

8/18  
Nur € 5,50

# Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Nr. 8  
August 2018  
67. Jahrgang

Deutschland 5,50 €  
Österreich 6,40 €  
Schweiz 9,80 sFr  
B/Lux 6,50 €  
NL 6,50 €  
Dänemark 62,00 DKK

4 191341 105502 08  
B13411

**MEB-Testreport:**

- *V36 von Brawa*
- *Krokodil von Tillig*
- *Turmtriebwagen von Liliput*

**Werkstatt:**

- *Märklin-Signale*
- *Posten Oberpreuschwitz*

Innovatives Unternehmen

*Railadventure*

Die ehemalige Schambachtalbahn

*Bockerl-Romantik*



# Regler zu!

## Vor 30 Jahren bei der DR

Exklusive  
Weltpremiere

# Hoch auf dem gelben Wagen

DIE KUTSCHE  
FÄHRT



ZU JEDER VOLLEN STUNDE

Kommen Sie mit auf eine heitere Reise in die romantische Zeit der Postkutschen, als das Klappern der Pferdehufe und fröhlicher Hörnerklang durch Fluren und Felder schallt!

## Einzigartige Postkutschen-Romantik

Das aus Skulpturenguss detailliert modellierte Uhrengehäuse empfindet die Atmosphäre einer kleinen Poststation nach. Ausgestattet mit leuchtend gelber Postkutsche, stolzen Rössern und einem Postillon, der munter ins Horn stößt. Zu jeder vollen Stunde öffnet sich das Türchen unter dem schindelgedeckten Dach, und eine Brieftaube erscheint. Zugleich umrundet ein Kutschengespann das vordere Rondell, begleitet von den echten Geräuschen eines Post-horns und eines Pferdegespanns. Bewegung und Geräusche lassen sich abschalten. Das Zifferblatt ist in Form eines Wagenrades gestaltet. Alle Details, Modelle und Figuren sind von Hand bemalt.

Diese einzigartige Wanduhr erscheint exklusiv bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. Steigen auch Sie mit ein und reisen Sie „Hoch auf dem gelben Wagen“ in eine Zeit voller Gemütlichkeit und Heimatliebe. **Reservieren Sie Ihr Exemplar am besten gleich heute!**

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

**PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 83134**

Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

**Zeitlich begrenztes Angebot:** Antworten Sie bis **27. August 2018**

Ja, ich reserviere die Wanduhr „Hoch auf dem gelben Wagen“

**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

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

X

Unterschrift

**Datenschutz:** Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter [www.bradford.de/datenschutz](http://www.bradford.de/datenschutz). Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpräferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

WEEE: 97075636

Designed in  
Germany

[www.bradford.de](http://www.bradford.de)

Für Online-Bestellung

Referenz-Nr.: **83134**

**Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.**

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1-3 • 63317 Rödermark • [kundenbetreuung@bradford.de](mailto:kundenbetreuung@bradford.de)

Telefon: **069 1729 7900**

Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

Zu jeder vollen Stunde  
erscheint eine Brief-  
taube als Kuckuck



Mit Hufeklapper  
und Hörnerschall

Produkt-Nr.: 422-FAM04.01

Produktpreis: € 199,80

(auch bezahlbar in

4 Monatsraten

zu je € 49,95)

zzgl. € 9,95 Versand

Größe inkl. Gewichte:

26 x 53,5 x 21 cm

(B x H x T)

Die Ton- und Bewegungs-  
effekte sind abschaltbar

Betrieb der Uhr mit

einer „AA“-Batterie

Betrieb der Ton- und

Bewegungseffekte

mit zwei „D“-Batterien

(Batterien nicht im

Lieferumfang enthalten)



Titel: 50 3559 am 29. Oktober 1988 in Thale  
Foto: Dirk Endisch

## 14 Dampfabchied

Mit den letzten Einsätzen einer Halberstädter 50<sup>35</sup> endete 1988 offiziell die über 150-jährige Ära von Dampflokomotiven auf deutschen Normalspurgleisen.

### TITELTHEMA

**14 DAMPF AUS!**  
Vor 30 Jahren endete der planmäßige Einsatz von Regelspur-Dampfzügen in Deutschland.

### VORBILD

- DREHSCHLEIBE**
- 4 BAHNWELT AKTUELL**
- 22 WIEDER IM MURGTAL**  
Erstmals seit 1966 befuhrt die 75 1118 wieder eine badische V1c die einstige Stammstrecke.
- 26 ABENTEUER SCHIENE**  
Das Unternehmen Railadventure macht nicht nur durch graue E-Loks von sich reden.
- GESCHICHTE UND GESCHICHTEN**
- 34 ZIELPUNKT ALTMÜHLTAL**  
Wo im 20. Jahrhundert die Schambachtalbahn fuhr, verläuft heute ein Radweg.
- LOKOMOTIVE**
- 38 ROT ODER SCHWARZ?**  
Die Räder von Altbau-E-Loks zeigten beides, je nach Baureihe und Einsatzzeit.
- EUROPA**
- 42 DRAMA-BAHN**  
Die Eisenbahn Griechenlands erlebt wie das ganze Land heftige Turbulenzen.

### MODELL

- WERKSTATT**
- 56 SIGNALE IN TOPFORM**  
Die aktuellen Digitalsignale von Märklin funktionieren mit mehreren Protokollen.
- 60 KLEINES STELLWERK, GROSSES KINO**  
Teil 2: Mit Patina und Detailgestaltung wird ein Patchwork-Stellwerk fertig gestellt.
- TEST**
- 64 EXTRA FUNKTIONAL**  
Brawas V36 in H0 trumpft mit Detailreichtum und Funktionsvielfalt auf.
- 66 KROKODIL UND EISENSCHWEIN**  
Von Tillig erschien die neukonstruierte E94 in TT in mehreren Form- und Farbvarianten.
- 68 FÜR DIE MEISTEREI**  
Liliput-Neuheit: Akku-Turmtriebwagen der Reichs- und Bundesbahn in 1:87.
- PROBEFAHRT**
- 70 BETRIEBSTRIEBWAGEN**  
Turmtriebwagen VT55 von Trix in H0.
- 71 KIKERIKI!**  
Viehtransportwagen in N von Liliput.
- 71 KLEINES SCHMUCKSTÜCK**  
Messingmodell der BR 80 in Z von Märklin.
- 72 ADAPTERWAGEN**  
Rollwagen Rf4 für die Lehmann-Großbahn.

### UNTER DER LUPE

- 73 HONAUER URSTYP**  
Württembergischer Bahnhof von Noch in H0.
- SZENE**
- 74 EIN TAG MIT... WOLFRAD BÄCHLE**  
In Győr gab der Geschäftsführer nicht alltägliche Einblicke in die Märklin-Welt.
- 78 TRULLA, TRULLA, ...**  
Die Verleihung des Goldenen Gleises 2018 fand beim „Öchsle“ in Ochsenhausen statt.
- 82 PETERS SECHSTE**  
Im Digitalbetrieb schnaufen bayerische B-Kuppler durch die Kleinstadt.
- 88 BIS ANS ENDE DER WELT**  
1500 Stunden investierte Pete Goss in seine 00-Nachbildung von Knaresborough.

### AUSSERDEM

- 24 BAHNPOST**
- 32 INTERNET**
- 46 BUCHTIPPS**
- 94 BDEF & SMV**
- 96 TERMINE + TREFFPUNKTE**
- 98 MODELLBAHN AKTUELL**
- 105 IMPRESSUM**
- 106 VORSCHAU**



**26 Münchner Spezialisten**  
Mit besonderen Dienstleistungen hat sich Railadventure längst einen Namen gemacht.



**56 Keine Signalstörungen**  
Moderne Märklinsignale sind Multitalente. Wir zeigen, wie sie sicher installiert werden.



**82 Systemwechsel**  
Auf seiner sechsten Ausstellungsanlage geht Peter van den Wildenberg neue Wege.



FOTO: MARKUS STRÄSSLE

Wie neu präsentiert sich Lok 704 am 16. Juni 2018 in der DFB-Werkstatt in Uzwil. Der Vergleich mit dem Ursprungszustand (unten) zeigt, dass alle Beteiligten Großartiges geleistet haben.

**LOK 704 DER DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE (DFB)**

## Wiedergeburt

□ Die im Jahr 1923 in der Lokomotivfabrik in Winterthur (SLM) mit der Fabriknummer 2940 gebaute Vierkuppeler-Meterspur-Zahnrad-Dampflok Nr.704 steht kurz vor der Wiederinbetriebnahme. Die Lok wurde ursprünglich für das französische Kolonial-Ministerium gefertigt und 1924 ins heutige Vietnam geliefert. Dort kam sie bis 1975 auf der Strecke Krong Pha – Da Lat zum Einsatz. Anschließend fiel die Lok in einen jahrelangen Dornröschenschlaf und verrostete zusehends. Im Jahr 1990 wurde sie im Rahmen der spektakulären Aktion „Back to Switzerland“ gemeinsam mit weiteren, zum Teil früher bei der Furka-Oberalp Bahn (FO) eingesetzten Dampfloks sowie vielen Er-

satzteilen aus dem zentralvietnamesischen Hochland zurück in die Schweiz geholt. In der Zwischenzeit hat die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) die Lok in der DFB-eigenen Werkstatt in Uzwil SG (Schweiz) unter Verwendung zahlreicher Original-Teile praktisch neu aufgebaut. So entstand in jahrelanger Arbeit eines ganzen Teams fleißiger Fachleute der DFB ein kleines Schmuckstück.

In der Werkstatt der DFB in Uzwil gehen derzeit die Arbeiten an der typengleichen Schwester-Lok mit der Nummer 708 (Baujahr 1930) weiter, die damals zusammen mit den Teilen für vier FO-Lokomotiven und der Lok 704 aus Vietnam in die Schweiz transportiert wurde. Der Wieder-

aufbau von Lok 708 gestaltet sich allerdings ungleich aufwendiger: Ihr Rahmen ist praktisch ein Neubau, ebenso der massive Zylinderblock. Die Räder samt den über-

drehten Radreifen stammen aus den Originalteilen der Lok, die Achswellen mussten dagegen neu angefertigt werden. Während man für Lok 704 einen aufgearbeiteten Originalkessel verwenden konnte, muss für die Lok 708 ein Neubau-Kessel mit neuer Kupfer-Feuerbüchse gefertigt werden. Lok 704 wird voraussichtlich noch im Juli von Uzwil ins Verkehrshaus der Schweiz (VHS) nach Luzern überstellt. Von dort geht es dann weiter zur Furka-Bergstrecke (DFB) nach Realp, wo anschließend die Einstellungs- und Probefahrten sowie die Neuzulassung durch das Eidgenössische Amt für Verkehr erfolgen werden. Da die Lok zwar in der Schweiz gebaut, dort aber bisher nie bei einer Bahn gefahren ist, wird eine komplette amtliche Neuabnahme gemäß aktuell geltenden Vorschriften notwendig. Ein regelmäßiger Einsatz dieser stärksten Schmalspur-Dampf-Zahnradlok Europas bei der DFB ist ab dem Jahr 2019 dann auf der Bergstrecke Realp – Furka – Gletsch – Oberwald geplant.



FOTO: DFB

Als die Restaurierungsarbeiten an der Dampflok HG 4/4 Nr. 704 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke im November 2006 begannen, befand sich die Vietnam-Rückkehrerin noch in beklagenswertem Zustand.



FOTO: LARS BRÜGGEMANN

Vor einem Zug der Baureihe 490 im Bahnhof Hamburg-Bergedorf posieren am 24. Mai 2018 (v.l.): Staatsrat Andreas Rieckhof (Hansestadt Hamburg), Juliane Storm-Ohm (Projektleiterin beim Hersteller Bombardier Transportation) und Kay Uwe Arnecke (Geschäftsführer der S-Bahn Hamburg GmbH).

### S-BAHN HAMBURG

## Baureihe 490 im Probetrieb

Die S-Bahn Hamburg GmbH nahm am 24. Mai 2018 den Probetrieb mit den ersten Triebzügen der neuen Baureihe 490 auf. Im Dezember 2018 soll der reguläre Einsatz der neuen Baureihe mit zunächst 60 Exemplaren beginnen, 2019 wird die Flotte nochmals um zwölf weitere Einheiten anwachsen. Die neuen Züge sollen schrittweise die Baureihe 472 ersetzen. Durch einen besonderen Clou können die ET 490 jedoch frei im ganzen S-Bahn-Netz eingesetzt werden: Während die ersten 29 Züge ausschließlich für das 1200V-Gleichstromnetz der Hamburger S-Bahn ausgerüstet sind, wird die zweite Serie aus 31 Zweisystem-Fahrzeugen bestehen. Diese Züge können zusätzlich mit 15 kV-Wechselstrom betrieben werden. Sie sind äußerlich durch einen Dachstromabnehmer erkennbar und können sowohl auf den Stromschienen-Strecken mit Gleichstrom als auch auf den Fahrleitungsstrecken mit Wechselstrom von und nach Stade betrieben werden.



FOTO: MARCEL TIMMER

Seit 1968 weilt ein Wismarer bei der Stichting Museums Buurtspoorweg (MBS) in den Niederlanden. Zuvor stand das 1936 gebaute Schweineschnäuzchen als T1 (später T148) in Diensten der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (DHE). Bei der MBS erhielt der kleine VT die Fahrzeugnummer M20, nach einer gründlichen Aufarbeitung fährt er nun als „Railbus 25“ für die MBS. Frisch restauriert war er am 27. Mai 2018 auf der 7,5 Kilometer langen MBS-Strecke von Haaksbergen nach Boekelo unterwegs.

## AUF DIE MENSCHEN KOMMT ES AN

Wolfrad Bächle und Alex Dworaczek – zwei Eisenbahner aus Leidenschaft, der eine beim großen Vorbild, der andere im Modell. Beide stehen auf der Brücke ihrer Unternehmen, die kaum unterschiedlicher sein könnten. Auf der einen Seite die schwäbische Traditionsfirma Märklin, auf der anderen das junge innovative Startup Railadventure, das im liberalisierten Eisenbahnmarkt eine interessante Nische fand. Bächle und Dworaczek kommen in diesem Heft ausführlich zu Wort. Beide kennzeichnen Ideenreichtum, Fleiß sowie die Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen und wenn es sein muss, auch mal ein Risiko einzugehen.



Stefan Alkofer

Speziell die Eisenbahn-Geschichte ist geprägt von herausragenden Persönlichkeiten, Draufgängern, Wagemutigen und genialen Ingenieuren: Carl Ritter von Ghega, der sich traute den Semmering zu bauen, Alfred Escher, welcher den ersten Gotthard-Tunnel finanzierte oder geniale Lokomotivbauer wie George Stephenson, Richard Hartmann, August Borsig, Joseph Anton Ritter von Maffei. Railroad-Tycoone wie etwa Jay Gould oder Cornelius Vanderbilt, die Nordamerika erschlossen, wurden einst zu Industriegiganten und Multimillionären.

Es hat sich vieles verändert in den vergangenen rund 200 Jahren Eisenbahn-Historie. Geniale Einzelleistungen sind heute selten. Jedoch auf die Köpfe, welche die Eisenbahn betreiben und weiterentwickeln, kommt es zum Glück immer noch an. Es lohnt sich, sie im Auge zu behalten.

ÖCHSLE-MUSEUMSBAHN

## Museumszug barrierefrei

□ Die Öchsle-Museumsbahn zwischen Warthausen und Ochsenhausen bietet ihren Fahrgästen nun einen rollstuhlgerechten Wagen an. Dafür wurde der ursprünglich aus der Schweiz stammende Wagen KB4i 4044 Stg aus dem Jahr 1924 aufwendig restauriert und umgebaut. Von den ursprünglich 42 Sitzplätzen wurden elf in bis zu sechs Rollstuhlplätze verwandelt. Mit einer Rampe sowie einer auf 94 Zentimeter lichte Weite verbreiterten Abteiltür ist der

Schmalspurwagen nun rollstuhlgerecht, wobei sein historisches Ambiente erhalten blieb. Die Umbauten sowie der komplette Neuaufbau der völlig vermoderten Holzkonstruktion fanden von März 2017 bis April 2018 in Jenbach bei den Werkstätten der Zillertalbahnen statt. Der Wagen ist nun ständiger Bestandteil der Museumszüge, eine vorherige Buchung dieser Plätze ist jedoch ratsam, damit sie für die gewünschte Fahrt auch sicher zur Verfügung stehen.



FOTO: THOMAS FREIDANK

Die Abteiltür des KB4i 4044 Stg wurde auf 94 Zentimeter verbreitert, an den Bahnsteigen gewährleisten abnehmbare Aluminiumrampen die Barrierefreiheit.



FOTO: YANNICK KRUSE

■ Die „Lollo“ V160 002 ist wieder regelmäßig vor Güterzügen im Norden Deutschlands zu sehen: Die HSL-Logistik aus Hamburg mietete die alte Dame, um ihre regelmäßigen Kerosin-Züge auf dem Streckenabschnitt von Wilhelmshaven-Ölweiche nach Oldenburg zu bespannen. In Oldenburg übernimmt dann eine E-Lok der HSL den Zug. Die altrote Bundesbahn-Veteranin liefert dabei einen schönen Kontrast zu den meist aus frisch lackierten Wascosa-Kesselwagen gebildeten Zügen, wie die Aufnahme vom 28. Mai 2018 beweist.

## ZWISCHENHALT

■ Die DBAG beförderte im ersten halben Jahr nach der Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke München-Berlin bereits mehr als zwei Millionen Fahrgäste zwischen den beiden Metropolen. Damit haben sich die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mehr als verdoppelt.

■ Bombardier weihte im Werk Bautzen am 15. Juni 2018 eine neue Endmontagehalle ein. Dort soll ein Kompetenzzentrum für den Innenausbau von

Fernverkehrs- und Regionalzügen sowie U- und Straßenbahnen entstehen.

■ Die Bundesregierung stellt für das Jahr 2019 eine Senkung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr in Aussicht. Weitere Senkungen könnten ab 2021 folgen. Der Bund will dafür rund 350 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung stellen.

■ Die Reaktivierung der Staudenbahn von Augsburg über Gessertshau-

sen nach Langenneufnach verschiebt sich um ein Jahr: von Dezember 2021 auf Dezember 2022. Grund dafür sind Lieferengpässe bei den Herstellern der Fahrzeuge für die Augsburger Netze.

■ Die serbische Srbija Kargo bestellt für internationale Einsätze bei Siemens acht Vectron MS. Der Auftrag ist Teil eines großen Investitionsprogrammes. Parallel will Srbija Kargo 31 ältere E-Loks der Reihe 461 wieder betriebsfähig machen.



FOTO: SYBEN MOLE

■ Nach einer längeren Aufarbeitungszeit war der noch nicht endgültig lackierte 772 345 der Erfurter Bahnservice (EBS) am 30. Mai 2018 in Leipzig Hbf zu sehen. Von dort führte die „Ferkeltaxe“ mehrere Probefahrten nach Döbeln durch.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Als Knotenpunktreserve mietete die DBAG im Frühjahr von den ÖBB die nach einem Unfall verkürzte Railjetgarnitur Nummer 32. Planmäßig pendelt der Zug derzeit wochentags als Verstärker für RJ63/60 zwischen München und Rosenheim. Immer wieder kam die Garnitur jedoch auch nach Nürnberg. Auf dem Weg dorthin passiert sie am Abend des 13. Juni 2018 als IC2908 (Ersatz für ICE1604) Treuchtlingen. Das Gastspiel ist von kurzer Dauer: Ab 1. Dezember 2018 wollen die ÖBB den Zug dem Vernehmen nach wieder selbst nutzen.



FOTO: OLIVER SCHOLZ

■ Das DB Museum konnte anlässlich des Sommerfests in Koblenz-Lützel am 17. Juni 2018 mit einer besonderen Überraschung aufwarten: 103 220 der DB-Stiftung erhielt bei Raildesign Bäcker in Siegen eine komplette Neulackierung in den bunten DB-Touristikzug-Farben.



## 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.



**Modelleisenbahner Spezial  
Güterverkehr**  
Best.-Nr. 940507-e  
nur € 4,99

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!](http://www.vgbahn.de/streamen!)

VGB  
VERLAGSGRUPPE BAHN



[www.facebook.de/vgbahn](http://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](http://www.vgbahn.de)

FRAGEZEICHEN

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



FOTO: ROBERT HEINZKE

□ Der längste Bahnsteig Deutschlands befindet sich am Bahnhof einer Gemeinde, an die man wohl niemals denken würde. Das Städtchen im Altenburger Land verdankt seinem Bahnsteig sogar den Eintrag in das Guinness-Buch der Rekorde. Wir wollen von Ihnen wissen: Wie heißt die thüringische Gemeinde?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2018 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck oder per E-Mail an [fragezeichen@modelleisenbahner.de](mailto: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 Juniheft lautete: „Hertha BSC“. Gewonnen haben: Beyer, Sebastian, 32130 Enger; Buchinger, Philipp, 69221 Dossenheim; Tönjes, Martin, 24878 Jagel; Kuthe, Georg, 40822 Mettmann; Tröbst, Dieter, 34587 Felsberg; Günther, Lucca, 34587 Felsberg; Sieber, David, CH-9000 St. Gallen; van der Lee, Arco, NL-2992 BT Barendrecht; Hart, Johannes, 83734 Hausham; Sommer, Frank, 01896 Pulsnitz; Schirmer, Christel, 06536 Berga; Augennadel, Klaus, 14770 Brandenburg; Hasenmaile, Georg, 89231 Neu-Ulm; Wladarsch, Emil, 88376 Königseggwald; Jaser, Pius, 86500 Kutzenhausen; Kaatzke, Stefan, 04838 Doberschütz; Müller, Lukas, 47443 Moers; Kellner, Timo, 35410 Hungen; Kniewe, Dietmar, 23556 Lübeck; Adams, Amin, 69256 Mauer.

■ Selten geworden sind die Strecken-Einsätze der als „Harzkamele“ bekannten Lokomotiven der Baureihe 199.8. So sorgte 199872 für eine gewisse Aufmerksamkeit, als sie vom 8. bis 10. Juni 2018 mehrmals mit einer Ersatzgarnitur zwischen Wernigerode und Eisfelder Talmühle pendelte, hier am 10. Juni vor Zug 8901 in Sorge zu sehen.



FOTO: HEINING GOHTE



FOTO: MICHAEL SCHUMANN

Anlässlich eines Volksfestes in Ankum pendelte der NE81-Triebwagen VT81 am 27. Mai 2018 auf der nur gut fünf Kilometer langen Strecke der Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn. Hier wartet der Triebwagen vor dem Bahnhofgebäude in Ankum auf den nächsten Einsatz.

WESER-EMS-EISENBAHN

Neuer NE81-Triebwagen

□ Im Rahmen von Sonderfahrten auf der Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn (ABE) zwischen Ankum und Bersenbrück hat die Weser-Ems-Eisenbahn GmbH (WEE) aus dem niedersächsischen Lohne Ende Mai mit dem VT81 ihren ersten NE81-Triebwagen in Betrieb genommen. Die WEE erwarb insgesamt zwei Motor- und zwei Steuerwagen vom Typ NE81. Es handelt sich dabei um die ehemaligen Fahrzeuge VT81 und VT82 sowie VS183 und VS184 der Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH (KVG). Nach einem Betreiberwechsel auf der KVG-Strecke Kahl-Schöllkrippen im Dezember 2005 wurden die

Fahrzeuge zunächst an die DB-Tochter Westfrankenbahn vermietet. Zwischen 2010 und 2012 kamen die Motor- und Steuerwagen für die Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH (SBE) zum Einsatz. Die WEE ließ im Frühjahr 2018 zunächst den VT81 in der Hauptwerkstatt der Westfälischen Landes-Eisenbahn in Lippstadt aufarbeiten und überführte alle vier Fahrzeuge Ende Mai nach Ankum. Die drei noch nicht einsatzfähigen Einheiten sind in Ankum öffentlich nicht zugänglich abgestellt. In den kommenden Monaten plant die WEE zahlreiche Sonderfahrten ab Ankum.



Briten-Premiere auf der Semmeringbahn: 47-375, die Class 47-Lokomotive der ungarischen Continental Railway Solution (CRS), überquert am 9. Juni 2018 mit ihrem aus vier Salonwagen bestehenden Sonderzug den berühmten Kalte-Rinne-Viadukt auf dem Weg nach Müritzschlag.

20 JAHRE UNESCO-WELTKULTURERBE SEMMERINGBAHN

## Britische Class 47 am Semmering

Das alljährlich vom Südbahnmuseum in Müritzschlag organisierte internationale Semmering-Event am 10. Juni 2018 stand in diesem Jahr unter dem Motto „20 Jahre UNESCO-Weltkulturerbe Semmeringbahn“. Mit dabei waren Sonderzüge aus dem In- und Ausland, die mit Museumslokomotiven aller drei Traktionsarten bespannt wurden. Der Höhepunkt war eine gemeinsame Drehscheibenparade aller Gastlokomotiven. Ein besonderer Gast war die britische Class 47-Diesellok 47-375. Das ungarische Unternehmen Continental Railway Solution (CRS) nutzte diesen Anlass, um eine zweitägige Sonderfahrt von Budapest über Sopron und Wiener Neustadt nach Müritzschlag zu veranstalten. Die Lok ist seit November 2016 im Besitz des ungarischen Unternehmens. Sie erhielt am 14. November 2016 eine ungarische Betriebszulassung und war im Juni 2018 als erste britischstämmige Diesellok in Österreich zu Gast.



Bei einer Pressekonferenz am 13. Juni 2018 gewährte Siemens Einblick in die Vorbereitungen zur Innotrans im September. In seinen Werkshallen in Krefeld-Uerdingen präsentierte der Schienenfahrzeughersteller unter anderem den Stand der Arbeiten an der neuen Regionalzugplattform „Mireo“. DB Regio Baden-Württemberg hat 24 „Mireo“ für das Rheintal-Netz zwischen Karlsruhe und Basel bestellt, die dort ab 2020 zum Einsatz kommen sollen, sowie weitere 57 „Mireo“ für das Rhein-Neckar-Netz. Das erste Fahrzeug der neuen Triebzug-Familie befindet sich aktuell in der Endmontage. Der Zug trägt bereits das neue Landesdesign für Baden-Württemberg.

# Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt Preßnitztalbahn

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

### Dampfzugfahrten

- **4. / 5. August** Dampfbetrieb zum Wildbachfest und 16. Steinbacher Ziegentreffen
- **11. / 12. August** Dampfzugfahrten zum Schulanfang
- **8. / 9. September** Dampfzugbetrieb zum Tag des offenen Denkmals

**Dampfzugbetrieb samstags und sonntags von Mai bis Oktober – sowie an bestimmten Wochenenden.**

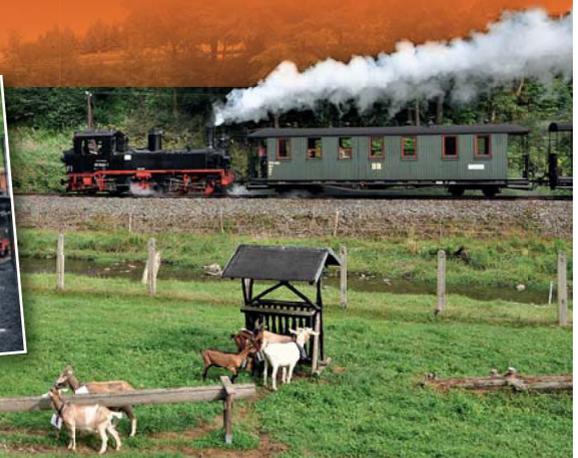




FOTO: HEILMUT SANGMEISTER

■ *DB Regio Alb-Bodensee verabschiedete im Mai 2018 die Baureihe 611 aus dem Plandienst. Während auf den ehemaligen Stammrouten der 611 nun modernisierte Züge der Baureihe 612 unterwegs sind, traten am 4. Juni 2018 gleich neun 611-Triebzüge aus eigener Kraft ihre vorerst letzte Reise nach Mukran an. Auf dem Weg gegen Norden passierte der Zug auch die bekannte Fotostelle in Schkortleben. Für die Traktionsleistung sorgten 611 024, 043, 039 und 027.*

**KANDERTALBAHN HALTINGEN – KANDERN**

**Das „Chanderli“ kehrt zurück**

□ Auch wenn das Markgräfler Land selbst nie zu Vorderösterreich gehörte, so war der österreichische Einfluss auf die Museumsbahn Haltingen – Kandern in den letzten Jahren deutlich zu spüren: Im Einsatz stand und steht dort vor den Museumszügen die Lok 378.78, die früher als 93 1378 bezeichnet wurde. Nach über 30 Jahren Museumsverkehr mit ÖBB-Maschinen der Baureihe 93 in Südbaden geht diese Epoche ihrem Ende entgegen. 378.78 soll in der Pfalz beim Kuckucksbähnle eine neue Heimat finden. Ersetzt wird sie durch die kleinere Lok 30, eine preußische T3, die zeitlebens auf den badischen Privatbahnen und auch auf der Kanderltalbahn im Einsatz stand. Die liebevoll „Chanderli“ genannte Maschine wurde in den letzten sieben Jahren grundlegend aufgearbeitet und befindet sich wieder in einem fast fabrikenen Zustand. Sie wurde 1904 von Borsig in Berlin an die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG), einer Vorgängergesellschaft der heutigen SWEG, geliefert und stand vor ihrer grundlegenden Instandsetzung ebenfalls schon viele Jahre in Museumszugdiensten.



FOTO: KORBINIAN FELESCHER

Auf der Premierenfahrt am 8. Juni 2018 legte die liebevoll „Chanderli“ genannte Lok 30 einen Stopp am neu gestalteten Haltepunkt Binzen ein.

■ *V100-Comeback auf der Erzgebirgsbahn: Ersatzweise kamen vom 11. bis 21. Juni 2018 die beiden Press-Lokomotiven 114703 und 112565 zu Regelzug-Ehren. Im Sandwich mit zwei ebenfalls Press-eigenen By-Wagen pendelten die beiden Loks an Wochentagen stündlich als Regionalbahn zwischen Pockau-Lengefeld und Olbernhau-Grünthal auf der KBS 519. Nach Abschluss der Aktion kehrte 628597 von seinem Gastspiel bei der Kieler Woche zurück und wird wohl bis zu seinem Fristablauf im September 2018 wieder in Diensten der Erzgebirgsbahn stehen.*



FOTO: MARKUS BERGELT



■ Derzeit finden auf der Fuchstalbahn Bauarbeiten statt, die Güterzüge der Augsburgener Localbahn werden über Weilheim und München umgeleitet. Stattdessen war am 14. Juni 2018 die Bahnbau-Lok 218 391 mit einem Schotterzug von Schongau nach Augsburg Rbf bei Grasla zu sehen.

**FLIXTRAIN**

**Mehr Züge**

□ Bei Flixtrain ist man vom eigenen Erfolg beinahe ein wenig überrascht und wird aufgrund der großen Nachfrage bald mehr Züge einsetzen. Für mehr Komfort sollen die Einführung der Sitzplatzreservierung sowie die Buchung von Flixtrain-Tickets in so genannten Pop-up-Stores an großen Hauptbahnhöfen sorgen. Der Flixtrain-Ausbau erfolgt deutlich

früher als geplant: Seit 21. Juni 2018 pendelt ein weiterer grüner Fernzug zwischen Stuttgart, Frankfurt, Hannover und Berlin. Damit erhöht sich der Takt hier auf bis zu zweimal täglich. Neu ist zudem ein zusätzlicher Flixtrain auf der Trasse zwischen Hamburg und Köln über Ziele wie Düsseldorf und Essen. Mit dem weiteren Zug werden hier ab 19. Juli ebenfalls täglich bis zu zwei Abfahrten je Richtung angeboten. André Schwämmlein, Gründer und Geschäftsführer von Flixmobility:

„Drei Monate nach Einführung ist die Resonanz auf Flixtrain überwältigend. Wir rechnen damit, dass wir unser bisher gestecktes Ziel von 500 000 Zuggästen bis Ende des Jahres noch deutlich übertreffen können.“ Der weitere Ausbau ist bereits eingeleitet: Neue Trassen sind zum Fahrplanwechsel beantragt. Ab 2019 sollen Flixtrain-Züge, neben weiteren Taktverdichtungen, dann auch auf den Strecken Berlin-Köln sowie München-Berlin verkehren.



FOTO: HENDRIK HAUSCHILD

■ Ein besonderer Gast beim Bahnhofsfest in Putbus, das am 26. und 27. Mai 2018 stattfand, war die „Franzburg“. Die Lenz-Lok kam als Schaustück sowie als Werbebotschafterin für den Deutschen Eisenbahn Verein (DEV) auf die Insel Rügen. Der Transport erfolgte stilvoll mittels eines PRESS-Transportwagens und der Metrans-Hybrid-Lok 1002011 des Typs Alstom Prima H3. Auf dem Rücktransport am 28. Mai 2018 entstand diese Aufnahme in Rotenburg (Wümme).

*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](http://www.IGE-BAHN.de)**



*Wir verbinden Bayern.*

WESTFRANKENBAHN

## Die mintgrüne Anna

□ Seit Mai 2018 ist ein Triebzug der Baureihe 628.4 in den Nahverkehrs-Produktfarben der späten 1980er-Jahre unterwegs. Die Westfrankenbahn hat den zweiteiligen Zug, der auf den Namen „Anna“ hört, aus den beiden 628-Motorwagen 628436 und 526 zusammengesetzt. Am 26. Mai 2018 erreichte der frisch lackierte 628 den Aschaffener Hauptbahnhof. Auch wenn der Zug äußerlich in seinen Auslieferungszustand zurückversetzt wurde, müssen Fahrgäste im Inneren nicht auf heutige Annehmlichkeiten wie eine digitale Zugzielanzeige verzichten. Der mintgrüne Exot soll nun im RE-Verkehr zwischen Crailsheim und Aschaffenburg sowie im Pendelverkehr zwischen Würzburg und Bad Mergentheim eingesetzt werden.



FOTO: MICHAEL IWANN

Am 27. Mai 2018 zeigte sich der mintgrüne 628.4 mit Namen „Anna“ in Aschaffenburg Hbf.

### ZEITREISE

## Das Tor in den Osten



FOTO: GERHARD GRESS

1972

Die Aufnahme aus dem Jahr 1972 dokumentiert den Zustand vor Beginn der Modernisierungsarbeiten im damaligen Fernverkehrs-Knoten Berlin-Lichtenberg.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

2018

Die neuen Anlagen sind inzwischen auch schon über 30 Jahre alt. Ganz neu ist allerdings der Flixtrain nach Stuttgart, hier mit der Hectorrail-Lok 242 517. Ganz links sind IC-Wagen der PKP zu sehen.

■ Wir befinden uns im östlichen Teil der Bundeshauptstadt Berlin, an einem Ort, der einst Ausgangspunkt für viele Reisen und Dienstfahrten in Richtung Osten war. Im Bahnhof Berlin-Lichtenberg begannen über Jahrzehnte die Fernzüge in Richtung Sowjetunion und in die baltischen Staaten. Aber auch im DDR-Binnenverkehr war Lichtenberg Rekordhalter: Von dort aus verkehrten so viele Fernzüge wie von keinem an-

deren Berliner Bahnhof aus. Deshalb erfolgte ab 1976 die konsequente Modernisierung der Bahnanlagen, die 1984 mit der Elektrifizierung abgeschlossen werden konnte. Neben dem Personenverkehr diente der große Rangierbahnhof auch dem umfangreichen Güterverkehr. Im Jahr 2018 ist alles anders. Der Rangierbahnhof ist längst Vergangenheit, die Gleisanlagen wurden allerdings noch nicht völlig

überbaut: Auf dem Gelände befindet sich 2018 ein großer Abstellbahnhof. Der Personenbahnhof dient mit wenigen Ausnahmen nur noch dem Regionalverkehr. Zu den wenigen Ausnahmen gehören der private Flixtrain nach Stuttgart und der bekannte Euro-Night-Nachtzug von Moskau nach Paris. Geblieben ist bis heute allerdings das Flair der Monotonie, wie sie in den späten 1970er-Jahren vorherrschte.



# PIKO



## FORMNEUHEIT!

Ab sofort im Fachhandel.

### Elektrolok BR 151 - das starke sechssachsige Multitalent der DB

**Highlights:** Komplette Neukonstruktion | Feinste Lackierung und Bedruckung | Angesetzte Griffstangen und Scheibenwischer | Filigrane Stromabnehmer und Isolatoren | Ausgezeichnete Fahreigenschaften | PluX22 Schnittstelle | AC Version werkseitig mit mfx-fähigem PIKO SmartDecoder 4.1 PluX22 ausgerüstet | Sound nachrüstbar; Chassis für Lautsprecheraufnahme vorbereitet

- #51300 Elektrolok BR 151 DB Ep. IV 164,99 €\*
- #51301 Elektrolok BR 151 DB Ep. IV 204,99 €\*



Abbildung zeigt die digital schaltbare Führerstands- und Maschinenraumbelichtung sowie die funktionsfähigen Anfahrampen



\* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

Diese und weitere Neuheiten im aktuellen Katalog 2018 im Fachhandel oder direkt bei PIKO

[www.piko.de](http://www.piko.de)



**H**alberstadt – am 29. Oktober 1988: Wie immer herrscht geschäftiges Treiben auf dem Bahnsteig 5/6. Pünktlich um 17:12 Uhr fährt der Personenzug P8457 aus Thale Hbf ein. „Letzte Dampflokfahrt“ prangt in großen Lettern auf dem halbrunden Schild an der Rauchkammer. Doch die Reisenden schenken der geschmückten 50 3559 wenig Beachtung.

Kaum steht die Maschine, öffnen sich die Türen des ersten Wagens und Eisenbahnfreunde rennen nach vorne zu ihr hin. Jeder will noch schnell ein Bild machen, bevor 50 3559 in das Bahnbetriebswerk (Bw) einrückt. Klirrend fällt die Kuppelkette in den Haken. Das Rangiersignal leuchtet. Die Fotoapparate klicken, als sich 50 3559 langsam in Bewegung setzt. Mit einem langen Pfiff dirigiert Lokführer Manfred Schulz die Maschine um 17:20 Uhr hinüber in das Bw Halberstadt. So endete der planmäßige Dampflokeneinsatz auf Regelspurgleisen der Deutschen Reichsbahn (DR).

Der Abschied von den letzten Dampflokomotiven der DR hatte bereits ein Jahr zuvor begonnen. Wie in jedem Winter benötigten ab Ende September 1987 zahlreiche Bahnbetriebswerke wieder eine oder mehrere Dampfloks zur Wärmeversorgung der Lokschuppen, Umkleieräume, Duschen und Weichen. Allerdings standen vielerorts nicht genügend Heizloks zur Verfügung, da seit 1986 immer wieder Ma-

## Eklatanter Mangel an Heizloks bei der DR

schinen im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Meiningen instand gesetzt wurden. Bei vielen Heizloks waren jedoch inzwischen Kesselfristen abgelaufen. Daher blieb den Eisenbahnern in den betreffenden Dienststellen nichts anderes übrig, als die letzten einsatzfähigen Maschinen aus dem Plandienst herauszulösen und zu Heizloks zu degradieren. Die Lücken in den Umläufen wurden meist durch Dieselloks der Baureihen 112, 114, 118 und 120 geschlossen, die infolge der Streckenelektrifizierung freigesetzt worden waren.

Damit schrumpfte bis zum Januar 1988 die Anzahl der im Plandienst eingesetzten Dampfloks bei der DR auf ein knappes Dutzend Exemplare der Baureihen 50.35, 52.80 und 86. In der Reichsbahndirektion (Rbd) Cottbus bestanden nur noch in Cott-

## Ein gutes Jahrzehnt später

Nachdem die DB ihren Lokomotiven das Rauchen abgewöhnt hatte, endete elf Jahre später, im Herbst 1988, auch bei der Deutschen Reichsbahn die Dampflok-Ära.



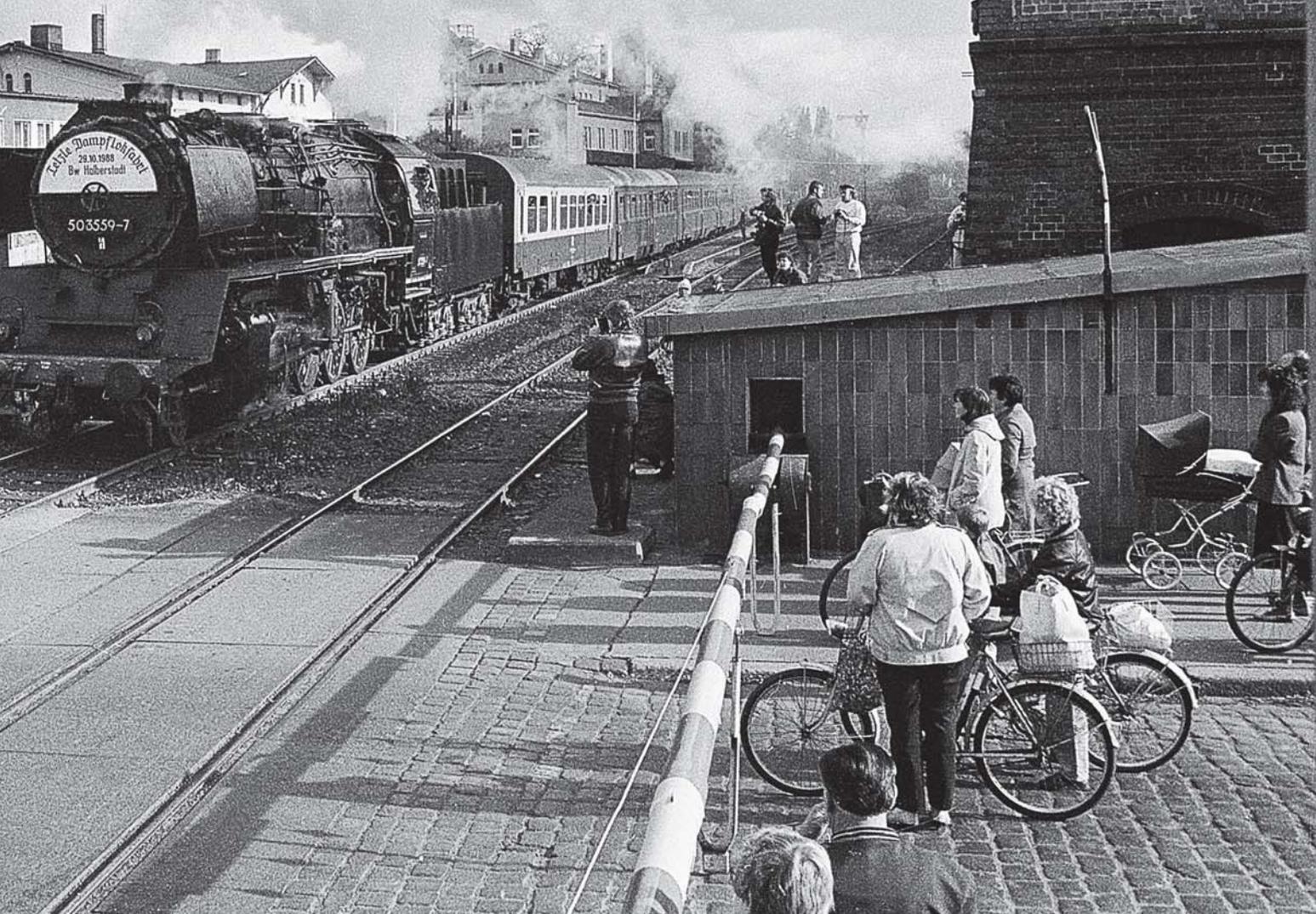
FOTO: FRIEDHELM KOHLER

bus, Bautzen und Görlitz Dienstpläne für die Baureihe 52.80, die bis Anfang Mai 1988 ausgedient hatte. In der Rbd Halle konnten die Bahnbetriebswerke Leipzig-Engelsdorf (siehe Kasten S. 20) und Falkenberg (siehe Kasten S. 18) noch nicht auf die Dampftraktion verzichten. In Sachsen hielten lediglich das Bw Glauchau (siehe Kasten S. 17) und die ihm unterstellte Einsatzstelle (Est) Rochlitz die Baureihe 50.35 vor.

Hinzu gesellte sich 86 1501, die von der Est Annaberg-Buchholz noch bis zum 26. Mai 1988 vor Personen- und Güterzügen auf der Nebenbahn Schlettau – Crottendorf eingesetzt wurde.

In der Rbd Magdeburg bestanden Anfang 1988 noch Dampflok-Umläufe in den Bw Halberstadt und Haldensleben. Das Bw Haldensleben setzte wechselweise 52 8147 und 52 8173 vor Nahgüterzügen

# Dampf aus!



auf den Nebenbahnen nach Eilsleben und Weferlingen ein. 528147 beendete still und leise am 27. März 1988 die Ära der Baureihe 52.80 in der Rbd Magdeburg. Das Bw Halberstadt war die letzte Dampflok-Hochburg der DR. Im Winter 1987/88 bestanden dort noch zwei Dienstpläne für je drei Maschinen der Baureihe 50.35. Das Stammwerk hielt 503553, 503606 und 503662 für den Plan 13 vor. Dieser sah

neben Nahgüterzügen nach Badersleben, Gemrode (Harz), Ilsenburg und Thale auch die Zugpaare P 19408/19413 Halberstadt – Thale Hbf und P 15433/15434 Halberstadt – Dedeleben vor. In der Est Oschersleben waren dagegen 503556, 503700 und 503705 stationiert, die sich vor Nahgüterzügen auf der Strecke Oschersleben – Magdeburg-Buckau nützlich machten. Übergaben nach Altenweddingen, Leis-

Nach kurzem Halt verließ 503559 auf ihrer Abschiedsfahrt am 29. Oktober 1988 den Bf Oschersleben. Der Wagen hinter der Lok war fast ausschließlich mit Dampflokfans besetzt.

tungen auf der Verbindung Oschersleben – Nienhagen – Halberstadt sowie Personenzüge auf der Stichstrecke Oschersleben – Gunsleben ergänzten Plan 20 der Est Oschersleben. Einzige Dampflok-Re-

Dampf aus!



Am Morgen des 29. Oktober 1988 rollte die frisch lackierte und festlich geschmückte 503559 von der Drehscheibe in Halberstadt.

**Bremszettel**

für Zug: P 447 am 29.10. 19 88  
 ab Bahnhof Halberstadt Mbr: 75  
 Zugstärke: 24 m, davon handgebremst:      t  
 Waggengewicht: 259 t, davon handgebremst:      t  
 Reisegewicht:      t  
 Lokomotivgewicht: 140 t  
 Gesamtzuggewicht: 399 t  
 Bremsart: 1 Bremsstellung: P (nur bei Zügen der Bremsart I)  
 Bremsgewicht d. Waggenzuges 260 t, dav. handgebremst:      t  
 Bremsgewicht d. Lokomotive: 132 t  
 Gesamtbremsgewicht: 392 t, dav. handgebremst:      t  
 Zahl der eingeschalteten<sup>2)</sup> a) einlösiges Bremsen:       
 b) mehrlösiges Bremsen: 6  
 Zahl der bedienten Handbremsen:       
 Vorhand. Bremswertstel: 94 Mangel an Bremswertst.:       
 Wegen fehl. Bremswertstel Höchstgeschwindigkeiten herabsetzen  
 von      bis      auf      km/h  
 von      bis      auf      km/h  
 von      bis      auf      km/h  
 Bemerkungen<sup>3)</sup> 5K  
 1) bis 3) siehe Rückseite  
 Best.-Nr. 408 20 Drucksachenverlag der DR Bremszettel  
 Ag 312 B 5 87 30 000 Blocks IV-13-7 15804

An die drei letzten Dampfzüge der DR erinnern heute nur noch Bilder und die erhalten gebliebenen Bremszettel.

serve für beide Dienstpläne war 503520. Zu diesem Zeitpunkt war das Ende der Baureihe 50.35 im Bw Halberstadt bereits beschlossene Sache. Die Vorbereitungen dazu hatten im Juni 1987 begonnen.

Zunächst war die Baureihe 119 als Ablösung für die Dampflok vorgesehen. Doch die als „U-Boote“ bezeichneten Dieselloks waren für die betrieblichen Belange teilweise überdimensioniert. Außerdem besaß die Baureihe 119 aufgrund ihrer hohen

Schadanfälligkeit keinen guten Ruf im Bw Halberstadt, das seit Herbst 1983 einige U-Boote einsetzte. Als Alternative zu den letzten Dampflok bot sich die 1100 kW starke Diesellok-Baureihe 114 an. Für Probefahrten erhielt das Bw Halberstadt im Sommer 1987 leihweise 114 469 (12. bis 28. Juni 1987), die in den Umläufen der Baureihe 50.35 ausgiebig getestet wurde. Prinzipiell war die Baureihe 114 den Anforderungen gewachsen. Lediglich bei Güterzügen auf den Strecken Quedlinburg – Gernode (Harz) und Halberstadt – Ilsenburg mussten die Zuglasten geringfügig verringert werden. Damit waren die Tage der Dampftrak-

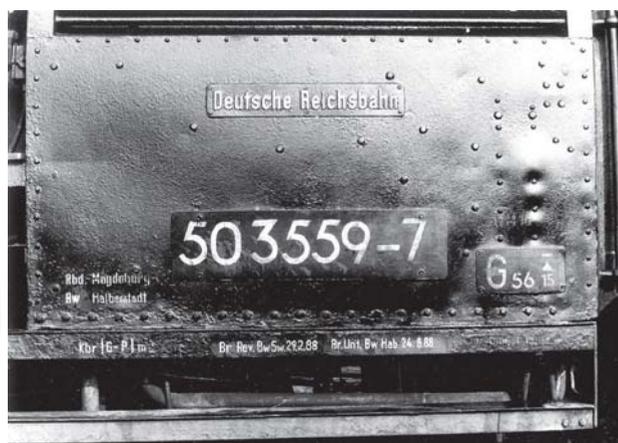


FOTO: SAMMLUNG FRIEDHELM KOHLER

Einzig der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ war original. Alle anderen Schilder am Führerhaus der 503559 waren gemalten Blechschildern oder einfachen Farbanstrichen gewichen.

tion im Bw Halberstadt gezählt. Mit Beginn der Heizperiode wurde 50 3700 aus Oschersleben abgezogen und fortan als Weichenheizlok für den Bahnhof Halberstadt genutzt. Diese Lücke schloss 50 3520. Fiel nun eine Dampflok infolge von Schäden oder Fristarbeiten aus, musste eine Diesellok eingesetzt werden. Ab 12. Dezember 1987 war dies fast täglich der Fall, da 50 3553 wegen ihres schlechten Zustands immer wieder repariert werden musste. Aufgrund mehrerer Risse in der Feuerbüchsenwand wurde 50 3553 schließlich am 5. Januar 1988 abgestellt.

Ähnlich abrupt endete der Einsatz der 50 3705 in der Est Oschersleben. Auf Anweisung der Rbd Magdeburg diente die Maschine ab 10. Januar 1988 als Wärmespender in der Est Magdeburg-Rothensee. Die Lücke in der Est Oschersleben schloss die Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb (Tb) durch die bisher in Halberstadt genutzte 50 3606. Damit stand im Stammwerk nur noch 50 3662 für die Zugförderung zur Verfügung. Gemeinsam mit 114 469 und 114 366 (ab 4. Februar 1988) bestritt 50 3662 den dreitägigen Umlauf.

Nach nur wenigen Wochen zeichneten sich abermals Veränderungen ab. Bei 50 3520 lief Ende Februar 1988 die Kesselfrist ab. Da diese nicht mehr verlängert



Anfang September 1988 reinigte der Heizer der 50 3606 die Rauchkammer seiner Maschine in Oschersleben. Wenige Tage später wurde die Dampflok durch 114 605 ersetzt.

## Dampflok-Abschied im Bw Glauchau

Die DR feierte am 11. und 12. Juni 1988 im Bw Glauchau offiziell den Traktionswechsel. Im Winter 1987/88 benötigte die Dienststelle täglich noch drei Loks der Baureihe 50.35. Diese bespannten Güterzüge auf der Muldentalbahn Glauchau – Rochlitz – Colditz und der Verbindung Glauchau – St. Egidien – Oelsnitz – Stollberg (Sachsen). Für diese Aufgaben standen am 1. Januar 1988 vier betriebsfähige Loks zur Verfügung. Ab 12. Januar 1988 setzte das Stammwerk aber nur noch 50 3670 ein, die lediglich Güterzüge nach Stollberg brachte. Am 1. Februar 1988 beendete 50 3551 in der Est Rochlitz die Dampflokzeit. Sie bespannte den Ganzzug (Gag) 56353 nach Glauchau. Dort standen nun wieder zwei Loks zur Verfügung. Daran änderte sich auch nach



Am 11. und 12. Juni 1988 wurde der als „Sandzug“ bekannte Gag 56355 zwischen Rochlitz und Glauchau letztmalig mit einer Dampflok bespannt.

Übernahme der 50 3576 (13. April 1988) nichts, da zuvor 50 3551 aus dem Betriebspark ausgeschieden war. Am 28. Mai 1988 endete der planmäßige Dampflok-einsatz in Glauchau. Zwei Wochen später

folgte dort der feierliche Dampflok-Abschied. Neben einer Fahrzeugausstellung und Sonderzügen gab es noch einmal Plandampf. 50 3670 bespannte den Gag 56353 auf der Muldentalbahn.

werden konnte, musste die Maschine am 23. Februar 1988 abgestellt werden. Als Ersatz hatte das Bw Halberstadt bereits am 4. Februar 1988 aus Salzwedel 50 3559 übernommen. Doch die Maschine konnte erst ab 2. März 1988 eingesetzt werden, da die Eingangsunteruchung zahlreiche Mängel zutage förderte, deren Beseitigung aufgrund fehlender Ersatzteile und der voll ausgelasteten Werkstatt einige Zeit in Anspruch nahm. Nur kurze Zeit später fiel 50 3556 infolge gebrochener Stehbolzen aus. Da sich die Maschine aber in einem guten Gesamtzustand befand, bewilligte die Rbd Magdeburg eine Bedarfsausbesserung (L0), welche die Schlosser des Bw Halberstadt Ende März 1988 ausführten. Doch keinen Monat später endete der Einsatz der 50 3556. Während der obligatorischen Fristarbeiten stellte sich heraus, dass der Grenzwert des qR-Maßes für die Radsätze erreicht war. Die Räder waren „scharf gelaufen“, wie es umgangssprachlich bei den Eisenbahnern hieß. Daher musste 50 3556 am 19. April 1988 aus dem Betriebspark gestrichen werden. Da keine andere Lok der Baureihe 50.35 mehr verfügbar war, sollte 50 3662 am 24. April 1988 vom Stammwerk nach Oschersleben umgesetzt werden. Aus diesem Grund bespannte die Maschine neben dem

FOTOS: SAMMLUNG DIRK ENDISCH



Lokpflege im Bf Blumenberg: Am Morgen des 11. April 1988 reinigte der Heizer der 50 3606 in einer Rangierpause den Tender.

## Auslaufbetrieb

Nach dem Fahrplanwechsel vom 31. Mai 1987 bestand im Bw Falkenberg noch ein Umlauf für zwei Maschinen der Baureihe 52.80, die Güterzüge auf der Strecke nach Jüterbog bespannten oder als so genannte Schlepploks fungierten. Deren Aufgabe war es, die mit Elektroloks bespannten Güterzüge auf der Strecke Riesa – Lutherstadt Wittenberg vom bereits elektrifizierten unteren zum nicht elektrifizierten oberen Rangierbahnhof in Falkenberg zu bringen – beziehungsweise umgekehrt. Mit der Aufnahme der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Falkenberg – Elsterwerda – Senftenberg am 31. Oktober 1987 konnten im Bw Falkenberg weitere Dieselloks zur Ablösung der Baureihe 52.80 freigesetzt werden. Die letzten Einsätze absolvierte 52 8174. Dennoch standen auch in den Folge-

FOTOS: SAMMLUNG FRIEDHELM KÖHLER



52 8174 beendete am 31. Oktober 1987 den planmäßigen Dampflokeinsatz in Falkenberg.

monaten weiterhin zwei 52.80 unter Dampf. Die Lokleiter benötigten die Maschinen als Reserve, bespannten mit ihnen den Hilfszug oder setzten sie vor Bauzügen bei der Elektrifizierung der Strecken nach Leipzig und Cottbus ein. Für diese Dienste

wurden abwechselnd 52 8039, 52 8044, 52 8063, 52 8120 und 52 8174 genutzt. Dieser Auslaufbetrieb endete schließlich am 23. Februar 1989. Die offizielle Abschiedsfahrt des Bw Falkenberg fand mit 52 8120 am 19. März 1989 statt.

Manfred Schulz und Horst Eichhorn (v.l.)  
beendeten mit 503559 die Dampflokzeit  
bei der DR. Vor der Abfahrt des P8457  
stellten sich die beiden Eisenbahner zu  
einem Erinnerungsbild auf.



## Dampf aus!

Im Frühjahr 1988 bespannte die Est Oschersleben mit der BR 50.35 unter anderem Personenzüge auf der Stichstrecke Oschersleben – Gunsleben. Am 13. Mai 1988 war 503662 dafür eingeteilt. Inzwischen wenden an dieser Stelle Omnibusse. 503662 steht heute in Hermeskeil.



planmäßigen Pendel P19408/19413 auch das Zugpaar P8452/8459 nach Thale Hbf. Doch die inoffizielle Abschiedsfahrt erwies sich als verfrüht. Mangels einer Diesellok verblieb 503662 noch bis zum 2. Mai 1988 in Halberstadt.

Zu diesem Zeitpunkt hatten das Bw Halberstadt und die Rbd Magdeburg ihr Ziel,

bis zum 28. Mai 1988 den Traktionswechsel abzuschließen, aufgegeben. Da nicht genügend Dieselloks der Baureihe 114 zur Verfügung standen, trat am 29. Mai 1988 abermals ein dreitägiger Umlauf für die Baureihe 50.35 in der Est Oschersleben in Kraft. Damit waren 503559, 503606 und 503662 die letzten regelspurigen Dampf-

loks der DR. Die Maschinen bespannten meist Güterzüge auf den Verbindungen Magdeburg – Oschersleben (– Halberstadt) und Blumenberg – Altenweddingen. Personenzüge nach Gunsleben und Nienhagen ergänzten den Plan 20. Alle drei Maschinen legten bei einer Gesamteinsatzzeit von 50 Stunden und 20 Minu-

## Zum Abschied nach Trebsen und Großbothen

Das Bw Engelsdorf setzte ab 31. Mai 1987 drei Maschinen der Baureihe 52.80 ein. Die Loks waren mit Güterzügen im Raum Leipzig unterwegs. Außerdem kamen sie nach Eilenburg, Großbothen und Trebsen. Im Herbst 1987 musste jedoch der Umlauf gekürzt werden, da die Dienststelle Heizloks für die Bahnbetriebswerke Leipzig Hbf West und Leipzig-Wahren stellen musste. Ab 1. November 1988 wurden nur noch zwei Dampfloks benötigt. Der ab 29. Februar 1988 gültige Dienstplan umfasste lediglich eine Maschine. Die mustergültig gepflegten 528119 und 528186 brach-

ten wechselweise Güterzüge nach Eilenburg und Trebsen. Aufgrund fehlender Personale musste das Bw Engelsdorf ab 30. April 1988 fallweise eine Diesellok der Baureihe 118 einsetzen. Lokführer Dietgard Handtke und Heizer Wolfgang Naumann beendeten am 28. Mai 1988 mit 528186 den planmäßigen Dampflokeneinsatz im Bw Engelsdorf. Die offizielle Verabschiedung der 528186 durch die Rbd Halle erfolgte am 4. Juni 1988. An diesem Tag übernahm die Dampflok anstelle eines Triebwagens Personenzugleistungen zwischen Leipzig und Trebsen/Großbothen.



FOTO: SAMMLUNG DIRK ENDISCH

528119 gehörte zu den letzten betriebsfähigen Dampfloks des Bw Engelsdorf, hier im Mai 1988 beim Wasserfassen.



In wenigen Minuten wird 503559 am 29. Oktober 1988 mit dem P8448 den Magdeburger Hauptbahnhof verlassen. Der Fahrplan sah für die 58,5 Kilometer bis Halberstadt eine Fahrzeit von einer Stunde und 45 Minuten vor.

ten insgesamt 646 Kilometer pro Tag zurück. Es verging nun kaum ein Tag, an dem nicht Eisenbahnfreunde in die Magdeburger Börde reisten, um das Dampf-Trio auf Zelluloid zu bannen.

Doch bereits im Juli 1988 fiel die Entscheidung, bis zum Beginn der Heizperiode die Dampfloks zu ersetzen, da sie als Wärmespender benötigt wurden. Ende September 1988 standen endlich genügend Maschinen der Baureihe 114 zur Verfügung, so dass die Baureihe 50.35 schrittweise abgelöst werden konnte. Am Abend des 21. September 1988 hatte 50 3606 ausgedient. Sie verblieb als Heizlok in Halberstadt. 50 3662 quitierte am 5. Oktober 1988 den Dienst. „Meine letzte Fahrt“ hatten Lokführer und Heizer an den Tender der Maschine geschrieben, die wenige Tage später als Wärmespender nach Magdeburg-Rothensee gelangte.

Damit war 50 3559 die letzte Dampflok der DR. Im Bw Halberstadt und in der Rbd

Magdeburg waren sich die verantwortlichen Eisenbahner einig: Der Traktionswechsel sollte würdig vollzogen werden. Doch so einfach war das nicht. Offiziell hatte die DR bereits am 11. und 12. Juni

## Mit 503559 verabschiedete sich der Dampf bei der DR

1988 im Bw Glauchau die Dampflokzeit beendet. Große Feierlichkeiten waren vor diesem Hintergrund nicht möglich. Als Kompromiss bot sich der Einsatz der 50 3559 vor Personenzügen auf der Strecke Magdeburg – Halberstadt – Thale Hbf an. Doch das Vorhaben wäre um Haarsbreite gescheitert: Ein Schieberschaden beendete am 22. Oktober 1988 den Einsatz der 50 3559. Nach einer behelfsmäßigen Reparatur wurde die Lok am 24. Oktober 1988 nach Halberstadt überführt, wo sie instand gesetzt und neu lackiert wurde. Am 28. Oktober 1988 erschien unter der

Überschrift „Mitteilung der RBD“ in der Lokalzeitung „Volksstimme“ ein Hinweis auf die für einen Tag später geplanten Abschiedsfahrten. Festlich geschmückt absolvierte 50 3559 vor den Zügen P8447, P8448 und P8457 die Abschiedsfahrt. Den Dienst an diesem denkwürdigen Tag teilten sich Lokführer Manfred Kairies und Heizer Henry Stärke aus Oschersleben sowie Manfred Schulz (Lokführer) und Horst Eichhorn (Heizer) aus Halberstadt.

Der erste Wagen hinter der Lok war fast nur mit Eisenbahnfreunden besetzt. Die Fans nutzten jeden Halt, um die Maschine zu fotografieren. Nach der Ankunft in Thale Hbf wendete 50 3559 zum letzten Mal auf der Drehscheibe. Zur Feier des Tages wurden mehrere Extra-Runden gedreht. Bevor 50 3559 um 16.27 Uhr Thale Hbf verließ, stellte sich das Personal zu einem Erinnerungsbild vor der Maschine auf. Nur eine knappe Stunde später hieß es „Dampf Aus!“ bei der DR. □ Dirk Endisch/al



# Wieder im Murgtal



Zahlreiche Fotografen verfolgten die morgendliche Überfahrt über das Tennenschlucht-Viadukt zwischen Langenbrand und Gausbach.

Erstmals nach über 50 Jahren Abwesenheit kam 75 1118 unter Regie der UEF-Dampfnostalgie Karlsruhe am 3. Juni 2018 wieder auf ihre alte Stammstrecke zwischen Karlsruhe und Baiersbronn.

Es war der 15. Mai 1966, als der MEC Karlsruhe zur Abschiedsfahrt der bad. Vlc von Karlsruhe nach Schönmünzach aufrief. Das letzte Exemplar dieser weit über Baden hinaus erfolgreichen Baureihe wurde eigens aus Radolfzell

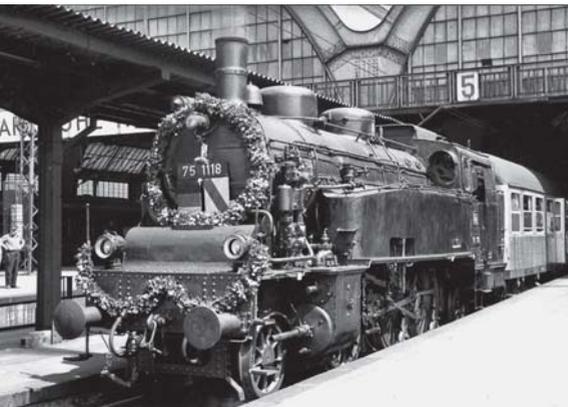


FOTO: HERMANN KLÖHM

Am 15. Mai 1966 hieß es Abschied nehmen von der Dampflok 75 1118.



Hochmoderne und sehr gepflegte Infrastruktur sowie ein alter Dampfzug – verträgt sich das? Dem Zugpersonal und den Fahrgästen hat es gefallen.



Das letzte Zusammentreffen in Baiersbronn? Die AVG-Stadtbahnen werden bald ersetzt.

überführt. Das Bahnbetriebswerk am Bodensee war 1966 Heimat der verbliebenen drei Lokomotiven. 75 1002 stand schon auf „z“, 75 1017 folgte im Februar, nur 75 1118 blieb bis zum 23. Mai 1966 in Betrieb. Mit drei Silberlingen machte sich die Lok auf ihre letzte große Fahrt. Ziel im Murgtal war der Bahnhof Schönmünzach. Dort wurde immer auf die Berglokomotiven der Bau-reihen 94 und 82 umgespannt. Der hinter Baiersbronn beginnende Steilstreckenabschnitt durfte nur von dafür zugelassenen Lokomotiven befahren werden. Nach der Abschiedsfahrt wurde die Lok über die Schwarzwaldbahn zurück nach Radolfzell überführt und kam anschließend nicht mehr zum Einsatz. Immerhin durfte 75 1118 ihre Abschiedsfahrt aus der badischen Hauptstadt machen, ganz im Gegensatz zum württembergischen Pendant, der 75 042. Diese war damals, ebenfalls nach einer Abschiedsfahrt, in Aulendorf, in tiefster oberschwäbischer Provinz, z-gestellt worden.

Hinterstellt wurde 75 1118 im Lokschuppen des Bw Konstanz, getarnt mit einem Lokschild von 75 435. Der Grund dieser Tarnung lässt sich heute nicht mehr lückenlos nachvollziehen. Bereits im Juli 1966 wurde die Maschine zur Zerlegung dem Ausbesserungswerk Offenburg zugeteilt, doch einige Tage später kam die Anweisung, sie nicht zu zerlegen. Bis 1969 stand sie in Konstanz und ab 1970 im alten Lokschuppen in Singen (Hohentwiel). Im Oktober 1970 wurde sie von der Technischen Hochschule Karlsruhe übernommen und aus Platzgründen dem Eisenbahnmuseum Neustadt (Weinstraße) als Leihgabe überlassen.

Und noch ein zweites Mal hatte 75 1118 Glück: Die Ettlinger Aktiven der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. interessierten sich für die Lok und strebten eine betriebsfähige Aufarbeitung an. Am 11. Juni 1988 war es dann so weit: Das zweite Leben der 75 1118 begann. Zuerst erfolgten Einsätze auf den

Strecken der Albtalbahn. Nach einer weiteren Aufarbeitung im Dampfloswerk Meiningen, dort wurden zusätzlich Indusi und Zugbahnfunk eingebaut, war die Lok auf dem gesamten Netz der DB nutzbar. Mittlerweile wird 75 1118 in Amstetten (Württ) betreut und eingesetzt. Im Schuppen des ehemaligen Bundeswehrdepots kann die Lok unter optimalen Bedingungen erhalten werden. Die verzögerte Fertigstellung der vereinseigenen 58 311 ermöglichte eine Rückkehr in die badische Heimat. Was lag also näher, als die Möglichkeit zu nutzen und nach 52 Jahren noch einmal das Murgtal zu befahren?

### 75 1118 als Ersatz für die Stammlok 58311

Doch im Murgtal hat sich seit dem Ende der Dampflokezeit viel getan: Oberleitung, neue Signaltechnik und fehlende Infrastruktur für Dampfloks sind die wesentlichen Veränderungen der letzten 50 Jahre. Aus diesem Grund musste dann auch zu den drei Reisezugwagen ein zusätzlicher Wasserwagen mitgeführt werden. Pünktlich kurz nach 9 Uhr ging es auf dem Karls-



KARTE: ARCHIV VGB

ruher Hauptbahnhof los und weiter über Rastatt, Gernsbach und die anspruchsvollen Steigungen des Murgtales. Ein längerer Halt in Langenbrand wurde für Zugkreuzungen und Überholungen genutzt. Kurz nach 12 Uhr war Baiersbronn erreicht. Am erneuerten alten Wasserkran konnten die Wasservorräte ergänzt werden.

Am Sonntagnachmittag fand noch eine Pendelfahrt nach Raumünzach statt, ehe es dann gegen 17 Uhr zurück nach Karlsruhe ging. Zurück in Ettligen West stieg eine zufriedene Mannschaft von der Lok. Dieser Tag war doch mal wieder etwas Besonderes. Hätte im Jahr 1966 bei der Abschiedsfahrt einer gesagt, dass diese Lok in 50 Jahren wieder im Murgtal fahren würde, hätte man ihn bestensfalls ungläubig angesehen. □ Hans-Karl Kunhäuser



FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER

Bei Kirschbaumwasen tangiert die Bahnstrecke die Murgtalsperre von 1918.

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

E-MAIL: [REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE](mailto: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.

### ✉ Gar nicht so attraktiv!

**Betrifft: „Test E 18 und 151 von Piko“, Heft 7/2018**

In Heft 7 testeten sie zwei Piko-Lokmodelle. Sie schreiben als Fazit in beiden Tests „zu einem attraktiven Preis“, was aber wohl nur für Analogbahner gilt. Rüste ich die Modelle mit Decoder und Soundbaustein nach, bin ich preislich bei den sogenannten Hochpreisigen. Nur diese Modelle haben keine Kunststoffzahnräder und der Sound ist besser regelbar. Ich habe mir drei Modelle von Piko gekauft und entsprechend aufgerüstet. Mein Fazit: Hoffnungslos überbezahlt! Was ich von anderen Herstellern an Fahr- und Soundeigenschaften gewohnt bin, erreicht Piko nicht.

Hansjoerg Schmidt, E-Mail

### ✉ Korrektur

**Betrifft: „Gnadenfrist für Köthen“, Heft 4/2018**

In Ihrem Bericht „Gnadenfrist für Köthen“ sind Ihnen bei der Beschriftung der Bilder ein paar kleine Fehler unterlaufen: 1. Die CLR-Lok 155 103 passiert mit einem Steinsalzzug aus Baalberge das Stellwerk W 1. Dieser Zug kommt aus Richtung Magdeburg und fährt entweder nach Halle/Saale weiter oder nach Lokwechsel in Richtung Baalberge beziehungsweise Bernburg.

2. „Ein 642 fährt als RB 50 von Aschersleben nach Dessau in Köthen ein.“ Es ist eigentlich genau umgekehrt. Der Zug kommt aus Dessau und fährt weiter nach Aschersleben. Zumal aus diesem Gleis nicht Richtung Dessau gefahren werden kann, da es kein Ausfahrtsignal gibt.

Es wäre schön, wenn Sie dies noch richtigstellen könnten.

Uwe Fesser, E-Mail

*Uwe Fesser hat recht, der Zug mit der 155 fährt auf dem Bild aus Richtung Magdeburg kommend in Köthen ein. Nach dem Lokwechsel auf eine DB Cargo-232 wird die Fahrt nach Baalberge fortgesetzt.*

### ✉ Mehr Riesa

**Betrifft: „Ankunft in Riesa“, Heft 6/2018**

Gerade habe ich den MEB 6/2018 erworben. Und was sehe ich: eine Modellbahn in TT über Riesa (Liesa) und den Lok-Einsatz dort. Der Bericht hat mir so gut gefallen, dass ich eigentlich mehr darüber „haben“ möchte. Gibt es eventuell eine Fortsetzung von Liesa oder eine Veröffentlichung in einem Spezial? Oder sogar bei ModellbahnTV? Jedenfalls habe ich mir sofort die Ausgabe 1/2017 mit dem Bericht über die Baureihe 35 nachbestellt, da diese Lok dort auch fuhr und weil ich mehr zur 35 wissen möchte. Ich

werde also den MEB im Auge behalten, um nichts zu verpassen. Also abwarten und Teetrinken, wie es so schön heißt.

Bernd Sohl, E-Mail

### ✉ Bitte mehr davon!

**Betrifft: Bauzug nach Gümmüscay, Heft 7/2018**

Herzlichen Glückwunsch zum Artikel von Dirk Höllerhage über die TCDD. Einfach toll, dass er die wohl einmalige Gelegenheit genutzt und solche gelungenen Aufnahmen gemacht hat. Sicher hat der Autor noch einen ganzen Pack mit interessanten Fotos von Lok und Bauzug. Gibt es eine Möglichkeit, diese auch noch zu veröffentlichen? Es wäre wirklich schade, wenn sie in einer Pappschachtel enden würden.

Klaus Pippig, Berlin

### ✉ Nachwuchsliteratur fehlt

**Betrifft: „Standpunkt“, Heft 7/2018**

In Ihrem „Standpunkt“ von Heft 7/2018 äußerten Sie sich zum Nachwuchsschwund bei Modelleisenbahnern. Ich selbst bin Jahrgang 1954. Durch Zufall fiel mir als Jugendlichen der MODELLEISENBAHNER, Heft 4/1966 in die Hand. Ich konnte einige Dinge nachbauen, habe das Heft komplett verschlungen und war fortan vom Modellbahnvirus infiziert. Letztes Jahr wollte ich meinen elfjährigen Enkel, der leider nicht in meiner Nähe wohnt, an das Hobby heranführen. Dazu habe ich unter anderem versucht, Literatur zu finden, welche von der Altersgruppe gut verstanden wird. Aus der gefühlt grenzenlosen Vielzahl von Büchern hatte ich einen vielversprechenden Titel für Modellbahnanfänger für den Enkel erworben, musste aber feststellen, dass diese nur sehr bedingt für den Start geeignet sind (ich vergleiche mit den

paar in der DDR in den 60er-Jahren verfügbaren Modellbahnbüchern, Gerlach und Trost, in denen die elementarsten Grundlagen systematisch erläutert wurden und nicht der Selbstdarstellung der Autoren dienten, zugleich vermisse ich im MODELLEISENBAHNER entsprechende Seiten für Jugendliche. Auch sind viele der Artikel so verfasst, dass diese ein bereits profundes Fachwissen voraussetzen und Einsteiger nicht erreicht werden. Sie sollten sich fragen, wie Sie Jugendliche besser erreichen können, da ja nur ein Teil in Arbeitsgemeinschaften organisiert ist und dort Anleitung erfährt. Sie selbst haben es in der Hand für ausreichend Leser – auch noch in 20 oder 30 Jahren – zu sorgen.

Florian Stiegler, E-Mail

### ✉ Filmtipp

**Betrifft: „Kraft & Eleganz“, Heft 3/2018**

Im Artikel über die 241A wurden die bei der ETAT installierten Tröge im Gleis erwähnt, aus denen während der Fahrt Wasser nachgeschöpft werden konnte. Hier ein Filmausschnitt, in dem die Bedienung der Schöpfvorrichtung zu sehen ist. Die Rolle des Lokführers spielt übrigens der französische Schauspieler Jean Gabin: [www.youtube.com/watch?v=wC2RsrXJ\\_FY&t=48s](http://www.youtube.com/watch?v=wC2RsrXJ_FY&t=48s).

Dazu noch ein weiterer Film aus den 50er-Jahren, der den Alltag auf französischen Dampfloks zeigt. Die Loks sind modernisierte Pacifics der ETAT, erkennbar am engeren Lichtraumprofil der angepassten Führerhäuser. Mit der 231 G 558 ist noch eine Lok aus der Serie, allerdings mit weitergehenden Verbesserungen nach Chapelon, betriebsfähig erhalten: [www.youtube.com/watch?v=fumcpLu2lnc](http://www.youtube.com/watch?v=fumcpLu2lnc)

Rolf Schenk, E-Mail

DONNERBÜCHSE

KÖLN Modellbahnen

Das Original  
Seit 1912

**www.donnerbuechse.com**

Onlineshop mit großem Neuwarensortiment

➔ Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop

➔ Lokomotiven • Wagen • Startpackungen  
Neuware in: Z • N • TT • H0 • H0m • H0e

➔ Elektrik • Decoder • Digitalzubehör

➔ Landschaftsbau • Ausgestaltung • Figuren

➔ Modellbahn Print-Medien • DVD's

➔ Letztes TT-Sondermodell im Spätsommer

➔ **Tiefpreis-Angebote** bis zu 50% reduziert

➔ **Ladenauflösungs-Artikel** zu Sonderpreisen

➔ **Abverkauf** der Spurgrößen TT • H0m • H0e

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654

E-Mail: [info@donnerbuechse.com](mailto: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

ELETSCHMANN

NS

Exact-Train  
CLASSIC INHERIT

herpa

VOLLMER

Wimmer

Uhlenbrock

TRIX

THULETT  
BAHN

SOMMERFELDT

Modelleisenbahn Schirmer  
Foto: G. von M. Schirmer

BRUNNEN

Roco

PIIT

Preiser

PIKO

NOCH

HOBBYTRAIN

JÄGERDORFER  
COLLECTION

KATO

kibri

KRES  
Modelle

vehn

LEMKE

LEGO

L.S. Models  
Exclusive

märklin

MINIS  
Modellbau 1:140



# Abenteuer Schiene

Mit frischem Design und innovativen Ideen hat sich das Eisenbahnunternehmen Railadventure aus München zu einer festen Größe im europäischen Bahnverkehr gemauert.



Die Kupplungsadapterwagen können mit verschiedenen Kupplungstypen in einer Höhe von 40 bis 160 Zentimetern ausgerüstet werden. So lassen sich sehr niedrige Kupplungsverbindungen zu Trambahnen oder sehr hohe zu einem Breitspur-Vectron auf „Loco Buggies“ herstellen.

Überführungsfahrten zählen zum Tagesgeschäft von Railadventure. Bisweilen ergeben sich dabei spektakuläre Motive, wie hier beim Zusammentreffen der beiden Bundesbahn-Klassiker 103 222 und V 320 001 am 23. August 2017. Hinter der V320 sind zwei Sfps-Ballastwagen eingestellt.



FOTOS: UWE MIETHE (4)

Ein guter Markenauftritt hört beim Design der Fahrzeuge noch lange nicht auf. So hat Railadventure für die Mitarbeiter eigens Uniformen in den Firmenfarben entwerfen lassen.

als der Lokomotivbauer ab 2000 begann, seine Dispolok-Sparte aufzubauen. Eine spannende Zeit sei das damals gewesen, erinnert sich Dworaczek. Mit der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes machte sich Aufbruchstimmung breit. Was fehlte, waren moderne Loks. So wurde das Dispolok-Konzept rasch zum Erfolg. Als Siemens die Sparte 2006 an MRCE verkaufte, war die Flotte auf über 100 Loks angewachsen.

Auch nach dem Wechsel zu MRCE machte Dworaczek mit spektakulären Aktionen von sich reden: Er war einer der Initiatoren und Lokführer während der Welt-

rekordfahrt von 1216 050 im September 2007. Zu dieser Zeit kam ihm gemeinsam mit Weggefährten die Idee zur Gründung von Railadventure. Vielen Herstellern, erinnert sich Dworaczek, gelang es damals,

### „Neue Loks standen fünf Tage lang am Übernahmegeleis.“

ihre Produktion entscheidend zu beschleunigen: „Und dann stand die fertige Lok fünf Tage am Übernahmegeleis und niemand hat sie abgeholt.“ Ein Unternehmen, das schnell und flexibel auf solche Trans-

Die Büros von Railadventure liegen mitten im Münchner Stadtteil Neuhausen. Rundherum gepflegte Alleegebäude, gestutzte Alleebäume und hippe Cafés. Im Schaufenster ist ein Gleisoval in der Spur N ausgelegt. Auf Knopfdruck zieht eine graue Re 4/4 II ihre Kreise. Die S-Bahn-Station Donnersberger Brücke liegt nur wenige hundert Meter entfernt.

„Die Nähe zur Eisenbahn war uns zwar wichtig“, sagt Alex Dworaczek, „aber wir wollten auch nicht zu nah an die Gleise.“ Gemeinsam mit Gleichgesinnten gründete Dworaczek im Jahr 2010 das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Railadventure. Seither hat sich das Unternehmen klammheimlich eine Nische im modernen Eisenbahnbetrieb erobert.

Schon zuvor leistete Dworaczek Aufbauarbeit. Nach seiner Zeit bei der DBAG kam er als junger Eisenbahner zu Siemens,



FOTO: JURGEN HORSTEL

Als erster privater Betreiber übernahm Railadventure drei Loks der Baureihe 111 von der DBAG. Am 1. März 2018 präsentierte man die Neuzugänge 111 222, 210 und 215 in Dessau.



Der Eindruck täuscht: Auch wenn es immer wieder Anfragen gibt, befördert Railadventure prinzipiell keine Personenzüge. Am 21. September 2015 überführte 139 558 einen Leerpark aus verschiedenen BTE- und SBB-Wagen von Weimar nach Ludwigshafen.

FOTO: BERND KELLER

portanfragen reagieren konnte, fehlte. Immer wieder hatte Dworaczek bei seinen früheren Arbeitgebern auch mit Test- und Abnahmefahrten zu tun. „Natürlich geht da immer etwas schief, alles andere wäre nicht normal“, stellt er fest. Wird die Lok in dieser heiklen Phase bereits von Lokführern des Kunden betreut, ist die Gefahr groß, dass Probleme nach außen getragen werden. Dworaczek wollte mit seiner neuen Firma als neutraler Dienstleister auftreten: „Wir waren uns sicher, dass das funktionieren wird“, erinnert er sich heute.

Railadventure begann im Jahr 2010 mit einer gemieteten Re4/4II der SBB. „Die Lok war super“, schwärmt er. „Nur leider wollte die SBB nicht verkaufen.“ So kam im November 2011 als erste eigene Lok 139 558 zur Flotte. Die hohe Zugkraft, die solide Bauweise und die elektrische Widerstandsbremse hätten für diese Baurei-

he gesprochen. Vor dem Start überholte man die Lok gründlich. Im Grunde, meint Dworaczek, habe man die Lok noch einmal neu aufgebaut. Nur so lasse sich eine möglichst hohe Verfügbarkeit erreichen. Langfristig, so glaubt er, spare das bares

### „Die 139 ist einfach ein Arbeitstier.“

Geld. Auch alle späteren Neuzugänge hat man ähnlich sorgfältig überarbeitet.

Von der 139 ist Dworaczek immer noch begeistert. Er glaubt, dass die Lok bei guter Pflege noch bis zu 20 Jahre lang für Railadventure unterwegs sein könne, und stellt nüchtern fest: „Die 139 ist einfach ein Arbeitstier.“ Als dann 2014 die DB-Systemtechnik-Lok 103 222 zum Verkauf stand, entschied man sich rasch. Die Entscheidung für den Bundesbahn-Klassiker habe

allerdings nichts mit Nostalgie zu tun, betont Dworaczek. Die 103 passe einfach hervorragend in das Anforderungsprofil von Railadventure: weite Strecken, keine allzu schweren Züge, kein Dauerbetrieb. Noch einen anderen Grund nennt Dworaczek für die Wahl der alten Bundesbahnloks. Weil man für verschiedene Hersteller von Schienenfahrzeugen unterwegs sei, sei es schlicht eine Frage der Neutralität, Fahrzeuge zu verwenden, die sich keinem der etablierten Hersteller zuordnen lassen.

Ganz bewusst habe man sich deshalb auch für das charakteristische – manche würden sagen, das gewagte – Design der Maschinen entschieden: „Die Hersteller produzieren heutzutage modernste Technik, da kann man doch nicht mit einer Lok in TEE-Farben auf den Hof fahren.“ Anfangs polarisierte das konsequent reduzierte Design der mittlerweile fünf Lokomotiven

Der „Loco Buggy“ ist eine patentgeschützte Eigenentwicklung von Railadventure. Ähnlich wie ein Rollbock dient das System als Adapter für Schienenfahrzeuge unterschiedlicher Spurweiten.



des Unternehmens. Als man die 2011 erworbene 139 558 mit abstrakten hell- und dunkelgrauen Farbflächen gestaltete, war das Echo in der Fangemeinde noch eher verhalten. Als man jedoch 103 222 im selben Design präsentierte, war das für manche ein Sakrileg. Die einzig durch einen schlanken Zierstreifen geschmückte

## Fünf Lokomotiven und mehr als 40 Spezialwagen

Front ohne Loknummer weckte besonderen Unmut: „Es gab Leute, die sind nachts in das Bahngelände eingedrungen und haben versucht, Betriebsnummern an unsere 103 zu kleben“, erinnert sich Dworaczek kopschüttelnd. Die Kunden, fügt er hinzu, seien ohnehin anderer Ansicht gewesen: „Die Firmen waren begeistert, was man aus den alten Loks mit ein wenig Farbe noch herausholen konnte.“

Mittlerweile haben sich die meisten Eisenbahnfreunde mit dem strengen Design der Lokomotiven versöhnt, so scheint es. Zumindest habe er, erzählt Dworaczek, von etablierten Modellbahnherstellern gehört, dass die Nachbildungen von Railadventure-Loks sehr gefragt seien.



FOTOS: DWIGE MIETHE (4)

Blick in den modernisierten Führerstand von 103 222. Frische Farben und bequemere Sitze sollen für ein modernes und zeitgemäßes Arbeitsumfeld sorgen.

Vielleicht komme auch bald die 111 als Modell.

Im März 2018 übernahm Railadventure als erster privater Betreiber gleich drei Exemplare dieser Baureihe. Die Maschinen sollen die bestehende Flotte bei ihren bis-

herigen Aufgaben unterstützen und für mehr Flexibilität sorgen.

Das Geschäft der Münchner fußt heute auf drei Standbeinen. Das prominenteste dieser drei Betätigungsfelder umfasst die Überführung neuer Triebfahrzeuge vom

Railadventure war auch an der Bergung und Überführung des Steuerwagens der im August 2017 in Dortmund Hbf verunfallten ICE2-Garnitur beteiligt.



Begonnen hat Railadventure im Jahr 2010 mit der von den SBB gemieteten Re4/4II 421 383. Auch wenn man die Lok gerne behalten hätte: Nach Auslaufen des Mietvertrags ging sie wieder zurück in die Schweiz. Heute fährt sie wieder für SBB Cargo, am 24. März 2012 wurde sie bei Bonn Oberkassel mit 407 009 im Schlepplösungsgesicht.



FOTO: MARTIN JOKROVSKY

## Railadventure und DKMS: Gemeinsam gegen den Krebs

Railadventure betätigte sich als Hauptsponsor einer besonderen Aktion der aus der früheren Deutschen Knochenmarkspenderdatei hervorgegangenen DKMS. Um auf die Bedeutung von Stammzellenspenden aufmerksam zu machen, tourte im Mai 2018 ein DKMS-Sonderzug quer durch Deutschland. Start der Aktion, die unter dem Motto „Mund auf, Stäbchen rein, Spender sein“ stand, war am 23. Mai in München, mit Stationen in Stuttgart, Köln, Leipzig und Hamburg-Altona. Rechtzeitig zum „World Blood Cancer Day“ am 28. Mai 2018 erreichte der Zug Berlin. Railadventure stellte neben den beiden Lokomotiven 111 210 und 222 auch zwei Wagen zur Verfügung. Weitere Infos zur Aktion sowie zur Stammzellenspende finden Sie unter: [www.dkms.de](http://www.dkms.de).



FOTO: LUWE MEIHE

Alex Dworaczek gründete Railadventure 2010.



FOTO: FLORIAN BÜH

Gemeinsam mit Alex Dworaczek empfangen Cem Özdemir (MdB) und die Berliner Gesundheitssenatorin Dilek Kolat den DKMS-Sonderzug am 28. Mai 2018 in Berlin Hbf.

Hersteller bis zum Kunden. Hier betätigt man sich als Allround-Dienstleister, erläutert Dworaczek: Man hole das neue Fahrzeug mit den eigenen Lokomotiven direkt beim Hersteller ab, kümmere sich im Anschluss um den gesamten Transport bis zum Endkunden, organisiere gegebenenfalls auch die Schiffspassage und besorge die nötigen Papiere und Genehmigungen.

Daneben wickelt Railadventure als Dienstleister für die Industrie auch alle für die Zulassung von Neufahrzeugen erforderlichen Probefahrten ab. Als Beispiel nennt der Geschäftsführer die aktuell laufenden Zulassungsfahrten für den „Smile“-Triebzug von Stadler in Deutschland: „Wenn manche Zeitschriften schreiben, Stadler teste den ‚Smile‘ in Deutschland, stimmt das streng genommen gar nicht – in Wirklichkeit testet da Railadventure.“

### „Wir wollen kein klassisches EVU sein.“

Etwas heikler ist das dritte Standbein der Firma: Railadventure kümmert sich auch um die Bergung und den Abtransport verunfallter Züge. Hier seien nicht nur Schnelligkeit, sondern auch ein besonders hohes Maß an Fingerspitzengefühl gefragt. Nein, sagt Dworaczek, freuen könne er sich über diese spezielle Art von Aufträgen wahrlich nicht: „Am Ende des Tages sind wir schließlich selbst Eisenbahner. Und jeder Unfall schadet auch dem System Eisenbahn.“

Für derartige Spezialaufgaben kann Railadventure auf ein patentiertes Hilfsmittel zurückgreifen: den „Loco Buggy“. Dabei handelt es sich um ein selbst entwickeltes



FOTO: UWE MIETHE

Um ungebremste Fahrzeuge im Zugverband zu überführen, wird eine ausreichende Anzahl an Brems- und Ballastwagen benötigt.

System, das im Wesentlichen wie ein klassischer Rollbock funktioniert, mit dessen Hilfe sich aber nicht nur Schmal- und Breitspurfahrzeuge transportieren lassen, sondern auch Unfallfahrzeuge, die selbst nicht mehr rollfähig sind.

Zusätzlich verfügt das Unternehmen für derartige Spezialaufgaben über einen breiten Fuhrpark an 40 verschiedenen Spezialwagen. Darunter befinden sich 16 Kuppelungsadapterwagen auf Basis von Habfisi-

Schiebewagen. Daneben besitzt man auch über allerlei Brems-, Ballast- und Gerätewagen auf Basis gängiger Typen.

Anfragen für Güter- und Sonderzugleistungen lehnt Dworaczek kategorisch ab. Man müsse sich auf die eigene Nische konzentrieren, um dort weiterhin erfolgreich bleiben zu können, sagt er: „Wir wollen kein klassisches EVU sein, auch wenn wir EVU-Status haben.“ Deshalb hegt Railadventure auch keine Expansionspläne.

Das Konzept der Firma, so der Firmenchef, lebe von der Flexibilität. Wenn alles passt, könne man heute schon innerhalb weniger Stunden vor Ort sein. Je größer die Firma, umso komplexer werden die Prozesse.

Auf die Frage, ob er sich noch eine weitere Baureihe in Railadventure-Farben vorstellen könne, antwortet er deshalb ganz pragmatisch. Eine 120 wäre sicherlich ganz hübsch, doch mit der bestehenden Flotte sei man gerade sehr zufrieden. □ ke

## 27. Heizhausfest – 17. bis 19. August 2018 im Sächsischen Eisenbahnmuseum e.V. Chemnitz-Hilbersdorf



- Ausstellung von Dampf- und Diesellokomotiven
- Heizhausexpress mit 03 2155-4
- Parallel- und Pendelfahrten nach Freiberg
- Fahrzeugparaden, Nachtfotoveranstaltung
- Führerstandsmittfahrten auf Dampf- und Diesellokomotiven
- Feldbahn- und Modellbahnbetrieb, Modellbahnbörse
- Technikmuseum Seilablaufanlage und vieles mehr



<http://bahnrelikte.net/>

## Was von der Bahn bleibt

Streifzüge auf den Spuren stillgelegter Nebenbahnen in Franken.

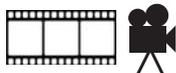
■ Seit 2004 wurden große Teile der stillgelegten Schambachtalbahn zwischen Ingolstadt und Riedenburg in einen Radweg umgewandelt, doch entlang der ehemaligen Strecke zeugen noch immer zahlreiche Relikte von der Vergangenheit. Armin Weth hat dieser und vielen anderen verschwundenen Eisenbahnstrecken rund um Nürnberg einen eindrucksvollen Internetauftritt gewidmet. Sortiert nach Haupt- und Nebenbahnen sowie über eine interaktive Karte sind die Präsentationen der einzelnen Strecken abrufbar. Die vielen stimmungsvollen Aufnahmen lassen von vergangenen Zeiten träumen und liefern zugleich Anregungen für den Modellbauer. Auch den Betriebsstellen ist eine eigene Rubrik gewidmet. Als kleiner Ausblick finden sich zudem unter der Rubrik „Galerien“ zahlreiche Bilder aus dem aktuellen Bahnbetrieb.

[www.rowlandscastleheritagecentre.org.uk](http://www.rowlandscastleheritagecentre.org.uk)

## Kulturgut Modellbahn

Eine herausragende Modellbahnanlage dient als Exponat zur Regionalgeschichte.

■ Mit wissenschaftlicher Akribie orientiert sich Pete Goss beim Bau seiner Modellbahnanlagen am historischen Vorbild. Besonders deutlich wird dies bei der Anlage „Rowlands Castle“. Nach dem Ende des Ausstellungsbetriebs ging dieses Kleinod in den Besitz des Kulturzentrums der gleichnamigen Ortschaft, dort ist die Anlage nun Teil einer Ausstellung zur Geschichte des Ortes. Doch um in den Genuss dieser außergewöhnlichen Anlage zu kommen, müssen Interessierte nicht extra nach Hampshire fahren: Unter der Rubrik „Railway“ zeigt die Website des Kulturzentrums neben vielen stimmungsvollen Aufnahmen der Anlage auch zwei Fernseh-dokumentationen – leider nur in englischer Sprache.



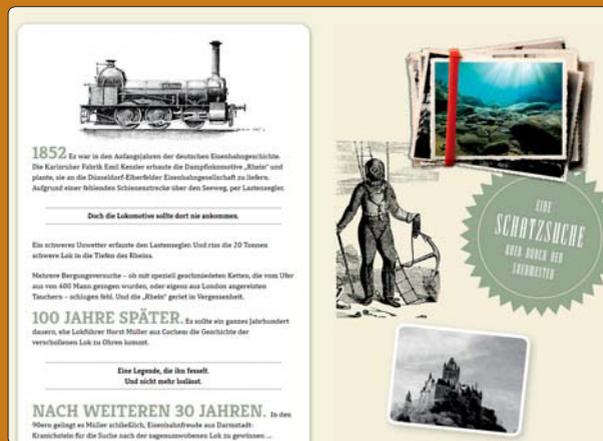
[https://youtu.be/\\_4japdWwtc0](https://youtu.be/_4japdWwtc0)

## Schnellzug 204

Der Film aus den 1960er-Jahren erläutert den damaligen Stand der Stellwerkstechnik.

■ Irgendwann in den 1960er-Jahren macht sich der Schnellzug D 204 auf den Weg von Dortmund nach München. Auf seiner Fahrt durch die alte Bundesrepublik wird der Zug 150 Meldeabschnitte und Stellwerke verschiedener Typen passieren. So beginnt dieser Filmklassiker aus der Zeit der Bundesbahn. Mit zeitgenössischem Charme erläutert diese knapp 14-minütige Dokumentation den damals aktuellen Stand der Sicherungstechnik anhand des Zuglaufs

<http://www.lok-jaeger.de/>



## Die Schatzsucher vom Rhein

Eine Gruppe von Enthusiasten will die wohl älteste deutsche Lok aus dem Rhein bergen.

■ Es begann mit einem Missgeschick: 1852 versank die für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn bestimmte Dampflok „Rhein“ bei ihrer Auslieferung in den Fluten des gleichnamigen Flusses. Heute dürfte es sich bei der versunkenen Lok um die älteste erhaltene Dampflok Deutschlands handeln. In jahrelanger Kleinarbeit kam ein Team um den Eisenbahnenthusiasten Horst Müller der verschollenen Lok auf die Spur. Nun will man dieses einzigartige technische Denkmal bergen und für die Nachwelt erhalten. Um die Mittel für dieses einmalige Projekt zu sammeln, wurde in Zusammenarbeit mit dem SWR und der Eisenbahnwelt Darmstadt-Kranichstein das Projektbüro „Jäger der versunkenen Lok“ gegründet. Auf der Projektwebsite können Interessierte viele Informationen rund um das Vorhaben sowie den aktuellen Spendenstand abrufen.

von D 204. Dabei vermittelt der Film zunächst elementare Grundlagenkenntnisse; er zeigt den Aufbau einer Fahrstraße und erläutert, was es mit Blockfeldern und Blockstrecken auf sich hat. Anschließend liefern nachgespielte Szenen einen Einblick in den damaligen Arbeitsalltag auf den verschiedenen Stellwerkstypen – vom mechanischen bis zum Gleisbildstellwerk. Kurze Collagen zeichnen anschließend den Vermittlungsweg von der Eingabe des Stellwerkers bis zur Weiche und zum Signal nach, so wird die Funktionsweise dieser wichtigen Eisenbahnbauten auf anschauliche Weise verdeutlicht. Die bemüht-poetischen Einlassungen des Sprechers wirken heute eher befremdlich. Doch gemeinsam mit den teils eindrucksvollen Stimmungsbildern leistet die Tonspur ein Übriges, den Zuschauer in eine längst vergangene Eisenbahnepoche zu entführen.

## Die Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf

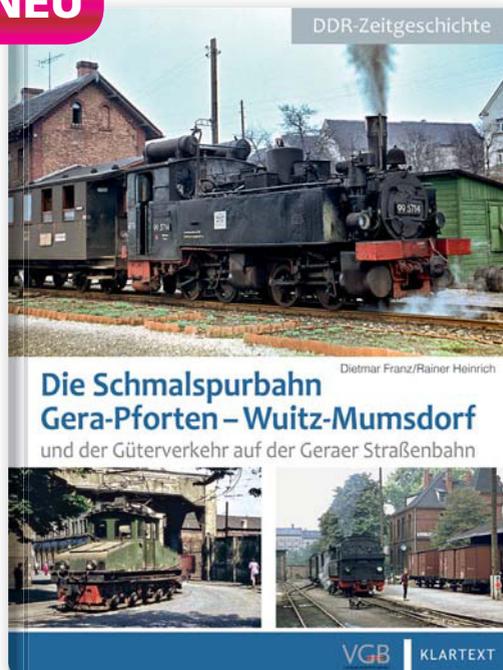
Zu den letzten Schmalspurbahnen in Thüringen gehörte die meterspurige Strecke Gera-Pforten–Wuitz-Mummsdorf. Nirgendwo in Mitteldeutschland waren Schmalspurbahn und innerstädtischer Güterverkehr so eng miteinander verknüpft wie hier. In Gera-Pforten bestand Anschluss an das städtische Straßenbahnnetz, auf dem Güterwagen der GMWE zeitweise bis zu 40 Fabriken und Ladestellen zugeführt wurden. Dieser von 1892 bis 1963 betriebene Güterverkehr der Geraer Straßenbahn wird in diesem Buch erstmals ausführlich mit Gleisplänen aller Anschlüsse sowie Porträts der Fahrzeuge vorgestellt.

**352 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,  
rund 600 Farb- und Schwarzweißfotos**

**Best.-Nr. 581824 | 59,95**

Erscheint im Herbst 2018

NEU

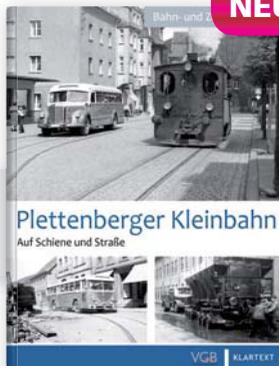


### Bundesbahn-Tour '68 Als die DB ihren Loks das Rauchen abgewöhnte

Deutschland 1968. Es war ein Jahr des Umbruchs – auch und gerade bei der Deutschen Bundesbahn. Der Umzeichnungsplan und die Tatsache, dass die DB ihren Loks werbewirksam „das Rauchen abgewöhnte“, waren Anlass für drei junge Hamburger, eine sommerliche Rundreise über das Streckennetz der DB zu unternehmen – natürlich per „Fernrückfahrkarte“ der DB. Im Gepäck: Jugendherbergsausweis, Kamera, Filme. Drei Vertreter der „68er-Generation“ dokumentierten die Zeitenwende auf der Schiene, während auf den Straßen kleine Revolutionen stattfanden ...

192 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm,  
Hardcover, mehr als 220 historische  
Farb- und Schwarzweißbilder

**Best.-Nr. 581803 | € 29,95**



### Plettenberger Kleinbahn Auf Schiene und Straße

Die Geschichte dieses interessanten lokalen Verkehrsunternehmens, das bis zur Stilllegung in den 1960er-Jahren noch Kastendampflok einsetzte, wird in dem neuen Buch von Wolf Dietrich Groote umfassend dargestellt. Auf 256 Seiten mit rund 500, vielfach bisher unveröffentlichten Abbildungen werden sowohl der Betrieb der meterspurigen Bahn wie auch der Omnibus- und Straßengüterverkehr ausführlich dokumentiert.

272 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm,  
Hardcover, mit ca. 700 Farb- und historische  
Schwarzweißfotos

**Best.-Nr. 581808 | € 49,95**

Erscheint Ende September 2018



### Kleinbahn-Erinnerungen Mit Gerd Wolff durch die Bundesrepublik 1948 bis 1986

Kleinbahnen – es gibt kaum einen Heimat- und Eisenbahnfreund, über dessen Gesicht beim Hören dieses Wortes kein verzücktes Lächeln huscht! Gerd Wolff beschreibt seine ganz persönlichen Erlebnisse bei 17 Strecken zwischen Nordsee und Südschwarzwald. Dabei erinnert er sowohl an schmalspurige als auch an regelspurige Kleinbahnbetriebe – teils mit Dampfbetrieb, teils von der Dieseltraktion geprägt oder gar elektrifiziert. Das vorliegende Buch ist nicht nur Lesegenuss pur, sondern auch ein wahrer Augenschmaus!

256 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm,  
Hardcover, 430 historische Schwarzweiß-  
fotos und Faksimile

**Best.-Nr. 581804 | € 39,95**



Es gibt hier gar viele Beamte und Bedienstete der Militär- und Zivilstellen, denen ein Urlaub von zwei bis drei Tagen es nicht gestattet, eine kostspielige Tour in das bayerische oder Schweizer Hochgebirge zu machen, denen aber eine Luftveränderung sehr zustatten käme." Mit diesen Worten sprachen sich die Stadt Ingolstadt und ein Lokaleisenbahn-Komitee am 10. Mai 1894 erstmals für eine Lokalbahn von der damaligen bayerischen Landesfestung Ingolstadt ins Altmühltal, aus – nach Kinding und auch nach Riedenburg.

Bis zur Realisierung sollten zehn lange Jahre vergehen. Die Antwort aus München war anfangs niederschmetternd: Im Oktober 1894 lehnte man die Projekte als „zu weit gegriffen und im mindesten nicht dringlich“ ab. Das war verständlich, gab es doch in den 1890er-Jahren weitere Eisenbahnprojekte zur Erschließung des Altmühltals: Von Kelheim über Riedenburg, Beilngries und Kinding nach Greding sowie von Eichstätt über Kipfenberg und Kinding nach Beilngries. Auf Veranlassung des Riedenburger Unternehmers Freiherr von Troeltsch ließen die Interessenten das Projekt Kinding fallen und erbatens stattdessen den Bau einer Lokalbahn nach Riedenburg. Die Bemühungen hatten Erfolg, die Strecke wurde an vierter Stelle in das Lokalbahngesetz vom 30. Juni 1900 aufgenommen.

Ab dem 1. Oktober 1901 waren 155 Arbeiter auf der Bahnbaustelle tätig. Im Jahr darauf erreichten die Schienen die Station Dolling, wohin sogleich der Wagenladungs- und Personenverkehr aufgenommen wurde. Das Reststück bis Riedenburg verzögerte sich allerdings. Für die Staatsbahn hatte der Lückenschluss mit der Hauptbahn Donauwörth – Treuchtlingen Vorrang. Erst im Januar 1904 ging es wieder

FOTO: GOTTFRIED TURNWALD/SIG. ANDREAS KNIPPING

Im Jahr 1955 entstand diese herrliche Aufnahme eines VT 95 auf dem Weg nach Ingolstadt vor der Kulisse der über Riedenburg thronenden Rosenberg.

Die Schambachtalbahn Ingolstadt – Riedenburg war ein typisches bayerisches Bockerl: zur Eröffnung frenetisch bejubelt, lange Zeit unverändert und schließlich überflüssig. Heute kann man Lokalbahngeschichte und idyllische Landschaft vom Rad aus erleben.

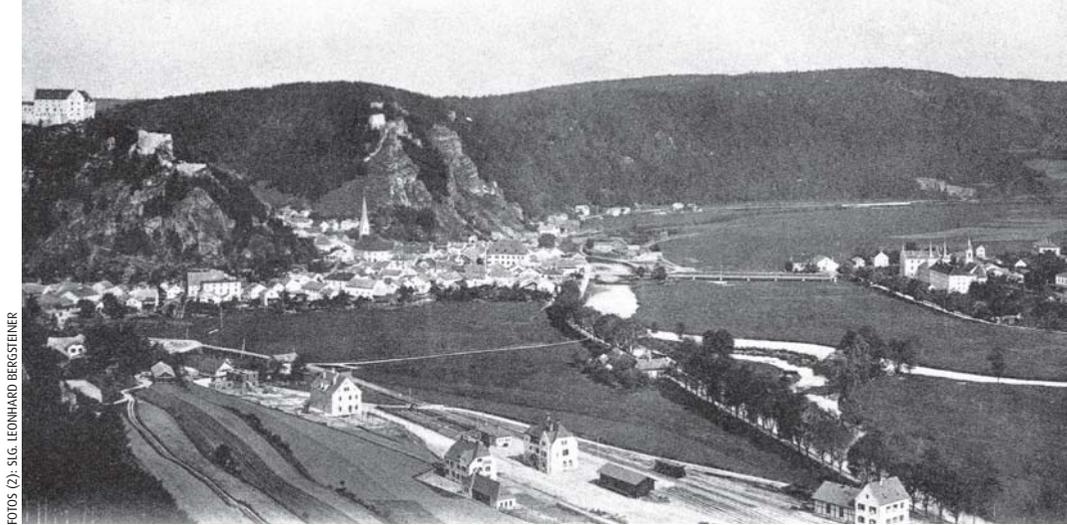
# Zelpunkt Altmühltal

voran, nun mit 339 Arbeitern. Die ortsferne Lage des Bahnhofs Riedenburg begründete man mit einer möglichen Fortsetzung nach Kelheim, Hemau oder Beratzhausen. Auch ein Hafengleis zum Ludwig-Donau-Main-Kanal war so eher möglich.

Oberlokführer Anton Mehringer berichtete über die Eröffnungsfahrt: „Ich war schon fast zehn Jahre auf der Eisenbahn, als ich den Auftrag bekam, den ersten Zug von Ingolstadt nach Riedenburg und zurück zu fahren. Damals war ich noch Heizer. Fast einen halben Tag haben wir zur Fahrt nach Riedenburg gebraucht! Der Zug, der die

## Den Eröffnungszug nutzen auch spezielle Fahrgäste

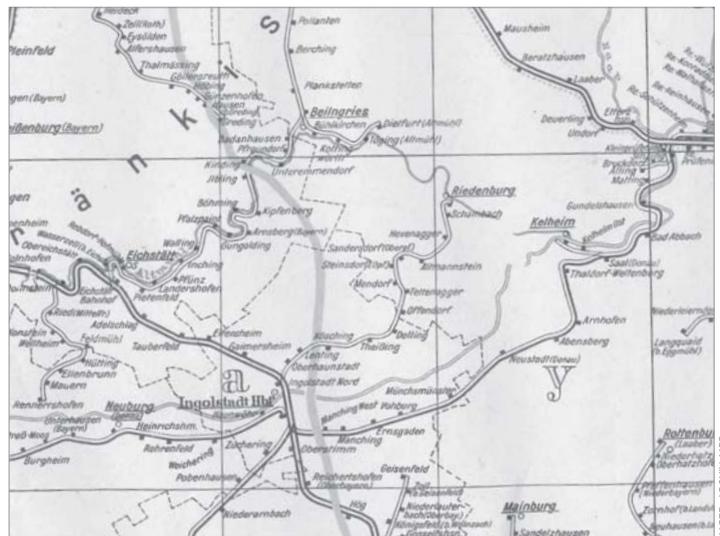
Abnahmekommission aus Ingolstadt und München beförderte, brachte auch das Personal nach Riedenburg, das dort dann den Eisenbahndienst aufrecht erhalten sollte. Da waren Kind und Kegel auf den Waggons, und vor allem auch Geißen und Ferkl.“ Drei Zugpaare täglich sowie ein Ausflugszug an Sonn- und Feiertagen verbanden nun Ingolstadt mit dem Altmühltal. Rund 90 Minuten dauerte die Fahrt mit beschaulichen 30 Kilometern pro Stunde.



FOTOS (2): SIG. LEONHARD BERGSTEINER

Eine Postkarte zeigt den Bahnhof Riedenburg mit Güter- und Lokschuppen (um 1910).

Der Ausschnitt aus der DB-Streckenkarte 1957 zeigt neben der von Ingolstadt Nord ausgehenden Riedenburger Linie noch weitere Bahnen im Altmühltal, darunter die damals noch bestehende, auf Normalspur umgebaute ehemalige Schmalspurbahn von Eichstätt nach Kinding (MEB 11/2016).



KARTE: ARCHIV MEB

Carl Bellingrodt verewigte am 17. Juli 1953 den Vormittagspersonenzug aus Riedenburg, der mit 70 030 in Ingolstadt Hbf einfuhr.



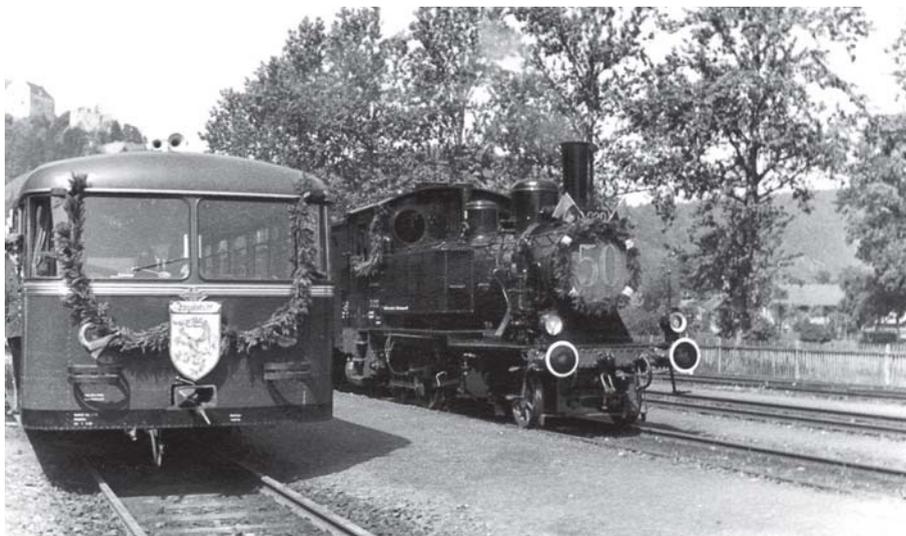
Im Bahnhofsgebäude Mendorf wohnte Agentin Käthe Stadler mit Familie und sorgte für Fahrkartenverkauf und sicheren Bahnbetrieb.

Als Zugloks dienten bayerische DXI (BR 98.4-5) der Betriebswerkstätte Ingolstadt. Ab 1930 taten die stärkeren GtL 4/4 (98.8-9), GtL 4/5 (98.10) und Pt 2/3 (70.0) sowie ab Mitte der 1950er-Jahre die Loks der Baureihe 64 Dienst. Die Dieseltraktion hielt damals schon mit den VT 95, ab 1962 gefolgt von den V 100, VT 98 und zuletzt den V 90, Einzug.

Der Betrieb wurde in Ingolstadt und Riedenburg von Bahnbeamten, in den Ortschaften mit Bahnhof entlang der Strecke von Agenten aufrechterhalten. Diese, be-

## Bayerns erste Bahnagentin arbeitete in Mendorf

ziehungsweise die zur Ablösung ausgebildeten Familienangehörigen, waren keine Bahnbeamten, sondern wurden auf Dienstvertrag stundenweise beschäftigt. Agenten durften auch fahrdienstliche Handlungen ausführen, zum Beispiel Weichen stellen oder den Fahrweg prüfen. Berühmtheit erlangte die Agentur Mendorf, die als erste in Bayern von einer Frau geführt wurde. Käthe Stadler, die „Mutter des Bahnbaus“, hatte zunächst vor Ort die Kantine der Streckenarbeiter betreut und sich dann um die Agentur beworben. Der Bahnhof Mendorf, in dem die Familie Stadler auch wohnte, war ihr „Traumschloss“, und das bei einer Dienstzeit von 5 bis 22 Uhr. In Eisenbahnerkreisen wurde die „Stadlermutter“ fast le-



Zum Jubiläum „50 Jahre Eisenbahn Ingolstadt – Riedenburg“ trafen am 8. August 1954 zwei Sonderzüge, mit VT 95 beziehungsweise 70 020, in Riedenburg ein.

gendär. Sie war nicht nur eine unverwüsthche Frau, die mit den Eisenbahnern umzugehen wusste, sie konnte auch hervorragend kochen. Im Jahr 1929 übernahm Sohn Michael mit seiner Frau den Agenturbetrieb. Bis Ende 1966, als die Deutsche

Bundesbahn den Fahrkartenverkauf auf das Zugpersonal übertrug, wohnten beide im Bahnhof Mendorf. Nach dem Tod von Michael Stadler im Jahr 1968 versah seine Frau bis 1982 ihren Dienst in der Güteragentur Offendorf.

Ab 1917 wurden entlang der Schambachtalbahn erstmals Zuckerrüben angebaut. Die gedörrten Rübenschnitzel fanden als Ersatzkaffee daheim oder an der Kriegsfront Verwendung. In größerem Umfang setzte der Zuckerrübenanbau ab 1922 ein. Die Ernte wurde meist mit Ochsen gespannen zum Bahnhof gebracht und dort in offene Güterwagen gegabelt. Die Eisenbahn transportierte die Rüben zur Zuckerfabrik in Regensburg.

V 100 1292 führte im Mai 1964 den Donnerbüchsenzug P 2966 aus Ingolstadt nach Riedenburg.



FOTO: RICHARD SCHATZ/SIG. L. BERGSTEINER

FOTOS (2): SIG. LEONHARD BERGSTEINER



FOTO: ANDREAS RITZ

Am 16. Oktober 1993 hat 290326 mit einer Übergabe bei der Pfarrkirche von Sollern den damaligen Endpunkt Altmannstein fast erreicht.

Hatten anfangs noch einzelne Waggons ausgereicht, konnten mit der steten Erweiterung der Anbauflächen bald reine Zuckerrübenzüge gebildet werden. Ende der 1950er-Jahre schlossen sich die Zuckerrübenbauern entlang der Bahnlinie zu Verladegemeinschaften zusammen. Moderne

### Zuckerrüben prägten die Bahn bis in die 90er

Kipphebebühnen mechanisierten den Beladevorgang. Im Bahnhof Kösching wurden von 1958 bis 1975 insgesamt 16 000 Güterwagen, was einem rund 170 Kilometer langen Zug entsprach, mit 425 000 Tonnen Rüben beladen. Das Ende zeichnete sich ab, als die DB ankündigte, die Transportgebühren von 1993 an um 50 Prozent zu erhöhen und den Transport nach der Kampagne 1993 einzustellen. Die Verloader zogen vorzeitig Konsequenzen: Am 14. Dezember 1991 verließen die letzten Zuckerrübenzüge die Bahnhöfe Theißing, Kösching und Lenting. Ein Jahr später, am 5. Dezember 1992, endete auch im Bahnhof Dolling der Zuckerrübentransport auf der Schiene. Nachfolger wurde der Lkw.

Schon 20 Jahre früher, zum Sommerfahrplan 1972, genehmigte der Bundesminister für Verkehr die Einstellung des Gesamt-Personenverkehrs. Am 30. September 1973 war auch der Güterverkehr zwischen Altmannstein und Riedenburg Ge-

schichte. Das Ende für den Abschnitt Ingolstadt Nord – Altmannstein kam dann am 9. Oktober 1994, 90 Jahre nach Eröffnung der Strecke. Die „Interessengemeinschaft Schambachtalbahn e.V.“ ließ an diesem Tag drei Sonderzüge mit 41 1150 des Bayerischen Eisenbahnmuseums verkehren.

Heute dient die Lokalbahn-Trasse als Radweg. Die Umwandlung vollzog sich, von Riedenburg ausgehend, in mehreren Etappen: Seit 1979 kann man von dort aus nach Altmannstein radeln. Einige Kilometersteine erinnern noch an die Lokalbahn. Auch das 2007 eingeweihte Teilstück bis

Lenting folgt fast durchwegs dem aufgelassenen Bahnkörper. Von dort bis zum Ingolstädter Hauptbahnhof, wo der Schambachtalbahn-Radweg an der Denkmallok 98 507 endet, werden überwiegend straßenparallele Radwege oder wenig befahrene Straßen genutzt.

Von den Bahnhofs- oder Agenturgebäuden entlang der Strecke blieben nur Theißing, Offendorf, Mendorf, Hexenagger und Riedenburg erhalten. An 16 Stationen weisen ausführliche Informationstafeln auf die Geschichte der Schambachtalbahn hin. □ *Leonhard Bergsteiner/abp*



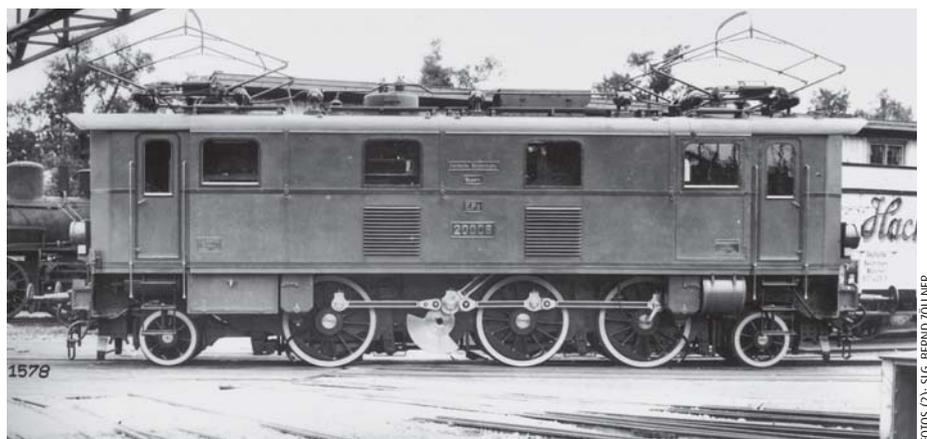
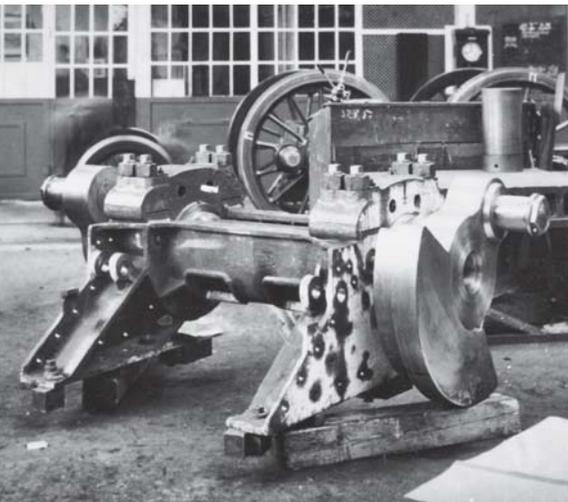
FOTO: LEONHARD BERGSTEINER

Am Samstag, den 1. Mai 1993, pendelten 628 014/004 aus Anlass des bevorstehenden 90. Geburtstags der Lokalbahn viermal zwischen Ingolstadt Nord und Altmannstein. Die Abfahrt erfolgte traditionell am Riedenburger Bahnsteig mit der kleinen Überdachung.



FOTO: MEB

118010 zeigte sich am 2. Februar 1981 in München Hbf im besten Licht. Die tief stehende Sonne leuchtet die Radsätze perfekt aus.



FOTOS (2): SIG. BERND ZÖLLNER

EP2 20006 (spätere E3206), hier ohne Verschmutzungsspuren. Als Farbe der Kuppelräder lässt sich Schwarz vermuten. Die E32-Blindwelle ist ganzheitlich bearbeitet und daher nicht lackiert.

Eine aktuelle H0-Neuheit aus Sonneberg warf die Frage nach der Farbgebung der Räder von Altbau-E-Loks auf. Wir erklären die Zusammenhänge.

# Rot oder Schwarz?

Am Beginn der E-Lok-Entwicklung fand das Parallelkurbelgetriebe mit Vorgelege in Verbindung mit schnelllaufenden Motoren breite Anwendung. Die Treibstange, welche die Höhendifferenz zwischen Mo-

torgruppe und Radsätzen überbrückte, bedurfte eines Stützpunktes in Radsatzebene, welcher in Form der Blindwelle (Bild rechts oben) in kraftschlüssiger Verbindung zur Vorgelegewelle steht. An den unteren Anschlüssen der Treibstange len-

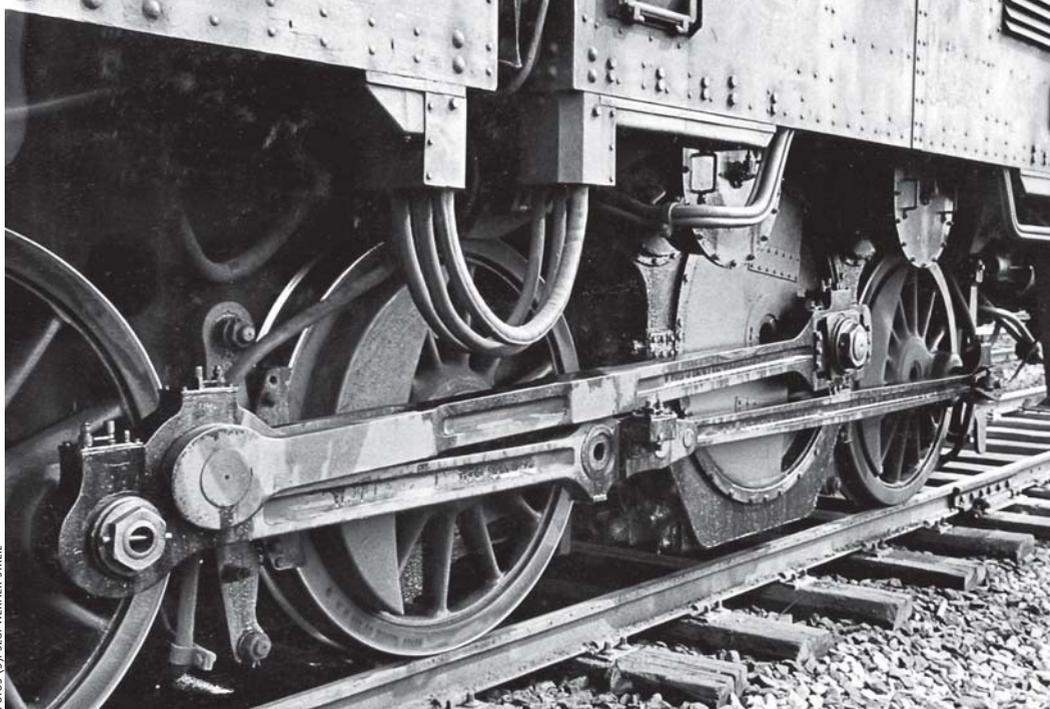
ken die Kuppelstangen an. Um die Schwingungsamplituden der um 90 Grad versetzten Triebwerksseiten exakt aufzuheben, bedurfte es zur Einhaltung der errechneten Maße der Vollbearbeitung des Blindtrieb-kurbelblattes, welches deshalb blank blieb.

Auch die weiteren bearbeiteten Teile und Flächen der Trieb- und Laufwerke bleiben ohne Anstrich, also Achswellenstirnseiten, Radreifenstirnseiten sowie bearbeitete Stellen der Trieb- und Kuppelstangen. Zur Farbgebung der Radsätze sowie der Stangennuten existiert eine Weisung der Gruppenverwaltung Bayern vom 30. Januar 1933, welche den feuerroten Anstrich der E-Lok-Radsätze vorgab, zum Beispiel bei E32 und E52.

Der Winterthurer Schrägstangenantrieb mit schnelllaufenden, halbhoch gelagerten Motoren erlaubte es, mit flach geneigter Treibstange unter Inkaufnahme von Stichmaßfehlern beim Einfedern des Kuppelradsatzes, ohne Blindwelle auszukommen. Diesen Antrieb verwendete man zum Beispiel bei den Baureihen E60, 63, 75, 77 und 91. Die Farbgebung der Vorgelegezahnräder und Kuppelradsätze war bei den preußischen EG zunächst rotbraun, bei den bayerischen EG feuerrot. Die Anstrichvorschrift von 1927 gab hingegen Schwarz vor, was bei E60, E63 und E91.9 schon ab Lieferung angewandt wurde. Dem stand die genannte Weisung der Gruppenverwaltung entgegen.

Mit dem flaschengrünen Anstrich der E-Loks ab 1950 erhielten die Radsätze, Vorgelege und Nuten der Stangentriebwerke eine karminrote Farbgebung.

Zu den am weitesten verbreiteten Antriebsformen elektrischer Triebfahrzeuge gehört der Tatzlagermotor, dessen Bezeichnung von tätzenartigen Lagern her-



FOTOS (3): SIG. WERNER STREIL

Der Schrägstangenantrieb der E91 mit Vorgelegewelle wurde von Anfang an schwarz lackiert. Die starken Verschmutzungen der Lok zeigen, warum diese Farbgebung sinnvoll war.

rührt, mit welchen er sich in der Regel mit der Hälfte seines Gewichtes ungefedert auf die Radsatzwelle stützt. Die Motorritzel arbeiten direkt auf die Großzahnräder, die auf die Treibradnabe aufgedrückt sind. Die andere Hälfte stützt sich gefedert am Drehgestellrahmen ab. Dieser beim Oberbau-

### Tatzlagerantriebe waren ursprünglich schwarz lackiert

dienst unbeliebte Antrieb kam wegen seiner Einfachheit bei den Güterzuglokomotiven E44, E93, E94 und E50 001 bis 025 erfolgreich zur Verwendung. Den Unbilden der Witterung und des Betriebes aufgrund der Unterbringung im Untergestell

ausgesetzt, wurden die Motorgehäuse und die Radkörper der Treibradsätze bis etwa 1975 aufwendig schwarz lackiert, seitdem wurden sie nur noch einer Druckwasserreinigung unterzogen.

Für schnellfahrende E-Loks bevorzugte die DRG dagegen den Westinghouse-Antrieb (Bild unten rechts). Unter dem im Lokrahmen fest eingebauten Motor lief im Motorgehäuse eine die Radsatzwelle umfassende Hohlwelle. Die an ihr beidseitig angeordneten Flansche trugen Supporte zur Aufnahme von je sechs Federtöpfen. Diese griffen zur Drehmomentübertragung über Druckplatten zwischen die Speichen mit U-förmigem Querschnitt. Bei den Baureihen E17 und E19.1 gestattete die Leistungsaufteilung auf je zwei Motoren pro Radsatz ein einseitiges Stirnradgetriebe mit Gerad- oder leicht schräger Verzahnung. Die Halbierung der Motor-



Die Baureihen E04 und E18 verfügten über EKB 860-Fahrmotoren und Federkopfadsätze. Rechts ein Demonstrationsmodell mit Kastenspeichen.





FOTO: ULRICH BUODE

Auch E18 17 wurde am 1. September 1967 bei voller Sonne in München Hbf portraitiert. Rote Farbe an den Rädern ist nicht zu erkennen.

spannung und des Stroms bei hoher Leistung durch Reihenschaltung der Zwillingsmotoren war ein Vorteil des Westinghouse-Antriebes, nicht jedoch die Parallelschaltung der Federtöpfe zur Radsatzfederung. Die Fixierung der Reichsbahn auf diesen Antrieb führte bei E04 und E18 jedoch zur Ausführung mit halbhoch eingebautem Einzelmotor und Treibradkörpern mit Hohlkastenspeichen (Bilder Seite 39 unten). Das jetzt notwendige, doppelseitige Stirnradgetriebe erhielt eine Schrägverzahnung. Bereits zwei Jahre nach Inbetriebnahme beider Baureihen traten daher Speichenbrüche auf, welche ab 1948 zur Rückkehr auf die U-Speichen des Westinghouse-Treibrades (Bild unten links) führten.

Den trotzdem nicht zu beherrschenden Speichenbrüchen begegnete man ab 1958 durch Austausch der Federtöpfe gegen Gummiparabelfedern. Die grundsätzlich schwarze Farbgebung der Federtopfräder wurde 1948 einmalig beim Austausch der Radkörper im RAW Augsburg

### 1948 einmalig rote Farbe an E18-Radsätzen

durch Rot abgelöst. Die volle Farbwirkung dürfte im Betrieb nur für wenige Tage angehalten haben. Auch die Radsätze mit Federtopftrieb erhielten in der Folge und sinnvollerweise keinen Anstrich mehr. In den Vertiefungen der U-Speichen waren

aber auch Jahrzehnte später noch Reste der Rot-Lackierung erkennbar. Auch die E-18-Radsätze blieben (mit Ausnahme der Museumsloks E1803 und 47) in der Folge unlackiert und wurden nur noch mit Druckwasser gereinigt.

Auch die Baureihe 111 mit Gummiringfederantrieb lieferte Krauss-Maffei anfangs mit roten Radsätzen. Das war teure Handarbeit, da die Trapezsitze der Gummiringfedern an der Radscheibe blank bleiben mussten. Zudem zeigte sich wieder, dass der Schmuck durch rote Räder nur wenige Tage seine Wirkung hatte. Bei den Untersuchungen blieben daher Motorgehäuse und Radsätze nach der Druckwasserreinigung ohne Anstrich. □ *Werner Streil/abp*

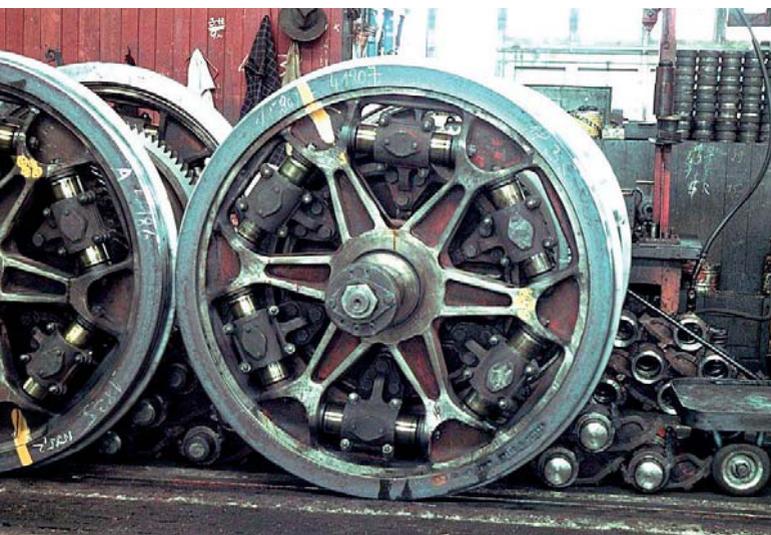


FOTO: LEO SCHMID/HISTORPHOTOS.ORG

Die E18-Radsätze mit U-Speichen und den alten Federtöpfen zeigten am 28. Mai 1965 im AW Freimann noch rote Farbreste.



FOTO: BERND ZÖLLNER

118039 präsentierte sich am 21. Juli 1984 im Bw Würzburg mit frisch gereinigtem Fahrwerk. Die unlackierten Räder wirken anthrazitgrau.

# märklin

Győr

# 25

**Märklin feiert im Jahr 2018 zwei bedeutende Jubiläen:**  
Der Inbegriff der Gartenbahn, LGB, wird 50 Jahre alt. Seit fünf Jahrzehnten erfreut LGB Groß und Klein – im Freien, aber auch unter dem heimischen Dach.

**50 Jahre LGB –  
25 Jahre Produktion in Győr**

# WIR GRATULIEREN

Die Redaktion des MODELLEISENBAHNER gratuliert Märklin und seinen Mitarbeitern zu den beiden bemerkenswerten runden Geburtstagen!

**Modell  
Eisen  
Bahner**

LGB- und viele andere Modelle der Marken Märklin und Trix werden heute unter eigener Regie in einem hochmodernen Werk im ungarischen Győr produziert. Dort wurde eine beeindruckende Aufbauleistung erbracht.

# 50



**VGB**  
[ VERLAGSGRUPPE BAHN ]

**VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH**

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81-100, [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

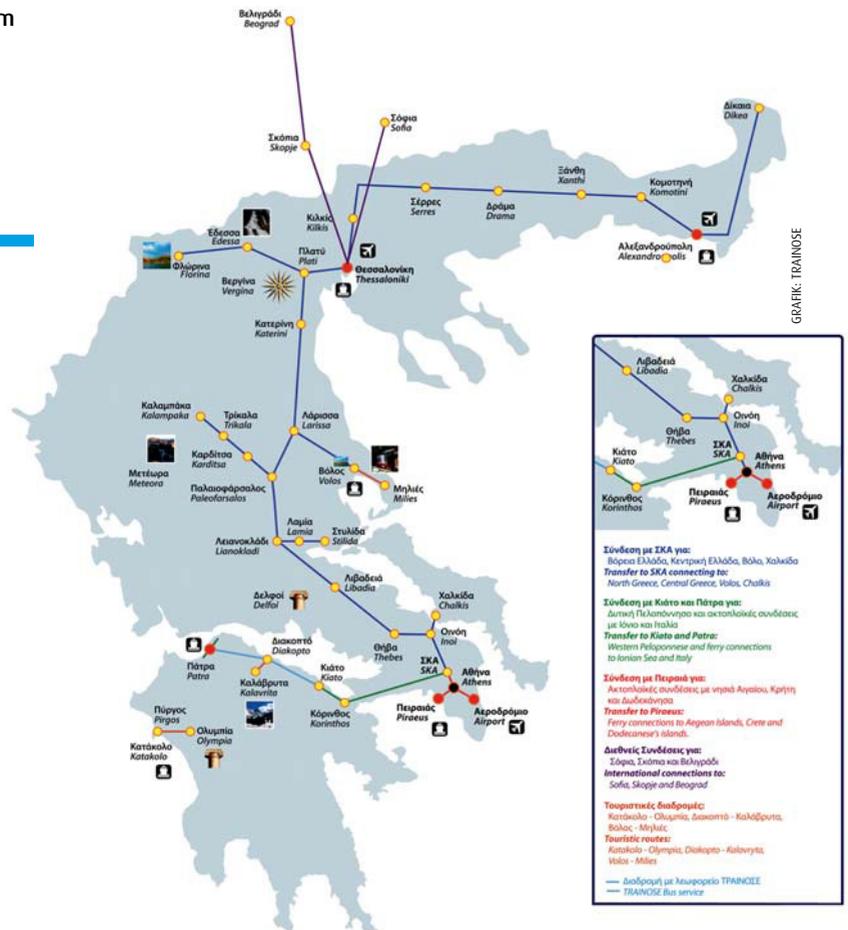


PHOTO: NIKOS KARAGEORGOS

OSE-220 019 und 003 schleppen am 18. Januar 2018 einen „Hellas-Sprinter“ und den IC52 Athen–Thessaloniki über den Kifera-Viadukt, während sich die Brücke des Neubau-Abschnittes noch im Bau befindet. Dessen Eröffnung ist für Ende 2018 geplant.

# Drama-Bahn

Die Griechische Bahn erlebte viele Jahrzehnte des stetigen Niedergangs. Aktuell sind aber einige Zeichen der Konsolidierung erkennbar. Die Gründe für die zuletzt desolante Situation sind vielfältig.



GRAPHIC: TRAINOSE

**G**eht es um die Eisenbahngeschichte eines Landes, so erwarten den Leser meist Erzählungen zu Fortschritt und Stärkung der Wirtschaft, zu kürzeren Reisezeiten und zu den Segnungen auch für das einfache Volk. Im Falle Griechenlands liest sich die Geschichte etwas anders. Das Land durchlebte turbulente gesellschaftliche Wendungen, von denen die Bahn nicht unberührt blieb. Sie verwandelte sich vom beliebten Transportmittel zu einem lästigen Element, das den wirtschaftlichen Aufschwung eher behindert als unterstützt. Wie konnte es dazu kommen, dass die griechische Bahn heute nur noch etwas für arme Leute oder Romantiker ist?

Kurz nach der Gründung des modernen griechischen Staates im Jahr 1830 begannen auch Bestrebungen zur Schaffung eines Eisenbahnnetzes. Nicht alle Griechen waren damals von diesem „Teufelszeug aus dem Westen“ begeistert. Die Eröffnung der ersten Strecke von Athen nach Piräus zog sich daher bis 1869 hin. Der langjährige griechische Ministerpräsident

## 1920 war das Netz der Staatsbahn komplett

Charilaos Trikoupis (im Amt von 1875 bis 95) hatte die Vision einer industriellen Führungsrolle des Landes im Mittelmeerraum. Teil dieses Plans war auch die Entwicklung des Eisenbahn-Netzes und dessen Anschluss an Mitteleuropa. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts waren die meisten Linien errichtet, nach den Balkankriegen kamen ehemals türkische Strecken in Thrakien und Makedonien hinzu. Die 1920 gegründete Staatsbahn S.E.K. verfügte über ein Netz von 1500 Kilometern in Normalspur, dazu kamen 1000 Kilometer Meterspur, vor allem auf der Peloponnes. Die Bahn war führendes Transportmittel, das Straßennetz hingegen mittelalterlich.

Seitdem vergingen die Jahrzehnte, ohne dass noch tatsächliche Fortschritte erzielt wurden, welche diese einstige Vormachtstellung hätten sichern können. Ende der 80er-Jahre war im Bahnverkehr ein erster Tiefpunkt erreicht. Politische Fehlentscheidungen, Missmanagement durch eisenbahnfremdes Führungspersonal, nicht leistungsbezogene Rekrutierung und Bezahlung des Personals – diese Entwicklung kennt man nicht nur aus Grie-



FOTO: KOSTAS KAWAYAS

An der Station Renti (Strecke Richtung Piräus) liegen ein großer Abstellbahnhof und das große Athener Normalspur-Depot. Auch eine ehemalige V60 steht im Februar 2018 noch an der Drehscheibe. Die meisten der AEG/LEW-Dieseltriebzüge sind abgestellt.

Wieder im äußerlichen Bestzustand präsentiert sich 212318 des griechischen Baulöwen „TERNA“ am 21. September 2016 während der Bauarbeiten zur Neubaustrecke in Tithorea.



FOTO: WERNER EICHORN

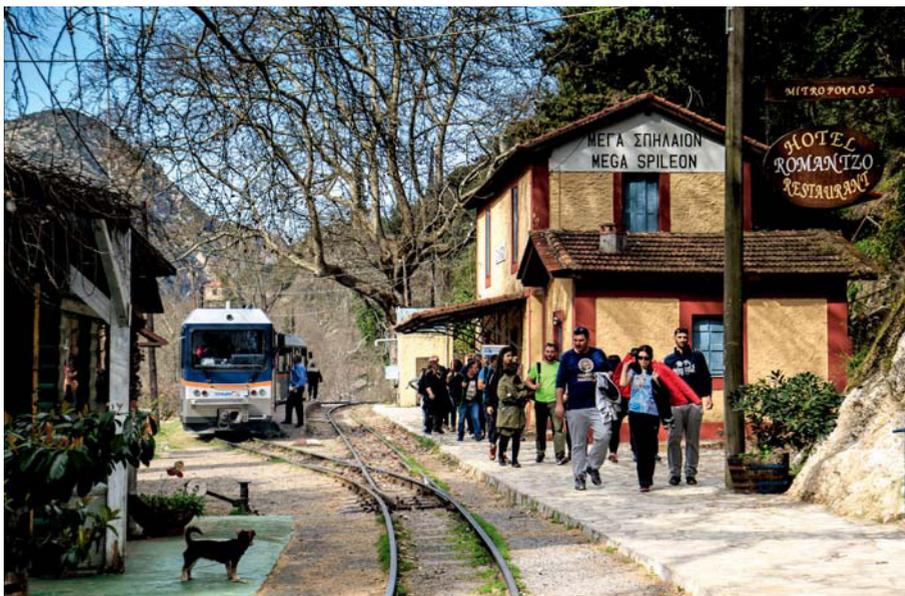


FOTO: GEORGE GEORGIU

Einer der beliebtesten Bahnhöfe Griechenlands: Die nahe des Klosters Mega Spileon gelegene Station Zachlorou an der 750-mm-Schmalspurstrecke Diakopto – Kalavryta (11. März 2018).



FOTO: ALEXANDER SIKULIUS

Etwa 15 Jahre Verspätung: Der Siemens-Desiro (OSE-Baureihe 460, gebaut in den „Hellenic Shipyards“) befindet sich am 18. Dezember 2017 bei Aliartos auf einer Testfahrt von Athen nach Tithorea – erstmals in der griechischen Bahngeschichte durchgehend unter Oberleitung.

chenland. Doch die dortigen, sicher bezahlten Bahnbeamten ließen sich von der Rückständigkeit ihrer Behörde, dem erbärmlichen Zustand von Strecken, Fahrzeugen, Wartesälen oder des Bahnhofsumfeldes nicht aus der Ruhe bringen. Während die Gesellschaft eine Zeit des relativen Wohlstandes mit Eigenheim, Auto und Autobahn bei geringen Lebenshaltungskosten erlebte, fühlten sich die Bahn-

reisenden hinter rußenden Dieselloks noch an die Dampflokzeit erinnert.

Erst in den 90er-Jahren begannen größere Investitionen in die Schiene, zum Beispiel in Form von komfortablen AEG/LEW-Triebwagen. Die Tochtergesellschaft „ERQOSE“ der Staatsbahn OSE (sie wurde 1973 gegründet) begann mit den Planungen für die Neu- und Ausbaustrecke Athen – Thessaloniki, der bedeutendsten

Verbindung Griechenlands. Auch der Neubau der Normalspurstrecke Athen – Patras, welche die Meterspur ersetzen sollte, wurde begonnen. Moderne Loks wie die „Hellas-Sprinter“ von Krauss-Maffei und die Adtranz-DE 2000 sowie neue Meterspur-Triebwagen trafen ein. Die Strecke Thessaloniki – Idomeni in Richtung der Republik Mazedonien wurde als erste in Griechenland elektrifiziert. Als problematisch erwies sich jedoch die Wartung der neuen Technik. Das Personal war bald überfordert, der Zustand der Fahrzeuge verschlechterte sich permanent – bis hin zur Abstellung. Währenddessen zogen sich



FOTO: WERNER EICHHORN

Das „Sygkonoiakio Kentro Acharnon“ (SKA), in der nördlichen Peripherie Athens als Knotenbahnhof aus dem Boden gestampft, ist seit 2011 in Betrieb – jedoch nur mit drei von insgesamt neun Bahnsteigen. Auf dem Bild (Blick nach Süden, 2017) sind drei Kopfgleise zu sehen, die allenfalls in ferner Zukunft gebraucht werden, wenn doch noch die Verknüpfung mit einer geplanten U-Bahn realisiert werden sollte. Rechts oberhalb liegen vier ebenfalls ungenutzte Gleise, die später, nach Fertigstellung eines geplanten Tunnels in Richtung Norden für die Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Thessaloniki, befahren werden sollen.



FOTO: CHRISTOS ZACHARIAS

**Vergangene Meterspur-Herrlichkeit:** Am 16. Juli 2009 ziehen die ALCO-Loks A.9103 und A.9108 noch den Güterzug 80312 nach Patras bei Trapeza entlang des Golfes von Korinth. Gleich wird Diakopto, der Ausgangspunkt der 750-Millimeter-Strecke nach Kalavryta erreicht sein.

die aufwendig geplanten Neubau-Projekte in die Länge. Die Olympischen Spiele im Jahr 2004 brachten eine kurze Verbesserung im Raum Athen mit neuen Linien und Fahrzeugen, welche die Bahn wie ein Spuktrafen, während sich der weitere Abwärtstrend schon abzeichnete. Der Tiefpunkt war mit der Griechenland-Krise erreicht. Leere Kassen beförderten weder die zahlreichen unvollendeten Baustellen noch die Wartung der bestehenden Infrastrukt-

ur und der Fahrzeuge. Die Komplettsanierung des Meterspurnetzes auf der Peloponnes verpuffte. Das Netz wurde anschließend stillgelegt, während der Neubau der Normalspurlinie aus Richtung Athen auf halber Strecke bei Kiato zum Erliegen kam.

Erst Anfang dieses Jahres konnte der wichtige Neubaustreckenabschnitt zur Umgehung des Bralos-Passes eröffnet werden (siehe MEB 12/2017), der nördlich anschließende Abschnitt (Bild Seite 42)

und damit der durchgehende Ausbau der Hauptlinie sollen bis Jahresende folgen.

Frischen Wind bringt vielleicht die im September 2017 unterzeichnete und gleich mit einem Streik beantwortete Übernahme von „Trainose“ (des ehemals staatlichen EVU) durch die italienische Staatsbahn. Für die Wiederinbetriebnahme des Meterspurnetzes auf der Peloponnes soll hingegen ein neues staatliches EVU sorgen. □ *abp*



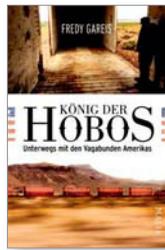
FOTOS (2): DIETMUND SCHWARZ



**Kein Zug weit und breit in Korinth:** Der ehemalige Bahnhof des Meterspur-Netzes ist stillgelegt und zeigt spärliches Grün. Der völlig überdimensionierte neue Normalspur-Bahnhof wird im Stundentakt bedient, doch der Sicherheitsdienst verhindert konsequent jedes Bild mit Zügen.

## Mit dem Zug in die Freiheit

**Fredy Gareis: König der Hobos. Unterwegs mit den Vagabunden Amerikas. Piper, München 2018. ISBN: 978-3-89029-482-7, broschiert, 256 Seiten, 36 Farbabbildungen; Preis: 16 Euro.**



► Die Eisenbahn brachte die Zivilisation in den Wilden Westen. Mit ihr kamen die Hobos, heimatlose Wanderarbeiter auf der Suche nach Jobs. Heute hat sich daraus eine eingeschlossene Gemeinschaft mit eigener Kultur und eigenem Verhaltenskodex entwickelt. Für ihre Reisen bedienen sich die Hobos bis heute der Eisenbahn – sie „reiten“ auf Güterzügen, immer auf der Flucht vor der Polizei und den Sicherheitsleuten der

Bahngesellschaften. Der Journalist Fredy Gareis hat sich in diese Parallelwelt jenseits der Legalität gewagt. Mehrere Monate lang reiste er mit Hobos als blinder Passagier auf Güterzügen quer durch die Vereinigten Staaten. Seine Eindrücke hat er zu einem packenden Reisebericht verarbeitet. Darin entführt er den Leser in eine Welt der Extreme, eine Welt, in der Tragik und Komik nebeneinander liegen wie der Müll und Dreck der Städte neben der überwältigenden Weite der Natur. Gareis gibt den Menschen in dieser Schattenwelt zwischen Brücken und Rangierbahnhöfen ein Gesicht. Er zeigt Menschen, die den amerikanischen Traum von Freiheit und Selbstbestimmung leben und die Eisenbahn als Mittel ihrer Träume entdeckt haben. *ke*

**Fazit: Bewegendes Protokoll einer außergewöhnlichen Reise**

## Meisterwerk

**Hans G. Wägli: Hebel, Riegel und Signale. Diplomy-Verlag, Gräfenried. 2018. ISBN: 978-3-033-06410-2, gebunden, 476 Seiten, über 1039 Abbildungen, Zeichnungen, viele Tabellen; Preis: 107 Euro (bestellbar im VGB-Shop).**



► Dieses Buch ist überwältigend. Hans Wägli schuf in jahrelanger Arbeit eine komplette Übersicht über die mechanische Zugsicherung in der Schweiz. Seine Zeitreise beginnt in der Frühzeit der Eisenbahn und endet mit dem Ersatz der letzten mechanischen Stellwerke. Zwar konzentriert er sich auf die Entwicklung in seinem Heimatland, aber auch für Nicht-Schweizer ist das Buch absolut empfehlenswert, da die Ansätze der Schweiz in ähnlicher oder vergleichbarer Form auch in anderen Ländern praktiziert wurden; Stellwerke des Typs Bruchsal G etwa, wurden auch hierzulande eingesetzt. Beeindruckend verbindet Wägli in seinem Werk Theorie und Praxis. Hervorzuheben ist die großartige Bildauswahl; neben vielen Skizzen und Detailaufnahmen zeigt der Autor auch zahlreiche Bilder aus dem Eisenbahn-Alltag. *al*

**Fazit: Ein echter Schatz**

## Die Moderne im Hobbykeller

**Karin Berkemann, Daniel Bartetzko (Hrsg.): Märklinmoderne. Vom Bau zum Bausatz und zurück. Jovis, Berlin 2018. ISBN: 978-3-86859-518-5, gebunden, 136 Seiten, 89 Farb- und 11 Schwarzweißabbildungen; Preis: 28 Euro.**



► In der Nachkriegszeit zeigte sich die Welt der Modelleisenbahn erstaunlich modern. Neben Bundesbahn-Ikonen wie die V200 sorgten insbesondere die Bausätze zeitgenössischer Gebäude für futuristisches Flair im Hobbykeller. Das deutsche Architekturmuseum in Frankfurt hat dieser ganz speziellen Form der Architekturmoderne eine eigene Ausstellung gewidmet. Der begleitende Ausstellungskatalog beschreibt anhand von acht ausgewählten Faller-Modellen den mitunter mühseligen Weg vom Original zum Modell. Dabei spüren die Autoren nicht nur den historischen Vorbildern der bekannten Modellgebäude nach, auch die Faszination für das Hobby ist zwischen den Zeilen immer wieder zu spüren. Märklin-Modelle findet man in dem reich bebilderten Band allerdings nur am Rande. *ke*

**Fazit: Spannende architekturgeschichtliche Spurensuche**

## Liebes Tagebuch ...

**Stefan Müller: Anekdoten und Geschichten zur Weißeritztalbahn. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2018. ISBN 978-3-937496-89-4, gebunden, 208 Seiten, 341 Farb- und 42 Schwarzweißabb.; Preis: 19,80 Euro.**



► Nach einem Buch zur Müglitztalbahn hat Stefan Müller, selbst in der IG Weißeritztalbahn engagiert, seine Erlebnisse mit der seit 2017 wieder vollständig befahrbaren Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf aufgeschrieben. Müller gibt zunächst einen einführenden, aber durchaus umfangreichen geschichtlichen Überblick zur Strecke und lässt anschließend einige Gastautoren aus einer Zeit erzählen, die er

selbst, geboren 1987, nicht erlebt hat. Auch unter den Geschichten aus jüngerer Zeit sind Gastbeiträge zu finden, was der Abwechslung im Buch zugute kommt. Die eigenen Anekdoten Stefan Müllers, beginnend etwa im Jahr 1998 und mit einer Fahrt auf der neuen Weißeritztalbahn schließend, sind die typischen Erlebnisse, welche auch andere Eisenbahnfreunde kennen. Oftmals in der Ich-Form und im Präsens formuliert, erinnern sie stark an ein Tagebuch, wie es der Autor tatsächlich führen könnte. Das Buch ist mit einer Vielzahl von Fotografien bestückt und präsentiert einige Zeitzeugnisse wie Fahrkarten, Karten und Zeichnungen. Die Wiedergabe vor allem der Farbfotos hätte eine etwas bessere Qualität verdient. *oh*

**Fazit: Erinnerungen von Eisenbahnfreunden**

# Modellbahn-Schule

## Erstklassige Ideen und Expertentipps

Erscheint im August 2018



Ihre wahre Leistung muss eine Lokomotive bei einer Bergfahrt beweisen. Das gilt nicht nur beim Vorbild, sondern auch in der Modellwelt. Kurze Züge schafft jede Modelllok, aber gilt das auch für vorbildgerecht lange Züge? Schafft die Modelltechnik diese Herausforderung? Wie eng dürfen die Gleisradien in einer Gleiswendel sein? Mit diesen und vielen weiteren Fragen rund um den Steigungsbetrieb beschäftigt sich diese Ausgabe der ModellbahnSchule. Anlagenbauer kommen beim Thema Landschaftsgestaltung ebenfalls auf ihre Kosten, denn die neuesten Modellbautechniken rund um die Herstellung von Bäumen und bei der Darstellung eines Waldbodens werden gezeigt. Im Gebäudebau dreht sich alles um das wahre Aussehen von Fenstern. Neu ist der Trend, Güterwagen als Kunststoffbausätze anzubieten. Liebhaber des Fahrzeugmodellbaus kommen hier auf ihre Kosten und können sogar die Modelle individuell verändern. Das Thema Modellfotografie wird mit dem wichtigen Beitrag über das kreative Setzen von Fotolicht fortgesetzt.

**100 Seiten, Format 225 x 300 mm, Klebebindung,  
rund 250 Abbildungen und Skizzen  
Best.-Nr. 920039 • € 12,-**



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)



**MBS 38  
Modellfotografie**  
Best.-Nr. 920038  
€ 12,-



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



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



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



**MBS 34  
Plastikwelt**  
Best.-Nr. 920034  
€ 12,-

**Jetzt als eBook  
verfügbar!**



**MBS 31  
Waldboden**  
Best.-Nr. 920031 | € 8,99



Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de) und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,  
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck  
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



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



## VERKÄUFE

### Dies + Das

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

[www.lok-doc-wevering.de](http://www.lok-doc-wevering.de)

[www.cdt-werbedruck.de](http://www.cdt-werbedruck.de)

Fotorealistische  
Kartonmodelle  
H0 + H0m  
Tel.: 03 71/536 2537 fahrbereit vorbereitet

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

[www.modellbahn-station-ettlingen.com](http://www.modellbahn-station-ettlingen.com)  
Hier gibt's alles für Modellbahn-Elektrik und Digital-Elektronik.

[www.modellbau-chocholaty.de](http://www.modellbau-chocholaty.de)

Verk. Grubentelefon ex.-gesch., Signallaternen Bj. ca. 1910 für Petroleum- bzw. el. Beleuchtung, alles in gutem Zustand. Angebote unter Tel.: 0157/39188576.

Modellbahnen in allen Spurweiten  
[www.modellbahn-weber.com](http://www.modellbahn-weber.com)

[www.peters-spielkiste-modellbahnen.de](http://www.peters-spielkiste-modellbahnen.de)

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

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

Modellbahnanlage, verschleißb., 162 x 84 cm, Spurweite N, 3 Trafos, 8 Loks, 14 Personenwagen, 46 Güterwagen, Gleismat. Roco, 9 Weichen, viel Deko u. Zubehör, an Liebhaber zu verkaufen, Preis nach Vereinbarung. Tel.: 03473/3156.

**Oesling Modellbau**  
Acryl-Lack  
wasserverdünbar  
nach RAL-Farbtönen  
[www.oesling-modellbau.de](http://www.oesling-modellbau.de)  
Stückenstr. 60, 33604 Bielefeld

[www.nordbahn.net](http://www.nordbahn.net)  
Qualität, Auswahl, preiswert

## VERKÄUFE

### Fahrzeuge 0, I, II

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder [hermann.goebels@t-online.de](mailto:hermann.goebels@t-online.de).

[www.spur-0.de](http://www.spur-0.de)

## VERKÄUFE

### Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Märklin 3000 BR 89028, 89005 und 89006 je € 20,-; 3318 BR 18434 Rheingoldlok € 70,-; 3096 BR 86578 aus Packung 2854 € 55,-; 34884 BR 44308 DR OV € 85,-. Tel.: 02454/6350.

Internet [www.modellbahn-ehhardt.de](http://www.modellbahn-ehhardt.de)  
**Modellbahn Ehrhardt**  
 Bei Märklin ausverkauft, bei uns noch erhältlich:

|                                    |          |                                       |          |
|------------------------------------|----------|---------------------------------------|----------|
| 36814 BR 100 DR Köf II Sound Telex | 269,99 € | 37601 BR 261 DB Sound Telex           | 239,00 € |
| 37046 BR 80 DB Sound Telex         | 229,00 € | 37615 BR 260 DB Telex                 | 169,00 € |
| 37099 BR 85 DB Sound               | 269,00 € | 37775 BR 183 DR Salontriebwagen Sound | 389,00 € |
| 37200 G 2000 Railion Sound         | 279,00 € | 39008 BR 01 DB Sound                  | 469,00 € |
| 37220 BR 254 DR Sound              | 289,00 € | 39188 BR 210 DB Sound                 | 269,00 € |
| 37581 ET 91 DB Sound               | 219,00 € | 39649 BR 86 DR Sound                  | 289,00 € |

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götte-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

**KRES Modelle**

**VB 197 Bauart „Stettin“  
DR Ep. IV, M 1:120**

393  
← → R<sub>min</sub> 286

Art.-Nr. 1384 mit Schnittstelle nach NEM 651  
Art.-Nr. 1384D mit Funktionsdecoder

Beiwagen ohne Antrieb mit umfangreichen Formänderungen gegenüber dem Triebwagen:  
Oberlicht und Tür im Postabteil, Übergangstür und Maschinenanlage entfernt, neue Inneneinrichtung

weitere Informationen unter  
[www.kres.de](http://www.kres.de)

Köstel & Rasch Elektronik + Service GmbH, Am Grenzbach 7, 08427 Fraureuth  
Tel.: (03761) 88 58 70, Fax: (03761) 88 58 71

**Ha0 - HartmannOriginal**  
MODELLBESCHRIFTUNGEN

Naßschiebebilder (Decals)  
- weiß - gold - silber - farbig -  
TT - H0 - 0 - I - II - LGB

**NEU!** 3D Nieten (Decals)

[www.Hartmann-Original.de](http://www.Hartmann-Original.de)  
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

**PATERNOSTER** Vitrine  
Schattenbahnhof  
Individuell n. Mass  
Platz sparend  
alle Züge sofort  
verfügbar

**Funktionsmodellbau**  
**RALF KESSELBAUER**  
Robert-Bosch-Str.4 71711 Hurr  
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 997 997  
[www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de](http://www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de)

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätzteile für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch.  
Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ausführlicher u. informativer Katalog gegen € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

**SAEMANN Ätztechnik**  
Tel. 06331/12440 · Fax 06331/608508  
Zweibrücker Str. 58 · 66953 Pirmasens  
Internet: [www.saemann-aetztechnik.de](http://www.saemann-aetztechnik.de)  
Mail: [saemann-aetztechnik@t-online.de](mailto:saemann-aetztechnik@t-online.de)

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.modellbahn-keppler.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 siegbertdah men98@gmail.com

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

www.wagenwerk.de  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.modelltom.com

www.augsburger-lokschuppen.de

www.jbmodellbahnservice.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.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.puerner.de

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



www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modelleisenbahn.com

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

www.mbs-dd.com

www.modelltechnik-ziegler.de

www.modellbahnritzer.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.zuz-modellbahn.com

www.koelner-modell-manufaktur.de

15 US-Güterwagen (Athearn/Roundh/Walthers) Box-/Tank-Car, Gondola, Reefer, Hopper, Caboose. Alle mit Kadee Nr. 5, RP25-Rads., z.T. gefed. Drehgest., unbenutzt, Stck. € 15,-, zus. € 150,- + Versand. Hans-Peter Kähler, Schönsberg 44, 22395 Hamburg. Tel.: 040/6014008.

www.carocar.com

www.modellbahnshop-remscheid.de

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

www.MBW - Modellbahnen.de



www.moba-tech.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Märklin/Trix DCC, 22428 Diesellok BR 132 (Ludmilla) € 160,-; Märklin/Trix DCC, 22918 Diesellok BR 218 € 160,-; Roco DC, 43330 Dampflok BR 310, ÖBB, inkl. Konsortialzertifikat Nr. 5066 € 450,-. Alfred Denzer, Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

www.modellbahn-pietsch.com

www.Modellbau-Gloekner.de

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

**VERKÄUFE**  
**Fahrzeuge TT, N, Z**

Spur N, 15 Loks (11 Dampf, 3 E, 1 Diesel, 8 Faulh. Motor, 8 digital), 28 PersWg., 14 GüWg., Material bespielt, VB € 1.250,-. Nur kompl., Liste per E-Mail, 90% in Orig.K. jowe3@unitybox.de.

Zugpackung Saxonia Fa. Tillig, limitiert, komplette 3 Zugteile mit Clubsonderwagen, unbespielt, im Holzkasten, mit Zertifikat Nr. 0077, VB € 1.200,-. Tel./Fax: 0331/95133621.

**VERKÄUFE**  
**Zubehör alle Baugrößen**

www.modellbahn-keppler.de

Biete Busmodelle 1:87 Reichspost u. Deutsche Reichspost, Umbauten aus Wiking- u. Brekinamodellen, z.B. MB, NAG, Büssing-NAG, Büssing, MAN, Opel. Bitte Liste anfordern. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

www.modellbahnservice-dr.de

**N-Bahnkeller**  
Binsfeldstr. 5  
31688 Nienstadt  
0177-3784252  
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de

**An und Verkauf von**  
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör  
Digitalumbauten, Anlagenbau  
und Beratung  
Vermietung einer 10x11m  
Schauanlage



**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



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

**Lokschuppen Hagen-Haspe**  
**Exklusive Modelleisenbahnen**  
und mehr .... vieles mehr  
seit 1977  
www.lohag.de  
Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0  
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/404453  
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

**MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ**  
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig

**1-fach Servomodul mit 3 Stellungen und Zusatzfunktionen**

- NEU: Aktivierung von Baumfall, Pendel oder Schaukelmodus
- Für Tasterbetrieb oder Betrieb direkt mit Schaltdecoder ohne zusätzliche Relais
- Platine verkleinerbar
- Potentialgetrennte Eingänge
- Kein Zucken beim Einschalten

Bausatz: 13,90€  
Fertigmodul: 21,95€  
Relaisplatine Bausatz: 7,90€  
Relaisplatine montiert: 13,00€  
Gehäuse: 1,70€  
Programmiermaus: 12,00€  
Servomotor ES08A: 5,50€  
Servomotor S02511: 8,90€

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



**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

**PRINT +  
INTERNET**

**ÜBER 200.000  
KONTAKTE**



**Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBÄHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de). Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.**

**AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:**

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstentfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150  
 Noch einfacher geht es per E-Mail an: [e.freimann@vgbahn.de](mailto:e.freimann@vgbahn.de) oder Sie laden den Coupon unter [www.modelleisenbahner.de](http://www.modelleisenbahner.de) herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatannonce nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

**ANZEIGENSCHLUSS MEB 9/2018: 03.07.2018**

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <b>Privatannonce<br/>bis<br/>7 Zeilen<br/>€ 10,-</b>  |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  | <b>Privatannonce<br/>bis<br/>12 Zeilen<br/>€ 15,-</b> |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  | <b>Privatannonce<br/>bis<br/>17 Zeilen<br/>€ 20,-</b> |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |
|  |   |  |

**Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!**

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| <input type="radio"/> Verkäufe Dies + Das             | <input type="radio"/> Gesuche Dies + Das             | <input type="radio"/> Sonstiges                       | <input type="radio"/> Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,- pro Zeile + MwSt |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2      | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2      | <input type="radio"/> Urlaub, Reisen, Touristik       | <input type="radio"/> 1 x veröffentlichten  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m | <input type="radio"/> Börsen, Auktionen, Märkte       | <input type="radio"/> 2 x veröffentlichten  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z     | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z     | Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt) | <input type="radio"/> 3 x veröffentlichten  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge sonst.       | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge sonst.       | <input type="radio"/> Fettdruck pro Zeile + € 1,-     | <input type="radio"/> 4 x veröffentlichten  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Zubehör alle Baugrößen | <input type="radio"/> Gesuche Zubehör alle Baugrößen | <input type="radio"/> Farbdruck rot pro Zeile + € 1,- | <input type="radio"/> 5 x veröffentlichten  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Literatur, Video, DVD  | <input type="radio"/> Gesuche Literatur, Video, DVD  | <input type="radio"/> Grauer Fond pro Zeile + € 1,-   | <input type="radio"/> ..... x veröffentlichten  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fotos + Bilder         | <input type="radio"/> Gesuche Fotos + Bilder         |   |   |

Name / Firma \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Straße / Hausnummer \_\_\_\_\_

PLZ / Ort \_\_\_\_\_

Telefon / Fax \_\_\_\_\_

Datum / Unterschrift \_\_\_\_\_

**Zahlung: €** \_\_\_\_\_

Keine  
Briefmarken  
senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC) \_\_\_\_\_

IBAN \_\_\_\_\_

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.  
 Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.  
 SEPA-ID: DE742490000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Betrag liegt bar bei

**VERKÄUFE**  
**Literatur, Video, DVD**

Kostenlos bei Selbstabholung abzugeben: VHS EK-Video-Kurier 4, 19, 27, 30, 36, 38–66, 68–80 sowie 14 weitere Titel. 2 Ordner Archiv d. dt. Bahnhöfe, 3 Ordner Archiv d. dt. Dampflokomotiven, 3 Ordner d. dt. Diesel- u. E-Lokomotiven, 3 Ordner d. dt. Reisezug- u. Güterwagen, 3 Ordner Chronik der Eisenbahn, 2 Ordner Die schönsten Alpenbahnen. Anruf ab 18 Uhr 05941/5341.

Der offizielle Filmbericht über die einmalige Winterfahrt der IGE „Winterdampf in Bulgarien“ ist fertig und kann gegen einen Unkostenbeitrag bei mir bestellt werden. Es wird voraussichtlich keine Fernsehsendung über diese Fahrt geben. Andreas Richter, Fax: 0371/5051336, Funk: 0172/3666774.

www.bahndbuch.de

Biete Modelleisenbahner Jahrgang 1992–99, 00–2017, 1973–75 kostenlos. Preis n. Vereinbarung (kein Versand) nur Abholung bei J. Breitfeld, Am Steinbruch 5, 09123 Chemnitz. Tel.: 0371/2600960, Mail: joachim.breitfeld@arcor.de.

www.modellbahn-kepler.de

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

www.MDVR.de Wir nehmen uns Zeit für Sie!  
Ihr Partner für „rautenhaus digital“

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

**Modellbahn 2. Hand**  
An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen:  
Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos.  
Neuware.  
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10.00–18.00 • Sa.: 10.00–14.00  
Tel.: 07 31 / 6 02 64 91 • Fax: 07 31 / 61 99 17  
www.modellbahn-ulm.de • Info@modellbahn-ulm.de  
89073 Ulm • Herrenkellergasse 16

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

**Feuerwehr**  
auf der Modellbahn



Liebenswerte und aufregende Details der Feuerwehr beim Vorbild werden maßstäblich auf der Modellbahnanlage umgesetzt. Viele Schritt-für-Schritt-Bauanleitungen mit detaillierten Stücklisten erlauben den einfachen Nachbau der vorgestellten Szenen. Ein wertvoller Begleiter sowohl für Einsteiger als auch für fortgeschrittene Modellbauer und Modelleisenbahner.

100 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 250 Abbildungen  
Best.-Nr. 681702 | € 15,-

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

Modell-Eisen-Bahn. kompl. Jahrgänge 1970–1989, 2005–2014, Einzelhefte 1994, 2000, 2003, 2004, zu verkaufen. Tel.: 03473/3156.

Verkaufe preisgünstig original Lokbeschreibungen und Bedienungsanweisungen DB, DR, SBB ab 60er Jahre, viele Altbaufahrzeuge! Ferner 600 z.T. antiquarische Eisenbahnfachbücher, Baureihenbände EK, Endisch etc., Dienstvorschriften DB/ÖBB/SBB/DR, Jubiläumsschriften Strecken, Bw, AW, Eisenbahnkarten aus aller Welt, Kursbücher DB/DR/Ausland 1972–2018, auch aktuelle Osteuropa u.a., Jahrgänge Lok-Report zu € 10, Eisenbahnlehrbücherei DB und DR. Detailliste gratis

**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

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

**Vielfalt im Detail**

Jb Modellbahn Service  
Lottner Straße 37  
49078 Osnabrück  
Tel. 0541.433135 www.jbmodellbahnservice.de

bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de.

**GESUCHE**  
**Dies + Das**

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

**MODELL BahN Land Magdeburg**

Modellbahmland Magdeburg GmbH  
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg  
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41  
www.modellbahmland-magdeburg.de  
E-Mail: mail@modellbahmland-magdeburg.de

Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für  
Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör  
Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

**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

**Züge & Zubehör**  
Trains & Accessoires  
Bahnhofstr. 9 • 85567 Grafing b. München  
Tel.: 08092/85194-25 • Fax: 08092/85194-26  
info@zuz-modellbahn.com  
www.zuz-modellbahn.com

**Ihr Modelleisenbahn-Fachgeschäft in Grafing b. München**  
ca. 150 m vom Bhf (S4) entfernt, Richtung/Nähe Marktplatz

**modellbau.fischer**

Unser Sonderwagen! Gleich bestellen bei uns im Shop unter: **www.mbs-fischer.de**  
Artikelnummer 4415.636

**Jetzt Vorbestellpreise für Neuheiten 2018 sichern!**  
Preis-anfrage unter:  
info@modellbauprofi24.de

Wastlmühlstr. 9 • 94051 Hauzenberg  
+49 (0)8586 979476 • info@modellbauprofi24.de

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über HO 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.

**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.

www.vgbahn.de

Suche für Gleisbildpult für Modelleisenbahnen BPmodular von VEBWerk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin-WSSP Stellwerktechnik für die Signal- und Weichentaster die Leiterplatten WLB bis 20 Stück oder weniger. Eventuell noch Kontaktstifte und Lötösen. Kurt Grempler, Hoyerswerda, Tel.: 03571/979278.

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

Der Loksuppen Dortmund GmbH,  
Märkische Str. 227, 44141 Dortmund  
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,  
Internet: www.loksuppen.com  
e-mail: loksuppen@t-online.de

Öffnungszeiten:  
Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 14.30–18 Uhr  
Sa. 9.30–13.30 Uhr

**modellbau.fischer**

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

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.ni.s@arcor.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: annedtefgerth@aol.com

[www.modellmobildresden.de](http://www.modellmobildresden.de)

**MODELLBAHNSHOP**  
Joh. Ralf Korn

**Fachgeschäft & Versandhandel**

Modelleisenbahnen,  
Modellautos, Gartenbahnen,  
Fachbücher uvm.

Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz  
☎ 03435 988240  
info@modellbahnshop.com  
[www.modellbahnshop.com](http://www.modellbahnshop.com)



## Unbekannte Meister der Eisenbahn-Photographie

Die Lokomotiven der Länderbahn- und Reichsbahnzeit

Neben den professionell arbeitenden und photographierenden Eisenbahnfreunden gab es eine Vielzahl von Menschen, die ebenso ein Eisenbahnmotiv einfingen. Viele dieser bislang unbekannt und unveröffentlichten Bilder hat Thomas Samek nun detektivisch enträtselt und mit seinem Bildband den unbekannt Schöpfen dieser seltenen und äußerst sehenswerten Zeitzugnisse ein kleines Denkmal gesetzt.

144 Seiten, Querformat 29,3 x 24,6 cm, gebunden mit Hardcover, über 160 Abbildungen, Best.-Nr. 581625 | € 29,95

**Einfach bestellen! 08141/534810 oder [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)**



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

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

### GESUCHE Fahrzeuge 0, I, II

Suche von Hübner Personenwagen in Spur 1e, gebraucht oder neu. Tel.: 0151/51441733 oder michael.dampf01@t-online.de.

**KUSWA Modellbau**

KUSWA, In der Gartenstr. 12  
34513 Waldeck, 05623-973737  
Listen 1,- € oder [www.kuswa.de](http://www.kuswa.de)

**Neu in HO:** Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,- €  
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus" 8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,- €

**Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit.** Bin neben Loks und Waggons 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](mailto:Dr.Thomas.Koch@t-online.de).

**Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing...** Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06352/1524056, mobil: 0151/43202457. E-Mail: [baader@dansibar.com](mailto:baader@dansibar.com).

**Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html> oder anfordern bei E. Freimann**  
Tel.: 08141/53481-152  
Fax: 08141/53481-150  
[e.freimann@vgbahn.de](mailto:e.freimann@vgbahn.de)

Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör  
PL 95-100 Zglerz 1 P.O. BOX 41 tel./fax 004842 716 81 60  
**NEU 2018**  
Kirche Pinnow HO/00301  
Dorfkirche Rappshagen HO/029/02  
[www.kuswa.de](http://www.kuswa.de)



**TILLIG-Clubhändler**

# Modellbahnbox

## Karlsruher Modellbahn-Fachgeschäft

Inh. Winfried Brandt • 10318 Berlin  
Treskowallee 104 • Tel. 0 30/5 08 30 41

**EUROTRAIN®**

Öffnungszeiten: Di.–Do. 10–13 + 14–18 Uhr, Fr. 10–13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9–12.30 Uhr  
E-Mail: [modellbahnbox@t-online.de](mailto:modellbahnbox@t-online.de) • Internet: [www.modellbahnbox.de](http://www.modellbahnbox.de) mit Mini-Onlineshop



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

## Modellbahn Pietsch

### Roco-Auslaufmodelle zum Sonderpreis

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

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken! Bitte Spur angeben! z.T. Einzelstück! 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](mailto:ets@modelleisenbahn.com)  
[www.modelleisenbahn.com](http://www.modelleisenbahn.com)  
Öffnungszeiten: Mo - Sa 9 - 19 Uhr

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

# „Schwäbische Waldbahn“

In jedem Set liegt ein Gutschein für die Sonderfahrt am 15.09.2018 mit der SCHWÄBISCHEN WALDBAHN

**Schwäbische Waldbahn Zugset mit Diesellok 212 DBK Ep6 ro**  
70 Jahre Brawa Jubiläumset inkl. Fahrkarte Sonderfahrt:  
Bestellnr: BRAWA 45912 Gleichstrom ohne Sound  
Bestellnr: BRAWA 45913 Wechselstrom ohne Sound  
Bestellnr: BRAWA 45914 Gleichstrom mit Sound  
Bestellnr: BRAWA 45912 Wechselstrom mit Sound





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.

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

## GESUCHE

### Fahrzeuge H0, H0e, H0m

**Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen**, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel.: 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

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

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

 [www.jano-modellbau.de](http://www.jano-modellbau.de)

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel.: 02841/80352, Fax: 02841/817817.

**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.**

[www.lokankauf.de](http://www.lokankauf.de)

**Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing...** Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06352/1524056, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

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

Besuchen Sie uns im Internet unter:  
[www.LokschuppenHagenHaspe.de](http://www.LokschuppenHagenHaspe.de)

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

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

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

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

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

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

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

**Ankauf - Verkauf - Neuware**  
[www.modellbahn-diehl.de](http://www.modellbahn-diehl.de)  
**Mobil: 0172 / 71 58 412**



über [www.wee.com](http://www.wee.com) in unseren Shop = 2% sparen!



**DE 01187 Dresden**  
**Würzburger Str.81**  
[www.mbs-dd.com](http://www.mbs-dd.com)  
Tel: 0351 27979215



**modellbahn-schildhauer**

# elriwa<sup>®</sup>

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

**DC-Analog-Basic+ 149,99 € UVP\* 259,90 €**  
**AC-Digital-Basic+ 169,99 € UVP\* 289,90 €**  
**AC-Sound-Extra 219,99 € UVP\* 369,90 €**



**Brawa 43924 / 43925 / 43927 E-Lok 185 274-8, DBAG, Ep.VI**

**Aktion 32,49 € UVP\* 51,00 €**



**Roco 76108 2er-Set Offener Güterwagen Ba. Villach, DR, Ep.IV**

**2er Set**

**Aktion 184,90 € UVP\* 259,90 €**



**Fleischmann 431801 E-Lok BR 119, DB, Ep.IV**

**Aktion 109,90 € UVP\* 154,99 €**



**Piko 59970 E-Lok „Vectron“, BR 193, Railpool, Ep.VI**

**Aktion 11,90 € UVP\* 20,90 €**



**Roco 56260 Kesselwagen, GATX, Ep.VI**



Besuchen Sie uns in unserem neuen Ladengeschäft oder auf [www.facebook.com/elriwa](http://www.facebook.com/elriwa).

# www.elriwa.de

\* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers

Unsere H0-Aktionen für Sie!

## GESUCHE

### Fahrzeuge TT, N, Z

**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.

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.

**Ihre Sammlung in gute Hände.** Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/531 1831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.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.

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

## Liebe Inserenten!

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

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.

[www.modell-hobby-spiel.de](http://www.modell-hobby-spiel.de)

– News / Modellbahnsofa –

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

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)

Feine Details und Eisenbahnmodelle

[www.modellbahnen-berlin.de](http://www.modellbahnen-berlin.de)

## GESUCHE

### Fotos + Bilder

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

## SONSTIGES

[www.menzels-lokschuppen.de](http://www.menzels-lokschuppen.de)

**Wer hilft mir beim privaten Anlagenbau H0 180 qm?** Erfahrung vorausgesetzt, gerne auch Rentner mit frei verfügbarer Zeit, wochenweise oder nach VB, Verpflegung, Unterbringung, Reisekosten, usw. Aufgaben: Verlotung von Fahrdrähten Sommerfeldt, Landschaftsbau, Schottern, Begrünung, Gleisbau, usw. Bitte Kurzvita per E-Mail: [modellbahn.pf@bluewin.ch](mailto:modelbahn.pf@bluewin.ch), bitte mit Telefonnr. rufe zurück.

[www.puerner.de](http://www.puerner.de)

mehr unter [www.bv-messen.de](http://www.bv-messen.de)

**Modellbahnmärkte**

22.07. Castrop-Rauxel, Europahalle  
29.07. Waltrop, Stadthalle  
3-5. 8. EUTIN, Halle Schlossterrassen  
12.08. Mülheim, Alte Dreherei

Vorschau:

**Modellbau WEST 2018** 20. & 21. Okt.  
MESSE KALKAR  
47546 Kalkar, Griether Str.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, [www.Ferienhaus-Freudenstadt.de](http://www.Ferienhaus-Freudenstadt.de).

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

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

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

## BÖRSEN

### Auktionen, Märkte

[www.adler-maerkte.de](http://www.adler-maerkte.de)

26.08.: Mülsener Modellbahnmarkt von 9–14 Uhr, im Gasthof Stangendorf, Stangendorfer Hauptstraße 21, 08132 Mülsen. Info: [Modellbahnclub Zwickau e.V.](mailto:ModellbahnclubZwickau.e.V.), [www.mbc-zwickau.de](http://www.mbc-zwickau.de)

[www.modellbahnboerse-berlin.de](http://www.modellbahnboerse-berlin.de)

08.09.: Börse und Ausstellung altes Spielzeug und Eisenbahnen, von 10–13 Uhr, ab 14 Uhr drei Fachvorträge. Großer Bärsaal, Rudolstädter Straße 15 in 99326 Stadtilm. Tel: 3629/3197, [info@stadtilmer-bahnen.de](mailto:info@stadtilmer-bahnen.de), [www.Stadtilmer-Bahnen.de](http://www.Stadtilmer-Bahnen.de)

[www.modellbahn-spielzeug-boerse.de](http://www.modellbahn-spielzeug-boerse.de)

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

## Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

- |          |   |                                  |
|----------|---|----------------------------------|
| 15. Juli | 58 Schwerte, Rohrmeisterei, Ruhrstr.                            | Alle Märkte<br>11–16 Uhr außer * |
| 15. Juli | 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg                          |                                  |
| 22. Juli | 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.             |                                  |
| 22. Juli | 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. *10–16 Uhr |                                  |
| 29. Juli | 44 Dortmund-Dorstfeld, Event-Kirche, Hochstr.                   |                                  |
| 12. Aug. | 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.         |                                  |
| 26. Aug. | 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.               |                                  |
| 26. Aug. | 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. *10–16 Uhr |                                  |
| 2. Sept. | 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg                          |                                  |
| 2. Sept. | 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.             |                                  |

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

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

**ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE**  
über 35 Jahre [www.adler-maerkte.de](http://www.adler-maerkte.de)

**SOMMERPAUSE**  
bis 01.09.2018

02.09. Köln-Mülheim, Stadthalle  
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz

ADLER - Märkte e. K. 40721 Hilden, Tellerlingstr. 14  
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - [info@adler-maerkte.de](mailto:info@adler-maerkte.de)

**Modellbahn-Auto-Börsen:** von 10–15 Uhr

**Leipzig:** Sa. 08.09., Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14

**Kassel/Vellmar:** So. 09.09., Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese

**Erfurt:** Sa. 15.09., Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14

Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)  
geschäftl.: 05651/5162  
Handy: 0176/89023526  
E-Mail: [jensberndt@t-online.de](mailto:jensberndt@t-online.de)

## Traincontroller™ Version 9! Termine 2018

- |                 |                               |                          |
|-----------------|-------------------------------|--------------------------|
| 14. - 16. Sept. | Anwendertreffen               | Königstein / Sä. Schweiz |
| 1. - 4. Nov.    | Messe "Faszination Modellbau" | Friedrichshafen          |
| 10. & 11. Nov.  | Basis-Seminar                 | Königstein / Sä. Schweiz |
| 17. & 18. Nov.  | Aufbau-Seminar                | Landsberg / Lech         |

**Details:** "Aktuelles / Termine" unter [www.miniaturelbtal.de](http://www.miniaturelbtal.de)

# EINSTEIGEN UND LOSLESEN!

Die Sommerausgabe von „Eisenbahn-Romantik“ entführt Sie wieder zu den schönsten Eisenbahnen dieser Welt – mit exzellenten Fotos und informativen Texten. Die Schienenreise durch die Kontinente beginnt mit dem „City of New Orleans“, einem Zug, der mit Arlo Guthrie's Welthit berühmt geworden ist. Am Horn von Afrika, in Eritrea, hält die Eisenbahn alte Mallet-Dampfloks betriebsfähig, die regelmäßig Fahrten für ausländische Gäste auf atemberaubenden Bergstrecken absolvieren. Die schwedische „Inlandsbahn“ zählt zu den schönsten Bahnlinien Skandinaviens. Beinahe stillgelegt, ist die über 1.000 km lange Strecke heute wieder eine Attraktion ersten Ranges. Aber auch hierzulande gibt es herrliche Eisenbahnstrecken – die alte Römerstadt Trier war kürzlich Ausgangspunkt eines großen Dampfspektakels, bei dem Strecken an Mosel und Saar sowie in der Eifel befahren wurden.

Heft 2/18: 116 Seiten + DVD – nur € 7,90

Jetzt bei Ihrem Zeitschriftenhändler und bei [www.vgbahn.info](http://www.vgbahn.info). Oder bestellen Sie das günstige ER-Abo: 4 Hefte pro Jahr nur € 29,- (ER-Clubmitglieder und Mitglieder der Märklin-Kundenclubs nur € 24,-, Ausland jeweils + € 10,-).



Digital im Bahn-Kiosk für Ihr Tablet/Smartphone.  
Oder als eBook unter [www.vgbahn.info](http://www.vgbahn.info).

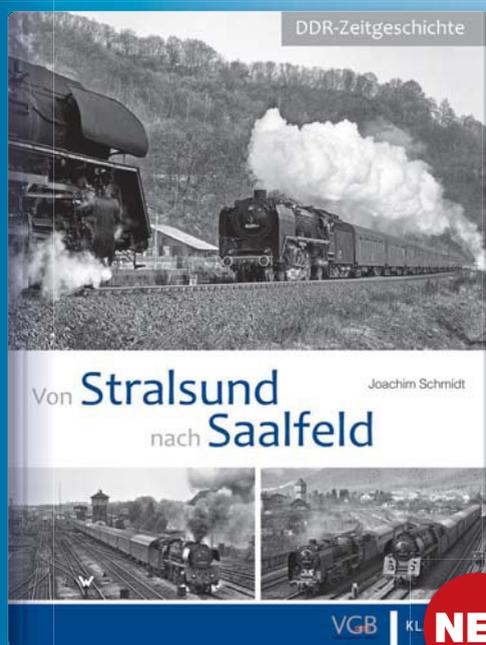


Sie finden uns:  
[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)



Eisenbahn-Romantik, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Tel. 0761/6966043, Fax 0761/66310  
E-Mail [eisenbahn-romantik@riogrande.de](mailto:eisenbahn-romantik@riogrande.de), [www.vgbahn.de/abo](http://www.vgbahn.de/abo)

## NEUES AUS DEM VGB-BUCHPROGRAMM



### Von Stralsund nach Saalfeld

Als dieses Kultbuch von Joachim Schmidt im Jahr 1980 zum ersten Mal erschien, herrschte in der damaligen DDR noch reichlich Dampfbetrieb. Nach mehr als 35 Jahren haben wir den Bestseller aus dem Jahre 1980 mit der High-End-Technik unserer Tage neu gestaltet. Über den damaligen Rahmen hinaus besticht dieses Werk durch die Ergänzung bisher nicht veröffentlichter Fotos und Faksimiles sowie vieler authentischer Geschichten von den damals durchaus aufregenden Fotoreisen durch die DDR.

256 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,  
323 Schwarzweißbilder, 49 Farbbilder, 39 Faksimile  
(Streckenkarten, Fahrkarten, Pläne, Schilder, Tabelle)

Best.-Nr. 581822 | € 39,95



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) · [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



Einfahrt frei mit Hp2.  
Das Signal für den nächsten Bahnhof steht noch vor dem Bahnübergang und wurde mit einem Busch-Fernmelder ergänzt.

Vorbildgerecht eingesetzt, geraten die neuen Formsignale von Märklin zum Blickfang auf der H0-Anlage.

# TBL1 Signale in Top-Form

Seit rund drei Jahren bietet Märklin fein gestaltete Formsignale für die Baugröße H0 an. Der Servo-Antrieb gehört zu den Highlights der neuen Modellreihe mit Haupt-, Vor- und Spersignalen. Die Elektronik erlaubt den Digital-Betrieb in den Formaten DCC, Motorola und mfx. Mit weiterem Zubehör ist zudem der Analog-Einsatz möglich.

Ein Kritikpunkt soll zu Beginn nicht verschwiegen werden: die Farbgebung der Modelle. Besonders an den Kunststoffteilen wirkt das eher helle Grün etwas ungewöhnlich. Zudem ist der kupferglänzende Draht für die Beleuchtung in den Gittermasten gut zu erkennen. Für den erfahrenen Modellbauer besteht jedoch die Möglichkeit, das Aussehen mit einer Neu-



Märklins neue und filigrane H0-Formsignale sind unabhängig vom Gleissystem für viele Betriebsarten geeignet.

lackierung und einer dezenten Alterung deutlich zu verbessern.

Zur Aufstellung der Signale hat der Hersteller verschiedene Varianten vorgesehen. Das erforderliche Montagematerial gehört zum Lieferumfang. Bevor es jedoch soweit ist, steht gemäß der Anleitung zunächst die Programmierung der Signale auf dem Plan. Das hört sich nach einem aufwendigen Arbeitsschritt an, in der Hauptsache ist damit aber die Vergabe der gewünschten Adresse für den Digital-Artikel gemeint. Alle anderen Parameter kann der Bastler später mit der sogenannten Hauptgleisprogrammierung (POM) ändern, sofern die verwendete Zentrale dies unterstützt. Wer eine gut erreichbare und trennbare Stromversorgung einrichtet, kann die Einstellungen sogar dann vornehmen, wenn das Signal schon längst auf der Anlage verbaut ist. Damit die Verständigung zwischen Modell und eingesetzter Digital-Zentrale klappt, gilt es, die richtige Betriebsart am Signal einzustellen. Dazu befindet sich an der Unterseite des Antriebskastens ein zehnpoliger DIP-Schalter. Der Schalter 10 am „Mäuseklavier“ ist für das Digitalformat zuständig. „On“ bedeutet DCC-Format, die Stellung „Off“ ist für den Motorola- und mfx-Betrieb zu wählen. Wer eine halbwegs zeitgemäße Zentrale verwendet, kann auf das Einstellen einer Adresse am DIP-Schalter verzichten. Unabhängig vom Datenformat wird die Adressierung über die sogenannten CVs vorgenommen. Dafür darf das Signal jetzt auch an die Zentrale angeschlossen werden, falls vorhanden am Programmier-Anschluss. Die am benötigten zweipoligen Kabel vorhandenen Kabelschuhe sind für das C-Gleis von Märklin oder Trix gedacht und können für andere Verbindungen



**2** Unter der Abdeckung sitzt die elektronische Steuerung. Der für die Bewegung zuständige Servo-Antrieb ist gut zu erkennen.

auch entfernt werden. Am Programmieranschluss darf immer nur ein Artikel für die Einstellarbeiten angeschlossen sein.

Besonders bequem ist das Anlegen der Artikel im mfx-Betrieb. Anders als bei den Fahrzeugen melden sich die Signale aber nicht selbstständig an. Die Suche nach dem neuen Zubehör muss der Modellbahner in der Keyboard-Maske (CS 2) oder Artikel-Liste (CS 3) selbst starten. Ist der Artikel gefunden, kann man neben allgemeinen Angaben, wie zum Beispiel dem Namen, auf die CVs zugreifen. Besonders umfangreich sind die Einstellmöglichkeiten aber nicht. Verschiedene Bewegungsmuster, Geschwindigkeiten und die Helligkeit der Beleuchtung stehen zur Auswahl. Außer-

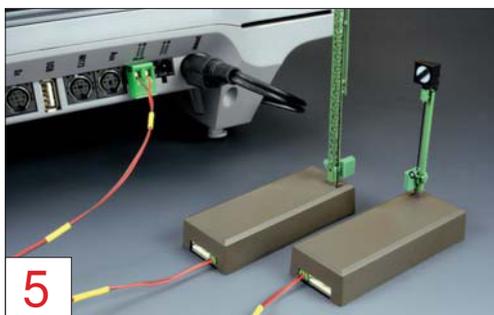
## Programmierung am besten über die Zentrale

dem ist für die Signalfügel die Korrektur der Mittelstellung möglich. Eine Veränderung dieses Wertes verschiebt die Endlage der Flügel und Blenden nach oben oder unten. Bei unseren Testsignalen war das aber nicht notwendig, die Werkseinstellung dürfte meist die richtige sein.

Der Analog-Bahner muss auf den Einsatz der Modelle nicht verzichten. Dazu wird allerdings das Stellpult 72760 benötigt, für die Stromversorgung ist ein Schaltnetzteil (zum Beispiel 66361) erforderlich. Die Hinweise zu dieser Betriebsart sind in den Anleitungen zu den Signalen und zum Stellpult leider eher dürftig. Letztere suggeriert, dass der Betrieb mehrerer Signale sogar automatisch funktioniert. Ganz so einfach ist es aber nicht. Bei den Testmodellen musste eine Adresse gemäß dem mfx-Betrieb vergeben werden. Die dafür notwendigen Einstellungen des DIP-Schal-



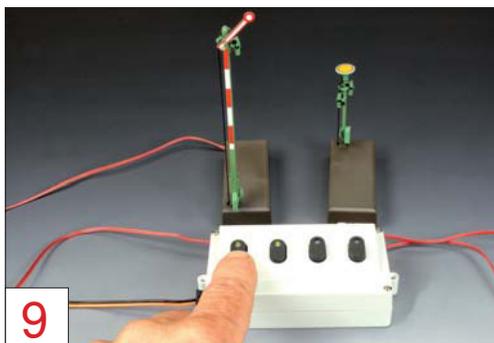
**3** Vor dem Einsatz müssen die Betriebsart und gegebenenfalls eine Adresse mit dem zehnpoligen DIP-Schalter an der Unterseite eingestellt werden.



**5** Zum Programmieren wird das Signal direkt mit der Zentrale verbunden. Je nach Signaltyp befindet sich die Buchse an anderer Position.



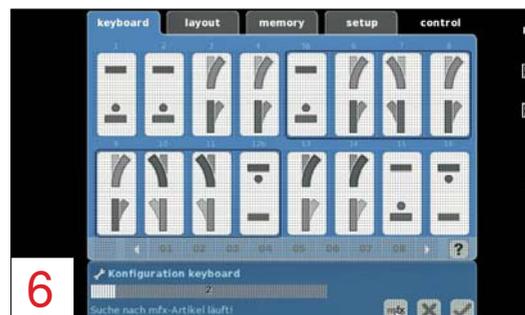
**7** Ist das Signal erkannt, kann man in der Konfigurations-Maske weitere Eingaben vornehmen. Änderungen der CVs sind im Weiteren möglich.



**9** Der Analog-Bahner muss auf den Einsatz nicht verzichten. Ein spezielles Stellpult (72760) und eine separate Stromversorgung sind aber notwendig.



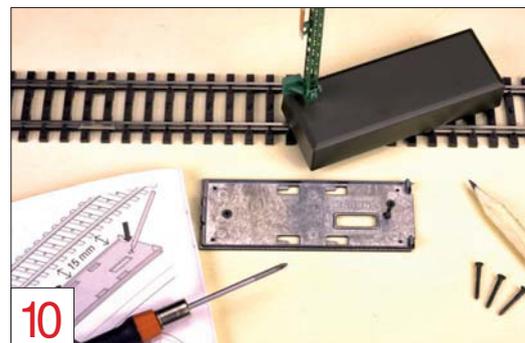
**4** Zum Lieferumfang gehören Befestigungsteile sowie Kabel für den Stromanschluss und die Zugbeeinflussung.



**6** Einfach ist das Anlegen der Signale im Mfx-Betrieb. Die Suche nach den Artikeln muss der Nutzer selbst starten.



**8** Auch im DCC-Betrieb lassen sich die CVs ändern. In der Hauptsache geht es aber um das Programmieren der Adresse.

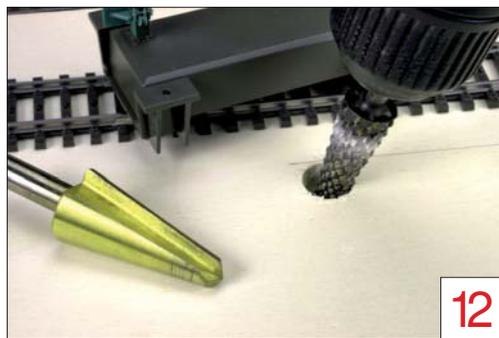


**10** Die Bodenplatte des Signals besteht aus Metall und lässt sich mit kleinen Schrauben auf der Anlage befestigen.



11

Wenngleich für das C-Gleis gedacht, kann man die Bohrschablone auch für andere Gleissysteme verwenden.



12

Für die Durchführung des Mastes ist eine Bohrung von 16 Millimetern erforderlich. Statt eines Bohrers kann man auch Raspeln oder Schälbohrer nutzen.



13

Für die Montage der Haltebügel sind C-Gleis-Schrauben geeignet. Am besten bohrt man durch die Grundplatte.



14

Mit der großen Bohrung gelingt das Durchfädeln des Mastes gut. Die Signalfügel sollten sich allerdings in Fahrt-Stellung befinden.



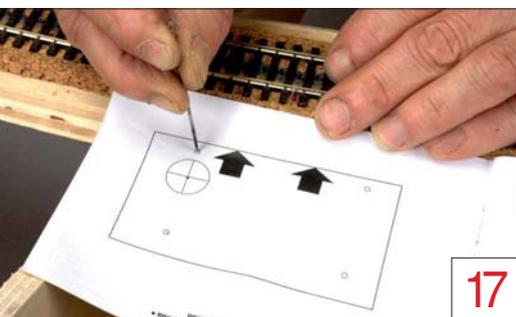
15

Mit den Kunststoff-Haltebügeln ist das Signal-Modell unterflur sicher befestigt, benötigt aber ausreichend Platz.



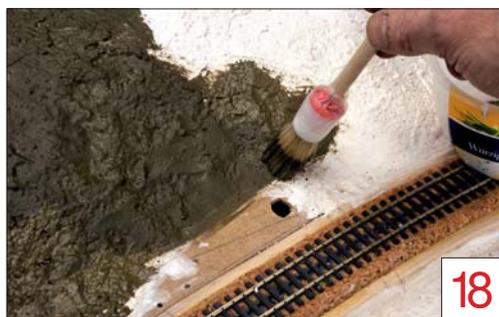
16

Ein Einfahrsignal soll an einer eingleisigen Strecke seinen Platz finden. Als Basisplatte dient eine vier Millimeter dicke Hartfaser-Platte.



17

Auch für diesen Einbau wird die Bohrschablone genutzt. Mit einer Nadel markiert man die Bohrpositionen.



18

Bei der Gestaltung des Geländes wäre der Signalmast nur im Weg. Es empfiehlt sich, das Signal erst nach Abschluss der Arbeiten zu montieren.

ters finden sich in der Liste am Ende der Signal-Anleitungen.

Für die Montage der Modelle gibt es, wie schon erwähnt, mehrere Varianten. So erlaubt eine Kunststoffplatte das seitliche Anklipsen der Signale am C-Gleis. Für andere Gleissysteme besteht die Möglichkeit, die Grundplatte des Antriebskastens auf dem Trassenbrett zu befestigen. Dafür lässt sich die Metallplatte über einen Schlitz heraushebeln. Zur Montage mittels kleiner Schrauben stehen dann zwei Bohrungen zur Verfügung. Ein wirklich vorbildgetreues Aussehen erreicht man so jedoch nicht, denn in beiden Fällen bleibt der Antriebskasten gut sichtbar.

### Vorbildgerecht mit Unterflur-Einbau

Als Alternative kann der Modellbahner die Unterflur-Montage wählen. Dabei verschwindet der Antrieb unter dem Trassenbrett, der Mast wird durch eine Bohrung noch oben geführt. Voraussetzung dafür ist aber eine ebene Auflagefläche für die Haltebügel von mindestens 90 mal 50 Millimetern. Hindernisse wie Kabel, Spanten und Verstreben sollten ebenfalls nicht im Wege sein. Da die Haltebügel verschraubt werden, muss der Einbauort auch gut mit Werkzeug zu erreichen sein. Bei einer im Bau befindlichen Modellbahn sollte man diese Bedingungen gleich mit einplanen. Da sich die Masthöhe um die Dicke des Trassenbretts reduziert, müssen die am Mast befindlichen Steckteile nach oben versetzt werden. Leider verrät die Anleitung nicht, dass am Schmalmast-Hauptsignal zusätzlich ein kleiner Kunststoff-Stift ebenfalls umgesetzt werden muss. Mit einer feinen Pinzette ist das aber machbar. Märklin geht von einer maximalen Trassenstärke von zehn Millimetern aus. Weiter lassen sich die Steckteile nicht nach oben versetzen. Für die erforderlichen Bohrungen findet sich in der Anleitung eine Schablone. Am C-Gleis lässt sich diese einfach anlegen, bei anderen Systemen sollte der Abstand von Schablonenkante zur Gleismitte rund 35 Millimeter betragen. Die Position der Bohrungen markiert man mit Stift oder Nadel. Die mit 16 Millimetern recht große Bohrung für den Mast lässt sich auch, falls ein passender Bohrer nicht vorhanden ist, mit Feile, Raspel oder Schälbohrer herstellen. Sinnvoll ist es, auch die



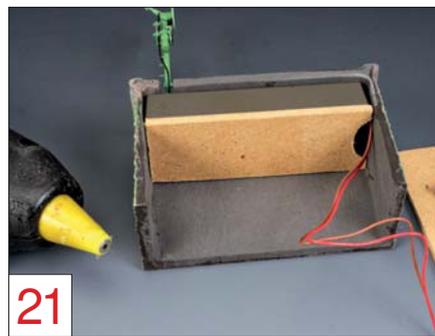
19

Signalsockel aus Hartschaum gibt es bei Noch. Für eine vorbildnahe Gestaltung müssen sie aber etwas umgearbeitet werden.



20

Damit der Antriebskasten Platz findet, muss das weiche Material des Sockels mit einem Fräser ausgehöhlt werden.



21

Ein Hartfaser-Brettchen hält den Antriebskasten an Ort und Stelle, eine Aussparung ermöglicht die Durchführung der Kabel.

kleinen Löcher für die Schrauben der Haltebügel vorzubohren. Dann zeichnet sich die Lage der Verschraubung auch von unten sichtbar ab. Die Schraubchen gehören nicht zum Signal-Set, gut geeignet sind aber zum Beispiel die C-Gleis-Schrauben. Zum Durchfädeln des Mastes muss der Flügel der Hauptsignale in die „Fahrt“-Stellung gebracht werden. Bei Vor- und Sperrsignal spielt die angezeigte Stellung keine Rolle. Weitere Möglichkeiten der Unterflur-Montage ergeben sich je nach Bauart der Anlage. Im gezeigten Beispiel sollte zum Beispiel ein Einfahrtsignal seinen Platz

an einer eingleisigen Strecke finden. Zu diesem Zweck wurde eine vier Millimeter starke Hartfaserplatte als Trägerplatte neben dem eigentlichen Trassenbrett montiert. Bei dieser Methode wäre es auch möglich, die kleine Faserplatte komplett mit dem Signal von oben einzusetzen. Aber bei der Geländegestaltung wäre der Signalmast eher im Weg. Deshalb empfiehlt es sich, das Signal möglichst erst nach dem Abschluss der Bauarbeiten einzusetzen. Weitere Möglichkeiten eines vorbildgetreuen Einbaus zeigen wir in einer der nächsten Ausgaben. □ Michael Siemens



22

Vor dem Signal wird ein Strecken-Fernsprecher aufgestellt. Das Modell stammt von Busch, es wurde bemalt und gealtert.



Gerade erst wurde die Einfahrt gezogen, der Lokführer der 23 muss den Regler für die letzten Meter zum Bahnhof noch einmal öffnen.

FOTOS: MICHAEL SIEMENS

Den Unterputz hatten wir zuletzt bereits aufgetragen sowie verschliffen und ließen ihn zwischenzeitlich bestens aushärten. So geht es nun frischen Mutes an den Deckputz, welchen wir aus körniger Baufix-Reparaturspachtelmasse aus der Tube anmischen. Im Rahmen der Youtube-Videoreihe #Blockstelle #Oberpreuschwitz habe ich auch die Herstellung der Masse gezeigt, welche sodann mittels eines nicht allzu breiten Borstenpinsels aufgetupft wird. Dabei sollten die Borstenspitzen wirklich frontal auf die zu bearbeitende Fläche gestoßen werden, damit auch tatsächlich keine Pinselstrichspuren sichtbar werden. Das Zierfachwerk im Giebelbereich deckt man indes mit Malerkreppband ab. Großer Wert wird freilich auf die Authentizität der Putz-Bruchkanten um die Bauschäden herum (wo Mauerwerk und Fachwerk sichtbar werden) gelegt. Vorsichtig nähert man sich der Kante an, welche mit der richtigen Konsistenz der ohnehin schnell antrocknenden Putzmasse im Laufe des Prozesses dann auch gelingt. Übung macht hier den Meister!

## Patina in Lasur- und Graniertechnik

Eine ruhige Hand benötigt man zur Auslegung des Zierfachwerks mit dunkelbrauner Farbe; dazu nutzt man einen feinen Haarpinsel mit guter Spitze. Ein größerer Haarpinsel eignet sich dann auch bestens für den Auftrag der Lasuren zur Verwitterung der inzwischen getrockneten und ausgehärteten Putzschicht. Im Fall des kleinen Stellwerks basiert die wässrige Farbe auf einer Mischung aus Ocker, ein wenig Braun und Orange, welche im feuchten Zustand noch ziemlich leuchtend wirkt (Bild 5). Aber bitte nicht erschrecken, nach

# TEL2 Kleines Stellwerk, großes Kino

In der April-Ausgabe zeigten wir im Rahmen des ersten Teils den Grundaufbau dieses in kreativer Patchwork-Technik entstandenen Kleingebäudes, heute stehen die Oberflächenstruktur, die Patina sowie die detailverliebte Ausgestaltung im Fokus dieses zweiten und damit auch letzten Teils.

der Trocknung legt sich der knallige Eindruck. Außerdem sollten wir ja noch mit Hellgrau granieren, wodurch die Leuchtkraft des Grundtons abermals gebrochen wird. Am Ende der Fassadenpatinierung wurde dann alles nochmals mit einer stark verwässerten schwarzbraunen Schmutzbrühe überzogen, welche allzu deutliche Spuren der Granierung abermals abmildert und den Ruß jahrzehntelanger Dampflok-Vorbeifahrten imitiert (Bild 6).

Eine Inneneinrichtung des Stellwerksraums war zunächst nicht geplant, auch

Der Reiz des kleinen Phantasie-Stellwerkgebäudes liegt im Abwechslungsreichtum.



1

Ein besonderes Erlebnis ist immer wieder der Auftrag der finalen Struktur-Putzschicht.



2

Mit Kreppband abgedeckt wird während des Verputzens jeweils der Fachwerk-Ziergiebel.



3

Besonderes Augenmerk gilt den Kanten an den Gebäudeecken sowie den Bruchkanten.



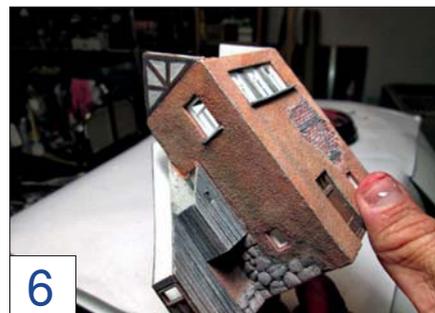
4

Noch nass ist die dunkelbraune Farbe des Zierfachwerks, die nicht dickflüssig sein soll.



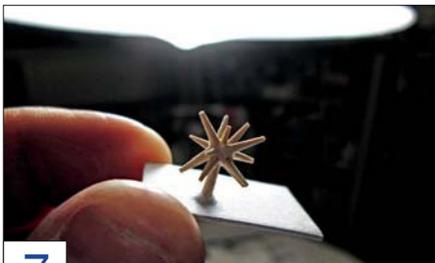
5

Sehr warmtönig-knallig erstrahlt das als Erstlasur verwendete Orangeocker der Fassade.



6

Nach Abschluss jener im Text beschriebenen Schritte hat sich das Patina-Bild gewandelt.



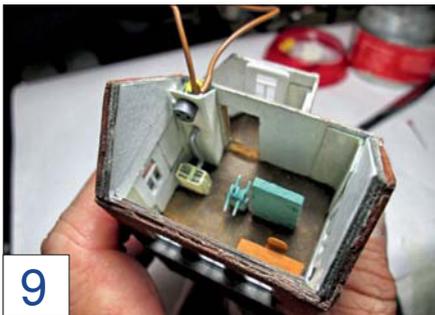
7

Kaum mehr als ein Akzent: der winzige Herrnhuter Stern aus Zahnstocherspitzen.



8

Auch beim Bau der Inneneinrichtung kommen, treu der Devise, ausschließlich einfachste Mittel zum Einsatz. Die entsprechende Einfärbung (siehe auch Bild 9) sorgt alsbald für perfekte Illusion durch winzige Fenster.



9

Die Kabel des Stecksockels für die LED-Beleuchtung werden durch den Kamin geführt.



10

Aus Fichtenholz geschnitzt ist der Kamin, der natürlich später auch noch verputzt wurde.



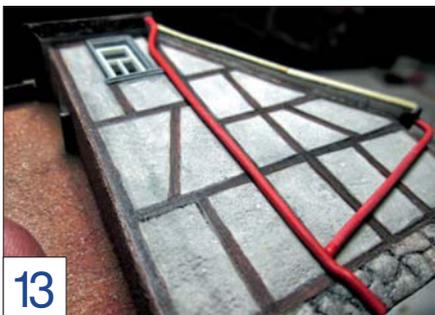
11

Die Deckung aller Dächer erfolgt von unten nach oben. Geklebt wird mit Uhu-Allleskleber.



12

Wichtiges Detail sind die Windbretter am Ortgang, die aus Eichenfurnier gemacht werden.



13

Schaltdraht samt Isolierung als Dachrinnenfallrohre, befestigt mit Sekundenkleber-Gel.



14

Kehlblende und Dachrinnen aus Tonkarton trinkt man stabilisierend mit Sekundenkleber.

keine Beleuchtung. Doch im mitreißenden Strudel kreativer Eigendynamik entsteht so manche Idee eben stets erst während der Arbeit. Und wer A sagt, muss dann bekanntlich auch B sagen – denn was brächte eine schöne Inneneinrichtung, bliebe sie ewig im Dunkeln? Sogar der Ölofen des ehemaligen Kunsthausle-Ateliers wurde im Stellwerk verewigt, dessen Ofenrohr entstand aus Blumendraht. Besonderer Clou ist der gelbe Herrnhuter Stern, welcher aus Zahnstocherspitzen zusammen-

## Liebevolle Details im warmen Lichtschein

geleimt wurde. Dieser leuchtet zwar nicht, ist aber immerhin durch das stirnseitige Fenster des Treppenaufgangs erkennbar. Erhell wird der Dienstraum des Nachts mittels einer einzigen warmweißen LED, deren Vorwiderstand im Spannungsraum untergebracht wurde.

Selbstverständlich sollte die Dachkonstruktion nun abnehmbar bleiben und gleichsam rundum lichtdicht werden, was dem Bastler letztlich so einiges abverlangte, wie in der Videoreihe genauer zu sehen ist. Hergestellt wurde das gut versteifte Satteldach ebenfalls aus Karton, gedeckt mit Stanzabfällen eines Spiralbindungslochers. Diese sind als H0-Biberschwänze zwar ein wenig zu groß, ich persönlich vertrete als bildender Künstler allerdings die aus dem Theaterbetrieb stammende Praxis, geringfügige Vergrößerung betone Strukturen aufs Angenehmste in deren Fernwirkung und falle dann insgesamt kaum auf. Voraus-



15

Aus dem PVC-Röhrchen einer Werbefahne sowie Pappe basteln wir unser Toilettenfallrohr.



16

Beim genauen Ausschneiden der Schilder und Patinieren der Kanten hilft eine Lupe.



17

Die Bemalung respektive Alterung des abnehmbaren Daches schließt die Arbeiten ab.

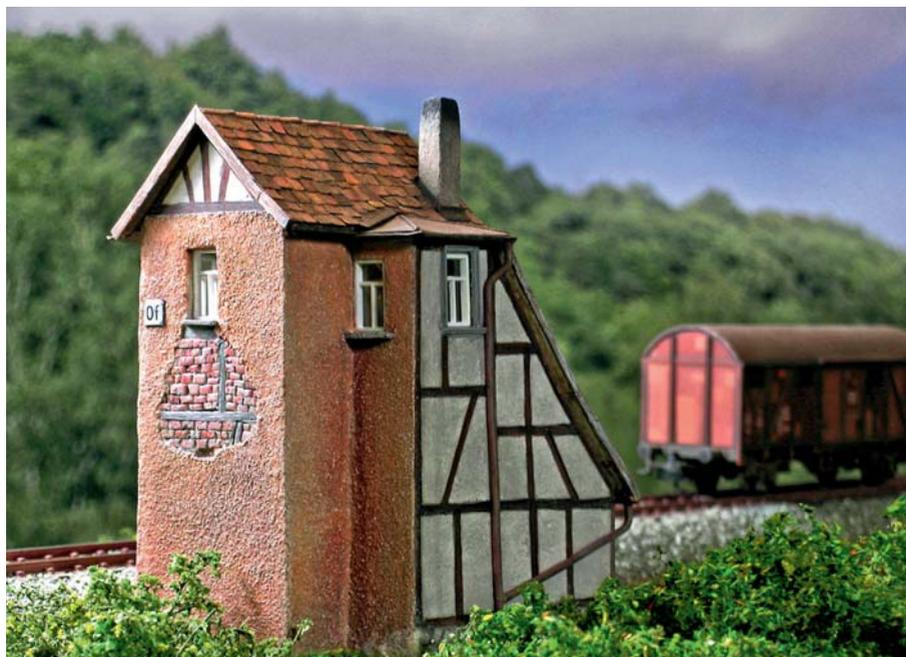


Der aufwendig dreidimensional strukturierte Charme des Morbiden in Verbindung mit Emaille und warmem Lampenlicht im Innenraum verströmt eine ganz besondere Atmosphäre.

setzung ist dabei natürlich, dass man gestaltet vergrößerte Komponenten nicht direkt mit gleichartigen in maßstabsgereuer Ausführung konfrontiert. Freilich bleibt eine solche Einstellung auch persönliche Geschmackssache.

Die Dienststellen-Schilder wurden auf Fotopapier ausgedruckt und mit Zweikomponentenkleber (Uhu Plus schnellfest) versiegelt, welcher sich zur Mitte hin zusammenzieht und somit trefflich die gewünschte Wölbung samt Emaille-Glanz

imitiert. Weitere Details entnehmen Sie bitte unseren Werkstattfotos sowie natürlich der fünfteiligen Video-Tutorial-Reihe auf dem Youtube-Kanal „kunstmichi“. Wer sein künstlerisch-modellbauerisches Wissen noch weiter vertiefen möchte, sei auch dezent auf die besonderen Workshops im Ambiente-Mehrzweckraum der Kreativkultur-Kate Markelsheim verwiesen; unter [www.michael-robert-gauss.de](http://www.michael-robert-gauss.de) geht demnächst das Programm für das Herbstsemester 2018 online. Übrigens erhalten Abonnenten des MEB respektive einer anderen VGBahn-Zeitschrift sowie SWR-Eisenbahn-Romantik-Club-Mitglieder traditionell Rabatt. □ *Michael Robert Gauss*



Die beiden reizvoll konträren Gesichter der Blockstelle Oberpreuschwitz: Aus dieser Perspektive wirkt das Gebäude dank angebauten Treppenaufgangs mit Zierfachwerk recht wuchtig, ...



... während es von der anderen Seite her betrachtet absolut schlank und hoch erscheint.



Der Verbreitung der V36 in halb Europa trägt Brawa mit 14 Varianten seiner H0-Neukonstruktion Rechnung. Mit vielfältigen digitalen Möglichkeiten besitzt die Rangier- und Streckendiesellok einen großen Spielwert.

## Extra funktional



An der Stirnseite sorgen Details wie offene Lamellen und Laternen mit Reflexglas-scheiben-Struktur für große Vorbildtreue.

Mit der bekannten Wehr-machts-Diesellokomotive WR360C 14 von Brawa ist nicht das erste, jedoch ein besonders detailreiches und multifunktionales H0-Modell dieser Baureihe erschienen. Von 1937 bis 1944 in 261 sowie nach dem Zweiten Weltkrieg unverändert in weiteren 34 Exemplaren gebaut, wurden die Lokomotiven bei den Staatsbahnen DB und DR als V36 eingereiht. Einige verblieben auch im europäischen Ausland.

Das Gehäuse überzeugt mit präzisen Gravuren, etwa der Wartungsklappen und Schraubenköpfe. Die durchbrochenen Kühlerlamellen an der Stirnseite sind ein Blickfang, Varianten ohne diese Lamellen haben einen geätzten Kühlerschutz. Die Passgenauigkeit der einzelnen Teile ist gut, lediglich unterhalb des Führerhauses war am Testmodell ein geringer Spalt erkenn-

bar. Mit der Nachbildung der Struktur des Reflexglases der DB-Laternen haben die Remshaldener für eine zusätzliche Herausforderung gesorgt, denn die Scheiben müssen exakt ausgerichtet eingesetzt werden. Am Testmodell war das nur zum Teil gelungen. Exakt hingegen war die Montage der übrigen Kleinteile, beispielsweise der Griffstangen. Dass Brawa die V36 möglichst Vorbildgetreu nachbilden wollte, wird auch am Fahrwerk deutlich. Am Rahmen sind beispielsweise die Köpfe der Verbindungselemente, Vorbildgetreu verlaufende Sandfallrohre und ein vollständiges Bremsgestänge zu sehen.

Auch beim Antrieb orientierte man sich am Vorbild. Die Kraftübertragung erfolgt zunächst allein auf die Blindwelle. Die Räder werden ausschließlich über die Kupplungsstangen angetrieben, welche in Profil und Stärke dem Vorbild nachempfunden

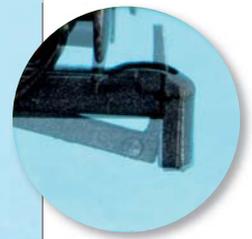


Auf Industriegleisen hat sich die V36 Jahrzehntlang ebenso bewährt wie im Neben- und Museumsbahn-Einsatz.

wurden. Die Anfahr- und Kriechgeschwindigkeit in Fahrstufe 1 ist äußerst gering, so dass die Bewegung des Modells kaum wahrnehmbar ist. In der höchsten Fahrstufe erreicht die V36 umgerechnet 66 km/h. Bei einer Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h liegt das Modell somit bestens im Bereich der NEM-Toleranz (78 km/h). Das Testmodell zeigte in allen Fahrstufen ein geringes Zucken, welches jedoch nur bei der Fahrt im Zugverband etwas auffällig war.

## STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Brawa
- ▶ **Bestellnummer:** 41606
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse wirkt über Kuppelstangen auf alle Räder
- ▶ **Haftreifen:** Einer, vorne links
- ▶ **Gewicht:** 164 Gramm
- ▶ **V<sub>min</sub> (FS 1):** < 1 km/h
- ▶ **V<sub>max</sub> (FS 28):** 66 km/h
- ▶ **Ausstattung:** Doehler & Haass-Sounddecoder, Energiespeicher, LED-Beleuchtung für Spitzen-/Schluss- und Rangiersignal sowie Führerstand, Digitalkupplungen
- ▶ **Preis:** 399,90 Euro (UVP)



Insbesondere die beiden Digitalkupplungen sorgen für Freude und freizügigen Einsatz beim Rangieren.

Digital-EXTRA-Ausführungen der V36 bieten mit vorbildgerechtem Maschinenklang und 24 weiteren Funktionen einen großen Spielwert. So stehen neben dem fahrtrichtungsabhängigen, einzeln ab-

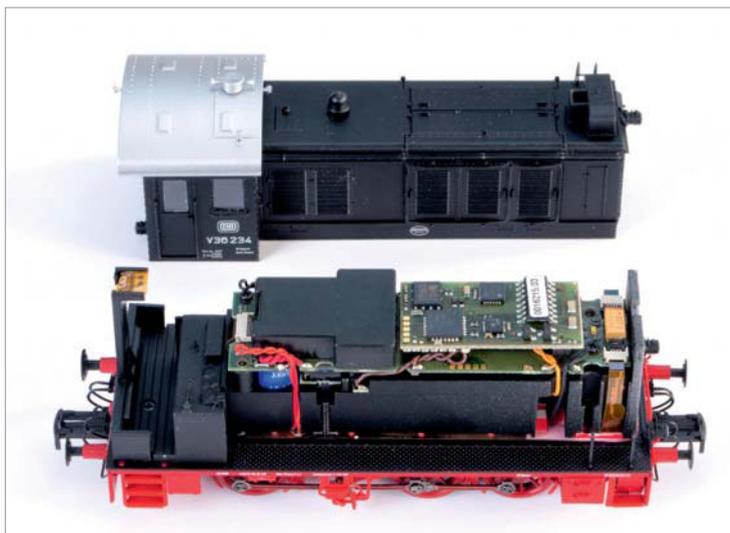
## Licht-, Klang- und Variantenvielfalt

schaltbaren Spitzen-/Schlusssignal eine Führerstandsbeleuchtung (erlischt bei Fahrt) sowie zahlreiche Soundfunktionen zur Verfügung. Fünf Makrofon- und Pfeifenklänge, jeweils in Ton und Länge verschieden, sind abrufbar. Auch werden das Öffnen und Schließen der Führerstandstür sowie das Brems- und Kupplungsgeräusch simuliert. Die Ausgabelautstärke kann per Funktionstasten angepasst werden. Von Nutzen sind auch folgende Funktionen: das Stumm-Schalten, das Erzwingen des Motor-Leerlaufs und das Deaktivieren des Bremsenquietschens.

Mit der Rangier-Taste F4 wird das Rangierlicht (vorne/hinten weiß) eingeschaltet, außerdem können nun die beiden Digitalkupplungen getrennt voneinander bedient werden. Im Test funktionierten

diese tadellos. Der sogenannte Kupplungswalzer, ein automatischer Funktionsablauf, ist werksseitig nicht vorgesehen, aber per CV-Anpassung programmierbar.

Neben der V36 234 des Bw Wuppertal-Steinbeck im Zustand von 1962 sind eine Epoche-II-Ausführung sowie V36 102 und 236 110 der DB mit Kanzel, 236 105 der DB ohne Kanzel sowie V36 023 und 103 016 der DR angekündigt. Das „Doppelte Lottchen“, ein 699,90 Euro (UVP) teures Set mit den beiden DGEG-Loks V36 204 und 231, ist ab Werk bereits ausverkauft, im Handel aber noch bestellbar. Epoche-III-Varianten der ČSD, DSB, FS, ÖBB, SNCB und SNCF ergänzen den Variantenreichtum. Die Modelle unterscheiden sich neben der Farbgebung vor allem im Vorhandensein authentischer Ansetzteile wie Laternen, Funkenschutz oder Glocke. Der Käufer hat jeweils die Wahl zwischen einem rund 200 bis 210 Euro teuren Gleichstrom-Analog-Modell und einer Digital-EXTRA-Ausstattung für rund 400 bis 410 Euro; acht Varianten gibt es außerdem in digitaler Wechselstromausführung ohne oder mit Sound (zirka 245 bis 255/400 bis 410 Euro). □ *Olaf Haensch*



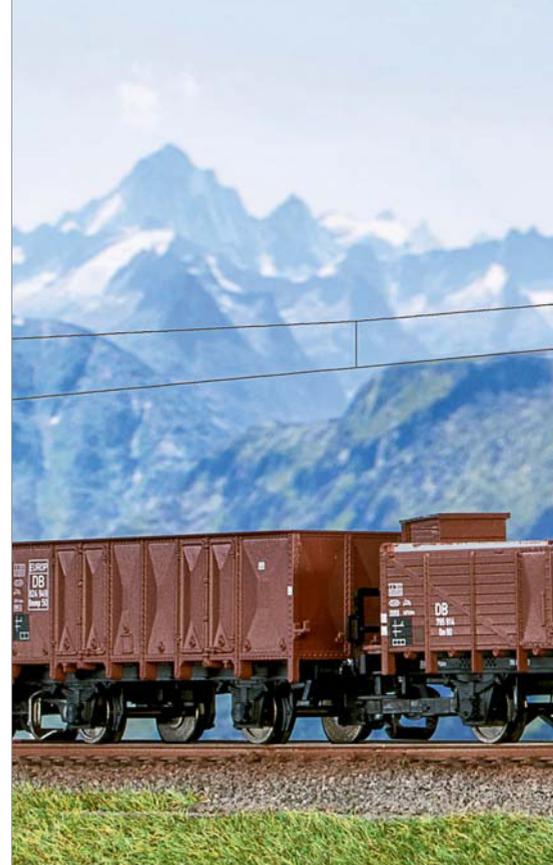
FOTOS: RAINER ALBRECHT

Der zur Verfügung stehende Platz wurde vollständig ausgenutzt, ohne jedoch den Durchblick durch den Führerstand zu blockieren.

Mit der E 94 in 1:120 hat Tillig einen TT-Klassiker neu konstruiert. Von den Zeuke- und BTTB-Vorgängerinnen unterscheidet sich die Neuheit jedoch nicht nur im Detail.

# Krokodil und Eisenschwein

Integrierte Laternen, moderne Vorbauhauben, Windschutzscheiben neben den Türen und andere Merkmale zeichnen die ÖBB-Variante der Tillig-E94 aus.



Auch in Österreich bewährte sich die E94 über Jahrzehnte. Fast alle 1020 der ÖBB wurden 1967 bis 1980 umfassend modernisiert. Das TT-Modell stellt diesen Zustand dar.

Die Bauartunterschiede der E94 sind für Modellbahnhersteller eine gewisse Herausforderung – insbesondere, wenn auch die modernisierte ÖBB-1020 realisiert werden soll. Tilligs Modell zeigt die entscheidenden Unterschiede durch die Verwendung verschiedener Gehäuse: Die ÖBB-Variante kommt mit gänzlich anderen Wartungskappen, integrierten Laternen, roten Schlussleuchten, anderen Griffstangen, einem zweifenstrigen Führerstand sowie einem anders gestalteten Dachgarten nebst Metallgitterumlauf und Doppelschleifer-Stromabnehmern. Die DB-Variante (abgebildet auf Seite 99) besitzt diese Merkmale nicht, dagegen aber zum Beispiel ein verlängertes Dach zum verbesserten Schutz des Reinigungspersonals vor Stromschlägen. Auch an den für alle Varianten gleichen Drehgestellblenden werden vorbildabhängig unterschiedliche Ansetzteile montiert, zum Beispiel Schneeräumer und Sandkästen verschiedener Anzahl. Gibt es, anders als bei den DRG- und DR-Versionen, weniger als 16 Sandkästen, bleiben die kleinen, nicht verwendeten Öffnungen jeweils frei.

Neben den genannten, bis auf das DR-Modell bereits lieferbaren Epoche-II- und -III-Varianten sind solche der DB und ÖBB in Epoche IV sowie der Mittelweserbahn

Noch aus dem Hause Zeuke und den 60er-Jahren stammte die Konstruktion der seit Jahrzehnten auf vielen TT-Anlagen heimischen E94. Obgleich man diese mittlerweile überarbeitet hatte, war die Zeit reif für eine moderne Konstruktion, die vom TT-Marktführer Tillig nun präsentiert wird.

Ist sie der Packung entnommen, fällt das relativ hohe Gewicht der neuen E94 auf: 236 Gramm ergab die Messung auf der Waage. Zusammen mit einem stark unteretzten Getriebe und zwei Haftreifen mangelt es der schweren Güterzuglokomotive auch im Maßstab 1:120 nicht an Zugkraft.

Der Fahrtst beweist Tilligs Umsetzung der ursprünglichen Ankündigung, die Neukonstruktion werde wesentlich langsamer fahren als die in die Jahre gekommene Zeuke-Konstruktion. Doch die neue E94 ist nicht nur deutlich langsamer, sondern zu langsam: Beide für den MEB-Test zur Verfügung gestellten 1:120-Abbilder er-

reichten übereinstimmend höchstens 64 km/h. Bis zu 90 km/h schnell war dagegen das früher auch im Personen- und Schnellzugdienst eingesetzte Vorbild. Dabei können sich die sonstigen Fahreigenschaften durchaus sehen lassen: Bei 2,0 Volt setzten sich die Modelle ruhig in Bewegung und zeigten gleichmäßig eine

## Zugkräftig wie das Vorbild, aber recht langsam

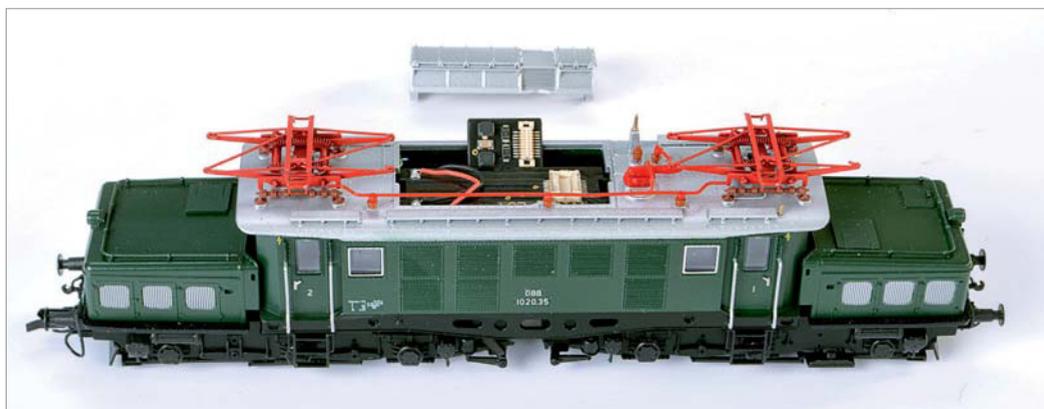
Kriechfahrt mit umgerechnet rund 3 km/h. Taumeln und Zucken war ihnen fremd, auch das Fahrgeräusch erschien angenehm leise. Die Strecke des Auslaufs bei Nennspannung wurde mit etwa 24 Millimetern gemessen. Erreicht wird dieser Wert dank zweier relativ großer Schwungmassen am Mittelmotor. Dieser treibt über Kardangelenke und Schneckenwellen die Stirnradgetriebe beider Drehgestelle und je zwei Radsätze an.



in Epoche V geplant. Bei den deutschen Varianten tragen die freistehenden Laterne-  
nen wesentlich zum stimmigen Gesam-  
t-  
bild bei. Bei Fahrt erscheinen die unteren  
Laterne-  
n jedoch zu hell. Bei der ÖBB-Versi-  
on leuchtet fälschlicherweise gemeinsam  
mit dem weißen Dreilicht-Spitzen-  
signal  
das rote Licht unterm Dach.

Die silbern aufgedruckten Lokschilder  
des ÖBB-Modells weisen dieses als  
1020.35 der Zfl Bludenz aus. Auch die ü-  
brigen  
Anschriften sind präzise gedruckt  
und mit einer Lupe gut lesbar. Das Un-  
ter-  
suchungsdatum ist der Abnahmetag nach  
dem Umbau des Vorbilds: „30.09.68“.

Bei geringfügigen produktionsbeding-  
ten  
Kompromissen, die jedes Großserien-  
modell aufweist, ist Tillig ein hochwertig  
gestaltetes Modell mit sauberen Gravuren,

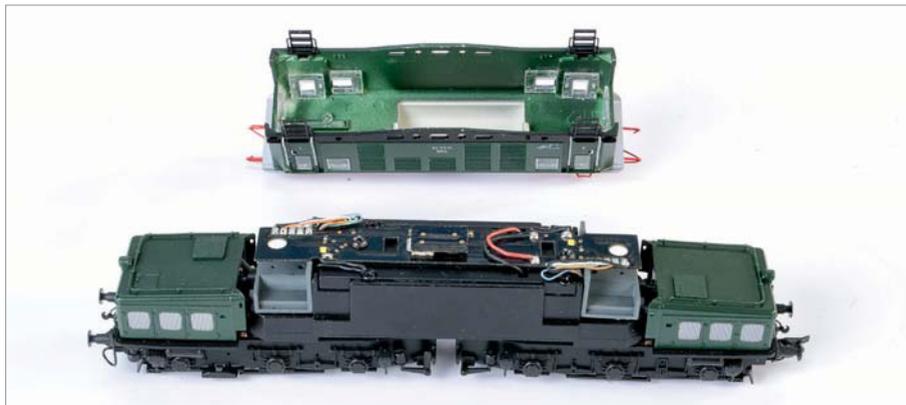


Detailreichtum und zahlreichen Anpas-  
sungen an verschiedene Vorbilder gelun-  
gen. Das Manko einer zu geringen Höchst-  
geschwindigkeit ist zumindest im Güter-  
zugeinsatz tolerabel. □ *Olaf Haensch*

Das Öffnen des Modells ist für den  
Decodereinbau nicht erforderlich. Es genügt  
das Abziehen der Dachhaube – am einfachsten  
geht das von der Seite des Führerstands 1 aus.

## STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Tillig
- ▶ Bestellnummern: 04412/04413
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- ▶ Antrieb: Vom Mittelmotor mit zwei  
Schwungmassen über Schnecken-/Stirn-  
radgetriebe auf vier Radsätze
- ▶ Haftreifen: Zwei, diagonal außen
- ▶ Mindestradius: 310 Millimeter
- ▶ Gewicht: 236 Gramm
- ▶  $V_{min}$  (2,0 V): 3 km/h
- ▶  $V_{max}$  (12,0 V): 64 km/h
- ▶ Beleuchtung: LED-Spitzen-/Schlussignal
- ▶ Digitalschnittstelle: NEM 662 (Next 18)
- ▶ Preis: 195,90 Euro (UVP)



Das Gehäuse kann durch Aufspreizen abgenom-  
men werden. Wie die Vorbauhauben ist es seitlich  
aufgerastet. Der Antrieb verbirgt sich unter den Ballastgewichten und der Hauptplatine.



„Da herom is doch gar nix kaputt!“ – „Koa Wunder, du bist ja a ins falsche Gleis eini!“ – „Oh mei, der Gustl is heid no ned ganz wach.“

Einen liebenswerten Exoten der Reichs- und Bundesbahn hat Liliput im Maßstab 1:87 umgesetzt: den Akku-Turmtriebwagen für Oberleitungsarbeiten.

# Für die Meistereien

Gegen Ende der 1920er-Jahre ergab sich die Notwendigkeit, wegen des rasch wachsenden elektrischen Netzes spezielle Fahrzeuge für die Fahrleitungsmeistereien zu beschaffen. Sie sollten bei Störungen rasch und unabhängig von der Oberleitung zum Einsatzort gelangen können. Dafür bot sich ein Fahrzeug mit Akkumulatoren an, die über einen Transformator und Quecksilberdampf-Gleichrichter aus der Fahrleitung geladen werden konnten. Über den Stromabnehmer konnte der Triebwagen aber auch den Strom für die Fahrt beziehen.

Maffei lieferte von 1928 bis 33 sechs solcher „Turmwagen“, deren elektrischer Teil von Siemens kam und deren Akkus von AFA (später Varta) stammten. Die Fahr-

zeuge gelangten nach Bayern und Schlesien. Die nach dem Krieg in Süddeutschland verbliebenen drei robusten Triebwagen kamen zur DB, welche sie von München und Augsburg aus noch bis 1971 (zuletzt als Baureihe 703) einsetzte.

Das neue Liliput-Modell, das nun für die Epochen II und IV als Gleichstrom-Version ausgeliefert wurde, gibt den eigentümlichen Charakter des Vorbildes sehr treffend wieder. In H0 lassen sich damit sehr schöne Bau-Szenen unter Fahrdrabt nachstellen. Aber auch ohne Oberleitungsstörung stellen die Fahrzeuge einen schönen Blickfang auf der Anlage dar.

Im Mittelpunkt des Interesses steht die Dachausrüstung: Die Arbeitsbühne erhielt ein stabiles Draht-Geländer, das sich für Arbeitseinsätze einfach nach oben klap-



Das Bühnengeländer lässt sich für die Fahrt oder Abstellung einfach herunterklappen. Die Beschriftung ist authentisch.

pen lässt. Die Bühne lässt sich von Hand in beide Richtungen um 90 Grad ausschwenken. So gelangen die Preiser-Arbeiter auch an Quertragwerke der Oberleitung. Der Stromabnehmer der Bauart SBS9 erhielt ein Schleifstück, dessen Breite zwischen den Vorbildmaßen der Epochen II und IV liegt. Liliput hat es für beide Modellvarianten verwendet. Die kurze Dachleitung zur Hörnersicherung und von dort zum Durchführungsisolator ist ebenso treffend wie-

## Die Arbeitsbühne lässt sich manuell ausschwenken

dergegeben wie der Erdungsschalter samt Gestänge zur Bühne hin. Eine Nietennachbildung fand auf den schmalen Dach-Deckleisten leider keinen Platz. Neben der Arbeitsbühne liegt auf der rechten Fahrzeugseite die Dachluke, die zugehörige Aufstiegsleiter im Innenraum wurde nicht vergessen.

An den Fahrzeugfronten gefallen die zierlichen angesetzten Signalhalter und Scheibenwischer, letztere sind in einfacher Ausführung jedoch nur für die Epoche-II-Version authentisch. Das Gehäuse mit angesetzten Griffstangen, der Deckleisten- und Nietennachbildung und der Schiebetür mit vergittertem Fenster gibt keinen Anlass zur Kritik.

Sehr gelungen ist auch der Fahrwerksbereich, hier fallen zum Beispiel die realistisch wirkenden Radlager mit Bremsklötzen in Radebene und dünnen Sandfallrohren ins Auge. Auf der gegenüberliegenden Seite sitzen der Transformator und der Kompressor mit Anschlussleitung. Auf einer Fahrwerksseite ist eine Leiter angesteckt, beim Vorbild waren es oft mehrere.

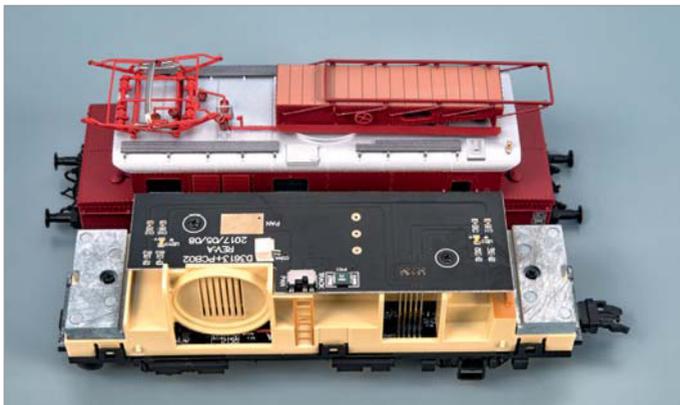


Auch eine DRG-Version mit großen gelben Anschriften und schwarzen Zierleisten ist bereits lieferbar. Die rote Epoche-III-Variante wird sicher bald folgen.

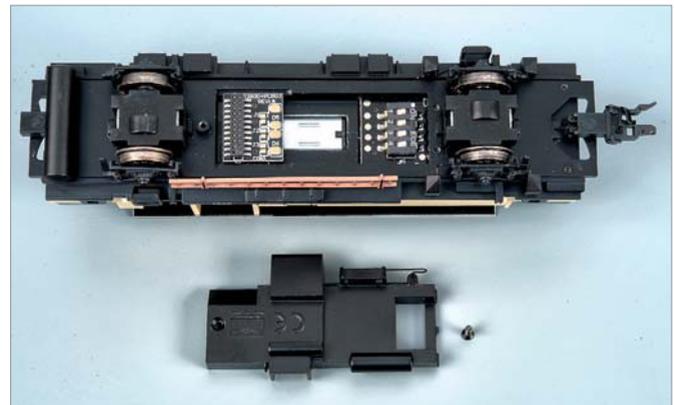
Im Gegensatz zum Vorbild wird das Modell über beide Radsätze angetrieben. Die Fahreigenschaften sind sehr ausgeglichen, sowohl was die moderate Höchst- als auch die mögliche Kriechgeschwindigkeit angeht. Der Auslauf liegt bei fünf Zentimetern, zur Überbrückung von stromlosen Gleisstücken ist ein Pufferkondensator eingebaut. Eine Achse ist pendelnd aufgehängt, dadurch ergibt sich eine betriebssichere Dreipunktlagerung. Am Fahrzeugboden sitzt ein Dipschalter, mit dem sich das Front- und Schlusslicht sowie die Führerstandsbeleuchtung schalten lassen. Dies wird in der lobenswert ausführlichen Betriebsanleitung mit aussagekräftigen Abbildungen genau erklärt. Die Digitalisierung gelingt einfach, ein kleiner Lautsprecher lässt sich einbauen.  abp

### STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Liliput
- ▶ Bestellnummern: L136130/L136133
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- ▶ Antrieb: Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf beide Achsen
- ▶ Haftreifen: Keine
- ▶ Gewicht: 162 Gramm
- ▶  $V_{\min}$  (1,4 V): 2,4 km/h
- ▶  $V_{\max}$  (12 V): 98 km/h
- ▶ Beleuchtung: LED (abschaltbar)
- ▶ Digitalschnittstelle: 21MTC (NEM 660)
- ▶ Preis: 195 Euro (UVP)



Der Aufbau lässt sich nach Einstecken von vier Zahnstochern zwischen Rahmen und Gehäuse abnehmen. Vorn ist Platz für einen Lautsprecher.



Einfacher ist das Einsetzen eines Decoders unter der Abdeckung am Fahrzeugboden. Rechts sitzt der vierpolige Dip-Schalter.

FOTOS: A. BAUER-PORINER



Geschäftiges Treiben rund um den roten Brummer: Obwohl kein Schaden offensichtlich ist, sind sieben Mann in wichtiger Mission unterwegs.

Bei Trix ist der Nachfolger des Akku-Turmtriebwagens (s. Seite 66) in einer komplett ausgestatteten Digital-Ausführung der Epoche III erhältlich.

# Betriebstriebwagen

Mit über 120 gebauten Fahrzeugen waren die Regel-Turmtriebwagen, die ab 1955 überwiegend auf Basis der zweimotorigen Schienenbusse (VT 98) entwickelt wurden, kein seltener Anblick im elektrifizierten Netz der DB. Bis weit in die 2000er-Jahre hielten sich die letzten Exemplare, inzwischen

im leuchtend-gelben Farbleid. Auch sie waren, wie die Akku-Turmwagen, von der Oberleitung unabhängig. Der Stromabnehmer diente lediglich der Prüfung und Erdung.

Das Modell von Trix (auch im Märklin-Programm) überzeugt sowohl in Bezug auf die äußeren Qualitäten als auch in technischer Hinsicht. Die für

den Turmtriebwagen typischen Details sind vollständig, seien es die markante Arbeitsbühne, die Beobachtungskanzel oder der Suchscheinwerfer. Aus der Preiser-Perspektive stört die massive Bodenplatte unter den Führerständen. Lackierung und Bedruckung sind tadellos, Gleiches gilt für die Fahreigenschaften. Der Clou sind jedoch die digitalen Betriebsfunktionen: Die Bühne lässt sich vertikal ausfahren und

um 180 Grad drehen, der Stromabnehmer heben und senken. Alles ist mit passenden Geräuschen verbunden. Insgesamt stehen 31 Licht-, Sound- und Bewegungsfunktionen zur Verfügung (nur der Suchscheinwerfer bleibt dunkel). Das bringt Spielfreude, hat aber seinen Preis.  abp

## AUF EINEN BLICK

**PRO:** Detaillierte hochwertige Ausführung; sehr viele Digitalfunktionen (Sound, Bewegung)

**KONTRA:** Chassis mit massiver Bodenplatte

**BESTELLNR.:** 22974

**PREIS:** 479,99 Euro (UVP)

**URTEILE:**



Abfahrt! Das Bühnengeländer ist eingeklappt, der Zugschluss eingeschaltet, jetzt muss nur noch der Stromabnehmer gesenkt werden.



Die Dachausstattung des Turmtriebwagens ist reichhaltig und detailliert. Bestehend sind die geräuschunterlegten Bewegungsabläufe.



Die neuen Modelle sind in vier Dreier-Sets mit oder ohne Bremserbühnen und für die Epochen III oder IV erhältlich. Die Seitenansicht zeigt, wie filigran die vollständig bedruckten und lackierten Wagen ausgefallen sind.

Bei Liliput gibt es neue Viehtransportwagen für die Spur N in vielen Varianten.

## Kikeriki!

Zu Zeiten, in denen die Tierschutzgesetzgebung noch weniger ausgereift war, konnte man Geräusche wie auf dem Bauernhof auch mal vom Bahnsteig aus vernehmen. Die klassischen Viehtransportwagen wurden aber ab der Epoche IV selten, heute

sind sie Geschichte. Das Vorbild der Liliput-Neukonstruktion, der Vlmms63/Hbes158, war für den Transport von Kleinvieh gedacht. Daher wiesen die Wagen einen Zwischenboden und auf jeder Seite zwölf Ladeluken auf. Im Modell fehlt die zusätzliche Lade-



ebene, ansonsten zeigen die Fahrzeuge sehr schön, was heute im Maßstab 1:160 an Detaillierung möglich ist: dünne Griffstangen und Bühnengeländer, Rangierergriffe unter den Puffern, bunte Bremsumsteller, vollständige lupenreine Beschriftung.  abp

### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Sehr gute Detaillierung; lupenreine Beschriftung; Lackierung; Rolleigenschaften

**KONTRA:** Preis

**BESTELLNRN.:** L260134 - 141

**PREIS:** 99,90 Euro (UVP 3er-Set)

**URTEILE:**

Märklin präsentiert die Baureihe 80 als Messingmodell im Maßstab 1:220.

## Kleines Schmuckstück

Mit einer Länge von nicht einmal zehn Metern zählt die Baureihe 80 schon beim Vorbild nicht zu den Großen. Märklin hat nun sein Spur-Z-Sortiment um ein Modell der kleinen Dreikuppplerin erweitert. Bei deren Produktion be-

schreiten die Göppinger neue Wege: Erstmals entsteht das Gehäuse einer Z-Lok aus Messing. Mit diesem Material lassen sich auch im kleinsten Maßstab Details wie Zuleitungen oder Nietreihen an Wasserkästen hervorragend nachbilden. Das Modell ist sauber

lackiert und ab Werk gealtert. Die feine Bedruckung ist teilweise ohne Lupe lesbar. Zudem besitzt die kleine 80 ein Spitzenlicht.

Die Lok erscheint zunächst in einem Set mit fünf O-Wagen, für Mitglieder des Insider-Clubs. Die fünf Zweiachser sind

### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Messinggehäuse; feine Gravuren; realistische Alterung; Fahreigenschaften; Wagen mit Echtkohle-Ladung; Licht

**KONTRA:** –

**BESTELLN.:** 81352

**PREIS:** 279,99 Euro (UVP)

**URTEILE:**

mit herausnehmbaren Ladeguteinsätzen aus feiner Echtkohle bestückt und ebenfalls dezent gealtert.  ke



In der Vergrößerung überzeugen die Gravuren der Lok. Das 4,4 Zentimeter lange Maschinchen bringt immerhin 23 Gramm auf die Waage.



Der offene Spur-II-Wagen der K.Sächs.Sts.EB. von Strauß-Modellbahn sitzt perfekt auf den LGB-Wagen. Vom selben Hersteller sind auch Messing-Kuppelstangen verschiedener Länge erhältlich. LGB liefert jedoch drei Kuppelstangen pro Rollwagen-Set mit.

Rollwagen des Typs Rf4 der DR erweitern das LGB-Sortiment. Sie sind paarweise erhältlich.

# Adapterwagen



Mit Rollwagen des ab 1929 in 130 Exemplaren von der DRG beschafften Typs Rf4 lässt sich das imposante Zugbild aufgeladener Güterwagen, welche die kleinere Schmalspurloks jeweils deutlich überragen, nun auch auf 45-Millimeter-Spur erleben. Mit 476 Gramm liegt jeder LGB-Rollwagen, auch wenn er unbeladen ist, satt auf dem Gleis. Die Luftbehälter und Bremszylinder aus Metall sorgen für einen tiefen Schwerpunkt. Der Rahmen und die Drehgestelle werden im Kunststoffspritzgussverfahren hergestellt. Eine Dreipunktstüt-

zung gleicht Gleisunebenheiten weitgehend taumelfrei aus. Die 8000 Millimeter lange Bühne des Vorbilds wurde in einen Längenmaßstab von zirka 1:24 übertragen (Länge 328 Millimeter), die Breite entspricht dagegen zwangsläufig dem Maßstab 1:22,5, so dass sich jeder zweiachsige Spur-II-Regelspurwagen mit dem Spurmaß von 64 Millimetern aufrollen lässt. Gesichert wird dieser vorbildgerecht mit abklappbaren Radvorlegern, die sich längs in einem 8-Millimeter-Raster verschieben lassen. Die Höhendifferenz zwischen Schmalspur-Schienenober-

kante und Fahrbühne beträgt 21 Millimeter. Da die meisten Gartenbahner (noch) keine Regelspurwagen ihr Eigen nennen werden, sind in jedem LGB-Rollwagen-Set aufsetzbare Halteböcke enthalten, um auch Schmalspurwagen aufnehmen und transportieren zu können. Ebenfalls beiliegend sind die zum Kuppeln erforderlichen Stangen – jeweils zwei für die Rollwagen untereinander und eine zum Einhängen in die LGB-Hakenkupplung. Die Sicherung der Kuppelstange am Rollwagen geschieht jeweils mittels eines an einer Kette befestigten Bolzens. Die An-

schriften lassen die Rollwagen als Epoche-III-Fahrzeuge erkennen.

Zu den jeweils im Zweier-Set verkauften Rollwagen passende Regelspurwagen sind von diversen Kleinserienherstellern erhältlich.  oh

## AUF EINEN BLICK

**PRO:** Fahrzeugwahl; Kuppelstangen aus Metall; sichere Gleislage; Aufnahmen für Schmalspurwagen beiliegend

**KONTRA:** Preis

**BESTELNR.:** 49180

**PREIS:** 339,99 Euro (UVP)

**URTEILE:**

## KOMPAKT

### NPE: Melkus RS 1000

Den DDR-Rennsportwagen haben wir bereits im MEB 12/2017 kurz vorgestellt, leider mit einem Fehler in Bezug auf die verwendete Fahrzeug-Basis. Diese stammt natürlich vom Wartburg 353. Nun sind auch die H0-Miniaturen von NPE erschienen und werden in zunächst fünf Varianten angeboten. Neben den Farben rot, gelb, blau und silber ist auch eine aufwendig bedruckte GTR-Version in Gold aus der Rennserie zu haben. Jedes Modell besteht aus einem sauber lackierten Metallgehäuse und Kunststoffteilen. Sehr gut wirken, jeweils bündig eingesetzt, Frontscheinwerfer und Windschutzscheibe, die zierlichen Rückspiegel und die Nachbildung der Original-Felgen. Die feine Bedruckung umfasst auch authentische Nummernschilder.  abp



## AUF EINEN BLICK

**PRO:** Vorbildwahl; Proportionen; Lackierung und Bedruckung; Felgen

**KONTRA:** Klebstoffreste an einem Muster

**BESTELNR.:** NA 88049 - 80

**PREIS:** 17,90/18,90 Euro (UVP)

**URTEILE:**



Schwäbisches Idyll: Der H0-Bahnhof „Honau“ ist im süddeutschen Raum universell verwendbar.

Mit dem Bahnhof Honau bringt Noch einen Prototypen der württembergischen Einheitsbahnhöfe als Lasercut-Bausatz im Maßstab 1:87.

# Honauer Urtyp

Das Original dieses schmucken Empfangsgebäudes liegt an der Echaztalbahn, die einst die Stadt Schelklingen an der Donautalbahn mit Reutlingen verband. Das 1893 errichtete Empfangsgebäude des Bahnhofs Honau wurde zu einem Prototypen für die später in vielen Dutzend Exemplaren gebauten württembergischen

Einheitsbahnhöfe. Noch H0-Modell hat es in sich: Über 200 Teile wurden in zwei Dutzend Kartonplatten gelasert, zwei Anleitungen führen den Modellbauer in über 100 Bau-schritten zum fertigen Modell. Die Passgenauigkeit der Teile ist hervorragend. Besonders schön ist die Schindelverkleidung im Erdgeschoss gelungen, ebenso der feine Zierrat an

der kleinen Wartehalle. Weniger gut wirken der langweilige quadratische Plattenbelag des Bahnsteigs und die Dachpappe über den diversen Anbauten. Die filigranen Zierbretter wiederum sind hervorragend gelungen. Das Anbringen der äußerst empfindlichen Teile gleicht jedoch einer Sisyphosarbeit. Am besten bewahrt hat sich, die dünnen Brettergitter

**UNSERE BEWERTUNG**

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

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** Vorbildwahl; filigran gestaltete Bretterverschalung; Passgenauigkeit

**KONTRA:** Vereinfachte Gravuren; schwierige Montage

**BESTELLNRN.:** 66103/66007

**PREIS:** 34,99/124,99 Euro (UVP)

**URTEILE:**

rückseitig mit einem Klebestift einzustreichen. Klebeflecken lassen sich zwar auch so nicht ganz vermeiden, dafür bleiben die Bretter jedoch lange genug verschiebbar, um sie exakt senkrecht auszurichten.

Unter der Artikelnummer 66103 ist zusätzlich ein kleines Abortgebäude erschienen. Das schön gestaltete Dach und Details wie die durchbrochenen Oberlichter sowie die feinen Bretterwände machen auch dieses Modell zu einer kleinen Augenweide.  ke



**DIESELLOK V36:  
ZUVERLÄSSIGER BESTSELLER MIT  
CHARAKTERISTISCHEN DETAILS**

Mit der Formneuheit Diesellok V36 bietet BRAWA insgesamt 14 verschiedene Modellvarianten unterschiedlicher Betreibergesellschaften an, die jeweils eine originalgetreue Farbgebung für Aufbau und Fahrwerk zeigen und mit zahlreichen Details wie z. B. frei stehenden Trittstangen und Trittstufen, freiem Durchblick durch das Führerhaus, fein detailliertem Fahrwerk sowie feinsten Bedruckung und Lackierung ausgestattet sind. **Ab sofort lieferbar!**



WEITERE INFOS ERHALTEN SIE IM FACHHANDEL UND AUF UNSERER WEBSITE:

[WWW.BRAWA.DE](http://WWW.BRAWA.DE)

**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL

Ab 199,90 €\*



H0

# Ein Tag mit ... Wolfrad Bächle



Modelleisenbahner aus Leidenschaft und einer der beiden führenden Köpfe beim deutsch-ungarischen Traditionsunternehmen Märklin.



Wolfrad Bächle hat Märklin im Blut. Mit dem Unternehmen hat er in den vergangenen beinahe drei Jahrzehnten, die er dabei ist, auch manch schwere Stunde überstanden.

sind, was es bedeutet, die richtigen Teile zur richtigen Zeit zu spritzen, die Werkzeuge rechtzeitig vorbereitet zu haben, die Maschinen an den Arbeitsplätzen der Monteurinnen einzurichten, damit eine durchgehende Produktion stattfinden kann. Aufmerksam hören ihm alle zu, weil man Bächles Leidenschaft spürt, weil er mit ganzem Herzen bei der Sache ist.

Eine gute Stunde zuvor musste er anlässlich des Jubiläums „25 Jahre Produktion in Győr“ jenen Teil absolvieren, den er nicht zu seinen Leidenschaften zählen würde. Das Reden auf der Bühne ist seine Sache nicht, aber mit einer Portion Humor und einer Prise schwäbischer Selbstironie weiß er sein Auditorium einzufangen. Seine Rolle sieht er dennoch so: „Ich bin mehr ein Mann fürs Innere.“

Jetzt ist Wolfrad Bächle, einer der beiden Märklin-Geschäftsführer, in seinem Element: Er führt eine kleine Presse-Gruppe durchs Märklinwerk im ungarischen Győr. Beinahe zu jedem Arbeitsschritt kann er, der Techniker unter den beiden Märklin-Chefs, etwas erklären. Mit Begeisterung erzählt er vom großen logistischen Aufwand, der nötig ist, um ein Modell auf höchstem Niveau herzustellen. Wer ihm zuhört, der begreift, was dahinter steckt, eine Schlepptenderlokomotive zu fertigen, wie viele einzelne Arbeitsschritte und Qualitätskontrollen zu absolvieren



Győr ist auch für LGB entscheidend. Das Gartenbahnsortiment wird dort gefertigt.



Während Geschäftsführer Florian Sieber ein Stück der originellen Jubiläumstorte abschneidet, wird er auch von Wolfrad Bächle fotografiert.

Das Werk in Győr ist ihm persönlich wichtig, nicht nur weil er ein paar Jahre dort gearbeitet und den Ausbau vorangetrieben hat, sondern auch weil er weiß, welche bedeutende Rolle die ungarische Dependence inzwischen spielt. Das Werk in Ungarn mache Märklin unabhängiger, erzählt er, man sei nicht mehr abhängig von asiatischen Lieferanten.

Zuversicht schöpft Bächle aus der aktuellen Stimmung am Modellbahn-Markt: „Bis zur Insolvenz galt Märklin ja noch als arrogant, gar als unnahbar“, so Bächle. Da habe sich viel getan, auch weil bei Märklin ein Umdenken stattfand, gibt Bächle

selbstkritisch zu: „Wir sind offener geworden.“ Selbst der Geschäftsführer beantwortet, falls ihm die Zeit bleibt, Kundenanfragen. „Und ich merke, es trägt Früchte,“ sagt Bächle. Er betont auch, dass es unter

## Ein neues Denken ist erforderlich

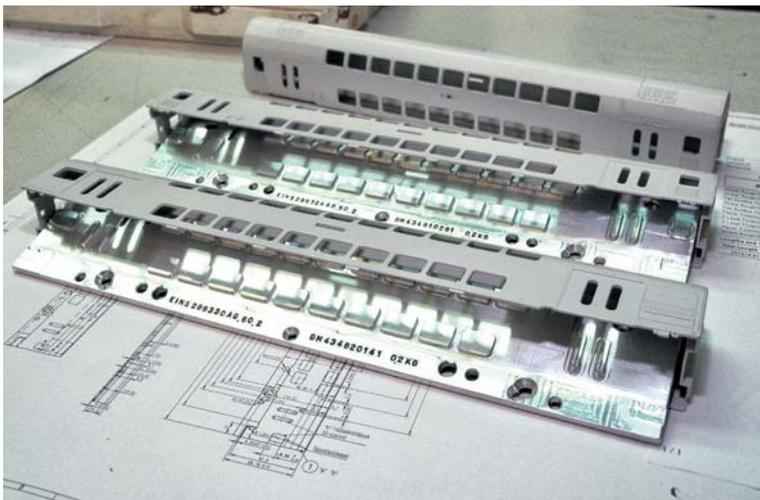
den Modellbahn-Herstellern inzwischen einen anderen Umgang gebe: „Wir haben keine Konkurrenten mehr, nur Mit-Anbieter, Mit-Bewerber. Am Ende brauchen wir alle für die Modellbahn-Welt.“ Diese Einsicht sei inzwischen bei den meisten Kol-

legen angekommen, „und wir müssen sehen, wie wir diese Modellbahn-Welt insgesamt nach vorne bringen.“ Wichtig sei es, wieder dort wahrgenommen zu werden, wo die Modellbahn kaum mehr bekannt sei. Die Selbstverständlichkeit, mit der Kinder früher mit der Modellbahn in Berührung kamen, sei lange vorbei. Nicht nur Handy und Computer haben der kleinen Eisenbahn den Rang abgelaufen.

Bächle ist bewusst, dass dem Branchenprimus dabei eine führende Rolle zufällt, aber Märklin könne es auch nicht alleine schaffen. Eine gute Gelegenheit, neue Kunden zu erreichen, sei der Jim-Knopf-Film gewesen. Mit 3000 Startpackungen habe man angefangen, es seien aber sehr viel mehr geworden, freut sich Bächle. Bei jeder Startpackung habe man dennoch unter anderem aufgrund der hohen Lizenzgebühren draufgelegt. Betriebswirtschaftlich rechne sich das nicht, aber der Imagegewinn und die neu erreichte Kundschaft seien solche Aktionen wert. „Es war für uns eine Gelegenheit, mal wieder außerhalb unserer Stamm-Klientel wahrgenommen zu werden.“ Dass bei Märklin solche Aktivitäten möglich seien, läge vor allem am neuen Eigentümer, der Sieber und Sohn GmbH, und Bächle betont dabei das außerordentlich gute Verhältnis der beiden Märklin-Geschäftsführer untereinander.



Ob die Sprühpistole auch zum Haarefärben genutzt wurde? In Ungarn zeigen die Mitarbeiterinnen auf jeden Fall eine hohe Kompetenz beim Lackieren von Modellen.



Erste Muster der neuen IC2-Doppelstockwagen in H0 waren in Ungarn zu entdecken.



Das Werk in Győr ist die Heimat der LGB-Produktion. Gerade wird die Jubiläumsllok, deren Vorbild bei der RhB fährt, montiert.

Sein Kollege Florian Sieber ist Sohn des Märklin-Eigentümers Michael Sieber, der die Simba-Dickie-Group aufbaute, einen Konzern mit einem Jahresumsatz von weit über 600 Millionen Euro. Für Bächle sei der Einstieg der Siebers bei Märklin ein absoluter Glücksfall gewesen. Man merke, dass Simba-Dickie ein familiengeführtes Unternehmen sei und Michael und Florian Sieber der Marke Märklin die Zeit geben, sich neu aufzustellen. „Märklin hat's auch ver-

dient, solch einen Investor zu bekommen“, betont Bächle, „aber um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Märklin muss seinen Schuldendienst leisten. Man erwartet von uns jedoch keine horrenden Renditen, sondern ermöglicht uns, das Plus, das wir erwirtschaften, wieder zu investieren.“ Und Bächle erzählt weiter: „Michael Sieber sieht, dass wir arbeiten, teilweise kämpfen müssen, aber er erkennt auch unsere Bemühungen, neue Zielgruppen, neue Märkte zu erschließen, und deshalb macht es so eine große Freude, für Märklin zu arbeiten.“ Dies wird durch das

### Seine Arbeit macht ihm große Freude

große persönliche Engagement des geschäftsführenden Gesellschafters Florian Sieber in der täglichen Arbeit untermauert.

Das war nicht immer so. Mitte der 2000er-Jahre schlitterte Märklin in seine größte Krise. Unternehmensberater gingen ein und aus, verursachten Kosten und am Ende die Insolvenz. „Ich hätte nie geglaubt, dass Märklin in die Insolvenz muss“, bekennt Bächle. Er kann aber der schmerzvollen Zeit auch Positives abgewinnen. Die Einschnitte, vor allem personell, seien hart gewesen, aber Märklin sei gestärkt hervorgegangen und habe die Insolvenz auch als Chance wahrgenommen. Es sei Ballast über Bord geworfen und am Ende sei der richtige Neu-Inhaber gefunden worden. Es hätte aber auch ganz anders laufen können: Man hätte in der Insolvenz das Unternehmen nochmals wie eine Zitrone auspressen, wenige Jahre mit scheinbar guten

Zahlen glänzen können, bis das komplette Aus gekommen wäre. „Dann hätten wir uns an der Marke Märklin vergangen“, so Bächle: „Diese Option gab es für uns nicht.“

Bächle war Märklinist, bevor sich die Gelegenheit bot, dort tätig zu sein. Als Jugendlicher arbeitete er in den Ferien in einer Gärtnerei oder trug Zeitungen aus, um sich neue Loks leisten zu können. Der gelernte Zahntechniker war bereits auf dem Weg zur Selbstständigkeit, bevor er vor 29 Jahren bei seiner zweiten Liebe anheuerte.

Es ist heiß in Győr bei den Feierlichkeiten zu „25 Jahre Märklin in Ungarn“ und „50 Jahre LGB“. Am Abend zeigte das Thermometer in der Innenstadt noch 31 Grad. Während die Luft im Festzelt drückend ist und die Mineralwasserflaschen reißenden Absatz finden, ist es in den modernen Produktionshallen angenehm kühl. Konzentriert führt die überwiegend weibliche Belegschaft die oftmals sehr gute Feinmotorik erfordernden Arbeitsschritte aus: Es wird lackiert, montiert, geprüft und verpackt. Fast täglich pendelt ein Lkw zwischen Győr und Göppingen, bringt Halbfertigteile von einer Produktionsstätte zur anderen. In Ungarn arbeiten die Fachleute für Kunststoffspritztechnik, in Göppingen weiß man mit Metall umzugehen. Die Werke ergänzen sich bestens.

Inzwischen sei die Talsohle durchschritten, die Auftragseingänge bei Märklin seien in diesem Jahr gewachsen, „und ich habe eher das Problem, wo bekomme ich die Ware her?“, so Bächle. Die Produktionsstätten in Göppingen sowie Győr seien gut ausgelastet, man arbeite im Mehrschichtbetrieb. Hinzu kommt, dass in Ungarn der-



Gute Augen, eine ruhige Hand und vor allen Dingen reichlich Erfahrung sind nötig, um Modellbahnfahrzeuge zu montieren.



Die Belegschaft ist ein großer Schatz des Unternehmens. Es ist jedoch nicht immer leicht, sie bei der Stange zu halten.



Verständnis zu schaffen für die komplizierten Prozesse, die nötig sind, um etwa eine Lokomotive zu produzieren, ist Bächle ein wichtiges Anliegen.

zeit nicht alles vollkommen rund läuft. Es mangelt an Personal. Die nationale Gesetzgebung bereitet Mittelständlern wie Märk-

## Alle sind gleich, aber manche sind gleicher

lin Kopfzerbrechen. Kräftig erhöhte Mindestlöhne sollen den Brain-Drain, die Abwanderung der Bevölkerung in Richtung

Westen stoppen. Aber während Großkonzernen wie Audi, um sie vor Ort zu halten, zum Ausgleich für höhere Löhne steuerliche Schlupflöcher angeboten werden, trifft es Unternehmen wie Märklin voll. Bächle macht keinen Hehl daraus, dass er das als ungerecht empfindet und spricht es bei seiner Festrede, bei der auch der regionale Parlamentsabgeordnete zugegen ist, deutlich an. Bächle ist jedoch Realist ge-

nug, um zu wissen, dass er seine Mitarbeiter auf andere Weise binden muss, damit sie nicht dem Lockruf der besseren Entlohnung bei Audi erliegen. Und so fügt er noch an: „Viele merken erst nach dem Wechsel, was sie an Märklin hatten und einigen ist inzwischen klar, dass manchmal etwas weniger auch mehr sein kann.“

Die Herausforderungen bleiben gewaltig, vor allem für einen Generalisten, der vom Gleissystem und Rollmaterial in allen Spurweiten bis hin zur Digitalsteuerung alles im eigenen Portfolio aufweist. Bei vielen Produkten stelle sich laut Bächle immer wieder die Frage, ob man sie sich leisten wolle, weil man Systemhersteller sei, oder eben nicht. Gerade in der Spurweite N sei dies nicht immer leicht zu beantworten.

Welch langen Atem das Modellbahngeschäft erfordert, sieht man an der Marke LGB, die nun schon ein Jahrzehnt lang Teil der Märklin-Familie ist. Inzwischen ist die Gartenbahn kaum mehr von Märklin wegzudenken, „aber dieses Lob erhalten wir auch erst seit zwei Jahren“, gibt Bächle zu, und der Aufwand dafür sei beträchtlich: „Seit zwei Jahren reise ich beinahe nur für LGB, auch an bis zu acht privaten Wochenenden im Jahr.“ Das diesjährige große Jubiläum „50 Jahre LGB“ verringerte den persönlichen Einsatz Bächles nicht. Wolfrad Bächle arbeitet mit großem Engagement für die Marken Märklin, Trix und LGB. Er ist auf dem richtigen Pfad. □ *Stefan Alkofer*



Zum Jubiläum erhielt das Werk Győr noch eine große LGB-Außenanlage. Die Gartenbahnen werden in Ungarn produziert.



Nein, sie singen nicht, sie winken nur: die Gewinner der Goldenen Gleise und zahlreiche Leser, welche die Sonderzugfahrt gewannen.

„Auf de schwäb'sche Eisebahne gibt's gar viele Haltstatione ...“ – eine lautet Ochsenhausen, Endpunkt des Öchsle und dieses Jahr Austragungsort einer Preisverleihung.

# Trulla, trulla, ...

Viel fehlte nicht. Fast hätten einige diesen weit über die württembergischen Landesgrenzen hinaus bekannten Ohrwurm während der Fahrt nach Ochsenhausen intoniert. Bei zahlreichen Fahrgästen des Sonderzugs anlässlich des Goldenen Gleises nach Ochsenhausen glänzten die Augen, als sie vor der vorbildlich gepflegten 99 633 standen. Einen schmucken GmP hatten die Betreiber des Öchsle der illustren Schar aus Verantwortlichen der Modellbahnindustrie sowie zahlreichen Lesern der Zeitschriften der Verlagsgruppe Bahn zur Verfügung gestellt. Da gab es



99 633 ist der ganze Stolz der Öchsle-Museumsbahner. Bei der Sonderfahrt nach Ochsenhausen bediente Thomas Guter den Regler.

niemanden, der die kleine Schmalspur-Dampfloch nicht genauestens in Augenschein nahm, ist sie doch schließlich eine der hierzulande bekanntesten Lokomotiven und sogar ein Fernsehstar. Seit beinahe 30 Jahren dampft sie durch den Vorspann der beliebten SWR-Sendung Eisenbahn-Romantik, womit sie auch den Weltrekord für die meistgezeigte Lokomotive hält. Und wo die Eisenbahn-Romantik Station

## Viel Eisenbahn-Romantik beim Goldenen Gleis

macht, darf einer nicht fehlen: Hagen von Ortloff, der Erfinder des gleichnamigen Fernsehklassikers, der auch dieses Jahr erneut die Moderation der Preisverleihung übernahm, die im perfekten Umfeld des Warthausener Lokschuppens stattfand.

19 Preise waren für Lokomotiven und Waggons in verschiedensten Spurweiten sowie Modellbahn-Zubehör zu vergeben.



Stilgerecht im mit reichlich Dampflokatina gesegneten Lokschuppen zu Ochsenhausen fand die diesjährige Preisverleihung statt. Alle Plätze waren belegt.



Ein sehr emotionaler Moment war die Vergabe des Ehrenpreises an Ione Schäuble, die langjährige Redaktionssekretärin der Sendung Eisenbahn-Romantik und rechte Hand des beliebten Moderators Hagen von Ortloff. Sie trug einen großen Teil zum Erfolg des Eisenbahn-Formats bei.



Günther Kopp von Tillig (l.), ein Urgestein der Modellbahnindustrie, nimmt ein Goldenes Gleis entgegen.



Michael Hofmann von Auhagen bedankt sich bei den Lesern der Verlagsgruppe Bahn für die Auszeichnung.



Miba-Chefredakteur Martin Knaden freut sich mit Reinhard Reindl für die Firma Roco.

Groß abgeräumt hat der Branchenprimus Märklin, vertreten durch Wolfrad Bächle und Uwe Müller, die insgesamt viermal auf die Bühne gebeten wurden. Aber auch Piko durfte sich über zwei Goldene Gleise freuen, die Jens Beyer gerne entgegennahm. Reinhard Reindl von Roco/Fleischmann war stolz auf den Gewinn in einer



FOTOS: VGBAHN

Wolfrad Bächle, Märklin-Geschäftsführer, darf die Dankesrede halten, Uwe Müller den Preis in Händen halten. Die Göppinger sahten wieder einmal ab.

Jens Beyer (Piko, l.) ist stolz auf den hauseigenen Schienenbus und das dafür erhaltene Goldene Gleis.

der Kategorien mit der höchsten Aufmerksamkeit: Dampflokomotiven in Spur H0.

Sehr emotional geriet die Verleihung des Goldenen Ehrengleises, das in diesem Jahr erstmals eine Frau erhielt: Ione Scheuble, die langjährige Redaktionssekretärin der Sendung Eisenbahn-Romantik und rechte Hand des Moderators Hagen von Ortloff. Hinter den Kulissen trug die gute Seele der Redaktion, die sich seit kurzem im Ruhestand befindet, viel zum großen Erfolg des einzigartigen Formats bei. □

Stefan Alkofer



99 633 macht sogar Tender voraus eine gute Figur. Der Museumszug fügte sich perfekt in die sanft geschwungene oberschwäbische Landschaft ein.



# EISENBAHN, KOKS UND GAS

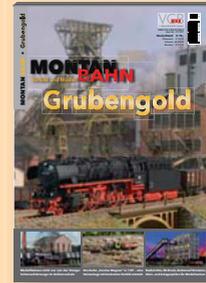
NEU



Das zweite Heft in der Reihe „MontanBahn – Vorbild und Modell“ vermittelt zunächst zentrales Grundlagenwissen über das große Vorbild, illustriert mit zahlreichen, teils bislang unveröffentlichten Bilddokumenten. Von der Heim- bis zu Ausstellungsanlagen werden verschiedene Kokereien im Modell vorgestellt. In mehreren Praxisberichten wird die modellbauerische Umsetzung Schritt für Schritt gezeigt. Eigene Beiträge widmen sich den am Markt erhältlichen Fahrzeugen, Kokerei-Bausätzen und dem spezifischen Zubehör. Außerdem beschäftigen sich die Autoren mit dem Bau und Einsatz von Rohrleitungen sowie dem 3D-Druck von Kokereikomponenten für die Modellbahn.

**Montan-Bahn 2: Schwarzweiß – Koks und Gas**  
100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,  
mehr als 250 Abbildungen

Best.-Nr. 311801 | € 15,-



Der erste Band einer kleinen Reihe „MontanBahn – Vorbild und Modell“ befasst sich unter dem Titel „Grubengold“ mit dem Kohlebergbau. Modell-Kohlengruben – von der Kleinzeche über eine klassische Heimanlage bis zur großen Ausstellungsanlage – werden ebenso vorgestellt wie Modelle von Fördergerüsten, Kohlenwäschen oder Bandbrücken.

**Montan-Bahn 1: Grubengold**  
100 Seiten, Format DIN-A4, Klebebindung,  
mehr als 250 Abbildungen

Best.-Nr. 311701 | € 15,-



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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](mailto:bestellung@vgbahn.de), [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

NEU

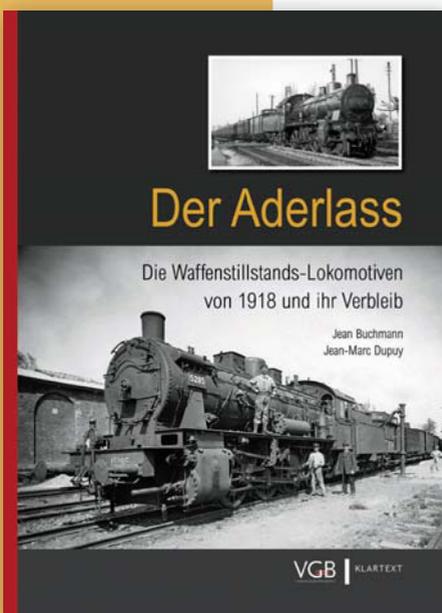
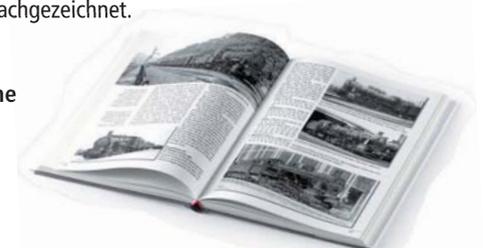
## Zweites Leben im Zwangs-Exil

### Die Waffenstillstands-Loks von 1918 und ihr Verbleib

Der am 11. November 1918 unterzeichnete Waffenstillstand des Ersten Weltkrieges hatte einen beispiellosen Aderlass für die deutschen Eisenbahnen zur Folge. Die Abtretung von 5.000 regelspurigen Dampflokomotiven und 150.000 Waggons stellte aber nicht nur die deutschen Staatseisenbahnen vor schier unlösbare Probleme. Auch die Empfänger waren schnell überfordert. In jahrelangen Recherchen haben Jean Buchmann und Jean-Marc Dupuy eine Fülle von Material, darunter viele rare Bilddokumente, zusammengetragen, die den Ablauf der Ereignisse lebendig werden lassen. Anschaulich und fachlich fundiert wird erstmals in dieser Ausführlichkeit der Einsatz der Waffenstillstands-Lokomotiven insbesondere (aber nicht nur) in Frankreich beschrieben und ihr weiterer Verbleib anhand der Quellen nachgezeichnet.

264 Seiten, Großformat 23,2 x 31,3 cm,  
Hardcover-Einband, mehr als 500 historische  
Fotos, Faksimile-Abbildungen und Tabellen

Best.-Nr. 581823 | € 49,95



**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:  
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstentfeldbruck  
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) · [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)



Mit unermüdlicher Begeisterung baut Peter van den Wildenberg seine Ausstellungen an. Für seine neue H0-Bahn verwendete der Märklin-Fan erstmals das Gleichstromsystem.

# Peters Sechste

**D**och wie kam es zu diesem Systemwechsel? Die passende Geschichte erzählt mir Cory, Peters Ehefrau und treue Begleiterin auf allen PEMOBA-Reisen zu den Ausstellungen: „Wir waren einmal auf einer Börse, dort habe ich bei einem Händler eine ganz

kleine Lok gesehen. ‚Ach, die ist schön, meinte ich, ‚Peter, kauf die doch mal.‘ – ‚Ja, ja,‘ sagte er, ‚aber die ist nicht von Märklin und außerdem ist sie digital.‘ – ‚Ja und?‘, antwortete ich, ‚viele Leute fahren digital, das kannst du doch auch.‘ So hat das angefangen, aber ich denke, dass Peters-Brück

die einzige digitale Anlage von Peter ist. Er wird zum Analogem und zu Märklin zurückkehren.“ Peter van den Wildenberg widerspricht dem allerdings: Das sei noch offen. Zurzeit baue er an einer Spur-0-Schmalspuranlage (0e) mit Selbstbauloks auf Basis von Roco-H0-Fahrwerken,



Kleine Stadt, kleiner Bahnhof: Zwei Gleise genügen für den Ausstellungsbetrieb.



Fast jedes Gebäude auf der Anlage ist mit einer Beleuchtung und detaillierten Inneneinrichtung versehen. Im Bahnhofsgebäude sind die Fahrkartenschalter und die davor wartenden Reisenden zu erkennen.

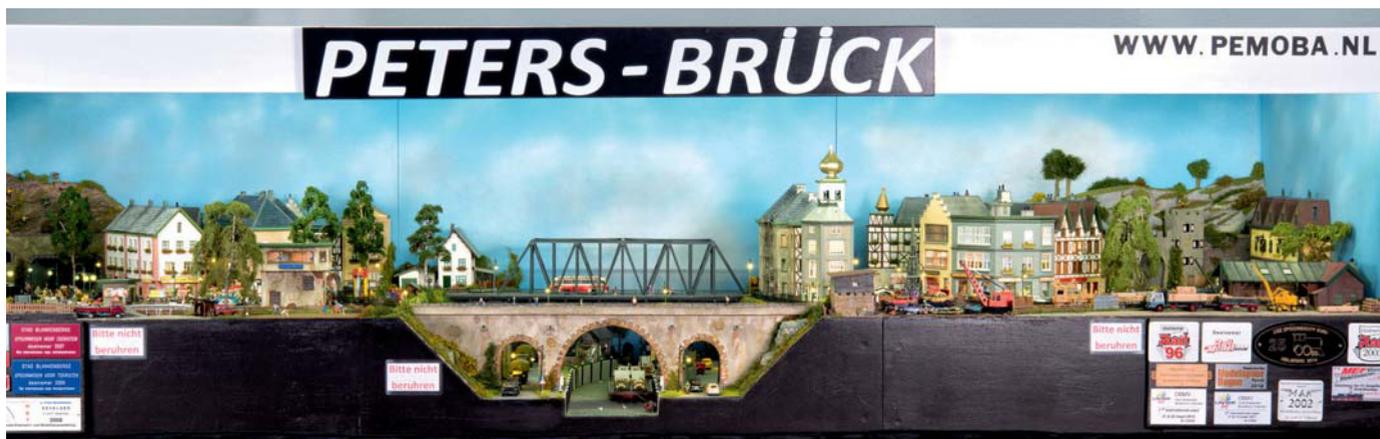
ebenfalls im Gleichstrom-System. Was die Zukunft bringe, das werde man sehen.

Die nette kleine Lok auf der Börse war die „Euterpe“ von Fleischmann, eine der vielen Varianten der bayerischen DIV, besser bekannt als grüne „Berg“. Inzwischen sind sechs Versionen des kleinen B-Kupplers in „Peters-Brück“ zu Hause, zwei schwarze, drei grüne und die ockerfarbene „Euterpe“. „Ich kann keine großen Loks auf die Anlage setzen“, sagt Peter. „Auf eine kleine Anlage gehören kleine Loks und kurze Züge.“ Allerdings bereiten die Maschinen, die alle mit Sound ausgerüstet sind, manchmal Probleme, denn Verschmutzungen auf den Gleisen führen zu lästigen Aussetzern. „Das gibt es bei Märklin nicht, Märklin läuft immer“, lautet Peters eindeutiger Kommentar. Einen Pufferkondensator, der für kontinuierliche Fahrt sorgen könnte, sucht man in den Fleischmann-Loks noch vergebens. Peter findet allerdings auch lobende Worte für das Digital-

system: „Das langsame Anfahren und Abbremsen der Züge ist ein großer Vorteil.“ Die Programmierung der Software („WINDIGIPET“ von Modellplan) übernahmen Freunde. „Deshalb dauerte es dieses Mal ein bisschen länger“, meint Cory. Nach der Fertigstellung der Anlage „Peterskirchen“ (siehe MEB 4/2013) vergingen gute fünf Jahre. In dieser Zeit konnten zunächst die

## Über fünf Jahre Bauzeit für zwei neue Anlagen

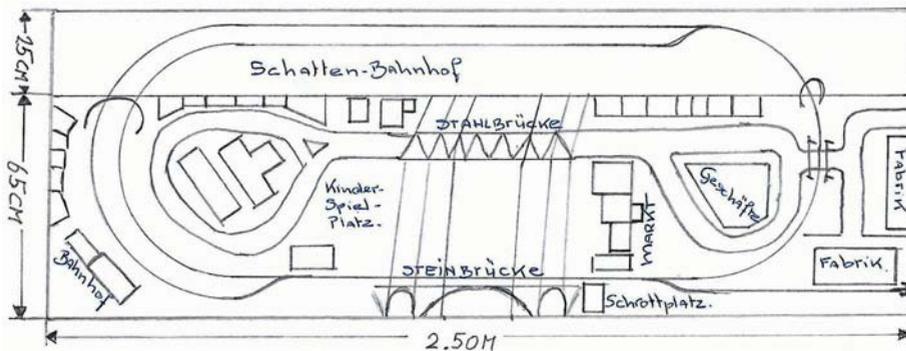
Anlage „Peters-Tal“ und schließlich diese sechste Ausstellungsanlage fertiggestellt werden. Außerhalb der Modellbahnsaison, also im Sommer, arbeitet Peter kontinuierlich über viele Stunden jeden Tag an der Modellbahn. Die Planung nimmt dabei viel Zeit in Anspruch. „Dieses Mal habe ich es so gemacht, wie die meisten bauen: Erst entstand ein stabiler Anlagentisch aus Metall, dann kamen die drei Segmente



Die Guckkasten-Anlage besteht aus drei Segmenten. Zentrales Motiv ist das tiefe Flusstal mit der Straßen- und der Eisenbahnbrücke.



Die bewegten Elemente sind ein PEMOBA-Markenzeichen: Auf dem Spielplatz sind es zwei Karussells, eine Schaukel und eine Wippe.



und der Hintergrund dazu und es folgten die Gleise. Erst dann habe ich die Häuser an die Infrastruktur, also auch an die Straßen, angepasst.“ Und Corry ergänzt: „Das sind alles PEMOBA-Häuser“. Trotz der beschriebenen Entstehung auf Basis des einfachen Gleisplans wirkt die kleine Stadt, als sei sie historisch gewachsen. Jedes Gebäude ist ein im Selbstbau entstandenes Unikat, oft mit vielen schrägen Winkeln, und jedes Haus hat es im wörtlichen Sinne in sich: „Alle Häuser, bei denen man in die Fenster sehen kann, haben eine selbst ge-



### Vielfältiges Programm in den Schaufenstern

bastelte Inneneinrichtung.“ So kann man sich gar nicht sattsehen am Warenangebot der Kleinstadt. Im Elektrofachgeschäft stehen eine Waschmaschine und zwei Gefrierkombinationen im Schaufenster, auf der anderen Seite des Flusstals findet man einen bunten Blumenladen, eine Bäckerei,

Aus der Skizze geht das einfache Prinzip der Anlage hervor: das klassische Oval. Im doppelgleisigen Abschnitt finden vier kurze Züge ihren Platz, alle sind mit Fleischmann-Modellen der bayerischen DIV bespannt.



Hinter dem Eisenbahn-Viadukt liegt die Straßenbrücke, die regelmäßig von einem Bus befahren wird. Am Fluss sorgen zwei Kräne für Bewegung, einer ist mit Holzstapeln, der andere mit dem kleinen grünen Ruderboot beschäftigt.

daneben ein Modehaus und ein Schuhgeschäft. Peter weist mich auf die wichtigen Fakten hin: „Im Bekleidungsladen hängen 115 Bügel und im Nachbargeschäft sieht man die Schuhschachteln im Schaufenster. Auf jeder Schachtel steht ein Paar Schuhe.“ Pro Schuh braucht Peter zehn bis 15 Minuten, um die Umrisse mit der Feile aus einer Polystyrol-Platte herauszuformen.

Das macht also zwei bis drei Stunden für ein einziges Schaufenster.

Wenn man genau hinsieht, erkennt man im Bild unten eine Bratpfanne. Das graue Eckhaus am Markt beherbergt im Erdgeschoss eine Buchhandlung und im ersten Stock eine voll eingerichtete Wohnung. In der Küche sitzt ein Paar am Tisch, dahinter steht eine Küchenzeile mit Herd.

Mich erinnert die kleine Stadt an Kinderbücher, konkret an die bekannten „Wimmelbücher“ von Rotraut Susanne Berner: Jedes Haus und jeder Winkel der Stadt erzählt seine eigene Geschichte. Ein kleines Detail ist mir allerdings entgangen. Peter verrät es mir: „Im Burgturm ganz rechts schwebt manchmal ein Gespenst hinter dem Fenster vorbei.“



An der Anlagenvorderkante zerbeult ein Bagger die Autowracks, dahinter bietet der Wochenmarkt eine bunte Vielfalt an netten Motiven.



Im rechten Teil liegen ein Sägewerk und ein Lagerhaus. Auch hier zeigen sich Kräne, Sägen oder ein Lastenaufzug im ständigen Betrieb.

Die bewegten Elemente sind ein Markenzeichen der PEMOBA-Anlagen, in „Peters-Brück“ sind es 23 solcher Szenen. Vom Bahnhofsvorstand, der den vorbeifahrenden Zügen nachschaut über den Bauarbeiter, der nebenan den roten Lieferwagen mit Säcken belädt, bis hin zum Schornsteinfeger und Malermeister – selbst die kleinsten Figuren bringen Leben in die Stadt. Im Sägewerk bewegen sich ein Kran, ein Gabelstapler und eine Kreissäge, da-

## Die Bewegung macht den Reiz der Anlage aus

hinter wird ein blauer Lkw mit Kisten aus dem Lagerhaus beladen.

„Die Besucher kommen oft mehrmals zu unserer Anlage, um alle Details zu entdecken und alle bewegten Szenen zu finden“, erzählt Peter. „Die besten finden vielleicht 20. Ich frage dann: Welche haben Sie nicht gefunden?“ Keine leichte Aufgabe.

Alle Gebäude sind mit LED beleuchtet, die Anlagen-Hauptbeleuchtung hinter der schwarzen Blende (ebenfalls LED) lässt sich mit der Fernbedienung so weit dimmen, dass es Nacht wird in „Peters-Brück“. Deshalb hat es sich auch gelohnt, den Bus, der seine Runden durch die Stadt zieht, mit einer Beleuchtung auszustatten. Der Eigen-

bau entstand aus einem Brekina-Modell und einer Lenkung für das Faller-Car-System. Der Rest ist gebastelt. Eine alte elektrische Zahnbürste spendete den Motor.

Das Ehepaar van den Wildenberg ist weiterhin unermüdlich auf Reisen und hat

Spaß am Ausstellungsbetrieb. „Peters-Brück“ ist am 22./23. September in Oostende (Belgien), am 20./21. Oktober in Kalkar und am 9./11. November im FEZ in Berlin zu sehen. Vielleicht finden Sie ja alle 23 bewegten Szenen? □ A. Bauer-Portner

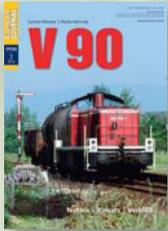


Der fünfte Zug besteht aus der ockerfarbenen „Euterpe“ und zwei farblich angepassten Niederbordwagen. Er pendelt zwischen Fabrik und Bahnhof, wenn es die Gleisbelegung zulässt.

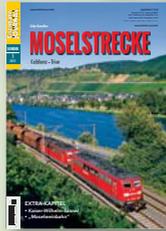
FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

# Steter Wandel in „Preußisch-Sibirien“

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



V 90  
Best.-Nr. 541602



Moselstrecke  
Best.-Nr. 531701



Lokstationen  
Best.-Nr. 541701



Frankfurt am Main  
Best.-Nr. 531702



Baureihe 78  
Best.-Nr. 541702



Ruhr-Sieg-Strecke  
Best.-Nr. 531801

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10  
Best.-Nr. 540801-e

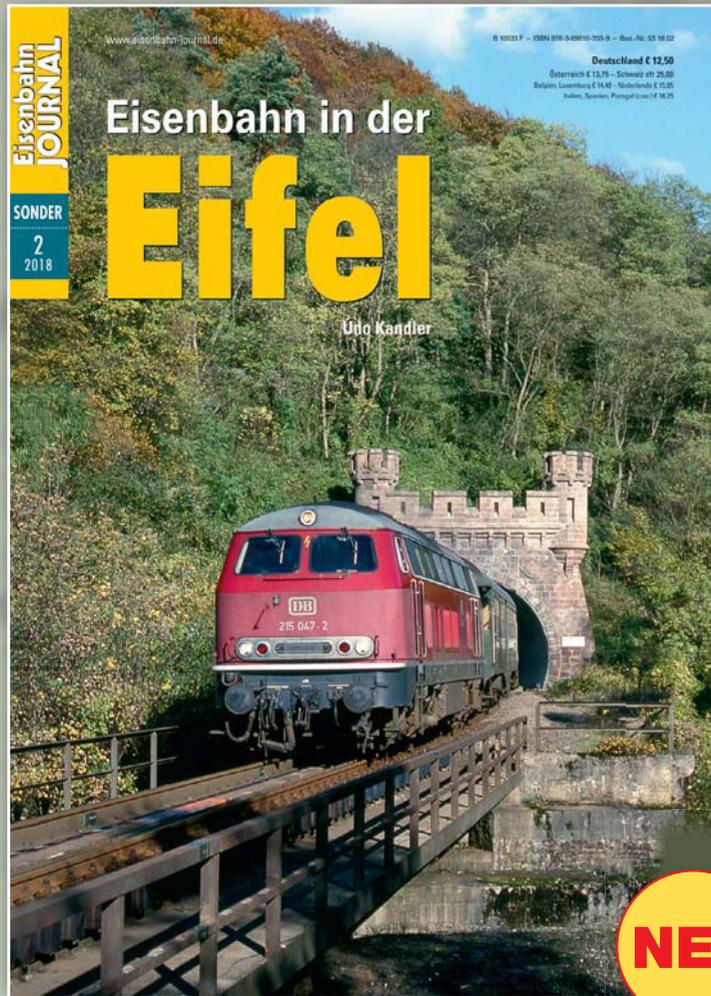


Baureihe 151  
Best.-Nr. 541002-e

Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter [www.vgbahn.de/ebook](http://www.vgbahn.de/ebook)

und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



**NEU**

Die kürzeste Verbindung zwischen Köln und Trier führt durch die Eifel. Die von der Rheinischen Eisenbahn erbaute Hauptstrecke wurde 1871 dem Betrieb übergeben. Teils aus militärstrategischen Überlegungen heraus entstanden zahlreiche weitere Strecken, sodass bis 1916 alle Eifelregionen einen Bahnanschluss erhielten. Die vier Bahnbetriebswerke in der Eifel – Jünkerath, Gerolstein, Mayen und Kreuzberg – werden ebenfalls porträtiert. Den drei Schmalspurbahnen in der Eifel, darunter die Brohltalbahn, die anfangs sogar einen Zahnstangenabschnitt aufwies, ist ein eigenes Kapitel gewidmet. EJ-Sonderausgabe mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen

Best.-Nr. 531802 | € 12,50



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

**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](mailto:bestellung@vgbahn.de), [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



Die Übersicht zeigt die beengten Platzverhältnisse in Knaresborough: Zwischen Tunnel und Brücke blieb nur wenig Platz für den Bahnsteig, eine Weiche musste man auf die Brücke verschieben. An das Wohnhaus links des Bahnübergangs klammert sich das Stellwerkshäuschen.

# Bis ans Ende der Welt

Pete Goss hat das Städtchen Knaresborough in eine große OO-Anlage verwandelt. Doch „The Worlds End“ bietet nicht nur bunten Eisenbahnbetrieb und Modellbau auf höchstem Niveau. Auf der Anlage treibt auch ein leibhaftiges Gespenst sein Unwesen.

Am Ende der Welt locken Bier und Fish 'n' Chips: Der kleine Pub „The World's End“ empfängt die Reisenden direkt am Ausgang des Bahnhofs. Nur eine Straße weiter folgt eine letzte eng bebaute Häuserzeile, dann geht es steil hinab ins felsige Tal des Flusses Nidd. Doch auf der anderen Seite lauert nicht etwa das Ende der Welt. Dort drüben führen die Gleise der Hauptstrecke an der Ruine von Knaresborough Castle vorbei ins wenige Meilen entfernte Harrogate.

Mit dem düsteren Namen des Pubs hat es eine ganz andere Bewandnis: Das kleine Städtchen Knaresborough war gegen Ende des 15. Jahrhunderts das Heim der Wahrsagerin Ursula Southail, besser bekannt als „Mother Shipton“. Eine ihrer Propezeiungen besagte, dass das Ende der Welt nahe sei, sobald die Brücke über den Fluss Nidd zum dritten Mal in Folge einstürze. Bis heute zeigten sich jedoch glücklicherweise alle Brücken über den Nidd ausreichend stabil, auch die steinerne Eisenbahnbrücke aus dem Jahr 1848. Knaresborough liegt im Norden der Grafschaft Yorkshire an der „Harrogate Line“. Die gut 62 Kilometer lange Eisenbahnstrecke verbindet die Städte Leeds und York. Nach der Privatisierung des britischen Eisenbahnnetzes beherrschte die Northern Rail den Betrieb auf der Strecke, bis die Leistungen 2016 auf Arriva übergingen.

Aus den leeren Fensteröffnungen der Ruine von Knaresborough Castle am anderen Flussufer böte sich ein herrlicher Blick auf den Eisenbahnbetrieb und die Stadt, die sich am gegenüberliegenden Ufer in engen Gässchen den Hang hinauf



Lokbespannte Sonderzüge wie der „Northern Belle“ bringen Abwechslung in den Anlagenbetrieb. Der privat betriebene Luxuszug fährt auch im Original regelmäßig durch Knaresborough. Als Zuglok fungiert die „Solway Princess“, eine Maschine der Class 47.

schmieg. Doch von Ruhe ist vor der Ruine derzeit nicht viel zu spüren. Vor den Mauerresten donnern die Kanonen. Krieger schwenken ihre Fahnen und Lanzen, während das Schlachtfeld im Pulverrauch versinkt. Die Krieger, erklärt Pete Goss, gehören zur einer Historienspielgruppe. Auf dem akkurat gestutzten Rasen vor dem Schloss stellen die Laiendarsteller die Belagerung des Schlosses während des englischen Bürgerkriegs zur Mitte des 17. Jahrhunderts nach. Die Briten, so scheint es, beschäftigen sich gerne mit Geschichte. Das gilt auch für Pete Goss. Seit Jahren hat sich der gelernte Architekt mit seinen ebenso vorbildgetreuen wie detailreichen Anlagen einen Namen gemacht. „Row-



Dicht drängen sich die typischen Reihenhäuschen an die Klippen hoch über dem Ufer des Nidd.

lands Castle“, eine seiner früheren Anlagen, hat es nach ihrer Zeit als Ausstellungsobjekt gar in ein Museum geschafft. Für sein aktuelles Projekt „The World’s End“ hat sich Goss nun das Städtchen Knaresborough zum Vorbild erkoren.

## Die Architektur schafft das Umfeld für die Bahn

Ein intensiver Rangierbetrieb ließ sich rund um den kleinen Haltepunkt des Ortes mit seinem recht übersichtlichen Gleisplan kaum verwirklichen. Umso mehr Mühe und Sorgfalt verwendete der Erbauer auf die Gestaltung des Umfelds. Sieben Jahre dauerten die Arbeiten an der Anlage. Während dieser Zeit hat Goss Pläne ge-



Vor den ehrwürdigen Mauern des „Kings Tower“ von Knaresborough Castle stellen Historien-darsteller die Belagerung der Burg im Jahr 1644 während des englischen Bürgerkriegs nach.



Am oberen Ende der rechten Häuserzeile ist das kleine Stellwerkshäuschen zu erkennen.

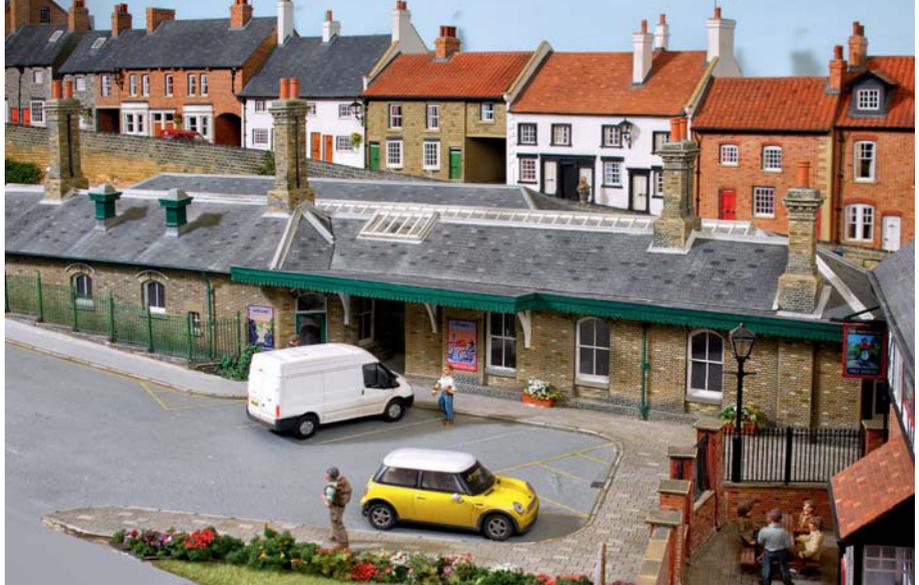
zeichnet und immer wieder die Originale vermessen, dokumentiert und fotografiert. So entstand in 1500 Arbeitsstunden ein perfektes Abbild der Stadt. Sämtliche Gebäude sind Eigenbauten im exakten Maß-

## 1500 Arbeitsstunden, sieben Jahre Bauzeit

stab 1:76 – vom Bahnhof über die typischen Reihenhäuser bis hin zum mächtigen Viadukt und der Burgruine.

Als Baumaterial verwendete Goss, was ihm gerade passend erschien. Die Außenwände der Gebäude entstanden aus Polystyrolplatten. Wo die Industrie keine passend gravierten Bauplatten anbot, hat Goss selbst nachgearbeitet. Manches entstand aus Holz, anderes aus Metall. Die Fallrohre bog Goss kurzerhand aus Draht zurecht: „Das ist einfach filigraner“, sagt er. Auch die Fensterrahmen hat Goss dreidimensional gestaltet, nur die ganz feinen Fenstersprossen sind von Hand aufgemalt. Für den passenden Effekt geht Goss bisweilen auch ungewöhnliche Wege: Auf die Frage, wie er die Burgruine mit ihren dicken Festungsmauern gebaut habe, grinste er spitzbübisch: Die Wände seien aus Polystyrol, „aber die Trümmer dazwischen entstanden aus Katzenstreu, das ergab genau die richtige, zerklüftete Oberflächenstruktur.“

Auf perspektivische Verkürzungen hat Pete Goss bewusst verzichtet. Stattdessen hat er lediglich einige Straßenzüge verkürzt und manche Häuser weggelassen. Den-



Das Bahnhofsgebäude grenzt an die Tunneleinfahrt und den Pub. Das jeweils andere Gleis ist nur über eine Unterführung zu erreichen, der Bahnübergang ist seit Jahren fest verschlossen.



Auch abseits der Eisenbahntrasse hat Pete Goss das typische Flair britischer Städte treffend eingefangen. Figuren wie die ältere Dame im Rollstuhl hat Goss ebenfalls selbst gefertigt.



Der Pub spielt im Sozialleben auf der Insel traditionell eine wichtige Rolle. Da ist es nur folgerichtig, dass der Pub „The World’s End“ im Mittelpunkt der gleichnamigen Anlage thront.



Zwei Class 150-Triebzüge von Arriva halten in Knaresborough. Die erste Bauserie (vorne) besaß noch Übergangstüren an den Fronten.

noch wirkt Knaresborough auch im Kleinen so romantisch-verschachtelt wie das große Vorbild. „Das typisch englische Haus ist ja ohnehin ein bisschen kleiner“, scherzt Torsten Freyer. Gemeinsam mit zwei weiteren Eisenbahnfreunden betreute der Brandenburger das Gastspiel der Anlage auf der Intermodellbau 2018 in Dortmund. Kennengelernt haben sich Pete Goss und Torsten Freyer auf der „OntraXS“ im März 2016 in Utrecht:

Freyer war damals mit seiner eigenen OO-Anlage nach britischem Vorbild vor Ort. Seit seinem ersten Englandbesuch vor mehr als zwei Jahrzehnten hat er sich ganz der britischen Eisenbahn verschrieben. Die sei einfach eine Welt für sich, schwärmt er. Das enge Lichtraumprofil zum Beispiel. Oder die gelbe Warnlackierung an den Fronten. Die sei mittlerweile zwar nicht mehr vorgeschrieben, werde von den meisten Betreibern aber dennoch beibehalten. Die Unterschiede begannen schon bei der Epochenenteilung, erklären Freyer und Goss und nennen gleich ein Beispiel: „The World’s End“ sei im England der Jahre 2005-2015 angesiedelt. Auf dem Kontinent entspräche das den Epochen V-VI, in Großbritannien hingegen sei man längst in der Epoche IX angelangt. Diese begann bereits 1995 mit der Privatisierung und Aufspaltung von British Rail.

Während Goss und Freyer erzählen, kümmern sich die beiden Kollegen im Hintergrund um den Zugbetrieb. Der läuft auf

der Anlage komplett analog. „Es macht mir einfach viel zu viel Spaß, mit einem richtigen Trafo und Schaltern zu hantieren“, sagt Goss. Der sichtbare Anlagenteil besteht aus einer langen, zweigleisigen Paradedrecke, die nach rechts hin in einem sanften

## Triebzüge dominieren den Anlagenbetrieb

Bogen in der Kulisse verschwindet. Links tarnt das Tunnelportal hinter dem Bahnhof den Übergang zur Kulisse. Hinter den Kulissen sorgt ein Schattenbahnhof für Abwechslung in der Zugfolge. Neben den

Zügen von Northern Rail und Arriva, die meist aus zwei- oder dreiteiligen Dieseltriebwagen bestehen, verkehren auch immer wieder lokbespannte Sonderzüge auf der Anlage, etwa der „Northern Belle“. Auch beim großen Vorbild passiert dieser Luxuszug regelmäßig Knaresborough auf seinem Weg nach Norden. Bis zur Lieferung der neuen Diesellokomotiven von Stadler war dieser Zug meist mit sechsachsigen Class 47-Diesellokomotiven aus den 1960er-Jahren bespannt.

Goss legt großen Wert darauf, nur Modelle einzusetzen, deren Vorbilder auch wirklich durch Knaresborough gefahren



Bunte Fenster und Türen sind ein beliebtes Gestaltungselement angelsächsischer Hausbesitzer. Im Modell zeugen Details wie die Regenrinnen vom ausgeprägten Interesse für Architektur.



sind. Notfalls ändert er auch die Lackierung der Fahrzeuge. Auch ansonsten trägt Goss viel selbst zur perfekten Ausstattung seiner Anlagen bei. Schon während des Baus fiel ihm auf, dass typisch zeitgenössische Figurenmodelle Mangelware sind. „Es gab we-

## Irgendwo im Wald spukt „Mother Shipton“

der Elektrorollstühle noch Jugendliche mit Kapuzenpullis – dann musste ich die Figuren natürlich selber bauen“, schmunzelt er.

Mit selbst gebastelten Figuren könne man auch wunderbar Geschichten erzählen, findet Goss. So hat er seine Anlage nicht nur nach der Prophezeiung der Seherin „Mother Shipton“ benannt, er hat die Prophetin auch auf seiner Anlage versteckt. Auf Ausstellungen veranstaltet er mit den Besuchern regelmäßig ein Suchspiel unter dem Motto: „Find Mother Shipton.“

Den Figurenbau hat Goss schon während der Arbeiten an seinen früheren Anlagen perfektioniert – so sehr, dass er seine Figuren mittlerweile auch in Kleinserie produziert und auf seiner Website zum Kauf anbietet. Ob da noch genug Zeit für die Modellbahn bleibt? Aber sicher! Pete Goss hat schon mit dem Bau einer neuen Anlage begonnen. Begeistert zieht er Fotos und erste Zeichnungen hervor. Doch was er vorhatte, das sollten wir noch nicht verraten, fügt er verschmitzt lächelnd hinzu. Nur so viel: Das Thema wird wieder ein typisch britisches sein. □ Bernd Keidel

Von Knaresborough Castle ist neben dem „Kings Tower“ noch das ehemalige Gerichtsgebäude (ganz hinten) erhalten. Es beherbergt heute ein Museum.

Bei schönem Wetter ist ein Picknick im Park ein idealer Zeitvertreib. Doch Obacht: Im Hintergrund lockt mit dem „Blind Jack’s“ bereits ein weiterer Pub.



FOTOS: FRANK ZARGES

# Die Spezialisten



An einer Modellbahn gibt es immer etwas zu verbessern und zu verfeinern. Die MIBA-Autoren haben etliche Beispiele zusammengetragen, wie man einen Bahnhof, einen Lokschuppen oder ein Stellwerk innen wie außen noch überzeugender nachbilden kann – etwa durch maßstäbliche Ziegelmauer-Nachbildungen oder Inneneinrichtungen von der alten Werkbank bis hin zur realistischen Hebelbank. Beim Landschaftsbau dienen hauchdünne Fasern als filigrane Zweige, die es zu belauben gilt, während das Umfeld mit Kisten und Kästen, Holzstapeln und Scheiten „garniert“ wird. Im Fahrzeugbereich dient der RE 7 als Vorbild für die Alterung von Lok und Wagen, den Einbau einer Inneneinrichtung und den Einsatz genau nach Zugbildungsplan. Und schließlich entsteht das Krocksteinviadukt gänzlich aus Polystyrol-Profilen – ein Kunstbau, dessen Bau eine Kunst für sich ist! Dieses MIBA-Spezial ist ein Muss für alle Detaillierungs-Spezialisten – und welcher Modellbahner ist das nicht?

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 12011718 | € 12,-

## Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 107  
**Patina mit Perfektion**  
Best.-Nr. 120 10716



MIBA-Spezial 108  
**Schnittstelle Schiene – Straße**  
Best.-Nr. 120 10816



MIBA-Spezial 109  
**Arkaden, Viadukte und Portale**  
Best.-Nr. 120 10916



MIBA-Spezial 110  
**Kleine Welt – meisterlich geplant**  
Best.-Nr. 120 11016



MIBA-Spezial 111  
**Gelungene Gleise**  
Best.-Nr. 120 11117



MIBA-Spezial 112  
**Modellbahn mobil**  
Best.-Nr. 120 11217



MIBA-Spezial 113  
**Animierte Anlagen**  
Best.-Nr. 120 11317



MIBA-Spezial 114  
**Pragmatische Planung**  
Best.-Nr. 120 11417

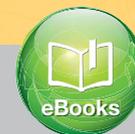


MIBA-Spezial 115  
**Neues für Nerds**  
Best.-Nr. 120 11518



MIBA-Spezial 116  
**Kleine Stationen**  
Best.-Nr. 120 11618

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,-



Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78  
Best.-Nr. 12087808-e



MIBA-Spezial 91  
Best.-Nr. 12089112-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter [www.vgbahn.de/ebook](http://www.vgbahn.de/ebook) und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de), [www.miba.de](http://www.miba.de)



## 70 Jahre Modellbahn-Tradition im Vogtland

► Bereits 1946 kamen Modellbahnfreunde in der vogtländischen Stadt Plauen zum Gedankenaustausch zusammen. 1948 entstand daraus die „Interessengemeinschaft Modelleisenbahn“, die sich regelmäßig im Hotel „Frankfurter Hof“ in Plauen traf. Auch wenn die Vereinsarbeit zu dieser Zeit nur unter dem Dach einer Massenorganisation möglich war, gilt 1948 als Gründungsjahr des heutigen „1. MEC Plauen 1948“ e. V. Der Verein feiert in diesem Jahr also sein 70-jähriges Bestehen.

Für einen Modellbahnverein ist das ein beeindruckendes Alter, bedenkt man insbesondere die Materialknappheit in der Gründungszeit. So ist es nicht verwunderlich, dass zur ersten Modellbahnausstellung der Gruppe, die in der Vorweihnachtszeit 1951 im „Frankfurter Hof“ stattfand, neben der ersten Gemeinschaftsanlage vor allem auch Eigenbaumodelle der



Auf der in Epoche I angesiedelten H0-Modulanlage sind auch Eigenbau-Lokomotiven zu sehen.



Die jährlich im November stattfindende Modellbahnausstellung ist einer der Höhepunkte im Vereinsleben der Plauerer.



FOTOS (3): 1. MEC PLAUEN

Das Markenzeichen der H0-Gemeinschaftsanlage ist der Nachbau der Elstertalbrücke.

Baugrößen H0 und K (1:180) gezeigt wurden. Durch den Erfolg der Ausstellung ermutigt, führte man den Bau einer Gemeinschaftsanlage weiter, auf der sogar Oberleitungsbetrieb nachgestellt wurde.

Mit dem Wechsel zur Industriegewerkschaft Eisenbahn bekam die Gruppe Räume im Oberen Bahnhof Plauen zur Verfügung gestellt. In der Folge wurde das Umziehen zur Daueraufgabe der Vogtländer. Viele im Bau befindliche Anlagen fielen den räumlichen Veränderungen zum Opfer, die Mitgliederzahl schrumpfte teilweise auf nur noch drei Kollegen.

Doch Aufgaben kamen nicht in Frage.

1962 trat die AG dem gerade gegründeten DMV bei und fand Anschluss zu vielen Gleichgesinnten. Anfang der 1970er-Jahre fand man die Räume, welche der Verein noch heute als Clubhaus nutzt. Seither arbeiten die Modellbahnfreunde an ihrem großen Hingucker, einer H0-Gemeinschaftsanlage mit dem Nachbau der Elstertalbrücke, der etwas kleineren Schwester der Göltzschtalbrücke. Später folgte eine N-Anlage, die den Bahnhof Pirk mit der noch unfertigen Autobahnbrücke darstellt. Mittlerweile zählen viele weitere Anlagen in verschiedenen Baugrößen und mit verschiedenen Motiven zum Vereinsrepertoire.

Zum Clubleben gehören viele Ausstellungen,

die häufig unter ein Motto gestellt wurden, zum Beispiel „125 Jahre Reichenbach – Plauen“. Passend zum Thema gestalten die Mitglieder Plakate und Vitrinen mit Dioramen. Dabei wird Wert auf einen regionalen Bezug gelegt, da es das Anliegen des Vereins ist, Eisenbahngeschichte aus dem Vogtland und den angrenzenden Regionen historisch aufzubereiten und einem breiten Publikum vorzustellen. Bei Zuschauern stößt das stets auf Begeisterung. Als Höhepunkt wird wohl 1985 in die Chronik eingehen, als man zur Themenausstellung „150 Jahre Deutsche Eisenbahn“ mehr als 16 500 Besucher begrüßte.

Aktuell zählt der 1. MEC Plauen, der nach 1989 auch der SMV angehörte, 25 Mitglieder jeden Alters. Die Höhepunkte im Vereinsleben sind das jährliche Gartenfest sowie die Modellbahnausstellungen, die immer im November in der Aula der Friedensschule Plauen stattfinden.

Der Modellbahnbau ruht in Plauen jedoch derzeit, da die Vereinsmitglieder mit der Renovierung der Vereinsräume beschäftigt sind. Allerdings gibt es bereits erste Ideen für eine neue Großanlage, die den Oberen Bahnhof von Plauen nachstellen soll. Die Modellbahner bleiben also der Eisenbahngeschichte des Vogtlands treu.

Im Jubiläumsjahr lädt der 1. MEC Plauen e. V. vom 17. bis 25. November 2018 zur nunmehr 30. Modellbahnausstellung in die Friedensschule ein und hofft, wieder viele begeisterte Besucher zur abwechslungsreichen Schau begrüßen zu können. Wer sich von der Arbeit im Verein ein Bild machen möchte, kann dies immer mittwochs ab 17 Uhr im Vereinsheim tun. Gäste sind herzlich willkommen.

Weitere Informationen über den Verein sind im Internet zu finden: [www.mec-plauen.de](http://www.mec-plauen.de). *Jens Eckstein (SMV005)*

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

## Lokführer (m/w) bei der Infraser Logistics GmbH

Attraktive  
Vergütung  
Innovatives  
Unternehmen

Infraser Logistics GmbH  
Standort: Frankfurt am Main,  
Industriepark Höchst  
Einstiegsart: Lokführer VDV  
Klasse 1 oder 3,  
Vertragsart: Schichtarbeit in Vollzeit

Wir bieten auch die Berufsausbildung Eisenbahner im Betriebsdienst EIB an

### Interessiert?

Für eine weitere Auskunft steht Ihnen Herr Alexander Völpel gerne zur Verfügung.

Tel.: +49 69 305-17630. E-Mail: [jobboerse@infraser.com](mailto:jobboerse@infraser.com)

Weitere Informationen finden Sie unter [http://www.infraser.com/de/karriere/ihr\\_einstieg.html](http://www.infraser.com/de/karriere/ihr_einstieg.html)



## Bahn oder Baden?



FOTO: BDEF/UDO HAAG

Historische und moderne KBE-Triebwagen.

Im Hochsommer zieht es sicher viele Menschen ans Wasser. Aber es gibt auch im August interessante Eisenbahnfeste. So findet am Sonntag, den 12. August 2018, um 10 Uhr in der ehemaligen Güterhalle in Wesseling ein Bahnfest anlässlich der Eröffnung der Stadtbahnlinie 16 vor dann genau 40 Jahren statt. Eine Sonderfahrt führt

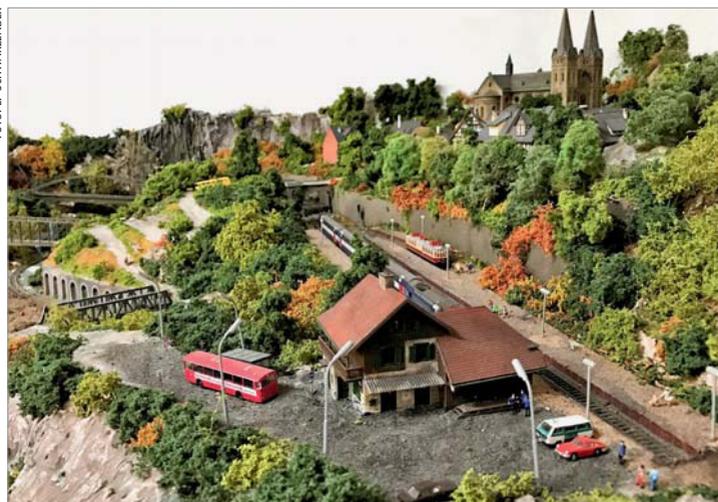
nach Wesseling. Dort sind eine Fotoausstellung zum Thema „Der Bonner Rheinfahrbahnhof“, Fahrzeugmodelle und Originalfahrzeuge zu sehen. Für Kinder gibt es eine Mitfahrereisenbahn. Verkaufsstände, ein Grill und Getränke runden das Angebot ab. Kontakt: [www.kbef-ev.de](http://www.kbef-ev.de)

Am Sonnabend, den 25. August 2018, veranstalten die Eisenbahnfreunde Schwarzenbek e.V. von 11 bis 17 Uhr ihr Sommerfest mit Modellbahnflohmärkten. Im letzten Jahr wurde die Veranstaltung von über 1800 Modellbahninteressierten besucht. Veranstaltungsort sind die Räume des Vereins in der Röntgenstraße 24 in 21493 Schwarzenbek. Dort sind auf über 600 Quadratmetern drei Modulanlagen, zwei in Baugröße H0 und eine in N, permanent

Die N-Anlage in Schwarzenbek.

aufgebaut. Als besonderer Event wird eine Original-Feldbahn mit 600 Millimetern Spurweite eröffnet. Außerdem finden Vorführungen mit Modellen, die nicht auf der Schiene fahren, sowie ein sehr gut sortierter Fachflohmärkte statt. Auch für das leibliche Wohl der Besucher ist gesorgt. Kontakt: [www.ebf-schwarzenbek.de](http://www.ebf-schwarzenbek.de)

FOTO: EF SCHWARZENBEK



## VORBILD

### Mo bis Fr, bis auf weiteres

● Zwei Zugpaare mit Dampflokbekspannung ab Wolsztyn (Wollstein) um 6.17 Uhr und 11.27 Uhr nach Leszno (Lissa) mit den Maschinen Ol49-69 oder Pt47-65, E-Mail: wojtek@parowozy.com, Tel. (0048) 602 374 006, www.parowozy.com.pl.

### Jeweils Do bis So

● Eisenbahnmuseum Vienenburg von 15 bis 17 Uhr geöffnet, Bahnhofstr. 8, 38690 Goslar OT Vienenburg, Tel. (05324) 780478, www.eisenbahnmuseum-vienenburg.de.

### Jeweils Fr und Sa

● Arbeitseinsätze am Lokbahnhof Sonneberg, Fr ab 14 Uhr, Sa ab 9 Uhr, Eisenbahnfreunde Sonneberg, Norbert Föllner, Tel. 0160 7636656, www.eisenbahnfreunde-sonneberg.de.

### Bis So 02.09.

● Ausstellung 175 Jahre Eisenbahn in Schlesien, Di bis Do 10 bis 17 Uhr, Fr bis So 10 bis 18 Uhr Brüderstraße 8, 02826 Görlitz, Tel. (03581) 87910, www.schlesisches-museum.de.

### Bis So 30.09.

● Eisenbahnmuseum Pasewalk, jew. 10 bis 18 Uhr geöffnet, Führungen Mi bis Sa jew. 10 und 14 Uhr, Eisenbahnerlebniszentrum des Vereins Lokschnuppen Pomerania e.V., Speicherstraße 14, 17309 Pasewalk, Tel. (03973) 216326, www.lokschnuppen-pomerania.de.

### Bis Mi 03.10.

● Jeden Sa und So Fahrbetrieb von 14 bis 17 Uhr bei der Kleinbahn Schwichtenberg Uhlenhorst, Mecklenburg-Pommersche Schmalspur-Freunde e.V., Zur Kleinbahn 7a, 17099 Galenbeck OT Schwichtenberg, Tel. 0173 4672347, www.mecklenburgische-seenplatte.de/reiseziele/mecklenburg-pommersche-schmalspurbahn-mps.

### Bis Mi 31.10.

● Moorbahn-Fahrten, täglich, Moorbahnhof beim MoorlZ, Am Hohen Kopf 3, 21776 Wanna, Tel. (04757) 8189558, www.ahlenmoor.de.

### Sa 14.07.

● Moorfahrt ab Oldenburg über Bad Zwischenahn und Ocholt, Museumseisenbahn Ammerland-Barßel-Saterland e.V., Am Wasserturm 8, 26655 Westerstede, Tel. (04499) 1539, www.mabs-online.de.  
● DB-Museum Standort Halle von 10 bis 16 Uhr geöffnet, Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, DB Museum Halle (Saale), Volkmannstraße 39, 06112 Halle (Saale), Tel. (0345) 2397336, www.dbmuseum.de.

● Sommerfest bei der Niederlausitzer Museumsbahn, NLME, Kleinbahnen 26a, 03249 Sonnewalde OT Kleinbahnen, Tel. (03544) 5982961, www.niederlausitzer-museumseisenbahn.de.

### Sa 14.07 und So 15.07.

● Pendelfahrten auf der Rübelandbahn Blankenburg (Harz) – Rübeland mit Diesellok, AG Rübelandbahn, Bahnhofstraße 4, 38889 Blankenburg (Harz), Tel. (03944) 9541190, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.

### So 15.07.

● 796901 fährt zwischen Rinteln und Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Bahnhofstraße 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburgerferst.de.  
● Museumszüge zwischen Leeste und Thedinghausen mit Diesellok V21 von 1957, Kleinbahn Leeste e.V., Zum Irrgarten, 28844 Weyhe-Leeste, Tel. 0176 50412962, www.pingelheini.de.  
● Betriebstag bei der Museumsbahn Bad Bederkesa – Bremerhaven, Bahnhofstraße 18, 27624 Geestland, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.



Zweimal im Monat verkehrt der EFW-Dampfzug zwischen Bad Nauheim Nord (beim DB-Bahnhof Bad Nauheim) und Münzenberg. Die nächsten Fahrtage sind der 15. Juli, 5. und 19. August, Tel. (06032) 929229, www.ef-wetterau.de.

● Straßenbahnmuseum Hannover von 11 bis 17 Uhr geöffnet, Hohenfelder Straße 16, 31319 Sehnde-Wehmingen, Tel. (05138) 4575, www.tram-museum.de.  
● Betriebstag, Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., Postdamm 166, 33334 Gütersloh, Tel. (05241) 68466, www.dampfkleinbahn.de.

### Mi 18.07.

● Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Am Bahndamm 4, 26506 Norden, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

### Sa 21.07.

● Bärchentag bei der Berliner Park-eisenbahn in Berlin-Wuhlheide, BPE

Berliner Parkeisenbahn gGmbH, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin, Tel. (030) 53892660, www.parkeisenbahn.de.

● Draisinen-Aktionstag auf dem Museumsbahnhof in Klein-Mahner mit Fahrten im Bahnhofsbereich, 11 bis 17 Uhr, Dampflokk-Gemeinschaft 41 096 e. V., Warnestraße 3a, 38704 Liebenburg, Tel. (05346) 2333, www.dg41096.de.

● Sonderzug „Feuerzangenbowle“ ab Bahnhof Benndorf (beim DB-Bf Klostermansfeld) um 18 Uhr, Mansfelder Bergwerksbahn e.V., Hauptstraße 15, 06308 Benndorf, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

### Sa 21.07. und So 22.07.

● Museumsbahn Pollo fährt zwischen Mesendorf und Lindenberg, Dampf-betrieb, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 91, 16928 Groß Pankow, OT Lindenberg, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.  
● Museumszüge zw. Bruchhausen u. Asendorf, sonntags Anreise mit dem Kaffkieker Eystrup – Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Syke möglich, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Bahnhof 1, 27305 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (04252) 930093, www.museumseisenbahn.de.

### So 22.07.

● Museumszüge zwischen Harpstedt und Delmenhorst, Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e. V., Postfach 1236, 27732 Delmenhorst, Tel. (04244) 2380, www.jan-harpstedt.de.  
● Der OHE-Ameisenbär (Wismar 1937) fährt zwischen Soltau und Döhle, Soltau-Touristik, Am Alten Stadtgraben 3, 29614 Soltau, Tel. (05191) 828282, www.soltau-touristik.de.  
● Sommer-Ferienfahrten zwischen Bornum und Derneburg, Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e. V., Chauseestraße 4A, 39279 Loßburg, Tel. (039245) 2042, www.dbg-hildesheim.de.

### Mi 25.07.

● Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Am Bahndamm 4, 26506 Norden, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

### Sa 28.07.

● Betriebstag bei den Eisenbahnfreunden Hasetal e.V. zwischen Haselünne und Löningen, Hopfenmarkt 3, 49740 Haselünne, Tel. (05432) 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net.

### Sa 28.07. und So 29.07.

● Bahnhofsfest in Gramzow (Uckermark) mit Pendelfahrten nach Damm, Brandenburgisches Museum für Klein- u. Privatbahnen, Am Bahnhof 3, 17291 Gramzow, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseum-gramzow.de.

### Sa 04.08. und So 05.08.

● Betriebstag bei der Almetalbahn in Almstedt-Segeste mit Führerstandsmitfahrten, Handhebel- und Rottenkraftwagenfahrten, Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn e. V., Schwarze Heide 44, 31199 Diekholzen, Tel. (05121) 261388, www.almetalbahn-online.de.  
● Museumsbahn Pollo fährt zwischen Mesendorf und Lindenberg, Dampf-betrieb, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e. V., Lindenberg 91, 16928 Groß Pankow, OT Lindenberg, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.  
● Betriebstage beim Verein Historischer Schienenverkehr Wesel e. V., Postfach 10092318, 46469 Wesel, Tel. (0281) 20617960, www.hsw-wesel.de.

### So 05.08.

● Betriebstag bei der Museumsbahn Bad Bederkesa – Bremerhaven, Bahnhofstraße 18, 27624 Geestland, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.  
● Pendelfahrten zwischen Osnabrück-Eversburg und dem Zechenbahnhof Piesberg, Osnabrücker Eisenbahnfreunde e. V., Süberweg 60 e, 49090

FOTO: KORBIMAN FLEISCHER

Osnabrück, Tel. (0541) 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de.

- Fahrtag bei der Niederlausitzer Museumsbahn zwischen Finsterwalde und Crinitz, NLME, Kleinbahnen 26a, 03249 Sonnewalde OT Kleinbahnen, Tel. (03544) 5982961, www.niederlausitzer-museumseisenbahn.de.
- Bahnbetrieb auf der Exter- und Begatalbahn zwischen Bösingfeld, Barnstrup und Dörentrup, Landes-eisenbahn Lippe e.V., Am Bahnhof 1, 32699 Extertal-Bösingfeld, Tel. (05262) 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de.

#### Sa 07.08. und So 08.08.

- Museumsverkehr zwischen Bruchhausen und Asendorf, sonntags Anreise mit dem Kaffkieker Eystrup – Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Syke möglich, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Bahnhof 1, 27305 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (04252) 930093, www.museumseisenbahn.de.
- Betriebstag bei der Böhmetal-Kleinbahn zwischen den Stationen Klein Eilstorf und Walsrode-Hollige West, Böhmetal-Kleinbahn BKB Kleinbahn Betriebsgesellschaft gGmbH, Am Bahnhof 2, 29664 Walsrode, Tel. (05161) 5038874, www.boehmetalbahn.de.
- Zwischen Stade, Bremervörde und Bremen verkehrt der Moorexpress mit Schienenbus VT 796, EVB-Reisebüro, Tel. (04761) 993116, www.moorexpress.de.

#### Sa 11.08.

- Betriebstag bei den Eisenbahnfreunden Hasetal e. V. zwischen Meppen und Essen (Oldenburg), Hopfenmarkt 3, 49740 Haselünne, Tel. (05432) 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net.

#### Sa 11.08 und So 12.08.

- Pendelfahrten auf der Rübelandbahn Blankenburg (Harz) – Rübeland mit Diesellok, AG Rübelandbahn, Bahnhofstraße 4, 38889 Blankenburg

## 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](http://www.swr.de/eisenbahn-romantik)

(Harz), Tel. (03944) 9541190, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.

#### So 12.08.

- Zugverkehr auf der Kleinbahn Verden – Walsrode, VEF Kleinbahn Verden-Walsrode e.V., Offendeicher Weg 23, 27313 Dörverden, Tel. (04239) 1227, www.kleinbahnexpress.de.
- Sommer-Ferienfahrten zwischen Bornum und Derneburg, Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e.V., Chauseestraße 4A, 39279 Lohburg, Tel. (039245) 2042, www.dbg-hildesheim.de.
- Stadtrundfahrt mit plattdeutscher Stadterklärung mit der historischen Straßenbahn in Bremen, 10.30 Uhr ab Hauptbahnhof (Gleisdreieck), Freunde der Bremer Straßenbahn e.V., Schlossparkstraße 45, 28309 Bremen, Tel. (0421) 55967642, www.fdbbs.net.
- Straßenbahnmuseum Hannover von 11 bis 17 Uhr geöffnet, Hohenfelder Straße 16, 31319 Sehnde-Wehmingen, Tel. (05138) 4575, www.tram-museum.de.
- Zuckertütenfahrt in Magdeburgerforst, Traditionsverein Kleinbahnen des Kreises Jerichow 1 e.V., Forststraße 6, 39291 Magdeburgerforst, Tel. (039200) 54922, www.kj-1.de.
- Dampf-Fahrtag zwischen Minden und Kleinbremen sowie Minden und Hille, Museums-Eisenbahn Minden

e.V., Postfach 9031, 32402 Minden, Tel. (0571) 24100, www.museumseisenbahn-minden.de.

- Schienenbusfahrten zwischen Rahden und Uchte, Museums-Eisenbahn Rahden-Uchte e.V., Postfach 331, 32364 Rahden, Tel. (05771) 3304, www.museumsbahn-rahden.de.

#### Sa 18.08.

- Harz-Rundreise mit dem historischen Triebwagen 187 001 (ex GHE T1), Freundeskreis Selketalbahn e.V., Otto-Franke-Straße 2, 06485 Quedlinburg, Tel. (039296) 50007, www.selketalbahn.de.

#### Sa 18.08 und So 19.08.

- Internationale Modell dampftage Mansfelder Bergwerksbahn e.V., Hauptstraße 15, 06308 Benndorf, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
- DB-Museum Standort Halle von 10 bis 16 Uhr geöffnet, Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, DB Museum Halle (Saale), Volkmannstraße 39, 06112 Halle (Saale), Tel. (0345) 2397336, www.dbmuseum.de.
- 16. Faszination Technik – Traktoren- und Oldtimertreffen mit Dampflok-einsatz auf der Ziegeleiparkbahn, WInTO GmbH, Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10, 16792 Zehdenick, OT Mildenberg, Tel. (03307) 310410, www.ziegeleipark.de.
- Museumsbahn Pollo fährt zwischen

Mesendorf und Lindenberg, Dampf-betrieb, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 91, 16928 Groß Pankow, OT Lindenberg, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

- Jubiläum „45 Jahre Dampf-Kleinbahn-Mühlenstroth“, Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., Postdamm 166, 33334 Gütersloh, Tel. (05241) 68466, www.dampfkleinbahn.de.

#### So 19.08.

- Museumszüge zwischen Leeste und Thedinghausen, Kleinbahn Leeste e.V., Zum Irrgarten, 28844 Weyhe-Leeste, Tel. 0176 50412962, www.pingelheini.de.
- Der OHE-Ameisenbär (Wismar 1937) fährt zwischen Soltau und Döhle, Soltau-Touristik, Am Alten Stadtgraben 3, 29614 Soltau, Tel. (05191) 828282, www.soltau-touristik.de.
- Der Schienenbus 796901 fährt zwischen Rinteln und Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Bahnhofstraße 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.

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 Anzeigenpreislise Nr. 30.

## Ihr VGB-Vertriebspartner in Mannheim

- **Bahnhofsbuchhandlung**, im Hbf
- **Berton Modelleisenbahnen**, Schulstr. 87
- **Modellbahntreff König**, Dürkheimer Str. 20

VGB  
[ VERLAGSGRUPPE BAHN ]

Modellbahn Schröder  
[www.moba-s.de](http://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](mailto:moba-s@t-online.de)

**MÄRKLIN** ▶ BAUREIHE 39 UND INTERCITY-TRAXX FÜR H0

Die Herzen der Epoche-III-Liebhaber und Dampflokm-Fans dürften beim Anblick der imposanten preußischen P10 in Bundesbahn-Ausführung höhergeschlagen. In diesem Zustand war die schwere Personenzuglok Anfang der 60er-Jahre beim Bw Dillenburg beheimatet und wurde dort liebevoll gepflegt. Vor Schnell- und Eilzügen kam sie bis nach Aachen oder Karlsruhe. Das Märklin-Modell gefällt durch ein sehr gelungenes Erschei-



Machen schlank: Silberfarbene Kesselringe verhelfen der DB-39 138 zu einer ausgezeichneten Figur.



Macht schnell: Der Fernverkehrslack lässt die 146 rassig wirken.

nungsbild in mattglänzendem Schwarz. Die 26 Digitalfunktionen mit realistischen Geräuschen lassen sich nur mit der Central-Station 3 voll nutzen.

Im Vorgriff auf die demnächst erscheinenden, neu konstruierten Intercity-2-Doppelstockwagen ist die passende Zug- (und Schub-) Lok schon lieferbar. Das ansprechend ausgeführte Modell der Traxx 2

146 575 zeigt im Zuglaufschild den IC 20135 mit dem Ziel Leipzig. Dementsprechend wechseln die Zugdurchsagen nach jedem Halt und je nach Fahrtrichtung für die IC-Verbindung von und nach Norddeich. Der verwendete mfx-Spielwelt-Decoder stellt 20 weitere Funktionen zur Verfügung.

**39-Bestellnr.: 39395; Preis: 449,99 €**  
**146-Bestellnr.: 37447; Preis: 309,99 €**

**ROCO** ▶ EUROFIMA-WAGEN IM REGIOJET-DESIGN UND G09 DER DB FÜR H0



Regiojet vermarktet seine Züge nach Buchungsklassen. „Business“ und „relax“ heißen die beiden Premiumprodukte.

Bauart G09 erscheint nun in einer Ausführung als Fahrzeug der DB im Betriebszustand der Epoche III. Die kleinen Zweiaxler kamen gegen Ende des Zweiten Weltkriegs zu Tausenden aus den USA nach Europa, 1963 musterte die DB die letzten Exemplare aus.

**Regiojet: 74336; Preis: 48,90 €, G09: 76845; Preis: 26,90 €**

Das noch recht junge Unternehmen Regiojet betreibt ein engmaschiges Netz aus Fernbus- und Eisenbahnverbindungen weit über die Slowakei und Tschechien hinaus. Seit kurzem kommen die gelben Regiojet-Züge sogar bis nach Wien. Passenderweise handelt es sich beim Vorbild des Ampz,

der nun als 2.Klasse-Wagen erscheint, um einen Ex-ÖBB-Wagen. Eine 193 im Regiojet-Design sowie zwei weitere gelbe Waggons sind ebenfalls neu im Sortiment der Bergheimer. So können Modellbahner nun auch einen kompletten Regiojet-Zug nachbilden. Der gedeckte Kriegs-Güterwagen der



Der schmale Wagenkasten des G09 verrät seinen amerikanischen Ursprung.



**TILLIG ▶ E 94 DER DB FÜR TT**

Kurz nach dem ÖBB-Krokodil der Baureihe 1020 (siehe Seite 66) erreichte uns auch die Bundesbahn-Ausführung in Form der E 94 107 (Bw Augsburg) im Zustand der Epoche III. Das Modell zeigt lobenswerterweise alle wesentlichen Bauartabweichungen im Vergleich zur österreichischen Variante: von der Dachform und -ausrüstung mit SBS 39-Stromabnehmern und Druckgas-Hauptschalter über das Gehäuse bis hin zu den Griffstangen und Lampen. Die sehr filigran ausgeführten unteren Lampen sitzen leider nicht ganz auf dem Pufferträger auf.

*Bestellnummer: 4412; Preis: 195,90 €*

**FLEISCHMANN ▶ DB-ALLTAG FÜR N**

Lange Zeit gab es nichts Gewöhnlicheres auf DB-Gleisen als eine 140. Die meistgebaute Einheits-E-Lok war allgegenwärtig und daher ist sie auch im Modell unverzichtbar, am besten in unterschiedlichen Ausführungen. Fleischmann bringt den Klassiker nun als 140 169 des Bw Nürnberg Hbf mit Doppellampen, durchgehender Regenrinne und Doppeldüsen-Lüftungsgittern. *Bestellnummer: 733003; Preis: 159 €*



**PIKO ▶ AKTUELLE VECTRON-LOKS FÜR H0 UND TT, TKG-RANGIERLOK MIT SOUND**

Am Puls der Zeit bleibt man in Sonneberg mit zwei Vectron-Varianten: Die auf den Namen Duisburg getaufte Maschine mit Alpen-Dekor von SBB Cargo (H0-Modell) ist vor allem auf der Rheinschiene unterwegs. Die schicke tschechische Siemens-Lok (TT-Modell) ist seit kurzem durchgehend zwischen Prag, Dresden, Berlin und Hamburg vor Eurocity-Zügen zu sehen. Sehr nett ist die Beschäftigung mit der Rangierlok aus russischer Fertigung des Zuckerwerks Artern. Die Piko-Lok ist ab Werk mit einem der neuen eigenen Sounddecoder ausgestattet. Die vier wählbaren Gesprächsfolgen handeln zum Beispiel von einem Kaninchenstall oder der für eine Extratour fälligen Runde Kaffee: „Eine reicht da gar nicht!“ *SBB-Vectron H0: 59186; Preis: 169,99 €; ČD-Vectron TT: 47385; Preis: 164,99€; TKG-Diesel mit Sound: 52742; Preis: 209,99 €*



Die ČD-Lok schmücken die Silhouetten der links genannten Städte.



Nicht weniger attraktiv zeigt sich der Alpin-Vectron von SBB Cargo.



Beste Fahreigenschaften und nette Soundsequenzen bietet die neue Werkslok in H0.

**TRIX** ▶ GEBIRGS-DINO FÜR H0

Trix liefert diesen bayerischen E-Lok-Klassiker nun in einer Farbvariante als EG2 x 2/2 der Bayerischen Staatsbahnen, bereits ohne den Zusatz „königlich“. Dies entspricht dem Zustand zur Zeit der Auslieferung der beiden einzigen Maschinen dieser Baureihe im Jahr 1920. Mit der Neuauflage hat man dem Modell auch ein Technik-Update und umfangreiche Soundfunktionen spendiert. Die Lok ist nun mit einem mfx-Digital-Decoder bestückt, für die Beleuchtung in den Nachbildungen der Petroleumlampen sorgen warmweiße und rote Leuchtdioden. Für eine Führerstandseinrichtung blieb leider kein Platz. **Bestellnummer: 22269; Preis: 329,99 €**



**BRAWA** ▶ MODERNER FLACHWAGEN UND „KÖNIGSBERG“ FÜR H0, GROSSRAUMWAGEN FÜR N

Bis in die Epoche IV hielten sich bei der DR die offenen Güterwagen der Gattung Om 21 („Königsberg“), die ab 1927 mit über 15 000 Stück in der Austauschbauart gefertigt wurden. Brawa hat nun ein entsprechendes Modell in feinsten Detaillierung ausgeliefert. Erwähnenswert ist die Nachbildung der Bretterstruktur auch auf der Innenseite der Bordwände.

Fest in die Epoche VI gehört dagegen der kurze Rungenwagen entsprechend eines UIC-Standardtyps, den die DB ab 1968 zum Beispiel als Remms 663 beschaffte. Das Brawa-Modell bildet allerdings einen tschechischen Privatwagen der TSS aus der Epoche VI



Die „IG alte Laster“ verlädt ihre Schätzchen. Ob das zweite auch noch auf den modernen Rmms passt?

nach. Die Rungen lassen sich wegklappen, nicht jedoch die Stirnwände, so dass die Modell-Lkw eigentlich nicht über die Kopframpe verladen werden können. Ansonsten bietet der Wagen keinen Anlass zur

Kritik. Die SGW (Société de Gérance de Wagons de grande capacité) koordinierte den Einsatz der Kokswagen für die lothringische Stahlindustrie, die in meist grauen Ganzzügen über die Moselbahn auch Pro-

dukte aus dem Ruhrgebiet bezog. Von Brawa kommt ein entsprechender Wagen (Basis ist ein OOt23) für die Spur N. **Rmms: 47115; Preis: 44,90 €**  
**DR-Omu: 48434; Preis: 32,50 €**  
**SGW in N: 67038; Preis: 32,50 €**



Ideal für den örtlichen Kohlehändler ist der Omu der DR in H0.



Französischer Spezialwagen für Mosel-Kokszüge im Maßstab 1:160.

## GÜTZOLD ▶ 03 1010 IN ÜBERARBEITETER VERSION FÜR HO

In Kürze startet die Auslieferung der technisch und äußerlich umfangreich überarbeiteten Variante der Museumslok 03 1010 in limitierter Sonderserie. Die Bedruckung entspricht dem aktuellen Betriebszustand. Das Modell verfügt passend zum aktuellen Original über eine zweifache rote Zugschlussbeleuchtung. Die Ände-

rungen im Detail: überarbeitete Loklaternen, messingfarbener Ring am Schornstein, gelbe Elektrokästen an Umlauf, Führerhaus, Generator und Tender, vorbildgerecht nach vorne versetzte Lokschilder auf der rechten Führerhausseite. Das Bild zeigt noch das unveränderte Vorgängermodell. **Bestellnr.: 31059118; Preis: 849 €**



FOTO: WERK

### 122. Spielzeug-Auktion: 30.8. - 1.9.2018

Annahmeschluss: 13. Juli 2018

**Für unsere Auktionen suchen wir ständig ganze Sammlungen und gute Einzelstücke.**



Fordern Sie unsere günstigen Einlieferungsbedingungen an.

**Auktionen seit 1985:**

33 Jahre Erfahrung und Kompetenz - tausende zufriedene Stammkunden!

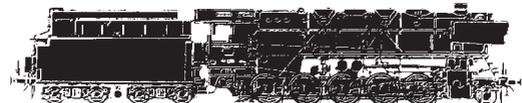
**Wir versteigern und beleihen hochwertiges Spielzeug:**

### Wormser Auktionshaus Lösch®

Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH

67551 Worms • Weinbrennerstraße 20 • Tel. 0049-(0)6247 90 46-0 • Fax 90 46-29  
www.auktionshaus-loesch.de • Email: info@wormser-auktionshaus.de

## 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**

Stromabnehmer

made in Germany

Oberleitung

made in Germany

10% Rabatt für Neukunden über QR-Code im Online-Shop

**SOMMERFELDT.de**

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

Sommerfeldt Oberleitungen • Stromabnehmer GmbH  
Sommerfeldtstr. 44 • 73114 Heilbronn • Tel. +49 (0) 7143 93 10 10 • Fax +49 (0) 7143 93 10 11 • Email: info@sommerfeldt.de

www.exPRESSzugreisen.de Pressnitztalbahn

## Zum Bahnhofsfest nach Göhren

mit 01 0509-8 an die Ostsee zur Rügenschten BäderBahn

sa., 13. Oktober 2018

Relation: Leipzig – Lutherstadt Wittenberg – Berlin-Lichtenberg – Stralsund und retour  
Bauarbeiten: voraussichtlich Bus-Shuttle Stralsund – Insel Rügen

| Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) | Erwachsener | Kind (6-14J.) | Familie (2+2) |
|---------------------------------------|-------------|---------------|---------------|
| ab                                    | 105 €       | 70 €          | 240 €         |
| 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](mailto:expresszugreisen@pressnitztalbahn.com).  
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

**PANIER ▶ BADISCHES IN 1:87**

Die in Wismar für die Mittelbadische Eisenbahngesellschaft (MEG) gebauten Triebwagen T12 und T13 erscheinen mit zeitgenössischer Werbebeschriftung in den Farben der Epochen III/IV. Beide Farbvarianten sind sowohl für Spur H0e als auch für H0m lieferbar. **T 12 (Jägermeister): 1242, T 13 (Doomkaat): 1243; Preis: als Fertigmodelle je 799 €, als Bausatz je 399 €**

FOTO: WERK



**NOCH ▶ FEUERWACHE FÜR H0**

Im schönen Wasserburg am Bodensee steht das um 1900 gebaute Vorbild für die kleine Feuerwache, die nun von Noch ausgeliefert wurde. Der Lasercut-Bausatz wird mit Elektronik-Baustein und Lautsprecher für ein Sirengeräusch ausgeliefert und sollte perfekt in die vielen romantischen Modellbahn-Dörfer passen. Durch die schmalen Tore zwängen sich allerdings nur kleine Feuerwehrfahrzeuge, etwa ein VW-Bulli. **Bestellnr.: 66380; Preis: 79,99 €**

FOTO: WERK



**JUWEELA ▶ FLEXYWAY-H0-PFLASTER-SET**

FOTO: WERK



Mit der FLEXY BOX bietet Juweela eine Startpackung für das FLEXYWAY-Pflastersystem. In der Box befinden sich neben zwei Geraden und einem Bogen auch je zwei Beton-Strassenkübel und Holz-Blumenkübel, zirka 60 Bürgersteigplatten sowie zwei Baumumrandungen aus Ziegeln. So steckt in jeder Box schon fast ein kleines Diorama. **Bestellnummer: 28275; Preis: 34,99 €**

**HERPA ▶ ŠKODA 110 ALS COUPÉ UND LIMOUSINE SOWIE FRAMO 901/2 FÜR H0**

Der Škoda 110 rollte ab 1969 vom Band. Zwar mussten Käufer auf zeitgemäße Technik wie einen Frontmotor weiterhin verzichten, dafür überzeugten die Fahrzeuge durch ihren niedrigen Preis. Einziger Kritikpunkt am neuen Herpa-Modell ist die zu tief sitzende Verglasung. Auch scheinen die seitlichen Fensterstreben der Coupés etwas besser gelungen als die der Limousine. Der Škoda 110

war sowohl in der DDR als auch in der BRD erhältlich, die Modelle dürften also künftig viele Modellbahnanlagen bereichern.

Der von den Frankenberg Motorenwerke (Framo) produzierte 901/2 erscheint in einer Farbvariante mit Pritsche als Lieferwagen der LPG Roter Oktober. **Framo 901/2: 093002; Preis: 19,95 €, 110L (gelb): 028820, 110R (rot): 028875, 110R (grün): 028882; Preis: je 13,95 €.**



FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER (2)

Sichtlich beeindruckt zeigt sich der Redakteur der Zeitschrift „Kraftfahrzeugtechnik“ vom Škoda 110. Paula macht derweil dem 901/2 den Hof.

US-CORNER



Die typischen US-Well Cars oder Double-Stack Cars (Container-Tragwagen) des Typs „Maxi I early“ liefert Athearn in der Ready-to-Roll-Serie in einer attraktiven türkisfarbenen Lackierung der Großreederei Maersk aus. Stets beeindruckend sind die langen Züge mit den doppelt gestapelten Containern, die seit 1984 den US-Bahnverkehr prägen. Das Fünferset (Best.-Nr.: 98903) wird ohne Container ausgeliefert. Die Waggons sind ansprechend lackiert und bedruckt. Vorzüglich ist die Detaillierung, besonders an den Wagenübergängen. Ebenso aus dem Ready-to-Roll-Sortiment stammt die F59PHI der North-Star-Line (Best.-Nr.: 98795). Dabei handelt es sich um eine Regional-Linie, die Big Lake mit Minneapolis verbindet. Die papageienbunte schnittige Lok ist ein Blickfang auf jeder Anlage.

Das Vorbild ist mit einem 2400kW starken Motor ausgestattet und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Für die 1:160-Freunde bietet Athearn einen attraktiven lindgrünen 50'-Box Car der Bahngesellschaft Minnesota Dakota & Western (MD & W). Der Wagen (Best.-Nr.: 3750) ist sauber lackiert und bedruckt sowie ansprechend detailliert. Ein Highlight ist der schwarze Kesselwagen (Best.-Nr.: 23575), dessen Vorbild ein Volumen von 33 000 Gallonen besitzt. Vor allem die Detaillierung mit feinsten Umläufen und einer zierlichen

Echte Schmuckstücke sind die Well Cars von Athearn. Ein Blick auf die Wagenenden lohnt absolut.



Bremsausrüstung vermag zu überzeugen, die Bedruckung ist gestochen scharf.

Nicht für den Stadtverkehr zu empfehlen ist das GMC-Motorhome, das der Hersteller Best-of-Show in H0 entwickelt hat (Best.-Nr.: 87356). Das Vorbild wurde zwischen 1972 und 1978 gebaut (knapp 13 000 Stück)

und hatte stattliche Ausmaße: Die Länge betrug bis zu knapp acht Meter. Angetrieben wurde das große Wohnmobil von Motoren mit bis zu 298kW und bis zu 7,5 Litern Hubraum. Die Leistungsübertragung erfolgte mittels Dreigangautomatik. Der Spritverbrauch war erheblich.



Box Car der MD&W und ein formidabler 33k-Kesselwagen in N von Athearn.



Eine auffällige Lackierung kennzeichnet die F59PHI der North-Star-Line im Maßstab 1:87 von Athearn.



„Braucht man dafür eigentlich einen Lkw-Führerschein?“ – „Nee, der wiegt doch nur sechs Tonnen.“

FOTOS (4): RAINER ALBRECHT

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 50 JAHREN: 10 Jahre TT von Zeuke & Wegwerth

□ Das zehnjährige Bestehen der Firma Zeuke & Wegwerth KG nahm der me im Heft 8/1968 zum Anlass für ein ausführliches Interview mit den Firmengründern. Robert Eckelt befragte Werner Zeuke und Helmut Wegwerth zum erstaunlichen Werdegang des Herstellers, der sich, nach Anfängen in der Spur 0, auf die Baugröße TT spezialisiert hatte. Dank innovativer Ideen und rationeller Fertigung ließ der Erfolg der „idealen

Spur“ im Maßstab 1:120 nicht lange auf sich warten. Jährlich über 300 000 Loks und über 1 125 000 Waggons verließen damals schon das Werk in der Storkower Straße in Berlin. Vier Jahre später wurde das Unternehmen verstaatlicht und in „VEB Berliner TT-Bahnen“ umbenannt. Das me-Titelbild zierten, im traditionellen weißen Labormantel, Heide Baermann, Leiterin der Geräte- und Erwin Rohde, Leiter der Betriebsmittelkonstruktion.

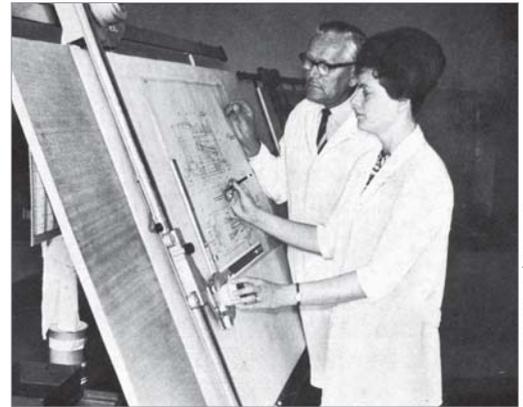


FOTO: MANFRED GERLACH/ARCHIV MEB

MEB-GEWINNSPIEL (1)

Rekowagen und ihre Loks



21 Modelle in N, TT, H0 und G haben wir für Sie ausgewählt.



□ Im MEB-Extra Nr. 4 haben wir die Geschichte der Reichsbahn-Rekowagen beleuchtet und auch die vielen Modelle, die in den Baugrößen von N bis G erschienen sind, eingehend gewürdigt. Das Gewinnspiel in diesem Sonderheft bot deshalb Preise in vier Baugrößen. Wir hoffen, für jeden der 21 Gewinner das Richtige ausgewählt zu haben. Die kleineren und auch ganz großen Modelle sind schon unterwegs, gewonnen haben: Dietmar Aust, 73760 Ostfildern; A. Brunk, 12163 Berlin; Familie Burkhardt, 02827 Görlitz; Rainer Buschhardt, 06901 Kemberg; Lothar Daemgen, 73550 Waldstetten; Joachim Dietrich, 02742 Neusalza-Spremberg; Peter Estel, 01662 Meißen; Beatrice Fahrni, CH 3301 Moosseedorf; Tilo Hiekel, 01445 Radebeul; Andreas Hoffmann, 01156 Dresden; Klaus-Peter Janssen, 90469 Nürnberg; Hans van Ojen, NL 3722 Bilthoven; Markus Peschel, 16348 Glienicke/Nordbahn; Anita Reichelt, 16278 Pinnow; Josef Saller, 39112 Magdeburg; Michael Stoll, 45326 Essen; M. Wiedermann, 04179 Leipzig; Thomas Wilhelm, 08523 Plauen/Vogtland; Andreas Winkler, 25421 Pinneberg; Mathias Wüstner, 04289 Leipzig und Dr. Andreas Zille in 53498 Bad Breisig.

MEB-GEWINNSPIEL (2)

Bundesbahn-Diesel

□ Es war nicht einfach, aus den dicken Stapeln an Postkarten und E-Mails, die sich auf unser Diesellok-Gewinnspiel im MEB 6/2018 hin in der Redaktion angesammelt haben, die nur zehn glücklichen Gewinner zu ziehen. Die richtige Antwort lautete „V 160 010“ oder „216 010“. Ein Großserienmodell dieses Einzelgängers ist bislang nicht erschienen, trotzdem haben wir schöne Dieselloks für Sie ausgesucht: Von der Minitrix-212 als Soundmodell bis zur großen Märklin-230 reichte die Palette, und auch die TT-Bahner gingen nicht leer aus. Die zehn Modelle sind ebenfalls bereits auf dem Weg zu diesen Gewinnern: Benno Beier, 39596 Arneburg; Frank Berndt, 01187 Dresden; Chris Claus, 06128 Halle (Saale); Daniel Freimuth, 15234 Frankfurt/Oder; Johannes



Hart, 83734 Hausham; Georg Hasenmaile, 89231 Neu-Ulm; B. Kaiser, 59379 Selm; Thomas Rau, 61250 Usingen; Frank Reske, 14469 Potsdam und Dr. Stefan Witzmann in 67227 Frankental.

## SPUR II-TREFFEN SCHENKLENGSFELD

# Großspurig

□ Am 11. und 12. Mai 2018 trafen sich Mitglieder und Freunde der „Interessengemeinschaft Spur II“ wieder in Schenklingfeld. Mit dabei war auch das kleine Bw von Fritz Eisenhuth. Auf seinem Diorama (1,5 mal 1 Meter) entstand die Nachbildung einer 16,2-Meter-Reichsbahn-Drehscheibe. Die Drehbühne sitzt auf einem Königsstuhl, der aus einem konischen Wälzlager besteht, immerhin müssen Loks mit 20 Kilogramm Gewicht gedreht werden. Der Antrieb, die Beleuchtung, das Sperrsignal und die Geräusche lassen sich digital steuern. Viele kleine Detailszenen wie das Schmiedefeuer, ein Schweißlicht oder die beleuchtete Lampe des Aufsichtsbeamten zeigen die Möglichkeiten des großen Maßstabs.



Eine kleine Drehscheibe benötigt in Spur II reichlich Platz.



FOTOS: FRITZ EISENHUTH

Reichlich Personal ist in dem kleinen Bw beschäftigt.



FOTO: NOCH

## NOCH

# Bahnhof Honau

□ Als Dank für die Mitwirkung bei der Modellentwicklung übergab Geschäftsführer Sebastian Topp die 1:87-Miniatur und eine Spende von 300 Euro an den Vorsitzenden des „Fördervereins Bahnhof Honau e. V.“, Klaus Beck. Der inzwischen denkmalgeschützte Bahnhof, der nach der Betriebseinstellung in den 60er-Jahren zunehmend verfiel, wurde von dem Verein gerettet und seit 2003 in ehrenamtlicher Arbeit in ein historisches Schmuckstück verwandelt.

# Die große Schweizer Modelleisenbahn

## Zug des Monats August: RhB-Regionalzug 1988

Ab 1947 beschaffte die RhB zehn 1600PS starke und 70 km/h schnelle Ge4/4-Loks für die Albulastrecke. Als die Schnellzüge schwerer wurden, kamen die Maschinen bald an ihre Grenzen. Das stärkere Nachfolgemodell begann ab 1958, die Nachkriegsmaschinen in einfachere Dienste zu verdrängen. Dank deren robuster Bauart lohnte sich für die RhB jedoch eine Jungkur, die den Loks ab 1986 auch ein neues Gesicht schenkte. Vor Regional- und Güterzügen dienten sie noch gut zwei Jahrzehnte. Am Kaeserberg zieht Ge4/4 409 „Linard“ einen Regionalzug mit fünf Einheitswagen und einem zweiachsigen Gepäckwagen.

[www.kaeserberg.ch](http://www.kaeserberg.ch)



CFK CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

## Impressum

### MODELLEISENBÄHNER

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH  
Verlag und Redaktion  
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck  
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](mailto:redaktion@modelleisenbahner.de)

### FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Rainer Albrecht, Leonhard Bergsteiner, Dirk Endisch,  
Michael Robert Gauß, Michael Siemens, Werner Streil,  
Frank Zarges

### ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG

Snezana Dejanovic

### ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,  
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,  
[bettina.wilgermein@vgbahn.de](mailto:bettina.wilgermein@vgbahn.de)

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,  
Fax (08141) 53481-150, [e.freimann@vgbahn.de](mailto:e.freimann@vgbahn.de)

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,  
Fax (08141) 53481-150, [m.just@vgbahn.de](mailto:m.just@vgbahn.de)

E-Mail: [anzeigen@vgbahn.de](mailto:anzeigen@vgbahn.de)  
Anzeigenpreisliste Nr. 30, ab 1.1.2018,  
Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck

### VERTRIEB

Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101  
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst),  
(08141) 53481-103  
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin,  
(Bestellservice, (08141) 53481-10)

### SEKRETARIAT

Claudia Klausnitzer, Tanja Baranowski

### ABONNENTEN-SERVICE

FUNKE direkt GmbH  
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf  
Telefon 0211/690789985  
Fax 0211/69078970  
E-Mail: [modelleisenbahner@funke-zeitschriften.de](mailto:modelleisenbahner@funke-zeitschriften.de)

### EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a  
82256 Fürstfeldbruck  
Telefon (08141) 53481-0  
Fax (08141) 53481-100  
E-Mail: [bestellung@vgbahn.de](mailto: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) 31906-0, Fax (089) 31906-113  
E-Mail: [MZV@mzv.de](mailto:MZV@mzv.de), Internet: [www.mzv.de](http://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 MODELLEISENBÄHNER gehört zur  
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck  
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

### GESCHÄFTSFÜHRUNG

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

### VERLAGSLEITUNG

Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB  
| VERLAGSGRUPPE BAHN |



FOTO: KRAUSS-MAFFEI



## VOM „MÜNCHNER“ ÜBER DIE S3/6 BIS ZUM VECTRON

1838 begann bei Maffei in Münchens Englischem Garten die Lokomotivproduktion. Rund 100 Jahre später fusionierte Maffei mit Krauss. Heute setzt der Weltkonzern Siemens die Eisenbahntadition in der Isar-Metropole erfolgreich fort.



FOTO: JÖRG CHOCHOLATY

## TREKKER AUS RESIN

Jörg Chocholaty schildert seine Erfahrungen mit dem Zusammenbau eines Artitec-Modells - des Fordson Dexta in HO.

## AUSSERDEM

### Von der kleinen zur großen

Die Pioniereisenbahnen der DDR waren eine wichtige Quelle zur Personalgewinnung der Reichsbahn.

### Unbekannte Eisenbahn

In Nordkorea sind teils kuriose Schienenfahrzeuge unterwegs.

### Bauen in Schwarz-Weiß

Die Vorlage für ein kleines Diorama stammt aus einem bekannten Kinofilm mit Heinz Rühmann.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Unser September-Heft  
erscheint am

**8. August**

bei Ihrem  
Zeitschriften-Händler –  
an einem Mittwoch



FOTO: S.G. MATTHIAS HENGST

## EINST IM MANSFELDER LAND

Bevor die Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE) der DR unterstellt wurde, war sie eine von Lenz & Co. betriebene Kleinbahn. Ein Zeitzeuge erinnert sich an seine HHE-Zeit.



FOTO: A. BAUER-PORTNER

## DURCH DIE MARK BRANDENBURG

Eine HO-Modulanlage überzeugt durch stimmige Details aus einer selten im Modell gezeigten Region.



FOTO: JÖRG HAJT

## GROSSSPURIGER NACHWUCHS

Modellbahnbegeisterte aus vier NRW-Schulen haben eine beeindruckende Spur-0-Anlage der Epochen III und IV gebaut.



**OB ALTE LOK, OB NEUE LOK -  
UNSERE PREISE SIND IMMER TOP!**

**FLEISCHMANN**

**SPUR N**



**Fleischmann**

**737106**

E-Lok BR 169, DB, Ep.IV

UVP 199,90 €

**109,99 €**

Dreifaches LED-Spitzenlicht mit der Fahrrichtung wechselnd, Lüp: 54 mm, alle Achsen angetrieben, digitale Schnittstelle NEM 651



**Fleischmann**

**781702**

E-Lok Rh 1116 158, ÖBB, Ep.VI

„Licht ins Dunkel“

UVP 189,90 €

**129,99 €**

**Fleischmann**

**781772**

E-Lok Rh 1116 158, ÖBB, Ep.VI

„Licht ins Dunkel“, DC-Sound“

UVP 274,90 €

**189,99 €**

Lichtwechsel rot-weiß, Lüp: 120,5 mm, Kurzkupplungskulisse mit NEM-Schacht, digitale Schnittstelle NEM 651 (781702), bzw. Sounddecoder (781772) vorhanden

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

**Modellbahnshop elriwa**

01454 Wachau · Radeberger Str. 32  
Tel. 035 28 - 44 1257 · info@elriwa.de  
www.elriwa.de

**Modellzentrum Hildesheim**

31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213  
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de  
www.modellbahnecke.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@modellbahnecke.de  
www.modellbahnecke.de/shop

**Modellbahn Kramm**

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

**Modellbahn Raschka**

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

**Technische Modellspielwaren Lindenberg**

50676 Köln · Blaubach 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 · Potthofstr. 2-4  
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de  
www.modellpelzer.de

**Spielwaren Kremers**

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

**Modellbahnshop - Saar**

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

**Spielwaren Werst**

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

**Eisenbahn Dörfler**

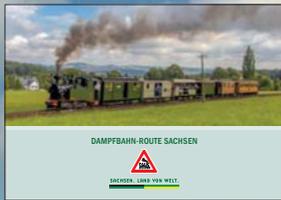
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36  
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de  
www.eisenbahn-doerfler.de

**Modeltreinexpress**

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

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

Ihre Wegweiser durch das  
Dampfbahn-Land Sachsen:



Kataloge, Kursbuch und Faltkarte  
kostenfrei bestellbar unter:  
[www.dampfbahn-route.de](http://www.dampfbahn-route.de)



Foto (Mario England): Der Zittauer Triebwagen VT 137 322 des Verkehrsmuseums Dresden und 99 1749 der Zittauer Schmalspurbahn im Bahnhof Bertsdorf.

## [www.dampfbahn-route.de](http://www.dampfbahn-route.de)

 [facebook.com/dbrsachsen](https://facebook.com/dbrsachsen)

SOEG mbH - Projekt DAMPFBahn-ROUTE • Am Alten Güterboden 4 • 01445 Radebeul • Telefon: 0351 2134440 • E-Mail: [info@dampfbahn-route.de](mailto:info@dampfbahn-route.de)

Veranstaltungstipp:

03.-05.08.2018

12. HISTORIK MOBIL im Zittauer  
Gebirge mit zahlreichen Höhe-  
punkten auf Schiene und Straße

## 12. HISTORIK MOBIL 3. bis 5. August 2018

Naturpark Zittauer Gebirge - Oberlausitz/Sachsen

Eröffnungsveranstaltung am Freitagabend  
3. August | Bf. Oybin und Bf. Bertsdorf

- ab 16 Uhr Kinderfest im Bahnhof Oybin und 18 Uhr Einweihung „Kinder-BAHNHOF“ als Abenteuerspielplatz
- ab 18 Uhr Unterhaltung und Tanz mit Jolly Jumper im Bahnhof Bertsdorf

Alle Informationen im Internet unter:  
[www.zittauer-schmalspurbahn.de](http://www.zittauer-schmalspurbahn.de) | [www.historikmobil.de](http://www.historikmobil.de)

Wieder zurück auf ihrer ersten Einsatzstrecke:  
die VI K 99 713 zu erleben mit der sächsischen IV K Nr. 145

