

inkl. DVD
Jetzt 132 Seiten Umfang!

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

inkl. DVD

Gesamtlauzeit: 43 Minuten



Nr. 6

Juni 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:

- 95 von Piko
- 628 von Roco
- Berliner S-Bahn von Hobbytrain

Werkstatt:

- Belegung eines Schienenbusses
- Laster fürs Faller Car-System
- Wie funktioniert 3D-Druck?



**Gewinnen Sie eines
von 10 Lokmodellen!**

66 Jahre
MEB
Das Jubiläums-Heft

Ab 1952 bei der DB Diesel-Offensive



GÜTERLOGISTIK ZUM KLEINEN PREIS

BRAWA AKTION:

①+②+③



④



⑤



⑥



① Brawa 43924

E-Lok 185 274-8, DBAG, Ep.VI,
DC-Analog-Basic+,
Analoge DC-Variante inkl.
PluX22-Schnittstelle, Kurzkupp-
lungskulisse mit NEM-Schacht
UVP 259,99 €
149,99 €

Brawa 43926

② E-Lok 185 274-8, DBAG,
Ep.VI, DC-Sound-Extra,
Digitale DC-Variante inkl. Sound-
decoder von Doehler & Haass,
Kurzkupplungskulisse mit NEM-
Schacht
UVP 369,99 €
219,99 €

③ Brawa 43927

E-Lok 185 274-8, DBAG,
Ep.VI, AC-Sound-Extra,
Digitale AC-Variante inkl.
Sounddecoder von Doehler &
Haass, Kurzkupplungskulisse
mit NEM-Schacht
UVP 369,99 €
219,99 €

④ Brawa 48826

Gedeckter Güterwagen Ghhs
,Oppeln', DRG, Ep.II,
Kurzkupplungskulisse
mit NEM-Schacht,
LüP: 104,6 mm
UVP 39,99 €
22,99 €

⑤ Brawa 48863

Kesselwagen, DB,
Ep.III ,Mobil',
Kurzkupplungskulisse
mit NEM-Schacht,
LüP: 101 mm
UVP 32,50 €
19,99 €

⑥ Brawa 48885

Kesselwagen, DB,
Ep.III ,FINA',
Kurzkupplungskulisse
mit NEM-Schacht,
LüP: 101 mm
UVP 32,50 €
19,99 €

Passend zu unseren
exklusiven Rheingold-
artikeln bieten wir für
2019 einen **Kalender** an.
Er enthält u.a. schöne
Motive unserer **101 112-1**
Rheingold und ist sofort
verfügbar.

W13plus Sonderedition
EK-Verlag 5832
12,80 €

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

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

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 051 21-289940 · sales@modellbahncke.de
www.modellbahncke.de/shop

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

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahncke.de
www.modellbahncke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 021 03-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

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

Technische Modellsportwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6-8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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



14 Diesel-Ära

Vor 66 Jahren läutete die junge DB die Ära der Dieselloks ein. So manche von ihnen wird noch heute im täglichen Einsatz gefordert.



Titel: V80 von Trix, V200 von Roco, V160 von Brawa in H0
Foto: Markus Tiedtke

TITELTHEMA

14 MIT 66 JAHREN...

Die seit 1952 bei der DB in Dienst gestellten Dieselloks übertrafen oft die Erwartungen.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

30 ABSCHIED VOM RUCKHALDEN-RANK

Der spektakuläre Bogen der Appenzeller Bahnen wird durch einen Tunnel ersetzt.

32 F(L)IX UNTERWEGS

Dass ein Fernbus-Anbieter im Schienenverkehr mitmischte, ist neu. Flixtrain wagt den Schritt.

36 JUBILÄUM IN JÖHSTADT

Die Preßnitzalbahn ist ein würdiges Umfeld für die Feierlichkeiten „50 Jahre LGB“.

EUROPA

40 STREIK IN FRANKREICH

Über Jahrzehnte sonnte sich die SNCF im Ruhm des TGV. Doch der Schein trügt.

LOKOMOTIVE

48 BALD FIT FÜRS LÄNDLE

V51903 wird, zurück in der Heimat, für den Einsatz auf dem Öchsle aufgearbeitet.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

52 NULLEINSFÜNF

Vor ihrem Abgang in Saalfeld spannte die BR 01⁵ die hochwertigsten Züge der DR.

58 NAHVERKEHRSREITER

Mit Rekowagen modernisierte die DR ab 1960 ihren überalterten Bestand an Reisezugwagen.



52 Paradeferd

Die DR schickte ihre äußerst gelungene BR01⁵ mit Stolz über die Grenzen der DDR.

64 GNADENFRIST FÜR KÖTHEN

Der Bahnknoten in Sachsen-Anhalt soll schon bald sein gewohntes Antlitz verlieren.

ABENTEUER EISENBAHN

68 MIT DAMPF DURCHS GOLDENE LAND

Exotische Abenteuer auf meterspurigen Staatsbahngleisen: Dampfzüge in Myanmar.

MODELL

WERKSTATT

82 BUS-BELEBUNG

Gesupert und mit Fahrgästen bestückt, wird Brekinas Vorserien-VT95 zum Glanzlicht.

88 SCHICHT FÜR SCHICHT

Der zweite Teil beschreibt die Vorbereitung und Durchführung eines 3D-Drucks.

92 WUNSCH-LASTER

Ein neuer Umbausatz des Faller-Car-Systems ermöglicht die Motorisierung eigener Modelle.

TEST

96 GROSSES GERÄT

Neu für die Gartenbahn: die BR 95 von Piko.

98 NEBENBAHNREITER 4.0

Roco bringt die Baureihe 628.4 in 1:87.

100 DER TOASTER IM MODELL

BR 480 von Hobbytrain/Lemke in H0.

PROBEFAHRT

102 KITTELCHEN

Kittel-Dampftriebwagen in Z.

102 ZWEI KESSEL BUNTES

Zementsilowagen Uacns von Roco in H0.



82 Voll besetzt

Nach einer Superung kann sich niemand mehr dem Charme dieses VT95 entziehen.

103 DOPPELT TRÄGT BESSER

Märklins Containertragwagen Sgrss733 in H0.

104 FRISCH VOM SCHIFF

Fährboot-Kühlwagen von MU für N.

UNTER DER LUPE

106 GEDRUCKTES FÜRS GLEIS

Läutewerke und weiteres Zubehör in N als 3D-Druck von Nordmodell.

SZENE

108 ANKUNFT IN RIESA

Eine TT-Heimanlage ist dem Bahnhof Riesa um 1985 gelungen nachempfunden.

112 FEUERBACH IM KELLER

Außergewöhnliches Konzept in H0: eine mehrgleisige Hauptbahn als Ring.

AUSSERDEM

28 BAHNPOST

38 BUCHTIPPS

46 INTERNET

118 BDEF & SMV

120 TERMINE + TREFFPUNKTE

122 MODELLBAHN AKTUELL

129 IMPRESSUM

130 VORSCHAU



108 Streng nach Vorbild

Im Bahnknoten Riesa in TT ist selbst der Ablauf des Fahrbetriebs originalgetreu.



FOTO: ALEXANDER BERGNER

10. DRESDNER DAMPFLOK TREFFEN

„Heavy Metal“ wortwörtlich

Am Abend des 8. April 2018 überqueren 35 1097 und 52 8079 auf dem Weg von Nossen nach Dresden den Frankensteiner Viadukt bei Freiberg.

□ Bereits zum zehnten Mal fand am Wochenende nach Ostern das Dampfloktreffen im Bw Dresden-Altstadt statt. Nachdem die geplanten Star Gäste 18 201 und 03 1010 wegen Werkstattaufenthalt nicht dabei sein konnten, wurde das Eisenbahnereignis diesmal von Güterzuglokomotiven geprägt. Während des dreitägigen Festivals nutzten tausende Schaulustige die sonnigen Frühlingstage für einen Besuch auf dem Museumsgelände oder an der Strecke. Wer wollte, konnte natürlich auch einen der zahlreichen Sonderzüge nutzen. Ein kleines Highlight gab es bereits am Freitag, als kurzfristig 03 2155 von Wedler & Franz Logistik (WFL) den D-Zug „Elbflorenz“ bespannte und ihren aus mehr als einem Dutzend Wagen bestehenden Zug im Alleingang von Dresden nach Berlin und zurück beförderte. Dort konnten die Fahrgäste des ausgebuchten Zuges das historische Bw Schöne-weide besuchen. Am Samstag ging es dann kreuz und quer durch Mittelsachsen. Vormittags bespannte 52 8154 der Leipziger Eisenbahnfreunde den Zug der ersten Rundfahrt, die über Freiberg, Nossen und Meißen führte. Unterstützt wurde sie von der ehemaligen DDR-Re-

gierungszuglok 118 552. Am Nachmittag ging es nochmals auf dieselbe Route, diesmal in der Gegenrichtung und mit der Hilbersdorfer 50 3648 als Zuglok und 52 8131 der WFL am Schluss. Die Personale der beiden Maschinen ließen sich nicht lumpen und lieferten besonders auf der nicht mehr planmäßig befahrenen, kurven- und steigungsreichen Zellwäldbahn von Nossen nach Freiberg ein wahres Dampfsound-Spektakel. Der absolute Höhepunkt für die meisten Fans dürfte die sonntägliche Parallelfahrt über die Tharandter Rampe gewesen sein. Als Zuglok des Personen-

zuges diente 44 1486 aus Staßfurt, die trotz kräftiger Schubunterstützung von 52 8131 den langen Zug mit extra lauten Auspuffschlägen im markanten Dreizylinder-takt aus dem Tal der Wilden Weißeritz auf die Neuklingenberg-Höhe beförderte. Bis Klingenberg-Colmnitz fuhr 50 3648 mit einem aus vierachsigen Schüttgutwagen bestehenden Fotogüterzug nebenher. Zum Abschluss des gelungenen Sonderfahrtenprogramms ging es am Sonntagabend mit 52 8079 und 35 1097 aus Glauchau auf große Tour in eben jene west-sächsische Stadt. Neben den

vielen Sonderzügen sorgten auch das abwechslungsreiche Rahmenprogramm wie „Dampf & Dixie“ und zahlreiche Ausstellungen rund um das Thema Eisenbahn für zufriedene Gäste. Familien, Schüler und Studenten wurde eine Eintrittsermäßigung für das Dampfloktreffen gewährt, was für zahlreiche junge Eisenbahnfreunde auf dem Gelände sorgte. Die Zukunft der Veranstaltung dürfte somit gesichert sein. Damit ist die Neuauflage des Dresdner Dampfloktreffes auf dem besten Weg, die legendären Veranstaltungen der 1990er-Jahre zu beerben.



FOTO: PATRICK GESSNER

Im Rahmen des Dampfloktreffens lud der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) zu einem Entdeckertag. E 77 10 bespannte einen Zug, der zwischen Dresden und Pirna auch Strecken abseits des S-Bahn-Netzes befuhr.



FOTO: FRANK HELMANN

Die beiden Transpennine-Loks 68019 und 68021 legen am 8. April 2018 im Übergabebahnhof Krippen einen Zwischenstopp auf dem Weg nach Velim ein.

CLASS 68 FÜR FIRST TRANSPENNINE EXPRESS Britten-Diesel im Elbtal

□ First Transpennine Express möchte ab Juli 2018 wieder lokbespannte Züge auf der Strecke von Liverpool/Manchester nach Middlesbrough/Newcastle über die Penninen anbieten. Für diese Leistungen werden insgesamt 15 Diesellokomotiven benötigt. Die Maschinen werden von Stadler Rail in Valencia gefertigt. Sie sollen die Betriebsnummern 68019 bis 68032 erhalten. Um die Loks auch mit den ebenfalls neuen Wagen der Gattung Mark SA zu testen, wurden die beiden Exem-

plare 68019 (Brutus) und 68021 (Tireless) am 8. April 2018 auf der Elbtalstrecke über Děčín nach Velim in Tschechien überführt. Von Dresden bis zum Übergabebahnhof Krippen beförderte die Railadventure-139558 die beiden Maschinen, dann übernahm 741516 von CZLogistics. Die Lokomotiven der Class 68 mit der Achsfolge Bo'Bo' haben eine Leistung von 2800 kW. Mit ihrem Caterpillar-Dieselmotor des Typs C175-16 erreichen sie eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.



FOTO: RALF HÄNDELER

■ Seit dem Zugunglück in Meerbusch-Osterath am 5. Dezember 2017 mit mehr als 40 Verletzten muss National Express Rail auf die zwei beschädigten Talent2-Triebzüge (442361 und 374) verzichten. Ersatzweise verkehrt nun seit 29. Januar 2018 mehrmals täglich auf der Linie RB 48 (Rhein-Wupper-Bahn) zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Köln Hbf/Bonn Hbf eine klassische Bundesbahn-Garnitur aus n-Wagen samt Karlsruher Kopf. Anstatt der sonst üblichen TRI-110469 kam ab dem 19. April 2018 mehrmals 111042 der DBAG zum Einsatz. Interessierte können die Fahrzeiten der Ersatzleistungen unter nationalexpress.de abrufen.

EIN PRÄSENT ZUM 66.



Stefan Alkofer

Das Jahr 1952 stand noch im Schatten des Zweiten Weltkriegs. Lediglich sieben Jahre lag dessen Ende zurück. Die Ost-West-Spaltung manifestierte sich, in Korea tobte ein Krieg, der Auswirkungen bis in heutige Tage hat, und die USA zündeten die erste Wasserstoffbombe.

Aber es gab Hoffungszeichen: Die Trümmerlandschaften wurden abgetragen und vor allem in der Bundesrepublik begannen die Menschen, den wirtschaftlichen Aufschwung zu spüren, an dem auch die Eisenbahn, seinerzeit noch unverzichtbares Transportmittel, ihren Anteil hatte. Die junge Bundesbahn war aktiv und innovativ. Schon in ihrer Frühzeit präsentierte sie zahlreiche neue und moderne Fahrzeuge.

Eine Ära begann im Sommer 1952 mit dem Erscheinen der V80 im Plandienst. Vor 66 Jahren läutete die Bundesbahn den Traktionswechsel auf nicht elektrifizierten Strecken ein; auch bei den Lokomotiven begann das Dieselzeitalter. Der V80 folgten sehr erfolgreiche und bei Eisenbahnfreunden beliebte Baureihen.

Der MODELLEISENBAHNER, der ebenfalls vor 66 Jahren im September 1952 erstmals erschien, berichtete darüber zunächst noch nicht. Doch in den Folgejahren bewiesen die MEB-Redakteure auch zu DDR-Zeiten stets einen weltweiten Blick auf die Eisenbahn.

Für uns sind die beiden Ereignisse ein wunderbarer Anlass, mit Ihnen ein wenig zu feiern: mit einer erweiterten Ausgabe Ihres MODELLEISENBAHNER, einer DVD, einem schönen Gewinnspiel (S. 129) und einem sehr attraktiven Abo-Angebot.

In diesem Sinne: Auf die nächsten 66 Jahre!

BENTHEIMER EISENBAHN AG

Der LINT nimmt Gestalt an

□ Im Dezember 2018 will die Bentheimer Eisenbahn AG (BE) nach mehr als vier Jahrzehnten den Personenverkehr auf ihrem Streckennetz wieder aufnehmen. Fünf Triebwagen des Typs „Coradia LINT 41“ sollen vom kommenden Fahrplanwechsel an auf der 28 Kilometer langen Strecke zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus verkehren. Am 9. April 2018 konnte mit der Rohbauabnahme im Alstom-Werk in Salzgitter ein wichtiger Meilenstein gefeiert werden. Die Wagenkästen wurden im Alstom-Werk im polnischen Katowice (Kattowitz) gefertigt und anschließend zum Innenausbau nach Salzgitter überführt. Neben einem Fahrgast-Informationssystem sollen die neuen Züge auch mit kostenfreiem WLAN ausgestattet werden. Die ersten beiden Triebwagen sollen am 24. August 2018 in Nordhorn offiziell an die BE übergeben werden.



FOTO: MICHAEL SCHUMANN

Bis Mitte November 2018 sollen alle fünf für die BE vorgesehenen LINT41 ihre Zulassung erhalten. Am 19. März trafen die ersten Wagenkästen aus Katowice (Kattowitz) zum Innenausbau im Alstomwerk in Salzgitter ein.



FOTO: ALEXANDER HERTEL

Am 24. März 2018 konnte der unter der Betriebsnummer 192001 geführte Prototyp des neuen Hoffnungsträgers „Smartron“ gemeinsam mit 191023 auf dem Weg nach Dessau in Remschütz beobachtet werden.

SIEMENS „SMARTRON“

Neuer Standard für Deutschland

□ Siemens erweitert seine Produktfamilie um ein neues Lokomotiv-Modell auf Basis der erfolgreichen Vectron-Plattform. Äußerlich gleicht der „Smartron“ den bekannten Vectron-Loks, er wird jedoch nicht auf Kundenwunsch konfiguriert, sondern lediglich in einer für den Güterverkehr innerhalb Deutschlands optimierten Version angeboten. Diese Standardisierung erlaubt es dem Hersteller, die Lokomotiven besonders preisgünstig anzubieten. Der neue

Loktyp verfügt über eine Leistung von 5600 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei einem Gewicht von 83 Tonnen. Die Lokomotiven sind ab Werk mit dem Zugsicherungssystem PZB/LZB ausgerüstet und damit ausschließlich für den Einsatz auf dem deutschen Streckennetz zugelassen. So sollen die Formalitäten zur Inbetriebsetzung der Lokomotiven spürbar verringert werden. Die ersten Auslieferungen sollen ab Ende 2018 erfolgen.

ZWISCHENHALT

■ Der **Franken-Thüringen-Express** Nürnberg – Bamberg – Jena wird ab Dezember 2018 bis Leipzig verlängert. Ab 2024 ist stattdessen eine neue Fernverkehrsverbindung von Stuttgart über Nürnberg nach Leipzig geplant.

■ **Bane NOR**, das staatliche Infrastrukturunternehmen Norwegens, plant, bis 2034 das rund 4200 Kilometer umfassende Streckennetz des Landes mit ETCS Level 2 auszustatten. System der Wahl ist Trainguard von Siemens.

■ Der **Einsturz** des Eisenbahntunnels in Rastatt im August 2017 verursachte nach Schätzung der Hanseatic Transport Consultancy (HTC) Schäden von mehr als zwei Milliarden Euro.

■ In **Baden-Württemberg** haben Abellio, GoAhead und DB Regio eine Initiative gestartet, um gemeinsam dem drohenden Lokführermangel nach dem Auslaufen der bisherigen Verkehrsverträge entgegenzuwirken. Lokführer der DB Regio sollen über den

Betreiberwechsel hinaus per Werkvertrag für die neuen privaten Unternehmen auf ihren angestammten Strecken tätig werden. Auf diese Weise hofft man, Teile des DB-Personals zu einem Arbeitgeberwechsel zu ermutigen.

■ Die **türkische Staatsbahn TCDD** kauft bei Siemens zehn Velaro-Hochgeschwindigkeitstriebzüge. Die Velaro-Flotte der TCDD wächst damit auf insgesamt 17 Einheiten an. Das Auftragsvolumen beträgt 340 Millionen Euro.



FOTO: VOLKER EMERLEBEN

■ **Alte Dame in neuem Gewand:** Der Lack war kaum getrocknet, als sich die altgediente 363 810 des DB-Werks Maschen am 20. März 2018 in den Farben von DB Fernverkehr präsentierte. Zuvor hatte die Lok in Cottbus eine Hauptuntersuchung erhalten. Die 1960 gebaute Bundesbahn-Veteranin soll auch weiterhin für Verschubfahrten im Werkstattdienst eingesetzt werden.



FOTO: NORMAN GOTTBERG

■ **Die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) erweiterte ihre Flotte im April 2018 erneut um eine Lok der DB-Baureihe 151.** Im Gegensatz zu den Schwestermaschinen erhielt 151 139 ein revidiertes Farbschema, das mit schwarzer Bauchbinde samt Zierstreifen an das grüne Farbschema der Bundesbahn erinnert. Am 9. April 2018 war die Lok bei Kerzendorf zu sehen.

■ **Die „RDCAutozugSylt“-GmbH, eine Tochter der US-amerikanischen Railroad Development Corporation (RDC), kaufte bei Siemens zwei neue Diesellokomotiven des Typs Vectron DE.**



FOTO: BERND PIELACK

Schon seit Jahreswechsel kann die erste, auf den Namen „Debbie“ getaufte Lok (247 908) vor den blauen Autozügen zwischen Niebüll und Westerland beobachtet werden. Die zweite Lok soll im Juni folgen.



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.



Modellbahn Schule
Perfekte Modellbahn-Landschaften
Best.-Nr. 920017-e
nur € 8,99

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: STEFAN KREUZER

□ Die glatten Seitenwände moderner Lokomotiven eignen sich hervorragend zum Anbringen großflächiger Werbefolien. Die DBAG macht von dieser Möglichkeit gerne Gebrauch, nicht zuletzt bei ihren Fernverkehrs-Zugpferden der Baureihe 101. Ein schönes Beispiel dafür ist 101 144. Die 1999 gebaute Lokomotive ist seit April 2009 als Werbeträger für einen Fußball-Bundesligisten unterwegs. Von April 2009 bis Oktober 2017 warb die Lokomotive in silbernen Grundfarben für den 1892 gegründeten Verein. Ende 2017 wurde die Werbelackierung der Lok dann grundlegend erneuert. Seither wirbt die Lokomotive in einer blauen Lackierung für den Verein mit den blau-weißen Vereinsfarben. Zusätzlich hat man die Maschine mit dem seitlichen Schriftzug „Die Zukunft ist am Zug“ versehen. So gestaltet, verließ die Lokomotive am 31. März 2018 mit dem IC 119 am Beginn ihrer langen Fahrt nach Bludenz den Hauptbahnhof von Recklinghausen. Das leuchtende Blau der Lok steht im deutlichen Kontrast zu den rot-grauen IC-Wagen der ÖBB. Wir wollen von Ihnen wissen: Wie heißt der Fußballverein, in dessen Farben 101 144 seit 2009 durch die Lande fährt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 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 Aprilheft lautete: „Kiel“. Gewonnen haben: Bohn, Jürgen, 58511 Lüdenscheid; Nissen, Hans-Otto, 24392 Süderbrarup; Hinsche, Wolf-Holger, 73733 Esslingen (Neckar); Wilke, Vanessa, 39106 Magdeburg; Büchele, Josef, 79576 Weil am Rhein; Gieg, Alexander, 55130 Mainz; Lenhart, Friedrich, 42897 Remscheid; Kirchner, Volker, 98597 Fambach; Lehmann, Johannes, 01109 Dresden; Gläntz, Anton, 08301 Bad Schlema; Lotze, Gerd, 01219 Dresden; Borowski, Michael, 44795 Bochum; Jessen, Nils, 24539 Neumünster; Kneilmann, Rainer, 55411 Bingen am Rhein; Kemme, Jan, 24109 Kiel; Bulke, Ralf, 53859 Niederkassel; Augennadel, Klaus, 14770 Brandenburg; Kübler, Andreas, 73054 Eisligen (Fils); Göbel, Bernd, 37318 Lindewerra; Susott, Hans-H., 75015 Bretten.


FOTO: PHILIPP HOFFMANN

■ Aufgrund eines E-Lokmangels verkehren derzeit vermehrt Loks der Baureihe 232/233 für DB Cargo – auch unter Fahr-draht. So waren am 22. April 2018 gleich drei Ludmillas vor verschiedenen Güterzügen nach Zwickau unterwegs. Neben 232 005 mit EZ51623 (Engelsdorf–Zwickau) und 232 484 mit EZ51625 (ebenfalls Engelsdorf–Zwickau) fuhr 232 189 den EZ51089 von Seddin nach Zwickau, hier bei der Ausfahrt aus dem ehemaligen Bahnhof Leipzig-Schönefeld zu sehen.

PRESSNITZTALBAHN AUF DER INSEL RÜGEN

Verlängerung bis 2027

□ Die als „Rügenlinie“ bezeichnete Eisenbahnverbindung RB 26 zwischen Bergen auf Rügen und Lauterbach Mole bleibt bis Dezember 2027 in der Hand der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-gesellschaft Pressnitztalbahn mbH (Press). Das Landesinfrastrukturministerium Mecklenburg-Vorpommern verlängerte den im Dezember 2018 auslaufenden Vertrag mit der Press. Die Vereinbarung umfasst 90 000 gefahrene Kilometer pro Jahr, das entspricht einer Steigerung von fast 14 Prozent im Vergleich zum bestehenden Verkehrsvertrag. Zukünftig wird die Strecke das ganze Jahr hindurch zu den Hauptverkehrszeiten und am Nachmittag im Stundentakt anstatt wie bisher im Zweistundentakt bedient. Eingesetzt wird wie bisher ein Regio-Shuttle RS 1, doch auch der Einsatz historischer Fahrzeuge soll beibehalten werden.

DBAG UND ÖBB NIGHTJET

Fahrgastrechte im Nachtzug

□ Nach langen Verhandlungen haben sich die Deutsche Bahn AG (DB) und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) auf eine neue Vereinbarung zu den Fahrgastrechten geeinigt. Hintergrund ist, dass die DB und die ÖBB, die im vergangenen Jahr das Nachtzugnetz der DB übernommen hatten, ab Juni keine gemeinsamen Fahrkarten mehr anbieten. Anschlussfahrten mit dem jeweils anderen Anbieter

können zwar weiterhin an DB- und ÖBB-Schaltern gebucht werden, rechtlich gelten für die Tickets jeweils eigene Beförderungsverträge. Reisende, die ihren Anschlusszug verpassen, haben künftig den Anspruch, den nächstmöglichen Anschlusszug von DB oder ÖBB Nightjet zu benutzen. Voraussetzung ist, dass beide separaten Tickets innerhalb eines gemeinsamen Buchungsvorgangs gekauft wurden.

VT 18.16

Die Legende kommt nach Lichtenfels

□ „Letzter DDR-ICE auf dem Weg nach Nürnberg“, so titelte die Märkische Allgemeine in ihrer Online-Ausgabe. Ein wenig Pathos lag schon in der Luft, als das DB-Museum den SVT 175/VT 18.16 am 19. April 2018 aus dem Berliner Raum nach Lichtenfels überführen ließ. Vor vier Jahren hatten die Eisenbahnfreunde des Vereins „Arbeitsgemeinschaft Osthavelländische Kreisbahnen“ (OHKB) den Zug nach Ketzin an die Havel geholt. Die Leihgabe diente bei Veranstaltungen als magischer Anziehungspunkt. Man hatte im Verein auch ehrgeizige weitergehende Ideen. Doch die Herausforderung VT 18.16 – die 18 steht übrigens für die Leistung von immerhin 1800 PS und die 16 für die Höchst-

FOTO: MICHAEL STEPHAN



Hinter E40 128 ging es für den legendären VT 18.16 am 19. April 2018 von Wustermark nach Lichtenfels. Der Sonderzug Lr 91340 konnte am bekannten Bohlenwand-Blick bei Saalfeld fotografiert werden.

geschwindigkeit von 160 km/h – erwies sich als gewaltig. Der Verein war auf einen finanzkräftigen Partner angewiesen, der schließlich in Gestalt des DB-Museums gefunden werden konnte. Nun also ging es mit fremder Kraft und einer Übernachtung im Rbf Wustermark nach Lichtenfels, einem Außenstandort des DB-Museums. Dort soll der Zug von Rost und alter Farbe befreit werden. Nach seiner optischen Aufarbeitung soll er im Nürnberger DB-Museum als wichtiges Exponat zur Geschichte des Schnelltriebwagenverkehrs in Deutschland ausgestellt werden. Dass das 1963 gebaute frühere Flaggschiff der DR künftig im DB-Museum zu bestaunen sein wird, ist auch ein Verdienst des neuen Museumsdirektors Dr. Oliver Götz.

Der Lack ist ab: Die Nahaufnahme verdeutlicht die Schäden und den enormen Arbeitsbedarf am VT 18.16. Der Aufwand einer kompletten Restaurierung wäre für die OHKB alleine nicht zu stemmen gewesen.



FOTO: JURGEN METZELDER

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt Preßnitztalbahn

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



Dampfungfahrten

- **19. bis 21. Mai** Großes Pfingst- und Bahnhofsfest im Bereich der Ausstellungs- und Fahrzeughalle in Schlössel sowie Festmeile in den Bahnhöfen Jöhstadt und Steinbach
- **31. Mai** Seniorentag (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **1. Juni** Kindertag (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **2. / 3. Juni** Dampfbetrieb und Bergbauerlebnistage

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. · Am Bahnhof 78 · 09477 Jöhstadt
Telefon 037343 808037 · Telefax 037343 80809 · E-Mail verein@pressnitztalbahn.de · www.pressnitztalbahn.de



FOTO: HERDIK FLATH

01 519 AUF DER HÖLLENTALBAHN

Noch einmal Nostalgie erleben

□ Formsignale und eine Strecke ohne Oberleitung, eingebettet in eine herrliche Landschaft – das Herz eines jeden Eisenbahnfreundes schlägt da höher. Die als „Höllentalbahn“ bekannte Kursbuchstrecke 727 Freiburg–Donauessingen wird momentan komplett saniert. Bereits seit Fahrplanwechsel ruht der Verkehr auf dem Abschnitt zwischen Freiburg und Titisee. Im Rahmen der seit Dezember 2017 laufenden Umbaumaßnahmen für das Projekt „Breisgau-S-Bahn 2020“ ver-

schwinden die alten Fahrleitungsmasten, die Strecke wird an ein elektronisches Stellwerk (ESTW) angeschlossen und der Oberbau einer umfangreichen Bettungsreinigung unterzogen. Noch gravierender sind die Umbauten auf der hinteren Höllentalbahn zwischen Titisee und Donauessingen. Dort verschwinden nicht nur die Formsignale zugunsten des ESTW, die Strecke wird außerdem elektrifiziert. Die Bauarbeiten auf diesem Streckenabschnitt begannen bereits im Frühjahr

Noch bevor die Reko-Lok 01 519 den knapp 550 Meter langen Dögginger Tunnel verlassen hatte, war ihr dumpfer Auspuffschlag schon weithin zu vernehmen. Haupt- und Formvorsignal sowie ein klassischer F-Sprecher sorgten für eine passende Kulisse.

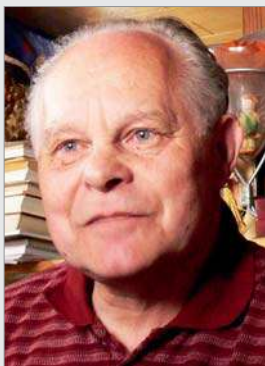
2018. Die Eisenbahnfreunde Zollernbahn nutzten somit die letzte Möglichkeit, die „alte“ hintere Höllentalbahn nochmals mit Dampf zu befahren. Die Lok 01 519 ging am 25. März 2018 von Rottweil aus auf die Fahrt nach Titisee. Bestes Frühlingswetter und ein gut ausgelasteter Zug boten den perfekten Rahmen für diese historische Fahrt.



■ Unter dem Schlagwort „#seeitnovo“ arbeitet Siemens derzeit an einem völlig neuen Zugkonzept. Der Hersteller verspricht nichts weniger als „einen Zug, der vom Konzept bis hin zur Technik neu gedacht ist.“ Seit dem 9. April 2018 ist ein erster Testwagen deutschlandweit unterwegs. Am 18. April konnte man den Wagen auf der Fahrt von Tharandt nach Chemnitz bei der Überquerung des Wegefahrter Viaduktes beobachten.

FOTO: BASTIAN FISCHER

Hilfsbereit und kooperativ, so erlebten Freunde und Bekannte Helmut Röth. Bis zuletzt war er hellwach und stets an Neuem interessiert.



NACHRUH

Helmut Röth (1938 – 2018)

dem er damals, am 16. September 1961, eine ganze Bilderserie von jener Fußgängerbrücke festgehalten hatte. Ich war selig, und er freute sich über meine Begeisterung.

Daraus entwickelte sich eine echte Freundschaft. Wir trafen uns meist bei mir, wo ich mit ihm für uns beide Fotoabzüge in der heimischen Dunkelkammer von seinen Negativen ausarbeiten durfte. Zu jedem Bild wusste er eine Geschichte zu erzählen. Das war so herrlich, dass man ganz und gar das Zeitgefühl verlor. Bis in die Gegenwart waren uns viele spannende Stunden in der Ausübung unseres gemeinsamen Hobbys vergönnt.

Helmut Röth war 15 Jahre älter als ich und in Sachen Bahnfotografie bestens vernetzt. Bald wurde mir klar, dass dieser durch und durch liebe und bescheidene Mensch einer der bekanntesten Fotografen besonders in unserer Region war. Bei ihm stapelten sich die Bilderanfragen auf dem Schreibtisch – und doch kam er stets jeder Anfrage akribisch und zuverlässig nach. Sein Beruf als Buchhalter bei einer Heidelberger Bank war da sicher hilfreich.

Er war auch mit dem prominenten Fotografen Carl Bellingrodt befreundet, den er schon 1955 in Heidelberg kennen gelernt hatte. Und ab 1961 war er sogar im von Bellingrodt geführten Wuppertaler „Verein der Eisenbahnfreunde“ (VDEF) ehrenamtlich als Kassenprüfer tätig. 1954 hatte er bereits begonnen, sowohl Straßenbahnen als auch den Eisenbahnbe-

trieb – zunächst im heimatlichen Rhein-Neckar-Raum – zu dokumentieren. Später, ab 1957, kam neben einer besseren Kamera ein Victoria-Moped zum Einsatz, mit dem er weit über die bisherigen Grenzen hinaus unterwegs war. Ausgedehnte Fotoausflüge, nach Oberschwaben, zur Allgäubahn, aber auch nach Südbaden, bis nach Siegen und Altenhundem und zum Distelrasen bei Fulda standen auf dem Programm. Und jedes Jahr nutzte er den Zug zu den BDEF-Jahrestagungen, beste Gelegenheiten, immer wieder neue Regionen zu bereisen.

Seine Fototätigkeiten übte er übrigens bis wenige Tage vor seinem Tod aus. Er konnte sich an der „bunten, neuen Bahn“, wie er sie gerne nannte, genauso begeistern, wie früher an den Dampfzügen, die zu ihrer Zeit ja genauso Alltag waren. Damit belieferte er – neben interessierten Privatpersonen – die einschlägigen Eisenbahnverlage. Dadurch ist der Name Röth für viele Leser fest mit seinen unverkennbaren, fein gestalteten Bilddokumentationen verbunden. Sein Fotostil war deutlich von demjenigen des Altmeisters Bellingrodt geprägt – dazu kam die Tatsache, dass Helmut Röth von Anfang an all seine Fotografien penibel schriftlich registrierte, was sonst leider nur wenige Eisenbahnfreunde beherzigen. Durch dieses Lebenswerk wird er unvergessen bleiben – seine Fotografien werden auch in Zukunft stets an ihn erinnern. Helmut Röth verstarb am 8. April 2018 in Heidelberg-Kirchheim.

Wolfgang Löckel

□ Meine Freundschaft zu Helmut Röth hatte ihren Ursprung vor fast 48 Jahren. Im Dezember 1970 hatte er eine für mich magische Fotografie auf dem Titel eines „auf Schienen“-Sonderheftes zum Thema Pfalzbahn publiziert. Es war der Blick vom Fußgängersteg meines Heimatortes Limburgerhof (Pfalz): „Soeben verlässt ein Triebwagenzug der Baureihe VT 33 den Bahnhof“. An der Hand meines Vaters ging ich als Kind gerne dorthin. Und von dieser Stelle, meinem Lieblingsplatz, gab es nun ein Foto. Ich war begeistert. Rasch hatte ich den Namen und Heimatort des Fotografen auf der inneren Umschlagseite des Heftes gefunden: „Helmut Röth, Heidelberg-Kirchheim“.

Ich war noch Schüler und gab mir alle Mühe, einen ordentlichen Brief zu formulieren, mit der Bitte, mir einen Abzug des Bildes zu veräußern. Schon sehr bald kam es zu einem Treffen in meinem Elternhaus. Dort hatte ich bereits im Jahr zuvor eine kleine Dunkelkammer zum Anfertigen von Schwarzweißabzügen eingerichtet. Helmut Röth brachte gleich die Negative des ganzen Films mit, auf

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

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr



FOTO: YANNICK KRIESE

■ Die Traxx 3-Flotte der HSL-Logistik aus Hamburg ist um ein weiteres Exemplar angewachsen. Am 2. März 2018 stieß 187 538 zum Fuhrpark der Hamburger. Schon wenige

Wochen später, am 8. April 2018, war die nagelneue Lok bei Baden (Achim) auf der KBS 380 zwischen Bremen und Hannover vor einem Silowagenzug zu beobachten.

ZEITREISE

Vorortverkehr im Schwabenland



FOTO: HELMUT RÖTH

1957

Die erst wenige Monate alte E41 030 legt am 12. Mai 1957 mit einer Umbauwagen-Garnitur einen Halt in Ludwigsburg ein. Der ET 65 am Nebengleis kann als Vorläufer der heutigen S-Bahnen gelten.

■ Der Bahnhof Ludwigsburg ist seit 1846 an das Eisenbahnnetz Württembergs angeschlossen. Bereits in den 1930er-Jahren verbanden ET 65-Triebwagen die Barockstadt im Taktfahrplan mit Esslingen und der nahen Landeshauptstadt Stuttgart. Seit 1978 ist Ludwigsburg in das Netz der Stuttgarter S-Bahn eingebunden. Dafür wurden in den 1970er-Jahren die Bahnsteige auf 76 Zentimeter erhöht, ebenso spen-

dierte man diesen neue Dächer und eine komplett neue Ausstattung. Ende der 1980er-Jahre wurde das bei der Stadtbevölkerung eher unbeliebte alte Empfangsgebäude abgerissen, bis 1992 entstand an derselben Stelle ein neues Bahnhofsgebäude mit Einkaufszentrum. Anschließend erlebte das Gebäude-Ensemble immer wieder kleinere Modernisierungsarbeiten, zuletzt wurde die Fußgängerunterfö-



FOTO: TIM ALLGAER

2018

Am 25. April 2018 hält in Ludwigsburg ein aus ehemaligen DR-Doppelstockwagen gebildeter Zug nach Neckarsulm. Der Inselbahnsteig wird heute fast ausschließlich für den S-Bahn-Verkehr genutzt.

runge neu gestaltet. Vor dem Empfangsgebäude liegt der zentrale Omnibusbahnhof der Stadt, nach den letzten Umbauten kam auch ein Omnibushalt auf der anderen Seite der Gleise hinzu. Die Unterführung wurde verlängert und auch zur anderen Seite hin geöffnet. Derzeit wird Ludwigsburg von S-Bahnen und Regionalzügen bedient, in einigen Jahren sollen hier auch wieder Fernverkehrszüge halten.

■ Alljährlich initiiert die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen unter dem Namen „Altenburger Express“ eine Sonderfahrt ab Eisenach bis Altenburg und zurück. Am 24. März 2018 fungierte 41 1144 als Zuglok. Aufgrund von Bauarbeiten in Lehnendorf mussten die Fahrgäste in diesem Jahr die letzten Kilometer bis Altenburg mit dem Bus zurücklegen.



FOTO: PATRICK WEILAND

■ Seit 2017 ist der Gäubodenbahn-Triebwagen 628 424 als blau-weißer Werbeträger für den Freistaat Bayern unterwegs. Im April 2018 weilte der Zug wegen Fiararbeiten in Chemnitz. Auf dem Weg dorthin hatte er am 7. April 2018 im Freistaat Sachsen exotische Akzente gesetzt.



FOTO: TOBIAS RÜTHER

■ Anlässlich der „Museumstage“ des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen am 14. und 15. April 2018 pendelte ein Sonderzug zwischen dem Museum und Essen Hbf. Da die museumseigene 38 2267 derzeit zur Hauptuntersuchung weilt, kam 52 6106 der VEB Vulkan-Eifel-Bahn zum Einsatz, die am 31. März 2018 bei der Überführung nach Bochum-Dahlhausen durch Essen-Steele Ost dampfte.

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

[WWW.BRAWA.DE](http://www.brawa.de)

Mit 66 Jahren, ...



Vor 66 Jahren begann die Diesellok-Ära bei der Bundesbahn

... da fängt das Leben an, trällert es immer noch häufig aus dem Radio. Das gilt für die meisten Dieselloks, die von der DB in Dienst gestellt wurden, leider nicht. Dennoch ist es erstaunlich, wie viele von ihnen trotz betagten Alters heute noch unterwegs sind.



29. August 2004 im Bw Nürnberg Hbf: Die Nürnberger BSW-Gruppe „V200002“ organisierte ein Fotoshooting mit den seinerzeit dort hinterstellten Fahrzeugen des DB-Museums. Die Nürnberger BSW-Gruppe betreute bis zum Großbrand im Oktober 2005 die Museumsfahrzeuge. Die Gruppe besteht aber nach wie vor.

Foto: MATTHIAS MAIER

280 003 im Frühjahr 1976 auf der Strecke Ebermannstadt – Behringersmühle. Die fränkischen Nebenbahnen waren das letzte Refugium der V80.





Moderne trifft Historie: Nach der Abfahrt in Frankfurt-Höchst passiert V80 008 am 7. Mai 1960 mit dem aus Donnerbüchsen gebildeten P2115 nach Bad Soden das alte Werksgebäude der Firma Erdal.

Der Anfang. Zum Sommerfahrplan 1952 stehen in Frankfurt-Griesheim und Bamberg zehn Exemplare einer neuen Diesellokbaureihe zur Verfügung. Mit der V80 wurde ein Antriebskonzept eingeführt, das sich bewähren sollte und dennoch überwiegend auf Deutschland beschränkt blieb. Hierzulande begann der Siegeszug des dieselhydraulischen Antriebs, während im Rest der Welt überwiegend dieselelektrische Fahrzeuge entwickelt wurden. Das Strömungsgetriebe war nicht gänzlich neu, wurde aber in dieser Leistungsklasse bisher lediglich beim Vorkriegs-Einzelgänger V140 001 genutzt. Gute Erfahrungen fehlten Anfang

V80 – ein Meilenstein des Lokomotivbaus

der 50er-Jahre. Mit der V80 wurden aber noch mehr technische Neuerungen erstmals serienmäßig genutzt: Die Leistungsübertragung erfolgte mittels Gelenkwellen, und die Nutzung eines schnell laufenden Dieselmotors mit 1500 Umdrehungen pro Minute war Neuland im Lokomotivbau. Das Design mit abgerundeten Formen und zentralem Führerstand markierte nur sieben Jahre nach Kriegsende ebenso den Aufbruch in eine neue Zeit.

Ein großer Erfolg waren die markanten Loks nicht. Kinderkrankheiten plagten die Baureihe. Mit der V80 gewannen die Bundesbahn und die Fahrzeugindustrie jedoch wertvolle Erfahrungen, die in spätere Lokomotivtypen einfließen.

Nichtsdestotrotz behaupteten sich die V80 in ihrer Nische rund ums fränkische Bamberg bis Mitte der 70er-Jahre.



V80 001 des Bw Frankfurt-Griesheim schiebt im März 1962 den P4542 (Bad Homburg – Frankfurt Hbf) aus dem Bahnhof Frankfurt-Rödelheim. Das Fahrdienstleiter-Stellwerk „Rf“ existiert heute nicht mehr. Die gesamte Strecke wird zentral von Frankfurt aus gesteuert.

Am 22. September 2009 nahm V200033 an der Veranstaltung „Reisen wie vor 50 Jahren“ teil. Eine passendere Lok hätte man dafür nicht finden können.



Das Symbol. Kaum ein Fahrzeug der Bundesbahn besitzt mehr Symbolkraft als die Baureihe mit dem charakteristischen V auf der Front, die V 200. Sie steht für das vielfach beschworene Wirtschaftswunder und den zurückkehrenden Wohlstand. Für die DB war die V 200 jedoch nicht nur als Symbol bedeutend. Mit der neuen zweimotorigen Baureihe, die nur ein Jahr nach der V 80 erschien, war es nun möglich, auch Schnellzüge auf nicht elektrifizierten Strecken ohne Dampf zu befördern.

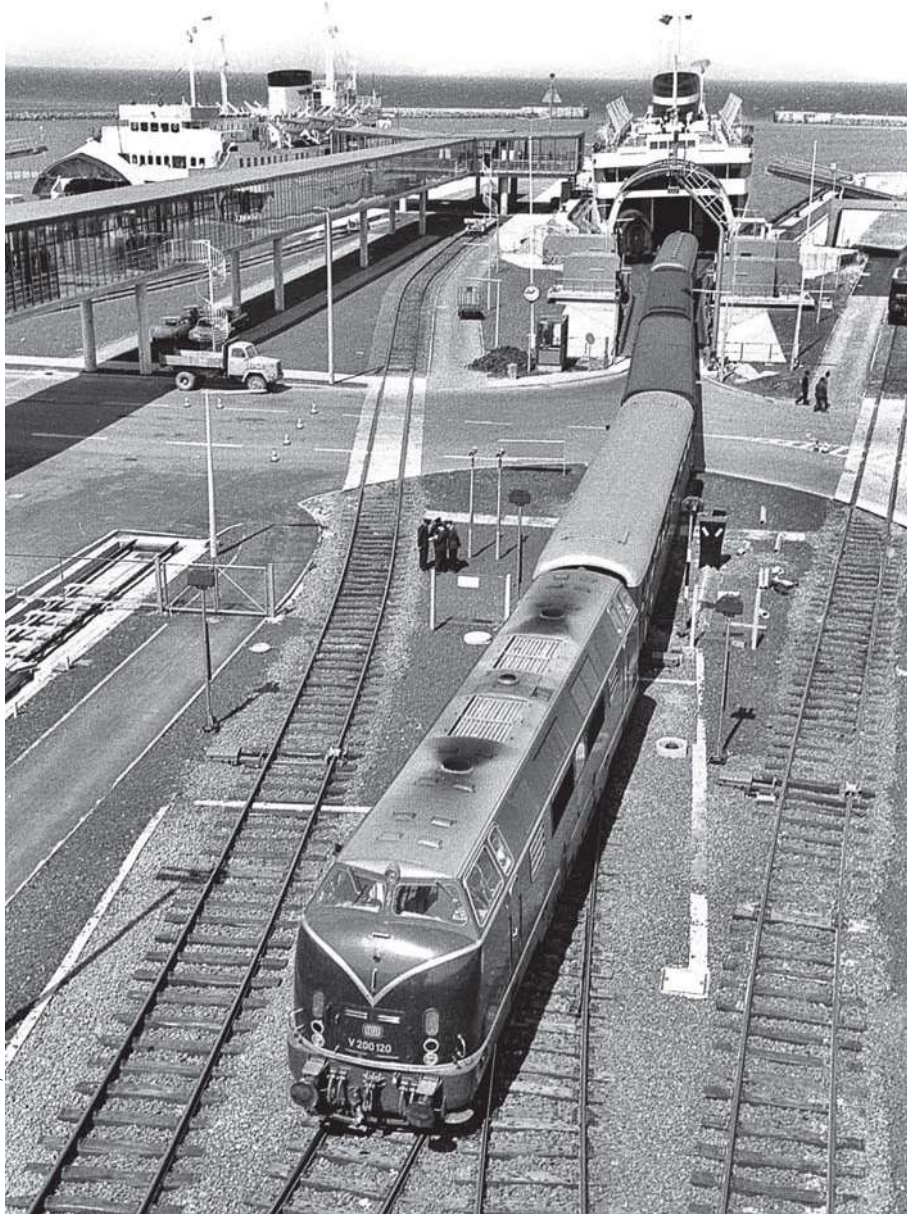
Die Konstruktion war für die Ingenieure bei Krauss-Maffei und beim Bundesbahnzentralamt eine Herausforderung. Die Notwendigkeit von zwei Maschinenanlagen erforderte konsequenten Leichtbau in Schweißtechnik sowie einen selbststra-

V 200: das DB-Symbol des Wirtschaftswunders

genden Aufbau, um ein Lokgewicht von 80 Tonnen halten zu können. Dem neuen Star auf Gleisen spendierten die Verantwortlichen auch ein ansprechendes, modernes Design mit runden Formen, wie es die Lokomotiven heutiger Zeit aus Kostengründen kaum mehr zeigen.

Anfang der 60er-Jahre zwangen steigende Zuglasten die Bundesbahn dazu, ihre bewährte V 200, die immer häufiger an ihre Leistungsgrenze kam, nochmals weiterzuentwickeln. Eine einmotorige Lokomotive mit erforderlicher Motorleistung war noch nicht verfügbar. Die ab 1962 abgelieferten V 200.1 besaßen rund 20 Prozent mehr Motorleistung und hatten zudem einen leistungsfähigeren Dampfkessel für die Zugheizung. Da die Elektrifizierung immer schneller voranschritt und die Planungen für eine einmotorige Lok dieser Leistungsklasse schon begannen, blieb es bei lediglich 50 Exemplaren der späteren Baureihe 221. Auch das Design änderte sich: Die neuen Maschinenanlagen erforderten mehr Platz, deshalb geriet die Front steiler. Bemerkenswert ist die Wirkung beim Betrachter: Die V 200.1 erscheinen bulliger und symbolisieren somit durch ihr Äußeres die gesteigerte Leistungsfähigkeit.

V 200 003 (Bw Würzburg) am 18. Juli 1965 mit einem Eilzug am Abzweig Würzburg-West, wo sich die Strecken nach Rottendorf und nach Lauda/Ansbach trennen.



Am 5. Juli 1963 erlebte V 200 120, die in Puttgarden gerade einen Zug aus der dänischen Fähre „King Frederik IX“ zieht, erst ihren 13. Einsatztag beim Bw Lübeck.



260 243 hat einen stattlichen Güterzug am Haken. Die Aufnahme aus dem Jahr 1973 entstand in Neukirchen (bei Sulzbach/Rosenberg) Oberpfalz.



Das Dreibein. Manche nennen die Baureihe liebevoll auch Dreirad. Es dürfte kaum einen Lokführer bei der Bundesbahn gegeben haben, der ab den 60er-Jahren die ersten Schritte im Rangierdienst nicht mit der V60 machte.

Ihre äußere Form wirkt wegen des Antriebs mittels Blindwelle und Kuppelstangen beinahe anachronistisch, geradezu wie ein Rückschritt nach V80 und V200. Ihr einziger Verwendungszweck sollte jedoch der Rangierdienst sein, eine Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h war nicht vorgesehen. So war ein vereinfachter Antrieb mit Kuppelstangen ohne Gelenkwellen und Radsatzgetriebe problemlos. Technisch verfolgten die Ingenieure bei der V60 jedoch auch die modernen Konstruktionsprinzipien: schnelllaufender Dieselmotor, hydrodynamischer Antrieb, moderner zentraler Führerstand mit guter Rundumsicht. Die eingezogenen Vorbauten mit Sicht auf die Puffer beruhten bereits auf Erfahrungen mit der V80, die diesen Panoramablick noch nicht bot. Von Beginn an plante die DB die Beschaffung einer leichteren (260) und einer schwereren (261) Variante.

Mit der V60 war die junge Bundesbahn in der Lage, ihren Rangierbetrieb zu rationalisieren. Bis dahin waren überwiegend in die Jahre gekommene Dampflokbaureihen damit beschäftigt, die dort eine Art



FOTO: MICHAEL HUBBRICH

So wie hier in Kiel erlebten die meisten Bahnreisenden die V60: Rangierdienst in Kopfbahnhöfen, Waggons abholen und bereitstellen – in heutigen Zeiten des Wendezugs eine Seltenheit.

Gnadenbrot genossen. Deren Unterhalt war jedoch aufwendig und teuer. Die Besetzung mit Lokführer und Heizer erhöhte die Betriebskosten zusätzlich. Im Rangierbetrieb mit häufigen Standzeiten ist ein

V60 – das fleißige Lieschen der Bundesbahn

Diesel-Fahrzeug, dessen Motor nur bei Bedarf läuft, erheblich wirtschaftlicher als eine Dampflok, die durchgehend geheizt werden muss. Die Vorgabe, Kosten zu sparen, drückte sich auch in der enormen Stückzahl aus, welche die DB im kurzen

Zeitraum von nur sechs Jahren beschaffte. Verschiedenste Fahrzeughersteller lieferten weit über 900 Exemplare.

Die V60 ist wohl die langlebigste DB-Diesellok. Noch heute ist sie vielerorts unverzichtbar und in hunderten Exemplaren nicht nur beim Bahnkonzern im alltäglichen Einsatz. Zwar erfuhren alle verbliebenen Maschinen verschiedenste Umbau- und Nachrüstungsmaßnahmen, wie Funkfernsteuerung oder neue Motoren. Die Grundkonstruktion ist jedoch inzwischen mehr als 60 Jahre alt und erzählt von einem großen Wurf der deutschen Lokomotivindustrie.



FOTO: PROF. DR. WILLI HAGER/SIG EISENBahnSTIFTUNG

265 013, 015, 001 und 002 am 30. November 1975 im Bw Hamburg-Altona: 265 013 erhält neuen Koks für den DoFa-Ofen, der für das Vorwärmen des Kühlwassers eingebaut ist.

Wie die V80 blieb auch die V65 eine Randerscheinung bei der DB, die lediglich 15 Exemplare dieser Baureihe beschaffte. Die V65 war zudem kein Entwicklungsauftrag der Bundesbahn, sondern stammte aus einer Typenreihe des Herstellers MaK, der dieses Modell als 600D auch privaten Bahngesellschaften anbot. Im Gegensatz zur V60, die ausschließlich für den Rangiereinsatz konzipiert wurde, besaß die V65 auch einen Dampfheizkessel für den Personenzugdienst. Wie es sich für einen Lokherstellervon der Küste gehörte, bauten die Kieler in ihre Konstruktion einen langsam laufenden Schiffsdiesel ein, womit sich die V65 in einem wesentlichen Punkt von der DB-Entwicklungslinie unterschied. Vermutlich auch deshalb blieb es bei der kleinen Stückzahl.

211 160 am 19. September 1971 in Neuenmarkt-Wirsberg: Am Fuß der Schiefen Ebene, der bekannten, legendären Dampflokk-Paradestrecke, waren Dieselloks zu jener Zeit bei Eisenbahnfreunden sehr unbeliebt.





FOTO: JURGEN NEKENBRECHER

212076 führt am 23. März 1975 eine 212-Doppeltraktion bei Pommelsbrunn vor einem Güterzug in die Frankenmetropole Nürnberg.

Die „Diesel-P8“. Sie fehlte der DB noch: eine Allround-Lok für (fast) alle Zuggattungen auf Haupt- und Nebenbahnen mit leichterem Oberbau. 1958 war es so weit, die V100 rollte an, zunächst in Gestalt von sechs Prototypen.

Nun konnte die DB ihre Dampfloks auch dort ablösen, wo kein Fahrdrat hing, die Leistungsfähigkeit der V80 nicht ausreichend und die V200 zu schwer gewesen wäre. Bei Dampflokkreunden waren die V100 in ihren ersten Jahren deshalb nicht beliebt.

Die V100 war der erste Entwurf, bei dem alle neuen Konstruktionsprinzipien berücksichtigt wurden: Während V80 und V200 teils noch hydromechanische Ge-

V 100 – eine Lokomotive für (fast) alle Fälle

triebe nutzten und die V60 einen Motor besaß, dessen Grundentwurf aus Vorkriegszeiten stammte, nutzte die spätere 211 ausschließlich neueste Technologien. Besonders die Kraftübertragung vom zen-

tralen hydrodynamischen Getriebe mittels Gelenkwellen auf alle vier Radsätze war in dieser Form neu und vereinfachte den Aufbau erheblich. Man ließ sich damals auch ausreichend Zeit zum Testen und so begann die Serienfertigung erst 1962. Zu diesem Zeitpunkt stand auch der neue V200.1-Motor zur Verfügung und so entwickelte die Bundesbahn sogleich eine leistungsgesteigerte Variante: V100.20, die spätere 212, die nur wenige Zentimeter länger und nahezu baugleich zur ursprünglichen 211 war. Auf dieser Basis gesellten sich 1966 noch zehn steilstreckentaugliche V100.23 (BR 213) hinzu.

Spätestens seit den 70er-Jahren besitzen die V100 Kultstatus, selbst bei der DBAG waren sie bis in die frühen 2000er-Jahre unverzichtbar und sind es teils heute noch, etwa im Einsatz bei den so genannten Tunnelrettungszügen. Ausgemusterte V100 waren auch im Ausland beliebt, so soll es in Frankreich weit über 100 Exemplare geben, die dort im Bauzugdienst unterwegs sind. Mehr als 80 Loks sollen wohl noch in Italien zu entdecken sein.

Hierzulande sind zirka 120 Loks der Baureihe V100 noch bei rund 40 Privatbahnen unterwegs, darunter auch 211 011, die älteste verbliebene Serien-V100, die der Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) gehört. Aber auch die jüngste 211 (V100 365) leistet bei der „BayernBahn“ treue Dienste.



FOTO: REINHARD TODT/SLG EISENBÄHNSTIFTUNG

V90016 im September 1966 auf dem Ablaufberg in Seelze: Die V90 ist mehr als eine aufgelastete V100; sie besitzt unter anderem neue Drehgestelle und ein anderes Turbogetriebe.

Für anspruchsvollen Rangierdienst, gerade am Ablaufberg, waren die V60 auch in der schwereren Ausführung zu leicht. Die ursprünglich vorgesehene Doppeltraktionsfähigkeit erhielten sie serienmäßig nie. Selbst die V100 war immer noch zu leicht für diesen Einsatzzweck, aber sie bildete die Basis für eine schwere Rangierlok: die V90. Dass der Bedarf an einer solchen Maschine groß war, bestätigt erneut die Stückzahl, die beschafft wurde: Stattliche 395 Loks der späteren BR 290 wurden ab 1964 in die Bestandslisten der DB eingetragen. Und selbst diese Anzahl reichte nicht aus, so dass weitere 100 Exemplare der modifizierten (anderer Motor) BR 291 bei MaK nachgeordert wurden. Ihre Qualitäten stellte die V90 nicht nur am Ablaufberg unter Beweis. Im Übergabeverkehr ist sie bis heute anzutreffen.



Unverwechselbar! Die markante Kante in der Front kennzeichnet die V160-Familie, zu der auch 218305 gehört, die am 10. Mai 1975 in Nürnberg Hbf auf die Abfahrt wartet.

FOTO: JURGEN NEIKENBRECHER

Der Abschluss. Höhe- und gleichzeitig Endpunkt der Diesellokentwicklung bei der Bundesbahn war die V 160-Familie. Bei ihren Sprösslingen wurden zudem einige Trends im Lokomotivbau verwirklicht, die sich schon in den späten 50er-Jahren abgezeichnet hatten, deren Umsetzung jedoch erst ein gutes Jahrzehnt später realisiert werden konnte.

Ziel war es, eine einmotorige Universal-Streckenlok zu entwickeln. Anfangs standen die erforderlichen Motoren nicht zur Verfügung. Das änderte sich mit dem Erscheinen der V 160-Vorserie. Maybach hatte einen 16-Zylinder-Motor mit einer Leistung von 1400 kW zur Serienreife gebracht. Damit lag die Leistung der neuen Baureihe zwischen V 100 und V 200. Voith entwickelte das passende hydrodynamische Getriebe, und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h war man bei der DB in der Lage, fast alle Züge auf nicht elektrifizierten Strecken zu fahren.

Bei den 1961 vorgestellten Prototypen folgte die Formensprache noch dem bisherigen Design. Die Rundungen im Frontbereich führten zum eingängigen Spitznamen „Lollo“, nach der italienischen Schauspielerin Gina Lollobrigida. Bereits der letzte Prototyp, 216 010, zeigte aber das neue, erstmals an der zweimotorigen V 320 gezeigte Design. Der markante Knick an der Front war preiswerter herzustellen und sah schnittiger aus. Es folgten 214 Serienloks der späteren Baureihe 216, die aber in einem Punkt noch konventionell war: Für die Zugheizung besaß die V 160 noch einen Dampfheizkessel.

Die V 160-Familie: Abschluss der Entwicklung

Hier lag Mitte der 60er-Jahre der Knackpunkt. Die zunehmende Elektrifizierung und der Abgang der Dampflokomotiven bedeutete mittelfristig auch das Ende dampfbeheizter Züge. Noch aber waren die Fahrmotoren nicht leistungsfähig genug, um sowohl für die Traktions- als auch die Heizleistung aufkommen zu können. Die Bundesbahn begann zu experimentieren. Die neue Baureihe V 162, die spätere 217, erhielt nun den so genannten „Hei-Di“, einen Heizedieselmotor, ein Aggregat, das aus dem Triebwagenbau stammte und einen elektrischen Generator antrieb. Dafür musste der Lokkasten um 40 Zentime-



FOTO: DETLEV LUCKWANN/SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

Als man noch stolz war auf neue Lokomotiven: Auf dem Stand der Firma Krupp wird am Tag der Arbeit 1961 auf der Hannover Messe die nagelneue V 160 006 präsentiert. Sie war erst am 5. April 1961 abgenommen worden und tat anschließend Dienst beim Bw Hamburg-Altona.

ter verlängert werden. Eine Lösung, an welche die DB 1965 wohl selbst nicht glaubte. Die Pläne für die einmotorige Lok, die beide Aufgaben, Traktion und Heizung, mit einem Motor erfüllen konnte, wurden bereits gezeichnet. Diese kam aber nicht schnell genug und zwang nochmals zu ei-

nem Kompromiss: die Baureihe 215. Sie erhielt den langen Lokkasten, aber erneut die überholte Dampfheizung mit der Option, die Lokomotiven zu einem späteren Zeitpunkt auf den neuen Standard umzubauen. Dazu sollte es aber bis auf drei Versuchslokomotiven nicht kommen. Zwi-



FOTO: JURGEN NELKENRECHER

Der Qualm entstammt nicht der Diesellok, auch wenn es auf den ersten Blick so aussehen mag. 215 028 passierte am 28. Mai 1977 Alsdorf bei Aachen, als es dort noch Bergbau gab.



Der Baureihe 217 blieb der große Erfolg verwehrt. Sie brachte es lediglich auf drei Prototypen und zwölf Vorserienlokomotiven.

schenzeitlich experimentierte die DB bei den Baureihen 210 und 219 auch mit zusätzlichen Gasturbinen aus dem Flugzeugbau, die bei Bedarf mehr Traktionsleistung zur Verfügung stellen sollten. Auch diese Entwicklungslinie war eine Sackgasse.

1968 kamen endlich die ersten Prototypen der Baureihe 218. Die entsprechenden Maschinen waren nun in der Lage, mit ihrem Fahrdiesel auch die Zugheizung zu versorgen. Die Serienlieferung begann 1971. Insgesamt sollten es schließlich 399



218 295 durchquert am 1. April 1975 das Pegnitztal bei Velden. Sie gehört zu den letzten Lokomotiven der ersten und zweiten Bauserie.

Exemplare werden, die bis 1979 von diversen deutschen Lokomotivherstellern geliefert wurden. Bis heute sind die verbliebenen 218 die wichtigsten Streckendieselloks bei der DBAG. Ihr Ende ist jedoch absehbar. □ *Stefan Alkofer*



Mit Gasturbine zu TEE-Ehren: Die 210 des Bw Kempten waren über viele Jahre die leistungsfähigsten Diesellokomotiven der Bundesbahn.

Mit Volldampf auf den Brocken

Von Hand gefertigte Kaminuhr

Zum 25-jährigen
Jubiläum

Die Brockenbahn
„FÄHRT“

zu jeder
vollen Stunde



Mit authentischen
Zuggeräuschen zu
jeder vollen Stunde



Bis ins kleinste Detail gestaltet – ein Zug dreht zu jeder vollen Stunde seine Runden



Fein von Hand gefertigt und koloriert

Der Brocken und die berühmte Schmalspurbahn

Von Goethe literarisch verewigt und von den Deutschen geliebt, ist der Brocken ein wahrer Naturschatz. Seit dem 1. Juli 1992 klettert die berühmte Brockenbahn wieder planmäßig auf dieses wundervolle Naturdenkmal. The Bradford Exchange feiert dieses Jubiläum mit einer stilvollen Kaminuhr, die das atemberaubende Panorama des Harzes und die Romantik der Eisenbahn in harmonischer Eintracht verbindet.

Limitiert und exklusiv nur bei The Bradford Exchange

Die aus hochwertigem Künstlerskulpturenguss komplett von Hand gefertigte Kaminuhr „Mit Volldampf auf den Brocken“ zeigt eine pittoreske Harzlandschaft. Vier von Hand kolorierte Schmalspurbahn-Miniaturen mit den Brockenloks präsentieren sich vor einer Darstellung des Brockengipfels. Die Eisenbahn im Vordergrund dreht zu jeder vollen Stunde ihre Runden, zudem können Sie die authentischen Dampflokgeräusche zuschalten. Diese exklusive Kaminuhr erscheint nun bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. Die Limitierung beträgt 199 Fertigungstage. Ein nummeriertes Echtheits-Zertifikat belegt die Authentizität Ihres Exemplars. **Sichern Sie sich die eindrucksvolle Kaminuhr „Mit Volldampf auf den Brocken“ am besten noch heute!**

Das Angebot ist limitiert –
Reservieren Sie daher noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 82491

Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis zum **2. Juli 2018**

☐ **Ja**, ich reserviere die limitierte Jubiläums-Kaminuhr „Mit Volldampf auf den Brocken“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung

☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Telefon oder Mobil-Nummer für SMS

Geburtsdatum E-Mail

☒ Unterschrift

Datenschutz: Wir möchten Ihnen gerne relevante Angebote von The Bradford Exchange via Post zukommen lassen. Bitte setzen Sie Ihr Kreuz in nachstehende Box, falls Sie keine solchen Angebote erhalten möchten ☐. Kreuzen Sie bitte an, falls Sie diese via E-Mail ☐, Telefon ☐ oder SMS-Nachricht ☐ erhalten möchten. Näheres zum Datenschutz siehe links.

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **82491**

The Bradford Exchange Ltd. • Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de • Telefon: 069 1729 7900

Sie können jederzeit eine Löschung oder Änderung Ihrer Kontaktdaten verlangen, der Verarbeitung zu Werbezwecken widersprechen oder eine erteilte Einwilligung mit Wirkung für die Zukunft widerrufen, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.de/datenschutz.

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.

✉ Zweifel

Betrifft: „Kohle auf Reisen“, Heft 4/2018

Den Artikel habe ich mit Interesse gelesen, aber mir fielen doch einige Dinge auf, die ich so nicht ganz nachvollziehen kann. 244 113 stand im November 1985 bereits abgestellt in Leipzig-West und als Whzl (Weichenheizlok) im März 1987 in Pankow. Sie kann also kaum bis 1988 in Delitzsch S/W rangiert haben. Außerdem hatten die BKK seit zirka 1980 die ersten E94 übernommen (in den mir vorliegenden Werkstammdatenblättern sind sie bis zur E 6 aufgeführt, aber leider kein Verkaufsdatum usw.) Die 1-1121 (I) stand nach Schaden bereits Anfang 1981 im RAW Dessau abgestellt, dafür gab es dann die 1-1121 (II). Ich halte es also für unwahrscheinlich, dass in Delitzsch E44 rangierten. 244 124 war an BKK vermietet, aber sie fuhr meist nur in Bitterfeld. Ausschließlich den beiden 1-1121 (II) und

1-1122 oblag der Transport der Kohlezüge nach Burgkernitz und zurück. In Delitzsch S/W rangierte ausschließlich die 1-1179, sie hatte auch eine Vorrichtung zum Abkuppeln des geschobenen Zuges (leer, mit der Gruben-E-Lok) während der Fahrt.

Ob die 1-1179 wirklich zur Zweisystemlok umgebaut wurde? Die Leistungselektronik war zu jener Zeit noch nicht vorhanden. Und eine konventionelle Gleichstromlok braucht jede Menge Widerstände, Schütze usw., um die Gleichspannung zu regeln. Da hätte auch ein anderer Hauptschalter vorhanden sein müssen. Wo sollte das alles in der Lok untergebracht sein? Und auch mit nur vier Wechselstromfahrmotoren hätte die Lok ihre Rangieraufgaben bewältigen können, sie hatte ja nur Leerzüge (+ Lok) in Richtung Grube anzuschleichen. Diese Umbau-(Mähr?) erreichte auch das RAW, aber keiner wusste Konkretes.

Die 211-Pärchen waren nur eine Notlösung. Die Fristen an den 254 liefen aus, das RAW Dessau konnte und wollte diese Loks nicht mehr aufarbeiten. Sinnvoll für die Kohlezüge wäre ja

ein Doppelgespann der BR 242 gewesen, aber diese hat die DR nicht verkauft. Da massiv 243 angeliefert wurden, konnte die DR auf die 211 verzichten, während sie die 242 noch selbst benötigte. Die Lok 4-1316 fiel übrigens bald aus, dafür bekam dann BKK die 211 024, aber meiner Meinung nach nur gemietet.

Axel Mehnert, E-Mail

✉ Bis 1987

Betrifft: „Weihnachts-Städteexpress“, Heft 2/2018

Die zwölf Bmhe-Wagen in Städteexpresslackierung (Baujahre 1981 und 1982) wurden zum Teil bis mindestens 1985 noch in Städteexpresszügen eingesetzt. Am 16. September 1985 konnte ich im Ex 157 „Rennsteig“ nach Meiningen in Weißenfels einen Bmhe-Wagen in Städteexpresslackierung beobachten. Später wurden die Waggon im Schnellzugdienst eingesetzt, aber nicht gleich umlackiert. Am 23. August 1987 konnte ich im D 1710 Halle – Wolgast Hafen vier beige-orangefarbene Bmh-Wagen fotografieren. Am 10. Dezember sah ich zwei Bmhe im D 1025 Rostock – Berlin. Diese Waggon waren also mindestens bis Ende 1987 im Einsatz. *Manfred Janke, Großschwabhausen*

✉ Reisekomfort

Betrifft: Bahnpost, Heft 4/2018

Herbert Müller spricht mir aus dem Herzen. Seit Jahrzehnten beklage ich die misslungenen Ergebnisse im Waggonbau, speziell beim ICE. Man hat zwar offiziell einen Fensterplatz, aber stattdessen einen dicken Holm vor der Nase. Bei meinen ICE-Fahrten verzichte ich grundsätzlich auf Platzreservierungen, um solchen Katastrophen vorzubeugen. Hat man dann einen wirklichen

Fensterplatz, gesellt sich ein weiteres Problem dazu: Immer mehr Strecken werden mit Schallschutzwänden versehen. Für die Anwohner gewiss hilfreich, für den Reisenden nervig, zumal diese Wände in kürzester Zeit mit Graffiti beschmiert werden. Tempo ist nicht alles, zum Reisen gehört auch Kultur. Sollten wir in nicht allzu ferner Zeit nur mehr zwischen verschmierten Schallschutzwänden verkehren, lautet die unausweichliche Devise: Zurück ins eigene Auto! *Klaus Pippig, Berlin*

✉ Mittendrin

Betrifft: „Oben oder unten?“, Heft 3/2018

Nicht bei Bautzen, sondern mitten in Bautzen! Auf der Abbildung Seite 18 oben, äußerste linke obere Ecke, ist das Dach eines größeren Altbaus zu erkennen. Das gehört zu meiner damaligen Schule, nur einen ordentlichen Steinwurf von der äußeren Stadtmauer Bautzens entfernt. Ich habe ein Bild aus den frühen 80er-Jahren des abgebildeten Brückenbauwerks mitgeschickt. Kürzlich erhielt ich MEB-Extra Nr. 4: Reko-Wagen der DR. Recht herzlichen Dank – wunderbar. Aber als „großer Abonnent“ weiß ich nie genau, welches Heft Sie im laufenden



Jahre als drittes Sonderheft beilegen werden. Hin- und wieder wurden auf Ihren Internetseiten Hefte mit entsprechendem Hinweis versehen, aber zu selten und nicht durchgängig. Bitte hier etwas Klarheit schaffen.

Holger Schmidt, E-Mail



Zu schade zum Umblättern

Harzer Dampf-Nostalgie im Großformat



€ 16,95

Best.-Nr.
581816



Sie ist „die Größte unter den Kleinen“ – weltweit: Nirgends stehen heute mehr Dampflokomotiven im täglichen Einsatz. Seit fast 130 Jahren dampfen die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) durch Fachwerkstraßen, dichten Tann und weite Felder bis auf den höchsten Berg Norddeutschlands, den Brocken. Der offizielle Kalender der HSB vereint romantische Eisenbahn-Nostalgie und die herrlichen Landschaften des Harzes in fantastischen Bildern.

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und
Legendenblatt, hochwertiges Bilderdruckpapier, Format 50,0 x 45,0 cm,
Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

Der offizielle HSB-Kalender 2019

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de
www.vgbahn.de/kalender

GLACIER EXPRESS – H0 Normalspur



Faszinierend
wie das Original

„Glacier Express“ / H0 Normalspur 16,5 mm (2L-GS)

- 1659 161 RhB Ge 4/4 III 651 „Glacier on Tour“ 2L-GS
- 1759 161 RhB Ge 4/4 III 651 „Glacier on Tour“ 2L-GS sound
- 3689 102 RhB Api 1312 Panoramawagen „Glacier Express“
- 3689 115 RhB Ap 1315 Panoramawagen „Glacier Express“
- 3689 126 RhB Bp 2536 Panoramawagen „Glacier Express“
- 3689 127 RhB Bp 2537 Panoramawagen „Glacier Express“
- 3689 128 RhB Bp 2538 Panoramawagen „Glacier Express“
- 3689 132 RhB WRp 3832 Servicewagen „Glacier Express“

„Glacier Express“ / H0 Normalspur 16,5 mm (3L-WS)

- 1559 161 RhB Ge 4/4 III 651 „Glacier on Tour“ 3L-WS digital
- 1459 161 RhB Ge 4/4 III 651 „Glacier on Tour“ 3L-WS sound
- 3589 102 RhB Api 1312 Panoramawagen „Glacier Express“
- 3589 115 RhB Ap 1315 Panoramawagen „Glacier Express“
- 3589 126 RhB Bp 2536 Panoramawagen „Glacier Express“
- 3589 127 RhB Bp 2537 Panoramawagen „Glacier Express“
- 3589 128 RhB Bp 2538 Panoramawagen „Glacier Express“
- 3589 132 RhB WRp 3832 Servicewagen „Glacier Express“



Direkt zur
H0-Website

BEMO

www.bemo-modellbahn.de

Eine spektakuläre Eisenbahn-Kurve oberhalb St. Gallens ist nun Geschichte.
Zu ihren Kennzeichen gehörten das Zahnstangengleis, ein enger Radius und die Steigung.

Abschied von der Ruckhaldenrank

Die Züge der Appenzeller Bahnen verkehrten am Ostermontag, 2. April 2018, letztmals auf der Zahnstangen-Strecke (System Riggenbach) über die so genannte Ruckhalde (zwischen St. Gallen-Güterbahnhof und Riethüsli) der Linie St. Gallen – Gais – Appenzell.

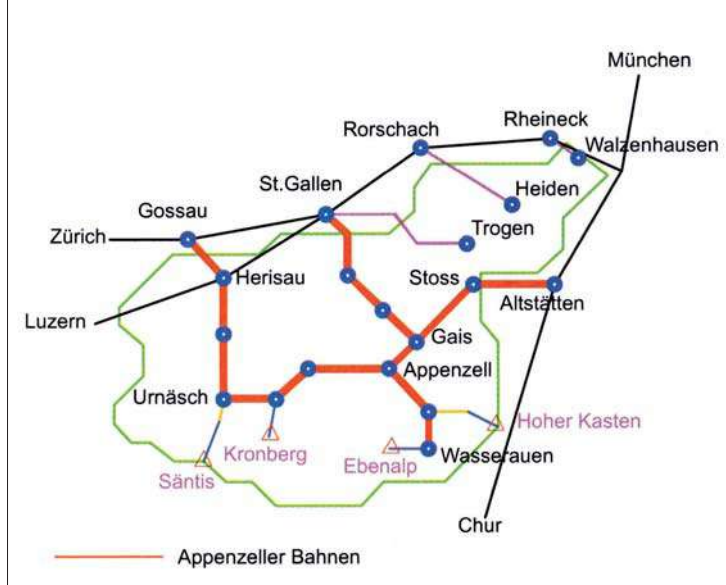
Dies war der letzte verbliebene Zahnstangen-Abschnitt auf der 1889 eröffneten meterspurigen Bahnverbindung zwischen den beiden Kantons-Hauptorten St. Gallen und Appenzell. Der Streckenabschnitt, bei welchem immerhin eine Höhendifferenz von rund 80 Metern in einer 180-Grad-Kurve mit einem Radius von nur 30 Me-

tern bei einer Steigung von 90 Promille überwunden wurde, erlangte schon zur Bauzeit und nach der Bahneröffnung international große Beachtung und galt damals als eisenbahntechnisches Wunderwerk. Es wurde berichtet, dass auch Fachleute aus dem Ausland – bis hin zum Direktor der kaiserlich japanischen Staatsbahnen



FOTO: DR. MATKUS STRÄSLE

Aus und vorbei: Die Ruckhaldenrank oberhalb von St. Gallen wird nicht mehr benötigt. Zahlreiche Fotografen dokumentierten die letzten Fahrten.



Das Netz der Appenzeller Bahnen. Diese sind aus der Fusion der St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn (SGA) und der Appenzeller Bahn (AB) hervorgegangen.

Zahnrad- und Adhäsions-Antrieb beschafft werden. Auch der Unterhalt der längeren Zahnstangen-Abschnitte macht diese Strecke vergleichsweise teuer.

Ein Einsatz der SGA-Nostalgie-Garnitur mit dem Triebwagen ABDeh 4/4 Nr. 5 auf Zahnstange wird künftig ebenso nicht mehr möglich sein, denn auf der noch verbliebenen Strecke hinunter nach Altstätten ist dieser Triebwagen nicht zugelassen.

Erfreulich ist bei aller Wehmut die Tatsache, dass die Appenzeller Bahnen auch in Zukunft und mit verdichtetem Taktfahrplan weiterhin auf der Schiene betrieben werden, wenngleich aus der einstigen Schmalspur-Zahnradbahn eher eine moderne Straßenbahn wird. □

Dr. Markus Strässle

1893 nach St. Gallen kamen, um diese Kurve zu bestaunen.

Nun wurde die „Ruckhaldenrank“ (Rank = Kurve) stillgelegt. Sie soll im Herbst 2018 durch einen noch im Bau befindlichen Tunnel ersetzt werden. Dieser ist Teil einer neuen Durchmesser-Linie. Neue TANGO-Glieder-Triebwagenzüge von Stadler werden dann direkt von Trogen (über die frühere Trogener-Bahn, TB) via St. Gallen und Gais nach Appenzell (über die frühere St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn,

Gais abzweigende Flügel-Strecke hinunter ins Rheintal allerdings langfristig als Bahnstrecke der AB weiter befahren wird, ist eher fraglich, denn über kurz oder lang müssten dann auch für diese Strecke teure Neubau-Fahrzeuge mit kombiniertem

Aus der Zahnradbahn wird eine moderne Straßenbahn

SGA) fahren – alles ohne Zahnstangen-Abschnitte. Dadurch werden auch die bekannten, bisher eingesetzten Triebwagen BDeh 4/4 Nr. 11 – 15 mit ihrem Adhäsions- und Zahnrad-Antrieb (Baujahr 1981) verschwinden. Lediglich die beiden jüngsten Triebwagen BDeh 4/4 Nr. 16 und 17 mit den zugehörigen Steuerwagen ABt Nr. 116 und 117 aus dem Jahr 1993 sollen voraussichtlich für den Weiterbetrieb der Zweig-Strecke Gais – Altstätten vorerst im Fahrzeugbestand der AB bleiben. Ob diese in



Auf dieser Postkarte aus der Zeit um 1950 erklimmt ein Zug die Ruckhaldenrank.



Auch für die Triebfahrzeugführer war die Fahrt durch die Kurve immer wieder eine Besonderheit.



Am 18. Juli 2016 waren in Teufen drei unterschiedliche Fahrzeuggenerationen in einem Pendelzug der Appenzeller Bahnen vereint.

Der Marktführer im Fernbusverkehr hat sein Herz für die Schiene entdeckt. Grüne Züge bereichern das Land.

F(l)ix unterwegs

FOTO: YANNICK KRUSE

Am 1. April gegen 17.45 Uhr überquerte der markante grüne Zug (FLX 1807), gezogen vom Taurus 182505, die Weserbrücke bei Dreie südlich von Bremen.



KARTE: FLIXTRAIN

Noch ist das FlixBus-Netz sehr überschaubar. Für Kunden interessant ist jedoch die gute Anbindung der Züge an das Fernbus-Netz.

Neue Konkurrenz für den Bahnkonzern? Es wird sich zeigen. Mit Sicherheit kann man davon ausgehen, dass die Verantwortlichen im DBAG-Turm am Potsdamer Platz in Berlin das Geschehen zwischen Hamburg und Köln sowie Stuttgart und Berlin genau verfolgen.

Alle bisherigen Versuche, der DBAG mit eigenwirtschaftlichem Fernverkehr Fahrgäste streitig zu machen, waren bisher gescheitert. Weder der Interconnex, noch



André Schwämmlein, einer der FlixBus-Gründer, bei der FlixBus-Premiere in Hamburg.



der Hamburg-Köln-Express (HKX) oder das Startup Locomore konnten sich auf Dauer behaupten.

Das könnte sich ändern: Am 23. März startete der Flixtrain auf der Verbindung Hamburg – Köln, und am 26. April rollte der erste grüne Zug zwischen Stuttgart und Berlin. Damit wurde offiziell, was schon seit einiger Zeit noch unter anderem Namen verkehrte: Flixtrain übernahm den HKX und das Unternehmen Locomore.

Angetreten ist Flixbus im Jahr 2013, um der DBAG im Fernverkehr Kunden abzuja- gen – auf der Autobahn, als Fernbusanbie- ter. Flixbus besitzt keine eigenen Busse, sondern ist vor allem eine Vertriebs- und Marketingplattform. Die Busse werden von überwiegend mittelständischen Bus- unternehmen bereitgestellt. 2015 erfolgte die Fusion mit „MeinFernbus“ und 2016 kam noch der „Postbus“ dazu. Innerhalb von fünf Jahren gelang es Flixbus, einen Marktanteil von über 90 Prozent zu er- obern. Mit günstigen Preisen und einer starken Online-Präsenz lockt Flixbus preis- bewusste Reisende, aber auch Schüler und Studenten an.

Was bisher auf der Straße so erfolgreich war, soll sich auf der Schiene fortsetzen. Flixtrain ist erneut die Plattform, betrieben werden die Züge von anderen: Die „Bahn- TouristikExpress“ GmbH (BTE) ist für die Li- nie Hamburg – Köln verantwortlich, das tschechische EVU „LeoExpress“ für die Ver- bindung Berlin – Stuttgart. „Die operative

Durchführung des Zugverkehrs liegt bei unseren Partnerunternehmen. Das ist sehr analog zum Flixbus-System. Wir kümmern uns um Marketing und Vertrieb, geben aber auch Qualitätsstandards vor“, so Mat- thias Müller, „Head of Train“ bei Flixbus.

Es geht um komfortabel und günstig, nicht um Zug oder Bus

Der Einstieg ins Bahngeschäft ist laut Müller konsequent: „Unser Ziel ist ja nicht, flächendeckend Fernbusse zu be-



Matthias Müller ist als „Head of Train“ verantwortlich für die Flix- Züge.

FOTO: FLIXTRAIN



FOTOS (2): KORENIAN FLEISCHER

Fahrkartenkontrolle mit dem Handy: Das Ticket mit QR-Code wird auf einer sehr übersichtlich gestalteten Website im Internet gekauft.



FOTO: MARCUS HENSCHKE

Aufgrund eines Brückenneubaus war die Strecke Essen – Duisburg in den NRW-Osterferien gesperrt, so dass sowohl der Nah- als auch der Fernverkehr unter anderem über die Köln-Mindener Strecke umgeleitet wurde. Auch der Flixbus musste auf seinem Weg nach Köln den Weg über Altenessen – Oberhausen nehmen. Am 7. April war der Zug bei Essen-Dellwig zu sehen.

treiben. Unser Antrieb ist es, unsere Kunden günstig und komfortabel von A nach B zu befördern. Dabei spielt es keine Rolle, ob Bus oder Zug.“ Das Locomore-Projekt habe man von Beginn an aufmerksam verfolgt, so Müller. Und vergangenes Jahr habe sich die Möglichkeit ergeben einzusteigen.

Dass die meisten Wettbewerber im Schienenfernverkehr bisher scheiterten, lag auch an mangelnder Bekanntheit. Bei

Große Startvorteile: gute Vernetzung und Bekanntheit

diesem Punkt sieht Müller jetzt deutlich veränderte Vorzeichen: „Flixbus hat eine sehr große Bekanntheit, und wir besitzen die geeignete Plattform, um ein solches Produkt zu vermarkten. Wir verfügen über gute Daten über unser Kundenverhalten und unsere Kundenwünsche. Zudem haben wir die Möglichkeit, unsere noch wenigen Züge bereits in unserem Gesamtnetz einzubinden.“ Flixbus-Kunden können kombinierte Zug-/Bustickets kaufen, die Züge werden so gut es geht mit den Buslinien vertaktet.

Zunächst verkehrt auf beiden Linien ein Zugpaar: Morgens geht es von Stuttgart in Richtung Berlin beziehungsweise von Köln nach Hamburg. Am Nachmittag starten die Züge in die Gegenrichtung. Ein üppiges Angebot sieht anders aus. Aber schon zum Sommer sollen zwei Zuggarnituren zwi-

schen Berlin und Stuttgart verkehren. Und natürlich gebe es auch weitere Pläne in der Schublade, die der Head of Train aber noch nicht verrät.

Bei Flixbus will man die Entwicklung genau beobachten. Angesichts der enormen Investitionen, die im Schienenverkehr nötig sind, ist bedächtiges Wachsen ratsam. Die Frage, ob Flixbus HKX und Locomore nur übernommen habe, um in absehbarer Zeit den Betrieb wieder einzustellen und auf diese Weise Konkurrenz für die eigenen Fernbusse elegant zu beseitigen, verneint Müller vehement: „Dafür haben wir bereits zu viel Aufwand getrieben.“

Man darf gespannt sein, wo die Reise mit den grünen Zügen hingeht. □

Stefan Alkofer



FOTOS (2): KORBINIAN FLEISCHER

Kostenloses WLAN ist bereits ein wichtiges Werbeargument bei den Fernbussen. Das gilt auch für die beiden neuen FlixBus-Züge.



Und es funktioniert. Für Schüler und Studenten, wichtige FlixBus-Zielgruppen, ist der Gratis-Internetzugang ein entscheidendes Kriterium.

FOTO: JONAS HARRASS



Ankunft in Köln: Der Premierenzug aus Hamburg hat sein Ziel planmäßig erreicht.

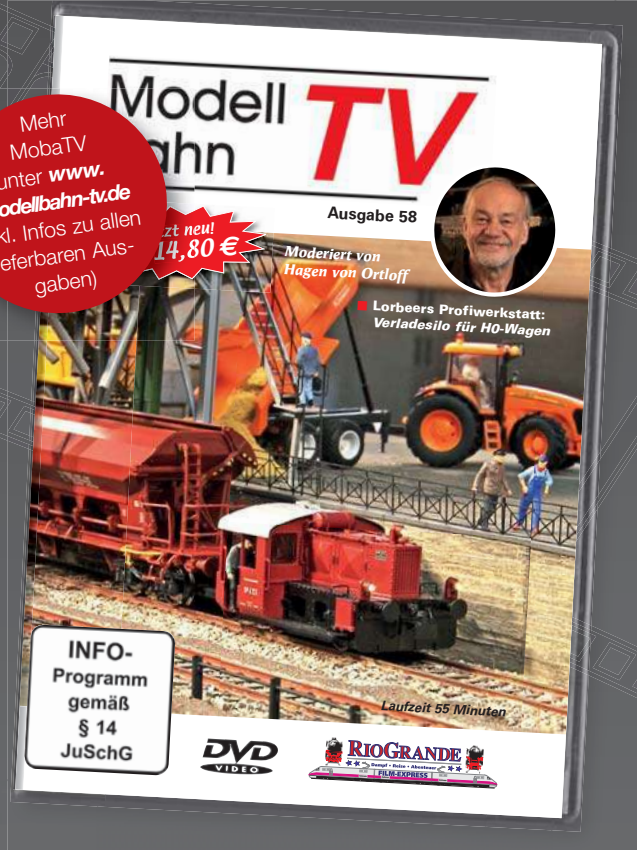
MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Aus dem Inhalt:

- Lorbeers Profiwerkstatt:
Verladesilo für H0-Wagen
- Anlagenporträt:
Eisenbahn in der Niederlausitz
- Unter der Lupe:
V188 und viele andere Neuheiten

Best.-Nr. 7558 • 14,80 €

WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100
• E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn



Die Filmprofis



Die neuen Stars der Schiene

Die robusten NOHAB-Dieselloks, von Eisenbahnfreunden so benannt nach dem schwedischen Hersteller in Trollhättan, waren bis 1969 gebaut und nach Norwegen, Dänemark und Ungarn geliefert worden. Nachbauten kamen in Luxemburg und Belgien zum Einsatz. Allen Maschinen war das Herz gemeinsam: der berühmte 567-Motor von General-Motors aus den USA. Der südlichste Einsatzort war Ungarn und erst nach der Jahrtausendwende drangen die NOHABs in ein Land vor, das noch einmal 500 km weiter in Süden liegt: in den Kosovo! Unsere Filmteams waren mehrfach auf dem Balkan, um diese auch bei deutschen Eisenbahnfreunden sehr beliebte Loktype in ungewöhnlicher Umgebung mit der Kamera einzufangen. Das Ergebnis sind einmalige Aufnahmen mit vielen Blicken hinter die Kulissen.

Laufzeit 73 Minuten
Best.-Nr. 6390 • € 16,95



Best.-Nr. 6386 • € 16,95



Best.-Nr. 6387 • € 16,95



Best.-Nr. 6388 • € 16,95



Best.-Nr. 6389 • € 16,95



Auch am Festwochenende obliegt der Großteil der Zugförderung der legendären IVK. Hier ist die 1899 bei Hartmann in Chemnitz gebaute 99 1542 zu sehen.

Das Pfingstfest der Preßnitztalbahn wartet mit zwei neuen Partnern auf und einem bunten Programm rund um große und kleine Schmalspureisenbahnen.



LGB-Jubiläum in Jöhstadt

Jahr für Jahr zieht die Preßnitztalbahn mit ihrem traditionellen Pfingstfest Scharen von Eisenbahnfreunden ins Erzgebirge. In diesem Jahr lockt die legendäre Veranstaltung mit zwei besonderen Attraktionen: Die Firma Märklin feiert in Jöhstadt das 50-jährige Bestehen ihrer Gartenbahnmarke LGB und die Verlagsgruppe Bahn ist als Mitveranstalter mit einem eigenen Stand vor Ort.

Rund um die beiden Veranstaltungsorte, den Bahnhof Jöhstadt und die benachbarte Fahrzeughalle der Preßnitztalbahn, erwartet die Besucher am langen Pfingstwochenende ein abwechslungsreiches



FOTO: KOBINIAN FLEISCHER

Mehrmals täglich verkehren historische Busse auf der Ausflugslinie Preßnitztal zwischen Steinbach und Wolkenstein, dem früheren Endpunkt der Eisenbahnstrecke.

Programm. Im großen Festzelt am Bahnhof Jöhstadt finden das ganze lange Wochenende über zahlreiche Kulturveranstaltungen statt. Rund um die moderne Fahrzeughalle ist eine große Modellbahnausstellung geplant, deren Schwerpunkt auf Modellen im LGB-Maßstab 1:22,5 liegt. Shuttlezüge verbinden den Bahnhof Jöhstadt und die Fahrzeughalle mindestens im 20-Minuten-Takt.

Die hochwertigen Modelle der Göppinger werden auch auf dem gesamten Festgelände an geeigneten Fotopunkten präsentiert – immer mit Blick auf die Gleise, so dass sich Original und Vorbild direkt miteinander vergleichen und in Szene setzen lassen. Eigens zum Jubiläumsfest in Jöhstadt hat LGB ein auf fünf Exemplare limitiertes Sondermodell der 99 1568 aufgelegt und zur Versteigerung auslobt. Gebote für die fünf Modelle sind noch bis zum 31. Mai 2018 auf der LGB-Website einzureichen. Am Stand der Verlagsgruppe Bahn können Besucher das umfangreiche VGB-Programm aus Zeitschriften, Büchern und DVDs kennenlernen.

Ein Fest der großen und kleinen Schmalspurbahn

Die Dampfzüge der Museumsbahn fahren zwischen Jöhstadt und Steinbach von Betriebsbeginn bis in den Abend im Stundentakt, mindestens neunmal täglich. Von Steinbach aus verkehren mehrmals am Tag historische Busse der Ausflugslinie Preßnitztal nach Wolkenstein, zum ehemaligen Ausgangspunkt der Schmalspurstrecke. Es ist geplant, bis zu sechs Dampflokomotiven zum Einsatz kommen zu lassen, darunter die Rügener Gastloks 99 4652 und 99 4632 mit zwei RüBB-Reko-Wagen sowie weitere Überraschungsgäste.

Der Auftakt ist am Pfingstsonntag um 9 Uhr, Sonntag und Montag beginnt das Festprogramm zur selben Zeit. Schluss ist am Samstag und Sonntag jeweils um 18 Uhr, Montag um 17 Uhr. Der Eintritt zur Veranstaltung ist in diesem Jahr frei, Kosten und Auslagen der Ausstellung werden durch die Veranstaltungspartner übernommen. Weitere Infos zum Programm und zur Versteigerung der fünf LGB-Sondermodelle finden Sie im Internet unter „www.pressnitztalbahn.de“ und „www.lgb.de/joehstadt“. □ ke



Der Jöhstädter Lokschuppen ist Treffpunkt für Schmalspurfreunde. In der modernen Fahrzeughalle etwas Streckenabwärts findet eine große Gartenbahn-Ausstellung mit vielen LGB-Modellen statt.

Auf der Bühne am Bahnhof Jöhstadt ist ein großes Showprogramm geboten. Wie in den vergangenen Jahren können sich die Besucher unter anderem auf Hagen von Ortlöff freuen.



FOTOS: WOLFGANG SCHUMACHER (4)

Die Wagen des IK-Zuges sind erst Anfang April aus ihrem Winterquartier zurückgekehrt. Nun lässt sich im Preßnitztal wieder das authentische Flair der Länderbahnzeit genießen.



Eisenbahn im Grenzland

Bernd Kuhlmann: *Schienen verbinden Deutschland und Tschechien.* Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2018. ISBN 978-3-937496-80-1; gebunden, 280 Seiten, 179 Schwarzweiß- und 336 Farbfotos, 114 Grafiken; Preis: 34,80 Euro.



► Bernd Kuhlmann beschreibt die Geschichte des deutsch-tschechischen Grenzverkehrs, von der Gründung der Tschechoslowakei im Jahre 1918, über die Umwälzungen nach 1989 bis hin zu den jüngsten Entwicklungen im Jahr 2017. Nach einer Einführung in die historischen Rahmenbedingungen wird jeder der einst 19 Grenzübergänge detailliert beschrieben, die

aktuell noch vorhandenen Übergänge werden zudem mit Gleisplänen dokumentiert. Zeichnungen verdeutlichen die teils verwirrenden Betriebssituationen an den verschiedenen Grenzübergängen. Die wechselnden Fahrzeugeinsätze sind da nur ein weiterer Aspekt dieses umfassenden Stücks Eisenbahngeschichte. Leider wirkt die Bildauswahl gerade bei aktuelleren Motiven etwas beliebig. Hin und wieder zeigt auch die Bildbearbeitung Schwächen. Eine Viel-

zahl historischer Fotos macht diesen kleinen Makel aber durch sehr interessante Motive wieder wett. Ein Anhang, der viele Faksimiles von Originaldokumenten sowie zahlreiche statistische Angaben umfasst, rundet den Band ab.

Niels Kunick

Fazit: *Umfassende Streckendokumentation*

In den Thüringer Wald

Stefan Wespa: *Die Strecke Erfurt – Arnstadt – Ilmenau.* Verlag Dirk Endisch, Stendal 2017. ISBN: 978-3-936893-85-4; gebunden, 158 Seiten, 42 Farb- und 139 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 27 Euro.



► Nicht nur der Bau der jüngsten (Hochgeschwindigkeits-)Strecke durch den Thüringer Wald dauerte Jahre: Im 19. Jahrhundert hatten die Väter der in diesem Band von Stefan Wespa behandelten Strecke nach Ilmenau ebenfalls zahlreiche Hürden zu überwinden. Die aufwendige Trassierung und die notwendigen Kunstbauten sind ein Schwerpunkt des Bandes.

Zeichnungen und Fotos veranschaulichen den technischen Aufwand des Streckenbaus. Die bedeutende weitere Entwicklung, die von Ilmenau ausgehende Überquerung des Rennsteigs mit der ersten preußischen Zahnradbahn, bleibt nicht unbeachtet. Wie in Streckenmonografien üblich, folgen Kapitel über den Fahrzeugeinsatz sowie die Bahnhöfe und Signalanlagen. Das Buch schließt mit einer Darstellung der jüngsten Zeit unter der Ägide der DBAG und Südthüringenbahn.

oh

Fazit: *Monografie einer bekannten Thüringer Strecke*

Spannend auch ohne Dampf

Eberhard Kuckert: *DB-Dieselloks zwischen Hamm und Hohenbudberg (1977–2003).* Verlag Eberhard Kuckert, Leverkusen 2018. ISBN: 978-3981913606; 160 S., zahlreiche Farb- und Sw-Abb.; Preis: 38,50 Euro.



► 1977 endete der Dampflokeneinsatz im Ruhrgebiet. Die Leistungen vor den schweren (Montan-)Güterzügen übernahmen oftmals Dieselloks. Dass diese neue Phase für Eisenbahnfreunde beinahe ebenso spannend wie die Dampf-Ära werden würde, glaubten anfangs wenige.

Dieser Bildband dokumentiert die beeindruckende Zeitspanne, als vor allem V200, 216 und zum Schluss auch Ludmillas der ehemaligen DR den Güterverkehr in Deutschlands Industrieherz bestimmten, das damals noch von Kohle und Stahl geprägt war. Das Buch ist klug gegliedert, nach Themen und Regionen. Die Bildauswahl ist ordentlich, Bildbearbeitung und Präsentation sind gelungen. Auch das Layout ist ansprechend, die Informationen beschränken sich weitestgehend auf die Bildunterschriften. Da wäre ein wenig mehr wünschenswert gewesen.

al

Fazit: *Sehenswerter Bildband*

Halbinsel-Betrieb

Egbert Peinhopf: *Eisenbahn-Impressionen aus Istrien.* Bahnmedien.at, 2017. ISBN: 978-3-903177-05-5; gebunden, 144 Seiten, 114 Farb- und 43 Schwarzweißfotos; Preis: 31,90 Euro.



► Die Pulabahn auf der Halbinsel Istrien ist ein Kuriosum: Die Strecke, die das slowenische Dinara mit dem kroatischen Pula verbindet, liegt zwar zu großen Teilen im heutigen Kroatien, auf dem Schienenweg ist sie aber nur über das Nachbarland Slowenien erreichbar. Während einzelne Züge von dort bis nach Pula verkehren, fährt die kroatische Staatsbahn auf ihrem Streckenast im Inselbetrieb. So fristet die einst bedeutende Verbindungsbahn ein betriebliches Schattendasein. Für den Eisen-

bahnfreund ist sie umso interessanter. Egbert Peinhopf hat sich des ebenso spannenden wie exotischen Sujets angenommen und gleich zwei Bücher zum Thema veröffentlicht. Im kleinen Bildband „Eisenbahn-Impressionen“ findet der Leser zahlreiche historische Aufnahmen. Bisweilen gerät das Ganze ein wenig zu kleinteilig, mehr Platz und aus-

führlichere Bildtexte hätten dem Büchlein gutgetan. Der vorliegende Bildband ist als Ergänzung zum Buch „Eisenbahnen in Istrien“ konzipiert, das ebenfalls bei Bahnmedien.at zum Preis von 63 Euro erschienen ist. Beide Bücher sind in Deutschland nach Verlagsangaben ausschließlich über den Zwischenhändler www.bahnbuch.de erhältlich.

ke

Fazit: *Reise in eine unbekannte Eisenbahnregion*



66 gute Gründe

unabhängig interessant offen qualitätsbewusst neutral seriös leserorientiert aktuell fortschrittlich objektiv gewissenhaft selbstbewusst frei informativ verständlich unterhaltend klassisch hilfreich modern charaktervoll kompetent relevant sorgfältig erstklassig unverkennbar von a bis z sachlich schätzenswert gut ernsthaft up to date rational gerecht lohnend abwechslungsreich unparteiisch ausdauernd gerecht lehrreich fein gelegentlich scharf kurzweilig witzig fachkundig wesentlich überlegt leidenschaftlich hervorragend gründlich zuverlässig anschaulich geradeaus vielseitig konstant kunterbunt charakteristisch gradlinig bildend vertraut begleitend vorurteilsfrei ausgereift genau ausgewogen tadellos gewandt

**Wir gratulieren dem MEB zu 66 Jahren
pure Information und Unterhaltung**

Die RER-Linie C verläuft quer durch den Großraum Paris. Am 4. Juli 2017 fahren zwei Doppelstock-Triebzüge (Baureihen Z20500 und Z20900) am Bahnhof Camp du Mars in den Nordost Richtung Pontoise ein und überqueren dabei die Seine an der fotogensten Stelle.



Streik in Frankreich

Im Jahr ihres 80-jährigen Bestehens kommt die französische Staatsbahn SNCF nicht aus den Schlagzeilen. Die Regierung forciert den Neustart, setzt auf Reformen und die Öffnung des Netzes. Die SNCF-Mitarbeiter gehen deswegen auf die Barrikaden: abwechselnd je zwei Streik-Tage und drei Arbeits-Tage – durchgehend bis Ende Juni.



FOTO: SYLVAIN MOREAU



Preisgünstig durch Frankreich: In den Farben der Billigmarke „TGV-OUIGO“ passiert TGV 769 am 14. Juli 2017 mit einem zweiten Doppelstock-Triebzug Vendenheim kurz nach Verlassen der Schnellfahrstrecke Est-Européenne. Der Zug 7692 verbindet Rennes mit Strasbourg.



FOTO: OLIVIER CONSTANT

Paris–Bordeaux in zwei Stunden und vier Minuten! So steht es auf dem „TGV Euroduplex Océane“ der neuen SNCF-Marke „Oui“. Am 20. Juli 2017 aus Paris-Montparnasse kommend, befährt er bei Poitiers die neue Schnellfahrstrecke Tours–Bordeaux.

Jahrzehntlang konnte sich die SNCF rühmen, eines der besten Netze weltweit zu haben. „Le Capitole“ setzte 1967 ein erstes Ausrufungszeichen: als erster Personenzug, der im Regelbetrieb eine Geschwindigkeit von 200 km/h erreichte. 1981 ging die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke für den „train à grande vitesse“ (TGV) in Betrieb. Doch unter der Oberfläche schwelte schon damals ein Problem, dessen wahres Ausmaß erst Jahre später sichtbar wurde: Die Infrastruktur wurde nicht so instandgehalten, wie es nötig war. Für den weiteren Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes wurde dringend Geld benötigt. So wurden Mittel, die eigentlich in die Mo-

dernisierung bestehender Strecken hätten gehen sollen, zweckentfremdet und für den Bau neuer Hochgeschwindigkeitstrassen genutzt – was der Rentabilität in vielen Fällen nicht zuträglich war.

Hochgeschwindigkeits-Kult und seine Folgen

Der Zustand des übrigen Streckennetzes verschlechterte sich im Lauf der Jahre immer weiter, was wiederum willkommener Anlass war, eine ganze Reihe von eingleisigen Verbindungen stillzulegen. Strecken, denen dieses Schicksal erspart blieb, mussten Geschwindigkeitsbeschränkungen hinnehmen. So kam es zu der absur-

den Situation, dass die neuen TER-Regionalzüge (Transport Express Régional), die eine Geschwindigkeit von 160 km/h erreichen können, auf ganzen Streckenabschnitten nur mit 60 km/h unterwegs sind. Nicht anders erging es vielen zweigleisigen Hauptstrecken, bei denen der Aufschub von Modernisierungsprojekten ebenfalls dazu führte, dass sie nicht für höhere Geschwindigkeiten zugelassen werden konnten. Zwangsläufig führten diese Qualitätseinbußen zu rückläufigen Fahrgastzahlen. Vor diesem Hintergrund stellte die SNCF auch die meisten Nachtzüge ein, weil diese nicht mehr rentabel waren.

Summa summarum entwickelte sich die Erfolgsgeschichte „TGV“ auf Kosten des



Die SNCF-Sparte TER (Transport Express Régional) setzt seit 2014 die Regionaltriebzüge vom Typ Alstom Coradia Polyvalent unter dem Namen Régiolis in fast allen Landesteilen ein. Auch in der Region Provence-Alpes-Côte-d'Azur verkehren die als B84500M bezeichneten Zweikraft-Triebzüge (elektrisch/dieselelektrisch): Zug 879620 am 27. April 2016 bei Saint-Chamas zwischen Marseille und Avignon.

gesamten übrigen Netzes – und das, obwohl letzteres von deutlich mehr Fahrgästen genutzt wurde. Erst die Regierung des 2017 ins Amt gewählten Staatspräsidenten

Emmanuel Macron setzte dem Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken ein Ende. Die kürzlich erfolgte Eröffnung der Umfahrung Nîmes – Montpellier markiert

damit wohl den vorläufigen Schlusspunkt einer 40 Jahre währenden Epoche des ununterbrochenen Ausbaus des TGV-Systems.

Das klassische Eisenbahnnetz stärker als zuvor instandzuhalten und zu modernisieren, ist nun die Herausforderung, die es zu bewältigen gilt. Bis auch die Kunden echte Verbesserungen zu spüren bekommen, werden allerdings noch mehrere Jahre

Ausbau der klassischen Strecken ist gefragt

vergehen. Die Fahrgastzahlen steigen indes wieder an. 2017 war in dieser Hinsicht ein herausragendes Jahr: Abgesehen vom Güterverkehr verzeichneten alle SNCF-Sparten Zuwächse.

SNCF-TER ruft seit 2013 aus einem Rahmenvertrag auch über 870 Einheiten der neuen Gliederzüge des Bombardier-Typs Régió2N ab. Die Triebzüge weisen ein- und doppelstöckige Wagenteile auf und sind als Z55500 eingereiht. Eine sechsteilige Einheit der Region Bretagne ist am 2. Juli 2017 in Laval unterwegs.



FOTO: OLIVIER CONSTANT



Der Gare du Nord in Paris ist der verkehrsreichste Bahnhof Europas, was die jährlichen Fahrgastzahlen betrifft. Auch der TER in Richtung Laon besteht am 24. Oktober 2017 mit B84527L aus einem Alstom-Zweikraft-Triebzug.

Die Konkurrenz durch andere Transportangebote wie Billigflieger und Carsharing zwingt die SNCF, sich selbst neu zu erfinden. In dieser Situation hat sie neue Ideen entwickelt, die sich auf ganzer Linie als nachhaltig erweisen. Beispielhaft dafür

stehen die „TGV-OUIGO“, die 2013 an den Start gingen: schnelles Reisen ab zehn Euro in modifizierten, im Innenraum verdichteten TGV-Duplex-Zügen. Derzeit bestehen 38 Verbindungen, Fahrkarten sind nur online buchbar und werden beim Einstieg

kontrolliert. Mit diesem Angebot hat die SNCF den Markt ordentlich umgekrempelt und einen neuen Fahrleistungs-Weltrekord aufgestellt. Einige dieser Züge haben die Marke von monatlich 90 000 Kilometern überboten. Damit stellt die SNCF



Bei strömendem Regen passiert BB 622403 von SNCF-Infra mit einem Schienenmesszug die Station Javel an der RER-Linie C, die dort am östlichen Ufer der Seine entlangführt. Den Hintergrund bildet der beleuchtete Eiffelturm.

Am 30. März 2017 passierten zwei BB 67400 der SNCF-Sparte FRET das berühmte, von Gustave Eiffel konstruierte Viadukt von Garabit mit einem Coil-Zug in Richtung Süden zum Arcelor-Stahlwerk in Saint-Chély-d'Apcher.

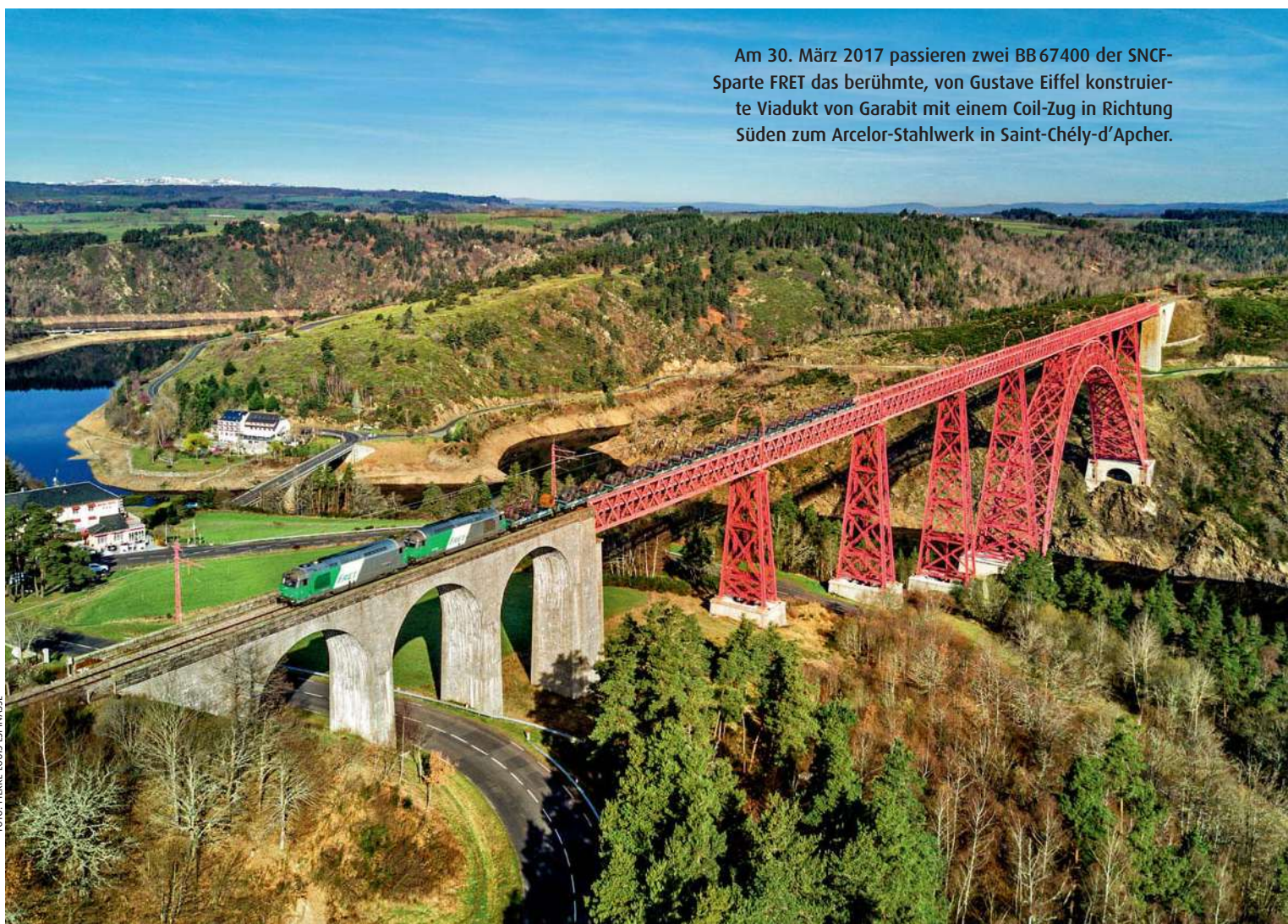




FOTO: OLIVIER CONSTANT

BB37017 gehört der Leasing-Gesellschaft Akiem (eine Sparte der SNCF-Gesellschaft Geodis). Vermietet ist sie an die Güterverkehrsgesellschaft VFLI (ebenfalls ein Produkt von Geodis/SNCF). Am 24. Juni 2015 ist die Lok bei Quincieux nördlich von Lyon unterwegs.

nicht zum ersten Mal ihre Fähigkeit unter Beweis, sich selbst zu erneuern. Auch der allererste TGV (damals noch mit Gasturbine) wurde einst in Rekordzeit entwickelt.

Doch all das ändert nichts daran, dass das Defizit der SNCF gewaltig ist und sich heute auf 50 Milliarden Euro beläuft. Anders gesagt: Die Situation ist verfahren und

die SNCF wird zu gravierenden Sparmaßnahmen gezwungen sein, um zumindest einen Teil des Defizits selbst abzubauen. Nachdem zwei Studien (Duron und Spinetta) belegt haben, wie dringend sich die SNCF neu aufstellen muss, hat die Regierung nun eine Reform der SNCF angestoßen. Neu angestellte Mitarbeiter könnten somit nicht mehr ähnlich wie Beamte in den Genuss der sprichwörtlichen Eisenbahner-Privilegien kommen. Die Stille-

Öffnung für die Konkurrenz

gung schlecht ausgelasteter Strecken wird – zumindest für den Moment – noch infrage gestellt. Anders sieht es mit einer stärkeren Öffnung des Streckennetzes für die Konkurrenz aus. Im Güterverkehr erfolgte diese schon im Jahr 2000. Doch anders als in Deutschland ist der Anstieg des Verkehrs, der sich daraus eigentlich hätte ergeben müssen, bislang ausgeblieben. Im Gegenteil: Die Verkehrsleistung ist sogar zurückgegangen, von 379 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr 2006 auf 32,6 Milliarden zehn Jahre später. Die Marktanteile wurden lediglich zwischen FRET (der Gütersparte der SNCF) und Konkurrenten



FOTOS (2): LUDOVIC BATTISTINI

Ebenfalls von Akiem geleast ist BB36007 der „Thello“, einer Gesellschaft von „Trenitalia“, die seit 2014 ein Tageszugpaar zwischen Marseille und Mailand anbietet. Dazu kommen seit 2015 zwei Zugpaare ab Nizza. Der Zug aus Marseille passiert am 9. April 2017 Saint-Cyr-sur-Mer.



Am 2. Mai 2015 durchfährt ECR-E 186 341 den Bahnhof Montpellier-Saint-Roch. Euro Cargo Rail, ein Unternehmen der DBAG, ist das größte private EVU im Güterverkehr in Frankreich und erhielt die Zulassung für das dortige Gesamtnetz im Jahr 2010.

wie Euro Cargo Rail (ECR) oder Europorte aufgeteilt.

Dass es nicht zur schon angedachten Übereinkunft zwischen SNCF und DB gekommen ist, erscheint überaus bedauerlich, sie wäre historisch gewesen: Die Deutsche Bahn bot tatsächlich ihrem französi-

schen Pendant an, dessen Logistiksparte zu übernehmen. Die SNCF hätte im Gegenzug die Hochgeschwindigkeits-Sparte von der DBAG bekommen.

Die Konkurrenz indes schläft nicht und steht bereit, sowohl im Hochgeschwindigkeitsverkehr als auch im Regionalverkehr

Märkte zu besetzen. Eine Reihe von französischen Regionen, darunter Provence-Côte-d'Azur, wünscht sich genau das. Keinen Hehl aus seinen Ambitionen macht besonders „Thello“, eine Tochtergesellschaft der „Trenitalia“. Das Unternehmen hat sich mit seinen Nacht- und nun Tageszügen zwischen Frankreich und Italien einen Namen gemacht und zeigt großes Interesse daran, seine Aktivitäten in Frankreich auszubauen.

Doch die Eisenbahner in Frankreich wollen davon nichts wissen – erst recht nicht, wenn das Personal betroffen ist, das für neue Angebote eingestellt werden soll. Dass die staatlichen Eisenbahner nun über satte drei Monate, von April bis Juni, Streiks und Proteste angekündigt haben, überrascht daher nicht. Für Präsident Macron wird der Streik zur Bewährungsprobe.

Ein Lichtblick zum 80. Geburtstag der französischen Staatsbahn ist zumindest die angekündigte Bestellung 100 TGV der neuesten Generation durch die neue Regierung. Es besteht kein Zweifel, dass der Betrieb dieser Hochgeschwindigkeitszüge wie bisher profitabel genug sein wird, um auch die SNCF-Sparten aufrechtzuerhalten, die, wie FRET, nur Defizite einfahren. □

Olivier Constant, Übers.: Sarah Portner



Mit reichlich Power über marode Gleise: Europorte-4015 zieht am 24. April 2014 einen privaten Getreide-Ganzzug aus blauen VTG-Wagen auf der Stichstrecke von Allerey-sur-Saône nach Chalon-sur-Saône.

www.modellbahnfreunde-koethen.de

Leidenschaft verbindet

Ein lockerer Zusammenschluss von Modellbahnern präsentiert hervorragende Anlagen.

■ Köthen ist nicht nur ein bedeutender Eisenbahnknoten in Sachsen-Anhalt, die Stadt verbindet auch Eisenbahninteressierte, wie die Modellbahnfreunde Köthen beweisen. Im Zentrum der Aktivitäten des Freundeskreises steht der Anlagenbau, wie diese gutgemachte Website zeigt. Unter der Rubrik „Unsere Anlagen“ sind die vielfältigen Modellbahnanlagen der Köthener mit zahlreichen Bildern sowie einzelnen Gleisplänen aufgeführt. Besonders raffiniert sind die Verlinkungen untereinander, die zu den jeweils passenden Anschlussanlagen der anderen Modellbahnfreunde führen. So kann sich der Besucher quasi in Endlosschleife durch die Anlagenpräsentation klicken. Das wird nicht nur wegen der hohen Qualität des Anlagenbaus sondern auch frischen und übersichtlichen Gestaltung der Internetseite zum Vergnügen.

www.schmalspureisenbahnen.de

Schmalspur im Südwesten

Sachliche Infos rund um die Schmalspurbahnen im heutigen Baden-Württemberg.

■ Der Ruf der Sparsamkeit eilt den Schwaben voraus. Kaum verwunderlich also, dass im Ländle einst einige vergleichsweise günstig zu betreibende Schmalspureisenbahnen unterwegs waren. In den 1960er-Jahren sind viele dieser idyllischen Bähnchen wieder verschwunden. Auch die damals neuen Diesellokomotiven der Baureihe V 51 konnten die Strecken nicht mehr retten. Diese Website würdigt die einst sechs Schmalspurstrecken Baden-Württembergs mit einer zwar schlichten, aber gleichwohl gut strukturierten Übersicht. Viele Bahnhöfe sind mit schematischen Gleisplänen dargestellt, auch die eingesetzten Fahrzeuge werden vorgestellt. Eine umfangreiche Bibliographie rundet die Präsentation ab.

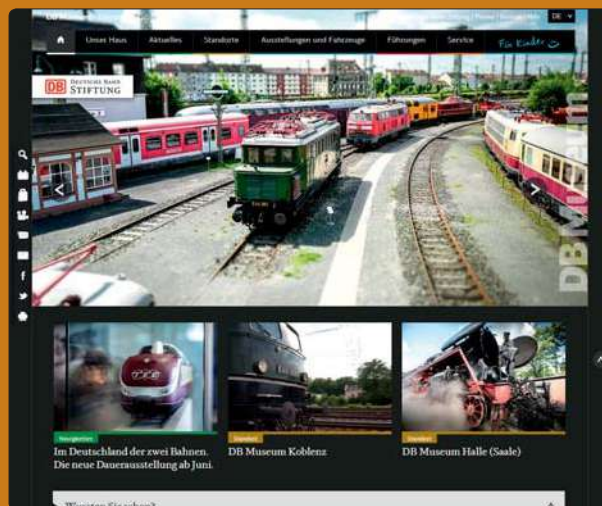
www.bahntrassenradeln.de

Auf der Spur der Schienen

Stillgelegte Eisenbahnstrecken werden zum Paradies für Hobbyradler.

■ Mit den warmen Tagen hat auch die Fahrradsaison wieder begonnen. Wer auch beim Radeln auf ein gewisses Eisenbahnflair Wert legt, sollte einen der vielen Bahntrassenradwege in Deutschland ansteuern. Schließlich sind solche Radwege ein probates Mittel, um die Spuren stillgelegter Eisenbahnstrecken zumindest im Wesentlichen zu erhalten. Alte Bahnhöfe und andere Relikte aus dem Eisenbahnbetrieb verleihen diesen Radwegen einen ganz ei-

www.dbmuseum.de



Deutsche Eisenbahngeschichte

An drei Standorten bewahrt das DB Museum das Erbe der Eisenbahnen in Deutschland.

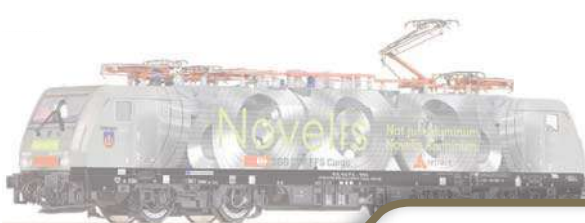
■ Als im Jahr 1952 die erste Lokomotive der Baureihe V 80 das Licht der Welt erblickte, konnte Deutschland bereits auf mehr als ein Jahrhundert Eisenbahngeschichte zurückblicken. Auch das DB Museum hat eine lange Tradition. Am historischen Standort in Nürnberg sowie in Koblenz und Halle (Saale) beherbergt das Museum heute Exponate aus fast 200 Jahren Eisenbahngeschichte – vom Adler bis zum ICE. Darunter befinden sich natürlich auch viele Dieselloks aus den Neubauprogrammen der Bundesbahn. Die zeitgemäße Website des DB Museums bietet alle wichtigen Informationen rund um den Besuch an einem der drei Standorte und gewährt Einblicke in die aktuellen Ausstellungen. Zusätzlich informiert eine Übersicht, bei der man wahlweise Typen oder Standorte anklicken kann, über die ausgestellten Fahrzeuge, zu denen auch ein ausführliches Datenblatt geboten wird.

genen Eisenbahn-Charme. Zudem haben die sanften Steigungen alter Bahnstrecken und ihre Nähe zur Natur schon manches Radlerherz erfreut. Allein in Deutschland gibt es mittlerweile mehr als 750 solcher Strecken, sagt Achim Bartoschek. Seit mehr als 15 Jahren sammelt er Informationen rund um Bahntrassenradwege in Deutschland und dem Rest der Welt. Seine Website ist in jedem Frühjahr eine zentrale Anlaufstelle für Eisenbahn- und Radsportfreunde. Interessierte Hobbyradler können sich auf einer interaktiven Karte zu den einzelnen Strecken klicken. Dort erwarten den Leser neben zahlreichen Fotos nicht nur Informationen zum Höhenprofil und zum Streckenverlauf, sondern auch Zahlen und Fakten zur stillgelegten Strecke bis hin zur Kursbuchnummer. Die ideale Seite für alle, die im Frühjahr mehr Zeit im Freien verbringen wollen.



FLEISCHMANN

Roco



Wir gratulieren dem
Modelleisenbahner
zum



www.fleischmann.de
www.roco.cc



FOTO: WERNER BRUTZER

Mit Güterzügen, wie diesem am 13. Juli 1982 bei Ochsenhausen fotografierten, war 251 903 der Deutschen Bundesbahn bis 1983 im Einsatz.

Der Förderverein Öchsle-Schmalspurbahn e.V. beabsichtigt die Aufarbeitung einer aus Spanien zurückgeholten V 51. In wenigen Jahren soll sie wieder fahren.

Bald fit fürs Ländle

Dass eine historische Lokomotive, einst abgeschrieben, ins Ausland verkauft und für Einsätze vor Bauzügen umgespurt, wiederentdeckt wird und schließlich den Weg in die Heimat zurückfindet, ist keineswegs alltäglich. V 51 903 jedoch, einer Diesellokomotive aus den 1960er-Jahren, ist es so ergangen. Ihre Aufarbeitung macht inzwischen deutliche Fortschritte und in absehbarer Zeit soll die Lokomotive wieder in ihrem ursprünglichen Äußeren glänzen und zwischen Ochsenhausen und Warthausen Touristenzüge ziehen.

Für eine Schmalspurlok hat sie einen bewegten Lebenslauf. 1964 beschaffte die Deutsche Bundesbahn als Ersatz für 13 überalterte Dampflokomotiven auf den noch verbliebenen 750-Millimeter-Bahnen im Südwesten Deutschlands sowie der Meterspurstrecke Mosbach – Mudau



FOTO: KRESCHCHW LUDWIGSBURG

Als einzige neue Lokomotive kam V 51 903 im Jahr 1964 zur Bottwartalbahn. Im Januar 1966 wurde sie mit einem Güterzug in Marbach aufgenommen.



FOTO: GERALD GÜNZENHAUSER

Letzter Sommer der Bottwartalbahn: Bereits mit EDV-Nummer bezeichnet, ist 251 903 in Oberstenfeld eingetroffen, wo nun Pakete ausgeladen werden.

fünf moderne Diesellokomotiven. Für den Güterverkehr sollten die Strecken noch einige Jahre erhalten werden. Die Landesregierung von Baden-Württemberg subventionierte daher die Produktion neuer Lokomotiven, sofern diese im „Ländle“ stattfand. Die Bundesbahn bevorzugte den dieselhydraulischen Typ BB 400, den der Maschinenbau Kiel (MaK) 1959 für ein Zementwerk bei Itzehoe gebaut hatte. Die moderne Lokomotive mit einem Spurmaß von 860 Millimetern wirkte wie eine kleine V 100, hatte also einen zeitgemäßen Mittelführerstand und durch ihre Drehgestelle eine gute Bogenläufigkeit. Zwei parallel stehende Motoren des Typs RHS 518

Hochmoderne Loks für alte Schmalspurbahnen

der Motorenwerke Mannheim (MWM) leisteten je 147 kW (zusammen 400 PS).

Um die Lokomotiven bei der Gmein-der & Co. GmbH in Mosbach (Baden) bauen zu können, wurde mit MaK eine Lizenzvereinbarung getroffen. Die drei Lokomotiven der neuen Baureihe V 51 (für 750-Millimeter-Spur) und zwei der Baureihe V 52 (für Meterspur) entsprachen im Wesentlichen dem MaK-Entwurf, waren aber gemeinsam mit dem Bundesbahn-Zentralamt München weiterentwickelt worden. So wurden pro Lokomotive nun beispielsweise zwei aufgeladene, 198 kW leistende Motoren MWM TRHS 518 verwendet. V 51 und V 52 unterschieden sich lediglich im Spurmaß, in den Zug- und Stoßeinrichtungen sowie in der nur bei der V 52 vorhandenen Zugheizung. Außerdem waren die V 52 um 30 Millimeter länger. Beide Baureihen erhielten eine Zulassung für 40 km/h Höchstgeschwindigkeit.

V 51 903 wurde am 17. September 1964 bei der Bottwartalbahn abgenommen und blieb dort bis zur Einstellung des

Güterverkehrs Ende 1968 im Einsatz. Der Personenverkehr hatte bereits am 24. September 1966 geendet. Nach dem Abbau der Strecke, für den neben der nun als 251 903 bezeichneten Maschine auch die Lok 251 901 vorübergehend im Bottwartal weilte, komplettierte erstere den V 51-Beestand in Ochsenhausen.



FOTO: DIETER REHMANN

Am 12. März 1976 war 251 903 mit umfangreichen Rangieraufgaben im Bahnhof Ochsenhausen beschäftigt. Bereits seit Juli 1969 weilte sie beim Öchsle.



FOTO: WOLFGANG SCHWABER

V 51 902 und 903 im Sommer 1984 an der Rollbockgrube in Warthausen. Im Jahr zuvor hatte die DB das Öchsle stillgelegt. Dessen Zukunft als Museumsbahn war noch nicht angebrochen.

Von 251 901 trennte man sich dort schon 1970. Ihre beiden Schwestern waren noch bis zur Stilllegung der Schmalspurbahn Warthausen – Ochsenhausen im März 1983 eingesetzt. 251 903 wurde verkauft und gelangte 1984 über den Zwischenhändler Newag nach Italien. Dort für den Einsatz auf Meterspurbahnen umgerüstet, ging sie 1985 an das Gleisbauunternehmen Comsa in Spanien.

Beim Öchsle verfolgte man den Werdegang der Maschine im Hinblick auf einen möglichen Erwerb, war doch der Zugriff auf die beiden anderen V 51 verwehrt (V 51 901: Pess; V 51 902: privat). Öchsle-Geschäftsführer Andreas Albinger resümiert: „Es gab jahrelange Kontakte zu Comsa-Mitarbeitern, welche die Rückholung der Lok in ihre alte Heimat unterstützt haben. Den Durchbruch brachten dann Ver-



FOTO: DIETER RIEHMANN

Beide V51 des Öchsle am 12. März 1976 vor dem Lokschuppen in Ochsenhausen. Die schadhafte V51 903 wurde von V51 902 abgelöst.

handlungen vor Ort mit einem Dolmetscher. Der Kauf der Lok wurde 1999 von der Öchsle Bahn AG mit Unterstützung der Kreissparkasse Biberach getätigt. Albinger betont die Bedeutung des Kaufs: „Mit der V51 903 können alle bei uns je vorhandenen Lokomotivgenerationen gezeigt werden. Bisher war keine Diesellok in unserem Eigentum, eine solche Lok wird aber dringend benötigt. Nachdem der Markt für schmalspurige Dieselloks sehr klein ist und die Lok museal hervorragend zu uns passt, gab es keine Alternative.“ Eine persönliche

Inaugenscheinnahme ließ das Ziel eines späteren Einsatzes beim Öchsle realistisch erscheinen: „Die Lok wurde unserer Delegation im Betrieb gezeigt. Der technische

Von Anfang an das Ziel: Einsatz beim Öchsle

Gesamtzustand war gut. Deshalb waren wir uns von Anfang an sicher, dass sie bei uns betriebsfähig aufgearbeitet werden kann“, so Andreas Albinger. „Wir möchten die gesamte technische Ausstattung mög-

lichst erhalten. Schließlich ist die Lok inzwischen 54 Jahre alt. Eine Modernisierung widerspricht unserem Verständnis einer Museumseisenbahn. Die Lok hat noch ihre beiden ursprünglich eingebauten Motoren. Die gleiche Bauart wurde auch bei den Köf III verwendet. Die Motoren sind gebraucht noch beschaffbar.“

Der Öchsle-Förderverein, dem die Lok inzwischen gehört, hofft, die Lok 2020 in Betrieb nehmen zu können – im Zustand von 1964 bis 1969, in Altrot mit Zierstreifen und beschriftet als V51 903. □ O. Haensch



FOTO: BERNHARD GUNZI

24 Jahre lang war V51 903 für das Gleisbauunternehmen Comsa in Spanien im Einsatz, bevor sie 2009 nach Deutschland zurückkehrte.



FOTO: THOMAS FREIDANK

Zurück in Ochsenhausen, wurde die Lok zum 110-jährigen Bestehen des Öchsle im September 2009 stolz der Öffentlichkeit präsentiert.

Mit frischem Schwung voran: V51 903 soll wieder fahren

Bereits unmittelbar nach dem Transport der V51 903 vom spanischen Tarragona nach Ochsenhausen im September 2009 begann die Aufarbeitung der Maschine. Sie wurde von den Drehgestellen gehoben, der Rahmen wurde abgeschliffen und grundiert und die spanischen Zug- und Stoßeinrichtungen wurden entfernt. Ende 2010 mussten die Arbeiten jedoch vorübergehend eingestellt werden, da die „Öchsle-Bahn Betriebsgesellschaft“ aufgrund hoher Ausgaben für die Infrastruktur keine weiteren Mittel in die V51 investieren konnte. Lediglich einige Änderungen an den Motorhauben erfolgten.

Nach dem Übertrag der Lok an den Öchsle-Förderverein im April 2017 konnten die Arbeiten fortgeführt werden. Da-



FOTO: BERNHARD GÜNZL

zu wurden die Radsätze und Drehgestellrahmen in einen Fachbetrieb gebracht. Die Umspurung auf 750 Millimeter ist kostenintensiv, da eine Trennung der Drehgestellrah-

Nach dem Abheben der Lok von den Drehgestellen konnte der Rahmen frisch grundiert werden.

men und die Herstellung neuer Achswellen erforderlich ist. Der Verein hat für das Projekt V51 903 insgesamt 250 000 Euro veranschlagt, die aus Spenden erbracht werden müssen. Er bittet daher die Öchsle- und V51-Freunde um Unter-

stützung. Das Spendenkonto bei der Kreissparkasse Biberach lautet wie folgt: IBAN: DE32 6545 0070 0000 6169 44 BIC: SBCRDE66XXX.

Flachwagen Sgmmns 4505

TILLIG HOBAHN

Jetzt bei Ihrem TILLIG-Fachhändler erhältlich

Art.-Nr.: 76749

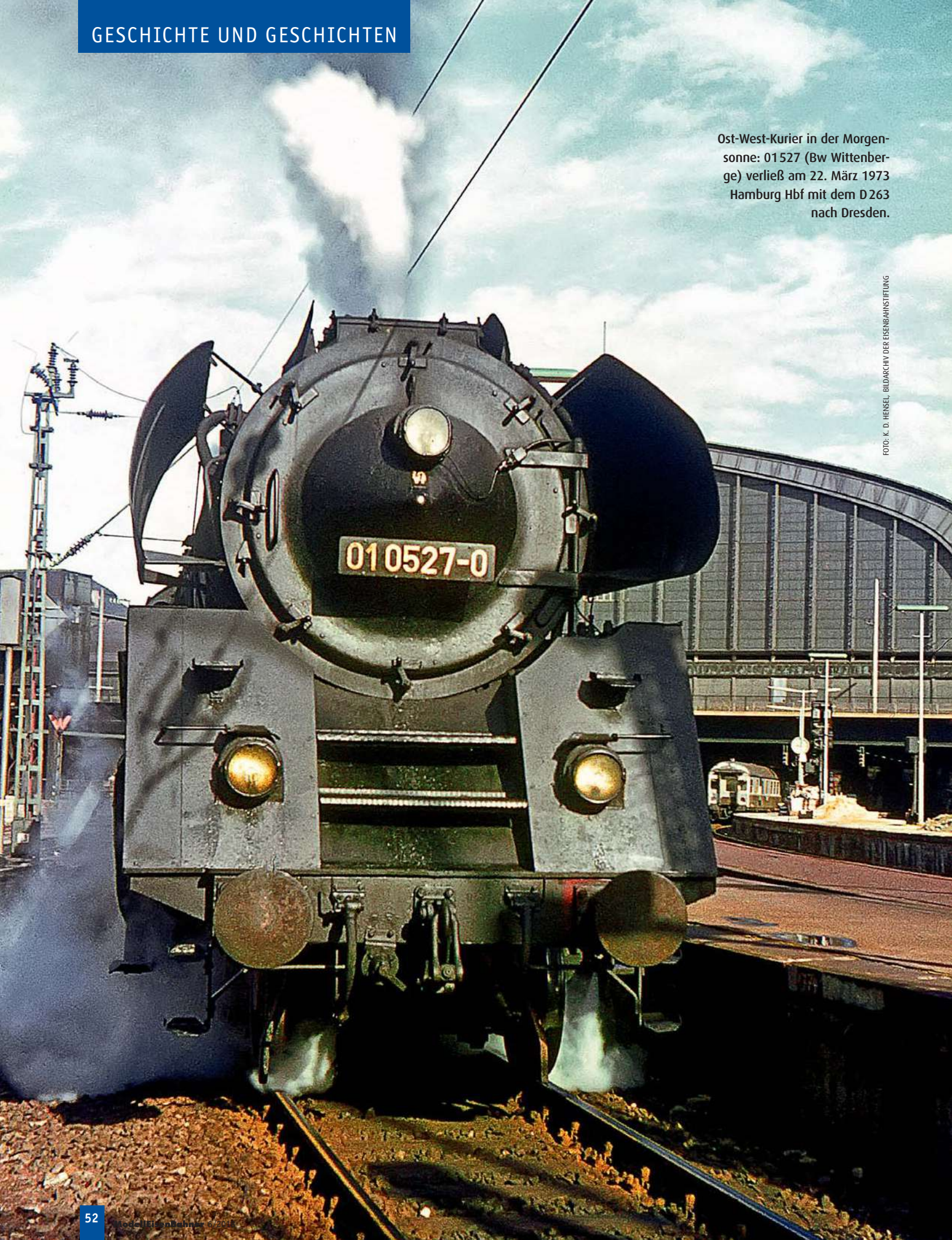
Flachwagen Sgmmns 4505 der ERR,
mit Beladung, Ep. VI

Preis: 54,50 €*
*Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis



Ost-West-Kurier in der Morgensonne: 01527 (Bw Wittenberge) verließ am 22. März 1973 Hamburg Hbf mit dem D263 nach Dresden.

FOTO: K. D. HENSEL, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG





Nicht gerade frisch gewie-
nert, aber dafür unermüd-
lich im Einsatz: 01 503 (Bw
Erfurt P) hat sich am
8. August 1967 gemein-
sam mit 03 123 in Leipzig
Hbf vor einen Schnellzug
in Richtung Erfurt gesetzt.

Mit der rekonstruierten 01 gelang der Reichsbahn eine bemerkenswerte Maschine, deren heller Stern über wichtige Magistralen leider zu kurz leuchtete. Rasant wie einst die Lok selbst eilen hier die Autoren von Glanzpunkt zu Glanzpunkt der Einsätze.

Nulleinsfünf

Szenen einer Außergewöhnlichen

30. April 1962: Mit 01 501 verlässt eine fremdartig anmutende Lokomotive das Raw Meiningen mit dem Fahrtziel VES-M in Halle (Saale). Umgebaut aus 01 174, ist sie die erste einer umfassend ertüchtigten und modernisierten neuen Lokgattung.

Von der alten 01 ist wenig geblieben: Der in seinen Heizflächen neu dimensionierte Kessel mit Verbrennungskammer und drei Ackermann-Sicherheitsventilen liegt höher (Kesselmitte 3150 Millimeter über Schienenoberkante), auch die Umläufe liegen ungewohnt hoch und den Kesselscheitel säumt eine durchgehende zweiwangige Domverkleidung. Die Umlaufschürze ist nun steiler, die Rauchkammertür hat Kegelform; Luft- und Speisepumpe sind vor den Zylindern angeordnet, die Speisewasservorwärmung erfolgt durch einen Mischvorwärmer, das neue Führerhaus in Schweißkonstruktion ist mit einem Oberlichtfenster ausgestattet.

Die Vorgeschichte: 1958 fiel bei der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM) die Entscheidung, die 65 zu diesem Zeitpunkt im Einsatzbestand der DR befindlichen 01 mit einem nach den neuen Baugrundsätzen im Dampflokbau konstruierten Neubaukessel zu versehen. 1961 bestimmte die HvM, dass vorerst nur die 43 Loks mit 1000 Millimetern Laufraddurchmesser (ab 01 102) umzubauen seien. Erfreulich war, dass man im Zusammenwirken mit der VES-M, insbesondere

Überragende Kesselleistung einer neuen Lokbaureihe

ihrem Leiter Dipl.-Ing. Max Baumberg, für die 43 umzubauen, im offiziellen Duktus zu „rekonstruierenden“, Loks viele weitere Modernisierungen vorsah, um mit der neuen Baureihe 01⁵ eine zeitgemäße Dampflokbau zu erschaffen.

Zurück zur 01 501: Ihr Eintreffen bei der VES-M veranlasste Max Baumberg zu Un-

mutausbrüchen über die „unmöglichen“ Windleitbleche, die er als „Fledermausohren“ bezeichnete. Daher ordnete er den Ersatz der oben weit nach vorn ragenden und wenig ästhetischen Bleche durch herkömmliche.

Unterdessen war am 28. September 1962 bereits die nächste Umbaulok angekommen: 01 157, nun 01 502, sollte beim Bw Erfurt P eine Betriebserprobung absolvieren. Bis zum Jahresende erschienen dort noch 01 503, 505, 506 und 507, im Verlauf des Jahres 1963 dann 01 508 bis 517, außerdem 01 501 nach Abschluss ihrer Erprobung bei der VES-M am 1. März 1963. Einzig die versuchsweise mit Gieslejektor ausgerüstete 01 504 verweilte ab ihrem Eintreffen am 1. November 1962 auch Ende 1963 noch bei der VES-M.

Bei allen vorhandenen Kinderkrankheiten der Reko-01 zeigte sich schnell ihre nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch überragende Kesselleistung von 16,8 Tonnen Dampf pro Stunde. Eingesetzt wa-



FOTO: JOACHIM CLAUS, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

01⁵ trifft 01¹⁰: Von 1963 bis 1966 waren Begegnungen wie die zwischen 01 504 und 01 1100 am 15. Juni 1965 in Bebra alltäglich.

ren die Loks in den Erfurter 01-Plänen, also im Schnellzugdienst auf der Thüringer Stammbahn Bebra – Halle (Saale)/Leipzig, aber auch im Transitverkehr Probstzella – Berlin sowie Bebra – Berlin (teils über Sangerhausen – Güsten). Weiteres spezielles Einsatzgebiet waren die neu eingeführten Städte-Expresszüge zwischen Leipzig und Berlin, die bei extrem kurzen Fahrzeiten ein fast permanentes Fahren mit 120 km/h erforderten.

Dass es am Limit um die Laufruhe einer Zweizylinder-Lok unter den für den Massenausgleich geltenden Bestimmungen, verstärkt noch durch die hohe Kessellage der 01⁵, nicht immer zum Besten stand, ist bekannt.

Zu einem dramatisch unruhigen Lauf kam es bei der am 14. Februar 1963 in Erfurt P eingetroffenen 01 509, die mit sogenannten Boxpok-Rädern (Englisch: box = Hohlkörper, spoke = Speiche) ausgerüstet war. Bereits nach wenigen Einsatzwochen

Boxpok-Räder für schnellfahrende Lokomotiven

musste die Lok aus dem Betrieb genommen und dem Raw (interessanterweise nicht Meiningen, sondern Karl-Marx-Stadt) zur Ursachenermittlung zugeführt werden. Das Ergebnis konnte die verbreitete Einschätzung, dass Boxpok-Räder für schnellfahrende Dampflokomotiven ungeeignet

sein, nicht bestätigen. Es musste andere Ursachen gegeben haben. Trotzdem führte das Desaster mit 01 509 dazu, dass die weitere Ausrüstung der BR 01⁵ mit Boxpok-Rädern unterblieb. Dass 01 503 und 507 bis Mitte der 1970er-Jahre klaglos mit eben diesen Rädern unterwegs waren, sei am Rande erwähnt.

Auch 1964 hielt der Zustrom von Rekos zum Bw Erfurt P an: Zehn Tage nach 01 518 (Neujahr 1964) kam 01 504 von der VES-M, nach wie vor mit Giesl-Ejektor (der wesentliche wirtschaftliche oder leistungsmäßige Vorteile nicht erkennen ließ). Mit 01 519 erschien am 1. April 1964 dann die erste ölgefeuerte Reko. Mit ihr beginnend war der Umbau auf Ölfeuerung Bestandteil der Rekonstruktion.

Gleichzeitig aber war man nicht nur in bestimmten Reichsbahnkreisen, sondern auch manchen politischen Entscheidungsgremien (staatliche Plankommission) der Überzeugung, dass der aufwendige Umbau der 01 anachronistische Züge hatte. So verfügte Verkehrsminister Erwin Kramer im April 1964 ein Auslaufen der Rekonstruktion mit dem Verbrauch der bereits bewilligten Materialkontingente. So konnten nur 35 der eigentlich geplanten 43 Loks rekonstruiert werden. In diesen Zeitraum fiel auch die energiepolitisch begründete Entscheidung, dass neben den noch zur Rekonstruktion anstehenden Loks ab 01 519 weitere elf schon rekonstruierte 01⁵ kurzfristig Ölfeuerung erhalten.



Eine Mecklenburgerin in Hamburg: 01 508 (Bw Wittenberge) brachte im September 1968 einen Berliner Schnellzug in die Hansestadt. Restauriert wurde im Bw Hamburg-Altona.

FOTO: K. D. HENSEL, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Auch in die Beheimatung der 01⁵ kam 1964 Bewegung: Während die werksneuen, nun durchweg ölgefeuerten Maschinen bis zur Betriebsnummer 01 535 dem Bw Erfurt P zugewiesen wurden, wanderten die sieben mit Rostfeuerung verbliebenen Loks ab Mai 1964 von dort zum Bw Berlin Ostbahnhof ab, als erste 01 515 am 18. Mai 1964. Die langjährigen, bis September 1979 währenden Einsätze im Schnellzugdienst nach Helmstedt, Leipzig, Dresden und Szczecin (Stettin) blieben in guter Erinnerung.

Im August und im September 1965 verließen 01 501, 520 und 521 Erfurt. Wittenberge wurde ihre neue Heimat. Als im September 1967 die Strecke Erfurt – Halle (Saale)/Leipzig durchgehend elektrisch befahrbar war, wurde der Wittenberger Bestand zunächst durch acht in Erfurt freigeordnete Loks verstärkt. Bis zum 1. Januar 1969 standen in Wittenberge schließlich 15 ölgefeuerte 01⁵ im Dienst.

FOTO: JOHANNES GLÖCKNER, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Volle Kraft voraus bei jeder Jahreszeit: 01 529 (Bw Erfurt P) bezwang am 5. Januar 1971 mit dem D 207 nach Warschau die Rampe Bebra – Hönebach.






SOMMERFELDT




Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung



Besuchen Sie uns auch auf Facebook!

Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH
 Friedhofstr. 42 ■ 73110 Hattenhofen
 Tel: +49 (0) 7164/3195 ■ Fax: +49 (0) 7161/5786 ■ info@sommerfeldt.de

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



FOTO: JOACHIM BÜGEL, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Zweitrangige Leistungen mit zumeist höchstens 90 km/h waren typisch für die Saalfelder 01⁵. 01 511, zur Aushilfe in Saalfeld, verließ am 10. Oktober 1980 mit dem P8015 Unterwellenborn.

In dieser Glanzzeit liefen die Maschinen im Ost-West-Verkehr zwischen Hamburg und Berlin, vor allem aber im schweren und auch fahrzeitmäßig anspruchsvoller werdenden Schnellzugdienst auf der 281 Kilometer langen Magistrale Magdeburg – Wittenberge – Schwerin – Rostock. Man fuhr „aus der Mitte heraus“, meist im Durchlauf Magdeburg – Rostock mit Personalwechsel in Wittenberge. Das führte zu Laufleistungen, die auch 1972 noch deutlich jenseits der 20 000 Kilometer pro Lok und Monat lagen. In Erfurt aber sanken Bedarf und Bestand deutlich: Anfang 1973 fanden sich noch 13 ÖL-Rekos im Bestand. Der grenzüberschreitende Schnellzugverkehr nach Bebra bildete den Einsatzschwerpunkt. Mit dem Wegfall dieser Leistungen zum Sommerfahrplan 1973 aber fiel der Vorhang: Seither nicht mehr planmäßig eingesetzt, nahmen die 01⁵ bis August 1973 Abschied von ihrer langjährigen Heimat, die meisten von ihnen mit dem Ziel Bw Saalfeld. Einige wurden auch dem Bw Pasewalk an der wichtigen Hauptstrecke Berlin – Greifswald – Stralsund zugewiesen, das mit 01 507, 526 und 530 aus Erfurt sowie 01 503 aus Wittenberge neu in den Kreis der 01⁵-Heimatorte aufrückte. Es sollte dort stets bei einem kleinen, meist vier Loks umfassenden Bestand bleiben, dessen Beschäftigung in einem Zweitageplan allerdings keineswegs unterwertig war.

In Wittenberge gab es zum Sommerfahrplan 1973 erste Leistungseinschränkungen, weil im grenzüberschreitenden Verkehr nach Hamburg Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn nur noch bis Büchen fuhren, dort aber für die 01⁵ keine Drehmöglichkeit bestand. Es wurde des-

halb ab Wittenberge mit Dieselloks gefahren und der Bespannungsabschnitt der 01⁵ auf Berlin – Wittenberge reduziert. Die nächste Einschränkung erfolgte am 1. August 1976 mit der Sperrung der zunehmend schadhafte Wittenberger Elbbrücke wegen der zu hohen Meterlast der

Abschied in Saalfeld mit unterforderten Pennern

Reko-01, womit der Streckenabschnitt Magdeburg – Wittenberge für diese tabu wurde. Im Zuge der laufenden Anlieferung neuer V-Loks war dies unproblematisch und nach Abgabe zahlreicher 01⁵ im Spätsommer 1976 nach Saalfeld wurde für den Sommerfahrplan 1977 letztmalig ein kleiner Umlaufplan für die in Witten-

berge verbliebenen Rekos aufgestellt, bevor auch diese fast vollzählig nach Saalfeld versetzt wurden. Mit Ablauf des Sommerfahrplans 1979 endete der planmäßige Betrieb auch in Pasewalk. Als letztes 01⁵-Bw verblieb nun Saalfeld, das am 1. Januar 1980 noch 16 ölgefeuerte 01⁵ in seinem Bestand hatte: 01 501, 505, 508, 510, 513, 517, 519-522, 524, 525, 529, 531, 533, 534. Alle wurden bis zum Jahresende 1981 abgestellt.

Wer die Leistungsfähigkeit der 01⁵ und den ihr entsprechenden Einsatz bei den Bw Erfurt P, Wittenberge, Berlin Ostbahnhof und auch Pasewalk verinnerlicht hatte, konnte über die Saalfelder Abschiedsvorstellung nicht glücklich sein. Der Baureihe wurden dort, überwiegend nur im Personenzugdienst, Aufgaben zugeordnet, die ihr Leistungsvermögen bei weitem nicht abforderten. Aber die Erinnerung an die Planeinsätze dieser großartigen Lokomotive muss nicht auf Saalfeld beschränkt bleiben. Auch vor dem Einsatz der Wittenberger 01⁵ rund um die Uhr mit schweren Schnellzügen und monatlichen Leistungen von 20 000 Kilometern, vor dem triumphalen Stakkato der Erfurter Maschinen am Hönebacher Tunnel oder vor den Aufholjagden kohlegefeuerter 01⁵ des Bw Berlin Ostbahnhof auf der Magistrale nach Dresden sowie vor den Personalen und Konstrukteuren, die dazu beitrugen, verneigen wir uns. □

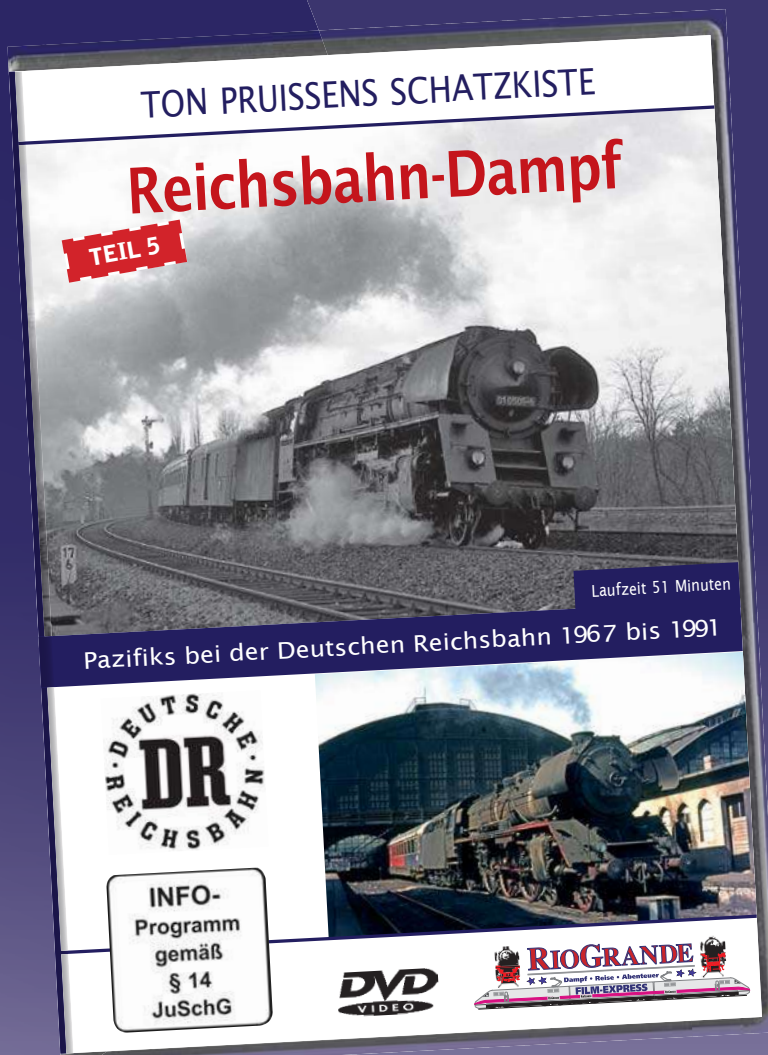
Hendrik Bloem & Fritz Wolff



FOTO: ROBIN FELL, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

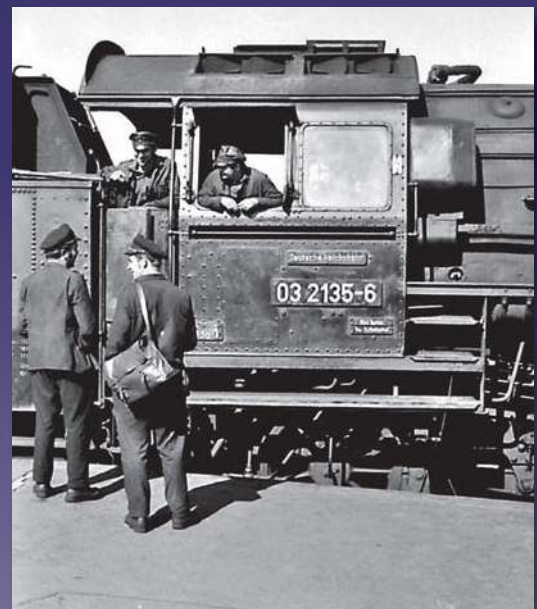
Zum Abschied noch einmal Bebra – Hönebach: 01 532 des Bw Erfurt P mit dem D1097 Duisburg – Dresden im März 1970. So kraftvoll und energiegeladen darf sie uns in Erinnerung bleiben.

Ton Pruissens präsentiert Reichsbahn-Nostalgie pur!



Ton Pruissens einmalige Filmschätze – jetzt exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt die berühmten großrädrigen Schienenstars der Baureihen 01, 01.5, 03 und 03.10 während ihrer Blütezeit bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Wir erleben die eleganten Pazifiks in und um Berlin, in Eisenach, auf der Rennstrecke nach Stralsund und vor schweren Zügen zwischen Berlin und Dresden. Eine professionelle Vertonung macht diesen Film zu einem wahren Genuss.

Laufzeit 51 Minuten
Best.-Nr. 3511 • € 22,95



Best.-Nr. 3506 • € 22,95



Best.-Nr. 3508 • € 22,95



Best.-Nr. 3509 • € 22,95



Best.-Nr. 3510 • € 22,95

Die Rekowaggons prägten über drei Jahrzehnte lang das Gesicht der DR-Reisezüge. Sie entstanden aus der Not und bewiesen enorme Langlebigkeit.



Der E800 von Saalfeld nach Leipzig Hbf gehörte zu den meist fotografierten Dampf-Reisezügen Anfang der 80er-Jahre. Der Eilzug bestand planmäßig aus zwölf Bghw-Wagen und war meist voll besetzt. Am 26. Juni 1981 verlässt er mit der ölgefeuerten 01 520 Gera Hbf.

Nahverkehrsretter

Die Geschichte der Rekowagen der Deutschen Reichsbahn ist ein Lehrstück, das vom Einfallsreichtum, Improvisationstalent und Pragmatismus, aber auch von der Verwaltung des Mangels erzählt. Tausende Waggons aus Halberstadt in zahlreichen Varianten prägten den Schienenverkehr der 60er- bis 80er-Jahre in der DDR.

52 2492 mit Steifrahmentender und einem stilreinen Länderbahnzug am 22. Juni 1966 bei Dresden-Klotzsche.

FOTO: WILL A. REED/SGEISENBahnSTIFTUNG





Blick in den Fahrgastraum eines Bag. Die Griffstangen in Kopfhöhe sorgten für den makabren Begriff „Genickschusswagen“.

Am Anfang stand der Mangel. Die junge DDR plagte sich mit Reparationsforderungen der UdSSR herum, die sich auch im Schienenverkehr erheblich auswirkten. Erschwerend kam für die DR hinzu, dass zum Kriegsende hin hoch- und neuwertiges Rollmaterial vor den anrückenden Russen in Richtung Westen abgezogen wurde. So stand für den Personenverkehr häufig nur Wagenmaterial aus Länderbahnzeiten zur Verfügung, das nicht nur unzeitgemäß, sondern auch großteils abgenutzt war.

Verschlissenes Material und keine Neubaukapazitäten

Zwar kämpfte auch die westliche Bundesbahn mit einem Mangel an ausreichendem, zeitgemäßem Rollmaterial. Die DB hatte es jedoch aufgrund der besseren Startbedingungen, dank wohlwollenderem Verhalten der West-Alliierten, leichter, auf die Füße zu kommen. Auch die Bundesbahn modernisierte altes Wagenmaterial und schuf die bekannten Umbauwagen. Dies aber vor allem deshalb, weil die Industrie nicht genug Kapazitäten für den Waggonneubau frei hatte.

Die DB musste zudem nicht so sparsam mit Rohstoffen haushalten wie die DR, bei der es stets eine entscheidende Frage war, aus welchem Werkstoff ein Bauteil gefertigt wird, um möglichst wenig kostbares Material zu benötigen. Das beginnt bei den zwei- und dreiachsigen Rekos der Typen Bag und Baag schon bei den Türen, bei denen die DR nur je eine breite Schiebetüre pro Fahrzeugseite plante, um hochwertiger Bauteile wie Schlösser einzusparen.

Zuvor stand jedoch auch bei der DR die Erkenntnis, dass es unmöglich sein würde, den Bedarf an Nahverkehrswagen durch Neubau decken zu können. Erschwerend kam hinzu, dass der Waggonbau der DDR stets mit Export-Aufträgen ausgelastet war.

Beide deutsche Nachkriegsbahnen hatten zuvor erkannt, dass die alten Waggon,

Bei der großen Parade in Riesa im April 1989 hatten auch die zweiachsigen Rekowagen, gezogen von E44 046, ihren Auftritt.



FOTOS (3): RAINER HEINRICH

Selbst ein einfacher Achsgenerator mit Riemenantrieb kann die elektrische Versorgung eines Ba(a)g sicherstellen.

oft aus Länderbahnzeit, noch über geeignete Fahrgestelle verfügten, die Aufbauten, häufig aus Holz gefertigt, jedoch unbrauchbar waren.

So begann man bei der DR, gut erhaltene alte zwei- und dreiachsige Fahrgestelle

auszuwählen und mit neuen Aufbauten zu versehen. Aus hunderten oftmals ehemaligen Abteilwagen entstanden zeitgemäße Durchgangswagen für den Regionalverkehr. Der Wagenkasten aus Stahl ragte nun weit über die Pufferschäfte hinaus und die



FOTO: GÜNTHER MEYER

Vor allem für ein einheitliches Zugbild erhielt auch die Deutsche Post eine Schar dreiachsiger Rekowaggons. Die auffälligste Besonderheit waren die fehlenden Wagenübergänge.



Am 24. Oktober 1986 verlässt eine V100 samt Rekowagen-Zug Zinnowitz. Ab den 80er-Jahren verschwanden die Zwei- und Dreiachser immer mehr. 1991 waren die letzten Exemplare ausgemustert.

Neben Sitzwagen beschaffte die DR Gepäck- und Traglastenwagen in gleicher Grundbauform. Sogar die Deutsche Post erhielt dreiachsige Rekowaggons. Insgesamt wurden zwischen 1960 und 1965 über 2500 Wagen aller Typen ausgeliefert, bevor aus den Halberstädter Hallen die vierachsigen Pendants rollten.

Der Gedanke lag schließlich nahe, eine vergleichbare Verjüngungskur auch für vierachsige Altbau-Waggons aufzulegen. Was bei den Modernisierungswagen Anfang der 60er-Jahre noch funktioniert hatte, führte bei den Rekos schnell zur Ernüchterung. Für die Mod-Wagen hatte man Fahrgestelle vergleichsweise junger Schnellzugwagen aus der Zwischenkriegszeit genutzt. Die Brauchbarkeit der übrig gebliebenen Waggons war unzureichend, lediglich die ersten Vierachser-Serien nutz-

Waggons waren mit Gummiwulstüberhängen ausgestattet. Offene Plattformen waren Geschichte. Die glatten Seitenflächen der Rekos erleichterten die maschinelle Außenreinigung.

Das Rekoprogramm führte zu einer Standardisierung

Ein wichtiger Aspekt des Reko-Programms war die Vereinheitlichung. Die zahlreichen unterschiedlichen Typen, die zuvor verkehrten, machten Probleme bei der Ersatzteilversorgung und verteuerten dadurch die Instandhaltung zusätzlich.



Nur die frühen vierachsigen Rekowagen erhielten noch alte Laufwerke ihrer Spenderwagen, wie dieses Schwanenhalsdrehgestell.

FOTO: HIST. SAMMLUNG DER DB AG



FOTO: STEFAN GÖTTE

Lok 118766 erreicht 1985 mit ihren vierachsigen Rekowaggons den Bahnhof Seebergen an der Strecke Erfurt – Gotha.

ten noch in nennenswertem Maß Altteile, vor allem Drehgestelle. Schnell zeigte sich, dass das Vierachser-Programm de facto eine Neubaumaßnahme sein würde. Dies hatte am Ende einen Vorteil: Die Konstrukteure mussten durch den Verzicht auf Altteile, wie etwa die Bremsausrüstung, keine Einschränkungen durch diese hinnehmen. Die neuen Reko-Vierachser konnten deshalb für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt werden.

Gerne hätte die DR zu dieser Zeit bereits längere Waggons gebaut, aber die räumlichen Voraussetzungen im Halberstädter Werk ließen dies nicht zu. Die maximale Wagenlänge durfte nur 18,4 Meter betragen.

Zwischen 1966 und 1974 gelangten über 3000 Bghw-Waggons auf die Gleise

Meine kleine Welt NEUHEITEN 2018

MODELLBAHNZUBEHÖR

Auhagen



H0

11 451 Fahrzeugdepot

ab 07/18



H0

41 647 Raupenkran RK3

ab 09/18



TT

13 342 Lokschuppen mit Wasserturm

ab 09/18



N

14 483 Stahlbrücke

ab 07/18

Den aktuellen Katalog Nr. 15 mit 310 Seiten erhalten Sie im Fachhandel oder gegen 4,00 EUR Gebühr zuzüglich 4,00 EUR Porto (Inland) direkt bei:

Auhagen GmbH · OT Hüttengrund 25
09496 Marienberg/Erzgeb.

Tel.: +49 (0) 37 35. 66 84 66 · info@auhagen.de

www.auhagen.de

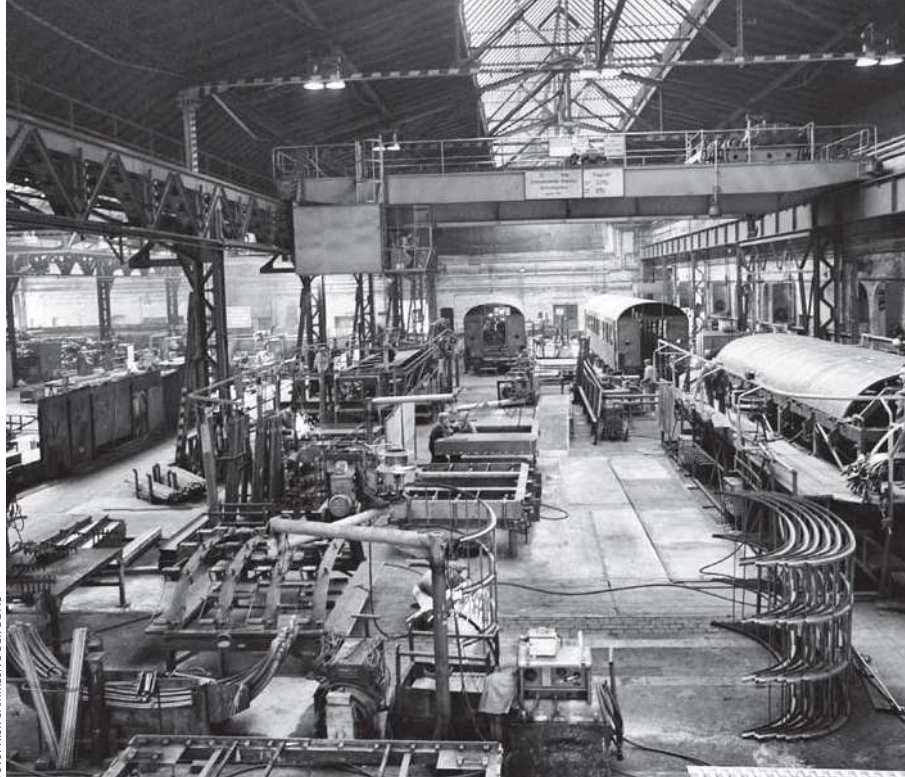


FOTO: HIST. SAMMLUNG DER DB AG

Irgendwo zwischen Manufaktur- und Fließbandfertigung befand sich die Rekowagenproduktion. Viele Teile waren vorgefertigt. Beengte Verhältnisse zwangen zur Improvisation.



FOTOS (2): VOLKER EHMESLEBEN

Am 27. Juni 1992 durchqueren zwei Maschinen der Baureihe 132 bei Sundhausen den Leinakanal-Viadukt, welcher vor langer Zeit der Wasserversorgung Gothas diente.



FOTO: SIG. RAINER ALBRECHT

Dieser Zug hätte auch im Winter kein Problem: Zahlreiche Bghw-Wagen besaßen sowohl eine Dampf- als auch eine Elektroheizung, einem Trend der späten 60er-Jahre folgend, als sich das Ende der Dampfheizung bereits abzeichnete.



FOTOS (2): VOLKER EMERLEBEN

Die Reko-Speisewagen kamen auch in den Städte-Express-Zügen zum Einsatz und fielen wegen ihrer geringen Länge auf. Am 16. August 1991 stand ein solcher Wagen in Berlin-Lichtenberg.



FOTO: HIST. SAMMLUNG DER DB AG

Als die Mikrowelle lediglich eine Erfindung aus der Raumfahrt war, konnte im Reko-Speisewagen noch auf herkömmliche Weise gekocht werden.



Im mintgrünen Nahverkehrs-Lack war am 24. Januar 2000 in Zwickau dieser Ex-Bghw anzutreffen, der bei der DBAG noch zu einem Fahrradwagen des Typs Bbd umgebaut wurde.

der DR und bildeten das Rückgrat nicht nur im Nahverkehr. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erlaubte auch den freizügigen Einsatz in D-Zügen. Während die 202 Halbgepäckwagen des Typs BDghws noch während der regulären Bauzeit gebaut wurden, erfolgte der Spei-

sewagenbau erst gegen Ende des Reko-programms.

Für die zwei- und dreiachsigen Wag-gons kam das Ende schon zu DR-Zeiten. 1991 waren alle Bag-Waggons abgestellt. Ein wenig länger hielten sich die Vierach-ser, die noch in geringer Stückzahl die

DBAG-Ära erleben durften und sogar teil-weise modernisiert wurden. Der letzte Wagen wurde 2005 abgestellt.

Zum Glück haben einige Museums-bahnen den eisenbahnhistorischen Wert der Rekos erkannt und bewahren einige Exemplare für die Nachwelt. □ S. Alkofer



FOTO: RAINER HEINRICH

142210 hat am 24. Oktober 1995 in Zwickau 24 Bghw-Wagen am Haken. Es ist die allerletzte Reise dieser Waggons.

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 mehrere 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 „Eine N-Anlage entsteht“ mit 59 Minuten Laufzeit.

Best.-Nr. 321801 | € 15,-



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



www.facebook.de/vgbahn

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 Wolny 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
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Köthen (Anhalt) ist einer der letzten Bahnknoten Deutschlands, der noch den Charme der guten alten Eisenbahn verströmt. Mit dieser Herrlichkeit wird es 2019 wohl vorbei sein.

Gnadenfrist für Köthen



Die CLR-Lok 155 103 passiert mit einem Steinsalzzug aus Baalberge das Stellwerk W1, das den Umbauarbeiten in Köthen zum Opfer fallen soll.

Köthen ist als Hochburg des anhaltischen Karnevals bekannt. Doch seitdem die längst überfällige Sanierung des Bahnhofs Köthen immer näher rückt, pilgern auch immer mehr Eisenbahnfotografen in die rund 26 000 Einwohner zählende Stadt in Sachsen-Anhalt. Zwar wurde der Baubeginn jüngst ein weiteres Mal verschoben, auf den Mai 2019, doch das Ende des alten Eisenbahnknotens rückt unaufhaltsam näher.

Seinen ersten Eisenbahnanschluss erhielt Köthen am 19. Juni 1840, als die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (MLE) den

Hinter dem Stellwerk B6 sind noch immer die Reste des früheren Ablaufbergs erkennbar.





Hinter 146 024 ragt das historische Bahnsteigdach zwischen den Gleisen 4 und 5 empor. Im Rahmen der Umbauarbeiten werden zwischen den Streckengleisen Lärmschutzwände errichtet.

Zugverkehr auf ihrem ersten Streckenabschnitt von und nach Magdeburg aufnahm. Kurz darauf, am 1. September desselben Jahres, vollendete auch die Berlin-Anhaltinische Eisenbahn (BAE) ihre von Dessau kommende Strecke, welche jedoch in einem separaten Bahnhof endete.

Umbau unter dem Primat des Denkmalschutzes

Von Anfang an liebäugelte die BAE mit dem Anschluss an die MLE-Strecken nach Magdeburg und Leipzig. Als im Jahr 1842 eine Gleisverbindung zwischen den Bahnhöfen der BAE und der MLE in Betrieb ging, war der erste Eisenbahnknoten in Deutschland entstanden. Das gestiegene Verkehrsaufkommen erforderte schon bald eine umfangreiche Erweiterung der Bahnanlagen in Köthen. Die beiden Bahngesellschaften konnten sich jedoch auf keinen gemeinsamen Bahnhof einigen, so dass sie jeweils ein neues Empfangsgebäude er-



Die bestehende Personenunterführung mit ihrer bunten Fliesen-Wandverkleidung soll in möglichst unveränderter Form erhalten bleiben. Das Foto entstand im April 2018.

gen in Köthen. Die beiden Bahngesellschaften konnten sich jedoch auf keinen gemeinsamen Bahnhof einigen, so dass sie jeweils ein neues Empfangsgebäude er-

richteten: Die MLE baute es südlich und die BAE etwas westlich ihres ursprünglichen Bahnhofs. Erst nachdem die beiden Eisenbahngesellschaften 1879 und 1882 in den preußischen Staatsbahnen aufgingen, wurden die Pläne eines gemeinsamen zentralen Bahnhofs wieder konkret. Dennoch sollte es noch bis ins Jahr 1915 dauern, bis schließlich mit dem Bau des heutigen Empfangsgebäudes begonnen wurde. Kriegsbedingt konnten die neuen Bahnanlagen erst 1920 fertiggestellt werden. Im Zuge der Bauarbeiten wurde auch das Gleisplanum angehoben, so dass kreuz-

ungsfreie Straßenunterführungen angelegt werden konnten. Östlich der Bahnsteige errichtete man ein neues Bahnbetriebswerk. Dessen Ringlokschuppen sowie der Wasserturm der Bauart Klönne sind erhalten und stehen unter Denkmalschutz. Noch heute entsprechen die Bahnanlagen weitestgehend dem Ausbauzustand um 1920.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Das zwischen 1915 und 1917 errichtete Jugendstil-Empfangsgebäude präsentiert sich fast im Originalzustand, wie der Vergleich mit Bild aus dem Jahr 1989 (l.) zeigt. Das Ensemble aus Empfangsgebäude, Bahnsteigausrüstung und Bahnanlagen ist denkmalrechtlich geschützt.





FOTO: VOLKER EMBESLEBEN



Ruhiger geworden ist es im Bereich des Güterbahnhofs südlich des Empfangsgebäudes. Herrschte dort im Oktober 1989 noch reger Betrieb, sind die Gleisanlagen im April 2018 weitestgehend verschwunden. Hinter dem RE nach Magdeburg wartet eine MEG-143 vor einem Autotransportzug.

Ein Meilenstein in der Köthener Eisenbahngeschichte war die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs am 7. Oktober 1934. Bereits in den 1920er-Jahren hatte man mit den Planungen begonnen, die Umsetzung ließ aufgrund finanzieller Schwierigkeiten zunächst auf sich warten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Fahrleitungsanlagen als Reparationsleistungen demontiert, jedoch bis 1955 wieder aufgebaut. Am 1. September 1955 konnte der elektrische Zugbetrieb zwischen Halle und Köthen wieder aufgenommen werden. In der Nordeinfahrt des Bahnhofs sind bis heute Fahrleitungsmasten der Vorkriegsbauart zu finden – mit die letzten ihrer Art in Deutschland.

Für Eisenbahnfotografen besonders interessant sind aber auch die zahlreichen Relikte längst vergangener Bahnepochen, von alten Signalanlagen mit zahlreichen

Formsignalen über die sieben örtlich besetzten Stellwerke bis hin zu den Pilzlaternen auf den Bahnsteigen.

Bereits im Jahr 2003 gab es erste Bestrebungen, in Köthen ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) zu errichten, um die in die Jahre gekommenen Bahnanlagen zu mo-

Eine Modernisierung ist bereits seit 2003 geplant

dernisieren und die insgesamt sieben mechanischen und elektromechanischen Stellwerke mit ihrem hohen Personalaufwand zu ersetzen. Dass es nun im Jahr 2019 tatsächlich so weit sein soll, mögen manche noch nicht so recht glauben. Dennoch scheint das Ende des „lebendigen Eisenbahnmuseums“ näher denn je zuvor. Insbesondere die Bahnüberführung über die Friedrich-Ebert-Straße stellt sich als

neuralgischer Punkt dar, der einen weiteren zeitlichen Aufschub nicht mehr zulässt. Das Bauwerk ist dringend sanierungsbedürftig und muss ersetzt werden. Konnte die Brücke im Jahr 2014 noch mit 50 km/h befahren werden, so beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit inzwischen nur noch 30 km/h. Leider gründet das Wärterstellwerk W1 mit seinem Fundament teilweise auf dem Widerlager des Brückenbauwerks. Bei einem Abriss und anschließendem Neubau der Brücke müsste das Wärterstellwerk also ebenfalls abgetragen werden. Somit bringen die Arbeiten an den Kunstbauten im Bahnhofsbereich auch die Notwendigkeit einer Erneuerung der Signalanlagen mit sich.

Die aktuellen Planungen sehen vor, alle fünf derzeit noch in Betrieb befindlichen Bahnsteige zu erhalten. Die Bahnsteige 1 bis 3 sollen unter Berücksichtigung von



Im nahen Bernburg sorgen Soda- und Zementwerke für ein großes Güteraufkommen. Auf Höhe der Lok soll ein neuer Haltepunkt entstehen.

Denkmalschutzaspekten saniert werden, auch die historische Überdachung sowie die bunt geflieste Personenunterführung sollen bewahrt werden. Zwischen den Bahnsteigen soll eine Lärmschutzwand entstehen, hinter der die durchgehenden Hauptgleise der Bahnstrecke Magdeburg – Leipzig verschwinden werden. Inwieweit die Anlagen des Güterbahnhofs erhalten bleiben, steht noch nicht fest, man kann davon ausgehen, dass es zu einer deutlichen Reduzierung der Gleisanzahl und einer umfassenden Spurplanbereinigung kommen wird. Ursprüngliche Entwürfe sahen sogar nur einen Inselbahnsteig für alle Züge vor, die Bahn wollte das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude an Privatinteressenten verkaufen. Das Land Sachsen-Anhalt hat gegen diese Pläne jedoch erfolgreich interveniert.

Derzeit sehen die Planungen insgesamt drei große Bauabschnitte vor, die jeweils mit Streckensperrungen einhergehen. Den Anfang macht nach derzeitigen Planungen von Mitte Mai 2019 bis Dezember 2019 die Vollsperrung der KBS 334 im Abschnitt zwischen Köthen und Baalberge. Von Mitte Juni 2019 bis Dezember 2019 soll die Vollsperrung der KBS 340 zwischen Sachsendorf und Halle folgen, Ende November 2019 bis Dezember 2019 wiederum eine Vollsperrung der KBS 334, diesmal im Abschnitt zwischen Elsnigk und Köthen. Außerdem steht die Einbindung der Strecke Dessau – Köthen in das ESTW Dessau noch im Jahr 2018 an, die Bauarbeiten dazu haben im Bereich Alten und Mosigkau bereits begonnen. Somit bleibt Köthen zumindest von Dessau aus fast durchgängig auf dem Schienenweg erreichbar. Die Intercity-Züge der Linie 55 sollen während der Sperrung in Magdeburg enden, die Linie 56 wird über Dessau nach Leipzig geführt. Die zahlreichen Güterzüge in Nord-Süd-Richtung dürften denselben Weg nehmen. Auch die Strecken Magdeburg – Halberstadt und Bernburg – Könnern – Halle sind für Güterzugumleitungen vorgesehen. Allerdings stehen dort aufgrund der in den vergangenen Jahren erfolgten Modernisierungen nur stark begrenzte Kapazitäten für zusätzliche Güterzüge zur Verfügung.

Bevor im kommenden Frühjahr die Bagge anrollen, sollte ein Besuch des ältesten Eisenbahnknotens in Deutschland für Eisenbahnfreunde zum Pflichtprogramm



Am 14. Oktober 2017 passiert 146 554 mit einem IC die Zwischensignale an der Einfahrt zum Köthener Güterbahnhof. Im Hintergrund ist der markante Turm der Martinskirche zu sehen.

zählen. Auch die moderne Bahn hat dort einiges zu bieten. Die Güterzüge von und nach Baalberge und Bernburg werden zum Großteil von Dieselloks der Baureihen 232 und 233 gefahren und meist in Köthen umgespannt. Auch E-Lok-Freunde kommen nicht zu kurz. Neben den Intercitylinien 55 und 56 passieren zahlreiche lokbespannte Regionalzüge aus Richtung Halle und Magdeburg den Köthener Bahnhof. Fotomotive gibt es also reichlich, erreichbar sind diese vom Bahnhof aus entweder fußläufig oder mit dem Rad, so dass die Anreise auch ganz entspannt mit dem Zug erfolgen kann. □ *Sascha Duwe/ke*



Die historischen Bahnsteige sollen erhalten bleiben und denkmalgerecht saniert werden.



Ein 642 fährt als RB 50 von Aschersleben nach Dessau in Köthen ein. Links ist das ehemalige Empfangsgebäude der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn aus dem Jahre 1840 zu sehen.

FOTOS: SASCHA DUWE (10)

Die Eisenbahn im südostasiatischen Land Myanmar steht vor großen Herausforderungen, während sie für Dampflokenthusiasten gerade jetzt ein attraktives Reiseziel ist.

Zehn Jahre ist es inzwischen her, dass die fast ausschließlich meter-spurigen Myanma Railways (MR) als letzte Staatsbahn der Welt ihr noch im Streckendienst verbliebenes knappes Dutzend Dampflokomotiven aufs Abstellgleis schickte. Die Züge, oft nur höchstens 30 km/h schnell, waren saugluft- oder gar ungebremst. Sie bestanden zum Teil noch aus uralten Zweiachsern mit Gleitlagern, hatten Holzbänke, unverglaste Fenster und eine Kerzenbeleuchtung.

Ein neuer „General Manager“ verfolgte jedoch ehrgeizig das Ziel der ohnehin bereits angelaufenen Modernisierung, und am 24. April 2008 verfügte die MR-Direktion die Abstellung aller Dampfloks noch am selben Tag, obwohl mit neuen, dringend benötigten Lokomotiven erst Ende 2008 zu rechnen war. Die Entscheidung war nicht ausschließlich politisch, sondern auch finanziell motiviert: Die Dieseltraktion war deutlich günstiger als die viel Öl verbrauchenden und immer schwieriger zu unterhaltenden Dampfmaschinen. Angesichts eines sich daraufhin noch verstärkenden Lokmangels verzichtete man zunächst lieber auf die Beförderung von Fracht und überließ diese der Straße.

Zwei Dampflokomotiven hielt man für potentielle Charterkunden zwar noch halbwegs betriebsfähig vor, für eine maximal erlaubte Anhängelast von fünf Wagen wollte man jedoch 25 000 US-Dollar

pro Tag berechnen. Die Staatsbahn befürwortete Dampfsonderfahrten zunächst, obwohl sich das Verkehrsministerium strikt dagegen aussprach. Ab 2009 schloss man schließlich auch seitens der MR jedwede Dampfeinsätze aus. Erst angesichts des Ansinnens eines einheimischen Tourismusanbieters und Regierungsmitglieds, Dampfzüge zu vermarkten, zeigte sich die Staatsbahn wieder gesprächsbereit. Nach anfänglicher Eu-

Rückkehr der Dampfloks erst nach neun Jahren

phorie und der Aufarbeitung von zwei Dampfloks, jedoch ohne Kompetenz, musste das Vorhaben fehlschlagen. Die durchgeführten Fahrten waren an einer Hand abzuzählen.

Bernd Seiler, mit „FarRail Tours“ (www.farrail.com) Anbieter von Fotoreisen für Eisenbahnenthusiasten, stand seit 2008 ebenfalls regelmäßig im Dialog mit dem MR-Management. Jahrelange Geduld und Hartnäckigkeit zahlten sich schließlich aus: 2016 zeichnete sich eine mögliche Rückkehr der Dampftraktion auf Staatsbahngleise ab und eine Gruppenreise für das Erlebnis möglichst authentischer Dampfzüge konnte ausgeschrieben werden. Dafür ließ der Berliner auf eigene Rechnung Personenwagen in das mittlerweile historische Farbkleid zurückverset-



Im letzten Abendlicht nähert sich am 12. Januar 2018 ein Steinzug mit obligatorischem Personalwagen und eigens aufgearbeiteten Zweiachsern der Station Yinnyein.

zen, Güterwagen aufarbeiten, eine auf Kohlefeuerung zurückgebaute YC-Pazifik wieder auf Ölfuehrung umbauen und auch diese Lokomotive sowie zwei einsatzfähige Mikados der Reihe YD neu lackieren.

Der Erfolg der im Januar 2017 durchgeführten Fahrten ohne technische Pannen, aber mit zahlreichen authentischen Dampfzügen, überzeugte das wankelmütige MR-Management von der Realisierbarkeit solcher von ausländischen Dampfenthusiasten gewünschten Bespannungen. Daher folgten noch im Herbst 2017 sowie im Januar 2018 zwei weitere Dampfzugprogramme für „FarRail“. Die MR hatten inzwischen nicht nur mehrere der letzten noch vorhandenen Zweiachser aufarbeiten lassen, außerdem die längst zum Erliegen gekommene Wasserversorgung und die eigentlich nicht mehr benötigten Drehscheiben und Gleisdreiecke – auf Wunsch und Kosten von „FarRail Tours“.

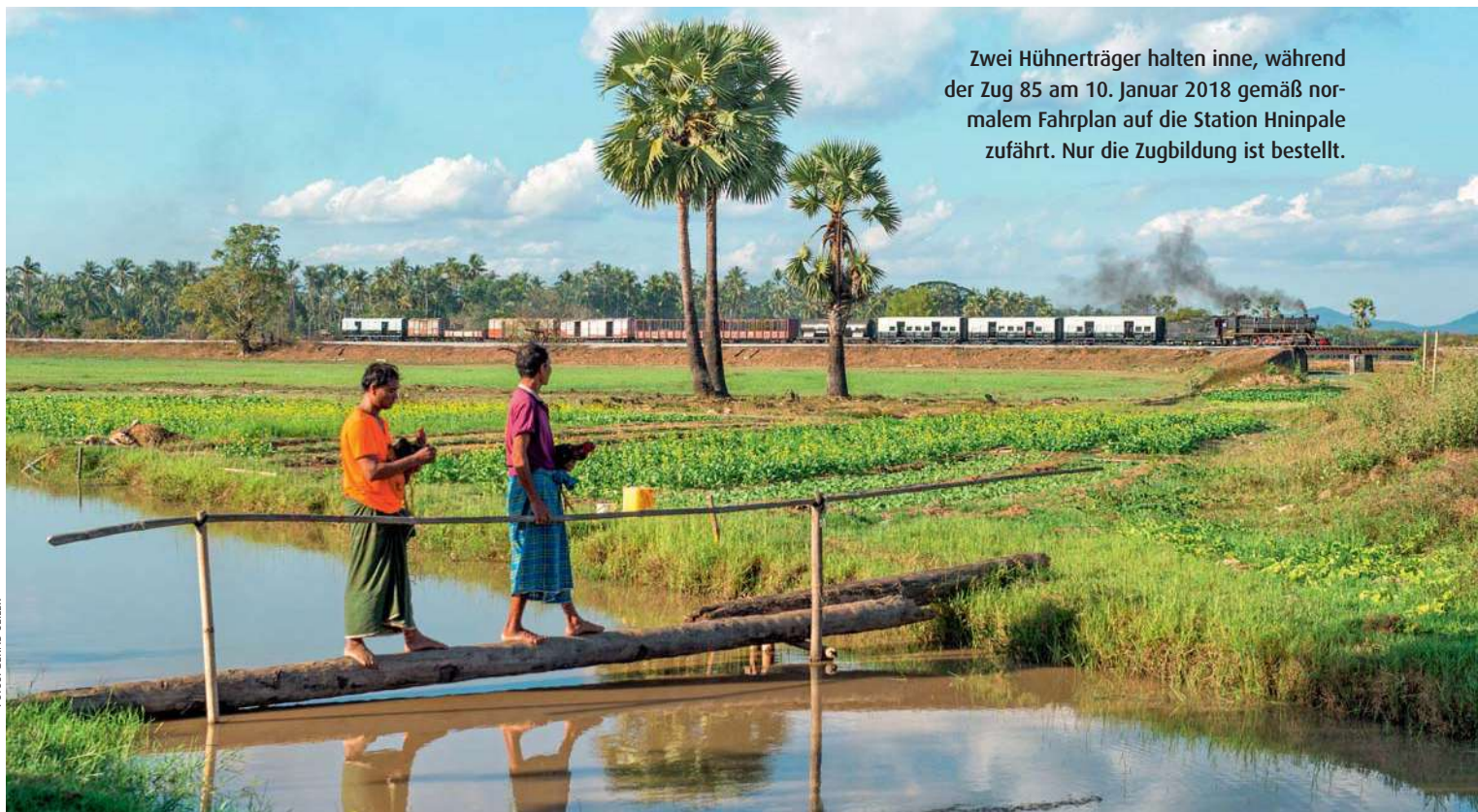


In einen Personenzug gehören auch Passagiere. Für die Fotofahrten wurden daher auch 50 „Reisende“ angeheuert. Vorne führt die Pazifik YC 629 über die rumpelige Hauptstrecke.

Auf Meterspur durchs Goldene Land



Zwei Hühnerträger halten inne, während der Zug 85 am 10. Januar 2018 gemäß normalem Fahrplan auf die Station Hninpale zufährt. Nur die Zugbildung ist bestellt.





YC 629 qualmt am 31. Oktober 2017 zur Freude der Fotografen zum dritten Mal an der Pagode von Payagyi vorbei. Dass sich der Zug nach Bago auf einer zweigleisigen Hauptstrecke befindet, ist kaum auszumachen: Alles gleicht einer Wiese.

Auch die Strecke Nyanglebin – Madauk, die für Leichttriebwagen noch mit 10 km/h befahrbar war und für leichte Dieselloks mit 5 km/h, ließ der Berliner Reiseveranstalter durcharbeiten. Nachdem viele neue Schwellen und neuer Schotter verbaut wurden, dürfen lokbespannte Züge dort wieder 30 km/h fahren. Das sei für die nächste Reise geplant, so Bernd Seiler.

Dennoch gab es auch unmittelbar vor den Fahrten noch viel zu tun. Im Oktober 2017 lackierten einige Reiset Teilnehmer ein

paar Wagen eigenhändig im ehemaligen, zur Dampfära passenden Farbschema. Ebenfalls in Handarbeit filterten fünf Bahnangestellte drei Tage lang Verunreinigun-

Vie l s g e h t n u r m i t I m p r o v i s a t i o n

gen aus dem Öl zur Befuerung der Lokomotiven. Dies funktionierte folgendermaßen: Ein Mann schaltete dabei auf Zuruf eine kleine Pumpe auf einem Holzstuhl ein

und aus, indem er das Stromkabel der Pumpe in die Dose eines Verlängerungskabels steckte oder herauszog. So füllte sich ein über die Luke eines mehrere Kubikmeter fassenden Öltanks auf einem Flachwagen gehaltener Sack. Das Öl rann durch den Sack, während der Ölschlamm darin hängen blieb. Ein weiterer Mann presste nun, indem er den Sack gegen die Innenseite eines Fasses schlug, die letzten Tropfen Öl aus dem Schlick. Die Verunreinigungen leerte er anschließend aus, und der Sack wanderte wieder zu den Männern auf dem Öltank.

Anfang 2018 erhielten die bislang drei einsatzfähigen Dampflok ihre früheren, je nach Einsatzstelle individuellen Verzierungen zurück. Auch dies gelang erst unmittelbar vor den Einsätzen, nachdem mehrere Versuche, elektronisch zugesandte Vorlagen auf die Lokomotiven übertragen zu lassen, fehlschlügen: zu schief, zu klein, zu falsch. Insbesondere der früher für das Depot Pyinmana typische blaue Anker war für die örtlichen Mitarbeiter der Myanma Railways ein zu schwieriges Motiv. Sie bekamen ihn trotz aller Bemühungen einfach nicht so hin wie das Original.



Einen Stern auf eine Rauchkammertür aufzubringen, ist gar nicht so einfach. Der deutsche Reiseveranstalter brachte zunächst den gewünschten Umriss auf, der Maler des Depots in Pyinmana vollendete dann das Kunstwerk.

Auch einige, nach europäischen Maßstäben relativ leicht auszuführende Reparaturen, etwa die einer undichten Zylinderentwässerung, waren nicht umsetzbar. Es gibt in den Depots weder die nötigen Maschinen noch für solche Arbeiten befähigte Schlosser. Trotzdem fahren die Lokomotiven zuverlässig, und das, obwohl die Zuggewichte wunschgemäß etwas höher waren als 2017.

Neben eigens auf die Strecke gebrachten Sonderzügen ließen die MR auch die Dampf-Bespannung des unglaublich langsamen Personenzugpaares 85/86 auf der Strecke Bago – Mottama zu. Lange wird es sicherlich nicht mehr fahren, denn im Gegensatz zu früher nutzen nur noch vereinzelte Fahrgäste solche Züge der untersten Kategorie. Während dessen sind viele Busse völlig überfüllt.

Das Transportwesen Myanmars befindet sich in einem dramatischen Umbruch. Der Straßenverkehr entwickelte sich in wenigen Jahren zum wichtigsten Verkehrsmittel, mit gewaltigen Folgen für die nur sporadisch ausgebaute Infrastruktur, für das Leben in stau- und smoggeplagten Städten, ebenso für die Eisenbahn Myan-



Ein Junge bringt einen Anker zu einem Fischerboot, während YD 967 am 1. November 2017 mit dem Zug 85 über eine kurze Brücke bei Kyaikhto rumpelt.

mars. Es wurde und wird zwar in die Sanierung und den Neubau einzelner Strecken investiert, doch das Gros des Netzes ist

Myanmar – ein Land im schnellen Wandel

genauso marode wie die Sicherungstechnik und viele Fahrzeuge. Fahrpläne sind eher theoretischer Natur, Verspätungen –

oder Verfrühungen – um Stunden sind genauso wie häufige Entgleisungen Alltag. Nur für gut zehn Prozent der Reisenden ist die Bahn noch das bevorzugte Transportmittel – Tendenz weiter fallend. Man zahlt lieber das Doppelte für den Fernbus, denn dieser ist trotz schlechter Straßen deutlich schneller und komfortabler. Bislang kann die Bahn nicht mit der Geschwindigkeit des Umbruchs mithalten, denn sie hat



Gleise sind zugleich beliebte Fußwege, wie das Foto vom Bahnhof Bago beweist.

FOTOS: BERND SEILER



Nach einstündigem Rangierhalt verlässt der Zug 85 den Bahnhof Mokepalin auf der eingleisigen Hauptstrecke von Bago nach Mottama.

kaum Mittel, um das Nötigste zu investieren. Hinzu kommt noch erheblicher Personalmangel. 100 Dollar monatlich für einen durchschnittlichen Job bei der Eisenbahn sind angesichts anderer Möglichkeiten in der rasch wachsenden Wirtschaft unattraktiv. Neue Kräfte kommen oftmals nach ihrem Militärdienst zur Bahn, was mitunter

zu Autoritätskonflikten mit den altgedienten Eisenbahnern führt.

Myanmar-Tourismus wächst seit einigen Jahren

Wie die Wirtschaft der Republik der Union Myanmar, so die amtliche Bezeich-

nung des allgemein auch Birma genannten Landes, boomt auch der Tourismus. Myanmar, das der Durchschnittseuropäer höchstens mit Kurzmeldungen über die Verfolgung von Minderheiten in Verbindung bringt, erlebt seit etwa 2012 einen gewaltigen Touristenansturm. Die Zahl der Myanmar-Besucher vervielfachte sich im



YC 629 wird am 15. Januar 2018 auf der wieder hergestellten Drehscheibe von Bago von Hand gedreht. Nach dem Monsunregen der letzten Tage musste bei schwülwarmem, windstillem Wetter das Wasser aus der vollgelaufenen Grube erst wieder abgepumpt werden.

FOTOS: BERND SEILER

Zuge einer zaghaft beginnenden Demokratisierung sowie einer Öffnung des Landes für devisenbringende Besucher.

Die geringe Anzahl der Eisenbahnfreunde auf der Suche nach den wenigen verbliebenen Dampflokomotiven Myanmar fällt unter den heute etwa 2,5 bis drei Millionen Touristen pro Jahr freilich kaum auf. Die Schienen nostalgiker sind romantische Exoten, welche für das Erlebnis einer anachronistischen Eisenbahn selbst noch den weiten Weg aus fernen Kontinenten auf sich nehmen.

Noch sind authentische Dampfzüge möglich

Die letzten Stammstrecken der Dampftraktion um Bago präsentieren sich derzeit noch ursprünglich: Selbst bei der zweigleisigen Hauptbahn Yangon – Mandalay finden sich in Bago, Pyuntaza und Nyaunglebin noch Formsignale und genietete Brücken aus der englischen Kolonialzeit, mit Abschnitten überwuchelter Holzschrägen und per Flaggen gesicherter Bahnübergänge.

Doch die Modernisierung der MR schreitet Stück für Stück voran. Baumaßnahmen sind auch für die Strecken um Bago geplant und so dürfte das Zeitfenster für das Erlebnis einer dort noch nachstellbaren Dampflokomotive nicht mehr lange geöffnet bleiben. Das Management spricht vom Umbau der Hauptstrecke ab Mitte 2018, räumt aber bereits eine gewisse Verzögerung ein. Bernd Seiler möchte daher nach den seit Januar 2017 bereits erfolgreich durchgeführten Dampfprogrammen bei der Staatsbahn im Dezember 2018 eine vierte, auf die Interessen von Dampflokomotifreunden zugeschnittene Reise nach Myanmar durchführen.

Von „FarRail“ stammt auch die Idee, in Bago zukünftig ein kleines Eisenbahnmuseum einzurichten und später von dort aus touristische Dampfzüge fahren zu lassen. Es gibt zwar bereits ein Eisenbahnmuseum in der neuen Hauptstadt Naypyitaw, doch zieht die leere Retortenstadt kaum Besucher an und so ist das Museum ständig geschlossen.

Für ein Museum in Bago spricht dagegen einiges: Dorthin kommen viele Touristen, denn es gibt einige sehenswerte buddhistische Wahrzeichen, beispielsweise die höchste Pagode des Landes. Außer-



Das ab 1886 geschaffene Netz der Myanma Railways umfasst mehr als 5100 Kilometer meter-spuriger Strecken.

dem versteht man in Bago noch etwas von Dampfloks und das Ausbesserungswerk in Yangon – nur dort können die Dampflokomotiven repariert und untersucht werden

– ist nur 80 Kilometer entfernt. Ob es der Staatsbahn gelingt, dort ein solches Museum einzurichten, zu etablieren und zu erhalten, ist jedoch fraglich. □ O. Haensch



Sonnenaufgang in Bagan, wo unweit des Flusses Irrawaddi tausende Pagoden stehen.

MINI-MARKT ○ **VERKAUFEN**
BÖRSEN ○ **TAUSCHEN**
MÄRKTE ○ **SUCHEN**



VERKÄUFE

Dies + Das

www.nordbahn.net

Qualität, Auswahl, preiswert

www.modellbahn-station-ettlingen.com

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

www.modellbau-chocholaty.de

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.modelleisenbahn-mammendorf.de
modelleisenbahnen
 NEU! by KESER
 Eichenstr. 17
 82291 Mammendorf
 Hotline: 08145 / 9972511
webshop NEU!
 info@modelleisenbahnen-keser.de
www.modelleisenbahnen-keser.de

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
Bitte beachten Sie die geänderten Öffnungszeiten in den Monaten Juni, Juli, August und September
Montag und Dienstag 9–18 Uhr • Mittwoch geschlossen
Donnerstag und Freitag 9–18 Uhr • Samstag 9–12 Uhr
 Beuditzstr. 2a • Eingang Rudolf-Götte-Str. • 06667 Weißenfels • Tel. 03443/302509 • Fax 341847

Aktuelles: Schnupper-PREISHIT
 • 3 Tage Aufenthalt mit Halbpension und 2 Tage Graubündnenpass für freie Fahrt mit der Rhätischen Bahn, Postauto und Matterhorn-/Gotthardbahn
ab CHF 410,- / € zum Tageskurs
BAHN(P)L AUSCHALWOCHE
 • 7 Tage Aufenthalt mit Halbpension und Graubündnenpass für 5 Tage, ein Eintritt ins Bahnmuseum Berggün
ab CHF 840,- / € zum Tageskurs
 Gästekarte für beliebige Freifahrten bis Davos-Laret
 Familie R. + A. Uffer • CH-7477 Filisur/GR
 Tel.: (0041) – (0)81 / 4 04 11 80 • Fax: 4 04 24 80
 E-Mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
<http://www.grischuna-filisur.ch>

www.lok-doc-wevering.de

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

Biete Modellbahnbildbände: Dampf-loks der DB, Bilder von der Eisenbahn, Postkartenserie DR s/w, DDR Schienenprofil Schwellmaterial Pilz neu, Modellautos 80 Stck. OVP.
 Tel.: 03641/212376.

Modellbahnen in allen Spurweiten

www.modellbahn-weber.com

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

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

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

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Pro-grammierung von privaten Modell-bahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

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

VERKÄUFE

Fahrzeuge 0, I, II

www.spur-0.de

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

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

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

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox
Karlshorst
 Modelleisenbahn-Fachgeschäft
 Inh. Winfried Brandt • 10318 Berlin
 Treskowallee 104 • Tel. 0 30/5 08 30 41
 Öffnungs-z.: 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

VERKÄUFE Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahn-kepler.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.zuz-modellbahn.com

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

www.koelner-modell-manufaktur.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.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 + H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537



Schreiber-Bogen
KARTONMODELLBAU
Attraktive Modelle in realistischem Design für die Modellbahn
Fabrikgebäude für H0 – Fenster und Türen lassen sich zurücksetzen
Best.-Nr. 764, 12,90 €
Umfangr. Gesamtkatalog, € 2,- + Porto
AUE-VERLAG · Postf. 1108 · 74215 Möckmühl
Tel. 06298-1328 · Fax -4298 · info@aue-verlag.de



MODELL TOM
neu gebraucht Service
Thomas Triepel
Modelleisenbahnen von N bis G
Reparaturen Digitalumbauten
Ersatzteil-Service
Neuheitenbestellservice

Evinger Str.484
44339 Dortmund - Brechten
Fon 0231 8821441
www.modelltom.com
modelltom484@aol.com
Mo.-Fr. 11.00 bis 19.00
Sa. 10.00 bis 14.00

Märklin
mhi und Insider Modelle
Ankauf von Modelleisenbahnen

Eisenbahnvideos vorrätig

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.puerner.de

www.augsburger-lokschuppen.de

www.mbs-dd.com

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

www.modelltechnik-ziegler.de

www.modellbahnritzer.de

www.carocar.com

Verkaufe meine Modelleisenbahn
in AC. Märklin, Fleischmann, Liliput.
Liste auf Anfrage per Mail: bigchill@
gmx.de.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.MBW-Modellbahnen.de



www.modellbahnshop-remscheid.de

www.moba-tech.de

Fhm.: 1386, SNCF, 68000, € 80; 1324,
BR 65014, Guss, € 90. Märklin-Trix:
22131, RA-m, 4-tlg., SBB, wie neu, €
170; Trix-intern. 2470, VT 75 m. 2 BV,
€ 70; 2415, BR 42555, € 100. Mä.:
3137, Zugpack., E 41 m. Donnerb.
ohne Schienen, gut erhalten, € 120.
02454/6350.

www.modellbahn-pietsch.com

Verkaufe: Fa. Gerhard Dampflok BR
999103 Erika Spur H0e, 2 Vorstellwg.,
1x Zahnradweiche, 3x Anschlussstü-
cke, 2x Schienenprofi. lang, 2x kurz,
Zahnstangenverb. u. Stellschieber €
250,-. Roco Köf 3 DB rot € 45,-, 1x
DB Glaskasten DR 64515 grün € 80,-.
Tel.: 05352/6471.

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
Schaulanlage



www.modelltom.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

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

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

www.Modellbau-Gloekner.de

www.menzels-lokschuppen.de

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,- €

Ätztechnik
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neu-
silberbleche 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

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr
www.lohag.de
Ausverkauf älterer Großserienbestände
und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

S MODELL

SD-Digitalkupplung 1601
für Kupplungsaufnahme NEM 355 und
NEM 358 sowie Kupplungskopf NEM 356
www.sd-modell.de

NEU
SPUR N

Abb. zeigt BR 204, Gebr. Fleischmann



MODELLBAHN AUMILLER
www.naskapi.de

...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
Decodereinbau

online-shop:
www.naskapi.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Fleischmann H0 rollendes Material (ca. 40 Loks, 150 Waggonen), Zubehör und Modellgleis, Trödelhaus, Bruchweg 30 in 41571 Viersen-Dülken, Mi 12–19h + Sa 10–16h. Info, Liste über 01575/9326616 oder siegbertdahmen 98@gmail.com

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.modelleisenbahn.com

www.jbmodellbahnservice.de

VERKÄUFE

Fahrzeuge TT, N, Z

Umfangreiches N-Spur Rollmaterial: 12 Stck. E-Loks, 3 Stck. Da-Loks, 4 Stck. Die-Loks, 20 Stck. PsWg., 50 St. GüWg, 3 St. Trafo, gegen Gebot abzug. Tel.: 0160/99442439.

Spur N Ep. II unbespielt: 13 Loks, 5 Triebw., 6 Zugpack., 26 Personenwagen, 150 Güterwagen, davon 15 2er Sets + 4 3er Sets, 700 Arnold Schienen inkl. Drehscheibe, 70 Gebäude-Bausätze, 40 Fahrzeuge + div. Kleinteile, VB € 3.700,-. Tel.: 04121/438775.

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

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-dampfbau-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen
Zum alten Dampfbau
Inh. Mike Lorbeer
Kablauerweg 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

VERKÄUFE Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahnservice-dr.de

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

VERKÄUFE Literatur, Video, DVD

Die Rarität: MIBA 1948 bis 2017!

Bis 1990 im Originaleinband, nur Komplettverkauf, gegen Gebot an Dr. Brockmeyer, Zelterstr. 20, 26899 Rhede/Ems oder E-Mail info@dr-brockmeyer.com.

www.bahnundbuch.de

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

www.modellbahn-kepler.de

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16. 01728 Cautritz 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)

Eisenbahn-Romantik-Videos 1–45 und 50, nur 1 mal abgespielt, € 40,- + Versandk. Tel.: 02752/7856, mobil: 0170/6825155.

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, modellbahn@bayern-mail.de.

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: annedetlefgerth@aol.com

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

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.

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.s@arcor.de.

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

Der Loksuppen 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 Loksuppen Dortmund, Auflage 500 Stück je € 38,99
Fleischmann 9152 C Drehscheibe Spur N € 289,90
Fleischmann 9475 Loksuppen 3-ständig Spur N € 72,95

fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau
Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com
Wünschen Sie unseren Katalog als Druckausgabe?
Senden Sie uns bitte 3 Briefmarken zu je 1,45 €, Ausland 5,00 €.
Am Klinikum 7 • D-02828 Görlitz • Fon + 49 (0) 3581 429628 • Fax + 49 (0) 3581 429629

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
Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 14.30–18 Uhr
Sa. 9.30–13.30 Uhr
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
Wastlmuhlstr. 9 • 94051 Hauzenberg
+49 (0)8586 979476 • info@modellbauprofi24.de

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.

Suche original Fabrikschild der sächs. Maschinenfabrik Chemnitz – Hartmann, Lokschild von sächs. Lok. Arnd Flämig, Tel.: 01575/4007412.

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.

Modellbahn Püerner
Südweg 1 (Am Bahn-Km 32,8)
95676 Wiesau/Oberpfalz
Tel.: 096 34 / 38 30
Fax: 096 34 / 39 88 • modellbahn@puerner.de



... näher dran
am Vorbild

**Tag der Offenen Tür am Samstag,
dem 7. Juli 2018 von 10-18 Uhr**
im Rahmen der Veranstaltung "42. Bayerischer
Nordgautag in Wiesau – das Kulturfest der Oberpfälzer"
<http://www.wiesau.de/tourismus-freizeit-kultur/nordgautag-2018/TL0>
und seit 20 Jahren mit Online-Katalog www.puerner.de
Seit 1982 Ihr Modellbahnspezialist
mit der umfangreichen Produktpalette

SECHS JAHRZEHNTE AUF EINEN KICK

Diese DVD-Edition macht sechs Jahrzehnte geballtes Eisenbahn- und Modellbahnwissen wieder zugänglich. Der MODELLEISENBAHNER ist eines der traditionellsten deutschsprachigen Eisenbahnmagazine. Dieses sensationelle digitale Archiv beinhaltet sämtliche Monatsausgaben des MEB seit der ersten Ausgabe von 1952 bis Ende 2016 im praktischen pdf-Format. Eine Suchfunktion erlaubt es, gezielt nach Artikeln, Autoren oder Themen zu recherchieren – ein einzigartiges Nachschlagewerk.

3 DVDs in Multibox · Best.-Nr. 951602 · € 40,-

Einfach bestellen! 08141/53481-0 oder bestellung@vgbahn.de



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

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

MODELLBAHNSHOP
Fachgeschäft & Versandhandel!
Modellbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com



GESUCHE

Fahrzeuge 0, I, II

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.: 06352/1524056, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

www.modellmobildresden.de

40 Jahre Figuren von Bernd Hauser
Fleischer, Verkäufner, Bauer Maßstab TT
Art.-Nr. TT 45
bemaßt:
€ 10,-
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de



über www.wee.com in unseren Shop = 2% sparen!
DE 01187 Dresden Würzburger Str.81
www.mbs-dd.com
Tel.: 0351 27979215
modellbahn-schildhauer




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

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.

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

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

Gebäude-Modelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör
PL 95-100 Zgierz 1 P.O. BOX 41 tel./fax 00482 748 81 60
Kirehe Pinnow H0/05/01
NEU 2018
Dorfkirche Rappshagen H0/09/02
www.stangeit.pl



Modellbahn Pietsch
Roco-Auslaufmodelle zum Sonderpreis
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

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)



Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT & Co KG.
Biegelwiesenstr. 31 • 71134 Waiblingen
Telefon: 07151 93 79 31
Fax 07151 3 40 76

**Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT**

E-Mail: ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten: Mo - Sa 9 - 19 Uhr

Die Mini-Messe mit der
Maxi-Auswahl
ganzjährig ohne Eintritt



H0 Einfamilienhaus
Holzbaubauweise 50-iger Jahre
Bestellnr. 156984



Spur 0 Mundhenke
Tramway-Dampflok 2-achsig feuriger
Elias grün 20V Blech Tin-Plate
Bestellnr. 162071



Spur 0 Niederbordwagen 2-achsig
braun m.PKW Renault Dauphine Blech
Tin-Plate Replica PKW Modell von
Dinky toys Bestellnr. 162583



Spur 0 MÄRKLIN Bretterwagen
mit 2 Drehschenkel und Ketten in Dose
rot Blech Tin-Plate 1930-1937
Bestellnr. 162563

Diese und noch mehr Raritäten können Sie in unserem Laden in Waiblingen anschauen - und natürlich auch erwerben. Bitte beachten Sie, dass sämtliche Second Hand Modelle Einzelstücke sind und genau einmal angeboten werden. Sie können sich diese und andere Second Hand Modelle auch online unter

www.modelleisenbahn.com/second/ ansehen

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.: 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

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.

Suche einen Bausatz eines bayerischen Dampfkranwagens sowie beide Werkstattwagen zu kaufen. Mein Gleissystem ist H0, Gleichstrom, Trix International. Tel.: 089/987128.

Suche H0/N-Sammlungen + Anlagen. Jede Größenordnung. F. Richter, 06047/977441, moba-richter@gmx.de

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

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

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.: 06352/1524056, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

www.lokankauf.de

Märklin-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 Sammlersucht große Sammlung, analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle einzeln 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.

www.vgbahn.de

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.

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.s@arcor.de.

Suche einen Bausatz eines bayerischen Dampfkranwagens sowie beide Werkstattwagen zu kaufen. Mein Gleissystem ist H0, Gleichstrom, Trix International. Tel.: 089/987128.

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

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

märklin 26928 RHEINGOLD 1928	779,95	märklin 37861 V 60 der DB	224,95	märklin Decoder aus 60760	14,95
märklin 36194 BR 193 VECTRON "Wiedervereinigung"	169,95	märklin 39044 BR 42 der DR	359,95	märklin Motor aus 60760	19,95
märklin 36196 BR 193 BoxXpress	189,95	märklin 39912 US CHALLENGER	629,95	märklin 5 Wagen aus 29721	74,95
märklin 36626 BR 146.0 EURO-EXPRESS	169,95	märklin 46028 KOHLEWAGEN-SET zur BR 45	179,95	märklin BR 185 aus 29841	84,95
märklin 36633 BR 185.6, Cargolink	159,95	märklin 46066 GÜTERWAGEN-SET DER K.Bay.Sts.B.	79,95	märklin Mobile Station 60657 + Box + Netzteil	89,95
märklin 37009 BR 212 der DB	239,95	märklin 46230 SELBSTENTLADEWAGEN-SET	329,95	märklin BR 94 aus 29721, mfx, SOUND	179,95
märklin 37018 S 2/6 PFALZBAHN	419,95	märklin 48104 SELBSTENTLADE-WAGEN DB CARGO	34,95		
märklin 37454 BR 45 der DB	399,95	märklin 48105 SELBSTENTLADE-WAGEN DB CARGO	34,95		

ANGEBOT DES MONATS: märklin stromführende KURZKUPPLUNG € 1,99
Besuchen Sie auch unsere homepage: www.baehnle.com

Solange Vorrat reicht. Versand und Verpackung € 6,90

Bähnle • Silberstr. 26 • 75203 Königsbach-Stein • Tel.: 07232/364469 • Fax: 03212/1100666 • E-Mail: schoenwardiezeit@gmx.de

www.jano-modellbau.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen . Tel. 03528 / 44 12 57 . info@elriwa.de

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

Aktion je Lok 89,99 € UVP* 179,90 €



Brawa 42614 Diesellok 101 512-2, DR, Ep.IV
Brawa 42618 Diesellok V15 2344, DR, Ep.III

Aktion 289,90 € UVP* 389,00 €
DC-Sound 339,90 € UVP* 464,00 €



Roco 72150 Dampflokom S160, USTC, Ep.II
Roco 72151 Dampflokom S160, USTC, Ep.II, DC-Sound

Aktion 49,90 € UVP* 89,00 €



Liliput 230138
2er Set Verwundetentransport, BVZ, Ep.II

Aktion 31,90 € UVP* 58,00 €



Liliput 235963
Kesselwagen, DB, Ep.IV „TEXACO“

Aktion 9,90 € UVP* 19,95 €



Herpa 092708
Framo 901/2 Pritsche
„Molkerei Gen. Hainichen“

Aktion 6,90 € UVP* 12,95 €



Herpa 093040
Trabant 601 Universal
„LPG Roter Oktober“



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

www.elriwa.de

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers

Unsere H0-Aktionen für Sie!

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.

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.

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 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.

Modellbahnzentrum Uerdingen
Ter Meer Str. 2 • 47829 Krefeld-Uerdingen
Tel.: 021 51 / 47 82 91 • www.modellbahnzentrum-uerdingen.de • info@modellbahnzentrum-uerdingen.de

Öffnungszeiten:
Mo/Di/Do/Fr: 10.00 – 13.00
15.00 – 18.00 Uhr
Mittwoch: geschlossen
Samstags: 10.00 – 13.00 Uhr
(und nach Vereinbarung)

Große Auswahl:
• Spur Z – 1 + Bestellungen
• TT 1:120 Spezialist am Niederrhein
• Autos + Miniatürk
• Service: Digitalisierung von Loks Z – 1 Reparaturen

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice.

Vielfalt im Detail!

JB Modellbahn Service

Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541.433135 www.jbmodellbahnservice.de

Züri-Tech

Modelleisenbahnen
Stampfenbachstr. 14
CH-8001 Zürich
Telefon +41 44 253 23 50
Telefax +41 44 253 23 51
info@zueri-tech.ch
www.zueri-tech.ch

Das Eisenbahn-Fachgeschäft im Herzen von Zürich

Montag bis Freitag 9.00–12.30 und 13.30–18.30, Samstag 9.00–16.00

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 Schaltdiode 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€
Programmiersatz: 12,00€
Servomotor ES08A: 5,50€
Servomotor S02511: 8,90€

Info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAERZ.de Tel./Fax: 03571/404027

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

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

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

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.

In BERLIN: ANKAUF • VERKAUF
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
Tel.: 030/2 18 66 11

Der Schienenreiniger
Für kontaktfreudige Schienen

www.schienenreiniger.de
Baptist-Hoffmann-Str. 19
97688 Bad Kissingen
Tel.: 0971/66345
info@schienenreiniger.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.

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.: 06352/1524056, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

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.

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.

flexilicht.de

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

Steinfrei Stone free VAMPISOL.DE

H0 & Spur 0 Trockenmauer
H0 & Spur 0 Treppen
H0 & Spur 0 Stelleneingang

Böttcher Modellbahntechnik

Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen • Ladegutprofile

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher • Am Hechtenfeld 9 • 86568 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962 • info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.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.

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.

GESUCHE
Fahrzeuge sonstige

Märklin Modellautos der frühen 60er Jahre. Bitte um faire Preisangebote bzw. Liste. Tel.: 0160/99442439.

GESUCHE
Fotos + Bilder

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

SONSTIGES

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

www.puerner.de

Modellbahn 2. Hand
An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen: Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos. Neuwere.

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

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 private Lokwerkstatt oder Service (H0-Spur). Tel.: 0160/99442439.

www.modellbahnen-berlin.de

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html> oder anfordern bei E. Freimann, Tel.: 08141/53481-152

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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.

URLAUB

Reisen, Touristik

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,-/Pers., Speisen von € 6,- bis € 9,-. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

www.fewo-wildfeuer.de

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

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine>



EUROSPoor 2018

9., 10. & 11. Nov. - Jaarbeurs Utrecht, NL. info@eurospoor.nl

• Grösste Modelleisenbahnschau Europas mit über 60 in- und ausländischen Modellbahnanlagen • Ca. 1000 qm Markt für Modelleisenbahnen, Zubehör

Teilnehmer: 15.000 Besucher, preiswerte Tarife, günstiges Hotel-Arrangement. Unterlagen zum Herunterladen auf www.eurospoor.nl/form.html

Besucher: Die Reise lohnt sich! Bitte notieren Sie sich den Termin.

Das erste VGB-Buch für die jüngsten Eisenbahn-Fans

Das Öchsle

Die Geschichte einer kleinen Dampflokomotive

Mit seinem Kinderbuch setzt der Heilbronner Autor Roland Rösch der „Öchsle-Bahn“, die auch heute noch auf schmaler Spur durch die malerische Landschaft Oberschwabens dampft, ein erzählerisches Denkmal. Nicht nur die Kinder (ab 3 Jahren), auch die vorlesenden Erwachsenen werden sich an den vielen liebevoll gemalten Lokomotiv-Bildern erfreuen.

44 Seiten, Format 27,5 x 19,5 cm, Hardcovereinband, farbig illustriert
Best.-Nr. 581624 | € 9,95

Einfach bestellen! 08141/534810 oder bestellung@vgbahn.de



Kinderbuch

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

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

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-emma.de.

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

Jetzt schon vormerken:
Plauer Modellbahnbörse
29.09. • 10.00–14.30 Uhr
Zwickau / Clubhaus Sachsenring
21.10. + 28.12. • 9.30–14.30 Uhr
Oelsnitz / V. – Vogtlandsporthalle
Info und Reservierung
0171 / 93 27 552 oder antikladen-plauen@t-online.de

BÖRSEN

Auktionen, Märkte

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

www.modellbahnboerse-berlin.de
27.05.: 01069 Dresden, Alte Mensa, von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
21.05. Düsseldorf, Boston-Club e. V. Vennhauser Allee 135
27.05. NEU! Bergisch Gladbach - Refrath Bürgerzentrum Haus Steinbreche Dolmanstr. 17
03.06. Neuss, Stadthalle, Selikumer-Str. 25
17.06. Köln-Mülheim, Stadthalle Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
ADLER - Märkte e. K. 40721 Hilden, Tellerstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

03.06.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggörse, 10–18 Uhr, 21224 Rosengarten-Ehestorf, zum Oldtimermarkt Freilichtmuseum, Am Kiekeberg 1. Info-Tel.: 040/6482273.

www.adler-maerkte.de

09.06.–10.06.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt (Sa. 18–23, So. 9–17 Uhr), 78462 Konstanz, Bürgersaal, St. Stephansplatz 15. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

www.bv-messen.de

30.06.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

14.07.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 87645 Schwangau, Schlossbrauhaus Schwangau, Gipsmühlweg 5. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

www.puerner.de

Termine

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

21.05. Düsseldorf, Boston-Club e. V. Vennhauser Allee 135 27.05. NEU! Bergisch Gladbach - Refrath Bürgerzentrum Haus Steinbreche Dolmanstr. 17 03.06. Neuss, Stadthalle, Selikumer-Str. 25 17.06. Köln-Mülheim, Stadthalle Jan-Wellem-Str./Wiener Platz ADLER - Märkte e. K. 40721 Hilden, Tellerstr. 14 Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de	21.05. Castrop, Europahalle (Montag) 27.05. Mülheim/Ruhr, Alte Dreherei 03.06. Haltern, Seestadthalle 10.06. Bremen, Grossmarkt, Am Waller Freihafen 1 16.06. Mülheim, Alte Dreherei (nur Autos) 17.06. Osnabrück, Halle Gartlage 24.06. Mülheim/Ruhr, Alte Dreherei Weitere Termine unter www.bv-messen.de
---	---

01. und 02. Juni 2018 Spielzeugauktion

im Hans-Peter Porsche TraumWerk, Zum Traumwerk 1, 83454 Anger



NEU!

Für unsere Auktionen suchen wir Einlieferungen. Schönes, altes Spielzeug und Eisenbahnen aller Spurweiten.

Münchner Spielzeugauktion

Veranstalter: Christian Wrede • Hauptstr. 6, 91325 Adelsdorf • Tel. 09195/998991 • www.muenchner-spielzeugauktion.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

21. Mai 47 Duisburg-Homb., Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str. (Pfingstmont.)
27. Mai 46 Wesel, Niederrheinhalle, An de Tent
3. Juni 44 Herne-Röhlingshausen, Volkshaus, Am alten Hof
3. Juni 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
10. Juni 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
24. Juni 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
8. Juli 47 Duisburg-Homb., Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
15. Juli 58 Schwerte, Rohrmeisterei, Ruhrstr.
15. Juli 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
22. Juli 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.

Alle Märkte
11–16 Uhr außer *

... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!

Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662



Gelungene Modelle der „roten Brummer“ gibt es in großer Zahl. Etwas Besonderes ist der Vorserien-Schienenbus von Brekina, der sich für eine Superung eignet.

Bus-Belebung

Ein Schienenbus-Modell ist zweifellos eine Bereicherung. Sei es eine Vorkriegs- oder eine Nachkriegsbauart, die kurzen Fahrzeuge bringen Abwechslung in jeden Fuhrpark und auf jede Anlage. In allen gängigen Maßstäben gibt es mittlerweile ansprechende Modellumsetzungen.

Im Jahr 2014 erschien das H0-Modell des urigen Vorserien-VT95 von Brekina, zunächst in der zweitürigen, später auch in

einer viertürigen Variante. Auf den ersten Blick hinterlassen Motor- und Beiwagen einen guten Eindruck. Schade ist nur, dass die beiden Frontfenster in der Breite zirka drei Millimeter zu schmal ausgefallen sind. Die äußeren Stege müssten sich eigentlich in der Verlängerung der Nietereihe neben den Puffern befinden. Streng genommen müsste der VT95 911 wie auch der VB 142 006 – beide stellen die jeweils nur einmal für die DB gebaute Version mit vier

Türen dar – über eine andere Sitzaufteilung verfügen. Über diese Mängel kann man aber hinwegsehen, denn mit einer dezenten Alterung und einer Verbesserung des Innenraumes entsteht ein sehr ansehnliches und nicht alltägliches Fahrzeug für den Einsatz auf der Nebenbahn.

Wie immer wird das Modell weitestgehend zerlegt. Bis auf die Rast-Verbindung von Fahrwerk und Wagenkasten werden alle weiteren Bauteile des Brekina-Triebwa-



SCHAUSTÜCK: THOMAS MOORE

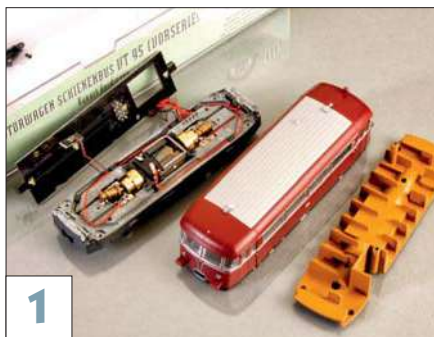
Mit verbesserter Inneneinrichtung und einigen Fahrgästen kommt das leicht gealterte Brekina-Modell sehr schön zur Geltung.

gens durch kleine Kreuzschlitzschrauben zusammengehalten. Etwas heikel ist das Entfernen der seitlichen Fensterbänder, da sie punktuell mit Klebstoff fixiert sind. Um die Klarsichtteile spurlos zu entfernen, empfiehlt sich die Verwendung eines Wattestäbchens, mit dem von der Außenseite her etwas Druck ausgeübt wird. Die Frontverglasung wird sowohl innen wie außen

Vorsichtiges Entfernen der Fenstereinsätze

mit Abdecklack maskiert. Ein Entfernen dieser Fenster ist aufgrund der festen Klebeverbindung kaum möglich.

Vor allem im Innenraum des VT 95 bieten sich viele Möglichkeiten zur Superung. Bei der einteiligen Nachbildung der Inneneinrichtung sind die Haltebügel oberhalb



1 Für die Superung und die farbliche Behandlung müssen Motor- und Beiwagen Schritt für Schritt zerlegt werden.



2 Ein Wattestäbchen hilft dabei, die punktuell fixierten Fensterbänder möglichst ohne Beschädigungen herauszudrücken.



3 Leider sind die Frontfenster zu schmal geraten. Die äußeren Stege müssten in der Verlängerung der äußeren Nietenreihe liegen.



4 Die Bodenplatte der Inneneinrichtung erhält mit dem Stechzirkel die jeweiligen Markierungen für die Bohrungen.



5 Die 0,4-mm-Bohrung wird dann im schrägen Winkel entsprechend der Sitzlehnen-Vorderseite angebracht.



6 Die angeformten Konturen der Bügelnachbildung lassen sich mit einem Stichel vorsichtig entfernen.



7 Dann folgt der Feinschliff mit einer selbst angefertigten kleinen Schmirgellatte.



8 Auch die Farbschicht an den Stirnseiten der Sitze wird weggeschmirgelt.

der Lehnen als angeformte Konturen dargestellt. Eine einfache Möglichkeit zur Verbesserung wäre das Anlegen mit silberner Farbe. Ich wollte aber etwas mehr Aufwand betreiben.

Beim Vorserien-VT95 ist die Konstruktion der Sitzbänke wesentlich spartanischer ausgeführt als bei den Nachfolge-Bauarten und erinnert ein wenig an klappbare Campingstühle. Anders als bei den längeren Serien-Schienenbussen bilden die Haltebügel den oberen Abschluss der beidseitig angeordneten Traggestelle für die Sitzbänke aus Metallrohren. Beim Vorbild bestand die Haltestange aus eloxiertem Leichtmetall. Die etwas stärker bemessenen Gestelle selbst waren in der Farbe der Sitzbezüge einbrennlackiert.

Die Sitze erhalten neue Haltebügel aus Messing

Um das Rohrgestell samt Haltebügel später aus 0,3-mm-Messingdraht ergänzen zu können, markiert man zunächst die Position der beidseitigen Bohrungen mit einem Stechzirkel. Es sind einige Versuche nötig, um den exakten Punkt zu ermitteln, da die Bügel entsprechend der Schräge der Rückenlehne angeordnet werden müssen. Als Anschlag für einheitliche Abstände und als Fixpunkt dient die Hinterkante der Lehne (Bild 4). Die Bohrung wird dann mit einem möglichst lang eingespannten 0,4-mm-Bohrer im Winkel der schrägen Lehnen durch den Boden der Inneneinrichtung gebohrt.

Nach dem Entfernen der angeformten Bügel mit einem Stichel folgt das Versäubern der Oberkante mit einer kleinen Schmirgellatte. Damit später beim Verkleben der Drahtbügel seitlich der Lehne eine stabile Verbindung zustande kommt, wird die Farbschicht beidseitig mit einer Schmirgellatte etwas angeraut. Das Biegen des 0,3-mm-Messingdrahtes erfolgt zuerst mit einer kleinen Rundzange. Der richtige Radius wird durch Ausprobieren ermittelt. Dort, wo sich die Filzstiftmarkierung befindet, sind die Schenkel 1,8 Millimeter stark.

Eine einfache Biegeschablone aus Polystyrol dient zum Abwinkeln des anderen Endes. Da die Lehnen an den Seiten nach oben verjüngt sind, ist darauf zu achten, dass die Bügel auch dort, wo die Rundung beginnt, an beiden Kanten anliegen. Während des Verklebens mit dünnflüssigem



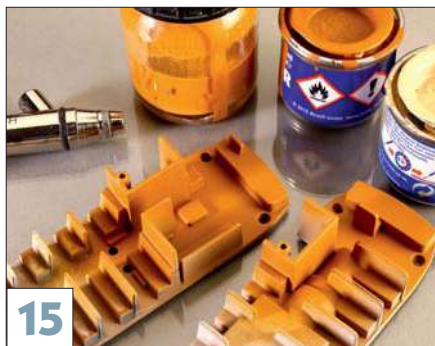
9 Mit einem Filzstift wird an den Schenkeln einer kleinen Rundzange der richtige Radius der Rundung markiert.



11 Eine einfache Biegeschablone aus abgerundetem Polystyrol dient zum Abwinkeln des anderen Endes der Haltestange.



13 Ein 0,8 Millimeter starker Polystyrolstreifen dient als exakter Abstandshalter während des Verklebens der Bügel.



15 Die Trennwände erhalten zunächst eine Lackierung in einem aufgehellten Brauntönen.



10 Um später einen rechten Winkel bei den Haltebügeln zu erzielen, ist ein leichtes Überbiegen notwendig.



12 Eine weitere Schablone mit seitlichem Anschlag für die ein- und zweiseitige Variante entsteht ebenfalls aus Polystyrol.



14 Vor dem Einfärben der Inneneinrichtung erfolgt noch eine Spritzlackierung mit weißem Haftgrund.

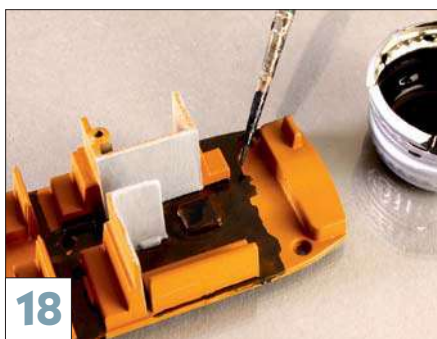


16 Dann werden sie vor dem nächsten Lackierung mit Tamiya-Abdeckband maskiert.



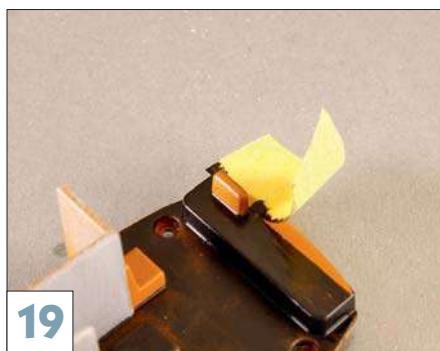
17

Die Trennwände im Bereich des Gepäckraumes des Beiwagens bekommen einen Farbauftrag in hellerem Grau.



18

Die Bemalung aller Bodenflächen und der Abdeckungen erfolgt in einem dunklen Graubraun mit dem Pinsel.



19

Das vordere Ende des Inneneinsatzes bleibt holzfarben. Es wird maskiert. Die restlichen Flächen tarnt man mit der Bodenfarbe.



20

Oberhalb der Lehne entfernt man die Farbschicht der Drahtbügel mit etwas Nitroverdünnung.



21

Nun lassen sich die Messing-Bügel mit Revell-Aluminium, verdünnt mit etwas Terpentin, silberfarben lackieren.



22

Um die Befestigungssäule für die Platine zu tarnen, wird die halbrunde Kontur mit einer Rundfeile in eine Figur eingearbeitet.



23

Figuren, die sich im Dialog befinden, sollten glaubhaft in Szene gesetzt werden.



24

Figuren auf der Motor- und Decoderabdeckhaube muss man relativ stark kürzen.

Sekundenkleber dient ein untergeschobener 0,8 Millimeter dicker Polystyrolstreifen als Distanzhalter.

Um an den mit den Bügeln ergänzten Inneneinsätzen einige farbliche Verbesserungen vorzunehmen, ist eine vorab dünn aufgetragene Spritzlackierung mit hellem, möglichst weißem Haftgrund empfehlenswert. Die Trennwände erhalten anschließend eine Spritzlackierung in einem mittleren Brauntönen. Damit ein leichter Kontrast zu den Sitzen entsteht, wird das Revell-Braun 382 mit etwas -Beige 314 (beides seidenmatt) leicht aufgehellt. Die Trennwände im Bereich des Gepäckraumes hingegen erhalten eine hellgraue Spritzlackierung.

Nachdem die Wandflächen mit Tamiya-Tape maskiert worden sind, folgt die Lackierung der beim Vorbild mit Igelit-Kunstleder bezogenen Sitze in Braun seidenmatt 382 von Revell. Die gesamte Bodenfläche und auch die Abdeckhauben für Decoder und Getriebe beim Motorwagen erhalten eine dunkle graubraune Farbgebung. Sie wird aus Aero-Color-Farben von Schmincke angemischt und mit einem kleineren Pinsel vorsichtig aufgetragen. Überschüssige Farbe lässt sich in diesem Fall gut mit einem angespitzten Zahnstocher abrubbeln, gerade an den Ecken und Kanten der Farbtrennung.

Innen-Kolorierung in vielen Schritten

Dass die bereits montierten Sitzbügel während der Spritzlackierung nicht maskiert werden, hat folgenden Grund: Beim Maskieren mit Abdecklack entsteht eine geschlossene und vergleichsweise feste Schicht, die beim Entfernen zu Verformungen und Beschädigungen der Bügel führt. Da das eigentliche Traggestell für die Sitze ohnehin etwas stärker bemessen und im Farbton des Polsters lackiert war, genügt es, die Farbschicht an der Oberkante der Lehne mit einem feinen Pinsel und etwas Verdünnung wieder freizulegen. Lasert werden die Bügel mit Revell-Aluminium, verdünnt mit Terpentin, das bei einer Pinsellackierung mit Kunstharzlacken zu besseren Ergebnissen führt.

Wer möchte, kann auch die Innenseite des Wagenkastens lackieren. Wichtig ist, dass die Kanten der Fensterdurchbrüche mit Abdecklack versiegelt werden. Zudem

sollte man den Wagenkasten von außen mit Klebeband schützen. Auch die Innenseite erhält eine Spritzlackierung im leicht aufgehellten Revell-Braun. Beim Beiwagen werden die Wände im Bereich des Gepäckabteils nach den entsprechenden Abdeckarbeiten in hellem Grau lackiert.

Der Innenraum der Fahrzeuge soll nun noch durch einige Figuren belebt werden. Durch geschicktes Platzieren und die richtige Farbauswahl lassen sich die haubenförmigen Abdeckungen von Motor, Ge-

Angepasste Figuren beleben den Innenraum

triebe und Decoder auf diese Weise auch etwas verstecken. In der Regel muss man bei allen Figuren die Füße kürzen. Figuren und Figurenpaare, die auf der Motorabdeckung platziert werden, müssen im Bereich des Oberkörpers soweit gekürzt werden, dass sie ungefähr zum Sitznachbarn direkt am Fensterplatz passen.

Bis auf das Gepäckabteil des Beiwagens, wo stirnseitig nur ein Einzelsitz vorhanden ist, sind auch an den Fahrzeugenden Sitzbänke angeordnet. Beim Mo-



Nach den Maskierarbeiten spritzt man die Innenwände mit Revell-Braun 382. Für das Gepäckabteil eignet sich hellgraue Farbe.

torwagen sind es neben dem Fahrersitz jeweils drei weitere Sitzplätze. Die Sitzfläche im Modell ist durch die haubenartige Umbauung der Kinematik einen Millimeter zu hoch bemessen. Dieses Maß muss am Gesäß der Figuren entfernt werden.

Bevor Motor- und Beiwagen zusammengebaut werden, erfolgt noch eine dezente Alterung im Bereich des Fahrwerks und des Wagenkastens. Zusätzlich erhalten die Triebwagen Finescale-Räder aus der Werkstatt von Holger Gräler (www.awlingen.de). □ Jörg Chocholaty/abp



Bei den Fensterbändern wird die Innenseite der Rahmen silberfarben gestrichen, für den Türbereich verwendet man Revel-Braun 382.



Die gesuperten Triebwagen erhalten Finescale-Räder von Holger Gräler.



Auch die Hohenzollerische Landesbahn (HzL) beschaffte zwei Vorserien-Triebwagen in Uerdingen. Brekina bietet auch diese Version in H0 an.

ivoire

CHARTRES

Samstag 9. Juni 2018

Auktionshaus Galerie De Chartres
Chartres – Frankreich

Modelleisenbahnen in den Baugrößen
0 – 0m – H0 – H0m

*Verkauf der Sammlung Pierre Williner
zugunsten der Stiftung "Les Moineaux"*



Ab 10 Uhr : Spur 0 und 0m (160 Lose)

Ferro-Suisse, Euro Modell, Lematec, Elettren, Lemaco,
Metropolitan, Lombardi, Goldbeck, Fulgurex, Darstaed, W. Hermann.



Ab 13 Uhr : Spur H0 und H0m (600 Lose)

FS, Bemo, HRF, Lemaco, Fulgurex, Metrop, Hag,
Lematec, Simoba, Sigg Modell.



Auktionshaus : Galerie de Chartres, 7 rue Collin d'Harleville – 28000 Chartres - FRANCE

Ausstellung der Modelle : Freitag, 8. Juni von 15 bis 18 Uhr und Samstag, 9. Juni 9 bis 12 Uhr.

Liste und fotos auf www.interencheres.com/28001 und www.ivoire-chartres.com

Katalog : 10 €

Live-Auktion auf interencheres-live.com



interencheres-live.com

Enchères LIVE et ordres d'achat secrets

GALERIE DE CHARTRES SARL - 10, RUE CLAUDE BERNARD - ZA LE COUDRAY - BP 70129 - 28003 CHARTRES CEDEX - TÉL: 02 37 88 28 28 - FAX: 02 37 88 28 20 - chartres@galeriedechartres.com

JEAN-PIERRE LELIÈVRE - PASCAL MAICHE - ALAIN PARIS Commissaires-Priseurs

Agrément 2002-180



Einer der wahrscheinlich schönsten Nebenstrecken Bahnhöfe Deutschlands auf einzigartigem 20.000 m² großem Gründerzeitanwesen im Luftkurort Hilders am Fuße der Wasserkuppe an stillgelegter Bahnstrecke gelegen. Ohne Rücksicht auf Kosten (ca. 3,2 Mio. €) saniert. Mit Tiefgarage, beheiztem großen Nebengebäude, Quellenlauf, beheiztem Salzwasserpools, Sommerküche, Gleisunterführung, Uerdinger, etc. Weit unter Erstellungskosten provisionsfrei zu verkaufen.

Seriöse Anfragen mit vollständigen Angaben Ihrer Kontaktdaten unter 1aimmo@web.de



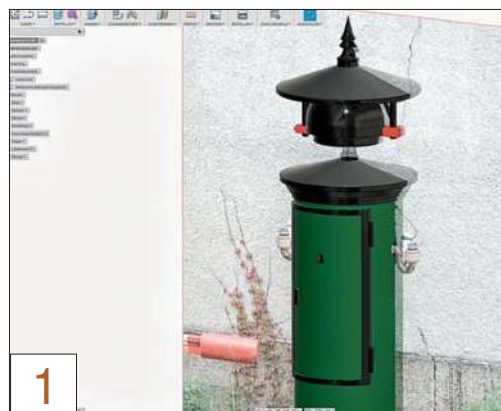
Der „Form 2“-3D-Stereolithografie-Drucker des Herstellers Formlabs ist kompakt und im Set mit praktischen Reinigungstanks erhältlich.

Im MEB 2/2018 stellten wir die Grundlagen des 3D-Drucks und geeignete Programme für die 3D-Konstruktion vor. Nun folgen die Druckvorbereitungen und es wird gedruckt.

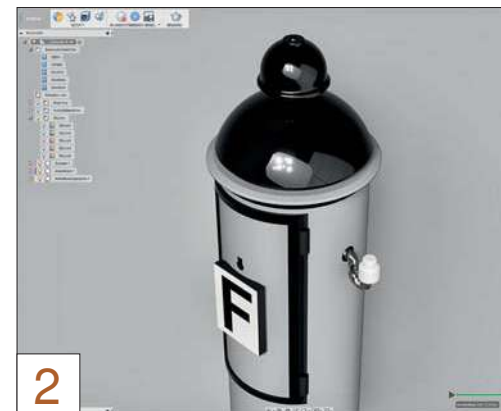
TBL2 Schicht für Schicht

Damit der Drucker mit den 3D-Daten etwas anfangen kann, wird noch eine weiterer Software-Typ benötigt, die sogenannten Slicer. Das sind Werkzeuge, welche die 3D-Modelle für den Drucker vorbereiten und die vielen dünnen Schichten berechnen, die letztlich gedruckt werden. Meist bieten die Hersteller der Drucker solche Slicer an oder es wird auf Open-Source-Komponenten zurückgegriffen.

Für den „Form 2“ bietet der Hersteller Formlabs das Programm „PreForm“ zum kostenlosen Download an. Neben Funktionen zur Verwaltung des Gerätes hat es die Aufgabe, den Druck der 3D-Modell-Kons-



Am Beginn des 3D-Drucks steht die Konstruktion, hier die eines preußischen Läutewerks auf Basis eines Originalfotos des großen Vorbilds.



Die Funktionen des verwendeten 3D-Programms „Fusion 360“ wurden im ersten Teil des Artikels beschrieben.

truktion vorzubereiten. Dafür wird diese gegebenenfalls als STL-Datei exportiert und in „PreForm“ geöffnet. Auch bei professionellen CAD-Systemen entstehen STL-Dateien, mit denen „PreForm“ gelegentlich nicht zurechtkommt und Fehlermeldungen ausgibt. Bei sehr kleinen Modellen oder fehlerhaften Zeichnungen sind entsprechende Meldungen zu bestätigen. Eine Sichtkontrolle der Zeichnung sollte in diesem Fall stets erfolgen.

Die nächsten Schritte sind das räumliche Platzieren des 3D-Modells und die Positionierung der Stützen. Die Automatikfunktion ist bei kleinen Teilen selten eine Hilfe, hier ist etwas Übung nötig. Nun entscheidet sich auch schnell, ob das Modell gegebenenfalls umkonstruiert oder zerlegt werden muss, um es optimal drucken zu können. Ziel ist es, die Stützen so anzulegen, dass alle hervorstehenden Teile gehalten werden. Zu große Abstände führen ebenso zu Fehldrucken wie fehlende Stüt-

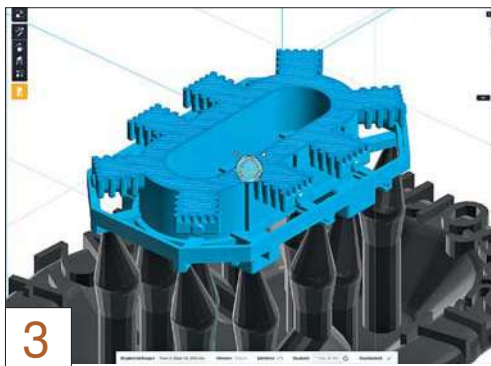
Stützstrukturen sind wichtig für den Druckerfolg

zen. Fehlt bei diesem Arbeitsschritt die Sorgfalt, hat man schnell Reste von halb ausgehärteten Stücken im Resin und muss diese filtern, da sonst die nachfolgenden Drucke beschädigt werden können.

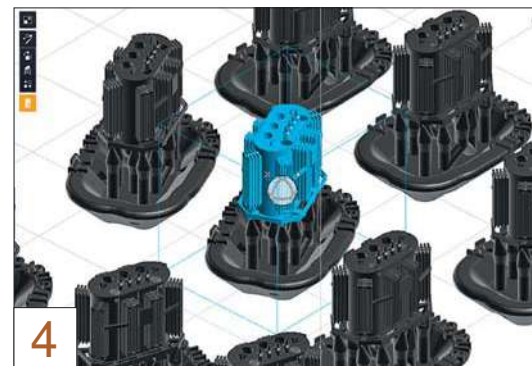
„PreForm“ zeigt auch an, ob das Modell ausreichend mit Stützen versehen ist, gerade bei kleinen Teilen mit vielen Details reicht das jedoch nicht immer aus. Die Software bietet deshalb die Möglichkeit, sich mit Schieberegler oder Tastatur den Ablauf des Drucks Schicht für Schicht vorab anzusehen. Aus den genannten Gründen sollte man von dieser Funktion vor allem zu Beginn ausgiebig Gebrauch machen und sich insbesondere die Punkte ansehen, an denen die Stützen ins Modell übergehen. So lassen sich die Stellen finden, die noch weitere Stützen benötigen.

Nun steht einem Druck nichts mehr im Weg. Etwas Zeit sollte man dafür einplanen, denn größere Modelle benötigen, abhängig vom gewählten Resin und der Schichtdicke, etliche Stunden.

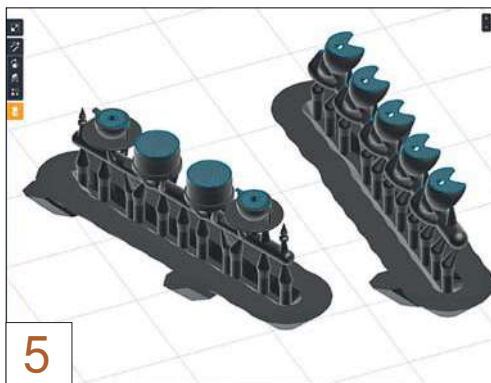
Hat der Drucker seine Arbeit erledigt, muss das Produkt von der Montageplattform gelöst und in Isopropanol gereinigt werden. Dazu gibt es von Formlabs ein Set mit Werkzeugen, eine Arbeitsplatte und Reinigungstanks. Letztere sind für die maxi-



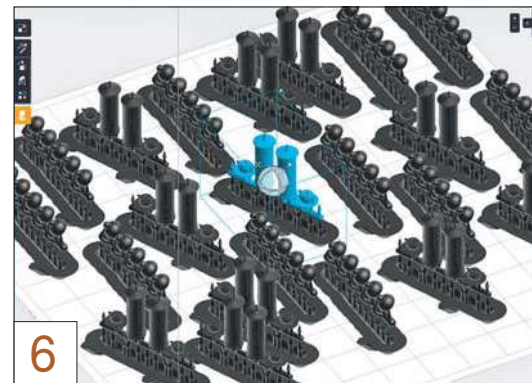
3 Mit der Software „PreForm“ lässt sich – Schicht für Schicht – der Ablauf des Drucks simulieren, wie hier bei einem Transformator-Modell.



4 Auch die korrekte Platzierung der Teile auf der Montageplattform gehört zu den Aufgaben der Software.



5 Mehrere Bauteile sind auf einem Träger angeordnet. Der plattenartige Unterbau hält das Druckteil später auf der Montageplattform fest.



6 Die zufällige Verteilung sorgt dafür, dass die Schale gleichmäßig abgenutzt wird und nicht so schnell abstumpft.



7 Ist der Druck abgeschlossen, hängen die Teile an der Montageplattform. Mit Hilfe des mitgelieferten Hebelwerkzeugs ...



8 ... lassen sich die Drucke von der Plattform lösen und landen mit etwas Übung auf dem Sieb des Waschtanks.

mal druckbare Größe der Modelle ausgelegt und fassen zwei mal fünf Liter. Für kleine Modelle reicht es, hier jeweils ein bis zwei Liter einzufüllen.

Die Reinigungszeit hängt stark vom Umfang der Detaillierung ab und dauert gewöhnlich zwischen 15 und 30 Minuten. Der erste Waschgang löst das nicht ausgehärtete Resin, der zweite spült die Teile

sauber. Zu langes Reinigen lässt dünne Bereiche deutlich aufquellen, die Teile lösen sich aber nicht auf, selbst wenn sie mehrere Tage im Bad liegen. Wichtig ist eine gute Bewegung der Teile, damit das Resin auch aus den Vertiefungen ausgespült wird. Besonders kritisch sind Bohrungen und Hinterschnidungen. Es hat sich bewährt, zunächst mit Druckluft den überschüssigen

Alkohol zu entfernen und dann die Modelle über Nacht trocknen zu lassen. Anschließend sollten diese etwa eine Stunde in UV-Licht ausgehärtet werden. Dafür eignen sich günstige Geräte aus dem Kosmetikbedarf, die für die Aushärtung von Nagellack gedacht sind. Verschiedene Tutorials finden sich im Internet. Nach einiger Zeit sättigt sich der Reinigungs-Alkohol mit

Resin und Farbpigmenten und muss ausgetauscht werden. Größere Mengen des Stoffgemisches gibt man bei Sondermüll-Sammelstellen ab.

Das Standard-Resin von Formlabs lässt sich mit Arcyl-Farben problemlos kolorieren. Die Vorgehensweise ist mehr oder weniger identisch mit der bei herkömmlichen Kunststoffmodellen. Obwohl die

Oberfläche eher glatt erscheint und keine sichtbaren Poren aufweist, ist die Haftung der Farben direkt auf der gut gewaschenen Oberfläche schon sehr gut. Wer auf Nummer sicher gehen will, kann zur Grundierung „Chaos Black Primer“ von Citadel oder „Surface Primer“ von Tamiya verwenden. Auch ein Bad in Feuerzeugbenzin direkt vor dem Lackieren schadet den Teilen nicht und löst eventuelle Fettreste. Falls die Oberfläche nicht hart sein sollte oder gar leicht wachsig erscheint, wurde der Prozess beim Reinigen nicht korrekt eingehalten und sollte wiederholt werden.

Man darf gespannt sein, wohin die Entwicklung des 3D-Drucks noch geht. Inzwischen gibt es spezielle Messen zu diesem Thema, die „Maker-Faires“. Die Verfügbarkeit wird besser und die sogenannten Open-Labs sind immer besser ausgestattet. Die Geräte werden tendenziell eher günstiger und für den Heimanwender tauglicher. Inzwischen wurden die ersten Geräte für wenige hundert Euro aus Fernost angekündigt. □ *Elvis Müller/abp*



9

Dann werden die Teile in Isopropanol gereinigt. Dabei löst sich das nicht ausgehärtete Resin.



10

Nach der groben Reinigung im ersten Becken erhalten die Drucke im zweiten Tank noch einen weiteren Waschgang.

FOTOS: ELVIS MÜLLER



11

Nach dem Ablüften härten die Drucke unter UV-Licht aus. Geeignete Geräte finden sich im Kosmetikbedarf.



12

Das Resin für den „Form 2“ wird in Kunststoffkartuschen geliefert, die leicht gewechselt werden können. Zu jedem Resintyp gehört ein Resintank, ...



13

... der zusammen mit dem Resin getauscht wird. Nach einigen Drucken wird der Boden der Schale stumpf und muss ersetzt werden.



14

Eine Reinigung mit Feuerzeugbenzin entfernt etwaige Fettflecken an den Druckteilen.



15

Die Grundierung „Chaos Black Primer“ von Citadel ist auch für die Teile aus dem 3D-Drucker gut geeignet.



16

Bei der Lackierung werden zunächst die hellen Farben aufgebracht. Bei Lötewerken waren Anstriche in Hellgrau und Grün üblich.

VOM DB-STOLZ ZUM KULTOBJEKT

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



Rhätische Bahn RhB
Best.-Nr. 701401



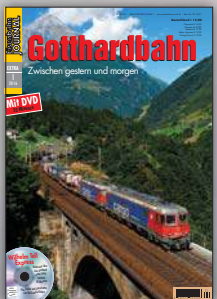
DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602



DB und DR
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,-



Die V 200 war der Stolz der jungen Bundesbahn. Bis 1959 wurden insgesamt 86 Exemplare in Dienst gestellt, 50 weitere mit stärkeren Motoren folgten bis 1965. In den Anfangsjahren führten die V 200 zahlreiche Fernschnellzüge mit klingenden Namen wie „Rheingold“ und „Blauer Enzian“, „Gambrinus“ und „Hanseat“. Insgesamt 36 Maschinen beider V-200-Spielarten sind aber noch heute in Deutschland erhalten. Diese Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals dokumentiert die Geschichte der V 200 mit einem kompetenten Text und zahlreichen, bislang meist unveröffentlichten Fotos, vielen Zeichnungen und einer aktuellen Statistik. Die beiliegende Video-DVD zeigt in dem Film „221 127 – Die große Bundesbahn-V 200“ die wohl populärste deutsche Diesellokomotive im Einsatz im Ruhrgebiet in den 1980er Jahren.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „221 127 – Die große Bundesbahn-V 200“ (Laufzeit 57 Minuten)

Best.-Nr. 701801 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



Die neuen Fenster sind da! Dank des neuen Umbausatzes von Faller kann es auf Modellstraßen nun merklich bunter zugehen.

Seit fast 30 Jahren sind die Car-System-Fahrzeuge von Faller bereits im Angebot. Jetzt bietet ein neues Umbau-Chassis die Möglichkeit zum Eigenbau eines H0-Wunschmodells.

Wunsch-Laster

Zum Lieferumfang gehören neben dem grundsätzlich fahrbereiten Lkw-Chassis ein Informationsblatt zum Betrieb der Car-System-Fahrzeuge und eine Umbauanleitung. Besonders für Car-System-Einsteiger bietet das Infoblatt wichtige Tipps zur Fahrzeug-Wartung, zum Aufladen der Akkus und zur Beschaffung von Ersatzteilen. Etwas dürrig ist dagegen die Umbauanleitung gestaltet. Sie enthält ein paar Abbildungen, deren Sinn sich erst im Umgang mit den entsprechenden Bauteilen erschließt. Das spezielle Faller-Ladegerät gehört nicht zum Lieferumfang. Sofern noch nicht vorhanden, kann es unter der Artikelnummer 161690 separat erworben werden. Die Ausstattung des Umbau-Chassis im Maßstab 1:87

entspricht den Fertigmodellen der Car-System-Palette. Aufgeräumt geht es auf der Ladefläche des zweiachsigen Fahrgestells zu. Eine Platine sorgt für die sichere elektrische Verbindung der verbauten Komponenten wie Motor, Akku und Schalter. Für die Stromversorgung ist ein Akkupack mit zwei Zellen zuständig, die Bordspannung beträgt 2,4 Volt. Der Stromspender ist austauschbar und nur über Steckkontakte auf der Platine befestigt. Der Schiebeschalter zum Starten des Fahrzeugs befindet sich auf der Fahrgestell-Unterseite. Hier ist auch die dreipolige Buchse für den Anschluss des Ladesteckers zu finden. In einem Kasten versteckt ist der Reed-Kontakt, der bei einer aktivierten Stoppstelle für das Anhalten des Fahrzeugs sorgt.

Das zweiachsige Lkw-Chassis mit einem Radstand von rund 56 Millimetern ist vor allem für den Umbau von Standmodellen des bekannten Herstellers Herpa gedacht. Laut Beschreibung kommen dafür neben verschiedenen Koffer-Aufbauten sämtliche Frontlenker-Führerhäuser der Herpa-Kollektion in Frage – mit Ausnahme der Renault-Modelle. Ganz so einfach ist die Sache aber nicht. Leider fehlt der Hinweis, dass für einen möglichst einfachen Umbau Modelle mit einem kippbaren Fahrerhaus zu bevorzugen sind. Nur an diesen ist die Aufnahme für die Drehzapfen zu finden, die auch an dem Car-System-Chassis vorhanden sind. Lkw-Modelle, die über eine feste, aufgesetzte Fahrerkabine verfügen, sind eher ungeeignet. Bauteile wie

Stoßstange, Schmutzfänger oder Tritte sind dort oft Bestandteile des Fahrzeug-Rahmens. Das Herauslösen der Teile ist nur mit recht großem Aufwand möglich. Wenn der heimische Fuhrpark kein passendes Modell beinhaltet, ist die Neubeschaffung schwierig. Die meisten Herpa-Lkw-Modelle mit Koffer-Aufbau präsentieren sich in einer Ausführung mit hinterer Nachlaufachse, die beim Vorbild in der Regel als Liftachse vorhanden ist. Zweiaxelige Fahrzeuge sind auch im aktuellen Herpa-Programm eine seltene Variante.

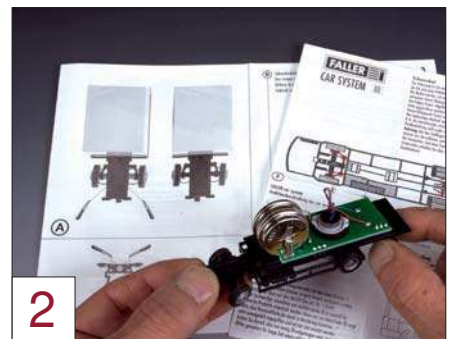
Für die hier gezeigte erste Variante der Umrüstung kommt als Basis-Fahrzeug ein MANF90-Hängerzug in der Gestaltung der Firma Weru zum Einsatz. In dieser Aufmachung war der Lkw auch schon als Fertigmodell von Faller erhältlich. Bei kippbaren Führerhäusern hält sich der Arbeitsaufwand für den Umbau in Grenzen. Ganz ohne Werkzeug geht es natürlich nicht, denn im Bereich der Vorderräder sind eini-

Die Modellwahl bestimmt den Arbeitsaufwand

ge Änderungen erforderlich. Zunächst steht aber die Zerlegung des Teilespenders an. Der Kofferaufbau ist lediglich aufgesteckt und schnell nach oben abgenommen. Weiter geht es mit dem Abziehen der vorderen Stoßstange, denn die hier vorhandenen Steckzapfen dienen als Verriegelung der Fahrerkabine. Da das Bauteil recht fest sitzen kann, setzt man am besten von der Unterseite her einen kleineren Schlitzschraubendreher direkt am Zapfen an. So lässt sich die Stoßstange Stück für Stück vorsichtig aus ihrem Sitz drücken, bis die Kabine vom Fahrgestell gelöst ist. Von vorne kann der Bastler jetzt mit einem spitzen Gegenstand die beiden Scharnierzapfen entriegeln, die den kippbaren Aufbau mit dem Grundrahmen verbinden. Am Grundrahmen müssen nun einige Anpassungen vorgenommen werden, um einen einwandfreien Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Laut der Umbauanleitung wird zuerst der mittlere Verbindungssteg herausgetrennt. Der Rahmen selbst ist allerdings recht filigran beschaffen. Wer hier keine Schäden verursachen möchte, greift am besten zu einem Minischleifer, der mit einem feinen Sägeblatt bestückt ist. Auf diese Weise lässt sich der Verbindungssteg einfach und sauber aus dem Rahmen her-



1 Das neue Umbau-Chassis ist für viele zweiaxelige Standard-Lkw-Typen geeignet.



2 Zum Lieferumfang gehören ein fahrbereites Lkw-Chassis und die knappe Bauanleitung.



3 Sehr aufgeräumt geht es auf der Ladefläche des zweiaxigen Lkw-Chassis zu.



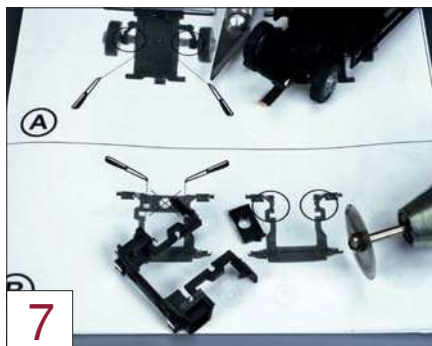
4 Ältere Lkw-Modelle mit aufgesetzten Führerhäusern lassen sich nur schwer anpassen.



5 Am besten funktioniert der Umbau bei zweiaxigen Koffer-Lkw mit Kipp-Fahrerkabine.



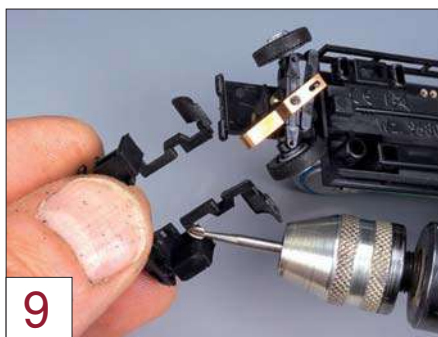
6 Meist sind die Einzelteile nur gesteckt, entsprechend schnell ist das Zerlegen erledigt.



7 Bei der Kabine muss man den Mittelsteg und am Chassi zwei Kunststoffnasen entfernen.



8 Nun werden die Aussparungen an den Vorderrädern dem Lenk-Ausschlag angepasst.



9

Mit einem Fräseinsatz im Minischleifgerät lassen sich die Bauteile bestens bearbeiten.



10

Auf einer improvisierten Teststrecke absolviert das Modell eine erste Probefahrt.



11

Für Nacharbeiten um die Schmutzfänger herum kommt die Minifräse zum Einsatz.



12

Verläuft die Probefahrt erfolgreich, kann der Kabinen-Unterbau fixiert werden.



13

Das Aufsetzen des Koffer-Aufbaus bildet den letzten und einfachsten Umbauschritt.



14

Der „Teileservice“ von Herpa bietet etliche neutrale Aufbauten für den Lkw-Eigenbau.



15

Den größten Arbeitsaufwand erfordert wiederum der Lenkeinschlag der Vorderräder.



16

Die neutralen Aufbauten lassen sich mit bedruckten Teilen älterer Modelle kombinieren.

austrennen. Das Gleiche gilt auch für die beiden Haltenasen, die am Umbau-Chassis über der Vorderachse sitzen. Sie werden bündig abgetrennt. Eine erste Probe zeigt, ob der Rahmen wie gewünscht am Fahrgestell sitzt. Hier erweist es sich allerdings auch als Nachteil, dass es keine Aufnahme oder Abstützung für das Bauteil gibt. Es sollte später also mit dem Chassis verklebt werden. Zunächst aber richtet sich die Aufmerksamkeit des Modellbauers auf die Beweglichkeit der Vorderräder.

Für störungsfreie Kurvenfahrten gilt es, genügend Freiraum für die lenkbaren Vorderräder zu schaffen. Anpassungsarbeiten sind hier, wie der probenhalber aufgesetzte Grundrahmen der Kabine zeigt, im Bereich der vorderen Aufstiege und der hinteren Schmutzfänger notwendig. Mit einem scharfen Bastelmesser lässt sich das zwar bewerkstelligen, noch besser geht es aber mit einer kleinen Fräse im Minischleifer. Auf diese Weise kann man das überschüssige Material ohne Gewalteinwirkung in dünnen Schichten abtragen. Besonders bei den Aufstiegen ist das wichtig, denn hier ist die Trennwand schnell durchstoßen, was unschöne Löcher zur Folge hat. Bei den Schmutzfängern empfiehlt es sich, diese zunächst vorsichtig nach hinten zu biegen, bevor die Fräse in Aktion tritt. Zwischendurch sollte man den Rahmen immer wieder probeweise aufsetzen, um

Nacharbeit vor allem im Bereich der Lenkung

nicht zu viel Material zu entfernen. Da das Fahrgestell wie schon erwähnt fahrtüchtig ist, können Probefahrten zeigen, ob die Kurven wunschgemäß gemeistert werden. Der empfohlene Mindestradius liegt laut Faller bei 150 Millimetern. Zu beachten ist, dass es sich bei der vorderen Achse um eine Pendelachse handelt, die bei den Vorderrädern auch Bewegungen in der Hochachse erlaubt. Selbstverständlich dürfen die Räder auch bei diesem Vorgang nirgendwo anstoßen oder gar blockieren. Wenn die Testfahrten zur Zufriedenheit ausfallen, kann der Kabinenrahmen mit dem Chassis verklebt werden. Dafür eignet sich dünnflüssiger Sekundenkleber, von dem schon eine kleine Menge an den Verbindungsstellen genügt. Danach kann man das Modell mit Fahrerhaus und Koffer-Aufbau komplettieren.

Auch der Herpa-Teileservice bietet Elemente, aus denen sich ein individuelles Car-System-Wunschmodell zusammenstellen lässt. Dort finden sich Fahrerhäuser und Aufbauten nach Vorbildern der bekannten Hersteller wie MAN, Mercedes-Benz, Scania oder Volvo, in der Regel nach aktuellen Vorbildern. Außerdem sind die Bauteile in Weiß gehalten und unbedruckt. Für Beschriftungen oder Lackierungen ist der Modellbauer also selbst zuständig, man kann aber auch ein neues neutrales Fahrerhaus mit einem bedruckten Aufbau kombinieren. Die Arbeitsschritte zur Verwendung der Fahrerhäuser gleichen den vorgenannten. Auch hier muss für die Vorderräder mit geeigneten Werkzeugen der nötige Freiraum geschaffen werden. Der Zusammenbau der Kabinen ist einfach, alle Bauteile sind in Steckbauweise ausgeführt.

Für das Eigenbau-Modell sind übrigens auch Lkw-Modelle mit den kürzeren sogenannten Nahverkehrs-Fahrerhäusern geeignet. Vorausgesetzt, die Kabine ist kippbar ausgeführt. Bei der Kombination mit dem Umbau-Chassis muss hier allerdings der Abstand zwischen der kurzen Kabine und dem Koffer-Aufbau reduziert werden, um ein vorbildgetreues Aussehen zu erreichen. Dazu wird mit der Trennscheibe der



17 Für Lkw mit kurzen Nahverkehrs-Führerhäusern muss die Ladefläche gekürzt werden.

hintere Teil der Ladefläche um rund sechs Millimeter reduziert. So kann der Bastler den Koffer-Aufbau weit genug nach vorne schieben. Von einer Verklebung des Auf-

Kleine Details liefern das perfekte Bastel-Ergebnis

baus sollte man aber absehen, da im Störfall Teile wie Motor und Akku nicht mehr ohne Weiteres zugänglich wären.

Mit einigen kleinen Ergänzungen kann man zum Abschluss das Aussehen der Modelle noch verbessern. Als Erstes gilt es, die Außenspiegel zu montieren, die den Herpa-Fahrzeugen beigelegt sind. Zudem sollte man keinen Lkw ohne Fahrer auf die Straße lassen. Passende Figuren finden sich



18 Fahrerfiguren, Kennzeichen, Rückspiegel und andere Details runden die Umbauarbeiten ab.

zum Beispiel im Angebot von Preiser und Noch. Meist müssen diese ein wenig angepasst werden, um den Platz hinter dem Lenkrad einnehmen zu können. Zur Pflichtausstattung gehören natürlich auch Kennzeichen, die viele Anbieter als selbstklebende Schilder vertreiben. Scheibenwischer und Griffe sind meist in der Gehäusefarbe gehalten und sollten mit einem feinen Pinsel noch einen passenden Anstrich bekommen. Gleiches gilt für die Blinker und Rückleuchten der Fahrzeuge. Der versierte Modellbauer wird vielleicht auch den Einbau einer funktionierenden Beleuchtung in Betracht ziehen. Danach steht in jedem Fall ein ganz besonderes Fahrzeug für den Car-System-Verkehr auf der Anlage bereit. □ Michael Siemens/ke



Ein neues Lkw-Modell zieht seine Bahnen. Details, wie bemalte Scheibenwischer und Nummernschilder, verleihen dem kleinen Lkw Charakter.

FOTOS: MICHAEL SIEMENS

Piko hat mit der BR 95 für die Gartenbahn eine weitere wuchtige Lokomotive herausgebracht. Das Modell beeindruckt nicht nur durch seine Größe.

Großes Gerät

Die Strecken um Sonneberg waren das letzte Revier der preußischen T20 im Planeinsatz. Dass aus der Spielzeugstadt nun die 95 für die Gartenbahn kommt, war also naheliegend. Die Neuheit beeindruckt nicht nur durch ihre 57 Zentimeter Länge, sondern auch durch die gelungene Wiedergabe der Vorbildproportionen sowie

durch technische Raffinessen. Zunächst sollte das Modell zugerüstet werden – bei 26 Teilen wie Griffstangen, Leitern, Handrädern und Pfeife ein gewisser Aufwand. Soll es durch Gleisbögen mit weniger als 920 Millimetern Radius fahren, können nicht alle Teile montiert werden. Darüber gibt die Anleitung Aufschluss. Die zahlreichen Zeichnungen verdeutlichen auch

Kraftprotz im Garten: Pikos neue „Bergkönigin“



die Konstruktion: Das Fahrwerk besteht aus zwei kurvenbeweglichen, gelenkig verbundenen Rahmen. Beide haben eigene, auf jeweils zwei Kuppelachsen wirkende Antriebe. Neu bei Piko ist die Verwendung siebenpoliger, kugelgelagerter Bühler-Motoren. Die zweite, über die Stangen mitgenommene Kuppelachse ist gefedert gelagert, was auch für die Vor- und Nachlaufachsätze gilt. Deren Anpressdruck kann bei Bedarf justiert werden. Die Fahreigenschaften sind, wie vom Hersteller gewohnt, ausgewogen.

Die Stromabnahme erfolgt zuverlässig über Radsatzkontakte und vier Schienenschleifer. Zur elektronischen Ausstattung gehören neben dem mit der Fahrtrichtung wechselnden weißen LED-Spitzenlicht eine mit sechs LED nachempfundene Triebwerksbeleuchtung und ein Seuthe-

Dampferzeuger im Schornstein. Sowohl Raucherzeugung als auch Triebwerksbeleuchtung können mit Schaltern hinter der leicht zu öffnenden Rauchkammertür ein- und ausgeschaltet werden. Auch ein Regler für die Lautstärke der Geräuschwiedergabe ist dort vorhanden. Ein Soundmodul und ein Lautsprecher sind nachrüstbar (Art.-Nr. 36228). Das Gehäuse ist dafür abzuschrauben und nach oben abzunehmen. Ähnlich gestaltet sich die Nachrüstung mit einem Digitaldecoder (zum Beispiel Piko, Art.-Nr. 36122). Dazu sind der Nachlaufachsatz und eine Abdeckung unter dem Kohlenkasten zu demontieren. Auch der Einbau eines gepulsten Verdampfers und einer Führerstandsinnenbeleuchtung ist vorbereitet.

Den Sonnebergern ist auch bei der 95 wieder der Kompromiss aus ansprechen-

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 37230
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff
- **Antrieb:** Zwei Bühler-Motoren wirken auf vier Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 3682 Gramm
- **Funktionen:** Spitzenlicht, Triebwerksbeleuchtung, Rauchausstoß
- **Mindestradius:** 600 Millimeter
- **Preis:** 899,00 Euro (UVP)

der, vorbildnaher Gestaltung und einer für den Außeneinsatz wichtigen Robustheit und Zuverlässigkeit gelungen. Der Umfang der Detaillierung sowie technischen Ausstattung spiegelt sich aber im Preis der bisher teuersten G-Lok von Piko wider. ☐ oh



Die erste Variante der neuen 95 von Piko in G hat die Museumslokomotive 951027 des Bw Probstzella im Zustand um 1990 zum Vorbild.



Nach dem schon lange Zeit bekannten 628.2 hat Roco mit dem 628.4 nun auch die meistgebaute Variante dieses Nebenbahnklassikers in den Maßstab 1:87 übertragen.

Nebenbahnretter 4.0



Die Zurüstteile an den Wagenenden sind nur mit Mühe zu montieren. Auch hier fällt der Spalt des abnehmbaren Daches auf.

Bereits in den 1970er-Jahren begann die Bundesbahn einen Nachfolger für die altgedienten Schienenbusse zu entwickeln. Im Zuge dieser Überlegungen entstand mit der Baureihe 628 ein zweiteiliger Dieseltriebzug, der zwischen 1974 und 1981 in zwei Vorserienversionen, die zwölf beziehungsweise drei Exemplare umfassten, gebaut wurde. Erst 1986 begann die Fertigung der als 628.2 eingereihten ersten Bauserie. Bis 1989 entstanden 150 Exemplare. Bereits während des Serienbaus fanden zahlreiche Verbesserungen Eingang in die Planungen für nachfolgende Baulose, die schließlich ab 1992 mit der Fertigung von insgesamt 309 Exemplaren des 628.4 umgesetzt wurden. Auffälligste Unterschiede dieser letzten und umfangreichsten Bause-

rie sind die verlängerten Wagenkästen mit je einer Doppeltüre am Wagenende, das fehlende untere Fenster in den vorderen Einstiegstüren sowie die Aluminiumeinfassung der Stirnfenster.

Schon im Jahr 1988 präsentierte Roco ein hervorragend detailliertes H0-Modell des 628.2. Nun haben die Bergheimer mit dem 628.4 endlich auch die meistgebaute Variante der Baureihe in 1:87 realisiert.

Dass der neue 628.4 – übrigens ganz wie das Vorbild – in weiten Teilen auf dem älteren Modell basiert, wird schon anhand der für heutige Verhältnisse fast zierlichen Schachtel mit Styroporeinsatz deutlich. Das Modell macht auf den ersten Blick einen überzeugenden Eindruck. Die Proportionen der verlängerten Wagenkästen wirken absolut stimmig, Doppeltüren und



Die Lackierung des Modells ist sauber und trennscharf geraten. Weniger schön ist die deutlich sichtbare Formtrennkante an der Front.

lemlos abgenommen werden. Sind einige Schrauben gelöst, lässt sich das Modell weiter in seine Baugruppen zerlegen. Diese ebenso einfache wie solide Lösung ist vom 628.2 übernommen, leider ließ sich dabei ein teils deutlich sichtbarer Spalt an den Dachkanten nicht vermeiden. Trotz Kurzkupplung klafft zwischen den beiden angesteckten starren Faltenbälgen eine kleine Lücke.

Im Inneren hat Roco um den bekannten fünfpoligen Motor herum die Technik gründlich überarbeitet. Der Antrieb ist im Motorwagen untergebracht. Der massive Metallrahmen sorgt für ausreichend Ballast. Zusätzlich hat man das Antriebsdrehgestell mit zwei Haftreifen versehen, eine stromführende Kurzkupplung verbindet die beiden Fahrzeughälften.

Die Digitalversion des 628.4 ist mit zahlreichen Features gespickt: Innenraum, Führerstand und Zugzielanzeiger können einzeln beleuchtet werden, ebenso verfügt das Modell über viele Soundfunktionen. Bei Fahrstufe 1 setzt sich das Modell langsam in Bewegung, bei Stufe 28 erreicht es seine Höchstgeschwindigkeit, die mit umgerechnet 135 km/h innerhalb der NEM-Toleranz liegt.

Die Armlehnen der altgedienten Inneneinrichtung passen nur bedingt zur Epo-

che VI. Der Führerstand, beim Original türkisgrün, ist ebenso blau gehalten wie die Sitze. Wer Wert aufs Detail legt muss hier mit etwas Farbe selbst nachhelfen. Gleiches gilt für Pufferteller und Schienenräumer, beide Teile sind beim Vorbild in Basaltgrau gehalten.

Mit dem 628.4 liefert Roco ein grundsolides, lange erwartetes Modell. Die eingegangenen Kompromisse sind angesichts des Aufwands einer völligen Neukonstruktion vertretbar, der aufgerufene Preis von 259,90 Euro in der Analog- und 344,90 Euro in der Digitalversion erscheint gleichwohl etwas hoch. □ ke

STECKBRIEF

- Hersteller: Roco
- Bestellnummer: 72073
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Motor mit Schwungrad wirkt auf das hintere Drehgestell des Motorwagens
- Haftreifen: Zwei
- Gewicht: 461 Gramm
- V_{min} (Fst. 1): < 1 km/h
- V_{max} (Fst. 28): 135 km/h
- Digitaldecoder: PluX 22
- Preis: 344,90 Euro

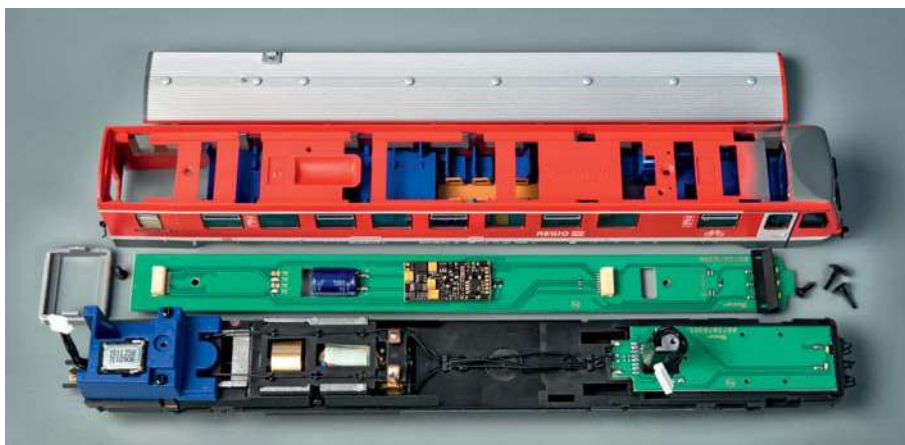
fehlende Sichtfenster an den vorderen Einstiegen unterscheiden das Modell von der kürzeren Vorgängerversion.

Die Bedruckung ist bis ins Detail sauber und gut lesbar ausgeführt. Neben den mehrfarbigen Anschriftenfeldern an den Längsrahmen hat Roco auch die lichtgrauen Kontrastflächen an den Seitenwänden im Digitaldruck erstellt. Die Deckkraft der hellgrauen Flächen auf dem verkehrsroten Grundlack ist überraschend gut, erst bei näherer Betrachtung fällt die etwas rauere Oberflächenstruktur auf. Die Anschriftenfelder weisen das Modell als 628 662/

Moderner Klassiker mit kleinen Kompromissen

928 662 der DB Regio Düsseldorf aus. Das Vorbild war dort von 2002 bis 2015 beheimatet, dazu passt auch das Revisionsdatum vom September 2009. Das Zurüsten des Modells gerät leider mitunter zur Geduldsprobe. Die Stifte vor den Leitungen für die Wagenenden müssen zuerst angespitzt werden, um in die vorgesehenen Aufnahmeschlitze zu passen.

Zum Öffnen des Modells wird das Dach vorsichtig in Richtung Wagenende geschoben, anschließend kann es prob-



Die beiden Zughälften lassen sich mit wenigen Handgriffen zerlegen. Das erleichtert Wartungs- und Verbesserungsarbeiten, äußert sich aber leider auch in deutlich sichtbaren Spalten.

FOTOS: ANDREAS BAUER-PÖRTNER

Nun wurden die vor drei Jahren angekündigten H0-Modelle der Berliner S-Bahn-Baureihe 480 von Hobbytrain/Lemke ausgeliefert.

Der Toaster im Modell

Mit den Spitznamen ist es so eine Sache. Oft ist es ungewiss, woher sie kommen. Der „Toaster“ soll wegen der über Jahre hinweg zu beklagenden Brände der Triebwagen zunächst bahnintern und schließlich im Volksmund gebräuchlich geworden sein. Andere sehen formelle Ähnlichkeiten mit einem Siemens-Toaster aus den 40er-Jahren. Wie auch immer, ihren Kosenamen hat die Baureihe 480 weg.

Im Jahr 1986 erschienen die ersten vier Baumuster der neuen Berliner S-Bahn-Generation. Nach Übernahme der Betriebsrechte durch die BVG ab 1984 war die Ablösung der aus den 20er-Jahren stammenden S-Bahn-Einheiten dringend nötig. Neben vielen Innovationen im Fahrzeugbau und bei der Antriebs- und Steuertechnik war auch die Ausstattung beider Fahrzeugteile mit jeweils einem Führerstand neu. Ein Berliner „Viertelzug“ konnte somit erstmals auch einzeln fahren. Solche Ein-

sätze blieben aber selten. 1990 erschienen die Serienfahrzeuge, die in zwei Bauserien geliefert wurden. 41 Doppelheiten gingen an die BVG, 40 weitere Züge an die DR beziehungsweise die DBAG.

Einen solchen DR-Zug der späten Epoche IV nahm sich Hobbytrain zum Vorbild, erkennbar am dritten Spitzenlicht, das ab Werk erst ab der zweiten Bauserie vorhan-

Angetriebene und motorlose Viertelzüge sind zu haben

den war. Die neuen Modelle sind aber auch in einer Epoche-V-Ausführung mit DBAG-Anschriften zu haben. Beide Epochen-Versionen werden auch ohne Antrieb angeboten. Hobbytrain empfiehlt, jeweils eine angetriebene und eine motorlose Einheit zu kombinieren, um mit maximal vier Modellen einen Vollzug zu bilden. Alle Varianten erscheinen auch in einer Ausführung für das Wechselstromsystem.

Als kleinste Einheit ist bei der Baureihe 480 für verkehrsschwache Zeiten ein Viertelzug möglich. Unserem Fotodamm fehlen die Stromschienen, diese gibt es aber auch für H0: beim Anbieter „Stadt im Modell“.



Den Konstrukteuren gelang es, ein insgesamt stimmiges Modell auf die H0-Gleise zu stellen. Die Proportionen des maßstäblich ausgeführten Modells sind gut getroffen, auch die technische Ausstattung gibt keinen Anlass zu Kritik. Spitzen- und Schlussignal sowie Zugzielanzeiger und Innenbeleuchtung lassen sich im Analog-



Mehrere Viertelzüge lassen sich über die kulissengeführte Nachbildung der Scharfenbergkupplung in realistischer Weise miteinander verbinden.



An den Modellen sind viele charakteristische Details vorhanden. Gut gelungen: die angesetzten Scheibenwischer und der Zugzielanzeiger.



betrieb über einen Minischalter steuern, digital über den Decoder. Die Zugziel- und Frontbeleuchtung wirkt sehr realistisch. Ein Lautsprecher ist ab Werk bereits eingebaut. Die Fahreigenschaften sind gut, auch wenn die beim Vorbild 100 km/h schnelle S-Bahn im Modell zu flott unterwegs ist.

Einige Details sind jedoch nicht so gut gelungen: Am auffälligsten sind die abgedunkelten Fenster, welche die Antriebs- und Elektrotechnik im Inneren ebenso ver-

bergen wie die an sich gelungene Inneneinrichtung. Auch die zu dunklen Rot- und Beige-Töne fallen sofort ins Auge. Die Stege zwischen den Frontfenstern sind zu breit geraten, die unteren Leuchten hinter den Frontscheiben müssen ohne schwarze Blenden auskommen. An den Fronten unterhalb der Scharfenberg-Kupplung fehlt jegliche Nachbildung der dort vorhandenen Fahrzeugtechnik. Die eingesetzten Griffstangen stehen etwas zu weit ab, beim

Vorbild sind sie bündig mit der Außenwand. Die Batteriekästen in Fahrzeugmitte sind zu wenig nach innen geneigt, die abgeschrägte Form der Schweller als unterer Seitenwandabschluss an den Fronten wurde nicht nachgebildet. Betriebsbahner erhalten für ihr Geld trotzdem einen guten Gegenwert. □ *A. Bauer-Portner*

STECKBRIEF

- Hersteller: Hobbytrain/Lemke
- Bestellnummern: H305000/H305100
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze des Motorwagens, zwei Haftreifen
- Gewicht: 204 Gramm (Motorwagen)
- Vmin: 4,4 km/h
- Vmax: 151 km/h
- Beleuchtung: LED-Spitzen- und Schlusslicht, Zugzielanzeiger, Innenbeleuchtung
- Digitalschnittstelle: NEM 660 (21MTC)
- Preis: 389,90 Euro (UVP)



FOTOS: A. BAUER-PORTNER

Von der gelungenen Inneneinrichtung mit feinen Bügeln über den Lehnen ist wegen der dunklen Fenster so gut wie nichts zu sehen. Man will wohl Kabel, Kardane und Getriebe verbergen.



Nach zwei Jahren Wartezeit bekommen die Z-Bahner nun ihren Dampftriebwagen.

Kittelchen

Gut Ding will Weile haben, sagte man früher. In der heutigen High-speed-Zeit kann es den Kunden meist nicht schnell genug gehen. Man fragt sich manchmal: Warum? Ein oft bemühtes Wesensmerkmal der Modellbahnerei ist doch der beschauliche Nebenbahnbetrieb.

Dafür steht der Kittel-Dampftriebwagen wie kein anderer. Insgesamt 24 Stück davon wurden in drei unterschiedlichen Serien ab 1893 gebaut. Die letzten Exemplare hielten sich bis in die frühe Bundesbahnzeit.

Ein solches Fahrzeug bildet Märklin mit dem CidT 8 „Karls-

ruhe“ nach, eingesetzt auf der badischen Nebenbahn Müllheim – Neuenburg. In das winzige, nur 51 Millimeter lange Fahrzeug muss man sich auf Antrieb einfach verlieben. Zahlreiche Anbauteile, eine perfekte Bedruckung und ein reich detailliertes Fahrwerk mit beweglicher Treibstange lassen

In etwa zweifach vergrößert zeigt unser Bild den winzigen Triebwagen. Trotzdem wirkt die Ausführung mehr als überzeugend.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; erstaunliche Detaillierung; viele Details aus Metall angesetzt; Fahreigenschaften

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 88145

PREIS: 199,99 Euro

URTEILE: 

fast vergessen, dass es sich um die Spur Z handelt. Märklin hat die prägnantere Fahrzeugseite mit dem Dampfkessel, der auch im Führerstand nachgebildet ist, komplett detailliert und die Kupplung weggelassen. Das schränkt den Modellbetrieb bezüglich der Mitnahme von Wagen etwas ein, ermöglicht aber eine perfekte Ansichtseite des geschmeidig laufenden Modells.  **abp**

Neukonstruierte Zement-Silowagen von Roco im Zweier-Set für H0

Zwei Kessel Bunt

Speziell für den Transport von Zement sind die vierachsigen Silowagen der Bauart Uacns konzipiert. Von den Staubsilowagen ähnlicher

Bezeichnung unterscheiden sich die Fahrzeuge durch ihre stark abgeschrägten Stirnwände. Roco hat diese modernen Vorbilder perfekt in den Maß-

stab 1:87 übertragen. Die Umsetzung der charakteristischen Fahrzeuge überzeugt auf Antrieb. Alle Gravuren sind sauber ausgeführt. Die Modelle zeich-

Die beiden hochdetaillierten Zementsilowagen der Bauart Uacns sorgen für Abwechslung im modernen Güterzugverkehr – nicht nur auf Anlagen nach Schweizer Vorbild.



AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Bedruckung; exzellente Detaillierung; durchbrochener Rahmen; angesetzte Ätzteile; problemlose Zurüstung

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 76145

PREIS: 96,90 Euro (UVP)

URTEILE: 

nen sich durch zahlreiche angesetzte Details aus, von den Druckluftkesseln am Wagende über filigrane Leitungen am Wagenboden bis hin zu feinen geätzten Trittbrettern an den Bremserbühnen. Auch das Rollverhalten der kleinen Schmuckstücke überzeugt. Sie werden zunächst im Zweier-Set in den Farben des Schweizer Zementspezialisten Holcim ausgeliefert.  **ke**



Im roten Farbleid von DB-Railion zeigt sich der mit zwei 40-Fuß-Containern beladene Sgrrs 733.

Märklin bringt eine ganze Serie moderner Containertragwagen für H0.

Doppelt trägt besser

Eine kleine Überraschung enthielt das Märklin-Neuheitenpaket 2018 für die Freunde der modernen Bahn: Mit dem Modell eines aktuellen Doppeltragwagens kann der beim Vorbild dominante

KLV-Verkehr auch auf Wechselstromgleisen realisiert werden.

Das Vorbild, der mit 220 Stück von der DBAG beschaffte Sgrrs 733, ist für genau zwei 40-Fuß-Container ausgelegt und daher vergleichsweise

kurz – ideal für Modellbahn-Verhältnisse.

Märklin setzte seine rasch ausgelieferte Neuheit in ansprechender Aufmachung um. Die Metallausführung gewährleistet einen problemlosen

AUF EINEN BLICK

PRO: Ganzmetallausführung; Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften

KONTRA: Verzicht auf einige Details; Preis

BESTELLNUMMER: 47800

PREIS: 94,99 Euro (UVP)

URTEILE: 

Modellbetrieb auch ohne Beladung. Die umfangreich und in richtiger Größe umgesetzte Bedruckung lässt keine Details vermissen. Allerdings wurden diese teilweise bei der Gravur eingespart. So sind beispielsweise die Bremsumsteller und Zettelhalter nur aufgedruckt, und auch die Containerschlösser am Rahmen sind etwas vereinfacht. Die Container-Stirnseiten sind gut gelungen.  *abp*

► KOMPAKT



Fleischmann: Gotthard-Lok für N

Fleischmann hat sein bekanntes Modell des SBB-Kraftpakets Ae 6/6 einer gründlichen Überarbeitung unterzogen. Der E-Lok-Klassiker erscheint nun in der Ursprungsausführung, aber im roten Farbleid als Kantonslok 11416 mit Glarus-Wappen. Das Gehäuse der Berglok ist jetzt mit erhabenen Zierleisten und Schweizer Wappen an den Stirnseiten versehen. Sämtliche Griffstangen sind freistehend ausgeführt. Das Digitalmodell ist mit lastgeregeltem Decoder ausgestattet; neben vielen Soundfunktionen lässt sich die neue LED-Spitzenbeleuchtung nun exakt nach den Schweizer Vorschriften schalten.  *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: Erhabene Zierleisten; freistehende Griffstangen; Lichtwechsel nach Schweizer Vorbild

KONTRA: Preis

BESTELLNUMMER: 737293

PREIS: 279,90 Euro (UVP)

URTEILE: 

Die **Hornby Gruppe** repräsentiert namhafte Marken der Modellbahnbranche wie **Arnold**, **Rivarossi**, **Jouef** und **Electrotren**. In Abrundung mit anderen weltweit anerkannten Marken bietet Hornby eine umfangreiche Produktpalette.



Wir suchen für den Bereich Norddeutschland zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine/n erfahrene/n

Vertriebsleiter/in – Hornby Deutschland

Ihre Aufgaben

- Betreuung und Ausbau unseres anspruchsvollen Kundestammes
- ergebnisorientierte und eigenverantwortliche Arbeitsweise
- Teilnahme an Fachmessen/-veranstaltungen
- Enge Zusammenarbeit mit Hornby Großbritannien (Sales Meetings vor Ort)

Ihr Profil

- Berufserfahrung in vergleichbarer Position
- Begeisterung und großes Fachwissen im Thema Modellbahn
- Ein gutes Gespür für Menschen und Themen
- Sehr gutes Englisch in Wort und Schrift
- Reisefreudigkeit

Wir bieten engagierten Mitarbeiter/innen einen abwechslungsreichen Arbeitsplatz in einem motivierten Team, leistungsgerechte Bezahlung, Boni sowie Firmenwagen.

Ihre ausführlichen Bewerbungsunterlagen unter Angabe des frühestens Eintrittstermins sowie Ihrer Gehaltsvorstellungen senden Sie bitte ausschließlich in elektronischer Form an: recruitment@hornby.com



In den Ausführungen der Epochen II, III und IV (v. I.) werden die neuen Kühlwagen ausgeliefert.

Die formneuen Fährboot-Kühlwagen kommen von Modellbahn-Union für die Spur N.

Frisch vom Schiff

Für den Verkehr nach Großbritannien beschaffte die Deutsche Reichsbahn ab 1935 neue Kühlwagen, die dem engen Lichtraumprofil auf der Insel entsprachen. Je 25 Stück wurden als Universal- oder Fleischkühlwagen in Dienst gestellt. Die letzten Exemplare verschwanden 1969

von den DB-Gleisen. Im Lauf der Einsatzzeit wurden die Eisluken verkleinert und neue Türverschlüsse eingebaut.

Modellbahn-Union bildete die Version mit kleinen Luken, aber noch alten Verschlüssen nach. Die Modelle, die für jede der drei Epochen in zwei Nummern-Varianten angeboten

werden, überzeugen in jeder Hinsicht. Maßstäblich ausgeführt, glänzen sie mit jeder Menge Details, beispielsweise feinen angesetzten Schlusslichthaltern und Griffstangen an den Stirnseiten oder acht Nachbildungen der Flettner-Lüfter am Dach. Das Fahrwerk und der Wagenboden wirken sehr ansprechend, die Radlager zeigen richtigerweise die Nachbildung der Rollenlager, die Federung ist in Rollenschalen gelagert. Auch die Einrichtungen für die Körting-Saugluftbremse und die Rangiererbügel unter den Puffern fehlen

Sauberste Lackierung und Bedruckung sowie viele Fahrwerk-Details sprechen für die Modelle.

AUF EINEN BLICK

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

KONTRA: –

BESTELLNRN.: MU_N-G56001 bis G56006

PREIS: je 29,99 Euro

URTEILE: 

nicht am Modell. Die Bedruckung wirkt ausgezeichnet, obwohl die Umsetzung auf den Seitenflächen mit feiner Bretter-Struktur nicht einfach ist. Doch selbst winzige englische Hinweise zum Fährbootverkehr sind ohne Einschränkung lesbar ausgeführt. Auch der Langträger ist beschriftet, die Bremsensteller sind farblich angelegt.

Die Wagen kuppeln bereits mit Standardkupplungen relativ eng, der Einsatz von Kurzkupplungen ist auch möglich. Alle Modelle sind exklusiv bei DM-Toys erhältlich. ☐ abp



KOMPAKT

Tillig: Vierachser für H0m

Das neue Set enthält den gedeckten Wagen GG 99-02-51 sowie den Güterzugbegleitwagen Pwg 99-07-01 der DR nach Harzer Vorbildern. Der Pwg entstand 1962 aus einem GG und unterscheidet sich auch im Modell durch die Anordnung von Luken und Griffen, einer zusätzlichen Tür sowie den Schornstein der Ofenheizung vom 99-02-51 (1962 ebenfalls zum Pwg umgezeichnet). Die Modelle nutzen bereits vorhandene Fahrgestelle offener Güterwagen. Die Handgriffe und der Schornstein sind einzeln angesetzt. Angesichts der Verwendung relativ schmaler Bretter beim Vorbild wirken die Fugen etwas zu deutlich graviert. In einer NWE-Variante ist der GG auch einzeln erhältlich (Art.-Nr. 15940). Das Zweier-Set gibt es auch in H0e (Art.-Nr. 05940). ☐ oh



AUF EINEN BLICK

PRO: Zwei Formvarianten; zusätzliche Details am Pwg; mit je 52 Gramm Gewicht sicherer Lauf

KONTRA: Bretterfugen

BESTELLNUMMER: 15941

PREIS: 83,90 Euro (UVP)

URTEILE: 



Das
Original
Seit
1972

www.donnerbuechse.com

Onlineshop mit großem Neuwarensortiment

- ➔ **Tiefpreis-Angebote bis zu 50% reduziert**
- ➔ **Lokomotiven • Wagen • Startpackungen**
Neuware in: Z • N • TT • H0 • H0m • H0e • G
- ➔ **Verschleiß- und Ersatzteile**
- ➔ **Ihr TT Spezialist in NRW • Sondermodelle**
- ➔ **Elektrik • Decoder • Digitalzubehör**
- ➔ **Landschaftsbau-Artikel • Fertiggelände**
- ➔ **Modellbahn Print-Medien • DVD's**
- ➔ **Exklusiver Treue-Rabatt für Stammkunden**
- ➔ **Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop**

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654

E-Mail: info@donnerbuechse.com

Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)

➔ **5 hauseigene Kundenparkplätze**

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 <<<<

Offhahn

Aufgaben

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCH

ESTO

FALLER

fischer-modell

FLEISCHMANN

MS

Exact-Train
Classic H0

herpa

VOLLMER

Uhlenbrack

Uhlenbrack

TRIX

TRIX

SOMMERFELD

SOMMERFELD

Modelleisenbahn Schirmer

Modelleisenbahn Schirmer

Modelleisenbahn Schirmer

Modelleisenbahn Schirmer

Modelleisenbahn Schirmer

Modelleisenbahn Schirmer

Modelleisenbahn Schirmer

Modelleisenbahn Schirmer

Modelleisenbahn Schirmer

HOBBYTRAIN

JÄGERDORFER
COLLECTION

KATO

kibri

KRES
Modelle

vehn

LEMKE

LEGO

L.S. Models

Exclusive

märklin

MINIS

NOCH

Die preußischen Läutewerke messen bis zur Spitze gerade mal 20 Millimeter. Auch der Fernsprechkasten kommt im Zweier-Set.



Der noch junge Hersteller Nordmodell bietet feinstes Zubehör für die Spur N.

Gedrucktes fürs Gleis

Kommt Ihnen die Form des Läutewerks bekannt vor? Richtig, auf den Seiten 88 bis 90 wird die Entstehung durch Elvis Müller beschrieben. Im Kleinserienbereich ist es wichtig, dass mehrere Köpfe ideenreich und flexibel zusammenarbeiten. Den Verkauf der Konstruktion hat daher Eberhard Herbst mit sei-

ner Firma Nordmodell (www.modellbausatz-nord.de) übernommen. Genauso detailreich wie in den PC-Grafiken präsentieren sich auch die 3D-gedruckten Teile des Läutewerk-Bausatzes, die man am besten mit einer feinen, bei Nordmodell erhältlichen Spezial-Zange vom Stützgerüst löst. Drei Druckteile aus Resin, ein Mes-

singrohr sowie zwei Ätzteile für die Isolatoren müssen pro Läutewerk montiert und lackiert werden. Die Oberflächen sind erstaunlich glatt und detailreich, nichts weist auf die schichtweise Entstehung im Drucker hin. Auch die beiden Fernmeldekästen überzeugen in Ausführung und Detaillierung vollends. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; erstaunliche Detaillierung, einfacher Zusammenbau des Läutewerks; Bauanleitung

KONTRA: Nur als Bausatz

BESTELLNr.: 3D-160-503/500

PREIS: 10,85/ 7,95 Euro

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

UNSERE BEWERTUNG

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

► KOMPAKT



Firstlasercut: Bahnsteigunterführung für TT

Bernd Gaspard aus Saarbrücken bietet ein kleines, aber feines Zubehör-Sortiment in Laser-cut-Bauweise an. Unter den aktuellen Neuheiten findet sich der Bausatz für eine Bahnsteigunterführung, genau genommen für die Überdachung des Treppenabgangs. Dank der guten Bauanleitung sind die fein gelaserten Holz-, Karton- und Kunststoffteile leicht zusammenzufügen. Die Kunststoff-Fenster werden einfach zwischen zwei Ebenen der Seitenteile eingesteckt. Sehr gut wirkt die Kachel-Nachbildung aus gelasertem Glanzkarton. Die Bauteile sollten lackiert werden. Der Bastler wünscht sich nun noch den Treppenabgang, am besten auch mit gekachelten Wänden. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; sehr feine und passgenaue Ausführung der Bauteile; Bauanleitung

KONTRA: Fehlende Treppe

BESTELLNr.: 11046

PREIS: 15,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

► KOMPAKT



Haselhuhn: Kohlebunker für TT

Für ideenreiches Zubehör ist auch Ulrich Haselhuhn bekannt. Schon etwas länger im Sortiment ist der Laser-cut-Bausatz eines kleinen Kohlebunkers. Er dient der Befüllung von Schubkarren, Förderbändern oder Behältnissen auf Sackwaagen. Entsprechend niedrig sind die vier Stützen aus Polystyrol ausgefallen, die dem Bausatz genauso beiliegen wie eine Lehre zum Ausrichten der dünnen Stützstreben. Der Zusammenbau der Teile aus sehr dünnem Karton, der maßstäbliche Materialstärken ermöglicht, ist etwas diffizil und gelingt am besten mit Sekundenkleber. Für die Lackierung eignet sich eine Airbrush-Pistole, typisch wäre auch eine orangebraune Farbe. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Universell einsetzbar; sehr gute Passgenauigkeit; Maßstäblichkeit; Bauanleitung

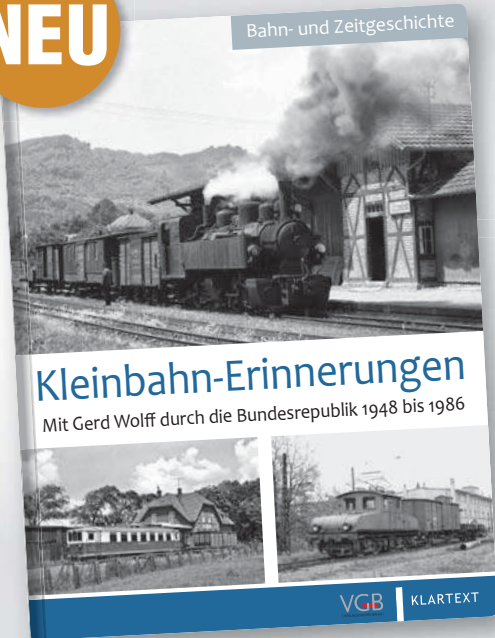
KONTRA: –

BESTELLNr.: TKB

PREIS: 12,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

NEU



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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



www.facebook.de/vgbahn



Eisenbahn-Romantik-Video-Express Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 150. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 150 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: Als die Lokomotiven noch gelb waren • An der Schranke: Hübsche Motive bietet ein klassischer Bahnübergang. Wir zeigen Ihnen, wie es geht • Silberlinge: Mit ein klein wenig Aufwand lassen sich die Silberlinge von Trix optisch perfektionieren

Die DVD: 01 150 und 78 246 • 232 in Oberfranken • 97 501 auf der Waldbahn • Winterdampf mit 01 519 und 70 083 • 218-Doppelbespannung • Mottenkiste: Heidelberg Hbf mit Altbau-Elloks • Initiative für die Pfefferminzbahn

Bonus: 125 Jahre Preßnitztalbahn

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8150 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Eisenbahn
Romantik**
Züge

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

Oder im gut sortierten Fachhandel



www.facebook.de/vgbahn



Ankunft in „Liesa“ (Riesa) auf Gleis 6. Die aus Nossen kommende 503548 rollte wegen der mitgeführten längeren vierteiligen Doppelstock-Wendezugseinheit so weit wie möglich nach vorn. Am Bahnsteiggleis 5 konnten Umsteiger rechtzeitig den Personenzug nach Chemnitz (Karl-Marx-Stadt) via Döbeln erreichen, der eben den Bahnhof verlässt.

An den Gleisen 6 und 7 enden heute in Riesa die Züge aus Chemnitz. Bis zum 23. Mai 1998 liefen hier auch die Personenzüge aus Nossen ein. Seit 20 Jahren ist das nun Geschichte – aber nicht im Modell, wie diese schöne TT-Anlage beweist.



Nachdem die Reisenden den hier endenden Personenzug verlassen haben, kommt die Rangierlok und zieht den Zug hinüber auf Gleis 7. Die Dampflokomotive kann nun zum Bw fahren.

Ankunft in Riesa

Wie doch die Zeit vergeht. Diese Floskel hört man oft, wenn sich jemand an vergangene Ereignisse oder Begebenheiten zurückerinnert. Vor genau 20 Jahren, am 23. Mai 1998, erreichten am Vorabend des damaligen Fahrplanwechsels die letzten Personenzüge aus Nossen den Riesaer Bahnhof. Seitdem fahren dort auf den Bahnsteiggleisen 6 und 7 nur noch die aus Chemnitz kommenden und hier endenden Züge ein. Was waren das noch für Zeiten, als Nossener Altbau- und Reko-50 oder die Starlok 35 1113 hier ankamen! Die Abschiedsfahrt der 35 1113 am 15. März 1992 war zugleich die letzte Gelegenheit, an den Bahnsteiggleisen 6 und 7 eine Dampflokomotive zu erleben.

Dampf aus Nossen auf Gleis 6

Bis ins Detail ist die Vorbildsituation in Riesa auf dieser großen TT/TTe-Heimanlage nachgebildet. Obwohl als Bahnhofsnamen „Liesa“ ausgewählt wurde, weiß doch jeder Eisenbahnfreund zwischen Leipzig und Dresden, wohin er gerade entführt wurde. Umfangreiche Recherchen gingen dem Modellbauprojekt voraus. Die Gleislage stimmt perfekt mit der Vorbildsituation

um 1985 überein. Einige Weichen mussten selbst gebaut werden, beispielsweise eine schlanke einfache Kreuzungsweiche (EKW). Kaum ein industriell gefertigtes

Teil hat der Erbauer unverändert übernommen. Hinter allem steht Sebastian Conrad, ein hochtalentierter Könnler seines Fachs. Um den Bahnhof Riesa



Für die Fahrt zum Bahnbetriebswerk Riesa muss die RC-Linie in Sägefahrt gekreuzt werden. Auch 35 1113 nimmt bei ihrer Abschiedsfahrt am 15. März 1992 diesen Weg.

35 1113 steht auf der Drehscheibe im Bahnbetriebswerk Riesa. Damals, in den Märztagen des Jahres 1992, war es hinter den Schuppentoren des Rundhauses schon deutlich ruhiger. Die einst hier stationierten 58.30 waren längst ausgezogen.



Zurück auf dem Inselbahnsteig: Dort beobachten wir, den Blick einmal nach rechts zur LD-Linie gewendet, die Durchfahrt eines Interzonenzuges mit DB-Wagen aus Leipzig.



authentisch nachzubilden, hat der Erbauer keine Mühen gescheut. Die gesamte Fahrleitung ist ein kompletter Eigenbau von Sebastian Conrad. Sämtliche Turmmasten der Oberleitung sind aus Messingätzteilen hergestellt. Riesige Quertragwerke überspannen mit einer Höhe von fast 20 Zentimetern die gesamte Breite des Gleisfelds. Die Bahnsteigüberdachungen sind im Eigenbau aus Ätzteilen entstanden. Alle Teile wurden selbst gefertigt und verlötet, von den Längs- und Querträgern bis hin zu den Untergurten. Das Ergebnis rechtfertigt alle Mühen, schon der Durchblick zum Nosse-

Modellbau streng nach Vorbild

ner Kopfbahnsteig, der im Zentrum dieser Betrachtungen steht, ist eine Augenweide. Viel Zeit investierte Sebastian Conrad auch in den Bau der beiden mehrfach am Gleis und an Zusatzschienen verschraubten Prellböcke. Die selbst gebauten Bahnsteiganzeiger vervollständigen die Ausstattung. Fertig ist die Anlage allerdings noch lange nicht: Für das nächste Segment der TT-Zimmeranlage steht der Eigenbau des charakteristischen Riesaer Bahnhofsgebäudes an.

Doch nicht nur modellbauerisch, sondern auch beim Betriebsablauf orientiert sich der Erbauer streng am historischen Vorbild. Wie 1985 laufen die Personenzüge aus Nossen mit einer Reko-50 an der Zugspitze ein. Die Reisenden strömen am Bahnsteiggleis 6 aus den Wagen und können in die

Nach dem Restaurieren steht 35 1113 jetzt auf Gleis 7 zur Rückfahrt nach Nossen bereit. Daneben: 142 244 mit einem Zug nach Chemnitz.



Die Rangierlok hat die Doppelstockwagen auf Gleis 7 verschoben und neben dem Bau der Oberleitungsmeisterei abgestellt. Auf Gleis 6 steht derweil eine Rekowagen-garnitur für die Rückleistung nach Nossen bereit. Die Rangierlok wartet auf Gleis 7 die Ankunft der Zuglok und die Abfahrt des Nossener Zuges ab.

Züge nach Leipzig, Dresden oder Berlin umsteigen. Hinter der Zuglok ist ein Gbs 1500 eingereiht, denn immer wieder sind auf der Verbindung größere Mengen Stückgut zu transportieren. Heute bespannt 50 3548 die vierteilige Doppelstock-Wendezugeneinheit. Kurz nach der Ankunft setzt sich eine Rangierlok an den Personenzug. Sie zieht die Einheit aus dem Gleis hinaus und stellt die

Wagen auf Gleis 7 ab. Die Dampflok kann nun zum Wenden und Restaurieren das Bahnbetriebswerk Riesa anfahren.

Die Rückleistung nach Nossen gestaltet sich „klassisch“. 50 3548 wird vor einen Zug aus zwei- und dreiachsigen Rekowagen der Bauarten Bage und Baage gekuppelt. Auf den Gleisen der früheren RC-Linie (Riesa – Chemnitz) verlässt der Nossener Perso-

nenzug dann in einem Bogen den Bahnhof in südlicher Richtung. Beim Anlagenkonzept werden beide Strecken zu einer Nebenbahn vereinigt. Bei der Ausfahrt kommt das Gleis- und Weichenfeld der alten LD-Linie (Leipzig – Dresden) ins Bild. Der realistische Zugbetrieb macht gemeinsam mit der gelungenen Gestaltung die Illusion einer Zeitreise perfekt. □ Helge Scholz/ke



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Zurück nach Nossen: Auf den Hauptbahngleisen ist viel Betrieb. Soeben rollt ein Güterzug mit einer 254 durch Riesa, Alltag im Jahr 1985.



Nach der Fertigstellung der letzten eigenen Anlage realisierte Dieter Esemann ein raumfüllendes H0-Großprojekt für einen Freund.

TEIL 1

Feuerbach im Keller

Seit mehr als 40 Jahren bin ich nun aktiver Modelleisenbahner. Im Verlauf der vielen Jahre habe ich mehrere Anlagen gebaut und auch wieder zerlegt. Die Gründe dafür waren in erster Linie die häufigen berufsbedingten Umzüge, aber auch die ständig gestiegenen eigenen Qualitätsansprüche, die sich auch durch die Lektüre der Fachzeitschriften ergaben. Im Zuge eines wieder einmal anstehenden Anlagenneubaus Anfang der 80er-Jahre beschloss ich wegen der größeren Vorbildnähe den Umstieg vom bisher verwendeten Dreileiter-Wechselstrom- auf das Zweileiter-Gleichstroms-

tem. Zwangsläufig ergaben sich daraus die Neubeschaffung des Gleismaterials und vieler elektrischer Komponenten sowie die Anpassung des Rollmaterials. Da der Umbau der Wechselstrom-Triebfahrzeuge wegen des hohen Zeit- und Materialaufwands von vornherein ausschied, wurden diese verkauft. Bei der Neubeschaffung des Materials entschloss ich mich, nur noch das Beste und Hochwertigste zu verwenden. Inspiriert wurde ich bei dieser Entscheidung durch die damals präsentierten überragenden Signalbausätze von Weinert. Diese Qualität und Detaillierung war nunmehr mein Maß der Dinge.

In der Folge habe ich auch fast alle der sukzessive erschienenen Weinert-Lokbausätze beschafft und in der eigenen Werkstatt montiert und lackiert. Die bereits neu erworbenen Fahrzeuge der Großserienhersteller wurden mit Weinert-Zurüsteinen verfeinert. Da die Weinert-Loks über RP 25-Radsätze verfügten, das restliche Rollmaterial jedoch über NEM-Radsätze, musste ich ein Gleissystem verwenden, auf dem beide Radreifenprofile problemlos eingesetzt werden konnten. Die Wahl fiel auf das Code 75-Gleis von Peco.

Auch das sonstige Zubehör und das Landschaftsbaumaterial sollte diesem ho-



Beim Blick über die Drehscheibe (mit Weinert-P8) hinweg kommt der weitläufige Eindruck der Anlage mit den typischen Stuttgarter Triebfahrzeugen besonders gut zur Geltung.



Auf zwei Segmenten sind die 16 Gleise des Schattenbahnhofs bereits verlegt. Vorne und links ist die eingleisige Verbindung zum Bahnhof „Oberlenningen“ zu erkennen.



Derselbe Ausschnitt nach der weitgehenden Fertigstellung: In die Einfahrt zum offenen Schattenbahnhof wurden drei Bahnsteige bogenförmig hineingeführt.

hen Anspruch genügen. Stellvertretend dafür seien die einzigartigen Bw-Bausätze der früheren Firma Bochmann & Kochendörfer (B&K) genannt, die ich in großer Zahl beschaffte, um für zukünftige Anlagenprojekte genügend verfügbar zu haben. Die unter diesen Prämissen entstandene Anlage wurde 1988 und 1990 im Eisenbahn-Journal publiziert.

Der letzte Umzug ergab sich im Jahr 1998 in das neu gebaute Eigenheim. Es verfügte über einen großen Kellerraum

Zwei Systemwechsel führen zur Digitalanlage

zur Aufnahme einer neuen Anlage und einen weiteren Raum als Werkstatt. Beim Bau meiner wohl letzten Anlage habe ich erneut einen grundlegenden Einschnitt beschlossen: nun den Wechsel vom Analog- auf den Digitalbetrieb. Die ersten Bauabschnitte dieser Anlage wurden in der Ausgabe 9/2010 des MEB veröffentlicht.

Nachdem die dort gezeigte Anlage weitgehend fertiggestellt worden war

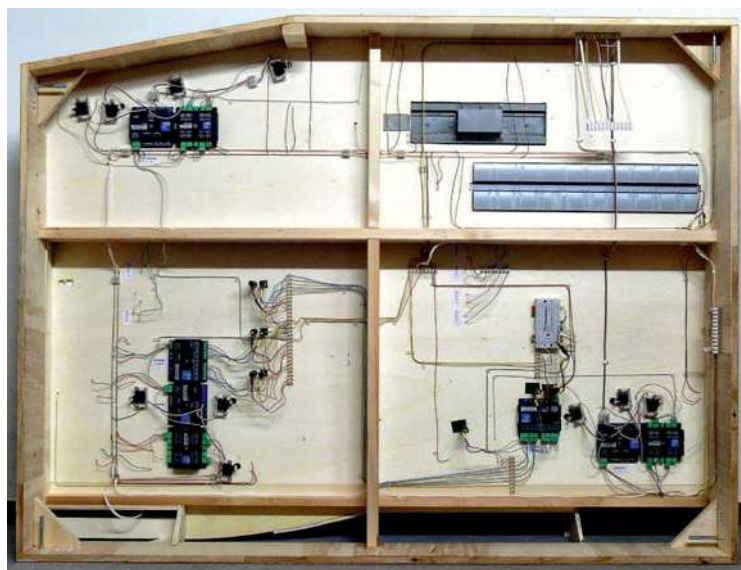


Dort wurden das Empfangsgebäude des Haltepunktes Sersheim (Strecke Stuttgart – Mühlacker) und das farblich abgewandelte Faller-Stellwerk „Neustadt“ aufgestellt.



Der Schuppen nimmt Gestalt an. Er entstand aus drei Fleischmann-Bausätzen und wurde ebenfalls farblich komplett überarbeitet.

Der Anlage vorgelagert ist das Bw-Segment mit umgebauter Fleischmann-Drehscheibe (neuer Antrieb) und einem achtständigen Rundschuppen.



An das Drehscheibensegment grenzt das Teilstück mit den Behandlungsanlagen an. Die Ansicht von unten zeigt die verwendeten ESU-Decoder.

und ich zwischenzeitlich aus dem Berufsleben ausgeschieden war, ergab sich reichlich Zeit für weitere Betätigungen und Herausforderungen in Sachen Mo-

delleisenbahn. Von meinem ursprünglichen Plan, mich im örtlichen Modellbahnverein zu betätigen, wich ich wegen grundsätzlich unterschiedlicher Ansich-

ten und Interessen bald wieder ab. So fiel es mir nicht schwer, im Jahr 2012 dem Wunsch und Drängen eines guten Freundes nachzugeben, für ihn ebenfalls eine größere Anlage zu bauen. Da deren Aufstellungsort in großer Entfernung zu meinem Wohnort lag und die benötigten Werkzeuge und Vorrichtungen vor Ort auch nicht verfügbar waren, musste der Bau in meinen Räumlichkeiten erfolgen.

Bau in Segmenten aus Transportgründen

Damit die Anlage später im Kleintransporter überführt werden konnte, war der Bau in handlichen Segmenten obligatorisch.

Bei der Anlagenkonzeption sollten folgende Vorgaben berücksichtigt werden:

- Optimale Raumnutzung
- Rundumanlage mit großen Radien
- Großer, gut zugänglicher Schattenbahnhof für lange Züge



Dasselbe Segment in der Bauphase: Die Stützmauern vor den Durchgangsgleisen entstanden aus Spörle-Formen in Gipsbauweise.



Ein Prachtstück ist die Bekohlungsanlage mit Hochbunker und Portal-kran, entstanden aus Kunststoffbausätzen von B & K.



Alle drei Traktionsarten sind vertreten: hinten eine E93, davor eine 94 von Weinert. Auch V 100 und V36 können im Bw versorgt werden.

- Bahnbetriebswerk mit Behandlungsanlagen für Dampf- und Dieselloks
- Abnehmbarer Anlagenteil nach der FREMO-Norm auf zweiter Ebene
- Weitgehende Orientierung an den Vor-

bildern Stuttgart-Feuerbach und Oberlenningen

Die optimale Nutzung des verfügbaren Raums von zirka 5,10 x 3,50 Metern machte einen präzisen Gleisplan erforderlich. Er

wurde mit der Software Winrail von meinem Freund entwickelt. Nur so ließ sich sicherstellen, dass sich beim Verlegen der Trassen und Gleise keine größeren Überraschungen ergeben würden. Zudem war

FORMNEUHEIT!

Ab Ende Mai im Fachhandel.

#51860 Elektrolok BR 118 DB Ep. IV 169,99 €*
 #51861  Elektrolok BR 118 DB Ep. IV 209,99 €*

Highlights: Neukonstruktion | Feinste Lackierung und Bedruckung | viele angesetzte Details | Feine Radsätze | Exakte Nachbildung der Frontpartien und der Dachausrüstung mit filigranen Stromabnehmern SBS 39/54 | Digitalschnittstelle PluX22 nach NEM 658 | Digital schaltbare Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung, Front- und Schlusslichter | Ab Werk integrierter Lichtwechsel weiß/rot | AC Version werkseitig mit mfx-fähigem PIKO SmartDecoder 4.1 PluX22 ausgerüstet | Sound nachrüstbar; Chassis für Lautsprecheraufnahme vorbereitet

* unverbindliche Preisempfehlung

www.piko.de



Ausschlaggebend für die Wahl des Anlagenthemas war der Wunsch, möglichst viele Vorbildsituationen aus dem Umfeld des Bahnhofs Stuttgart-Feuerbach sowie der Nebenbahn nach Oberlenningen im Modell abzubilden. Daher wurden sowohl markante Bahn- als auch Industriebauten mit handelsüblichen Bausätzen und Materialien weitgehend dem Vorbild entsprechend nachgebildet. Teilweise entstanden die Modellgebäude aber auch durch das sogenannte Kitbashing (zum Beispiel das Stellwerk Stuttgart-Feuerbach) und im Selbstbau (beispielsweise der Bahnhofsanbau Oberlenningen). Um die gewählte Szenerie noch authentischer erscheinen zu lassen, wurde die Hintergrundkulisse unter Verwendung



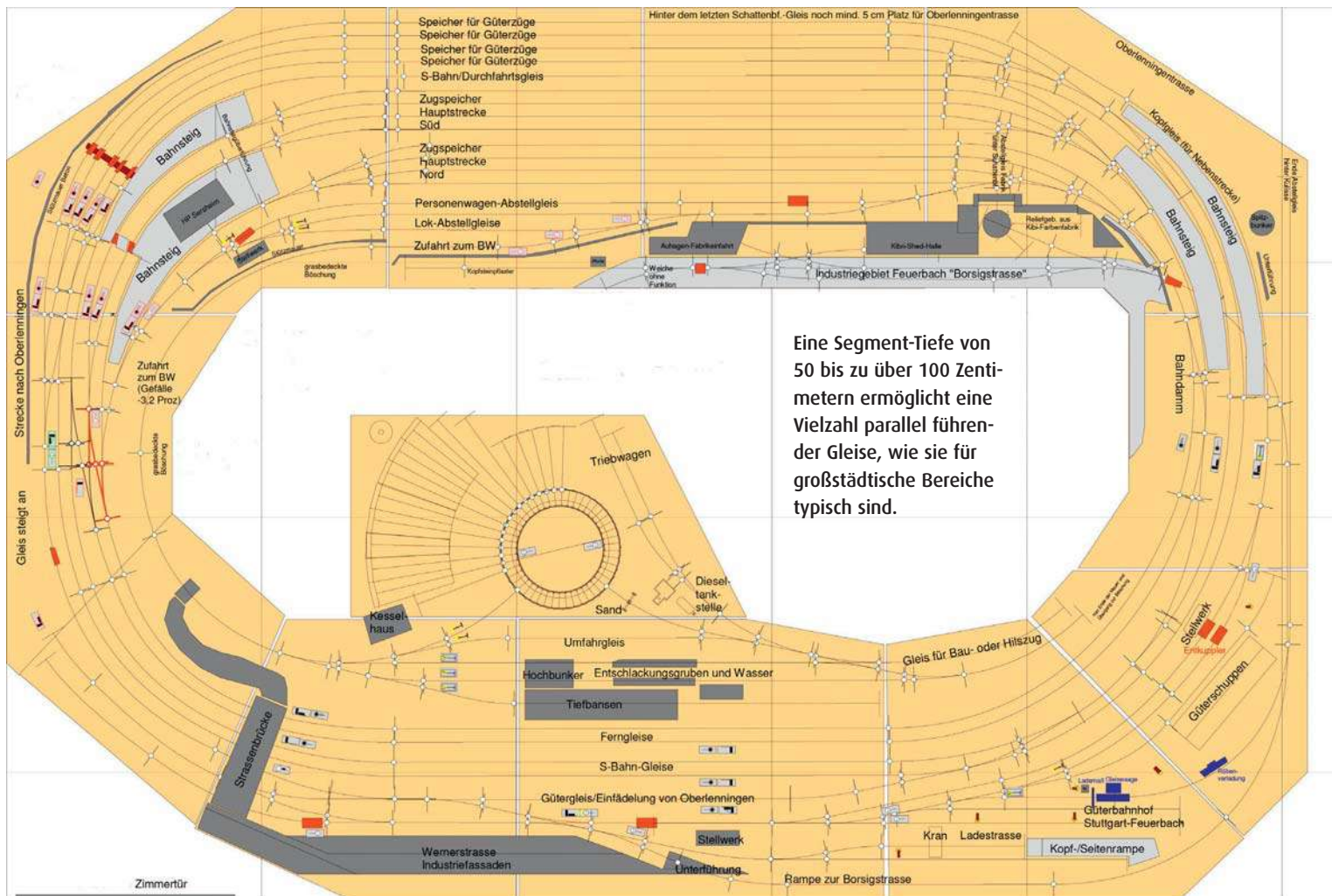
Jede Menge Gleise warten nach Fertigstellung der Segmente auf dichten Modellbahnbetrieb.

von Originalaufnahmen durch die Firma
Jowi angefertigt.

Mehrgleisige Hauptbahn in Kreisform angelegt

Um einerseits Zuggarnituren automatisiert fahren zu lassen, gleichzeitig aber auch Rangierbewegungen vornehmen zu können, wurde die Hauptstrecke mit Rei-

sezug-, S-Bahn- und Gütergleisen als geschlossener Kreis angelegt, von dem die Nebenbahn, die Bw-Zufahrt sowie mehrere Industrieanschlüsse abzweigen. Trotz der relativ knappen Raumabmessungen und des Einplanens umfangreicher paralleler Strecken konnte ein minimaler Bogenradius von zirka 650 Millimetern realisiert werden. Dieser ist für den Einsatz der auch bei meinem Freund zahlreich



vorhandenen Weinert-Dampflok mit bis zu fünf Kuppelradsätzen unerlässlich.

Die Anlage besteht aus zwei Teilanlagen auf zwei Ebenen. Diese sind durch eine eingleisige, zum Teil verdeckte Strecke, miteinander verbunden.

Beim Bau früherer Anlagen hatte sich gezeigt, dass bei der Konzeption des hölzernen Unterbaus nicht am Material gespart werden darf, weil ansonsten bei wechselndem Raumklima Verwerfungen der Konstruktion zu befürchten sind. Daher habe ich die Segmentrahmen der Ebene Null (Feuerbach) aus 19 Millimeter starken und zehn Zentimeter hohen Tischlerplatten angefertigt. Um eine ausreichende Stabilität zu erreichen, wurden die Segmentkästen zusätzlich an den Ecken mit Holzwinkeln und im Abstand von etwa 50 Zentimetern mit Quertraversen aus dem gleichen Material verstärkt (siehe Bilder auf Seite 113 und 114).

Für die Trassen wurde zehn Millimeter dickes Pappelsperholz verwendet. Zur Geräuschdämmung und als Isolation gegen durchdringende Feuchtigkeit beim Einschottern habe ich die Trassen mit fünf Millimeter dicker Isoliertapete belegt.

Im zweiten Teil folgt die Beschreibung der technischen und gestalterischen Details und des abnehmbaren Anlagen- teils „Oberlenningen“. □

Dieter Esemann/abp

In einem Bogen- segment liegt der Güter- bahn- hof „Feu- erbach“. Dort- hin hat es mit 92 2030 eine bayerische R 4/4 (Weinert) verschlagen.



FOTOS: DIETER ESEMANN

Die Anlage ist in der Epoche III angesiedelt, daher trägt auch die E 10 (Roco) noch ihr ursprüngliches Farbleid. Den Hintergrund bildet ein umgewandelter Kibri-Güterschuppen.

30 Jahre Viessmann!

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



H0 39766
Kirche aus dem Westerwald
mit Mauer
UVP: 51,95 €

H0 14059
MB mit SPITZER Siloaufleger
UVP: 16,50 €



H0 48815
Haus Parsenn in Davos
inkl. Hausbel.-Startset
UVP: 27,95 €



H0 39001
Schloss Grafeneck
UVP: 54,50 €



H0 38502
Westernhäuser Ensemble Sheriff's Office
UVP: 28,50 €



H0 14983
UNIMOG mit
Sprüheinrichtung
UVP: 24,50 €



H0 13573
KAELBLE Bundesbahn
UVP: 19,50 €



N 37188
Haus Waldburg
UVP: 26,50 €

kibri®

Das Original ist unser Vorbild!



NEU
99904
Katalog 2018/19 DE/EN



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

Treffen der Jugend in Spanien

► Haben Sie schonmal etwas von Mataró gehört? Die relativ große, unter Touristen beliebte Stadt in Katalonien liegt direkt an der Küste des Mittelmeers. Für die Historie der Eisenbahn war der Ort von großer Bedeutung, fuhr doch im Jahr 1848 von dort der erste Zug auf der iberischen Halbinsel ins rund 30 Kilometer entfernte Barcelona.

Der örtliche Modellbahnverein feiert die Premiere alljährlich mit einer Modellbahnausstellung. Anlässlich der 170. Widerkehr der Premierenfahrt haben sich die katalonischen Freunde sowie der regionale Verband Federació Catalana d' Amics del Ferrocarril (FCAF) entschieden, Nachwuchsmodeilbahrer aus ganz Europa einzuladen.

Da SMV und BDEF sowie der befreundete französische Verband Union Artistique et Intellectuelle des Cheminots Français (UAICF) seit vielen Jahren das „Internationale Treffen junger Modellbahner“ veranstalten, wird dieses im Jahr 2018 kurzerhand nach Spanien, pardon, nach Katalonien, verlegt. Auf der Modellbahnausstellung in Mataró, die am 27. und 28. Oktober 2018 öffnet, werden die Nachwuchsmodeilbahrer eine internationale Modulanlage ausstellen. Sie besteht aus Modulen der Norm „Module Junior“ und „Modellbau macht Schule“. Diese entstanden in den letzten zehn Jahren bei Gruppen und Vereinen in Frankreich, Tschechien, Ungarn, Spanien und Deutschland.

Da sich die weite Reise – von Sachsen aus sind es bis in die katalanische Hauptstadt immerhin über 1800 Kilometer – allein für die Ausstellung kaum lohnt, gibt es an den Tagen davor noch einige Ausflüge in die Region. Im Eisenbahnmuseum Kataloniens, das sich in Vilanova unweit Matarós befindet, kann die Geschichte der Eisenbahn in der Region bestaunt werden. So gibt es zum Beispiel einen Nachbau der ersten Lokomotive zu sehen, welche vor 170 Jahren den Premierenzug auf der iberischen Halbinsel bespannte. Natürlich steht auch ein Besuch von Barcelona auf dem Programm.



2014 reiste eine SMV-Delegation zum „5. Internationalen Treffen junger Modelleisenbahner“ in Perpignan. Zum Programm gehörte auch eine Fahrt mit einer spanischen Zahnradbahn.

Erfahrungsgemäß ist das Wetter in der katalanischen Hauptstadtregion auch Ende Oktober noch recht angenehm. Der Strand des Mittelmeers ist gleich vor der Haustür, so dass auch einem Sprung ins vermutlich gar nicht so kühle Nass kein Problem sein sollte. Strand und Meersollen sogar von der Halle, in der die Modellbahnausstellung stattfinden wird, zu sehen sein.

Unweit des Strandes, in einem Bungalowdorf, soll auch die Unterbringung aller Kinder und Jugendlichen der verschiedenen Länder erfolgen. Die Verpflegung wird für die gesamte Zeit organisiert.

Für die Reise werden interessierte Nachwuchsmodeilbahrer gesucht, die Lust auf ein internationales Treffen mit Gleichgesinnten haben. Mädchen sind besonders willkommen, aus anderen Ländern sind bereits Teilnehmerinnen angemeldet. Eine Vereins- oder Verbandszugehörigkeit ist für die Reise nicht erforderlich.

Wie in den vergangenen Jahren wird die Veranstaltung erfreulicherweise auch 2018 wieder vom Deutsch-Französischen Jugendwerk unterstützt. Dadurch sinkt der Eigenbeitrag, den jeder Teilnehmer/jede Teilnehmerin für die Übernachtung, die Verpflegung, das Programm sowie die Hin- und Rückreise entrichten muss, auf etwa 125 Euro.

Die genauen Modalitäten für die gemeinsame Hin- und Rückreise am Mittwoch, dem 24. Oktober, beziehungsweise Montag, dem 29. Oktober 2018 werden sich nach dem Wohnort der Mitreisenden Kinder und Jugendlichen richten. Geplant ist die Fahrt mit dem Zug (über Paris).

Wer Interesse hat, sich dem Abenteuer anzuschließen, findet auf der Internetseite der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung unter www.smv-aktuell.de/jugend weitere Informationen und Kontaktinformationen.

Mirko Caspar



FOTOS (2): PIERRE LHERBON

SMV und BDEF haben sich die Nachwuchsförderung auf die Fahnen geschrieben. Dazu gehört beispielsweise die individuelle Gestaltung von Modulen.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Eine Lokomotive zum Geburtstag des BDEF

Der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e. V. (BDEF) vollendet 2018 das 60. Jahr seines Bestehens. Anlässlich dieses Jahrestags hat die Deutsche Bahn als Förderer des Verbandes eine Lok mit einer Sonderbeklebung versehen: Ein verkleinertes Logo des BDEF (60 Jahre), entworfen von der österreichischen Künstlerin Gudrun Geiblinger, und ein Gratulationstext der Deutschen Bahn wurden auf der 101 058 aufgebracht. Die Loknummer

symbolisiert das Gründungsjahr des BDEF, 1958. Die BDEF-Botschafterin ist seit dem 9. Mai 2018 im Einsatz.

Unabhängig davon bietet der Verband eine Modell-Lokomotive der Firma Piko in der Nenngröße H0 an, die den ursprünglichen, ganzseitigen Entwurf des Logos trägt. Die Modelle werden von der Künstlerin beklebt, so dass das Verfahren dem Vorbild entspricht. Das Modell wird dem Besteller mit einem Zertifikat übergeben. Die Aufla-



FOTOS: GUDRUN GEIBLINGER DESIGN (2), BDEF

Bereits 2017 wurde ein Bm234 der Historischen Eisenbahn Frankfurt beklebt. Das H0-Modell ist noch erhältlich.

ge ist limitiert. Der Preis beträgt 119 Euro für Gleichstrom sowie 139 Euro für die Wechselstrom-Ausführung.

Auch die Version der DBAG mit verkleinertem Logo kann bestellt werden. Anfragen für andere Maßstäbe oder Fabrikate nehmen wir gern entgegen.

Der Wagen „60 Jahre BDEF“, welcher im vergangenen Jahr im Sonderzug der Historischen Eisenbahn Frankfurt lief, kann als H0-Modell noch für 3790 Euro bestellt werden. Die Wagennummer des Modells entspricht dem Vorbild.



Die ursprüngliche Studie von Gudrun Geiblinger sah eine ganzseitige Beklebung der 101 vor. Die Grafik unten zeigt die 101, wie sie nun einige Monate lang eingesetzt sein wird.



Die Datenbank für Modellbahner

COLLECTION

NEXT GENERATION

COLLECTION geht in die nächste Generation! Eine komplett neu entwickelte Programmoberfläche, zukunftsorientiert und ausbaufähig.

COLLECTION bietet Ihnen den Programmteil **SORTIMENT** mit Lokomotiv- + Zugpackungen, Reisezugwagen + Güterwagen + Wagenpackungen, Sonder- und Spezialmodelle (ohne Werbewagen). Zubehör und Literatur. Umfangreiche Technik-Darstellungen und die Verwaltungsprogramme **SAMMLUNG**, **WUNSCHMODELL** und **VERKÄUFE**.

Für Windows 7, 8 und 10. Auf DVD-ROM.

71018 COLLECTION Märklin Spur Z von 1972 bis 2018

73018 COLLECTION Märklin 00/H0 von 1935 bis 2018

€ 94,-

€ 145,-

Mehr Infos unter www.modellplan.de

... Software + Technik für Modellbahner

modellplan GbR
 Reussensteinweg 4
 73037 Göppingen

Fon 0 71 61 / 81 60 62
 Mo.-Fr. 9.00 - 16.00 Uhr
 Fax 0 71 61 / 8 85 75

E-Mail info@modellplan.de
 Internet www.modellplan.de

VORBILD

Freitags und Samstags

- Arbeitseinsätze am Lokbahnfest Sonneberg, Fr ab 14 Uhr, Sa ab 9 Uhr, Eisenbahnfreunde Sonneberg, Norbert Föller, Tel. 0160 7636656, www.eisenbahnfreunde-sonneberg.de.

Mo bis Fr bis auf weiteres

- Zwei Zugpaare mit Dampflokbespannung ab Wolsztyn (Wollstein) um 6.17 Uhr und 11.27 Uhr nach Leszno (Lissa) mit den Maschinen Ol49-69 oder Pt47-65, E-Mail: wojte@parowozy.com, Tel. (0048) 602 374 006, www.parowozy.com.pl.

Bis So 02.09.2018

- Das Schlesische Museum zu Görlitz zeigt seit September 2017 eine Sonder-Ausstellung unter o. g. Titel. Zu sehen ist u. a. ein Modell des Görlitzer Bahnhofes von 1920 im Maßstab 1:87. Vom 02.06. bis zum 24.06. ist die TT-Anlage des Görlitzer Modellbahnvereins in die Ausstellung integriert. Fahrbetrieb: Sa und So jeweils 13 bis 17 Uhr, www.goerlitzer-mebv.de.

Mo 14.05. bis Fr 18.05.

- Ferien-Express-Züge mit NE81 und MAN-Schienenbus zwischen Münsingen und Schelklingen. Nahverkehrsfahrscheine sind gültig, Tel. (07381) 5017556, www.alb-bahn.com.

Mi 16.05.

- Vortrag und Lesung in Bild und Wort „Mythos Ostkreuz – Die Geschichte des legendären Eisenbahnknotens von 1842 bis heute“, Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin, Tel. (030) 90226444.

Sa 19.05. und So 20.05.

- Dampfzüge von Geesthacht nach Hamburg-Bergedorf Süd und zurück, Tel. (04152) 77899, www.geesthachter-eisenbahn.de.

Sa 19.05. und Mo 21.05.

- Zweizug-Dampfbetrieb zwischen Jöhstadt und Steinbach über Pfingsten, Stadt- und Bahnhofsfest mit großer Modellbahnausstellung und „50 Jahre LGB“, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- 941538 fährt mit Sonderzug Ilmenau – Rennsteig und zurück, (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.

So 20.05.

- Fahrt mit dem Schienenbus zwischen Rinteln und Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Bahnhofstr. 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.

- Museumsfahrten anlässlich der 850-jahr-Feier in Gramzow, Brandenburgisches Museum für Klein- und Privatbahnen, Am Bahnhof 3, 17291 Gramzow, Tel. (0398) 6170159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.
- Fahrtag auf der Unstrutbahn Naumburg – Roßleben – Donndorf, Tel. 0176 93704751, www.unstrutbahn.de.

So 20.05. und Mo 21.05.

- Pfingstfahrten mit dem Zug von Altenboitzten Bahnhof nach Hollige West und zurück mit Käfersuche im „Böhmeschen Wald“, Tel. 0152 21558560, www.boehmetalbahn.de.
- Chemin de fer touristique du Rhin (Ried-Express) bei Breisach fährt ab dem Bahnhof Volgselsheim mit Dampf, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.

Di 22.05. bis Fr. 25.05

- Ferien-Express-Züge mit NE81 und MAN-Schienenbus zwischen Münsingen und Schelklingen. Nahverkehrsfahrscheine sind gültig, Tel. (07381) 5017556, www.alb-bahn.com.

Sa 26.05.

- Exkursion nach Rostock, dort historische Straßenbahnfahrt, Treffen am Bahnhof Lüneburg, Abfahrt 7:28

- Dampfbetrieb zwischen Jöhstadt und Steinbach im Erzgebirge, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

So 27.05.

- Öffnungstag Schmalspurmuseum Wilsdruff, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Freiburger Str. 50, 01723 Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de

Do 31.05.

- Dampfbetrieb zum Seniorentag zwischen Jöhstadt und Steinbach, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 02.06.

- Nachtschwärmerfahrten zwischen Jöhstadt und Steinbach, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- Entdeckungstour Mythos Ostkreuz mit Sven Heinemann, Dauer ca. 2,5 Stunden, 14 Uhr, Treffpunkt Sonn-

- Dampffahrtage bei der Pollo-Museumseisenbahn, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Eisenbahnfest unter dem Motto „DR-Baureihe 250“ im Bw Weimar, Eduard-Rosenthalstraße, 9 bis 17 Uhr, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

Sa 09.06.

- Ausflug ins Deutsche Technikmuseum nach Berlin, Zustiege sind in Zschopau, Chemnitz, Glauchau, Zwickau, Werdau, Altenburg, Gaschwitz, Bitterfeld und Lutherstadt Wittenberg. Zugbespannung: Dampflok 01 0509-8 und V100, Tel. (038301) 884012, www.pressnitztalbahn.com.
- Schienenbusfahrten zum Tag der Bundeswehr, ca. ab 8.30 stündlicher Pendelverkehr Straubing Bahnhof – Gäubodenkaserne Feldkirchen, Passauer Eisenbahnfreunde, Haitzinger Str. 12, 94032 Passau, Tel. 0172 8910884, www.passauer-eisenbahn.de.
- Alb-Bahn Gourmet-Express „Erdbeer und Spargel“ ab Münsingen, Tel. (07381) 5017556, www.alb-bahn.com.

So 10.06.

- Hoffest in der Bahnwerkstatt Georgenthal/Thür., 10 bis 18 Uhr, Friedensstraße 16, Tel. 0174 5297162, www.hirzbergbahn.info.
- Öffnungstag im Eisenbahnmuseum Kötzschau, 14 bis 18 Uhr, Am Bahnhof 27, 06237 Leuna-OT Kötzschau, Tel. 0162 4977127, www.eisenbahnfreunde-koetzschau.com.

So 17.06.

- Fahrt mit dem Schienenbus zwischen Rinteln und Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Bahnhofstr. 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.

Sa 23.06.

- Sonderzug mit Dampflok 01 150 von Nürnberg nach Augsburg mit Führungen durch den Bahnpark Augsburg, Tel. (08191) 9159233, www.bahnpark-augsburg.eu.
- Fahrtag auf der Unstrutbahn Naumburg – Roßleben – Donndorf, Tel. 0176 93704751, www.unstrutbahn.de.
- Entdeckungstour Mythos Ostkreuz mit Sven Heinemann, Dauer ca. 2,5 Stunden, 11 Uhr, Treffpunkt Sonntagstraße Ecke Simphonstraße am Annemir-Bauer-Platz, Anmeldung bei Jörg Kluge Tel. 0171 3065760.

So 24.06.

- Öffnungstag Schmalspurmuseum, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Freiburger Str. 50, 01723 Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.



FOTO: FIEBISCHER

Das Fest „50 Jahre LGB“ wird über Pfingsten in der Fahrzeughalle der Preßnitztalbahn in Steinbach gefeiert. Passend dazu gibt es Zweizugbetrieb auf der Museumsbahn, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

- Uhr, 35 Euro+ Anteil am „Schönes Wochenend-Ticket; Anmeldeschluss 21.05., Tel. (0581) 72279 oder www.heide-express.de.
- Sonderzug von Zwickau über Chemnitz, Leipzig und Berlin mit der Schnellzugdampflok 01 509. In diesem Jahr sind dort erstmals Schlaf- und Liegewagen eingereiht, Tel. (038301) 884012, www.pressnitztalbahn.com.

Sa 26.05. und So 27.05.

- Bahnhofsfest der Rügenschens Bäderbahn in Putbus mit Besuch der 01 509 mit Sonderzug aus Sachsen, Tel. (038301) 8840-12, www.ruegensche-baederbahn.de.

- tagstraße, Ecke Simphonstraße, am Annemir-Bauer-Platz, Anmeldung bei Jörg Kluge, Tel. 0171 3065760.
- Messestadt-Express mit 01 509 von Sonneberg nach Leipzig über die Schiefe Ebene, Tel. 0160 7636656, www.eisenbahnfreunde-sonneberg.de.

Sa 02.06. und So 03.06.

- Kappler Straßenbahnfest, Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V., Zwickauer Straße 164, 09116 Chemnitz, Ausstellung historischer Straßenbahnfahrzeuge, Busse, Kraftfahrzeuge sowie Mitfahrten. Außerdem Modelle und Modellstraßenbahnanlagen, Tel. (0371) 4006060, www.strassenbahn-chemnitz.de.

• Chemin de fer touristique du Rhin (Ried-Express) bei Breisach fährt ab dem Bahnhof Volgsheim mit Dampf, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.

Sa 23.06. und So 24.06.

• Schienenbusfahrten und mit V60/V90 bespannte Züge auf der Iltalbahnhof Passau – Waldkirchen – Freyung, Passauer Eisenbahnfreunde, Haitzinger Str. 12, 94032 Passau, Tel. 0172 8910884, www.passauer-eisenbahn.de.

Do 05.07. bis So 08.07.

• Historischer Nahverkehr auf Rügen. Stündlich pendelt 86 1333-3 auf der Strecke Bergen auf Rügen– Putbus–Lauterbach Mole. In Putbus besteht die Möglichkeit, in die schmalspurigen Züge der Rügenschens Bäderbahn umzusteigen. Zugbespannung: Dampflok 86 1333-3, Tel. (038301) 884012, www.pressnitztalbahn.com.

Sa 07.07.

• Störtebecker-Express ab Illmenau nach Rügen, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Am Rennsteig 3, 98711 Schmiedefeld, Tel. (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.
• Sonderzug mit 78468 von Dorsten über Gladbeck nach Bremen, Tel. 0151 52471473, www.onwheels.de.

Sa 07.07. bis So 08.07.

• Dampffahrt bei der Pollo-Museumseisenbahn, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
• Zehn Dampfloks im Einsatz auf Haupt- und Nebenbahnen rund um Hoorn (Niederlande), 50 Jahre Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, Tel. 0031 (0)229-255255, www.stoomtram.nl.

Fr 13.07. bis So 15.07.

• Zum Fischerfest „Gaffelrigg“

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik

Sendezeiten 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

werden Pendelfahrten zwischen Greifswald Hbf, dem Museumshafen und dem Hafen in Ladebow angeboten. Genießen Sie während der Fahrt einen herrlichen Blick auf die Silhouette der Hansestadt Greifswald mit Dampflok 861333-3, Tel. (038301) 884012, www.pressnitztalbahn.com.

Sa 14.07.

• Störtebecker-Express ab Gersungen nach Rügen, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Am Rennsteig 3, 98711 Schmiedefeld, Tel. (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.

MODELLBAHN

Sa 19.05. und Mo 21.05.

• Pfingsten an der Gartenbahn, Annaberg MEV „Oberes Erzgebirge“ e.V., Louise-Otto-Peters-Str. 15 09456 Annaberg-Buchholz, Tel. 0171 7748754, www.gartenbahn-frohnau.de.

Mo 21.05.

• Modellbahner-Frühschoppen, Clubheim „Stellwerk 8“, Am Güterbahnhof 5, 95028 Hof, 10 Uhr, Tel. (09281) 7662178, www.mec-hof.de.

Sa 26.05. und So 27.05.

• Modellbahnausstellung in 12459 Berlin, Vereinsheim, Firlstraße 16, Gemeindehaus der evangelischen Kirche, jeweils 10 bis 18 Uhr, Tel. 0171

370928 oder www.mekb.de.

• Ausstellung in 12627 Berlin-Hellersdorf, Stolberger Straße 49, 10 bis 17 Uhr, Tel. 0162 3818180, www.ig-modellbahn-hellersdorf.de.

So 27.05.

• Tag der offenen Tür in 10365 Berlin, Siegfriedstraße 66 bis 70, 10 bis 16 Uhr, Tel. (030) 6638556, www.spur1-berlin.de.

Sa 02.06 und So 03.06.

• TT-Ausstellung in Weimar, Eduard-Rosenthal-Straße 47, jeweils 10 bis 17 Uhr, Tel. (03643) 514040, www.tt-modellbahn-weimar.de.

So 03.06.

• Tag der offenen Tür, MBC Bienenmühle e.V., 13 bis 17 Uhr, Am Zeisingberg 5, 09623 Reichenberg-Bienenmühle, OT Neulausnitz, Tel. (037327) 1244, www.modellbahnland-sachsen.de.

Sa 09.06. und So 10.06.

• Internationale Modellstraßenbahnausstellung „Kleine Bahn ganz groß“, Gothaer Str. 11, 01097 Dresden, Alter Schlachthof, jew. 10 bis 17 Uhr, Tel. 0174 99213 83, www.dresdner-modellstrassenbahnclub.de.

• Gartenbahnfahrt in 15834 Rangsdorf, Rheingoldallee 12, ab 10.30 Uhr, Tel. (033708) 21751, www.weinbergbahn-rangsdorf.de.

Sa 23.06 und So 24.06.

• Internationales Spur-I-Treffen in Sinsheim, Sa 9 bis 18 Uhr, So 9 bis 16.30 Uhr, Tel. (07261) 9299-0, www.technik-museum.de.

So 24.06.

• Sommerausstellung in 65558 Holzheim des MEC Limburg-Hadamar im Clubheim, Mühlstraße 1, 10 bis 16 Uhr, www.mec-limburg-hadamar.de.

Sa 30.06.

• Sommerfest im Biergarten mit Gleisanschluss, Am Güterbahnhof 5, 95028 Hof, ab 14 Uhr, Tel. (09281) 7662178, www.mec-hof.de.
• Sommerfest bei den Eisenbahnfreunden Weinheim, Mierendorffstraße 24, ab 14 Uhr, Tel. (06201) 34808, www.efweinheim.de.

Sa 30.06. und So 01.07.

• EiWi-Bahndammfest 2018, Internationales Spur-I-Echtdampf-Treffen, jeweils 10 bis 17 Uhr, in CH-Witterswil bei Basel, Tel. 0041 (0)78 7118204, www.eiwi.ch.

Ankündigungen in dieser Rubrik 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 kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30.

www.modellbau-kaufhaus.de



Für jeden Auftrag gibt es einen Schrumpfschlauch (100 cm)

Schrumpfschlauchwoche
vom 11.06. bis 17.06.2018

Modellbau-Kaufhaus
Luisenweg 3
71636 Ludwigsburg
07141/973 0534 (ab 18.00h)
rainer@modellbau-kaufhaus.de

Oberleitung made in Germany



www.SOMMERFELDT.de

Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

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

Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH
Friedrichstr. 42 • 73110 Hattenhofen
Tel. +49 (0) 71643195 • Fax +49 (0) 71615786 • info@sommerfeldt.de

MÄRKLIN ► S2/6 IM PFÄLZISCHEN LACK UND „ERZ IID“-WAGEN FÜR H0



Für manchen Dampflokenner ist sie die Schönste: Sehr ausgewogene Proportionen sprechen für die S2/6.

Nur im pfälzischen Exil, auf der Flachlandstrecke Bingerbrück – Ludwigshafen – Strassbourg, konnte die S2/6 3201, die bayerische Rekordlok (154,5 km/h) zwischen 1910 und 1918 mit Erfolg planmäßig eingesetzt werden. In dieser Zeit trug sie wohl das in der Pfalz übliche Braunviolett. In diesem eleganten Kleid erscheint die bayerische Diva

nun auch im Märklin-Programm. Das voll ausgestattete Digital-Modell mit mfx-Spielwelt-Decoder überzeugt durch ein perfektes Äußeres, ausgewogene Fahreigenschaften und kräftigen Sound mit 14 Funktionen. Zugbegegnungslicht und Führerhausbeleuchtung lassen sich ebenfalls digital steuern. Längere Aufstiegsleitern, Trittleche und Kolben-

stangenschutzrohre zum Zurüsten liegen bei.

Als Abwandlung der im Jahr 2017 erschienen niedrigen Erzwagen und als passende Anhängelast zur grauen Epoche-II-Version der 42 ist nun ein Zwölfer-Set mit halbhohen Erzwagen erhältlich. Die ansprechend detaillierten und sauber bedruckten Modelle sind mit realistisch wirkendem Ladegut aus echtem Eisenerz befüllt.

S2/6: 37018; Preis: 499,99 €

12 x Erz IId: 46230; Preis: 419,88 €



Mit halbhohem Aufbau präsentieren sich die 00t „Saarbrücken“.

ROCO ► ÖBB-1042 IN BLUTORANGE UND OLEANDERROTE 250 DER DR FÜR H0



Die ÖBB-Universallok der Reihe 1042 erscheint nun in einer Farbvariante als 1042.10 in orangefarbener Farbgebung mit altem ÖBB-Logo und Scherenstromabnehmern. Die kräftigen Vierachser prägten den Zugverkehr in der Alpenrepublik seit ihrem Erscheinen Mitte der 1960er-Jahre. Auch bei der zweiten aktuellen Neuerscheinung der Bergheimer spielt die Farbe Orange eine zentrale Rolle: Zwischen 1972 und 1973 lieferte der VEB LEW Hennigsdorf eine Serie Gleichstrom-E-Loks nach Alge-

rien, die allesamt orangefarben lackiert wurden. Es hält sich das Gerücht, man habe das Rest-Orange mit dem üblichen Bordeaux-Rot der DR vermischt. Einige Loks der Baureihe 250 verließen die Hennigsdorfer Werkhallen daraufhin in einem helleren Rot, darunter auch 250 244. Der Farbton des Roco-Modells erscheint vielleicht einen Tick zu dunkel. Die Lok ist mit einem PluX22-Decoder und überzeugendem Henning-Sound ausgestattet. ÖBB-1042: 73476; Preis: 199,90 €, DR-250: 73617; Preis: 299,90 €





LILIPUT ► DR-52 8011 FÜR H0

Liliput legte neue Varianten seiner Modelle der Baureihe 52 auf. Darunter ist auch die Reko-Lok 52 8011 im Betriebszustand der 80er-Jahre, als das Vorbild im Bw Zittau beheimatet war. Das gelungene Modell mit reich detailliertem Kessel und zahlreichen Anbauteilen wird über den Tender auf zwei Radsätze mit vier Haftreifen angetrieben. Unter der leicht abzunehmenden Kohle-Nachbildung liegt die 21-polige Digitalschnittstelle (NEM 660).

Bestellnummer: L131522; Preis: 324,90 €

TRIX ► 45 022 DER DB FÜR H0

Mit silberfarbenen Kesselringen präsentiert sich das neue Gleichstrom-Modell der 45 aus Göppingen, der Nachbildung der stärksten deutschen Güterzugdampflok. Die Beschriftung entspricht den frühen 50er-Jahren, als 45 022 im Bw Würzburg beheimatet war. 23 Digitalfunktionen bereichern den Modellbetrieb mit dieser eindrucksvollen und detailreichen Maschine.

Bestellnummer: 22946; Preis: 499,99 €



GÜTZOLD ► DR-250 IN OLEANDERROT FÜR H0

Auch Gützold bietet eine 250 in Sonderfarbgebung im aktuellen Programm. Das Modell der 250 243 erscheint jedoch heller als die Roco-Ausführung (Bild links unten). Welche Farbwahl besser dem Vorbild entspricht, ist subjektiv zu entscheiden. Die Gützold-Lok bietet eine überarbeitete Elektronik mit PluX22-Schnittstelle, leicht zugänglichen Löt pads und einem Pufferkondensator. Bestellnummer: 31039390; Preis: 199 €



FOTO: WERK



» GROSSER BAHNHOF «

Der Bahnhof Ilfeld in 1:87 entspricht mit seinen Nebengebäuden dem Originalvorbild im Harz. Viele Teile sind aus echtem Holz und bereits fertig koloriert. Auch für normalspurige Strecken geeignet - eine unserer Top-Neuheiten 2018. Schon bestellt? Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Händler oder im Internet unter:

www.busch-model.com bzw.
facebook.com/busch-model



TILLIG ► RAILADVENTURE-139 FÜR TT

Bei Eisenbahnfreunden sind die Lokomotiven von Railadventure mit ihrem charakteristischen Farbschema begehrte Fotomotive – nicht zuletzt, weil die Münchner gleich mehrere Bundesbahn-Klassiker einsetzen. Einen solchen hat Tillig nun in Gestalt der 139558 aufgelegt. Die Bedruckung ist überzeugend gelungen, einzig das Grau an den Seiten wirkt eine Nuance zu dunkel. Die Lok ist mit einer digitalen Schnittstelle nach NEM 662 ausgerüstet, auch ein Oberleitungsbetrieb ist möglich. *Bestellnr.: 04392; Preis: 181,50 €*



MODELLBAHN-UNION ► KOMPLETTER FÄHRHAFFEN UND EAOS-BELADUNGEN FÜR N



Vorbildern in Sassnitz nachempfunden sind die neuen MU-Bausätze.



Eine der zahlreichen neuen Beladungen für Eaos-Hochbordwagen.



Auch diese großzügige Empfangshalle findet sich unter den Neuheiten

Die neu entwickelten Fährboot-Kühlwagen (siehe Seite 104) nahmen die Produktentwickler bei Modellbahn-Union zum Anlass, gleich auch den passenden Fährhafen zu produzieren. In einem schön gestalteten Diorama wurden die einzelnen Lasercut-Bausätze angeordnet. Die Palette reicht von der großen zweiteiligen Landungsbrücke – nach einem Vorbild in Sassnitz, aber nur eingleisig ausgeführt – über das Empfangsgebäude, Lagerschuppen und einen Kohlebansen bis zu 3D-gedruckten Pollern, Kaimauern und Leuchten. Ebenfalls neu im MU-Programm sind gelaserte Beladungen für vierachsige Hochbordwagen (Eaos) der bekannten N-Hersteller. Info: www.dm-toys.de.

FOTOS (3): WERK

BRAWA ► PA-BEHÄLTERWAGEN FÜR H0

Der hervorragend detaillierte Behältertragwagen der Ursprungsbauart BTmms 58 erscheint in einer weiteren Ausführung als Lbs 589 der Epoche IV. Der Rahmen des Wagens besteht aus Metall, die zahlreichen angesetzten Kunststoffteile verlangen allerdings einen sorgsam Umgang mit dem Modell. Bestückt ist der Tragwagen mit den neukonstruierten pa-Mineralölbehältern in den Farben der Texaco. Auch die fünf Behälter sind fein detailliert und sauber bedruckt. Beim Rangieren ist jedoch Vorsicht angesagt, die Behälter sitzen mitunter recht locker. *Bestellnr.: 49121; Preis: 69,90 €*



FLEISCHMANN ► AUTOZUG-115 FÜR N

Immer noch im Einsatz bei der DBAG steht die von Gudrun Geiblinger sehr ansprechend mit einem Cabrio-Fahrer gestaltete 115 509. Nach den Roco-Freunden können nun auch die N-Bahner diesen schönen Hingucker auf ihren Gleisen zeigen. Die Digital-Version lässt einen sehr realistischen Sound mit dem beliebten Schaltwerks-Klackern hören. Wären nicht die plumpen Stromabnehmer aus der Roco-Restekiste, gäbe es keinen berechtigten Grund zur Kritik. *Bestellnr.: 733876; Preis: 259,90 €*



LGB ► 99 5015 FÜR DEN GARTEN



Es wird bald Sommer! Als Einstieg in die Gartensaison auf G-Gleisen – am besten mit Kindern oder Enkeln – könnte das vergleichsweise preiswerte Modell der 99 5015 von LGB dienen. Der kompakte B-Kuppler zeigt alle typischen Merkmale einer Dampflokomotive, und sehr viel mehr muss er zum Spielen auch nicht können. *Bestellnummer: 20752; Preis: 299,99 €*

IntelliDrive 2

Die neue Decoder-Generation

Neue
Features

Funktionalität

GROSSE VERÄNDERUNGEN

- » RailComPlus
- » Mfx®
- » Erweitertes Function Mapping
- » Intellimatic

neu definiert

AUF KLEINSTEM RAUM

- » ABC-Bremsen
- » microSUSI-Schnittstelle
- » Selectrix®
- » Im Fahrzeug updatefähig
- » uvm.

 **Uhlenbrock**
digital

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

WIKING ► FENDT-GT UND VW-IKONEN FÜR H0

Das hervorragend detaillierte Modell des Fendt-Geräteträgers F220GT gehört auf jeden H0-Bauernhof der Epochen III und IV. Auch der T2-„Bulli“ bringt beschauliches Flair auf die Modellbahn. Sportlicher wirkt der New Beetle mit Tuning-Felgen. Wer sich nicht um Feinstaubwerte schert, liegt beim protzigen VW Amarok richtig, der in stylischem Mattlack erscheint. *Fendt-Geräteträger: 089938; Preis: 12,99 €, VW Amarok: 031149; Preis: 19,99 €, New Beetle: 002903; Preis: 15,99 €, VW T2: 031502; Preis: 14,49 €*



Anno 1958 war Bauer Karles neuer Fendt die Attraktion im Dorf.



VW-Parade: Amarok, New Beetle und der legendäre VW T2 (v.l.).

WEINERT ► LANZ-KOHLLENLIEFERUNG FÜR H0

Das Programm der H0-Straßenfahrzeuge wird mit einem Weißmetall-/Messingfeinguss-Bausatz für einen Lanz Eil-Bulldog mit Kohlen-Anhänger

ergänzt. Der Anhänger wird mit einem Kohlensack-Gussstück beladen. Das „Mein Gleis“-System für H0 erfährt eine sinnvolle Erweiterung mit einem Stahlschwellen-Flexgleis. Zusätzlich sind Stahl-Doppelschwellen erhältlich und solche mit Aussparungen für Schienenverbinder. Neu sind auch Garten-Schwengelpumpen für die drei Baugrößen H0, 0 und 1 als Messingussteile. Info: www.weinert-modellbau.de.



FOTO: WERK

JUWEELA ► ALTSTADTPFLASTER FÜR H0

Mit verschiedenen Ergänzungen wie Einmündungen, Bushaltestellen und Parkbuchten wird das sehr realistisch wirkende „Flexyway“-Kopfsteinpflastersystem von Juweela ausgebaut. Neu im Programm ist auch ein Altstadtplatz (32 x 9 Zentimeter), der sich gut für als Grundfläche für Märkte, Fest- oder Parkplätze eignet. Alle Bauteile sind beliebig anpassbar. Info: www.juweela.de.

MODELLBAU-KAUFHAUS ► VÖGEL FÜR H0



FOTO: WERK

Neu im Sortiment von Rainer Schörner aus Ludwigsburg ist das Thema „Kunst im Garten“. Schon seit Jahren sind rostige Accessoires im Garten modischer Trend. Nun können auch die H0-Modellbahner ihre Gärten auf den aktuellen Stand bringen. Das Ausschmückungs-Set besteht aus vier geätzten Zaunelementen (je 34 x 9 Millimeter) mit jeweils vier verschiedenen Vögeln sowie einem einzelnen Reiher. Die Bauteile sollten farblich an die Gartenanlage angepasst werden, zu bevorzugen wäre ein Rostton. Info: www.modellbau-kaufhaus.de.

JOSWOOD ► GASOMETER FÜR H0

Das kleine Bild täuscht etwas: Von Joswood kommt das aktuell größte H0-Gebäude am Markt. Der Vergleich mit der winzigen Preiser-Figur macht die Dimensionen deutlich. Der Lasercut-Bausatz besteht aus durchgefärbtem Karton und weist eine Höhe von 75 und einen Durchmesser von 45 Zentimetern auf. Das Gasometer der Bauart MAN nach einem Vorbild der Kokerei Hansa mit filigranem Treppen- und Aufzugsturm kann jedoch auch eine Stufe niedriger oder – ideal für den Anlagenabschluss – als Halbreliëfgebäude aufgebaut werden.

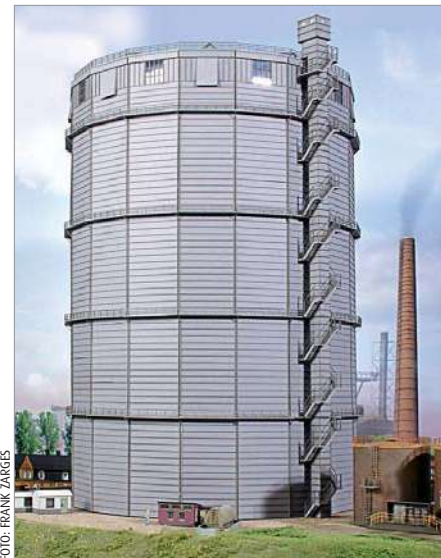


FOTO: FRANK ZARGES

Bestellnummern: 17051 - 17054;
Preise: 374 € für Grundbausatz,
217 € für Halbreliëfbausatz



FOTO: WERK

NORDMODELL ► HOLZSCHUPPEN FÜR N



Im Angebot des neuen Herstellers Nordmodell (www.modellbausatz-nord.de) finden sich auch die Lasercut-Bausätze auf dem früheren Programm von „Hogos-finest“. Als Beispiel dient ein kleiner Holzschuppen mit Anbau, dessen Wandteile aus Echtholz gelasert sind und auf einen Karton-Grundkörper geklebt werden. Neu an den „De Luxe“-Bausätzen sind Verfeinerungen aus geätztem Neusilber, im Fall des Schuppens die Torscharniere und -Schlösser. **Bestellnr.: LC 160-203; Preis: 39,25 €**

TE-MINIATUR ► FABRIK-FASSADEN FÜR HO

Das zunächst für die Spur 0 entwickelte System von Halbreif-Fabrikfassaden ist nun auch für HO lieferbar. Es ist modular aufgebaut und ermöglicht die Nachbildung einer Fabrik-Front in Reliefbauweise. Die Tiefe beträgt nur 2,5 beziehungsweise 4,5 Zentimeter (mit Rampe). Es lassen sich eine oder zwei Etagen aufbauen, in der Breite lässt sich die Front beliebig verlängern. Lieferbar sind vier Ausführungen. Alle Bauteile sind aus Karton gefertigt. Die Fronten aus hochwertigem Architekturkarton sind bereits eingefärbt und weisen die Struktur von verwittertem Mauerwerks auf. Eine Farbbehandlung ist daher nicht zwingend notwendig. Lieferbar sind Basis- und Ergänzungssets. Info: www.te-miniatur-shop.de.



FOTO: WERK

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**

Sonderfahrt auf die Insel Rügen
 mit 01 0509-8 und historischer E-Lok zur Rügenschens BäderBahn

Sonnabend, 26. Mai 2018

Relation: Chemnitz – Glauchau – Zwickau
 – Leipzig – Berlin-Lichtenberg – Pasewalk –
 Stralsund – Putbus und retour

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)	ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Chemnitz Hbf	120 €	80 €	280 €	
Leipzig Hbf	105 €	70 €	240 €	
Berlin	90 €	60 €	210 €	

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

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. Wormser Spielzeug-Auktion
24. bis 26. Mai 2018

In unserer 121. Wormser Spielzeug-Auktion werden über 4.000 Positionen antiques Spielzeug an ein internationales Publikum versteigert, dabei ein riesiges Angebot an Eisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten und von allen namhaften Herstellern.

Wir suchen ständig für unsere internationalen Kunden ganze Sammlungen, Nachlässe und gute Einzelstücke. Kataloganforderung und weitere Infos: www.auktionshaus-loesch.de

Wormser Auktionshaus Lösch®
 Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH
 67551 Worms • Weinbrennerstr. 20 • Tel. 0049-(0)6247 90 46-0
 Fax 90 46-29 • Email: info@wormser-auktionshaus.de
 Seit 1985: 33 Jahre Wormser Spielzeug-Auktionen - 33 Jahre Erfahrung, Kompetenz und tausende zufriedene Stammkunden

MODELLBUNDESBahn NUN IN BRAKEL

Wiedereröffnung im Mai

□ Vor der „Modellbundesbahn“ im Rieseler Feld 1b weist ein 9,5 Meter hohes, zweiflügeliges Formsignal den Weg zur 45 Meter langen neuen Halle, die von außen modern aussieht. Doch der Eindruck ändert sich mit dem Schritt über die Schwelle: „Innen sieht es historisch aus, wie in einem alten Empfangsgebäude“, sagt Karl Fischer vom Modellbundesbahn-Team. „Das bewirken die Materialien aus der Gründer- und Jugendstilzeit.“ Gemeinsam mit Norbert Sickmann und vielen ehrenamtlichen Helfern hat Fischer die „Modellbundesbahn“ in Brakel wieder aufgebaut. Einer der Helfer ist der Elektriker Uwe Rottermund, der von kleinen Sonnen spricht, so kräftig sind die Strahler, welche die Ausstellungsanlage in taghelles Licht setzen. „Das passt wunderbar zum Thema“, meint dazu Karl Fischer. „Die Sonnen simulieren einen heiteren Sommertag des Jahres 1975 im Weserbergland. Aber nicht nur das Licht ist neu. Kurz nach der Eröffnung werden wir unsere Ausbaupläne vorstellen.“ Zur feierlichen Eröffnung am 26. und 27. Mai kommt mit 44 1486 ein Dampflokstar von Goslar: Nach der Fahrt über die alten Stammstrecken der bis 1976 in Ottbergen beheimateten Baureihe 44 treffen 300 Fahrgäste gegen Mittag des 26. Mai in Brakel ein (Info: www.nostalgiezugreisen.de). Auf dem Festgelände ist die „Modellbundesbahn“ zum ersten Mal seit einem halben Jahr wieder öffentlich zu sehen. Außerdem locken ein Eisenbahnflohmarkt und ein Festwirt. Vom Bahnhof Brakel sind es 15 Minuten zu Fuß zur Halle, die Anreise mit Pkw verbessert sich: Die Hal-



FOTO: MODELLBUNDESBahn

senbahnflohmarkt und ein Festwirt. Vom Bahnhof Brakel sind es 15 Minuten zu Fuß zur Halle, die Anreise mit Pkw verbessert sich: Die Hal-

Im Dezember 2017 waren die ersten Module in der neuen Halle eingetroffen. Nun steht die Eröffnung bevor.

CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

Zug des Monats ...

□ ... ist ein Albula-Schnellzug des Jahres 1996. Stündlich in jeder Richtung verband zu dieser Zeit ein Schnellzug Chur mit St. Moritz. Für dieses Angebot waren sechs Zuggarnituren nötig. Die Wendezeit in den beiden Endbahnhöfen diente dem Umfahren der Lokomotive sowie dem Reinigen der Wagen: Zeitungen und Fundgegenstände einsammeln, Abfallbehälter leeren. Zudem wurde das Betriebsmaterial (Wasser oder Handtücher)

ergänzt. Auf der Schweizer Ausstellungsanlage am Kaeserberg ist einer dieser Albula-Schnellzüge nach St. Moritz unterwegs. An der Spitze und am Schluss wird je ein Zusatzwagen für Gruppen beziehungsweise größere Nachfrage mitgeführt. Die Lokomotive Ge4/4II 617 „Ilanz“ gehört zur ersten Serie dieses Typs, die ab 1973, zunächst noch in grüner Livree, in Dienst gestellt wurde. Das rote Kleid erhielt sie im Jahr 1985.



FOTO: CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

Zuglok ist eine 90 km/h schnelle Ge4/4II mit 1650 kW Leistung. Der Zug kommt auf 32 Achsen und bietet 384 Plätze bei 181 Tonnen Zuglast.



FOTO: HELMUT MORITZ/MODELLBUNDESBahn

Passend zum Anlagenthema wird 44 1486 einen Sonderzug von Goslar über Höxter, Brakel und Bad Dribung nach Altenbeken bespannen.

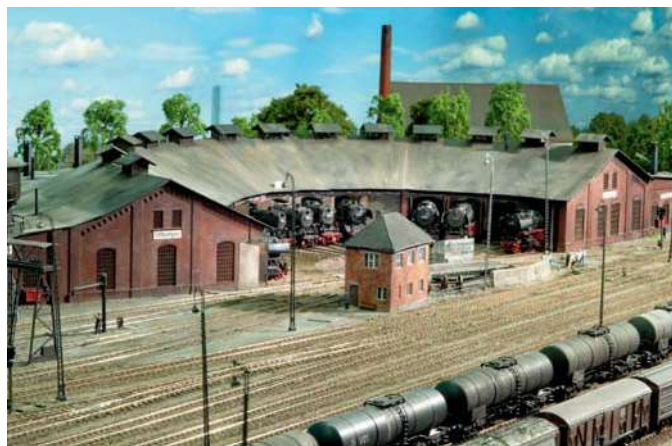


FOTO: ANDREAS STRI/MODELLBUNDESBahn

Dreh- und Angelpunkt der „Modellbundesbahn“: Das Bw Ottbergen mit den bulligen Dampflok der Baureihe 44.

le liegt direkt an der Bundesstraße 252, im Gewerbegebiet „Rieseler Feld“. Die Parkplätze bleiben kostenlos. Geht es nach den Modellbundesbahnern und klappt der Wiederaufbau besser als erwartet, wird bereits vor dem 26. Mai 2018 geöffnet. Es kann also sein, dass die Anlage schon früher wieder zu sehen ist. Infos dazu sind auf modellbundesbahn.de zu finden. Bis zum 28. Oktober 2018 ist die Zeitreise ins Weserbergland dann donnerstags bis sonntags jeweils von 11 bis 18 Uhr geöffnet. Die Öffnungszeiten für die Wintersaison 2018/2019 werden noch bekanntgegeben.

Impressum

MODELLEISENBAHNER

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
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

Hendrik Bloem, Jörg Chocholaty, Olivier Constant,
Sascha Duwe, Dieter Esemann, Elvis Müller,
Helge Scholz, Bernd Seiler, Michael Siemens,
Dr. Markus Strässle, Fritz Wolff

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG

Snezana Dejanovic

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@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 Fürstenfeldbruck

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

VBG Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
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
VBG Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Andreas Schoo, Ernst Rebele, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG

Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VBG
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Überwiegend bordeauxrot,
aber auch in neuen Farben
präsentieren sich unsere
Gewinne in N, TT und H0.

MEB-GEWINNSPIEL (1)

Bundesbahn-Diesel

□ Selbst der bekennende Dampflokan ver-
zichtet ungern auf einen roten Farbtupfer für
seine Modellbahn. Dieselloks, zumal in klas-
sischen DB-Farben, gehören einfach auf die
Anlage. Wir haben zehn markante Vertreter
der DB-Dieselloks aus den 50er- und 60er-
Jahren in drei Baugrößen als Gewinne für Sie
ausgewählt. Wenn Sie eine davon in Ihren

Bestand einreihen wollen, sollten Sie unsere
nicht ganz einfache Frage richtig beantwor-
ten: Bei welcher Lok der V160-Baureihen-Fa-
milie wurde das von Klaus Flesche entwickel-
te Design mit dem Knick in der Front erstmals
umgesetzt? Senden Sie Ihre Antwort bis zum
15. Juni 2018 mit dem Stichwort „Bundes-
bahn-Diesel“ an den MODELLEISENBAHNER,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
oder eine E-Mail an „Gewinnspiel@modellei-
senbahner.de“.

Angehörige der Verlagsgruppe Bahn dürfen nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



FOTO: WERK

LGB IN JÖHSTADT

Fünf Sondermodelle

□ Zum 50. Geburtstag der LGB steigt vom 19.
bis 21. Mai in Jöhstadt ein großes Fest. Eine der
Attraktionen ist die IVK 99 1568, welche ein
besonderes Jubiläums-Logo schmücken wird.
LGB hat nun fünf Modelle der 1568 mit diesem
Logo versehen. Die Loks werden auf der Inter-
netseite www.lgb.de/joehstadt bis zum 31. Mai
2018 versteigert. Der Erlös geht komplett an die
Museumsbahn im Preßnitztal.

MEB GEWINNSPIEL (2)

„Am Schienenstrang“

□ Vom Andreaskreuz im Maß-
stab 1:1 bis zum Telegrafena-
rmast in H0 reichten unsere
Gewinne aus dem MEB-Spezial
Nr. 23 zu den Kleinigkeiten ent-
lang des Schienenstranges. Alle
Preise, ob groß oder klein, soll-
ten mittlerweile bei den Ge-

winnern eingetroffen sein. Egon
Kley erzählte seinem Nachbarn
(mit Fotoapparat), er sei seit
1952 MEB-Leser und hätte 44
Jahre bei der DR gearbeitet.
Seinen Gewinn zeigt er mit-
sammt der selbstgebauten 14 316.
Walter Steimle wird den Busch-

Bausatz auf der Ausstellungsan-
lage „Miniaturland Treuchtlin-
gen“ verwenden. Hermann
Hesse hat sich über den Ge-
winn der originalen P-Tafel sehr
gefreut, weil sie ihn als nach-
trägliches Geburtstagsgeschenk
zum 90. Ehrentag erreichte.



Egon Kley ist MEB-Leser seit 1952
und war langjähriger Reichsbahner.



Walter Steimle zeigt den Gewinn
im Miniaturland-Treuchtlingen.



Hermann Hesse war einer der Ge-
winner einer P-Tafel in 1:1.

FOTOS (3): PRIVAT

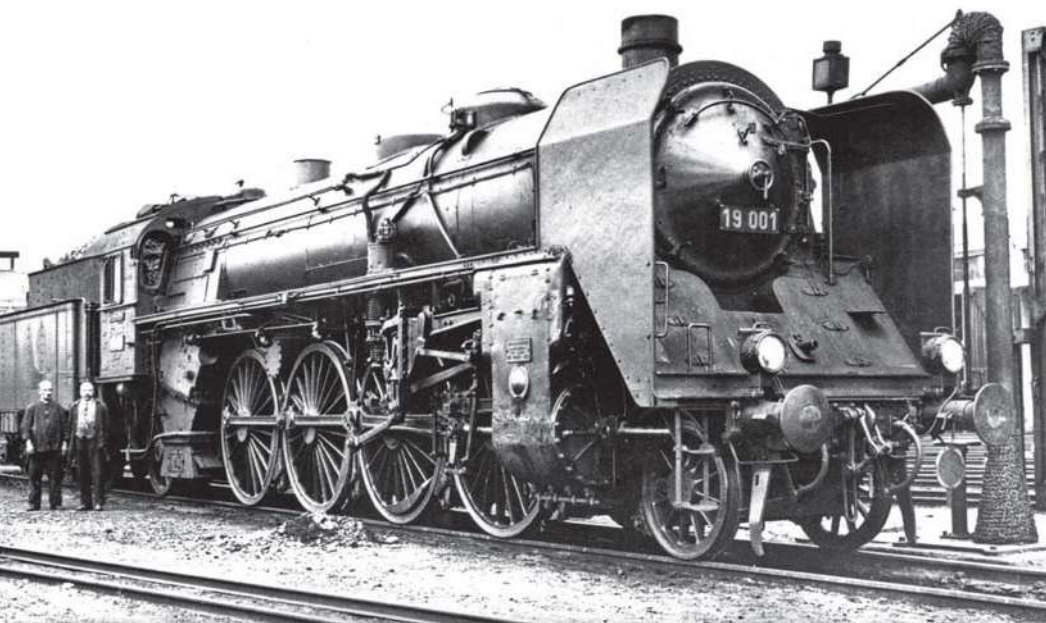


FOTO: DIA DARMSTADT (HUBER)/BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG

GLANZLICHT SÄCHSISCHEN MASCHINENBAUS

Als 1918 die sächsische Gattung XXHV erschien, war die größte Schnellzuglok Europas eine imposante Erscheinung. Auch nach 100 Jahren verursacht die Erwähnung des Beinamens „Sachsenstolz“ Herzklopfen.

Unser Juli-Heft
erscheint am
13. Juni
bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch



LETZTE CHANCE IM ALLGÄU

Umleiterverkehr noch den ganzen Sommer: Zwischen Kempten und Lindau lebt sie noch, die klassische Eisenbahn mit hochwertigen Zügen auf einer Hauptbahn ohne Fahrdrabt.

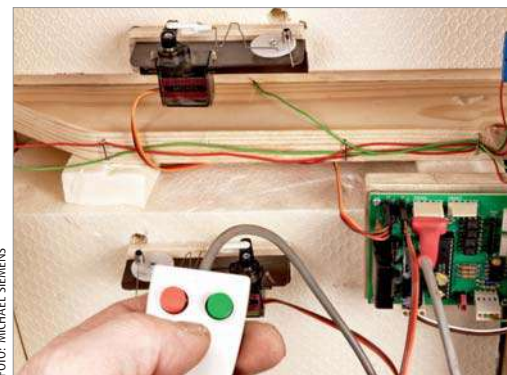


FOTO: MICHAEL SIEMENS

SCHRANKE MIT BEHANG

Michael Siemens beschreibt den Zusammenbau, den Antrieb und die Steuerung seines kleinen Bahnübergangs am Posten 56.

AUSSERDEM

Kleinbahndiyl im Norden

Gerd Wolff erinnert sich an seine Erlebnisse an der wahrlich kleinen Bahn zwischen Rees und Empel.

Turmtriebwagen

Wir testen die aktuellen Modelle von Liliput und Trix.

Seid bereit!

So manche Lokführerkarriere bei der DR begann vermutlich bei einer der zahlreichen Pioniereisenbahnen in der DDR.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: FRANK ZARGES

SCHIEBE-LOK IN BIRKENSTOCK

Die Fotografien des Altmeisters Günter Meyer inspirierten Jan Hein Ruijgrok zum Bau einer herrlichen H0-Anlage.



FOTOS (2): DIRK HÖLLERHAGE

ALTE PREUSSEN UNTERM HALBMOND

Vor 30 Jahren bot der Eisenbahnbetrieb in der Türkei echte Überraschungen. Dirk Höllerhage hat einiges zu erzählen.

Ihre Wegweiser durch das
Dampfbahn-Land Sachsen:



Kataloge, Kursbuch und Faltkarte
kostenfrei bestellbar unter:
www.dampfbahn-route.de

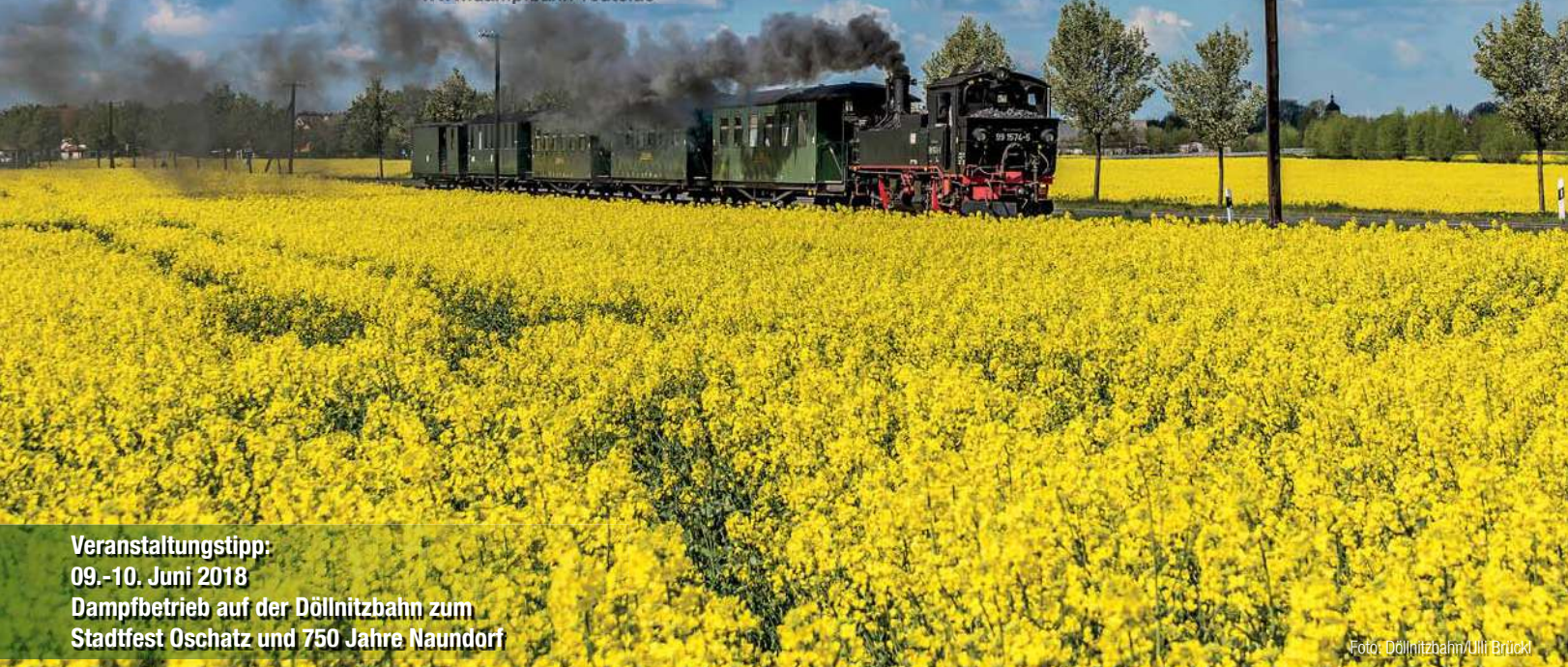


Foto: Döllnitzbahn/Unif Brück

Veranstaltungstipp:

09.-10. Juni 2018

**Dampfbetrieb auf der Döllnitzbahn zum
Stadtfest Oschatz und 750 Jahre Naundorf**

www.dampfbahn-route.de

 facebook.com/dbrsachsen

SOEG mbH - Projekt DAMPFBahn-ROUTE • Am Alten Güterboden 4 • 01445 Radebeul
Telefon: 0351 2134440 • E-Mail: info@dampfbahn-route.de

DAMPFBahn-ROUTE Sachsen für unterwegs



Kommen Sie in das Zittauer Gebirge

Züge im Zwei-Stunden-Takt und am Wochenende im Ein-Stunden-Takt



Foto: Mario England

Zum Vormerken: Nachtfahrten am 9. Juni und 14. Juli, 12. HISTORIK MOBIL vom 3.-5. August 2018

Anmutungs-Qualität

ist mehr als nur die Summe der Details.

KM1

Modelle vom Modellbahner!



Aber keine Sorge, alle Details sind dennoch bei unseren Modellen vorhanden!

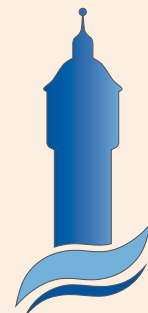
Digitalmodelle, Echtdampfmodelle, Gleissysteme, Digitalsteuerung und Zubehör.

Mehr Informationen zu unserem umfangreichen Sortiment und aktuelle Angebote finden Sie auf unserer Homepage.

KM1Modellbau e.K. • Ludwigstraße 14 • 89415 Lauingen • Tel: +49 (0)9072 - 922 670 • Fax: +49 (0)9072 - 922 6722 • info@km-1.de • www.km-1.de

- **Großes Spur1-Modultreffen**
- **Echtdampf-Treffen**
- **Erlebnis für die ganze Familie**

Modellbau am Wasserturm



Modellbau erleben, Faszination entdecken!



- Messe und Vorführung: Modellbahnen und Dioramen, 5 Zoll und Spur 1 Echtdampfisenbahnen, Dampfmaschinen und Lokomobile, RC-Modelle, Präsentation aktueller Prototypen und Neuheiten
- Börse und Verkauf vieler Markenhersteller
- Großes Spur1-Modul-Treffen in der Stadthalle Lauingen mit internationaler Beteiligung auf einer Fläche von ca. 1.200 m²
- Kinder- und Familienprogramm zum Mitmachen
- Herzhaftes vom Grill, Kaffee und Kuchen, Süßspeisen

02./03. Juni

Sa 10:00 – 18:00 Uhr

So 10:00 – 17:00 Uhr

E-Park Lauingen

Ludwigstraße 14 – 18 | www.eepark.eu