Erneut großer Zuspruch für „Das Goldene Gleis“

für die gesamte Modellbahnbranche bedeutenden Veranstaltung: Fast 7000 Zuschriften haben uns erreicht.

Die Überraschung bei den Ergebnissen der großen Leserbefragung zum „Goldenen Gleis“ war in diesem Jahr, dass es keine Überraschungen gab – jedenfalls nicht in den Triebfahrzeug-Kategorien. Mit den Baureihen 18.4 und 103, dem Schienenbus und dem „Gläsernen Zug“ gehören unabhängig von der Nenngröße sehr populäre Bundesbahn-Klassiker zu den beliebtesten Modellen. Dass der Glacier-Ex-

press von Bemo die Auslands-Kategorie für sich entscheiden konnte, verwundert ebenso wenig. Besonders erfreulich: In der Nenngröße N konnte eines der Modelle nach Vorbild der Deutschen Reichsbahn überzeugen: Die Reko-41 der DR in N ist eine verdiente Preisträgerin.

Eine begrüßenswerte Vielfalt hingegen herrscht unter den Siegermodellen in den Wagen- und Zubehör-Kategorien, unter ihnen sind außergewöhnliche Fahrzeuge wie die aus Behelfspersonenwagen entstandenen DB-Gepäckwagen von Brawa oder Buschs erste Eigenkonstruktion für die Spurweite TT, ein DR-Seitenkippenwagen.

Sie möchten die Preisübergabe gern miterleben und die Vertreter der Modellbahnhersteller und unseres Verlags gern einmal persönlich kennenlernen? Am 24. Mai 2018 haben Sie dazu Gelegenheit, sofern Sie zu den 30 glücklichen Gewinnern gehören. Bitte beachten Sie dazu das Gewinnspiel auf Seite 92. □ oh

Die Sieger des Neuheiten-Jahrgangs

2017



Kategorie A: Roco-85 der DB für H0



Kategorie H: VT 137520 der DR von Panier für H0



Kategorie B: 103 der DB von Märklin für H0



Kategorie I: Brawa-MDy 996 der DB in H0



Kategorie O: H0-Bahnhof Deinste von Auhagen



Kategorie C: Piko-798 der DB für H0



Kategorie J: Märklin-00tz44 der DR für H0



Kategorie D: 491 der DB von Kres in TT



Kategorie K: Preußische Wagen von Tillig für TT



Kategorie P: Minitrix-Brauerei Weißenst. in N/Z



Kategorie E: Reko-41 der DR von Minitrix in N



Kategorie L: Fakks-Wagen der DR von Busch in TT



Kategorie Q: Culemeyer in 1 von Mo-Miniatur



Kategorie F: 18.4 der DB von KM1 für 1



Kategorie M: Mci-43 der DB von Lenz in 0



Kategorie R: Setra S12 von Brekina für H0



Kategorie G: Glacier-Express von Bemo für H0



Kategorie N: Dampfmaschine von Faller in H0



Kategorie S: Piko-Messwagen in H0



GEWINNSPIEL ZUR PREISVERLEIHUNG

Auch dieses Mal nehmen wir Sie wieder mit, wenn am 24. Mai 2018 die Preise überreicht werden. Dabei erhalten 30 Leserinnen und Leser von Eisenbahn-Journal, MIBA, MODELLEISENBÄHNER und ZÜGE die Gelegenheit, an der attraktiven Sonderzugfahrt mit 99633 auf dem „Öchsle“ teilzunehmen. Die Dampflokomotive wurde im Vorspann der SWR-Serie „Eisenbahn-Romantik“ überregional bekannt. Die Maschine der württembergischen Gattung Tssd ist die einzige betriebsfähige Mallet-Lokomotive auf 750-Millimeter-Spur. Die Mitfahrt mit unserem Dampf-Sonderzug von Warthausen über die sanft ansteigende, etwa 18 Kilometer lange Strecke wird knapp zwei Stunden dauern und diverse Fotomöglichkeiten bieten. Abfahrt in Warthausen ist um 12 Uhr. Darüber hinaus bietet sich Ihnen die Möglichkeit, in ungezwungener Atmosphäre zahlreiche Vertreter der Modellbahnhersteller sowie Mitarbeiter der Verlags-

gruppe Bahn kennenzulernen. Hagen von Ortloff, bekannt aus der Fernsehserie „Eisenbahn-Romantik“, wird wie gewohnt unterhaltsam durch die Veranstaltung führen (Dauer: 14.30 bis 18 Uhr).

Schicken Sie eine Postkarte mit dem Stichwort „Goldenes Gleis 2018“ an die Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9 a, 82256 Fürstenfeldbruck, ein Fax an die Nummer 08141-53481-150 oder eine E-Mail mit demselben Betreff an bettina.wilgermein@vgbahn.de. Einsendeschluss ist Montag, der 7. Mai 2018 (Datum des Poststempels). Bei mehr als 30 Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Angestellte der Verlagsgruppe Bahn und deren Angehörige können nicht am Gewinnspiel teilnehmen. Da die Benachrichtigung im Falle eines Gewinnes kurzfristig erfolgt, bitten wir um die Angabe Ihrer vollständigen Anschrift mit Telefonnummer.

Das sind die Leser, die gewonnen haben:

1. Preis: Einkaufsgutschein über 1500 Euro vom Modellbahnshop Sebnitz

Peter Thiel, 07407 Rudolstadt

2. Preis: Bahnreise im Wert von 1000 Euro von IGE Hersbruck

Michael Strebelow, 64319 Pfungstadt

3. Preis: Einkaufsgutschein über 500 Euro von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt

Thomas Krause, 84453 Mühldorf

Fünfmal je ein Triebfahrzeug-Modell:

Ulf Giesecke, 65187 Wiesbaden; Paul Heimann, 95679 Waldershof; Gerhard Rohm, 73054 Eislingen; Andreas Lindau, 04435 Schkeuditz; Philipp Richter, 40789 Monheim

Zehnmal je ein Wagen-Modell:

Harald Knoll, A-8160 Mortantsch; Wolfgang Schmid, 70191 Stuttgart; Bernd

Müller, 04158 Leipzig; Frank Stender, 87634 Obergünzburg; Reiner Kolbe, 01917 Kamenz; Jochen Dotterweich, 96173 Unterhaid; Wolfgang Klein, 69469 Weinheim; Walter Weimann, 31637 Rodewald; Erich Reichel, 29614 Soltau; Stefan Prohaska, 22926 Ahrensburg

15-mal je einen Gebäude-Bausatz:

Helmut Gröber, 85098 Großmehring; Bernhard Mehl, 31515 Wunstorf; Jürgen Hof, 50374 Erftstadt; Carsten Müller, 47445 Moers; Katrin Nöding, 37242 Bad Soden-Allendorf; Jens Baum, 27299 Langwedel; Sven Böhme, 22549 Homburg; Michael Zabel, 29493 Schnackenburg; Benjamin Hantschel, 73430 Aalen; Roland Oswald, 71384 Weinstadt; Heinz Sauter, 72532 Gomadingen; Anton Martensen, 55283 Nierstein; Dieter Fichter, 56269 Dierdorf; Bernd Opitz, 37133 Friedland; Thomas Becker, 38302 Wolfenbüttel

25-mal je eine DVD:

Armin Walther, 58454 Witten; André Hinz, 37120 Bovenden; Martin Schoplocher, 93413 Cham; Dirk Rosenkranz, 07570 Weida; Kurt Jordan, 15806 Zossen; Walter Leditzky, A-1090 Wien; Peter Brendel, 13088 Berlin; Andreas Niemerg, 33428 Harsewinkel; Rolf Macchi, 79256 Buchenbach; Richard Neubeck, 84547 Emmerting; Joachim Remdt, 98693 Ilmenau; Harald Uhl, 98639 Walldorf; Manfred Hesse, 13347 Berlin; Uwe Pletsch, 45892 Gelsenkirchen; Helmut Dobbek, 50374 Erftstadt; Lukas Heinzelmann, 72250 Freudenstadt; Mike Große, 04758 Oschatz; Johan van der Haar, NL-7221 GB Steenderen; Annika Herzhoff, 30419 Hannover; Jürgen Gartmann, 47249 Duisburg; Gerald Hoch, 79576 Weil; Eveline Eckert, 92436 Bruck; Ewald Kura, 84030 Ergolding; Norbert Raitz, 35329 Gemünden; Ronald Paul, 02708 Dürrenhennersdorf

Die Spezialisten



Sie haben wenig Platz für eine Modellbahn und suchen vorbildgerechte Stationen? Oder haben Sie eine Anlage mit reichlich Strecke und möchten hier ein wenig Abwechslung hineinbringen? In beiden Fällen werden Sie in der neuen Spezial-Ausgabe der MIBA-Redaktion fündig.

Nachdem ein Grundlagenbeitrag die kleinen, aber feinen Unterschiede zwischen Haltepunkt, Haltestelle und Bahnhof aufgezeigt hat, geht es direkt an die Planung eines kleinen Bahnhofs, der wenig Fläche beansprucht und dennoch vieles bietet. In mehreren Beiträgen stellen die MIBA-Autoren kleine Stationen vor, die ohne raumfressende Gleisanlagen auskommen, aber dennoch höchst interessante betriebliche Möglichkeiten bieten. Aufschlussreich ist eine Rückschau in die Epoche II, als sogar Haltepunkte mit Personal besetzt waren.

Ein MIBA-Spezial mit vielen konkreten und praxiserprobten Umsetzungsvorschlägen - nicht nur für kompakte Modellbahn-Anlagen!

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 120 11618 | € 12,-

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 106
Planung mit Ahnung
Best.-Nr. 120 10615



MIBA-Spezial 107
Patina mit Perfektion
Best.-Nr. 120 10716



MIBA-Spezial 108
Schnittstelle Schiene - Straße
Best.-Nr. 120 10816



MIBA-Spezial 109
Arkaden, Viadukte und Portale
Best.-Nr. 120 10916



MIBA-Spezial 110
Kleine Welt - meisterlich geplant
Best.-Nr. 120 11016



MIBA-Spezial 111
Gelungene Gleise
Best.-Nr. 120 11117



MIBA-Spezial 112
Modellbahn mobil
Best.-Nr. 120 11217



MIBA-Spezial 113
Animierte Anlagen
Best.-Nr. 120 11317



MIBA-Spezial 114
Pragmatische Planung
Best.-Nr. 120 11417



MIBA-Spezial 115
Neues für Nerds
Best.-Nr. 120 11518

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,-



Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr. 12087808-e



MIBA-Spezial 91
Best.-Nr. 12089112-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de



Doppelpack in Österreich

► Anfang September 2018 spricht vieles für einen Ausflug nach Österreich. Denn mit dem MOROP-Kongress in Wien und dem Treffen der kulturschaffenden Eisenbahner Europas (organisiert in der FISAIC), das nur eine Woche später im oberösterreichischen Wels stattfinden wird, stehen zwei große Veranstaltungen der europäischen Modellbahner und Eisenbahner an. Den Anfang macht der „Verband der Österreichischen Modelleisenbahnclubs“ (VOEMEC), der vom 2. bis 7. September zum MOROP-Kongress in die Hauptstadt der Alpenrepublik einlädt. Beim MOROP handelt es sich um den Dachverband der europäischen Modellbahn- und Eisenbahnfreunde. Bekannt ist dieser vor allem durch die Arbeit der Technischen Kommission (TK), welche die „Normen Europäischer Modellbahnen“ (NEM) herausgibt und damit einen wichtigen Beitrag für das

FOTOS (2): WIELAND ZIMMER



Mit mehreren dieser historischen Triebwagen wird während des MOROP-Kongresses ein Ausflug auf der Wiener Lokalbahn nach Baden führen.

europäische Modellbahnwesen leistet. SMV und BDEF sind Landesverbände des MOROP.

Der alljährliche Kongress – in Wien wird es bereits der 65. sein – wird immer für Sitzungen der TK sowie die Delegiertenversammlung genutzt. Eingebettet wird das in ein Ausflugsprogramm, das die österreichischen Gastgeber mit dem Motto „Elektrische Traktion auf drei Spurweiten“ überschrieben haben.

Am 4. September geht es zum Beispiel mit einem historischen Sonderzug, gezogen von einer sechssachsigen Lokomotive der Baureihe 1110.500, nach Linz, wo die Besichtigung des dortigen Betriebswerkes und ein Ausflug mit der 900-Millimeter-Bahn auf den Pöstlingberg anstehen. Am darauffolgenden Tag sind Sonderfahrten mit der Wiener Straßenbahn und der Wiener Lokalbahn geplant. Am Donnerstag, den 6. September, ist der Semmering das Ziel. Auch dort erfolgt die Fahrt mit einem historischen Sonderzug. Aber die moderne Eisenbahn steht ebenfalls im Mittelpunkt, da die Gastgeber auch eine Besichtigung des gerade im Bau befindlichen Semmering-Basistunnels einplanen.

Rund um das Fahrtenprogramm ist auch immer für das leibliche Wohl gesorgt. Der Höhepunkt im wahrsten Sinne des Wortes wird der Abschlussabend im über 250 Meter hohen Donauturm sein.

Den österreichischen Freunden von der VOEMEC ist es gelungen, ein außerordent-

lich vielfältiges Programm auf die Beine zu stellen, das mit Sicherheit viele Teilnehmer anlocken wird – egal ob als Eisenbahnfreund oder Delegierter aus einem der MOROP-Landesverbände. Weitere Informationen gibt es unter www.morop.eu.

Eher zufällig hat es sich ergeben, dass vom 6. bis 9. September im nahe gelegenen Wels ein buntes Treffen europäischer Eisenbahner stattfindet: Die FISAIC (Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots) lädt zum internationalen Eisenbahner-Kulturfestival ein. Geboten werden so ziemlich alle Themen, mit denen man sich in der Freizeit beschäftigen kann. Philatelisten, Fotografen, Videofilmer, Amateurfunken, Musiker, Tänzer, Esperanto-Sprechende und natürlich Modellbahner aus mehr als zwei Duzend Ländern werden in der 60 000-Einwohner-Stadt zusammenkommen und sich in zahlreichen Veranstaltungen untereinander und mit den Besuchern austauschen. Die Modellbahner werden eine Ausstellung unter anderem mit den nun seit zehn Jahren genutzten Modulen nach der französischen Norm „Module Junior“ auf die Beine stellen.

Schon allein durch die Vielfalt der Veranstaltung wird für jeden Besucher – egal ob eisenbahnbegeistert oder nicht – etwas dabei sein. Ein Besuch lohnt sich. Informationen gibt es auf der Facebook-Seite der Veranstaltung (Schlagwort: @FISAICFestivalWels2018).
Mirko Caspar



Eine 1110.500 wird die Kongressteilnehmer im Sonderzug nach Linz bringen.



FOTO: PETER POHL

Die MOROP-Kongresse locken zahlreiche Begeisterte an, wie 2010 in Stralsund, als ein Göhren-Ausflug auf dem Programm stand.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Gelungener Start des BDEF in das Messejahr 2018

Die „Faszination Modellbahn“ in Sinsheim vom 9. bis 11. März 2018 war für den Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF) und dessen Junior College Europa (JCE) ein gelungener Start in das Messejahr. Mit der tatkräftigen Mithilfe von Mitgliedern des „Fördervereins Burg Schlötterstein e.V.“ konnten im Lauf der drei Tage fast 200 Kinder betreut und in die ersten Schritte zu einem künftigen Modellbahnerleben eingeführt werden. Der Vorsitzende des Verbandes Michael Krumm informierte jeden Tag im Modellbahnforum eine große Zahl an Zuhörern über den Verband, dessen Mitglieder und Ziele. Auch am Stand konnten viele Freunde des Verbandes begrüßt werden. Besonderes Interesse fand auch das Programm des 61. Bundesverbandstages in Berlin, der vom 10. bis 13. Mai stattfinden wird und zu dem die



BDEF-Schatzmeister Markus Peschel (re.) und Hartmut Klust begrüßten die Gäste am BDEF-Stand in Sinsheim.

Lok 101 058 der DB mit einer Glückwunsch-Sonderbeklebung für mehrere Wochen in Fahrt geht.

Die nächsten Stationen des BDEF auf Messen:

- **19. – 22. April:** INTERMODELLBAU Dortmund mit JCE
- **5. – 7. Oktober:** „modell – hobby – spiel“ Leipzig mit SMV und JCE
- **1. – 4. November:** „Faszination Modellbau“ Friedrichshafen mit JCE, gemeinsam mit SVEA & VOEMEC
- **15. – 18. November:** Internationale Modellbahn-Ausstellung (IMA) Köln mit JCE
- **22. – 25. November:** „Modell + Technik“ Stuttgart mit JCE

61. Bundesverbandstag in Berlin – Regierender Bürgermeister Müller übernimmt Schirmherrschaft

Der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF), der größte Verband von Eisenbahn- und Modellbahnfreunden in Europa, der zweitgrößte in der Welt, veranstaltet seinen 61. Bundesverbandstag zur Vollendung des 60. Bestandsjahres vom 10. bis 13. Mai in Berlin. Die Schirmherrschaft für diesen Jubiläums-Verbandstag übernimmt der Regierende Bürgermeister von Berlin Michael Müller. Geboten wird ein dichtes Programm: Die Fahrten mit nostalgischen und modernen Nah- und Fernverkehrsmitteln, Besichtigungen und Foren sowie die große Rundfahrt mit historischen Wagen, gezogen von einer 229, dem „U-Boot“, zum Eisenbahnmuseum in Wittenberge stehen allen Interessierten offen. Das Programm ist in seiner Gesamtheit auf der Homepage des BDEF und unter der facebook-Adresse @bdefde einsehbar oder kann am BDEF-Stand auf der INTERMODELLBAU in Dortmund vom 19. bis 22. April 2018 in Halle 7 eingesehen werden. Besonderheit dieses Bundesverbandstages wird die Lok 101 058 sein, die für mehrere Wochen eine Grußbotschaft der Deutschen Bahn zu diesem Jubiläum tragen wird. Der BDEF freut sich auf zahlreiche Teilnehmer.



FOTOS (2): HANS-DIETER SCHMIDT

Auch die U-Bahn wird Thema des Verbandstages sein.

Modellbahnen Uwe Hesse



Inh. Martina Hesse · Landwehr 29 · 22087 Hamburg
Tel. 040 / 25 52 60 · Fax 040 / 2 50 42 61 · www.Hesse-Hamburg.de

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

Wir sind für Sie da: Dienstag bis Donnerstag: 9–13 Uhr und 15–18 Uhr,
Freitag 9–18 Uhr, Samstag: 9–13.00 Uhr

121. Spielzeug-Auktion 24. - 26. Mai 2018

Annahmeschluss: 13. April 2018

Für unsere Auktionen suchen wir ständig ganze Sammlungen und gute Einzelstücke.



Fordern Sie unsere günstigen Einlieferungsbedingungen an.

Auktionen seit 1985:
33 Jahre Erfahrung und Kompetenz -
tausende zufriedene Stammkunden!

Wir versteigern und beleihen
hochwertiges Spielzeug:

Wormser Auktionshaus Lösch®

Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH
67551 Worms · Weinbrennerstr. 20 · Tel. 0049-(0)6247 90 46-0 · Fax 90 46-29
www.auktionshaus-loesch.de · Email: info@wormser-auktionshaus.de

VORBILD

Bis Ende September

- Dampf- und Dieselbetrieb auf der Killesberg-Kleinbahn in 70565 Stuttgart, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen Tel. (0711) 7885-7771, www.killesbergbahn.de.

Bis Ende Oktober

- Berliner Parkeisenbahn in der Wuhlheide an Sonnabenden und Sonntagen jeweils ab 10.40 Uhr im Einsatz, Tel. (030) 53892674, www.parkeisenbahn.de.

Sa 14.04.

- Mit einem Sonderzug und V100 ab Cottbus durch den Oderbruch zum bekannten Schiffshebewerk Niederflinow, Tel. (0355) 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de.

Sa 14.04. und So 15.04.

- Rübelandbahn Blankenburg (Harz) – Rübeland fährt mit Dampflok 95027. Arbeitsgemeinschaft Rübelandbahn, Stephan Nickell, Tel. (03944) 9541190, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.

Sa 21.04.

- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt mit Schienenbus VT98, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

So 22.04.

- Industriekultur an der Rinteln-Stadthagener-Eisenbahn. Sonderzug ab Rinteln Nord mit zahlreichen Besichtigungen, Tel. (05751) 403980, www.der-schaumburger-ferst.de.

Sa 28.04.

- Mit dem Museumszug zur letzten aktiven Zeche „Prosper Haniel“ und zum Weltkulturerbe Zollverein, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Dr.-C.-Otto-Straße 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Sonderzug zur 25. Dampflok-Parade in Wollstein ab Cottbus, Tel. (0355) 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Buckower Kleinbahn fährt zwischen Müncheberg (Mark) und Buckow, Tel. (03343) 357578, www.buckower-kleinbahn.de.

Sa 28.04. und So 29.04.

- Bahnhofsfest bei der Museumseisenbahn Schöneheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoeneheide.de.

So 29.04.

- Museum Lokschnuppen Bf Wilsdruff geöffnet, Freiburger Straße 50, 01723 Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Triebwagenfahrten zum Straßenfest

in Bohmte, Museums-Eisenbahn Minden e.V., PF 9031, 32402 Minden, www.museumseisenbahn-minden.de.

Sa 28.04. bis Di 01.05.

- Planmäßige Personenzüge mit Dampflok bespannt im Saar- und Moseltal rund um die Römerstadt Trier. Auf sechs Strecken verkehren sechs Zugarnituren, Tel. (06131) 16-0, www.dampfspektakel.info.

Mo 30.04. bis So 06.05.

- 51. Jahrestagung der DGEG mit Sonderfahrten, Exkursionen und Vorträgen in Sachsen und Böhmen, DGEG-Bahnreisen, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

Di 01.05.

- Saisonstart bei der Boehmetalbahn in 29664 Walsrode. Ab 01.05. verkehren die Züge an allen Sonn- und Feiertagen um 13, 14 und 15.30 Uhr ab dem Bahnhof Altenboitzen, ab 11 Uhr besteht die Möglichkeit die Strecke per Draisine zu erkunden, Tel. 0152 21558560, www.boehmetalbahn.de.
- Saisonbeginn zwischen Haltingen und Kanderndorf, Kanderntalbahn e.V., Bahnhofstr. 15, 79400 Kanderndorf, Tel. (07626) 899-0, www.kanderntalbahn.de.
- Saisonbeginn beim Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen mit Diesellok vom Typ L18h, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle, Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Mit dem VT98 zur Saline Bad Friedrichshall und ins Technikmuseum Sinsheim, Förderverein Schienenbus e.V., Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim, Tel. (07154) 131830, www.foerderverein-schienenbus.de.
- Saisonbeginn bei der Härtsfeldbahn, Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Dischinger Str. 11, 73450 Neresheim, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Saisonbeginn mit Triebwagen T06 auf der Lokalbahn, Tel. (07334) 4481, www.uef-lokalbahn.de.
- Mit 01 519 ab Heilbronn zum Dampfschiff am Bodensee, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.
- Fahrttag bei der Ferienlandbahn Crispendorf, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0177 5661104, www.ferienland-eisenbahn.de.
- Unstrut-Schnecke-Express Naumburg – Erfurt – Artern – Donndorf, IG Unstrutbahn e.V., Tel. 0176 93704751, www.unstrutbahn.de.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz West fährt mit Schienenbus VT98, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

- Mit 01 519 ab Heilbronn zum Dampfschiff am Bodensee, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.
- Fahrttag bei der Ferienlandbahn Crispendorf, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0177 5661104, www.ferienland-eisenbahn.de.
- Unstrut-Schnecke-Express Naumburg – Erfurt – Artern – Donndorf, IG Unstrutbahn e.V., Tel. 0176 93704751, www.unstrutbahn.de.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz West fährt mit Schienenbus VT98, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

- Saisonbeginn bei der Härtsfeldbahn, Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Dischinger Str. 11, 73450 Neresheim, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Saisonbeginn mit Triebwagen T06 auf der Lokalbahn, Tel. (07334) 4481, www.uef-lokalbahn.de.
- Mit 01 519 ab Heilbronn zum Dampfschiff am Bodensee, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.
- Fahrttag bei der Ferienlandbahn Crispendorf, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0177 5661104, www.ferienland-eisenbahn.de.
- Unstrut-Schnecke-Express Naumburg – Erfurt – Artern – Donndorf, IG Unstrutbahn e.V., Tel. 0176 93704751, www.unstrutbahn.de.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz West fährt mit Schienenbus VT98, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

Sa 05.05.

- Fahrttag mit dem Schweineschnäuzchen auf der Ruhrtalbahn, Stiftung

Eisenbahnmuseum Bochum, Dr.-C.-Otto-Straße 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

- Sonderzug mit 032155 „Im Frühling nach Wrocław (PL)“ ab Cottbus, Tel. (0355) 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de.

Sa 05.05. und So 06.05.

- Frühlingsfest am Lokbahnhof Sonneberg mit Fahrzeugausstellung und Führerstandsmitfahrten, Tel. 0171 7402486, www.eisenbahnfreunde-sonneberg.de.
- Dampffahrtage bei der Pollo-Museumsbahn zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 0172 3020868, www.pollo.de.
- Feldbahntage im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, An der Dresdener Bahnlinie 130c, Tel. (0371) 46400622, www.sem-chemnitz.de.

So 06.05.

- Dampfbetrieb bei der Härtsfeldbahn, Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Dischinger Str. 11, 73450 Neresheim, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Eisenbahnmuseum „Alter Bahnhof Lette“ von 15 bis 18 Uhr geöffnet. Zu sehen ist die Jahresausstellung „Sie weckten Wünsche – Modellbahnkataloge aus alter und neuer Zeit“, Tel. (02541) 6986, www.bahnhof-lette.de.
- Fahrttag mit dem Museumszug auf der Ruhrtalbahn, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Dr.-C.-Otto-Straße 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Führung durch den Bahnpark Augsburg um 13 und 15 Uhr, Anmeldung zwingend erforderlich: fuehrungen@bahnpark-augsburg.de oder Tel. (0821) 450 447-0, www.bahnpark-augsburg.de.
- Geführte Wanderung auf Spuren der Herkulesbahn in Kassel, Treffpunkt Aussichtsterrasse vor dem Herkules südliche Ecke um 14.30 Uhr, Anmeldung erforderlich, Tel. (0561) 1003 1696, www.vhs-kassel.de.

Mi 09.05. bis So 13.05.

- Fünf Tage Dampf im Ries rund um 86713 Nördlingen, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Tel. (09081) 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.

Do 10.05.

- Dampfbetrieb bei der Härtsfeldbahn, Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Dischinger Str. 11, 73450 Neresheim, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Sonderzug LVT 772 ab Cottbus zur Waldeisenbahn Muskau, Tel. (0355) 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz West fährt mit Schienenbus

VT98, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

- Kleinbahnzug mit Diesellok fährt zwischen Preußisch Oldendorf und Wehrendorf, Museums-Eisenbahn Minden e.V., PF 9031, 32402 Minden, www.museumseisenbahn-minden.de.

Do 10.05. bis So 13.05.

- Dampffahrtage bei der Pollo-Museumsbahn zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 0172 3020868, www.pollo.de.

Do 10.05. bis Mo 14.05.

- Mit 18201, 031010 und E18047 ab Leipzig, Lichtenfels und Nürnberg zum Wiener Prater, Tel. 0173 5623035, www.lokschnuppen4.de.

Do 10.05. bis Sa 19.05.

- Vom Genfer See zu den Seapalmen, Reise von der Schweiz über Grenoble und Marseille entlang der Cote d'Azur, DGEG-Bahnreisen, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

Sa 12.05.

- Jubiläumsfahrt „75 Jahre 441486“ ab Magdeburg nach Meiningen mit Werksführung im Ausbesserungswerk, Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V., Tel. jew. Mo bis Fr von 19 bis 21 Uhr 01520 1623539, www.efst.de.

So 13.05.

- Preußenzug ab Minden unter Dampf, Museums-Eisenbahn Minden e.V., PF 9031, 32402 Minden, www.museumseisenbahn-minden.de.

Mi 16.05.

- Lokführertreff im Lokschnuppen in Löbau, ab 15 Uhr, um Anmeldung bei Lf Werner Neumann wird gebeten: Tel. (03585) 482465.
- „Mythos Ostkreuz - die Geschichte des legendären Eisenbahnknotens von 1842 bis heute“, Lesung und Bildvortrag, 19.00 Uhr, Verein für Geschichte Berlins e.V., Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte, Tel. (030) 90226444.

Sa 19.05.

- Mit dem Wismarer Schienenbus zur letzten aktiven „Zeche Prosper Haniel“ und zur „Zeche Zollern“, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Dr.-C.-Otto-Straße 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Buckower Kleinbahn fährt zwischen Müncheberg (Mark) und Buckow, Tel. (03343) 357578, www.buckower-kleinbahn.de.
- Sonderzug ins „böhmische Paradies“ zum Stadtfest Jicin (CZ), oder nach Mlada Boleslav (CZ), Freundschaftszug WALTENSTEIN ab Cottbus

mit 143 und 503548, Tel. (0355) 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de.

Sa 19.05. bis Mo 21.05.

- 50 Jahre LGB-Gartenbahn. Großes Jubiläumsfest bei der Preßnitztalbahn mit Fahrzeugausstellung und Sonderverkauf, Sa und So 9 bis 18 Uhr, Mo 9 bis 17 Uhr, Tel. (037343) 808037, www.lgb.de/joehstadt.
- Pfingstfahrten bei der Museumseisenbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

So 20.05.

- Führerstandsmitfahrten auf der Dampflok im Eisenbahnmuseum Bochum, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Dr.-C.-Otto-Straße 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Schienenbusfahrten auf der Rinteln-Stadthagener-Eisenbahn, Tel. (05751) 403980, www.der-schaumburgerferst.de.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt mit Schienenbus VT 98, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

Sa 19.05. und So 20.05.

- Rübelandbahn Blankenburg (Harz) – Rübeland fährt mit Dampflok 95027. Arbeitsgemeinschaft Rübelandbahn, Stephan Nickell Tel. (03944) 9541190, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.
- Buckower Kleinbahn fährt zwischen Müncheberg (Mark) und Buckow, Tel. (03343) 357578, www.buckower-kleinbahn.de.

Sa 18.07.

- Mit 143001 ab Cottbus und Frankfurt (Oder) zu den Störtebeker Festspielen, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- Modellleisenbahn Siedlinghausen, Haus des Gastes, Grimmeweg 4, 59955 Winterberg-Siedlinghausen, geöffnet sonntags von 11 bis 12.30 Uhr, Tel. (02983) 1512.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040)

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen:

Sendzeiten im SWR

Samstag, 15.45 Uhr : Neue Folge oder eine Folge aus dem Archiv
Montag - Freitag, 14.15 Uhr und 14.45 Uhr eine Folge aus dem Archiv

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

314435, www.mehev.de.

- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.

- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.

- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.

- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.

- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl. 10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.

- www.verkehrsmuseum-dresden.de, Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr,

- Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.

- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.

- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.

- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.

- www.railminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.

- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirmas Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.

- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.

- www.lokland.de in 95152 Selbitz geöffnet: 15.04., 22.04., 29.04., 05.05., 06.05., 20.05., 21.05. jeweils 12 bis 17 Uhr.

- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 - 18 Uhr geöffnet.

- www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.

- www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37,

Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

So 08.04.

- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen mit Spessarttrampe und Kahlgrundbahn sowie Kinderanlage im Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 bis 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 14.04.

- Ausstellung in 13347 Berlin, Tag der offenen Tür im Vereinsheim Seestraße 83, 11 bis 17 Uhr, Tel. (030) 40 03 56 18 oder www.modellbahnpsb24.de.

Fr 27.04.

- Spur N Modellbahnstammtisch, in 49809 Lingen, Hotel und Restaurant „Zum Märchenwald“, Vennestraße 25, ab 19.30 Uhr, Kontakt Christian Winkelmann, Tel. 0160 8065560, www.spur-n-lingen.de

Sa 28.04.

- Leipziger Spielzeugbörse von 9.30 bis 13.30 Uhr, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Puschstr.9, 04103 Leipzig, Tel. (0341) 3016034, www.modellautoberse-leipzig.de.

Sa 28.04. und So 29.04.

- Ausstellung in 24576 Bad Bramstedt, Jürgen-Fuhlendorf-Schule, Düsternkoop 48, Präsentation der Modellbahnanlage der Schüler, Sa 11 bis 17 Uhr, So 11 bis 16 Uhr, Tel. (04873) 2035920, www.mbc-jfs.de.
- Ausstellung in 98574 Schmalkalden, Freikirchlich-Evangelisches Gemeindezentrum, Kanonenweg 18, Sa und So 10 bis 18 Uhr, Tel. 0151 50426516, www.mec-mittelschmalkalden-online.de.

Sa 28.04. und Di 01.05.

- Ausstellung in 06366 Köthen, Schloss Köthen, Schloßplatz 4, jeweils 10 bis 18 Uhr, Tel. 0177 5257500, www.modellbahnfreunde-koethen.de.

Sa 05.05. und So 06.05.

- 3. Leipziger Spur-I-Treffen, Rathausplatz 11, 04436 Schkeuditz bei Leipzig, Sa 9 bis 18 Uhr, So 9 bis 16 Uhr, sonntags große Tauschbörse, Tel. (034204) 62183, www.spur1-leipzig.de.
- Große Jubiläumsausstellung in

53332 Bornheim, Doppel-Sporthalle der Johann-Wallraf-Schule, Wallrafstraße 1, 10 bis 17 Uhr, Tel. (0228) 6200202, www.ebac-bonn-sechtem.de.

So 06.05.

- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, im Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 bis 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.
- Ausstellung „Trix-Express Spur 00 ab 1935“ und Tauschbörse, Hans Reif Sportzentrum, Jahnstraße 16 90522 Oberasbach, Zimendorfer Eisenbahnfreunde, Tel. (0911) 696914.

Do 10.05. bis So 13.05.

- 61. Bundesverbandstag des BDEF, zahlreiche Rundfahrten mit Zügen und Straßenbahnen, Sondermodelle, www.bdef.de.
- Ausstellung in 75133 Karlsruhe, Gemeindehaus Christkönig in Karlsruhe-Rüppurr, Tulpenstraße 1a, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (0721) 27385, www.mek-karlsruhe.de.

Fr 11.05. und Sa 12.05.

- Modultreffen der IG Spur II e.V. in 36277 Schenkelsfeld, Schulsport-halle, Eisenacher Straße, Tel. (06182) 7280, www.spur-ii.de.

So 13.05.

- Internationaler Museumstag mit Vorführung aller Anlagen, Forum am Bahnhof Kultur und Technik e.V., Industriestraße 7, 78112 St. Georgen im Schwarzwald, Tel. (07721) 30099, www.us-railway.com.

Sa 02.06. und So 03.06.

- Modellbau am Wasserturm in 89415 Lauingen, E-Park Ludwigstraße 14, Tel. (09072) 922670, www.km-1.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27, gültig ab 01.01.2015. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MÄRKLIN ► 18 505 DES LVA MINDEN FÜR HO



Den mächtigen fünfsichtigen Tender der Baureihe 45 spendierte einst das Lokversuchs-

amt Minden seiner 18 505. Den 2'3T38 hat auch Märklin für sein Modell der Baureihe

45 im Programm. Eine Kombination mit der S3/6 lag daher nahe und führte zu einem au-

ßergewöhnlichen Modell. Von 1955 bis 69 stand die Lok dem Versuchsamt zur Verfügung, anschließend gelangte sie in die Obhut der DGEG (siehe Bild Seite 20) und steht heute im Museum Neustadt/Weinstraße. Das Modell kommt Märklin-üblich in digitaler Vollausstattung mit ansprechendem Sound und Spielweltmfx-Decoder; Feuerbüchsenflackern und Rauch sind inklusive. Nun fehlt nur noch ein authentischer Messzug, dessen Zusammenstellung in HO nicht ganz einfach ist.

Bestellnr.: 39034; Preis: 449,99 €

FLEISCHMANN ► 147 FÜR N, PREUSSEN FÜR HO

Wiederaufgelegt wurden die Modelle der preußischen Schnellzugwagen von Fleischmann. Sie präsentieren sich im dunklen Grün der frühen Bundesbahn-Zeit. Mit den insgesamt fünf neuen Modellen lässt sich laut den Zuglaufschil-

den ein Schnellzug Hannover – Offenburg – Konstanz nachbilden. Neben dem AB6ü (pr06), dem BC4ü (pr09) und dem C4ü (pr08) mit Schlussscheiben (siehe Bild unten) sind noch ein weiterer Wagen der dritten Klasse und ein Packwagen erhältlich.

Nach der neukonstruierten Traxx 3 in Form der Baureihe 187 (siehe MEB 4/2018) wurde für die Spur N nun auch die Regionalverkehrs-Variante der



Mit Flex-Panel: Die N-147 zeigt die charakteristischen Seitenflächen.



Treibstoff für die Panzerschiffe des Ersten Weltkrieges soll dieser gut gelungene Kesselwagen im Maßstab 1:160 transportieren.

DBAG als Baureihe 147 ausgeliefert. Das digitale Soundmodell zeigt die typischen Flex-Panels an den Seiten. Bei den N-Kesselwagen kommt eine Epoche-II-Variante der Kaiserlich-Deutschen Marine hinzu. Der fein detaillierte Kesselwa-

gen wird auch im neu erschienenen VGB-Spezial „Faszination Spur N“ in einer großen Marktübersicht gewürdigt.

147-Bestellnr.: 739071; Preis: 244 €, Kesselwagen: 843408; Preis: 28,90 €, HO-Preußen: 568203, 568304, 569103; Preis: je 44,90 €



Alte Preußen als Bundesbahn-Schnellzug der 50er-Jahre: Insgesamt fünf HO-Modelle wurden bei Fleischmann neu aufgelegt.

BRAWA ► NEUE PA-BEHÄLTER FÜR HO

Die weitverbreiteten Eilzugwagen der Gruppe 36 zählen zu den diesjährigen Hauptneuheiten aus Remshalden. Nach zahlreichen DRG- und DB-Versionen erscheinen die Klassiker nun auch in DR-Ausführung der Epoche IV. Neben einem 1./2.-Klasse-Wagen der Bauart ABühe werden auch zwei Nummernvarianten des Bühe aufgelegt. Das Finish der Modelle ist gewohnt makellos, die zeitgenössische DR-Farbgebung steht den Wagen-Veteranen gut zu Gesicht. Im Westen versuchte die Bundesbahn zur selben Zeit mit ihren „Von Haus zu Haus“-Behältern den Gütertransport zu revolutionieren. Brawa hat zwei der bereits bekannten Tragwagen der Bauarten BTmms und Lbms mit völlig neu konstruierten pa-Behältern bestückt. Mit feinsten Gravuren und sauberer Bedru-

Brawas neue pa-Behälter überzeugen durch hervorragende Detaillierung. Der Lbms (links) hat sich offenbar noch in die Epoche V hinübergerettet.



In der Epoche IV waren die Wagen der Gruppe 36 in Sachen Reisekomfort nicht mehr das Maß der Dinge.

ckung sind die Behälter fast zu schade zum Umherfahren. Beim Umgang mit den filigranen Gefäßen ist allerdings Vorsicht geboten. Das gelungene Modell des DR-Schienenbusses der Baureihe VT 2.09/

VS 2.09 in Spur N erfuhr ein Technik-Update. Die Schwaben haben dem niedlichen Fahrzeug einen neuen Sounddecoder spendiert. Zunächst kommen Epoche-III-DR-Bahner in den Genuss der neuen

Technik. Das Modell ist wie gewohnt sauber bedruckt. **DR-ABühe: 46159; Preis: 59,90 €, DR-Bühe: 46160; Preis: 59,90 €, Lbms: 49127; Preis: 69,90 €, BTmms: 49123; Preis: 69,90 €, N-Ferkeltaxe: 64325; Preis: 324,90 €.**



Brawa hat seiner Ferkeltaxe ein Sound-Update gegönnt. Die Detaillierung und die Fahreigenschaften des korrekterweise als VT 2.09/VS 2.09 zu bezeichnenden und vor zwei Jahren überarbeiteten Gepans setzt Maßstäbe in der Spur N.

BUS BAHN ► BIELEFELDER STRAB IN HO UND HOm

Beim Versandhändler „Bus Bahn und Mehr“ aus Bielefeld ist das Modell des DÜWAG-T8 des Wiener Herstellers Hallig in heimischer Lackierung zu haben. Das Modell ist mit den Betriebsnummern 813 und 815 der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe (VOW) lieferbar. Es liegen viele Decals mit diversen Linien-

nummern und Zielen sowie Logos und Schriftzügen bei. Damit ist die Beschriftung unterschiedlicher Einsatzjahre möglich. Die motorisierten Modelle sind mit Front- und Schlussbeleuchtung sowie Digitalschnittstelle ausgestattet. **Bestellnm.: 100093 bis 100096; Preise: 215 € (Standmodell); 269 € (motorisiert)**



FOTOS: WERK (JENS-OLAF GRIESE-BANDELOW)

PIKO ► FLUGHÖHE NULL IN HO

„Reisen auf Flughöhe Null“ – Mit diesem Slogan bewarb die Lufthansa ihren Airport Express. Bis 1993 verbanden die schicken gelb-weißen Züge Düsseldorf und Stuttgart mit dem Frankfurter Flughafen. Zwischen Stuttgart und Frankfurt pendelten mehrmals täglich lokbespannte Züge, die in der Regel aus zwei Avmz und einem Bpmz bestanden. Piko würdigt den beliebten Zug nun mit einem ganzen Neuheitenreigen.



Den Anfang macht der sehr schön gestaltete Bpmz in makelloser Bedruckung. Ergänzend haben die Sonneberger zwei

Avmz-Wagen im Set (58360) sowie die passende Zuglok der Baureihe 103 (51682) angekündigt. **Bestellnr.: 59666; Preis: 49,99 €**

HERPA ► DREHLEITER, FORD TRANSCONTI, MAN TGS-KIPPER UND MAN TGL DER POST FÜR HO



Die entspannte Miene der Kameraden verrät: nur eine Übung.

Mit der Drehleiter auf Basis des MBEconic liefert Herpa ein Einsatzfahrzeug nach einem topaktuellem Vorbild der Feuerwehr Landshut. Mit aus-

klappbaren Seitenstützen sowie zahlreichen Zurüstteilen ist das Modell ein kleines Schmuckstück. Für den rauen Modellbetrieb taugt der hochpreisige Artikel allerdings nur bedingt, die ausgeklappte Drehleiter ist sehr fragil. Aus alten Formen, aber in zeitgemäßer Bedruckung präsentiert Herpa den Ford-Transconti-Hängerzug in Farben der schwedischen „Auto-Transit“. Der MAN-TGAM kommt als Dreiseitenkipper in Kommunal-Orange. Spektakuläre Features wie die schwenk- und kippbare Ladefläche sowie der Kran machen das filigrane Modell zu einem echten Hingucker, mit dem sich realistische Szenen auf der Anlage gestalten lassen. Auch der MAN-TGL weiß zu überzeugen: Der klei-

ne Koffer-LKW wird zunächst in den Farben der Deutschen Post geliefert. Dank der beweglichen Heckklappe lassen sich interessante Be- und Entlade-

szenen im Modell nachstellen. **Drehleiter: 093521; Preis: 39,95 €, Transconti: 308021; Preis: 34,95 €, TGS-Kipper: 308267; Preis: 29,95 €, Post-LKW: 308212; Preis: 29,95 €.**



Mit den zwei MAN-Lkw lassen sich allerlei Ladeszenen nachstellen.



Die Lkw der „Auto-Transit“ waren in ganz Europa unterwegs.

ROCO ► ÖSTERREICHISCHE POST FÜR HO

Die Postmodelle von „Starline models“ – der Hersteller ist auch über das Brekina-Programm bekannt – werden seit 2018 in Zusammenarbeit mit „Austrian Car Collection“ von Roco vertrieben. Es handelt sich durchgängig um österreichische Vorbilder, denen ein gewisser Charme nicht abzusprechen ist, auch wenn die

Detaillierung nicht allerhöchste Ansprüche erfüllt. Die Lackierung ist ansprechend. Als Beispiel dienen der 2D50-Schnellaster des Wiener Herstellers ÖAF (links im Bild) und der St42-Reisebus der Firma Perl-Auhof aus dem Jahr 1956 mit selbsttragender Karosserie. **ÖAF-Laster: 5393; Preis: 29,90 €, Perl-Bus: 5398; Preis: 36,99 €**



US-CORNER

Diesmal gibt es an dieser Stelle aus gutem Grund ein Pkw-Special. Oxford-Modelle, hierzulande von Busch vertrieben, hat ein paar wirkliche Schmuckstücke neu ausgeliefert. Zu den H0-Metall-Schönheiten gehört ein 61er-Chevrolet Impala Cabriolet in Tuxedo-Schwarz, ein 50er-Oldsmobile Rocket 88 Coupé in Rot mit cremefarbenem Dach, ebenfalls aus dem Hause GM, genauso der Cadillac Sedan DeVille aus dem Jahre 1961, ein wunderschöner Vertreter der Heckflüsselgeneration. Der Modellhersteller Best of Show (BoS) kontert im Maßstab 1:87 mit einem zweifarbigen Dodge Custom Royal Lancer in markanter zweifarbiger Lackierung sowie einem Buick-Rettungswagen, dessen Länge jeder Stretchlimousine zur Ehre gereichen würde. Eher für den harten Einsatz ist der Willys Jeep Van gedacht, ein Lieferwagen für jedes Territorium. BoS-Modelle sind hierzulande über Model Car World in Flörsheim erhältlich.



BoS: Dodge Custom Royal Lancer, Willys Jeep und Buick-Rettungswagen (v. l.).



Oxford: Cadillac Sedan, Oldsmobile Rocket Coupé und Chevy Impala Cabrio (v. l.).

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Modellbahn Schröder
www.moba-s.de
 Ihr Online-Versandpartner
 in Schrobenhausen
 Neu- und Gebrauchtware

**Thiel-Gleis • TrainLine45 • Pehm • Bachmann-Liliput
 Märklin • Jordan • NME • NPE • B-models • Hädl • Seuthe
 Faller • Noch • Auhagen • Piko**

Start in die Gartenbahnsaison
Bahnhofstr. 4 • 86529 Schrobenhausen
 Mo/Do/Fr 09:30–12:00 / 13:00–18:00 Uhr • Di 13:00–18:00 Uhr • Mi Ruhetag • Sa 09:30–16:00 Uhr

Kleine Lokführer ganz GROß

Modellbahn Schröder • Inhaberin Heike Yvonne Schröder
Bahnhofstr. 4 • 86529 Schrobenhausen • E-Mail: moba-s@t-online.de

www.exPRESSzugreisen.de **Pressnitztalbahn**

Sonderfahrten auf der Insel Usedom
 Dampfsonderzüge mit 86 1333-3 zwischen Heringsdorf und Zinnowitz

28. April–1. Mai 2018

In Kooperation mit der Usedomer Bäderbahn werden historische Dampfzüge wie zu Beginn der 1970'er Jahre auf die Reise geschickt, jeweils vier Zugpaare täglich.

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)

	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
	18 €	9 €	39 €

Unterwegshalte in Bansin, Ückeritz, Kölpinsee, Koserow und Zempin

Weitere Informationen unter Fon +49(0)38 301 / 88 40-12 oder Sie senden eine E-Mail an: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com.
 Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

WILMS
Metallmarkt
Lochbleche

Besuchen Sie uns!
INTERMODELLBAU
DORTMUND
19. – 22. April 2018

METALLE
in allen Qualitäten und Abmessungen

Wilms Metallmarkt Lochbleche GmbH & Co. KG
 Widdersdorfer Straße 215 · 50825 Köln
 T 0221 54668 – 0 · F – 30 · mail@wilmsmetall.de · www.wilmsmetall.de

Anlagenunterbau mit dem
BASIS-PLUS-SYSTEM

Der stabile Unterbau für alle Baugrößen und Anlagenformen in Platten und Rahmenbauweise.

- Aus 12 mm Sperrholz, siebenfach verleimt.
- Rahmen mit Mittelstegen, Kreuzüberplattung, Dübelverbindungen, vorgebohrten Schraublöchern und Kabelaussparungen.
- Systemelemente von 40x40 cm bis 120x120 cm.
- Anlagenplatten und Leisten für Gleistrassen, Träger sowie Rahmenanbauten.
- Füße mit Rollen, Gleiswendel mit Gewindestangen.

Prospekt und mehr Informationen unter www.modellplan.de

modellplan
 ... Software + Technik für Modellbahner

Erhältlich bei:
 modellplan GbR
 Reussensteinweg 4
 73037 Göppingen
 Tel.: 07161/816062

MODELLBAHN FREY ► ALFRED SIMM FÜR G

Neu im Großbahn-Programm von Wolfgang Frey aus Seifhennersdorf ist eine 1:22,5-Figur des bekannten Eisenbahners Alfred Simm in der Uniform der Sächsischen Staatsbahn, in der er auf Messen und Veranstaltungen die „Dampfbahn-Route Sachsen“ repräsentiert. In der Baugröße IIm erscheint in diesem Frühjahr auch die 199301 vom Lokomotivbau Babelsberg, die heute noch bei der HSB Vorhanden ist.

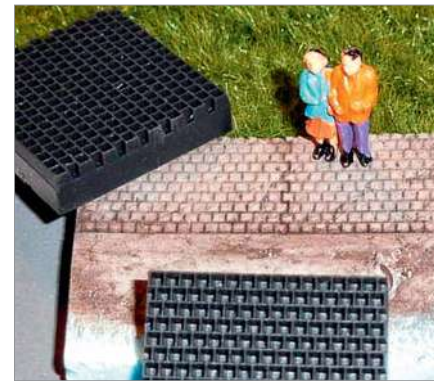
Bestellnummer: 22803; Preis: 35 €



AUSTRO MODELL ► STYRODUR-STEMPEL FÜR H0

Schnell und sauber lassen sich Straßen- und Gehwegflächen mit dem neuen Stempelsystem von Austromodell gestalten. Man drückt die Stempel aus gehärtetem Kunststoff einfach auf einen Styrodur-Untergrund. Neben den quadratischen Gehwegplatten im Bild ist auch ein rundes Römerpflaster lieferbar (22702).

Bestellnr.: 22701; Preis: 8,50 €



JUWEELA ► BÜRGERSTEIG FÜR H0



Betonplatten im Format von 40 x 40 Zentimetern sind allgegenwärtig auf Plätzen, Gehwegen, Einfahrten und auch im Bahnhofsbereich. Wer deren Verlegung im Maßstab 1:87 nachempfinden will, kann auf die winzigen Keramik-Platten aus dem

reichhaltigen Juweela-Programm zurückgreifen und Packungen zu 870 oder 29000 (!) Stück erwerben. In H0 sind die Platten 4,5 x 4,5 x 1,5 Millimeter groß.

Bestellnummer: 28267 (780 Stück); Preis: 11,29 €

KASTENBAHNER ► KS-SIGNALE FÜR N



In Spur N können nun die modernen Ks-Signale aufgestellt werden. Andreas Herzog-Havel bietet Vorseignale, Ein- und Ausfahrtsignale und Mehrabschnittssignale mit geradem Mast oder kurzem Knickmast als Bausätze und erstmals auch als Fertigmodelle an. Letzteres Angebot besteht nun für alle lieferbaren Signale. Bei den Knickmasten gibt es die Ausföhrung für rechts oder links der Gleise, außerdem sind wahlweise sind unterschiedliche Geschwindigkeitsanzeiger bestellbar.

Infos: www.kastenbahner.com

MODELLBAHN HEYN ► LÖTHAIN FÜR G



Einen Standardbahnhof der sächsischen Kleinbahnen bietet Bertram Heyn für die Großbahner an. Der Bausatz ist aus wetterfester

Materialien aufgebaut. Die Wände bestehen aus acht Millimeter dickem Kömatex, die Holzblenden aus UV-stabilisiertem Polystyrol, Boden und Dach aus 6-mm-Kömatex. Der Bausatz wird mit gefrästen Platten geliefert, die noch farblich behandelt werden müssen. Das schicke Empfangsgebäude hat die Abmessungen 47 x 17,5 x 19,5 Zentimeter.

Bestellnummer: 06041; Preis: 179 €

MODELLBAHN UNION ► BAUSÄTZE FÜR H0

Das umfangreiche Programm der Lasercutbausätze von Modellbahn-Union, das bisher nur für den Maßstab 1:160 angeboten wurde, wird nun Schritt für Schritt auch für die H0-Bahner verfügbar. Besonders attraktiv sind die Gebäude aus dem Freilichtmuseum Grefrath im Kreis Viersen. Als Beispiel steht die Gerberei aus Moers. Bestellnr.: MU-H0-H00052; Preis: 59,99 €



RAMPENSTRECKE IM WANDEL

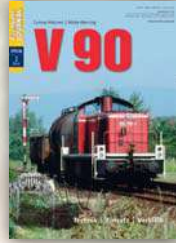
Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



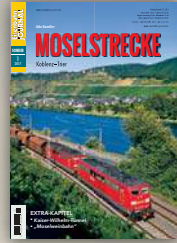
E 18 und E 19
Best.-Nr. 531602



Preußische P 8
Best.-Nr. 541601



V 90
Best.-Nr. 541602



Moselstrecke
Best.-Nr. 531701



Lokstationen
Best.-Nr. 541701



Baureihe 78
Best.-Nr. 541702

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen,
je € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10
Best.-Nr. 540801-e

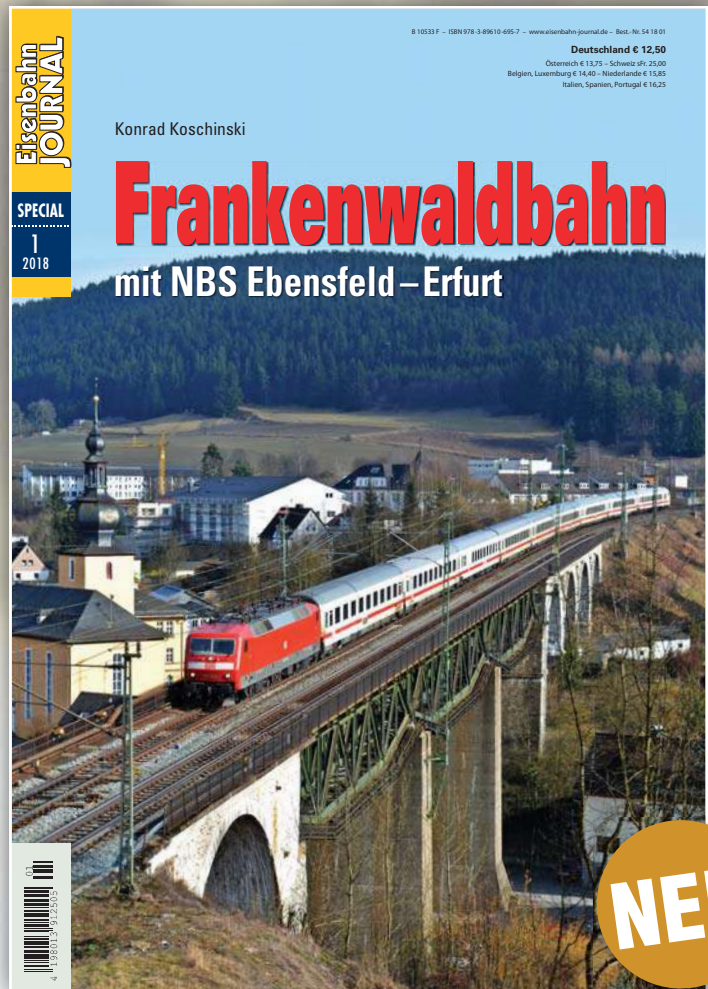


Baureihe 151
Best.-Nr. 541002-e

Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände
dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook
und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des
AppStore und bei Google play für Android.

**Eisenbahn
JOURNAL**



NEU

Die 1885 eröffnete Strecke über den Frankenwald entwickelte sich rasch zur wichtigsten Verbindung zwischen München und Berlin. Und das, obwohl zu beiden Seiten des in knapp 600 m Höhe gelegenen Scheitelpunkts lange Steilrampen mit einer Steigung von 26 Promille zu überwinden sind. Durch den Einsatz der legendären Malletloks der Baureihe 96 im Schiebedienst konnte der Betrieb 1914 erheblich vereinfacht und die Fahrzeiten spürbar verkürzt werden. Von 1945 bis 1989 war Probstzella Grenzbahnhof an der innerdeutschen Grenze, das Verkehrsaufkommen ging stark zurück. Seit Dezember 2017 verkehren der hochwertige Reisezüge über die Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt, aber für den umfangreichen Güterverkehr ist die Frankenwaldbahn weiterhin von großer Bedeutung.

Best.-Nr. 541801 | € 12,50



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

ONTRAXS!

Treffpunkt Utrecht

□ Die meisten rollenden Exponate des Utrechter Eisenbahnmuseums waren vom 9. bis 11. März 2018 im Freien aufgestellt. Man musste Platz schaffen für die zehnte Auflage der „Ontraxs!“ Auf der Modellbahnausstellung mit dem vielversprechenden Titel wurden 23 Modellbahnanlagen von Erbauern aus Belgien, Deutschland, England, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz gezeigt. Der Trend der letzten Jahre, industrielle Szenen und Hafenanlagen zu präsentieren, setzte sich in den meisten Fällen fort. Kleinere Anlagen beschäftigten sich dabei oft mit dem Thema Feldbahn. Aber es gab auch neue Ideen zu sehen: Diger Rossel zeigte seine landschaftlich wundervoll gestaltete alpine „Barch Berg Bahn“, auf der sich eine kleine Zahnrad-Dampflok geräuschvoll zu einem Berggipfel hinaufkämpft. Loek



Romantisches Frankreich mit deutscher Burg auf der Anlage „Saint Tourbiere“.

Bronkhorst stellte mit der Anlage „Blokpost 13“, der Wiedergabe eines Streckenabschnitts an der Autobahn A12 bei Maarsbergen, seinen Einfallsreichtum unter Beweis. Dort war alles in verschiedenen Abläufen in Bewegung: Züge, Autos, ein Schlauchboot, eine Mühle, Traktoren und ein Flugzeug. Letzteres bewegte sich wie magisch im Hintergrund; ein Blick hinter die Kulissen verriet, dass das Flugzeug unsichtbar von einem Magneten auf einem umlaufenden Band geführt wurde. Beeindruckend war auch die Großanlage „Saint Tourbiere“ von Wim

Wijnhoud, wobei sich aber die Rheinische Burg Katz in französische Gefilde an der Ardeche verirrt hatte. Den Unterschied zwischen den Baugrößen nutzte Jaap Teeuw bei seiner Anlage „Tuinbaan“, auf der eine Gartenbahn in Spur Z vor einem Wohnhaus in Baugröße 1 ihre Runden drehte. Außer den Anlagen waren 16 Stände von kommerziellen Anbietern und acht Infostände zu finden. Die erwachsenen „Ontraxs!“-Besucher kürtten die „Barch Berg Bahn“ zur schönsten Anlage, die Kinder entschieden sich für „Saint Tourbiere“.

Rein Korthof



Alles in Bewegung zu Land, zu Wasser (und in der Luft): Verkehrslandschaft in den Niederlanden.

Eine 5-Zoll-Bahn im Modell ergänzt ein perfekt eingerichtetes Wohnhaus im Maßstab 1:32.



FOTOS (3): REIN KORTHOFF

MEB-GEWINNSPIEL „AM SCHIENENSTRANG“

Das Andreaskreuz geht an ...

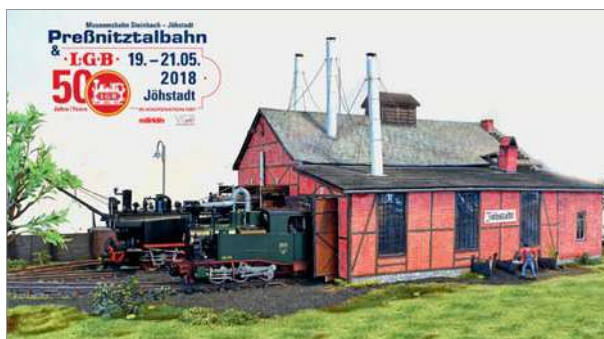
□ „Frank Martin in 01237 Dresden. Herzlichen Glückwunsch zu unserem Hauptgewinn! Wir melden uns.

Die drei P-Tafeln werden an Hermann Hesse in 58453 Witten, Karl-Heinz Meyer in 49744 Geeste und Werner Winderlich, in 65474 Bischofsheim verschickt. Eine Schlusscheibe geht an Reiner Herwig in 47167 Duisburg.

Unsere Gebäude- und Zubehör-Bausätze sowie Modell-Autos verschicken wir in den nächsten Tagen an: Volkmar Abel, in 55130 Mainz, Werner Albrecht in 01445 Radebeul, Gisela Evertz in 51377

Leverkusen, Werner Glöckner in 04821 Brandis, Ralf Herrmann in 16278 Angermünde, David Hübner in 08280 Aue, Egon Kley in 15827 Blankenfelde, Peter Kokowski in 90537 Feucht, Gernot Kratzsch in 04451 Borsdorf, Thomas Künzel in 85404 Nandlstadt, Gerd Lotze in 01219 Dresden, Edgar Panzer in 15859 Storkow, Dr. Martin Sauer in 55286 Sulzheim, Klaus Schulz in 01468 Moritzburg, Thomas Schulze in 04179 Leipzig, Werner Steimle in 91757 Treuchtlingen und Maik Waldau in 09350 Lichtenstein. Viel Spaß mit Ihren Gewinnen!





FOTOS: VGB

Pfingsten steht 2018 ganz im Zeichen der großen und der kleinen Schmalspurbahnen! Beim Festwochenende bei der Preßnitztalbahn wird dieses Jahr auch der 50. Geburtstag der Kultmarke LGB gefeiert. Ein attraktives Programm erwartet die Besucher. Es werden zahlreiche LGB-Anlagen und Modelle gezeigt, die Verlagsgruppe Bahn ist vertreten und zwischen Steinbach und Jöhstadt verkehren zahlreiche Sonderzüge. Das ausführliche Programm präsentieren wir Ihnen in der kommenden Ausgabe des MODELLEISENBAHNER.

MODELLEISENBAHN HOLDING GMBH

Fleischmann-Ende in H0

□ Die Modelleisenbahn-Gruppe (Roco/Fleischmann) wird den Großteil des Spritzgusses von Gloggnitz in die Slowakei verlagern. Dies führt zu einem Abbau von 52 der 107 Arbeitsplätze am niederösterreichischen Standort bis Ende 2018. Im Rahmen der Restrukturierung der Modelleisenbahn-Gruppe wird sich auch das Produkt-Portfolio verändern: Die Marke Fleischmann wird ab 2019 in der Baugröße H0 nicht mehr angeboten, sondern nur noch für die Spur N. „Dies sind unverzichtbare Maßnahmen, um die Kostenstruktur der Produktion und die Marktpflege zu verbessern“, sagte der Geschäftsführer der Modelleisenbahn Holding, Hannes Griebner am 2. März 2018 nach einer Betriebsversammlung in Gloggnitz. Gloggnitz könne mit seinen Kostenstrukturen im bisherigen Umfang nicht weitergeführt werden, ohne das gesamte Unternehmen zu gefährden. Das Konzept sieht vor, dass der Großteil der Spritzgussproduktion in die Slowakei verlagert wird. Konstruktion, Werkzeugbau und der

komplexe Teil des Spritzgusses verbleiben aber in Gloggnitz.

Das Unternehmen befindet sich seit 2015 im Umbau und hat siebenstelligen Abgänge im operativen Bereich. Man habe den Umsatz wieder steigern können und einen neuen Produktionsstandort in Vietnam aufgebaut, betonte Griebner. Weitere Maßnahmen zur Bereinigung der Produktionsstrukturen in Europa seien aber unumgänglich, um nachhaltig ertragreich zu werden. Derzeit wird in Österreich, in der Slowakei und in Rumänien produziert.

Parallel zur Umstrukturierung in Europa wird der neue Standort in Vietnam mit derzeit 135 MitarbeiterInnen ausgebaut. Er soll zum Produktionszentrum werden, in dem grundsätzlich alle Komponenten hergestellt und montiert werden können. Eine Fertigung für High-End-Produkte bleibt in Europa.

Zu den Veränderungen bei Fleischmann sagte Griebner: „Wir sind der Marktführer in Spur N und sehen mittelfristig wesentlich bessere Marktchancen als in H0“. Die Spur N könne sich viel stärker entwickeln, so-



FOTO: MODELLEISENBAHN HOLDING

Geschäftsführer Hannes Griebner

bald sie 2019 mit einem höheren Investitionsvolumen ausgestattet wird und mehr neukonstruierte Modelle auf den Markt kommen. In Spur H0 bestünden im Produktportfolio der Marken Fleischmann und Roco starke Überschneidungen, erläuterte Griebner. Roco habe meist die moderneren Konstruktionen und performe deshalb in H0 deutlich besser. Die Fokussierung auf die Stärken des Produktportfolios erlaube es nicht, Fleischmann-H0 fortzuführen.

Auf den deutschen Standort Heilsbrunn habe diese Veränderung kaum Auswirkungen, betonte Griebner.

Impressum

MODELLEISENBAHNER

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR

Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION

Andreas Bauer-Partner (abp), Bernd Keidel (ke), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Rainer Albrecht, Hendrik Bloem, Dirk Endisch, Jochen Frickel, Siegfried Grassmann, Michael Siemens, Frank Zarges

ARTDIREKTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG

Snezana Dejanovic

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermeir@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 30, ab 1.1.2018,
Gerichtsstand ist Fürstentfeldbruck

VERTRIEB

Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst),
(08141) 53481-103
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin,
(Bestellservice, (08141) 53481-0

SEKRETARIAT

Claudia Klausnitzer, Tanja Baranowski

ABONNENTEN-SERVICE

FUNK direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funke-zeitschriften.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstentfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 5,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 64,60 €
Großes Abonnement 81,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 75,80 €;
Großes Abonnement 89,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils
frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen
vor Vertragsende.

DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung –
auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Daten-
träger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung
des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht aner-
kannt werden.
Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird
keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unter-
lagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu
kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und
sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.
Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen
On- bzw. Offline-Produkten ein.

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN

des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.
(BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung
e.V. (SMV)

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Andreas Schoo, Ernst Rebele, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG

Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: MATTHIAS MEER

VOR 66 JAHREN: DIE VERDIESELUNG BEI DER DB BEGINNT

Zum Sommerfahrplan 1952 begann mit dem Einsatz der V80 die Dieselära der Bundesbahn. In den folgenden Jahren sorgten zahlreiche neue Lokomotivtypen in hunderten Exemplaren für einen grundsätzlichen Wandel im Schienenverkehr.

Unser Juni-Heft
erscheint am
16. Mai
bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch



FOTO: DIETER ESEMANN

STUTTGART-FEUERBACH

Großstadt-Flair in H0 schuf Dieter Esemann mit einer toll gestalteten raumfüllenden Anlage.



FOTO: JÖRG CHOCHOLATY

VORSERIEN-BUS

Die Brekina-Modelle des Vorserien-Schienenbusses lassen sich im Innenraum mit einfachen Mitteln aufwerten.

AUSSERDEM

DR-Erfolgsgeschichte

Mit der Entwicklung der Rekowagen machte die Reichsbahn aus der Not eine Tugend und modernisierte den Nahverkehr grundlegend.

Charme von gestern

Der Bahnhof Köthen (Anhalt) zeigt noch immer das klassische Bild der Eisenbahn – jedoch nicht mehr lange.

Tour de France

Auch der Schienenverkehr in Frankreich muss sich europäisieren und tut sich schwer damit.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: MICHAEL SIEMENS

FAHRZEUG-WANDEL

Faller bietet für sein Car-System neue Umbau-Sätze an. Michael Siemens testete deren Möglichkeiten.



FOTO: TOBIAS RÜTHER

FRISCHE FARBE IM FERNVERKEHR

Seit Ende März verkehrt der neue FlixBus. Matthias Müller, „Head of Train“ bei FlixBus, stellte sich den Fragen des MODELLEISENBAHNER.



01 Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 44 1257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

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

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

04 Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de/shop

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unser H0 Insider-Modell 2018

Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

Noch nie hat Märklin in H0 eines der zwölf „Krokodile“ umgesetzt, die die SBB ab 1965 für den Rangierdienst umbaute. Anlass dafür bietet nun das 25-jährige Jubiläum des Insider Clubs.



Jetzt nicht verpassen!

Bestellschluss: 30. April 2018



Highlights

- Vorbildgerechte Formänderungen als Rangier-Krokodil
- Lokomotive angetrieben mit 2 Hochleistungsantrieben
- Heb- und senkbarer Stromabnehmer, digital schaltbar
- Telex-Kupplung je Lokseite separat digital schaltbar
- Neuer Ölkühlerkasten
- Rangierer-Figur liegt bei
- Umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen



märklin
H0

Wechselstrom



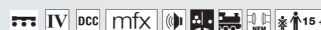
39567 Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

€ 499,99 *

Ein passendes Güterwagen-Set wird unter der Artikelnummer 46567 ebenfalls exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.

TRIX
H0

Gleichstrom



22967 Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

€ 499,99 *

Ein passendes Güterwagen-Set wird unter der Artikelnummer 23567 ebenfalls exklusiv nur für TRIX Clubmitglieder angeboten.

