

inkl. DVD
Jetzt 132 Seiten Umfang!

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Nr. 9

September 2018

67. Jahrgang

Deutschland 5,50 €

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



B13411

MEB-Testreport:

- 1041 von Roco
- E44 von Brawa
- Shiki-Shima von Kato

Werkstatt:

- Die Drei von der Tankstelle
- Traktor von Artitec

inkl. DVD

Gesamtlauzeit: 150 Minuten



Von Halle nach Hettstedt
Kleinod in Mitteldeutschland

Das Erfolgsmodell
Der Vectron von Siemens

Seit 180 Jahren:

Münchener Loks





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

EXKLUSIV NUR BEI UNS



Knickkesselwagen, VTG

Knickkesselwagen der Bauart Zaes mit Beschriftung der VTG in 6 unterschiedlichen Farben lackiert. Vorbildgerechte Bildung von Ganzzügen. Feine Steckteile, teilweise durchbrochen ausgeführt.

75931 / 115 76 427 **HO** **VI** **=** **157** **Auflage** **2100** **je 39,99**

Dies ist eine von der VEDES Zentralregulierung GmbH, Beuthener Straße 43, 90471 Nürnberg zusammengestellte Gemeinschaftswerbung für die von selbständigen Händlern betriebenen VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte, soweit diese an der Werbung teilnehmen. Falls diese nicht an der Werbung teilnehmen, handelt es sich bei den angegebenen Preisen nur um unverbindliche Preisempfehlungen der VEDES Zentralregulierung GmbH. Die Teilnahme der selbständigen VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte kann bei diesen erfragt werden. Namen, Anschriften und sonstige Kontaktdaten aller VEDES- und SPIELZEUG-RING-Fachgeschäfte sowie weitere Hinweise zur VEDES Zentralregulierung GmbH erhalten Sie unter www.vedes.de oder unter Telefon 0911 65560 (Kosten entsprechend der Preisleiste Ihres Telefonanbieters). Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach wenigen Angebotstagen vergriffen sind. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Sofern nicht anders angegeben, sind die Preise und Aktionen gültig, solange das jeweilige Fachgeschäft damit wirbt (mindestens 14 Tage nach Erscheinungstermin). *Die mit „Nur bei uns“ gekennzeichneten Artikel sind Exklusivartikel, die entweder ausschließlich über die Fachgeschäfte der Mitglieder der VEDES, des SPIELZEUG-RINGS oder zusätzlich über andere Spielwaren-Verbindungsgruppen und eventuell über Online-Vertriebskanäle vertrieben werden. © VEDES Zentralregulierung GmbH 2018. MCD8



Wärmeschutzwagen AEG, Preußen



Zweiachsiger Wärmeschutzwagen mit Bremserhaus der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, Oberschöneweide bei Berlin. Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung. Mit angesetzten stirnseitigen Handläufen und Speichenrädern.

48932 / 115 76 044 **HO** **I** **~** **110** **Auflage** **1000** **34,99**

Er erscheint Herbst 2018



Autotransportwagen, STVA



Typ TA379 der „Société de Transport de Véhicules Automobiles“ (STVA). Mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und KK-Kinematik. (76848 mit anderer Betriebsnr.).

76847 / 115 76 443 **HO** **V** **=** **305** **Auflage** **400** **49,99**

76848 / 115 76 451 **HO** **V** **=** **305** **Auflage** **400** **49,99**



T2000 Wascosa Wagen mit LKW-Fixemer-Auflieger



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

76434 / 115 76 435 **HO** **VI** **=** **390** **Auflage** **400** **99,99**

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03593 500070

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hellia u.
Günter Grob, Inh. Rainer Bieleficht)
Bahnhofsstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 3860

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040 6532244

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-
Spiel- & Bastelwelt,
Inh. Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321 418716

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Gredde Krepenerstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937033

Spielzeug HAAR (Anke Haas)
Hauptstraße 96, 28865 Lintelthal,
Tel.: 04298 91650

Modellbahnschop Lippe
(C&S/DIFF MiniWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123

Modellbahnen Fortenbacher
(Modellbahnen und Spielparadies
Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz (Inh. Ernst Pötter)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Hockinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626457

Spielzeug-Paradies Wagner oHG
Ruer-Platz 6, 44747 Bochum
Tel.: 0234 902820

Modellbahn-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pottrick)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361 1061707

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster,
Inh. Evelyn Wenker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767

Modellbahnschop H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241 866553

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651 48811

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 122-133, 59009 Bestwig,
Tel.: 02904 1292

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Burger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508013

moba-tech (It-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171

Spiel + Freizeit Zinthäfer
Spillstraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611

Spiel + Freizeit Wagner (Goetz & Storz GmbH)
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt
Tel.: 07441 1814

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161 72577

Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelsheim,
Tel.: 07164 919364

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 9369460

Schreib- und Spielwaren Duz
(Duz GmbH & Co. KG)
Kesselsasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261 92120

Spielkiste (Spielkiste Brenner,
Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hiltzingen,
Tel.: 07731 98990

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Süßgewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654 479091

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inh. Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131 92967

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombek)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 08106 9978917

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 249212000

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431 8643

Spielwaren Möhne
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurer Str. 1,
87616 Marktobendorf,
Tel.: 09081 4228

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Fürther Straße 27a, 90587 Siegedorf,
Tel.: 0911 753175

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88065 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegedorf,
Tel.: 0911 753175

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981 969690

Spiel + Freizeit Nulstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 443 1 512369

Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)
Museumstraße 6,
AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 43 512 585056

Mikado Hobby Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Sissilette 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: 423 2327994

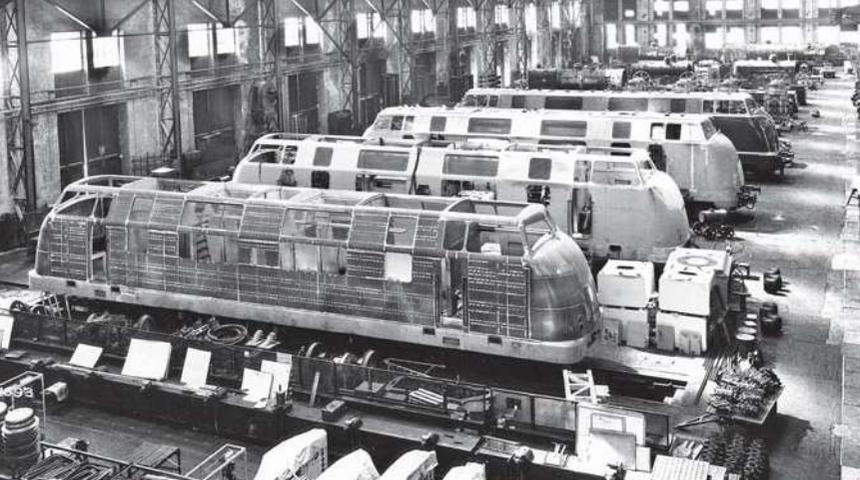
Harlaar Modelltreinen V.O.F.
Noordeijk Dwarweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: 431 20 6599494

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Grenstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 431 38 3338284

Het Spoor (Kerselaers Henrri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 432 16 407942

Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.





Titel: 18.5 von Fleischmann, E10 und V140 von Trix
Fotos: Stefan Alkofer (Hintergrund), Andreas-Bauer Portner (Modell)

14 Berühmte Namen

Maffei und Krauss zählten bereits im 19. Jahrhundert zu den wichtigsten Herstellern von Lokomotiven. Am Traditionsort München-Allach werden bis heute Schienenfahrzeuge gebaut.

TITELTHEMA

- 14 MÜNCHNER KINDL**
Die bedeutende Geschichte des Lokomotivbaus in Bayern begann bereits 1838.
- 24 EINE LOK FÜR ALLE FÄLLE**
Der Vectron von Siemens ist für immer mehr Eisenbahnunternehmen erste Wahl.

VORBILD

- DREHSCHLEIBE**
- 4 BAHNWELT AKTUELL**
- 32 BELLO-FESTIVAL**
Die Museumsbahn Hoorn – Medemblik ist ein bahnhistorisches Glanzlicht der Niederlande.
- GESCHICHTE UND GESCHICHTEN**
- 34 MIT DER KLEINBAHN VON HALLE NACH HETTSTEDT**
Ein Zeitzeuge berichtet von den letzten Tagen bei der privaten Halle-Hettstedter Eisenbahn.
- 42 EINE SACHE MIT PFIFF!**
Die Pioniereisenbahnen der DDR boten Kindern eine wertvolle Freizeitaktivität.

LOKOMOTIVE

- 52 SPUTNIK & CO.**
Güterzugbegleitwagen gab es international in verschiedensten Ausführungen.

EUROPA

- 56 MODERNE ZEITEN**
Auf den Eisenbahnen der irischen Insel liegen Historie und Gegenwart eng beieinander.

SZENE

- 60 KORBINIAN UNTERWEGS**
Die Nordseeinsel Borkum ist auch wegen ihrer Inselbahn ein attraktives Reiseziel.



24 Erfolgsgeschichte Vectron

Die bewährten Siemens-Lokomotiven bespannen Züge in ganz Europa.

ABENTEUER EISENBAHN

- 62 NORDKOREAS EISENBAHNEN**
Einblicke in den Schienenverkehr des Landes sind ebenso rar wie erstaunlich.

MODELL

AN MEINEM KÜCHENTISCH

- 76 MEINE BAUMSCHULE**
Der Selbstbau von ansprechenden Bäumen und Sträuchern ist einfacher als gedacht.

WERKSTATT

- 78 WIE IM FILM**
Darauf muss man erst mal kommen: Ein Diorama nach Filmvorlage in Schwarz-Weiß!

- 82 DAS RESIN MACHT'S**
Aus Gießharz- und Ätzteilen entsteht ein exotischer Fordson-Traktor von Artitec in H0.

TEST

- 86 TOLLES ARBEITSTIER**
Roco liefert die ÖBB-1041 in H0 aus.
- 88 DIE WEGBEREITERIN**
Von Brawa kommt die E44 in 1:160.
- 90 FÜR ALLE JAHRESZEITEN**
Luxuszug Shiki-Shima von Kato in N.

PROBEFAHRT

- 92 SARDINENDOSEN-IC**
IC2-Wagen von Märklin in H0.
- 92 IM RUHEMODUS**
Ruhesesselwagen Bpm 875 von Tillig in TT.
- 93 BUNTER DREIER**
Eurofima-Prototypen von ACME in H0.



82 Traktor aus Resin

Der Baustoff hat Vorteile, zeigt Jörg Chocholaty an einem Artitec-Bausatz.

- 94 DAUERND GESCHLOSSEN**
Glmhs50 von Brawa in N.
- 95 REIF FÜR DIE INSEL**
Fährbootwagen von Modellbahn-Union in H0.

UNTER DER LUPE

- 96 HANDBETRIEB**
Handregler LH101 von Lenz.

SZENE

- 98 WIE GEMALT**
Auf neun Metern Länge stellt Thomas Pohle auch Kindheits Erinnerungen in 1:87 dar.
- 104 ALLES FÜR DIE NULL**
Das Gemeinschaftsprojekt „Lenzburg“ von vier Schulen erstaunt regelmäßig sein Publikum.
- 110 UNVERGESSENE BAHN**
Die Strecke Nagold – Altensteig in 1:87 ist ebenso reizend, wie es das Vorbild war.

AUSSERDEM

- 31 BUCHTIPPS**
- 40 BAHNPOST**
- 50 INTERNET**
- 118 BDEF & SMV**
- 120 TERMINE + TREFFPUNKTE**
- 122 MODELLBAHN AKTUELL**
- 129 IMPRESSUM**
- 130 VORSCHAU**



98 Viel Platz für Vorbildnähe

Der Gleisplan von „Alt Branitz“ orientiert sich am Vorbild Baruth (Sachsen).



632 108 und 107 zwischen Feldhausen und Dorsten: Zur Jungfernfahrt ging es am 11. Juli auf die RB-Linie 43 von Dortmund nach Dorsten.

NEUE TRIEBWAGEN IM SAUERLAND-NETZ

„Hai-Alarm“ rund um Dortmund

□ Im Oktober 2012 startete der Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe die Aus-

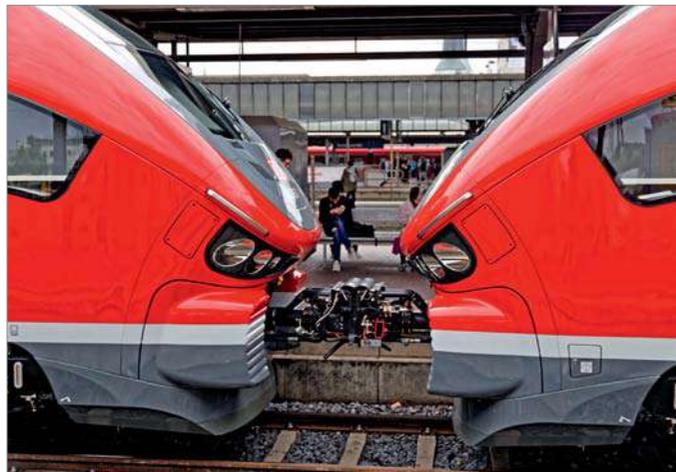
schreibung für das „Sauerland-Netz“, das zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 an den Start ging. DB Regio gewann die Ausschreibung. Das Netz umfasst die Strecken:

- RE 17: Sauerland-Express (Hagen – Bestwig – Kassel-Wilhelmshöhe)
- RB 43: Emschertal-Bahn (Dortmund – Dorsten)
- RB 52: Volmetal-Bahn (Dortmund – Hagen – Lüdenscheid)
- RB 53: Ardey-Bahn (Dortmund – Schwerte – Iserlohn)
- RB 54: Hönnetal-Bahn (Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade)
- RE 57: Dortmund-Sauerland-Express (Dortmund – Bestwig – Winterberg/Brilon)

Bei den ersten Fahrten wurde während der Halte an allen Türen der Abstand zur Bahnsteigkante vermessen.

Als Fahrzeug sollte der neue Dieseltriebwagen „Link“ des polnischen Herstellers Pesa in zwei- und dreiteiliger Ausführung (BR632/633) eingesetzt werden. Nachdem die DBAG auf der Innotrans 2012 mit Pesa einen Rahmenvertrag für die Lieferung von bis zu 470

Tw unterschrieben hatte, folgte auf der Innotrans 2014 der konkrete Vertrag zur Bestellung von 20 zwei- und 16 dreiteiligen Zügen für das „Sauerland-Netz“. Die neuen Fahrzeuge sollten ab Mitte 2016 zugelassen ausgeliefert werden, doch dem Hersteller



Betrachtet man die Fahrzeugköpfe im Profil, zeigt sich die markante Hai-Fisch-Form der Link-Triebwagen.



Bildschirme prägen den Arbeitsplatz im Link des polnischen Herstellers Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz SA/Pesa (deutsch: Schienenfahrzeuge Bromberg AG).

bereitete die Zulassung große Probleme. DB Regio musste zum Start des Netzes mit einem umfassenden Ersatzprogramm an den Start gehen. Wegen der unklaren Perspektive zum Einsatz der neuen Link-Tw und des schlechten Zustands der Ersatzfahrzeuge drohte der Zweckverband mit der Vertragskündigung, so dass die DBAG nun klare Forderungen an den Fahrzeughersteller Pesa richtete. Im Mai wurden die ersten zweiteiligen Tw nach Dortmund überführt. Am 30. Mai 2018 erhielten diese nun endlich auch ihre Zulassung und in Dortmund begannen Personalschulungen. Alle Zweiteiler sollen bis Oktober ausgeliefert

und im Einsatz sein. Die dreiteiligen Fahrzeuge werden im Frühjahr 2019 erwartet.

Nachdem die ersten Lokführer ausgebildet worden waren, wurden am 11. und 12. Juli die Jungfernfahrten angesetzt. Am 11. Juli fand die Premiere statt: 632 107 und 108 standen in Dortmund Hbf zur Fahrt nach Dorsten bereit. Nicht nur in Deutschland kommt der Link zum Einsatz. Schon seit 2014 setzt die tschechische ČD den „Regio Shark“ ein, und auch in Polen sind die „Haie“ unterwegs. Neben der DBAG nutzt die Niederbarnimer Eisenbahn den Link seit Juni 2016 auf der Strecke RB 26 Berlin – Kostrzyn.



„Alle Mann raus zum Messen“, hieß es bei einem Halt in Rummenohl auf der Volmetal-Bahn (RB 52).

IN BESTER TRADITION – TRAXX UND VECTRON

Deutschland ist ein Autoland. Wer's nicht glaubt, muss nur wenige Kilometer auf einer x-beliebigen Autobahn fahren, um die alltäglichen Blechlawinen zu erleben.



Stefan Alkofer

Deutschland ist aber auch Eisenbahnland und das mit längerer Tradition. Als Borsig und Maffei ihre ersten Lokomotiven ablieferten, träumten Carl Benz und Gottlieb Daimler noch nicht einmal von ihren Motorwagen.

Heute noch entwickeln und bauen zwei Lokomotivhersteller mit Weltruf modernste Fahrzeuge „Made in Germany“ für den globalen Markt: Siemens und Bombardier. Die beiden erinnern damit auch an ihre klangvollen Vorläufer Krauss-Maffei und Henschel.

Ich weiß, dass von der hiesigen Bahnindustrie nicht annähernd so viele Arbeitsplätze abhängen wie von der Automobilindustrie. Aber muss das für immer so sein? Den Individualverkehr in seiner heutigen Form wird es in absehbarer Zeit nicht mehr geben.

Die meisten deutschen (Verkehrs-)Politiker scheinen derzeit eher bemüht, den Tricksern bei VW, Audi, Daimler-Benz & Co aus der Patsche helfen zu wollen, anstatt die Abgasskandale zum Anlass zu nehmen, die Weichen umzustellen für einen zukunftssicheren Verkehr.

Die Eisenbahn fährt seit über 100 Jahren elektrisch und bei richtiger Stromspeisung CO₂-neutral und emissionsfrei! Das Know-how und die fähigen Köpfe sind hierzulande da. Höchste Zeit, dieses Potential noch besser auszuschöpfen, für nachhaltigen und umweltverträglichen Personen- und Warenverkehr.



GRAFIK: SIEMENS

Leichter, schneller, sparsamer und komfortabler soll der „Velaro Novo“ unterwegs sein, verspricht der Hersteller. 2023 könnte der neue Hochgeschwindigkeitszug erstmals in den Einsatz gehen.

„VELARO NOVO“ VON SIEMENS

Der nächste ICE?

Siemens präsentierte im Juni seinen neuen Hochgeschwindigkeitszug „Velaro Novo“. Die Plattform ist für Geschwindigkeiten von 250 bis 360 km/h konzipiert. Von der aktuellen Velaro-Generation (DB-Baureihe 407) unterscheidet sich der Velaro Novo durch eine ganze Reihe technischer Innovationen: So fallen die Wagenkästen zwar im Vergleich geringfügig schmaler aus, durch die neuartige Fertigungsweise bieten sie im Innenraum jedoch mehr Platz als bisher. Die innengelagerten vollverkleideten Drehgestelle des Typs SF 900 sowie die im Dachbereich versenkten Stromabnehmer helfen, den Luftwiderstand bei hohen Geschwindigkeiten deutlich zu reduzieren. Damit soll der Velaro Novo bei einer Geschwindigkeit von 300 km/h etwa 30 Prozent weniger Energie verbrauchen. Ein erster Einzelwagen befindet sich bereits seit April 2018 in der Erprobung.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Im Frühjahr 2018 wurde bekannt, dass sich DB Cargo in absehbarer Zeit von der Baureihe 145 trennen will. Bis Jahresende sollen rund 40 Maschinen für die beiden DB-Töchter MEG und RBH unterwegs sein, zehn Loks gab DB Cargo bereits an die neuen Betreiber ab. 145 004, 012, 017, 043 und 056 gingen an die MEG, die RBH erhielt 145 007, 009, 010, 015 und 072. Seit Juni 2018 fährt auch die 1998 gebaute 145 004 für die MEG. Am 28. Juni 2018 konnte die Maschine mit dem Logo des neuen Eigners in Leipzig-Plagwitz beobachtet werden.

ZWISCHENHALT

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wollen bis 2023 umgerechnet rund 259 Millionen Euro in die Modernisierung ihrer 341 Wagen umfassenden IC 2000-Flotte investieren.

Die französische Regierung verabschiedete im Juni 2018 ihre umstrittene Eisenbahnreform. Die SNCF soll nach dem Vorbild der DBAG in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Ab 2020 wird zudem der Personenverkehr in Frankreich liberalisiert.

Die tschechische ČD bestellte für den Fernverkehr 50 Reisezugwagen des Typs Viaggio Comfort bei einem Konsortium aus Škoda Transportation und Siemens. Der Auftrag hat ein Volumen von rund 115 Millionen Euro.

Die DBAG beschafft erstmals Lokomotiven aus China. Das Unternehmen unterzeichnete einen Rahmenvertrag über 20 Hybrid-Rangierloks vom Typ „AZLok“ des staatlichen Herstellers CRRC Zhuzhou.

Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) stellte ein Übergangskonzept für den Betrieb auf der Verbindung RE6 zwischen Leipzig und Chemnitz vor, das bis zur Elektrifizierung der Strecke Gültigkeit behalten soll. Ab 2019 werden die von der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) betriebenen Züge um bei der Press gemietete modernisierte Doppelstockwagen aus DBAG-Beständen verstärkt. Zusätzlich erhalten die Züge ein neues grün-graues Farbleid.



FOTOS (2): STEFAN KARNOVSKI

Futuristisches Design in traditionellen Farben: Ab 2021 sollen zehn Vorserienzüge der Baureihe 484 in den Vorlaufbetrieb gehen, die 85 Serienfahrzeuge werden dann bis 2023 folgen.

S-BAHN BERLIN/BRANDENBURG

Die Neue für Berlin: Baureihe 484

□ Der Generationswechsel bei der S-Bahn Berlin schreitet voran. Am 27. Juni 2018 präsentierte das Herstellerkonsortium aus Stadler und Siemens mit dem Halbzug 484 001 das erste Muster der neuen Fahrzeuggeneration für die Berliner S-Bahn im Stadler-Werk in Berlin Pankow. Wenige Tage nach der offiziellen Präsentation wurde der Zug zum Stadler-Standort nach Velten überführt, wo die Inbetriebsetzung des Fahrzeugs begann, welche anschließend im Siemens-Prüfcenter Wegberg-Wildenrath fortgesetzt wird. „Hier werden wir den Zug unter Realbedingungen und simulierten Extrembedingungen mit statischen oder dynamischen Tests auf Herz und Nieren prüfen und Fahrten im Rahmen der Zulassung absolvieren“, erläu-

tert Müslüm Yakisan, Leiter der Sparte S-Bahn- und Regionalverkehrszüge von Siemens. Die Münchner liefern die wesentlichen elektrischen Komponenten, die Fahrgastinformationssysteme sowie die Drehgestelle und das Bremsystem. In den kommenden zwei Jahren soll 484 001 dann gemeinsam mit neun weiteren Vorserienzügen ein intensives Erprobungsprogramm durchlaufen. Ab Januar 2021 will die S-Bahn Berlin die zehn Vorserienzüge auf der Linie S47 zwischen Südkreuz und Spindlersfeld im Fahrgastbetrieb einsetzen und testen. Insgesamt hat die S-Bahn Berlin 85 vierteilige Halbzüge (Baureihe 484) und 21 zweiteilige Viertelzüge (Baureihe 483) bestellt, die Auslieferungen sollen bis 2023 erfolgen.



Neben extragroßen Panoramafenstern bieten die neuen Züge den Fahrgästen großzügige Stellflächen für Kinderwagen und Fahrräder sowie einen eigenen Rollstuhlbereich.



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. 920030-e
nur € 8,99

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

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

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

UNSERE VGB MEDIATHEK

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

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

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



www.facebook.de/vgbahn

Kompetenz aus Leidenschaft.
Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

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

FRAGEZEICHEN

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



FOTO: NORMAN GOTTBERG

□ Eine Sonderfahrt führte 228 501 am 30. Juni 2018 von Berlin Schöneweide nach Heringsdorf auf der Insel Usedom. Das Bild zeigt die Lok bei Wolgast vor der kombinierten Straßen- und Eisenbahnbrücke. Wir wollen von Ihnen wissen: Welchen Meeresarm überspannt die charakteristische blaue Klappbrücke?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2018 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete: „Salem“. Gewonnen haben: Reinartz Jürgen, 41517 Grevenbroich; Thomasen, Martin, 53859 Niederkassel; Schmidt, Gerda, 73529 Schwäbisch Gmünd; Wundel, Ewald, 36358 Herbstein; Wahlbrink, Horst, 15236 Jacobsdorf; Hage, Rolf, 29356 Brückel; Schreiber, Dieter, 36452 Kaltenordheim; Schmidt, Steffi, 04279 Leipzig; Werner, Reinhard, 04931 Mühlberg (Elbe); Werdermann, Rainer, 16225 Eberswalde; Lächert, Anita, 10315 Berlin; Jacob, Gerhard, 09117 Chemnitz; Schumacher, Matthias, 07549 Gera; Becker, Richard, 35444 Biebertal; Taubert, Wolfgang, 07646 Stadtroda; Winkler, Heinz, 01277 Dresden; Musiat, Falk, 01159 Dresden; Diehr, Mario, 22147 Hamburg; Wilke, Uwe, 39128 Magdeburg; Ellinger, Stefan, 88356 Ostrach.



FOTO: MICHAEL SCHUMANN

G2000 im Doppelpack: Am 16. Juni 2018 wartet der BE-Neuzugang D22 (vorne) gemeinsam mit der Schwesterlok D21 (hinten) im Bahnhof Bad Bentheim Nord auf ihre nächsten Einsätze. Links ist noch D23 vom Typ MaK G 1200 BB zu erkennen.

BENTHEIMER EISENBAHN (BE)

Flottenerneuerung

□ Die Bentheimer Eisenbahn AG (BE) konnte am 13. Juni 2018 die zweite Lokomotive des Typs G2000-3BB in Empfang nehmen. Bei der Lok handelt es sich um die frühere V206 der Rurtalbahn GmbH. Die BE integrierte die Maschine unter der Betriebsnummer D22 in ihren Fuhrpark. Bereits seit dem Januar 2018 setzt die BE mit der Lok D21 ein Exemplar dieses Typs ein. Beide Lokomotiven sind inzwischen auch offiziell in den Besitz der BE übergegangen. Die mittelfristige Finanzplanung (2019 bis 2023) des Unternehmens sieht zudem den Kauf einer dritten G2000-Lok vor. Unter

der Betriebsnummer D22 hatte man bei der BE zuvor die 1972 gebaute MaK G 1100BB geführt, die bereits seit Längerem nach Fristablauf abgestellt war. Inzwischen trennte sich die BE von der Veteranin. Die Lok fand bei einer italienischen Gleisbaufirma in Rom ein neues Heim. Am 4. Juli 2018 verließ sie Nordhorn in Richtung Italien. Unterdessen verzögert sich die für Dezember 2018 geplante Reaktivierung der Strecke Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus durch die BE wegen Beschwerden von Anrainern um vier bis fünf Monate.



FOTO: DANIEL WOLF

■ Ende Juni 2018 machte die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP) mit der Erst-Bestellung von drei Smartron-Loks auf sich aufmerksam. Parallel dazu erneuert die EGP derzeit mit Vectron-Lokomotiven ihre Flotte. Am 14. Juni 2018 stieß als zweite Lok dieses Typs 193838 zur Flotte. Nur zwei Tage später, am 16. Juni 2018, kam die Maschine mit einem Autoleerzug von München nach Mosel bei Zwickau vorbei. In Glauchau übernahm sie zur Rückfahrt nach München einen voll beladenen Autozug. Die Aufnahme entstand bei Glauchau-Schönbörnchen.



FOTO: ELIAS WINGENFELD

■ Ein seltenes Bild bot sich am 16. Juni 2018 bei Kattenes an der Mosel: Lok 801 der MEG (156 001) beförderte einen Zug aus 26 n-Wagen vom Stillstandsmanagement in Hamm nach Trier-Ehrang. Die Wagen sollen am Zielort bei der Firma Steil verschrottet werden.



FOTO: HANS-KARL KUNHÄUSER

■ Nach rund anderthalb Jahren in der Werkstatt konnte 58 311 am 25. Juni 2018 wieder ins aktive Leben zurückkehren und die Nostalgie dampfzüge beim Karlsruher Hafenfest bespannen. Wenige Tage später, am 8. Juli, bewies die 96-jährige Dampflok der UEF Eisenbahnstalgie Karlsruhe, dass sie auch noch für steile Strecken geeignet ist, und zog Nostalgiezüge im Murgtal bis hinauf nach Baiersbronn.

STUTT GART 21

Endstation Leipzig

□ Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig wies die Klage der Stuttgarter NetzAG gegen den Abbau der oberirdischen Gleise im Stuttgarter Hauptbahnhof ab. Die DB NetzAG sei nicht verpflichtet, nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs anderen Schienenverkehrsunternehmen die oberirdischen Anlagen zur Nutzung anzubieten, urteilten die Richter. Folglich müsse das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde der DBAG den Rückbau nicht, wie von der Stuttgarter NetzAG gefordert, untersagen. Auch nach der Beseitigung der oberirdischen Gleise blieben sämtliche Verbindungen von und zum Stuttgarter Hauptbahnhof erhalten – wengleich nun durch den Durchgangsbahnhof in Tiefelage. Man könne nicht erkennen, dass die Kapazität einer bestimmten Strecke gemindert würde, so die Richter. Die Stuttgarter NetzAG argumentierte dagegen, der nur achtgleisige Tiefbahnhof stelle im Vergleich zum heute 16-gleisigen Kopfbahnhof eine erheb-

liche Kapazitätsminderung dar. Die Stuttgarter NetzAG wurde 2011 von mehreren Bahn-Experten sowie leitenden Mitarbeitern mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Ziel gegründet, den Betrieb in den verbliebenen Teilen des Stuttgarter Kopfbahnhofs nach der Eröffnung des neuen Tiefbahnhofs zu übernehmen. Der Landesverband des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) zeigte sich nach dem Gerichtsentscheid enttäuscht. Da sich der öffentliche Personennahverkehr in Stuttgart oft an der Kapazitätsgrenze bewege, brauche man eine Verdoppelung der heutigen Fahrgastzahlen, um Klimaschutzziele zu erreichen. Auch Eisenhart von Loeper, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart21, hält das Urteil für „schwer vermittelbar“. Die DBAG begrüßte die „letztinstanzliche Entscheidung, dass der heutige Kopfbahnhof nicht für Dritte nutzbar bleiben muss“, schließlich handle es sich um einen Umbau und nicht um eine Stilllegung.

Die Marke PIKO steht weltweit für qualitativ hochwertige Modellbahnen. Mit Engagement und Dynamik gestalten PIKO Mitarbeiter erfolgreich die Zukunft.

PIKO

Zum weiteren Ausbau unserer **Entwicklungsabteilung** suchen wir baldmöglichst eine(n) **Fachmann/-frau Soundgestaltung** (Wir würden auch engagierten Sound-Begeisterten eine Chance geben) für den Bereich **Elektronikdesign / Digitalsteuerung / Soundtechnologie**.

Ihre Aufgaben:

- Aufzeichnung von Motor-, Dampf- und Zusatzgeräuschen an originalen Eisenbahnfahrzeugen
- Schneiden und Mischen von Soundsamples, Hinzufügen von Effekten und Filtern
- Erstellung von Soundprojekten für Lok-Modelle, Erstellung von Demo-Sounds für Web- und Messepräsentationen
- Testen von Sounddecodern und Eingabe von Steuerparametern
- Mitwirkung bei der Durchführung von Projektanalysen und Machbarkeitsstudien für den Praxiseinsatz aktueller und zukünftiger Digitaltechnologien in unseren Modellen und Systemen

Ihr Profil:

- Technische Berufsausbildung bzw. Erfahrung mit professioneller Audiobearbeitung, gutes Gehör für Rhythmus und Tonhöhe
- Kenntnisse im professionellen Umgang mit Aufnahmetechnik
- Versierter Umgang mit Audiobearbeitungssoftware sowie mit MS Office
- Wünschenswert wären modellbahnspezifische Kenntnisse im Bereich Soundwiedergabe und Decoderprogrammierung, sind jedoch nicht Voraussetzung!
- Strukturierte, selbständige Arbeitsweise bei hoher Einsatzbereitschaft und Eigeninitiative sowie Teamgeist und Flexibilität
- Gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift

Wenn Sie das Metier Sound- / Digitalisierung für die Modellbahn begeistert und Sie an der Umsetzung innovativer Projekte maßgeblich beteiligt sein möchten, dann sollten Sie sich umgehend bewerben. Unser engagiertes und erfolgreiches R&D/Engineering Team freut sich auf Ihre Mitarbeit.

Für eine erste Kontaktaufnahme steht Ihnen unsere Personalleiterin Frau Gansler (Tel: 03675/897264, E-Mail: m.gansler@piko.de) gerne zu Verfügung.

PIKO Spielwaren GmbH • Lutherstraße 30 • 96515 Sonneberg

NATIONAL TECHNICAL MUSEUM (NTM)/ČD

Der Präsidentenzug ist unterwegs

□ Anlässlich der Feiern zum 100. Jahrestags der Gründung der ehemaligen Tschechoslowakei im Jahr 1918 bringt das Prager National Technical Museum (NTM) gemeinsam mit der tschechischen Eisenbahngesellschaft ČD den ehemaligen Präsiden-



Gezogen wird der Präsidentenzug von 464.202. Die 1956 bei Škoda in Pilsen gebaute Lok ist die letzte neu an die ČSD gelieferte Dampflok.



Der 1909 bei Rihoffer in Prag gebaute Franz-Ferdinand-Salonwagen stand ab 1918 dem Präsidenten der Tschechoslowakei zur Verfügung.

■ Selten sind die Einsätze des Holzrollers 142 130 der Bayernbahn. Am 20. Juni 2018 konnte die Lok, die noch die Grundfarben der ehemaligen WAB trägt, in Laufach vor dem sogenannten „Henkelzug“ von Gunzenhausen nach Langenfeld beobachtet werden. Die Bremswiderstände auf dem Dach stammen noch aus der Zeit bei der Schweizer Mittelthurgaubahn.



FOTO: BERND REIJER



FOTO: HELMUT SANGHEISTER

■ Die DBAG nahm am 29. Juni 2018 ihre neue Zugbildungsanlage in Halle (S) in Betrieb. In vier- einhalb Jahren Bauzeit ist auf dem Gelände des früheren Rangierbahnhofs eine der modernsten Anlagen Europas entstanden. 261024 bespannte den kurzen Eröffnungszug aus einem eigens dekorierten Schiebewagen. Interessierte konnten die Anlage bei einer Rundfahrt mit 642037 besichtigen.



FOTO: BERND KELLER

■ Am 7. Juni 2018 war die ÖBB-Nightjet-Lok 1116 195 fern ihres normalerweise hochwertigen Betätigungsfelds im harten Güterzugdienst zu beobachten. Die in edlem Nightjet-

Blau lackierte Lok beförderte einen KLV-Zug von Rheinlanden nach Passau. Von dort führte der Weg des Zuges weiter nach Ljubljana. Die Aufnahme entstand bei Wernfeld.



FOTO: MARKUS BERGELT

■ Erstmals seit gut zwei Jahrzehnten fuhren am 23. und 24. Juni 2018 Sonderreisezüge auf der Strecke Nossen – Riesa (Ex-KBS 508) im Abschnitt Nossen – Ziegenhain. Organisiert wurden die Fahrten von der IG Dampflokomotiv Nossen, die Fahrzeuge stellte die Wedler Franz Logistik (WFL). Nach 2002 war von der Strecke nur noch ein kurzes Reststück zwischen Nossen und dem Großtanklager Rhäsa für den Kesselzugverkehr in Betrieb. Bereits Mitte 2014 hatte die Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie (NRE) als neuer Pächter der Strecke den Abschnitt Rhäsa–Starbach für Getreideverkehre reaktiviert. Nun scheint auch die Wiederinbetriebnahme bis Lommatzsch oder Prausitz realistisch. Die letzten regulären Reisezüge fuhren dort am 23. Mai 1998. Das Eröffnungszugpaar wurde am 23. Juni 2018 in Ziegenhain von der örtlichen Feuerwehr mit einer kalten Dusche begrüßt.

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt Preßnitztalbahn

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

Dampffahrten

- **11. /12. August** Dampffahrten zum Schulanfang
- **8. /9. September** Dampfbetrieb zum Tag des offenen Denkmals
- **3. Oktober** Volldampf im Herbst

Dampfbetrieb samstags und sonntags bis Ende Oktober – sowie an bestimmten Wochenenden.

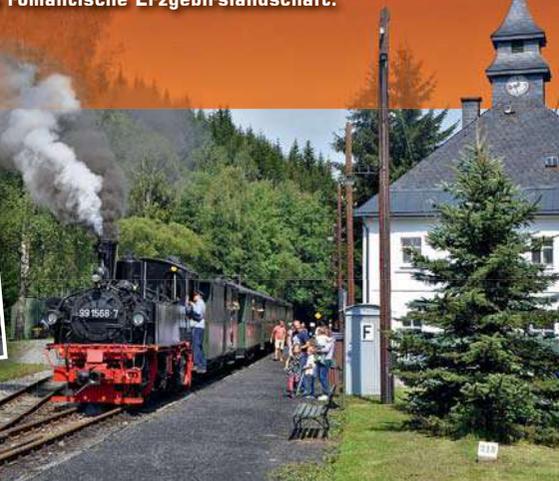




FOTO: TOBIAS RÜTHER

■ Wie angekündigt, stellte Flixtrain im Juni 2018 eine zweite Garnitur für Fahrten zwischen Stuttgart und Berlin in Dienst. Nun bietet man bis zu zwei tägliche Zugpaare zwischen den beiden Städten an. Derzeit besteht der Zug aus fünf Reisezugwagen der Bahn-Touristik-Express GmbH (BTE) sowie zwei MRCE-Dispoloks der Baureihe 182 von Siemens. Das Bild zeigt den neuen Zug mit der führenden MRCE-182513 am 23. Juni 2018 im Bahnhof Baunatal-Rengershausen in Richtung Stuttgart.



FOTO: MAIK KOPKE

■ Ein U-Boot im TEE-Dienst: Mehrere Tage lang, vom 4. bis 8. Juli 2018, war die CLR-229 181 in Ostsachsen zu Gast. Während dieser Zeit beförderte sie zwischen Dresden und Görlitz einen Zugteil des AKE-Sonderzuges von Koblenz nach Dresden und Bad Schandau. Am 8. Juli machte sie sich mit fünf Wagen auf den Weg zurück nach Dresden-Neustadt, wo der Zugteil auf den Hauptzug nach Koblenz rangiert wurde. Auf dem Bild zu sehen ist der DPE 25 Görlitz – Dresden-Neustadt bei Rosenhain an der KBS 230.

ZEITREISE

Ein westdeutsches Opfer der Wiedervereinigung

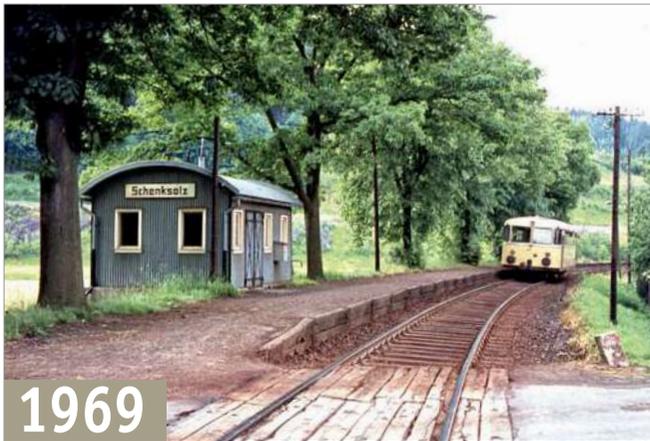


FOTO: LUDGER KENNING

1969

In Schenkswitz gab es bis zum Ende des Bahnbetriebs nur eine größere Stahlblech-Hütte als Unterstand für die Reisenden. Leider ist dieses Gebäude 2018 nicht mehr vorhanden, ...

■ Die Hersfelder Kreisbahn ist überregional bekannt. Das ist für eine kleine Privatbahn eigentlich ungewöhnlich. Doch diese Privatbahn erlangte bei Eisenbahnfreunden aufgrund ihrer außergewöhnlichen Fahrzeuge schnell Berühmtheit. Nicht nur die bekannte V320 war dort im Einsatz; auch eine V80, eine Lollo-V160 sowie die beigefarbenen Uerdinger Schienenbusse verhalfen der Bahngesellschaft zu



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

2018

... ebenso die Gleise, die einem neuen Radweg gewichen sind. Trotz langer Verweildauer vor Ort bei bestem Sommerwetter war aber weit und breit kein Radfahrer zu entdecken.

überregionaler Bekanntheit. Die wichtigste Zeit der Gesellschaft begann nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. In der Region östlich von Bad Hersfeld wurde und wird Kali-Salz in größerem Stil abgebaut. Wegen der damaligen Zonengrenze wurde die ursprüngliche Kali-Abfuhrstrecke mehrmals unterbrochen, so dass die westdeutschen Bergwerke zeitweise auf die Dienste der Hersfelder Kreis-

bahn angewiesen waren. Nach der Wiedervereinigung 1990 waren diese Probleme jedoch schlagartig Vergangenheit, so dass die Bahn Ende 1993 stillgelegt werden konnte. 1999 wurden zwischen Bad Hersfeld und Schenkswitz die Gleise abgebaut. Die Gleise zwischen Heimbildshausen und Schenkswitz sind wie die Schienenbusse der Hersfelder Kreisbahn bis heute erhalten.

TEE trifft Vindobona

VT 11.5 und VT 18.16 erstmals vereint!



Foto: DB Museum

www.dbmuseum.de

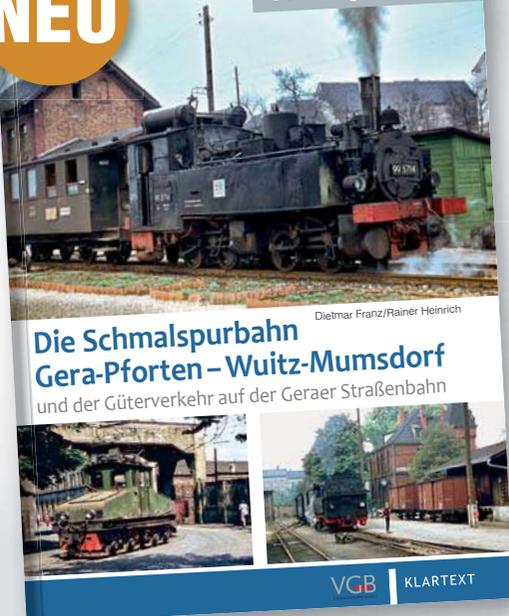
Ab
26. Juli im
DB Museum
Nürnberg

DB Museum

Neues für Ihre **EISENBAHN-BIBLIOTHEK**

NEU

DDR-Zeitgeschichte



Dietmar Franz/Rainer Heinrich

**Die Schmalspurbahn
Gera-Pforten-Wuitz-Mummsdorf**
und der Güterverkehr auf der Geraer Straßenbahn

VGB KLARTEXT

Thüringer Bahn-Legende

Zu den letzten Schmalspurbahnen in Thüringen gehörte die meterspurige Strecke Gera-Pforten-Wuitz-Mummsdorf. Diese im November 1901 als Privatbahn eröffnete Nebenbahn mit 31,2 km Länge verband die Industriestadt Gera mit Wuitz-Mummsdorf im Braunkohlengebiet um Meuselwitz. Im Jahr 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Betriebsführung. Nach 68 Betriebsjahren beendete ein Unwetter am 3. Mai 1969 vorfristig den Personenverkehr, während der Güterverkehr im hinteren Streckenteil bis zum 28. Dezember 1969 weiterlief. Aufgrund ihres interessanten Fahrzeugparks sowie betrieblicher Besonderheiten gehörte diese Schmalspurbahn zu den interessantesten in Deutschland. Dazu zählte die Verbindung zur Geraer Straßenbahn. Damit rundet der knapp 100-seitige Straßenbahnteil den 250 Seiten umfassenden GMWE-Teil ab. In diesen flossen zahlreiche neue Forschungsergebnisse, Korrekturen und vor allem ein Feuerwerk bisher unveröffentlichter Aufnahmen ein, was den Erwerb dieses Buches zu einem Muß macht!

352 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, 650 Fotos (150 Farb- und 500 Schwarzweißaufnahmen), rund 200 Grafiken (Zeichnungen, Fahrpläne, Faksimile)

Erscheint im August 2018

Best.-Nr. 581824 | € 59,95

180 Jahre Lokomotiven aus München

Die bayerische Landeshauptstadt ist einer der bedeutendsten deutschen Standorte für den Lokomotivbau. Wer von Loks aus München spricht, nennt im selben Atemzug die Namen Krauss und Maffei.

Münchner Kindl

Die industrielle Revolution ist in vollem Gange. Das britische Königreich geht mit Siebenmeilenstiefeln voran und schwingt sich für Jahrzehnte zum Taktgeber auf. Wesentlichen Anteil an diesem Vorsprung hatten die Nutzung der Wattschen Dampfmaschine und die frühe Einführung des mobilen Pendants: der Dampflokomotive. George Stephenson hatte in den frühen 20er-Jahren des 19. Jahrhunderts den Eisenbahnbau in Großbritannien entscheidend vorangetrieben. Die Eisenbahn ermöglichte nun nicht nur



Gründer und Patriarch: Johann Anton Ritter von Maffei prägte die industrielle Entwicklung Münchens und in ganz Bayern.

den schnellen Transport von Menschen und Waren, sondern machte Industrieunternehmen auch unabhängiger von Standorten. Stahlwerke konnten dort entstehen, wo entweder Kohle oder Erz vorhanden waren, den Transport des fehlenden Rohstoffs übernahm die Eisenbahn.

Ein gutes Jahrzehnt später, im Jahr 1835 fuhr zwischen Nürnberg und Fürth auch die erste deutsche Eisenbahn. Allerdings kam die Lokomotive aus den Stephenson-Werken in Newcastle. Selbst der Lokführer musste importiert werden.

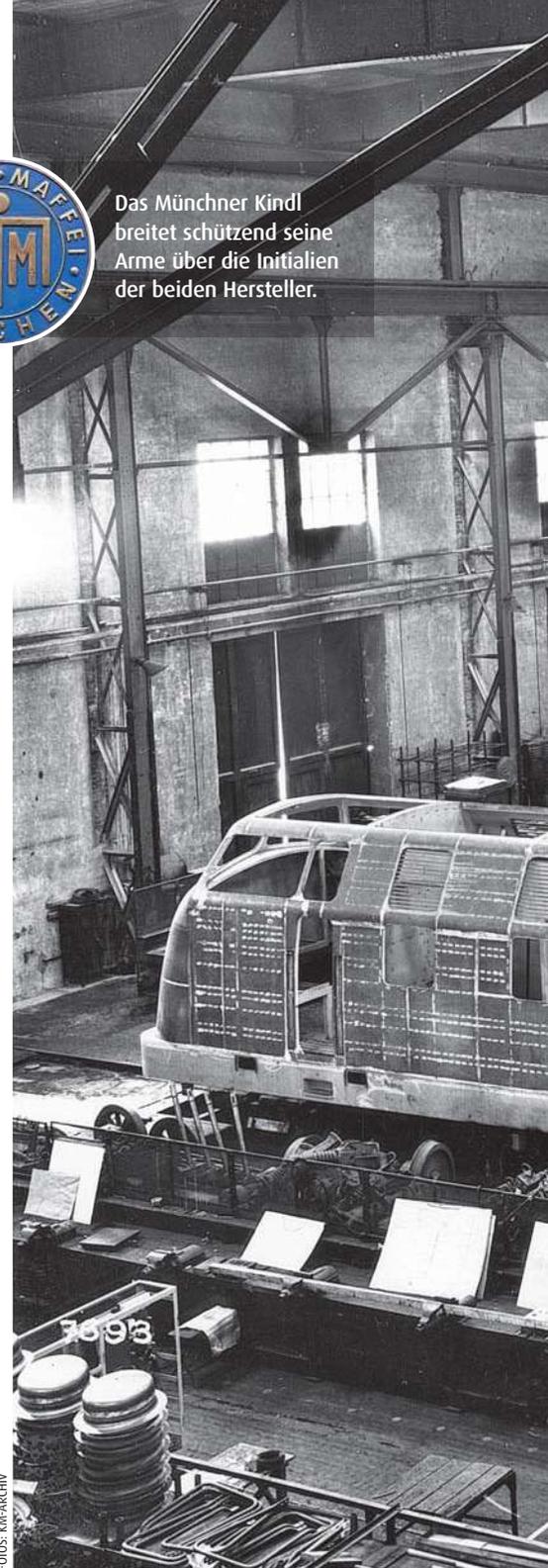
Der 1790 geborene Münchner Kaufmann Joseph Anton von Maffei erkannte die Zeichen der Zeit. Nach der Initialzündung zwischen Nürnberg und Fürth wur-

Johann Anton Ritter von Maffei besaß Weitblick

den schnell Pläne für neue Verbindungen zwischen München und Nürnberg über Augsburg geschmiedet und auch für eine Strecke von München nach Salzburg reifen Pläne. Der politisch aktive Maffei nahm Einfluss und beteiligte sich als Großaktionär etwa an der München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft. Er sah die Importabhängigkeit der Eisenbahn von englischen Lieferanten und erwarb deshalb 1838 eine kleine Hammerschmiede mit Eisengießerei in der Hirschau, welche seinerzeit noch vor den Toren Münchens lag. Dieser am



Das Münchner Kindl breitet schützend seine Arme über die Initialien der beiden Hersteller.



FOTOS: KM-ARCHIV

20. März 1838 unterzeichnete Kaufvertrag gilt heute als Anfangspunkt der Krauss-Maffei-Geschichte.

In den ersten Jahren montierte man importierte Loks, erst am 7. Oktober 1841 lieferte Maffei einen eigenen Entwurf aus. „Der Münchner“, wie die Lokomotive hieß, war aber im Grunde genommen die Kopie einer englischen „Patentee“-Maschine und bedeutende Teile wie Räder und Achsen mussten noch immer auf der Insel angefertigt werden. Die ersten Jahre waren



Vier V200-Lokomotiven befinden sich Mitte der 50er-Jahre in unterschiedlichen Montage-Stadien.

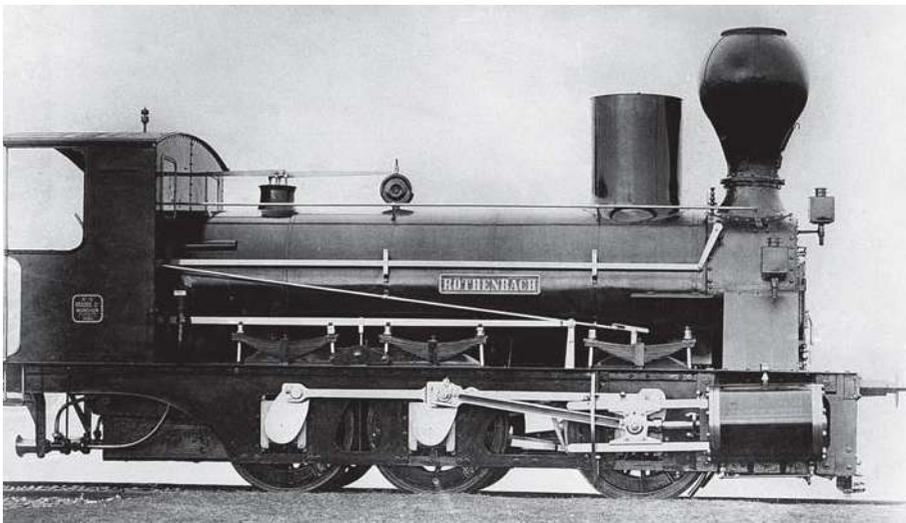
schwierig. Maffei konnte vom Lokomotivbau allein, für den er in große Vorleistungen gehen und teilweise seine anderen florierenden Unternehmen als Pfand einsetzen musste, nicht existieren. Bald schon kam der Bau stationärer Dampfmaschinen hinzu, später engagierte sich Maffei beim Bau von Dampfschiffen. Dennoch überlebte Maffei die ersten Jahre mehrmals nur dank staatlicher Kredite.

Doch der Siegeszug der Eisenbahn war nicht mehr aufzuhalten und es kamen die

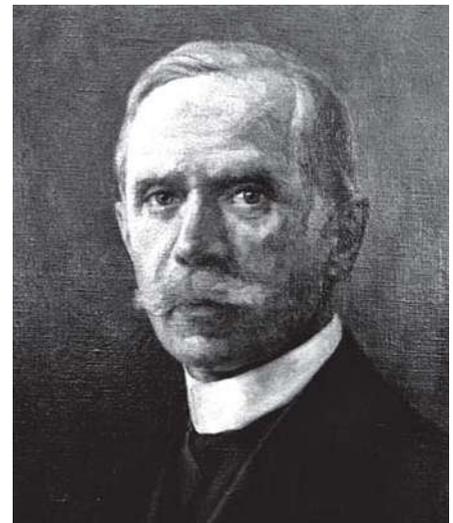
ersten großen Herausforderungen: Aufgrund der schlechten Eisenbahninfrastruktur in Bayern lief der Warenverkehr von Westeuropa in Richtung Wien und Triest über die Nordseehäfen. Alpenquerende Schienenverbindungen gab es noch nicht. Den Anfang machte der Semmering und als ein Lokomotivwettbewerb für diese neue Gebirgsbahn ausgeschrieben wurde, gewann Maffei im Jahr 1851 mit seiner „Bavaria“. In dieser Zeit gehörte Maffei mit Borsig und der Maschinenfabrik in Esslingen

bereits zu den größten Lokomotivherstellern innerhalb des sogenannten Deutschen Zollvereins. Ein deutscher Nationalstaat existierte noch nicht.

Das Schienennetz in Bayern wuchs unaufhaltsam und der bayerische Staat war ein zuverlässiger Besteller Maffei'scher Produkte. Mit der Eröffnung der Strecke von München über Salzburg nach Wien und der Brennerbahn schwand auch zunehmend die Isolation Bayerns hinsichtlich internationaler Verkehrsströme. Nach dem



Während Maffei oftmals mit spektakulären Lokomotiven glänzte, lieferte Krauss Standardloks wie die CIII für die K. Bay. Sts. B. Die „Röthenbach“ verließ am 8. April 1869 die Werkshallen.



Anton Hammel war Maffei-Direktor von 1893 bis 1925. Er entwarf die legendäre S3/6.



Das Maffei-Werk in der Hirschau im Englischen Garten in München (zirka 1902). ❶ Eine der Loks der Dampftramway Krauss & Co., die zur Beförderung der Loks aus der Montage über die sehr kurze Schiebebühne diente. ❷ Kantine und Verwaltung. ❸ Mechanische Werkstätten. ❹ Anschlussgleis zum Bhf Schwabing. ❺ Hier entsteht später der Werkzeugmaschinenbau. ❻ Die neue Kraftzentrale am verlegten Eisbach kurz vor der Fertigstellung. ❼ Lokmontagehallen. ❽ Der alte Eisbach. ❾ Hier entstand später die Lackiererei.

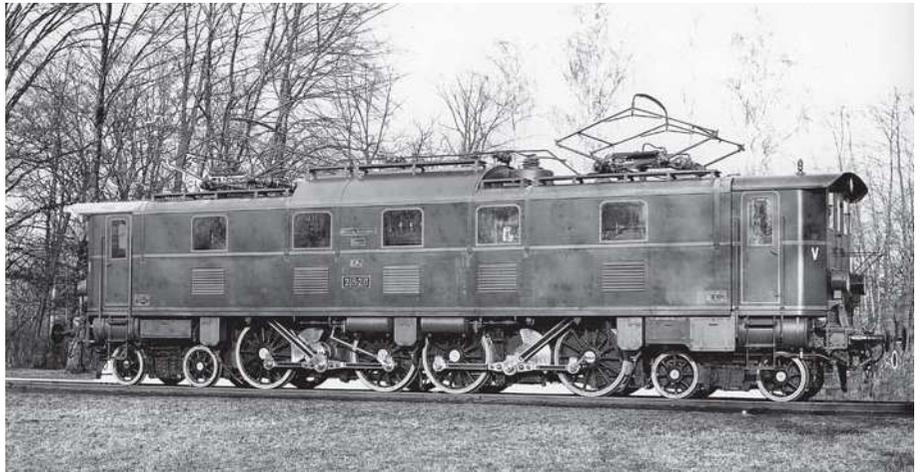
Tod des Firmengründers im Jahr 1870 übernahm Hugo von Maffei, der Sohn des jüngeren Bruders von Joseph Anton von Maffei, den Regler. Er führte Maffei zur größten Blüte und wurde zu einem der einflussreichsten Unternehmer seiner Zeit.

1826 kam in Augsburg Georg Krauss zur Welt, der 1847 in Maffeis Eisenwerk in der Hirschau eine Ausbildung zum Schlosser absolvierte. Später ging er zu den Kgl. Bay. Staatsbahnen, machte sich um die Eisenbahnentwicklung im Allgäu verdient, bevor er in die Schweiz zur privaten Nordostbahn wechselte. Dort begann er auch, Lokomotiven zu entwickeln, die er vor allem unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten entwarf. Nach neun Jahren in der Schweiz stand sein Entschluss fest, künftig eigenverantwortlich Lokomotiven bauen zu wollen – in München!

Joseph Anton von Maffei sah dies mit Argwohn und nutzte seinen Einfluss, um es Krauss schwer zu machen, dem es dennoch gelang, genügend Investoren für seine neue Fabrik am Marsfeld zu gewinnen. Am 6. November 1866 war die offizielle Gründungsfeier. Zu diesem Zeitpunkt lieferte Maffei bereits seine 600. Lokomotive aus. 1867 präsentierte Krauss seine erste Lok, die „Landwürden“ für die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn, auf der Pariser Weltausstellung und heimste sehr zum Ärger Maffeis eine Auszeichnung ein, mit der die Hirschauer selbst gerech-



Transport der CV Nr. 2323 durch die Münchner Leopoldstraße im März 1901. Der fehlende Schienenanschluss in der Hirschau sorgte immer wieder für spektakuläre Transporte.



Am 4. März 1902 wurde die Lokomotivfabrik J. A. Maffei über ein drei Kilometer langes Gleis mit dem Bf Schwabing verbunden, das die EP 5 21520 (spätere E 52 20) gerade nutzt.

J.A.MAFFEI - MÜNCHEN



Lokomotiven jeder Art und Größe
Elektrische Lokomotiven
Dampfstrassenwalzen
Dampfmaschinen
Dampfturbinen
Dampfkessel
Werkzeugmaschinen
Brauerei u. Mälzerei-Anlagen

L O K O M O T I V E N

Lokomotiven waren der wichtigste Werbegegenstand, aber wie die Aufzählung zeigt, waren sie nicht die einzigen Produkte, die bei Maffei hergestellt wurden.

net hatten. Die Landwürden, basierend auf dem „System Krauss“, war auf den ersten Blick unspektakulär, überzeugte die Fachleute jedoch wegen ihres damals unübertroffenen Verhältnisses zwischen Leistung und Dienstgewicht und erhielt deshalb die Große Goldene Medaille.

Krauss war für Maffei ein Ärgernis

Die Auszeichnung war für das junge Unternehmen der Durchbruch. Diese Lok war auch prototypisch für die Krauss'sche Unternehmenspolitik. Das Werk im Marsfeld baute fortan vor allem Schmalspurlokomotiven in einer Leistungsklasse zwischen fünf und 800 PS für alle erdenklichen Spurweiten. Kleinbahnen waren die besten Kunden. Aber Krauss profitierte auch von Aufträgen der bayerischen Staatsbahn, die nach dem Deutsch-Französischen Krieg

FOTOS: KIM-ARCHIV

1870/71 infolge der Reparationsabgaben ordentlich investierte. Bereits acht Jahre nach der Unternehmensgründung lieferte Krauss & Comp. die 500. Lok ab.

Das bayerische Lokalbahngesetz von 1882, das den Bau privater Lokalbahnen erlaubte und förderte, veranlasste Krauss, sich in diesem Geschäftsfeld zu engagieren. Krauss war beteiligt an der bekannten „Lokalbahn Aktien-Gesellschaft“ (LAG), die ausschließlich Krauss-Lokomotiven nutzte. Weitsicht bewies der Augsburgener auch, als er sein Unternehmen bereits 1886 in eine Aktiengesellschaft überführte.

Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs blieb die Geschäftsentwicklung für beide Münchner Lokomotivhersteller gut konjunktuell, trotz Auf- und Abschwünge. Diese resultierten häufig aus politischen Rahmenbedingungen. Die deutschen Lokomotivhersteller gründeten jedoch schon frühzeitig Kartelle, die Preise und Quoten regelten. Beide Münchner Lokobauer waren im Export erfolgreich. Maffei verkaufte im Jahr 1905 etwa die Hälfte seiner Produktion ins Ausland. Auch technisch erreichten die Lokobauer erste Höhepunkte. Am 2. Juli 1907 erreichte Maffeis



Am 15. März 1923 lieferte Krauss mit der Pt3/6 6110 (77119) seine 8000. Lokomotive aus.

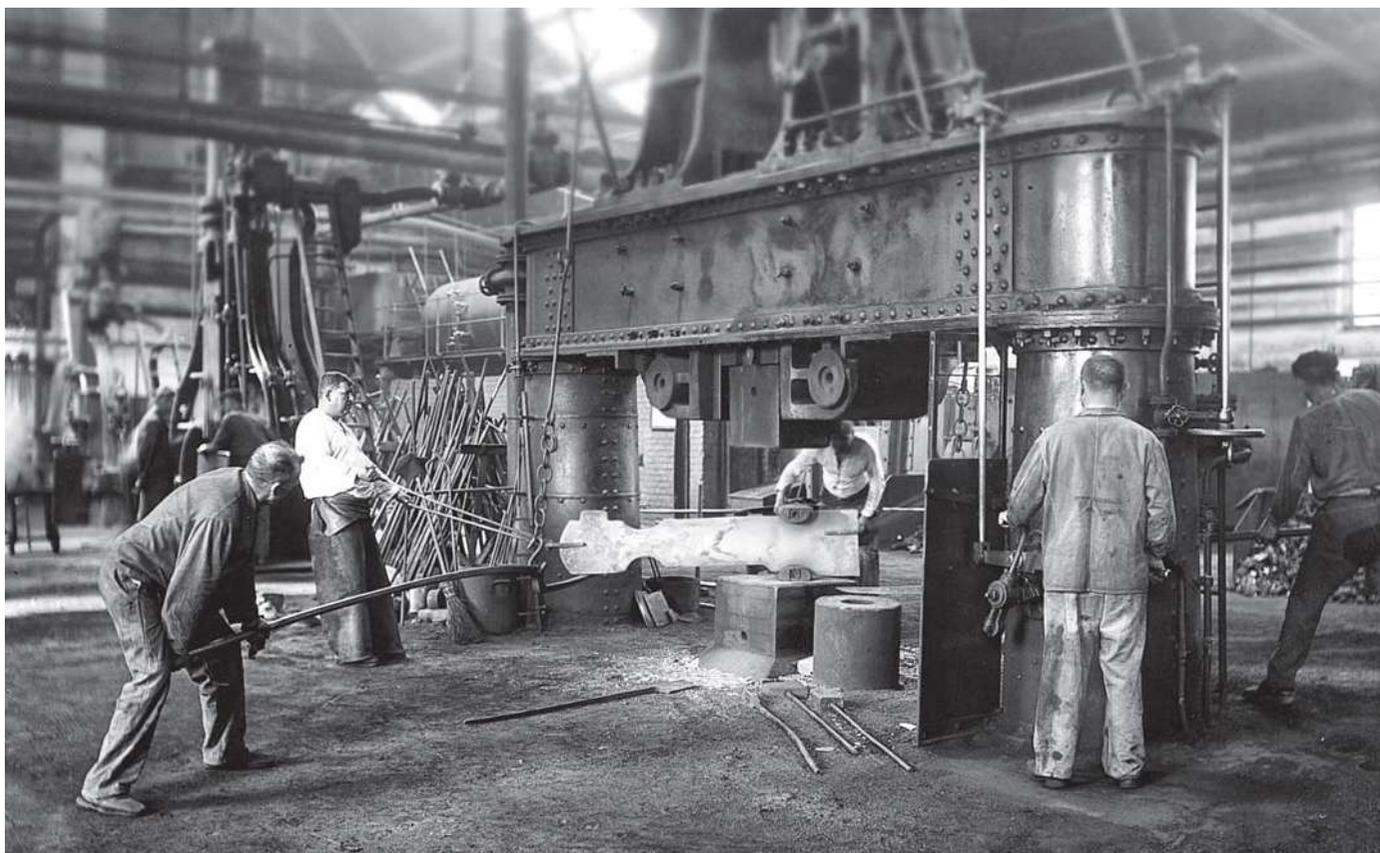
S2/6 mit einem Zug, gebildet aus vier Schnellzugwagen, eine Geschwindigkeit von 154,5 km/h. Ein Rekord, der in der Fachwelt für Aufsehen sorgte und in Deutschland 25 Jahre lang bestehen sollte. Die ersten elektrischen Lokomotiven wur-

Rekordfahrten und gute Erlöse im Export

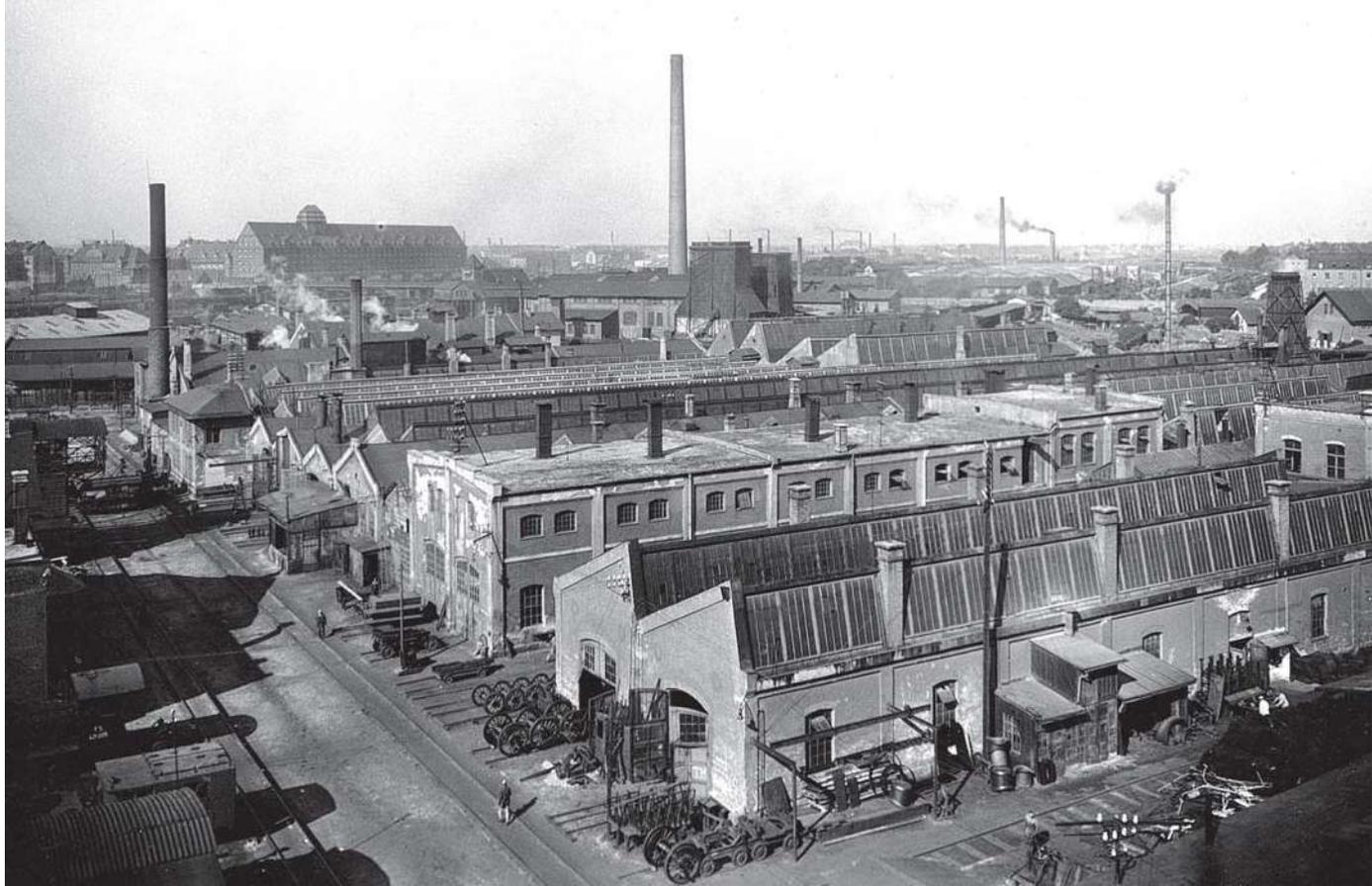
den entwickelt. Für Krauss und Maffei war es ein bedeutender Vorteil, dass gerade Bayern eine Vorreiterrolle bei der Elektrifizierung spielte. Zu diesem Zweck gründete Maffei mit der „Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals L. Schwartzkopff“ die Maffei-Schwartzkopff-Werke

GmbH und errichtete ein eigenes Werk südlich von Berlin.

Der Erste Weltkrieg stellte eine Zäsur dar: In den Kriegsjahren waren beide Unternehmen mit Rüstungsaufträgen ausgelastet, die nach Kriegsende vom einen zum andern Tag wegbrachen. In München wurde gar die Räterepublik ausgerufen. Arbeiter sperrten bei Krauss ihre Vorstände aus. Krauss litt schon seit längerem unter Raumnot auf dem Marsfeld. Eine Erweiterung im Stadtgebiet war ausgeschlossen. Für einen Neubau am Stadtrand fehlte nun das Kapital, und sowohl bei Maffei als auch bei Krauss standen zudem dringende Investitionen in neue Maschinen an. Beide Unternehmen profitierten, nachdem Ruhe ein-



Arbeiter schmiedeten gerade eine Kuppelstange. Die Tätigkeit in einer Lokomotivfabrik muss unglaublich anstrengend gewesen sein.



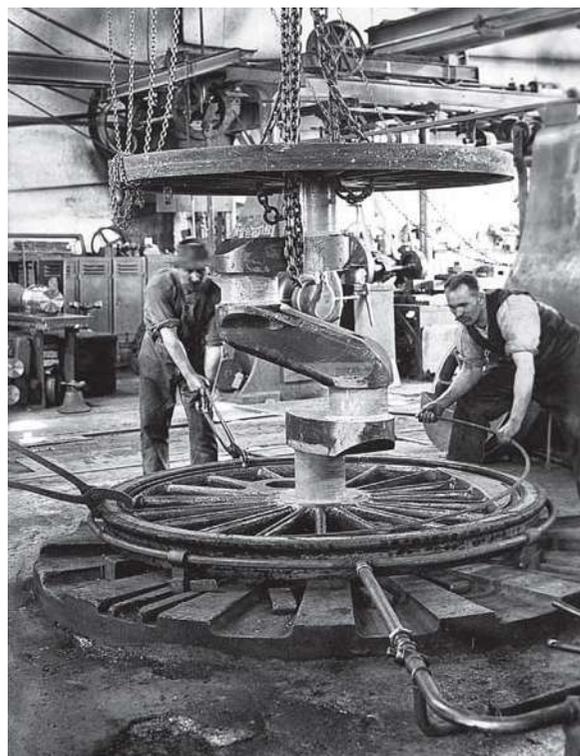
FOTOS: KIM-ARCHIV

Das Werk Marsfeld von Krauss & Co. Bis auf das Hauptzollamt (mit Kuppel) im Hintergrund steht heute keines der Gebäude mehr.

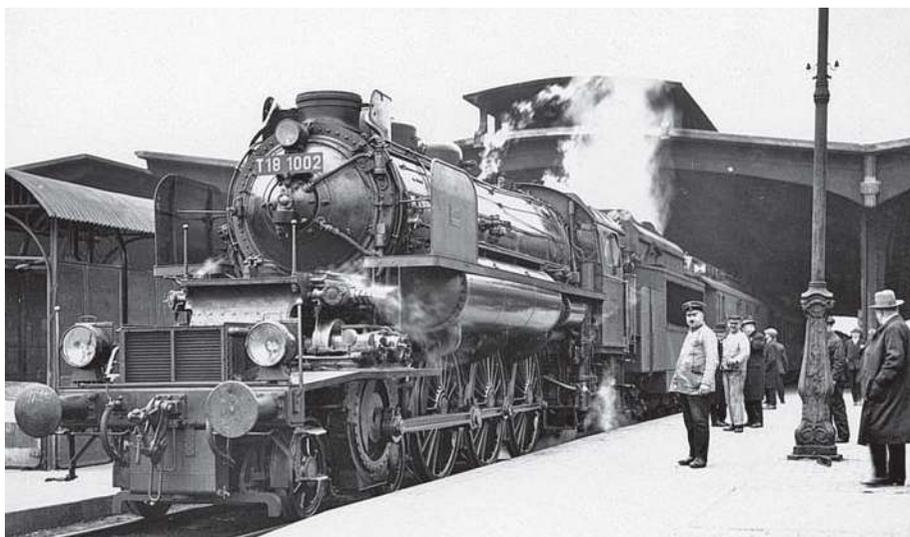
gekehrt war, in den frühen 20er-Jahren von einem einzigartigen Beschaffungsprogramm der neuen Deutschen Reichseisenbahnen, das die durch Reparationsabgaben erlittenen Verluste bei Lokomotiven und Waggons ausgleichen sollte. Zwischen 1919 und 1923 wurden in Deutschland 8385 Lokomotiven fürs In- und Ausland gebaut. Dieser Boom ermöglichte es Krauss, eine neue Fertigungsstätte in München-Allach in Angriff zu nehmen.

Doch der Schein trog: Das gewaltige Beschaffungsprogramm erfolgte mit billigem Inflationsgeld. Die Einführung der Reichsmark 1924 und die Neuregelung

der Reparationsverpflichtungen verhinderten anschließend nahezu jede Neubestellung von Lokomotiven seitens der Reichsbahn. 1925 bestellte die DRG auch wegen der Lokomotiv-Überkapazitäten gerade einmal 125 neue Loks. Drei Jahre zuvor waren es noch 1405. Zahlreiche Hersteller gaben in den Folgejahren das Lokomotivgeschäft auf. Auch auf den internationalen Märkten wurde die Konkurrenz härter. Die Mitglieder des Deutschen Lokomotivverbands reagierten mit der Bildung eines neuen Kartells im Jahr 1925, das den Mitgliedsunternehmen feste, oftmals umstrittene Produktionsquoten zuwies.



In die Treibachse einer Vierzylinder-Verbundlok wird ein Sprengring eingelegt. Der Arbeitsschutz vor zirka 100 Jahren sah gänzlich anders aus.



Typisch Maffei: In den 20er-Jahren beschäftigte man sich mit der Entwicklung von Turbinenloks. T 18 1002 erreicht mit einem D-Zug aus München Nürnberg Hbf.



FOTO: GOTTFRIED TURNWALD

Die bekannteste Lokomotive von Maffei und vielleicht eine der berühmtesten deutschen Dampfloks überhaupt ist die S3/6. Maffei baute bis zum Konkurs 141 Maschinen.

Sowohl bei Maffei als auch bei Krauss kam es in jenen Jahren zu Massenentlassungen. Beide Unternehmen suchten nach neuen Produkten. Krauss begann die Lastwagenfertigung und auch bei Maffei versuchte man sich mit der Herstellung diverser Straßenfahrzeuge.

Erschwerend kam hinzu, dass nach dem Tod Hugo von Maffeis im Jahr 1921 kein Nachfolger aus der Familie in Sicht war. Aus der Erbengemeinschaft tat sich

Die Krise begann Mitte der 1920er-Jahre

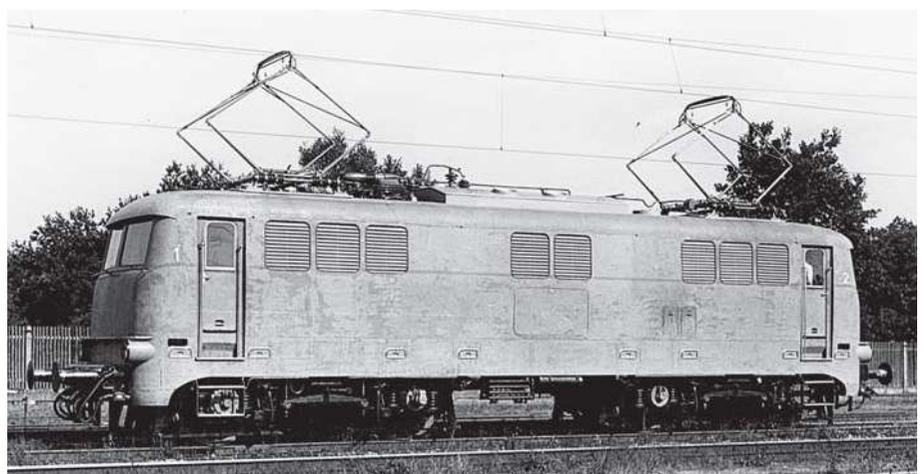
niemand hervor. Die Hoffnungen richteten sich auf den Enkel des Verstorbenen, Hugo von Maffei d. J., der sich aber mit windigen Kreditgeschäften und einem hohen Schuldenberg selbst diskreditierte. Seine kriminellen Geschäfte betrieb er sowohl als Privatmann wie auch Prokurist bei Maffei. Erstmals stand ein Verkauf des Familienunternehmens im Raum, eine Umwandlung in eine Aktiengesellschaft erfolgte im Jahr 1927. Im Oktober 1928 kam es zur Fusion von Maffei und Henschel, die der damalige Maffei-Vorstand Carl August Canaris eingefädelt hatte. Nur ein Jahr später stellte sich heraus, dass Canaris Maffei viel zu positiv dargestellt hatte und Henschel bemerkte, dass man ein marodes Unternehmen übernahm. Die Fusion wurde rückgängig gemacht. Gleichzeitig befand sich

die Welt in einer der größten Wirtschaftskrisen. Maffei war inzwischen im Besitz der Deutschen Bank. Da diese nicht unschuldig am Niedergang Maffeis war und die Gefahr bestand, hohe Kredite abschreiben zu müssen, suchte man nach einer Lösung, die vor allem den Interessen der Bank gerecht wurde.

Die Deutsche Bank übernahm die Mehrheit der Krauss-AG-Aktien und fusionierte die Unternehmen, die nun beide im Besitz des Geldhauses waren. Allerdings war es keine Fusion unter Gleichen und die Bank saß auf beiden Seiten des Verhandlungstisches. Krauss übernahm von Maffei nur den Namen und das Geschäft, aber nicht das Sachvermögen. Vor allem das wertvolle Grundstück in der Hirschau sollte verkauft werden, um einen Teil der aufgelaufenen Maffeischulden decken zu können. Dramatisch war die Situation für die stolzen Maffei-Mitarbeiter, die wäh-



Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs hielt sich Krauss-Maffei anfangs mit der Reparatur beschädigter Fahrzeuge über Wasser, wie etwa der E 18 06 des Bw München Hbf.



Schon bald waren die Münchner wieder mit neuen Lokomotiven im Geschäft. E 10 001 vor der ersten Probefahrt im Bf München-Allach im Jahr 1952.

rend der Weltwirtschaftskrise plötzlich auf der Straße standen.

Der 1. Januar 1931 war der offizielle Gründungstag des neuen Unternehmens Krauss-Maffei AG, das aber anfangs als „Lokomotivfabrik Krauss & Comp. – J.A.Maffei A.-G. München“ firmierte.

Mit der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten änderte sich anfangs nicht allzu viel bei Krauss-Maffei (KM). Es

1931 geht Maffei unter, doch der Name bleibt

war vielmehr die Überwindung der Weltwirtschaftskrise, die für einen gewissen Aufschwung sorgte. Allerdings erlangten Aufträge der Wehrmacht immer größere Bedeutung. Während des Zweiten Weltkriegs baute Krauss-Maffei zwar zahlreiche Kriegslokomotiven der Baureihen 52 und 42, das Münchner Unternehmen war aber vor allem Lieferant von Halbkettensfahrzeugen und Panzern. In den neu errichteten Allacher Fabrikhallen arbeiteten nun überwiegend Zwangsdeportierte, Kriegsgefangene und KZ-Insassen.

Als nach Kriegsende die Stunde Null anbrach, hatte Krauss-Maffei insofern Glück, als die Anlagen in Allach weitestgehend verschont geblieben waren. In welche Richtung das Unternehmen in Zukunft gehen sollte, war unklar. Bis zum Jahr 1949 war der Neubau von Loks untersagt, aber man hatte anfangs mit der Reparatur beschädigter Fahrzeuge reichlich zu tun.

Die unbeschädigten und noch jungen Gebäude in Allach, die in den 30er-Jahren für den Bau von Dampfloks errichtet wur-



Die ML 2200 'C' mit Messzug und Bremslok bei einer Vorführfahrt für die Nato im Bahnhof Elm am 17. Oktober 1957. Die sechsachsige V200 entwickelte KM ursprünglich für Jugoslawien.

In den Nachkriegsjahren war der Export von Lokomotiven ein wichtiges Geschäftsfeld. Der Erfolg mit den ML 4000-Loks für die USA (hier bei Testfahrten am Semmering) waren jedoch mäßig.

Erinnerungsfoto mit V 100 1277 bei einer Probefahrt nach Garmisch und Mittenwald am 22. März 1962. Auch die V 100 wurde bei Krauss-Maffei gebaut.



FOTOS: KMW-ARCHIV





FOTOS: KIM-ARCHIV

22 Jahre nach E 10 001 setzt sich die erfolgreiche E 10-Geschichte mit 111 001 beim ersten Aufsetzen auf die Drehstelle bei Krauss-Maffei fort.

den, legten den künftigen Kurs Krauss-Maffeis beinahe zwangsläufig fest: Der Lokomotivbau würde wieder dominieren. Die Zukunft würde jedoch Diesel- und E-Loks gehören. Bei Krauss-Maffei hatte man mit dem Bau der V 140 01 bereits 1935 den Grundstein für kommende Dieselloks entwickelt und Erfahrungen mit E-Loks besaßen die Allacher seit Jahrzehnten. Da das Lokomotivgeschäft starken konjunkturel-

len Schwankungen ausgesetzt ist und teils von politischen Entscheidungen abhängt, sollte das Unternehmen breiter aufgestellt werden. Es wurden drei wesentliche Geschäftsfelder entwickelt: Lokomotiv-, Fahrzeug- und allgemeiner Maschinenbau.

In der Phase zwischen den Lokreparaturen und dem Beginn der Produktion neuer Lokomotiven für die DB kam Krauss-Maffei mehrmals in finanzielle Nöte. Zwar gelang

es, Exportaufträge wie Dampflokomotiven für Indien an Land zu holen, dies aber häufig zu unrentablen Konditionen.

KM hatte meist ein Problem mit der Unterschiedlichkeit seiner Kunden: Auf der einen Seite das Behördengeschäft – Jahre später sollte sich das auch beim immer bedeutenderen Rüstungszweig bemerkbar machen – wo Beschaffungen von politischen Strömungen, Regierungswechseln und der öffentlichen Kassenlage abhängen,

Große Abhängigkeit von Staatsaufträgen

und auf der anderen Seite Industriekunden, die anderes Kaufverhalten zeigen.

Die Bestellungen seitens der DB erfolgten nicht so schnell wie erhofft und die Verteilungskämpfe um die Produktionsquoten unter den verbliebenen Lokherstellern waren hart. Dort gab es Animosität-

Mehrere 120.1 in der Montage. Auch an der Entwicklung und dem Bau der ersten Drehstrom-Loks der DB war Krauss-Maffei beteiligt.



ten und es wurden heimlich Bündnisse geschmiedet. Neuanbieter wie MaK traten teilweise mit Dumpingpreisen an. Neue KM-Geschäftsfelder wie der Omnibusbau erwiesen sich als kostspielige Fehlschläge. KM befand sich mehrmals in Schieflage, trotz neu entwickelter Produkte wie V200 und E10. 1955 verkaufte die Deutsche Bank ihren 35-prozentigen An-

Neue Eigentümer ab Mitte der 50er-Jahre

teil an die Buderus'schen Eisenwerke, und so wurde Krauss-Maffei Teil des Flick-Konzerns. Die Übernahme half den Münchnern, weil ihre Kreditwürdigkeit zunahm, und endlich zogen auch die Lokomotivbestellungen seitens der Bundesbahn an. 1957 begann man mit der Produktion von Kunststoffspritzmaschinen und ist heute Weltmarktführer auf diesem Gebiet. Dieser Teil des ehemaligen KM-Konzerns befindet sich heute in chinesischer Hand.

Die 60er-Jahre waren vergleichsweise ertragreich für Krauss-Maffei. Die Wehrtechnik spielte nach der Wiederbewaffnung Deutschlands eine immer größere Rolle. Vor allem der Panzerbau wurde zum Aushängeschild. KM baute den bekannten Leopard für die Bundeswehr, der auch bei vielen Nato-Staaten eingeführt wurde.

Nach der großen Beschaffungswelle in den 60er-Jahren ebte das Lokomotivgeschäft in den 70er-Jahren extrem ab: Nach der Baureihe 111 kam lange nichts. Der Lokomotivpark der DB war in jenen Jahren runderneuert. Erst mit der Entwicklung und dem Bau der Baureihe 120 und des ICE kam wieder Schwung ins Geschäft.

Ab 1986 stieg der Mannesmann-Konzern bei KM ein und fusionierte mit den Münchnern im Jahr 1999 zur „Mannesmann Demag Krauss Maffei“.

Zu diesem Zeitpunkt hatte Krauss-Maffei das Lokomotivgeschäft bereits abgegeben. Im Jahr 1990 erwarb Siemens 25 Prozent der KM-Verkehrstechnik. Zum 1. Januar 1999 übernahm der Elektrokonzern weitere 50 Prozent und war Mehrheitseigentümer.

Nach 161 Jahren endete die Lokomotivbau-Geschichte von Krauss-Maffei. Dennoch werden die Loks, welche noch heute die Allacher Hallen verlassen, immer mit diesem klangvollen Namen verbunden bleiben. □

Stefan Alkofer



Schon unter dem Siemens-Dach, aber immer noch in Allach, wurden die ES 64 U2/4 hergestellt. Dieser Loktyp war der Höhepunkt der Eurosprinter-Familie. Unten: Für den grenzüberschreitenden Güterverkehr beschaffte die DBAG die 189 (ES 64 F4). Bemerkenswert ist, wie aufgeräumt und sauber es heutzutage in einer Lokomotivfabrik aussieht.



Eine Lok für
alle Fälle

Siemens landete mit der Lokbaureihe Vectron einen Volltreffer. Für den wurde es auch Zeit. Mehrere Jahre schien es, als habe die Konkurrenz aus Kassel nicht nur hierzulande die Nase dauerhaft vorn.

Eine Lok für alle Fälle

Als Bombardier im Januar 2000 das erste Modell der Traxx-Familie vorstellte, begann ein bemerkenswerter Siegeszug. Die DBAG bestellte Traxx-Lokomotiven in großen Stückzahlen: 400 Exemplare der Traxx-F140AC1/2 (Baureihe 185) und zahlreiche Maschinen der Personenzug-Varianten P160AC1/2 (Baureihe 146.1/2). Ein

Übriges bewirkte der liberalisierte EU-Schiienenverkehrsmarkt, der sich anfangs vor allem im Güterverkehr bemerkbar machte. Die neu etablierten Lokvermieter orderten in Kassel große Stückzahlen der Traxx-Maschinen und auch zahlreiche junge Güterverkehrsunternehmen kauften nordhessische Produkte. Und der zweite große deutsche Lokomotivhersteller Sie-

mens? Die Allacher mussten zusehen. Sie hatten Anfang/Mitte der 2000er-Jahre kein adäquates Produkt im Portfolio.

Zu Beginn der 1990er-Jahre entwickelten Siemens/Krauss-Maffei und Bombardier, damals noch als AEG, zwei neue Lokomotivfamilien: Die Münchner stellten 1992 mit der 127 001 (ES 64 P) den Urahn der Eurosprinter-Familie vor, AEG präsent-



193 554, der „Leitwolf“ von „TXLogistik“, überführt am 2. April 2017 eine beeindruckende Schar von neuen Vectron-Loks.

FOTO: BERND PILBACH

Für den Vectron war die belgische Baureihe 18 rein äußerlich ein Vorläufer. Diese SNCB/NMBS-Loks sind technisch gesehen Sprösslinge der Siemens-Eurosprinter-Familie. Am 30. Juni 2012 hält 1854 mit einem Inlands-IC in Verviers-Central.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

tierte 1994 die 128001 (12X). Beide Prototypen waren Ausgangspunkte für zahlreiche erfolgreiche Lokmodelle. Siemens entwickelte auf Basis der 127001 nicht nur gefragte Exportmodelle wie den Hellas-sprinter für Griechenland sowie die Baureihe 252 für die spanische Renfe oder die 5600 für Portugal. Abkömmlinge waren auch die Güterzuglokomotiven der Baureihen 152 (ES64F, 170 Stück für die DBAG) und 189 (ES64F4, 90 Exemplare DBAG, zwölf SBB). Höhepunkt der Eurosprinter-Familie waren die für die ÖBB entworfenen Baureihen 1016, 1116 und 1216 (ES64U2/4). 1999 gelangte die erste Lo-

komotive zu den ÖBB. Mehrere 100 Exemplare folgten. Die als Taurus bekannt gewordenen Maschinen sind ein High-End-Produkt: 6400 kW Leistung, Höchstgeschwindigkeit 230 km/h, universell ein-

Große Lücke zwischen Taurus und Vectron

setzbar. Der österreichische Großauftrag sorgte für eine gute Auslastung und es bestellten zudem einige Privatbahnen ES64U2/4. Nebenbei gelangen die Entwicklung und der Verkauf eines Dieselsprösslings (ER 20), dessen wichtigster Ab-

nehmer wiederum die ÖBB waren. Weitere Neubestellungen blieben bald aus. Die Auswirkungen der Marktliberalisierung im Schienenverkehrsmarkt traten immer deutlicher zutage. Die Taurus-Loks für die ÖBB bildeten einen der letzten Großaufträge einer Staatsbahn, bei der diese das Pflichtenheft aufstellte und an der Entwicklung beteiligt war. Die neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die hauptsächlich Leistungen im Güterverkehr anbieten, brauchen jedoch keine Lokomotiven, die weit über 200 km/h erreichen. In einem umkämpften Markt benötigen sie preiswerte, zuverlässige und robuste Loks.



GRAFIK: SIEMENS

Eine Lok für
alle Fälle



FOTO: HELMUT SANGHESTER

193551 fährt für „TXLogistik“ mit dem Werbeslogan „Zwei Pole mit enormer Zugkraft – TXLogistik & AlphaTrains“. Der Zug 43890 war von „Verona Quadrante Europa“ unterwegs nach Rostock-Seehafen. Nach einem Personalwechsel in Halle (Saale) passiert der Zug den Güterbahnhof.

Über den hauseigenen Lokpool Siemens-Dispolok (heute MRCE) konnte Siemens die Misere eindämmen. Viele Taurus-Lokomotiven fuhren, lediglich auf Mietbasis, auch für Privatbahnen.

Bombardier hatte im Traxx-Sortiment die wirtschaftlichere Lösung. Eine preisgünstige 185 mit einfachem Tatzlagerantrieb und einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h war für die meisten Aufga-

ben völlig ausreichend. Dementsprechend verkauften die Kasseler in den vergangenen knapp zwei Jahrzehnten weit über 1200 Loks aus dem Traxx-Baukasten, denn für solche Unternehmen, die unter anderen Stromsystemen als dem hiesigen oder im grenzüberschreitenden Verkehr mit Systemwechsel tätig sind, hatte Bombardier ebenfalls einen passenden Typ im Angebot. Selbst die meisten inzwischen offi-

ziell privatisierten ehemaligen Staatsbahnen änderten ihre Beschaffungspolitik, orderten Loks vermehrt nach kurzfristigem Bedarf in kleineren Losen und bestellten gerne aus dem Herstellerkatalog.

Der Zug schien für die Allacher beinahe abgefahren, als sie im Jahr 2010 den Vectron präsentierten. Die neue Plattform entstand als Eigenentwicklung, ohne dass eine nennenswerte Erstbestellung eines

Zahlreiche Vectron-Loks sind besonders verziert, so auch MRCE-193876 mit einem Motiv zum Jubiläum „25 Jahre Deutsche Wiedervereinigung/Tag der Maueröffnung“. Die Maschine war am 21. Mai 2015 mit 69188 in Dettingen/Main unterwegs in Richtung Norden.



FOTO: BERND KELLER



ELL-193270 (schwarz/grün) in der Endmontage. Davor warten drei Vectron-Köpfe auf den Einbau, hinten stehen ein Finnland-Vectron (3305), 191014 von DB Cargo Italia und 383 005 für CD Cargo (in blauer Farbe). Rechts: Blick in das Innenleben eines Vectron bei der Endmontage.



Kunden vorgelegen hätte. Deshalb war man bei Siemens frei in der Konstruktion und konnte sich am potentiellen Markt orientieren. Auch wenn zahlreiche Konstruktionsprinzipien und Erfahrungen aus der Eurosprinterfamilie einfließen, so ist der Vectron dennoch eine völlig neue Lo-

Vieles basiert auf dem Eurosprinter

komotive, zumal sich einige Anforderungen seit dem Bau der ES64 U2/4 veränderten. Besonders bei der Crash-Sicherheit aber auch beim Brandschutz bestehen heute deutlich höhere Anforderungen.

Von Beginn an konzipierten die Siemens-Ingenieure den Vectron als Fahrzeug für beinahe jeden Einsatzzweck. Basismodell ist eine Lokomotive für das 16²/₃-Wechselstromnetz mit einer Leistung von 6400 kW und einer Höchstgeschwindig-

keit von 160 bis 200 km/h. Daneben ist ein Vectron mittlerer Leistung mit 5400 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h im Angebot. Für Länder mit Gleichstromnetz bietet Siemens den Vectron-DC an (5200 kW, 160/200 km/h), für den grenzüberschreitenden Betrieb mit Systemwechsel gibt es den Vectron-MS, der alle vier europäischen Bahnstromsysteme bewältigt, eine maximale Leistung von 6400 kW entwickelt und ebenfalls mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 oder 200 km/h geordert werden kann.

Beim Antrieb entwickelte Siemens den teilabgefederten Ritzelhohlwellenantrieb (RHA), wie er schon bei der ER20 eingesetzt wurde, für höhere Geschwindigkeiten weiter. Standardmäßig ist der RHA im Vectron für Tempo 160 ausgelegt. Mit einem entsprechenden Vorrüstpaket kann der Antriebsstrang zu einem späteren Zeitpunkt auf 200 km/h aufgerüstet werden,



Vectron im Rohbau im Werk München-Allach: Das Bild unterstreicht auch die Fertigungstiefe bei Siemens.

ohne dass dazu ein Drehgestellwechsel notwendig ist. Der RHA liegt bezüglich der unabgefederten Massen zwischen dem reinen Hohlwellenantrieb, der bei schnellfahrenden Lokomotiven eingesetzt wird, und dem einfachen Tatzlagerantrieb, der



Die Transpetrol-193875 mit aufwendigem „Connecting Europe“-Motiv war am 1. November 2014 vor einem Fußball-Fan-Zug mit „Euro Express“-Wagen von Dortmund nach München unterwegs und kam dabei auch durch Babenhausen/Hessen.



FOTO: MARKUS BEHRLA

193 501 (EU46-501), ein Vectron-MS der polnischen PKP Cargo, ist am 26. März 2016 in Hamm-Neustadt unterwegs.

nur bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von etwa 140 km/h verwendet werden kann. Die Nachrüstung erfolgt mit dem aktiven Drehdämpfer (ADD), ein kompaktes, komplett abgeschlossenes, wartungsfreies Hydrauliksystem in Verbindung mit einer ausgeklügelten elektronischen Steuerung. Der ADD erfüllt zum einen die Funktion eines konventionellen Drehdämpfers, zum anderen ist er auch ein Aktuator, mit dessen Hilfe das jeweilige Drehgestell aktiv und punktgenau positioniert werden kann. Bei der Fahrt der Lokomotiven durch Gleis-

bögen reduziert der ADD die zwischen Rädern und Schiene auftretenden Kräfte und somit den Verschleiß. Wartungskosten werden minimiert und die Traktionsleistung der Lokomotiven im Bogen steigt.

Flexibilität ist das entscheidende Kennzeichen der Vectron-Familie: Siemens verspricht seinen Kunden eine hohe Zukunftssicherheit, was für ein Produkt mit einer durchschnittlichen Lebenserwartung von 30 Jahren ein wichtiges Entscheidungskriterium ist. Das flexible Länderpaketkonzept ermöglicht die einfache spätere Um-

rüstung zwischen verschiedenen Korridoren, so dass die Loks innerhalb kurzer Zeit für neue Verkehrsaufgaben einsatzfähig sind. Siemens offeriert dafür ein MS-Vorrüstpaket, das einen entsprechend vorbereiteten Transformator und Stromrichter beinhaltet, jedoch gegenüber einer voll ausgestatteten Mehrsystemlokomotive einen deutlichen Kostenvorteil bietet. Eine spätere Aufrüstung zur MS-Lok sei somit, laut Siemens, nur mit einem kurzen Werkstattaufenthalt verbunden.

Nicht zuletzt bieten die Münchner auch einen Dieselhilfsantrieb („Extra-Mile“) optional an, der das Rangieren von Zügen in Abschnitten ohne Fahrdradt erlaubt.

Nachträgliche Upgrades sind problemlos möglich

Die Vectron-Loks besitzen einen einheitlichen modularen Führertisch und ein Kopfstück, in das sich neben einer klassischen Schraubenkupplung mit Seitenpuffern auch Mittelpufferkupplungen sogar nachträglich integrieren lassen.

Alle Vectron-Lokomotiven sind untereinander mehrfachtraktionsfähig. Zusätzlich ist Mehrfachtraktion mit allen modernen Siemens-Maschinen sowie diversen Bau-

Die tschechische ČD setzt den Vectron im Fernverkehr ein: 193 293 mit EC179 Hamburg – Prag in Hamburg-Dammtor am 15. Juni 2018.



FOTO: OLIVER SCHOLZ

reihen anderer Hersteller möglich. Die zahlreichen Upgrade-Optionen bieten den EVU nicht nur Einsatzmöglichkeiten bei neuen Aufgaben, sondern erhöhen auch den Wiederverkaufswert einer Lokomotive.

Eine Baukastenlok nach Kundenwunsch

Ein entscheidendes Kriterium ist heutzutage die Verfügbarkeit. In einem Markt mit erheblichem Preisdruck und Just-in-time-Lieferungen sind Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit wichtige Gesichtspunkte. Kaum ein Unternehmen kann sich eine

„Anne“ lautet der Name des neuen VectronDE für die „RDC AUTOZUG Sylt GmbH“. Die Taufe fand am 28. Juni 2018 in Kiel statt. Der Verkauf des Diesel-Vectron verläuft bisher etwas schleppend.



FOTO: RDC AUTOZUG



GRAFIK: SIEMENS

Raumnot im Diesel-Vectron: Nicht nur der 2400kW-Motor erfordert Platz, der VectronDE ist deshalb einen Meter länger als die E-Lokomotiven.

Wir bringen den Schienengüterverkehr in Bayern voran.

Dazu brauchen wir die Besten!

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

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



Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

Eine Lok für alle Fälle

FOTO: MARCUS HENSCHEL



In Emmerich zeigten sich am 13. Januar 2018 die ersten beiden von 60 bestellten Vectrons für DB Cargo: 193 300 und 301. Beide Loks besitzen eine „Trans-Alp“-Ausstattung für den Verkehr nach NL, DE, AT, CH, IT.

große Anzahl an Reserve-Loks leisten. Die meisten EVU, die in den letzten 20 Jahren den liberalisierten Güterverkehrs-Markt betreten, betreiben relativ kleine Lokomotivparks. In der Regel besitzen sie kein Werkstättennetz wie etwa die (ehemaligen) Staatsbahnen. Die Unternehmen sind auf herstellereitige Unterstützung angewiesen. Deshalb bieten die Lokhersteller heute umfangreiche Servicepakete. Bei Siemens heißt dieses Programm „Railcover“ und besteht aus einer Vielzahl von Bausteinen, von der Unterstützung durch mobile Techniker und eine 24-Stunden-Hotline bis hin zum Rundum-Service.

Auch auf die Nachhaltigkeit wurde bei der Vectron-Entwicklung großer Wert gelegt. Beim Bremsen erzeugte Energie wird zu einem höchstmöglichen Grad für die Versorgung von Hilfsbetrieben genutzt

Ein Servicepaket gehört heutzutage dazu

oder ins Netz zurückgespeist. Ein Fahrer-Assistenz-System gibt dem Triebfahrzeugführer Hinweise zu energieeffizientem Fahren, und nicht zuletzt besitzt eine Vectron-Lokomotive eine Wiederverwertungsquote von 98 Prozent.

Anfangs wirkte es beinahe so, als sei der Vectron zu spät gekommen, doch inzwischen entwickelte er sich zum Kassenschlager. Lokpools waren neben DB Schenker Polska und der finnischen Staatsbahn VR die ersten wichtigen Besteller. Der Lokvermieter ELL (European Locomotive Leasing) spezialisierte sich gar auf den Loktyp und orderte inzwischen über 100 Stück. Vor einem Jahr feierte Siemens bereits die 500. Bestellung. Auch Branchenriesen wie die DB AG führten den Vectron ein und die ÖBB planen die Beschaffung von 200 Exemplaren. Es sieht so aus, als sei Siemens ein großer Wurf gelungen. □ S. Alkofer

Die Prêt-à-porter-Lok: Smartron

Bereits das Vectron-Konzept hätte es Siemens ermöglicht, Loks auf Vorrat zu produzieren, um lange Lieferzeiten zu vermeiden. Die üppigen Nachrüstooptionen böten dies an. Siemens entwickelte jedoch einen radikaleren Ansatz: Der neue Smartron ist wahrlich eine Lok von der Stange. Es handelt sich um einen lediglich in Deutschland zugelassenen Typ mit einer Leistung von 5400 kW, serienmäßig ausgestattet mit den Zugsicherungssystemen PZB/LZB. Die Vereinfachung der Anschaffung geht so weit, dass es für den Erwerb eines Smartron einen Standard-Kaufvertrag gibt und die Lokomotive ausschließlich in Capriblau erhältlich ist. Siemens plant „nach Produktionsstart Vertriebslagerloks zur Ver-



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

192001, der Smartron-Prototyp, unternahm Testfahrten durch die Republik. Am 17. Mai 2018 brachte die Lok einen Autozug von Mosel (DML) nach München-Milbertshofen (MMBH).

fügung zu haben.“ Zwar basiert der Smartron auf Komponenten des Vectron, ist aber kein solcher und kann auch nicht zu einem späteren Zeitpunkt nachgerüstet werden. Dafür kostet der Smartron erheb-

lich weniger als ein Modell aus der Vectron-Familie. Mit einer ähnlichen Strategie wuchs auch EMD ab den späten 1930er bis Mitte der 50er-Jahre zum weltgrößten Lokomotivhersteller heran.

Legende des Lokomotivbaus

Johannes Bähr, Paul Erker, Maximilane Rieder: 180 Jahre Krauss-Maffei – Die Geschichte einer Weltmarke; Siedler-Verlag, München 2018. ISBN: 978-3827501196, gebunden, 480 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Zeichnungen; Preis: 35 Euro.



ginnend in der industriellen Revolution, beeinflusst von zwei Weltkriegen und der Zeit des Nationalsozialismus; in der Wirtschaftswunderzeit stand Krauss-Maffei wieder auf und wurde am Ende in Teilkonzerne aufgespalten. Der Name hat jedoch bis heute einen guten Klang. Begonnen hat alles als Geschichte zweier Konkurrenten, die später keine Liebesheirat vollzogen. Die Krauss-Maffei-Historie ist geprägt von Turbulenzen, auch selbstverschuldeten, und dennoch rollen

Die „Die Geschichte einer Weltmarke“ lautet der Untertitel des Werkes, das die drei Autoren nach ausgiebiger Rechercharbeit geschrieben. Für Eisenbahnfreunde ist der Lokomotivbau sicherlich der interessanteste Teil des Buches, aber wer es komplett liest, erfährt sehr viel über die deutsche (Wirtschafts-)Geschichte, be-

seit 180 Jahren Lokomotiven aus München auf die Gleise in aller Welt, heute zwar unter der Marke Siemens, aber immer noch vom Traditionsstandort in München-Allach. Das Buch ist überaus lesbar und an vielen Stellen beinahe spannend. *al*

Fazit: Empfehlenswerte Unternehmens-Biographie

Zwischen zwei Welten

Tamina-Florentine Zuch: Supertramp. riva Verlag, München 2018. ISBN: 978-3-7423-0436-0, kartoniert, 349 Seiten, 66 Farbabbildungen; Preis: 14,99 Euro.



Sechs Wochen lang tauschte die Fotojournalistin Tamina-Florentine Zuch, Jahrgang 1990, ihr relativ geordnetes Leben in Deutschland gegen eines auf amerikanischen Güterzügen. Ständig vom Zugriff der Gesetzeshüter und anderen Gefahren bedroht und von jungen Hobos, in deren Kultur sie vorübergehend eintauchte, begleitet, durchquerte sie illegal die USA. Die Schilderung von Extremsituationen

machen die ohnehin abenteuerliche Handlung stellenweise zum Thriller, und gelegentlich war Zuch erleichtert, die Reise auf andere Weise fortsetzen zu können. Mit dem richtigen Gespür entstand nicht zuletzt eine Sozialstudie der von der Wohlstandsgesellschaft Ausgeschlossenen und all jener, die ein Leben als Tramp dem täglichen Hamsterrad vorziehen. *oh*

Fazit: Kein Reisebericht wie jeder andere

Im Oldenburger Münsterland

Ludger Kenning: Kleinbahnreise durch die Kreise Vechta und Cloppenburg. Verlag Kenning, Nordhorn 2018. ISBN: 978-3-944390-08-6, gebunden, 175 Seiten, 69 Farb- und 198 Schwarzweißabb., 89 Skizzen; Preis: 36,95 Euro.



Cloppenburg war einst der Ausgangspunkt zweier Kleinbahnen ins benachbarte Vechta sowie zur emsländischen Landesgrenze. Ludger Kenning widmet diesem interessanten Kapitel niedersächsischer Eisenbahngeschichte eine reich bebilderte und informative Dokumentation. Besonders lesenswert sind die Schlusskapitel zum Streckenverlauf und zu den Stationen der jeweiligen Kleinbahn. Jeder Bahnhof wird umfassend in Wort und Bild dokumentiert, daneben schaffen Gleispläne ein übersichtliches Bild der Betriebssituation vor Ort. Mit seiner großen Materialfülle ist das Buch nicht nur eine Fundgrube für Kleinbahn-Spezialisten, es liefert auch dem Modellbahner viele Anregungen zum Nachbauen. *ke*

Fazit: Nicht nur für Kleinbahnfreunde

Die Dampfloks Österreichs

Josef Pospichal, Johann Blieberger: Dampfgetriebene Triebfahrzeuge der Österreichischen Staatsbahnen ab 1945, Band 4. Bahnmedien.at, 2017. ISBN 978-3-903177-02-4, gebunden, 298 Seiten, 40 Farb- und 277 Schwarzweißabb.; Preis: 48,90 Euro.



Neben charakteristischen Eigenentwicklungen wie der BBO-Reihe 378 war der Dampfpark der Österreichischen Eisenbahnen nach 1945 auch von zahlreichen Fremdllokomotiven geprägt. Josef Pospichal und Johann Blieberger haben dieses umfassende eisenbahnhistorische Erbe unserer österreichischen Nachbarn in einer mehrbändigen Ausgabe dokumentiert. Der mittlerweile vierte Band dieser Reihe befasst sich

mit Güterzug- und Verschublokomotiven. Von der Baureihe 86 der DRG über zahlreiche Länderbahngattungen sowie Lokomotivtypen aus den umliegenden Nachbarländern sind 42 Baureihen in diesem Band versammelt. Das lesefreundlich gestaltete Buch bietet neben zahlreichen, teils farbigen Fotografien, technischen Daten und vielen Typenskizzen auch ein ausführliches Einzelnummernverzeichnis für jede Baureihe. Die umfangreiche Gesamtausgabe ist ein Muss

für alle Freunde österreichischer Eisenbahnen. Weniger versierten Lesern bietet die Reihe eine Gelegenheit, vertraute Lokomotiven in einem völlig neuen Umfeld zu erleben. Auf seiner Website hält der Verlag für Neugierige einige Leseproben bereit. Mehr unter: www.bahnmedien.at. *ke*

Fazit: Grundausrüstung für Alpenbahner



Oben: Im Vorlauf zum Bello-Festival fanden am 24. Juni die Weltmeisterschaften im „Bello-ziehen“ statt. Die Sieger zogen die 38 Tonnen in 57 Sekunden über eine Strecke von 100 Metern. Links: NS 6513 und NS 7742 vor der Windmühle „De Herder“ in Medemblik (7. Juli 2018).

eine entspannte Fahrt über das IJsselmeer nach Medemblik. Für die Fahrt nach Hoorn auf der 21 Kilometer langen Museumsstrecke standen acht Dampflokomotiven und eine historische Diesellok zur Verfügung. Täglich wurden 30 Züge in verschiedener Zusammenstellung gefahren. Namensgeberin des Festivals ist die 1914 von Schwarzkopff gebaute Lok NS 7742 „Bello“, die beliebteste Dampflok in den Niederlanden. Die Kohlen- und Wasserversorgung der beiden SSN-Dampfloks war eine logistische Herausforderung, weil das Museums-Bw in Hoorn nur für die Behandlung kleiner Tenderloks geeignet ist. Dazu musste an der Bahnhofsausfahrt Richtung Alkmaar extra das „Bw Hoorn West“ eingerichtet werden. Es wurden Kohlencontainer samt Bagger aufgestellt und für die Wasserversorgung pendelte ein Tanklastwagen zwischen einer Entnahmestelle und einem Löschfahrzeug des Feuerwehr-Hobbyvereins aus Den Haag. Das SWR-Fernsehen begleitete die Veranstaltung für eine Folge von Eisenbahn-Romantik; der Sendetermin ist noch nicht bekannt.

Die erste Fahrt der Museumstoomtram (Museumsdampfkleinbahn) am Himmelfahrtstag 1968 ergab sich dadurch, dass eine Stiftung von Kleinbahnfreunden über zwei betriebsfähige Dampfloks verfügte, für die ein neues Betätigungsfeld gesucht wurde. Man wurde auf die nur noch im Güterverkehr befahrene, landschaftlich attraktive Nebenstrecke Hoorn – Medemblik aufmerksam. Begünstigt durch die Tatsache, dass in Hoorn ein leerstehender Triebwagenschuppen angemietet werden konnte, wurde dort mit den Dampfloks 30 (Jung 1908, Gaswerk Rotterdam) sowie der Kastenlok 18 (Henschel 1921, Gooische Stoomtram) und zunächst von der Staatsbahn angemieteten, schweren Reisezugwagen ein Museumsverkehr aufge-

Unsere niederländischen Nachbarn besitzen ein echtes Kleinod: Seit fünf Jahrzehnten verkehrt zwischen Hoorn und Medemblik eine vorbildliche Museumseisenbahn.

Bello-Festival

Rund 11 000 Reisende nutzten am 7. und 8. Juli 2018 das Angebot, das so genannte Historische Dreieck in der niederländischen Provinz Noord-Holland per Dampfschnellzug, mit einem historischen Fährschiff und mit der Dampfkleinbahn zu bereisen. Anlass war das 50-jährige Bestehen der Museum-

stoomtram, die seit dem 23. Mai 1968 die Nebenbahnstrecke Hoorn – Medemblik betreibt. Im Rahmen dieses „Bello-Festivals“ gelangte man in einem Schnellzug von Hoorn nach Enkhuizen (17 Kilometer), gezogen von den Dampfloks 01 1075 und 65 018 der Rotterdamer SSN. Das 1956 gebaute Motorschiff „Friesland“ sorgte für



Lok 16 zeigte sich am 7. Juli 2018 mit einem GmP auf der markanten Schleusenbrücke bei Medemblik.



Die beiden Kasten-Dampfloks 8 und 18 der Museumstoomtram vor einem historischen Kleinbahnzug in Twisk am 7. Juli 2018.

baut. Die Staatsbahn zeigte sich optimistisch und genehmigte nach kurzer Zeit den Einsatz von entsprechend ausgebildeten und geprüften Museumsbahnern als Lok- und Zugpersonal. 1974 übernahm die Museumstoomtram den noch verbliebenen Güterverkehr von der Staatsbahn. Im Jahr 2000 wurde die Museumstoomtram Eigentümerin der Museumsstrecke; die Gleise im Bahnhof Hoorn werden jedoch unter Aufsicht des Netzbetreibers Pro Rail befahren. Die meisten Bahnhofsgebäude gehören ebenso der Museumsbahn; sie konnten alle restauriert werden und verfügen über Dienst- und (vermietete) Wohnräume. In Hoorn befinden sich ein neu entstandener Museumsbahnhof mit Stellwerk, zwei Abstellschuppen, ein Lagergebäude und das technisch sehr gut ausgestattete Betriebswerk. Die gemieteten Wagen der Staatsbahn wurden bald durch eigene Fahrzeuge ersetzt; zunächst waren es vor allem Plattformwagen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Dazu kam eine Vielzahl von historischen, niederländischen Kleinbahnwagen, die aber erst nach einer jahrelangen Aufarbeitung wieder brauchbar waren, weil die Laufwerke durchweg fehlten und die Wagenkästen restauriert werden mussten.

2018 wird die Zahl der jährlich beförderten Fahrgäste die 160 000-Marke erreichen – eine Leistung, die von etwa 300 ehrenamtlichen und 20 angestellten Mitarbeitern erbracht wird.

Das Jubiläumsjahr wird vom 21. bis 28. Oktober 2018 mit täglichen Fahrten im Stil der 20er-Jahre abgeschlossen. Die Museumstoomtram begrüßt dann als Gäste auch eine Dampfloks und einen Triebwagen anderer Bahnen. Es gibt ein attraktives Rahmenprogramm mit historischen Straßenfahrzeugen und vielen Statisten in zeitgenössischer Ausstattung. Infos gibt es unter www.stoomtram.nl. □ Rein Korthof



NS 7742 „Bello“ und Lok 30 der Museumstoomtram begegnen in Hoorn der 65 018 von der Stoom Stichting Nederland (SSN).



Auftakt zum Bello-Festival: Ankunft der 01 1075 am Museums-Bw Hoorn am 6. Juli 2018. In der Mitte ist NS 7742 zu sehen, links stehen die Loks 8, 18, 5 und 16.



FOTO: S.G. JOACHIM HASSELMANN

1922 lieferte Krauss drei ELNA 6 an die HHE, darunter die vor dem Lokschuppen am Betriebsmittelpunkt Halle (Saale) Kloster aufgenommene Nummer 183, die spätere 92 6478.

Die einst von Karl-Ernst Maedel liebevoll beschriebene Halle-Hettstedter Eisenbahn gehörte zu den größten und bekanntesten Kleinbahnbetrieben des Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmens Lenz & Co. in Mitteldeutschland.

Mit der Kleinbahn von Halle nach Hettstedt

Der Einsatz von ELNA-Lokomotiven und der BR 86 machte das bis 1968 mehr als 60 Kilometer lange Netz der Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE) unter Eisenbahnfreunden bekannt. Die gemäß dem preußischen Kleinbahngesetz errichteten Regelspurstrecken verbanden das Mansfelder Land mit Halle (Saale). Aus juristischen Gründen übernahm die im Mai 1896 eröffnete HHE knapp ein Jahr später die Hallesche Hafenbahn AG. Diese hatte eine teils regel- und teils meterspurige Industriebahn vom Thüringer Güterbahnhof in Halle zur Turmstraße sowie zum Sophienhafen errichten lassen, welche Anfang 1895 den Betrieb auf 7,2 Kilometern Streckenlänge aufgenommen hatte.

Anders als bei Sekundärbahnen, wie sie zum Beispiel für das benachbarte Sachsen typisch waren, war einer preußischen Kleinbahn ein Durchgangsverkehr verboten. Damit sicherten sich die Preußischen Staatseisenbahnen ihr Monopol auf den Fernverkehr und den überregionalen Güterverkehr. Deshalb mussten in Hettstedt nach Berlin aufgegebenen Gütern bis zum Zweiten Weltkrieg die Staatsbahnstrecken über Sandersleben nutzen. Reisende und Güter von den Unterwegsbahnhöfen der HHE konnten maximal bis zu den Endbahnhöfen der Kleinbahn abgefertigt werden. Für größere Entfernungen waren in Halle oder in Hettstedt neue Fahrkarten beziehungsweise Frachtbriefe nötig.

Doch dieser Umstand war dem Erfolg der HHE nicht abträglich. Die zahlreichen Zuckerfabriken, Kalkwerke, Zementhersteller, Ziegeleien sowie Ton- und Kaolingruben zwischen Hettstedt und Halle sorgten für beachtliche Tonnagen der Güterzüge, und die HHE erwies sich für die Aktionäre als gewinnbringend. Mit dem Reiseverkehr war man ebenfalls zufrieden. Mit 59 Angestellten, zwölf Lokomotiven sowie 28 Reisezug- und mehr als 200 Güterwagen war die HHE 1905 einer der wichtigsten Betriebe innerhalb des Lenz-Imperiums. Die Kleinbahn beförderte damals fast 1,4 Millionen Fahrgäste und Güter mit einem Gesamtgewicht von mehr als 600 000 Tonnen. Zu den Besonderheiten im Reiseverkehr der HHE gehörte die Einführung der 1. Klasse zum Sommer 1913. Das gab es bei Kleinbahnen nur selten.

In einer Phase der Stagnation ab dem Ersten Weltkrieg entschied sich der Lenz-



FOTO: SIG. MATTHIAS HENGST

Vermutlich beim Bau einer Straßenbrücke über die HHE entstand in den Anfangsjahren der Kleinbahn bei Gerbstedt diese Aufnahme. Den Bauzug zum Antransport des abgetragenen Erdreiches führte eine dreiachsige Dampflok des Lentztyps b.

Konzern für Investitionen, anstatt die Bahn aufzugeben. So beschaffte das Unternehmen 1922 seine ersten ELNA-Lokomotiven (s. a. MEB 12/2017). Sie waren bedeutend leistungsfähiger, wirtschaftlicher und wartungsfreundlicher als die aus der Anfangszeit stammenden B- und C-Kuppler und machten diese entbehrlich. Erst Mitte der 1930er-Jahre stiegen die Beförderungs- und Transportleistungen dann wieder spürbar an.

Ende des Privatbahnzeitalters nach dem Zweiten Weltkrieg

Im Auftrag der sowjetischen Besatzungsmacht beschlagnahmte die Provinzialverwaltung zum 1. März 1946 die Kleinbahn. Zwar gab es damals keinen deutschen Staat, so dass dies de jure keine Verstaatlichung darstellte, doch de facto befand sich die Eisenbahn seitdem in



FOTO: FRITZ-HAGER-ARCHIV/TTR

Der Bahnhof Gerbstedt mit seinem bekannten Lokschuppen hat sich über Jahrzehnte kaum verändert, wie diese Ansicht um 1930 mit einer ELNA 5 (vorn) verdeutlicht (vgl. Seite 39).

Volkseigentum. Anfang 1947 wechselte die Betriebsführung der HHE an die „Sächsische Provinzbahnen G.m.b.H.“. Nach der

Umwandlung in die Vereinigung Volkseigener Betriebe des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt zum 15. August 1948 hatte die Betriebsleitung der HHE deren Weisungen zu befolgen. Initiiert von der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland überführten die Länder ab 1. April 1949 alle bisherigen Klein- und Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs in die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Die HHE gelangte damit in die Zuständigkeit der Rbd Halle. Die Übergabe an die DR fand am 16. August 1949 statt, doch die Anpassung an deren Strukturen dauerte mehrere Monate. Alle Fahrzeuge erhielten neue Nummern nach dem DR-Schema.

1924 erhielt die HHE vier weitere Krauss-Lokomotiven. Diese entsprachen dem Typ ELNA 5 und bekamen die HHE-Nummern 151 bis 154. 1949 wurden sie zu 91 6476 bis 6479.

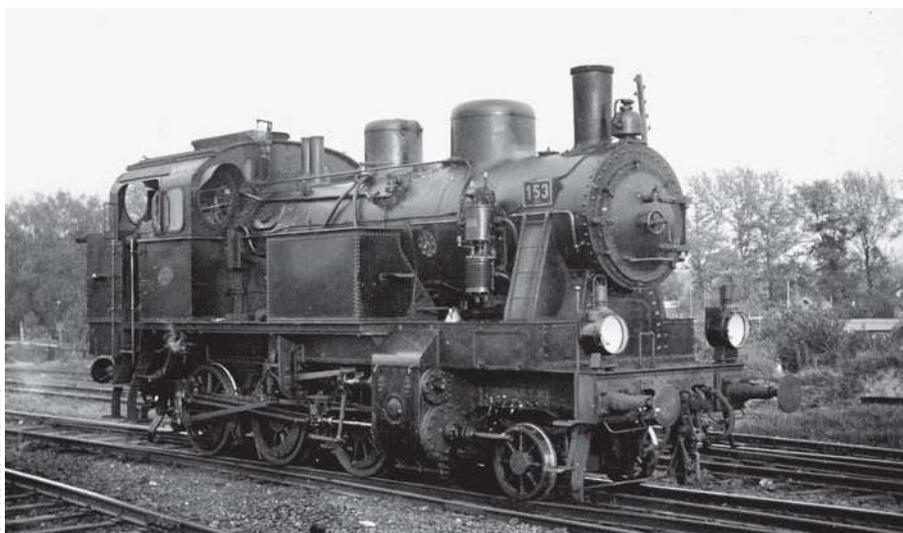


FOTO: SIG. LUDGER KENNING

Vor dem Schuppen des Lokbahnhofs Halle Kloster (im Rücken des Fotografen) steht die ELNA 182, 1949 in 92 6477 umgezeichnet.

Den Lokbahnhof Kloster wandelte die DR in ein anfangs selbstständiges Bw um und unterstellte diesem die Anlagen in der Turmstraße und in Gerbstedt als Außenstellen. Zwei Jahre später wurde das Bw Halle Kloster aufgelöst und dem Bw Halle P unterstellt. Das Raw Halle übernahm die frühere HHE-Hauptwerkstatt in Nietleben.

Nunmehr war die Kleinbahn ein Teil des Reichsbahnnetzes und die Verkehrsbeschränkungen gehörten endgültig der Vergangenheit an; auf der Strecke Halle (Saale) – Hettstedt fand, wie erstmals per Sonderregelung in der Zeit des Zweiten Weltkrieges, regulärer Durchgangsverkehr statt. Das bedeutete, dass Güterwagen beispielsweise von Sandersleben nicht mehr nur über Könnern, sondern auch über Hettstedt und Gerbstedt nach Halle (Saale) und darüber hinaus gefahren werden durften. An jeder Fahrkartenverkaufsstelle der ehemaligen HHE waren Fahrausweise zu beliebigen Zielorten im Reichsbahnnetz zu erwerben. Trotzdem blieb Reisenden ein Fußmarsch oder eine Straßenbahnfahrt zwischen Halle Kloster und Halle (Saale) Hbf nicht erspart, da diesen Abschnitt weiterhin lediglich Güterzüge befuhren.

Nichtsdestotrotz stiegen die Beförderungszahlen und der Transportumfang in den 1950er-Jahren auf nie dagewesene Höhen an. Die DR setzte verschiedene Anlagen instand und holte modernere Reisezugwagen auf die Strecke. Staatsbahnlokomotiven unterstützten die vorhandenen ELNA-Maschinen privater Herkunft.

FOTO: SIG. H.-D. RAWMIET



In den 1960er-Jahren wendete sich das Blatt. Die zunehmende Individualmotorisierung der Bevölkerung, verschlissene Gleise sowie der geplante Bau der Trabantentstadt Halle-Neustadt warfen ihre Schat-

Stetiger Niedergang ab den 1960er-Jahren

ten voraus. Zunächst stellte die Reichsbahn im September 1962 den Reiseverkehr auf der Stichstrecke nach Friedeburg ein. Ende der 1970er-Jahre erfolgte deren Abbau. Am 11. März 1968 endete auch der Reiseverkehr auf dem knapp 33 Kilometer langen Abschnitt von Halle Kloster nach Heiligenthal, im September der Güterverkehr nach Nietleben. Zu diesem Zeitpunkt breiteten sich die Betonwohnhausblöcke der damals eigenständigen Stadt Halle-Neustadt bereits auch auf der ehemaligen Trasse der HHE aus. Über eine Neubaustrecke von Halle (Saale) Hbf über die Südvorstadt und den Abzweig Angersdorf nach Halle-Neustadt für den S-Bahn-Verkehr, welche in Nietleben in die ehemalige HHE

einmündete, konnten wieder Güterzüge von Halle nach Schochwitz verkehren.

Nach dem Ende des Verkehrs zwischen Polleben und Schochwitz 1970 sowie zwischen Heiligenthal und Polleben bediente die DR von den ehemaligen HHE-Strecken ab 1974 lediglich noch den Abschnitt Hettstedt – Gerbstedt – Heiligenthal, im Güterverkehr außerdem Halle-Dölau – Schochwitz und die Industriebahngleise zur Turmstraße.

Nachdem 1970 die letzte ELNA-Lok aus dem Betriebsdienst ausgeschieden war, prägten vorwiegend Tenderlokomotiven der Baureihe 86 den westlichen Abschnitt der ehemaligen HHE. Dieser Dampflokeneinsatz zog viele Fotografen in die Gerbstedter Region. Ab 1976 setzte die Reichsbahn dort ausschließlich Dieselloks ein.

Mit der Deutschen Wiedervereinigung brach der Güterverkehr auch auf den Hallenser Reststücken der ehemaligen HHE zusammen. Bis 1993 wurden diese stillgelegt. Nur der westliche Abschnitt der früheren Halle-Hettstedter Eisenbahn überstand die ersten Nachwendejahre zunächst relativ unbeeinträchtigt. Doch auch dort gab es für den Güterverkehr ab 1994 keine Zukunft. Der neue, gesamtdeutsche Bahnkonzern stellte die Reisezüge im Mai 1994 von lokomotivbespannten Zügen auf Triebwagen um. Aufgrund unterlassener Instandhaltungen verschlechterte sich der Streckenzustand, so dass die DBAG den Personenverkehr zwischen Gerbstedt und Heiligenthal am 23. Mai 1998 einstellte. Danach pendelte die Kreisbahn Mansfelder Land mit modernisierten Esslinger Triebwagen zwischen Hettstedt und

Eine ELNA 6 der HHE, Baujahr 1922, bediente in den 1940er-Jahren die Anschlüsse in der Hafensstraße und Beesener Straße in Halle (Saale).

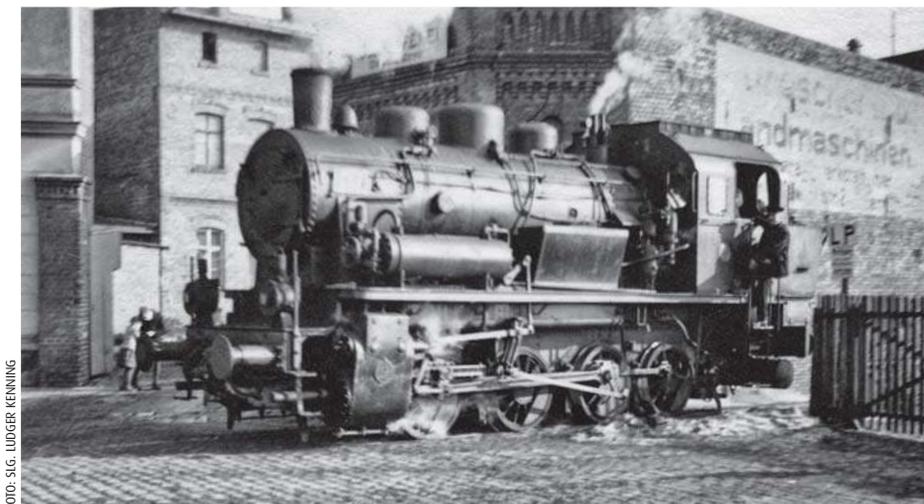


FOTO: SIG. LUDGER KENNING



FOTO: G. HEY/SGC, MATTHIAS HENGST

Im Januar 1955 überquert 926482 die erste Saale-Flutbrücke. Diese begann unmittelbar westlich des Bahnhofs Halle (Saale) Kloster.

Gerbstedt. Dieser Verkehr endete schließlich am 23. September 2002.

Am 28. April 2017 nahm der gemeinnützige Verein „Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn e.V.“ den Teil Heidebahnhof – Halle-Dölau des in den 1990er-Jahren nicht abgebauten Streckenabschnitts Halle-Dölau – Schochwitz für touristische Fahrten mit einem SKL in Betrieb. Größere Fahrzeuge befinden sich noch in Aufarbeitung. Noch im Jahr 2018 sollte der Abschnitt von Nietleben zum Heidebahnhof wieder befahrbar sein. Außerdem restaurieren die Eisenbahnfreunde zum Beispiel den Bahnhof Gerbstedt. Unter www.hhe.de informiert der Verein dazu im Internet.

Willi Marx, früher Schaffner bei der HHE, erzählt

Mit dem heute in Köln lebenden Willi Marx, geboren 1928, gibt es noch einen Zeitzeugen, der aus den Tagen der HHE während der Verstaatlichung zu berichten weiß. Er arbeitete von 1948 bis 1951 bei der Kleinbahn, unter anderem als Schaffner: „Nach der Kriegsgefangenschaft erfuhr ich, dass mein Lehrbetrieb bei den Bombardements auf Halle ausgebrannt war. Also musste ich mir eine neue Arbeit suchen. Da ich aus einer Eisenbahnerfamilie stamme, lag es am nächsten, bei der Halle-Hettstedter Eisenbahn anzufangen, denn bei dieser arbeitete mein Vater schon seit den 20er-Jahren als Lokführer.“ Wie Marx erzählt, genoss die HHE bei der Bevölkerung einen guten Ruf. Über manchen Ärger

Im September 1961 ergänzten auch Wagen österreichischer und tschechischer Herkunft den von der HHE übernommenen Fahrzeugpark.



FOTOS (2): GÜNTER MEYER/SGC, MANFRED MEYER

Als Günter Meyer am 4. Juli 1964 im Vorbeifahren das Bw Halle P fotografierte, stand dort 926481, offenbar frisch untersucht und noch mit den Treibstangen auf dem Umlauf.



FOTO: VOLKANG BÜCKEL, BILDARCHIV DER EISENBÄHNSTIFTUNG



Mit sechs modernisierten Wagen aus DRG-Zeiten bildete man üblicherweise die Züge der frühen 70er-Jahre zwischen Hettstedt und Heiligenthal.

sah man hinweg, beispielsweise Lokmangel oder Dampfverlust durch die schlechte Braunkohle aus dem Merseburger Revier. Die Arbeit bei der HHE unterschied sich in mancher Hinsicht von derjenigen bei der späteren DR, erzählt Marx: „Man konnte sich, jeder konnte sich auf den anderen verlassen. Die Vorschriften wurden etwas legerer gehandhabt als bei der DR, wo man sie strikt einhielt. Wir waren, wie man so sagt, eine große Familie!“ Das Aussehen seiner Uniform hat Willi Marx noch vor Augen: „Unsere Uniformen waren wie bei allen Privatbahnen: blauer Stoff mit sil-

bernen Knöpfen und silberne Schulterstücke mit goldenen Sternen.“ Manche Fahrten waren beim Personal besonders begehrt, erinnert sich der ehemalige Eisenbahner: „Schaffnerdienste in Personenzügen

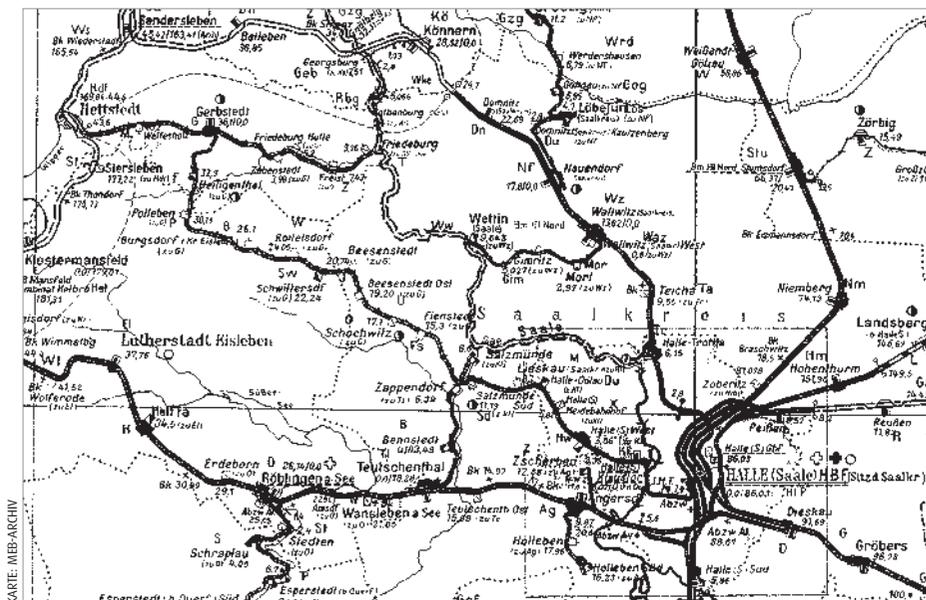
Lange Schichten waren am lukrativsten

gen übernahm ich nicht so gern, da bei Güterzügen mehr zu verdienen war. Bei den Touren 5 und 6, Güterzugfahrten mit anschließendem Zustelldienst auf dem Bahnhof Turmstraße mit all seinen An-

schlüssen, waren wir zwölf bis 14 Stunden unterwegs. Diese Überstunden machten sich bezahlt! Bei diesem Dienst bedienten wir übrigens auch die Schmalspurbahn. Wir mussten alle Wagen aufbocken, damit die Kollegen am nächsten Morgen sofort abfahren konnten, denn die Fabriken in diesem Teil von Halle warteten auf Material und das übrige Transportgut. Bei der Tour 5 mussten wir mitunter 38 Anschlüsse bedienen, einschließlich der Schmalspur!“

14-Stunden-Schichten gab es auch nach der Übernahme durch die DR noch, erzählt Marx: „Die Arbeitszeit änderte sich nicht groß. Die Dienste waren etwas anders und wir hatten pünktlicher Feierabend. Aber Verspätungen gab es immer noch.“ Weitgehend unverändert blieb auch der Betriebsmaschinendienst, sagt Marx: „Nach der Übernahme der HHE erhielten die Loks und Wagen der Reihe nach eine neue Beschriftung. Bei den Lokomotiven dauerte das etwas länger, denn sie bekamen gleich noch Lichtmaschinen und eine Zusatzbremse. Eine unserer Lokomotiven, die ELNA 6 mit der Nummer 185 und spätere 926483, erhielten wir vollständig renoviert als Trophäenlok mit kyrillischer Beschriftung der sowjetischen Eisenbahn zurück. Erst etwas später gelangte sie ins Eigentum der Reichsbahn.“

Da die Verkehrsleistungen im Güter- und Personenverkehr ab 1950 zunahmen – die Züge befuhren die Strecke bis Hettstedt nunmehr durchgehend – teilte die Reichsbahndirektion Halle der frühe-



Das Streckennetz der HHE umfasste neben der 45 Kilometer langen Strecke Halle (Saale) Kloster – Hettstedt auch diejenige nach Friedeburg sowie die Anlagen der Hafeneisenbahn Halle.

ren HHE Lokomotiven der preußischen Gattung T 12 zu. „Aber diese Maschinen der Baureihe 74 hatten Schwierigkeiten bei den Steigungen der Hafenbahn, am Heideberg in der Dölauer Heide sowie in Fienstedt und in Gerbstedt. Es handelte sich ja um reine Flachlandlokomotiven. Deshalb zog sie die Reichsbahn wieder ab, als Ersatz rollten 94 an. Ich habe diese im Betrieb erlebt, aber leider führte ihr Einsatz zu erhöhtem Schienen- und Radreifenverschleiß“, weiß Willi Marx. „Eine Lok der Baureihe 42 war übrigens ebenfalls einige Zeit bei uns beschäftigt: Sie musste die schweren Zementzüge für die Russen die Hafenbahn hinauf bis zum Thüringer Güterbahnhof schleppen, was wir sonst nur mit zwei Maschinen und weniger Last schafften. Die Zementwagen holten wir von Nietleben und übergaben sie in Klaus- tor an die 42. Die Steigung zum Thüringer Bahnhof betrug 1:25, außerdem waren acht Straßen zu überqueren. Vor jedem Bahnübergang musste gehalten werden, dann waren die Straßen mit einer weiß- roten Fahne und nachts mit einer Laterne zu sichern. Das war bei der Reichsbahn Gesetz – bei der HHE waren wir zuvor mit

viel Gepfeife und Gebimmel einfach lang- sam weitergefahren. Der jeweilige Schaff- ner oder Zugführer sprang vor den Bahn- übergängen ab und rannte zum Absperren

Das Land verlassen, der Eisenbahn treu geblieben

zur Straße, um den Zug nicht zum Halten kommen zu lassen – sonst wären wir nicht mehr vom Fleck gekommen. Die 42 schaff- te das aber!“

Willi Marx weiß von einer weiteren un- gewöhnlichen Stationierung zu berichten: „Außerdem hatten wir für einige Zeit eine preußische T 3. Sie wurde sonntags für Per- sonenzüge von Kloster nach Dölauer Hei- de eingesetzt. Wochentags tat sie auf der Hafenbahn sowie in Kloster und Sophien- hafen Dienst.“

1951 siedelte Marx ins Rheinland um: „Mein Abgang war kurz und bündig. Ich war im Dienst etwas vorlaut, wie man so sagt. Ich passte bei Gesprächen im Ge- päckwagen und anderswo mit Kollegen nicht so genau auf, wer dabei war ...“. Si- cherheitshalber, wie er sagt, verließ der Ei- senbahner seine Heimat. Dem Schienen-

strang blieb er jedoch treu: „Nach meinem Weggang habe ich wieder bei der Bahn gearbeitet, und zwar in Köln bei der Haf- enbahn. Ich bin dort in allen drei Häfen als Rangierer gefahren – in Köln-Mülheim, Deutz und im Rheinauhafen. Dort wurde ich auch auf dem Stellwerk ausgebildet, wo ich danach gearbeitet habe.“ Auch zum Lokführer brachte Marx es später noch.

Im Herzen blieb er auch seiner Heim- stadt Halle (Saale) treu und kehrte besuchs- weise mehrfach zurück, schließlich war der Vater dort immer noch Lokführer. „Wenn ich aus dem Westen in der DDR zu Besuch war, hatte ich auch Kontakt mit den alten Kollegen. Aber es war eine Distanz entstanden, wir sprachen nur noch über Allgemeines. Wenn mein Vater einen Zug nach Hettstedt führte, ließ er mich oft auf einer 86 mitfahren. Manchmal habe ich dann auch am Regler gestanden oder den Heizer beim Schippen abgelöst.“

Seinen HHE-Ausweis hat Willi Marx im- mer noch. Nach sieben Jahrzehnten ist dieser aber inzwischen brüchig. Ungeach- tet dessen hält das persönliche Dokument die Erinnerung bei dem altgedienten Ei- senbahner wach. □ André Marks



Mit einem Personenzug stand im Mai 1973 die im Bw Halle P beheimatete 86 1738 zur Abfahrt nach Hettstedt bereit.

FOTO: JOACHIM CLAUS, BILDARCHIV DER EISENBANNSIFTUNG

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

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

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

✉ **Falsche Tatsachen**

Betrifft: „Fragezeichen“, Heft 8/2018

Wenn Sie schon Rätsel aufgeben, dann sollten die Tatsachen stimmen. Mir – der ich als Kind oft auf der Fahrt von Zwickau nach Großdeuben beziehungsweise Gaschwitz durch diesen Bahnhof gekommen bin – war sofort klar, dass es sich um Gößnitz handeln musste. Laut dem einschlägigen Wikipedia-Artikel war der Bahnsteig aber vor dem Bahnhofsumbau 2016/2017 laut DBAG-Angaben 608 Meter lang und damit kürzer als ein Bahnsteig auf dem Hauptbahnhof Essen (667 Meter). Seit dem Umbau ist er nur noch 435 Meter lang.

Amd Koch, E-Mail

✉ **Anderer Meinung**

Betrifft: „Bahnpost“, Heft 8/2018

Ich teile die Meinung von Herrn Schmidt betreffend der Preisattraktivität von Piko-Modellen nicht. Für Analogbahner bietet Piko ein ausgezeichnetes Preis-/Leistungsverhältnis. Ich muss mit den Modellen keine teuren Digitalkomponenten kaufen, die ich nicht nutzen kann, wie es bei anderen Herstellern üblich ist. Siehe etwa auch die Testberichte der beiden Turmtriebwagen auf den Seiten 68 und 70 im aktuellen Heft. Da bekomme ich den Analogen von Liliput für

195 Euro, während das digitale Trix-Modell 300 Euro mehr kosten soll, ohne dass ich die Funktionen nutzen kann. Da fällt mir die Entscheidung für das Liliput-Modell leicht, obwohl mir der Trix-TV besser gefallen würde. Aber 300 Euro kann ich dann anders investieren. Es werden auch keine Anstalten gemacht, ein abgespecktes Modell für Analogbahner aufzulegen. „Wer es unbedingt will, wird es schon kaufen“, scheint die Philosophie zu sein. Und da lobe ich mir Firmen wie Piko oder Liliput, die es noch anders sehen. Nur so kann man den Nachwuchs fördern oder nicht so gut betuchte Modellbahner bei der Stange halten, die nicht nur gebrauchte Fahrzeuge kaufen wollen. Und es funktioniert bei Piko ja auch im G-Maßstab. Außerdem muss man Piko noch ein großes Lob für die Vorbildwahl aussprechen. 151-Loks gibt es schon von einigen Herstellern, aber noch nicht 151 001 mit den entsprechenden Änderungen.

Martin Türke, E-Mail

✉ **Voreingenommen**

Betrifft: „Signale in Topform“, Heft 8/2018

Als langjähriger Abonnent des MEB lese ich die Zeitung sehr gerne. Was mich jedoch stört, ist ihre Vorbelastung zum 2-Leitersystem. Leider stelle ich immer wieder fest, dass Märklinprodukte zu kurz kommen be-

ziehungsweise mit vielem Negativen belastet werden. Ohne auf einzelne Modelle eingehen zu wollen, produktionsbedingte Kompromisse anderer Hersteller werden bei Märklin schon fast als kapitale Fehler dargestellt. In der neuesten Ausgabe des MEB las ich den Beitrag über die Märklin-signale mit erheblichem Kopfschütteln. Sorry, wenn ich das sagen muss, der Autor hätte, bevor er diesen Beitrag schrieb, sich einmal intensiv mit der CS2 und der CS3 und den Märklinsignalen auseinandersetzen sollen und insbesondere diese Information dazu lesen sollen: www.maerklin.de/fileadmin/media/journal/maerklin-magazin/04-2017/Fo4-Signale-MM-2017-04.pdf. Dann wären die enthaltenen Fehler und Unstimmigkeiten in seinem Beitrag zur Programmierung und Anmeldung an den Zentralen dem Autor nicht unterlaufen.

Dieter Stetter, E-Mail

✉ **Fehlerteufel**

Betrifft: Britische Class 47 am Semmering, Heft 8/2018

In Ihrer August-Ausgabe haben Sie einen Artikel über die britische Class 47 am Semmering gebracht. Leider ist die Bildbeschreibung „zeigt den Kalte-Rinne-Viadukt“ völlig falsch, da die Kalte Rinne ein imposantes hohes Bauwerk auf der legendären Semmering-Bergstrecke ist und nicht die dargestellte kleine Steinbogenbrücke.

Dr. Gottfried Fuchs, E-Mail

✉ **Schöne Erinnerung**

Betrifft: „Dampf aus!“, Heft 8/2018

Vielen Dank für das tolle Bild vom Bahnübergang Oschersleben. Wie oft habe ich als kleiner Junge vor verschlossenen Schranken dort gewartet. Jeden

Sommer durfte ich bei meiner Oma die Ferien verbringen. Neben den Dampfloks war eine andere Besonderheit für mich interessant. Das Pflaster auf dem Bild vor den Schienen war nicht so eben, wie es aussieht. Wenn eine Dieselmotorschleife mit Fußlenkung darüberfuhr, schlugen die Vorderräder von rechts nach links. Hatte die Ameise auch noch einen Anhänger hinten dran, hüpfte dieser wie zuvor der Fahrer. Ab 1973, als der kleine Grenzverkehr zwischen der DDR und BRD in Kraft trat, stand ich dann mit dem Auto in langer Schlange erst vor dem Übergang nach Gunsleben und dann vor dem Halberstädter. Da zu DDR-Zeiten die Schranken lange geschlossen blieben, war das Warten nicht mehr so schön. Man war „nicht mehr am Zug“. Man konnte alles nur von Weitem sehen. 1988 schien man schon sehr tolerant gewesen zu sein. Fotografen an den Gleisen gab es zuvor nicht. Ich musste immer heimlich fotografieren. Die Bahnpolizei hat mir zwar nie einen Film weggenommen, aber verjagt haben sie mich dann doch.

Henner Rensch, E-Mail

✉ **Loco-Buggies in 1:120**

Betrifft: „Abenteuer Schiene“, Heft 8/2018

Mit Interesse habe ich den ausführlichen Bericht über „Rail Adventure“ gelesen. Dieses Thema haben wir (Andre Schnierstein und ich) uns schon mal in TT zum Thema gemacht, anbei ein Foto.

Renato Buttig, E-Mail



Tag der offenen Tür

Einlass ins Werk von 9.00-16.00 Uhr
Aktuelle Programinfos: www.maerklin.de



Zinkdruckguss



Gussnachbearbeitung



Druckerei/Lackiererei



Automatendreherei



Lokmontage

Kommen, sehen, staunen:

Märklin öffnet in Göppingen die Türen zur gläsernen Produktion. Für alle, die schon immer hinter die Kulissen schauen wollten. Erleben Sie Werksführungen durch die Fertigung, die Entstehung und den Baufortschritt des neuen Märklineum und Sonderpräsentationen. Für die ganze Familie ist etwas geboten – **Wir freuen uns auf Ihren Besuch!**

14. und 15. September 2018 in Göppingen

Stuttgarter Straße 55-57
73033 Göppingen
9.00 bis 17.00 Uhr

- Große Werksbesichtigung inklusive Lokmontage
- Modellbahnanlagen (+ Anlage der LGB Freunde Niederrhein)
- Hüpfburg und Spielbereich
- Buntes Unterhaltungsprogramm
- Verkauf eines Sonderwagens in H0

Jetzt schon vormerken!

Aktuelle Programinfos: www.maerklin.de



Besuchen Sie das **märklin eum** mit seinem fertiggestellten ersten Bauabschnitt, dem neuen Märklin-Store und erleben Sie die BR 44 als das imposante Wahrzeichen in ihrem neuen Heimatbahnhof!

Kostenloser Buspendelverkehr

EWS-Arena • Märklin Stammwerk • Freitag und Samstag von 8.30 - 18.00 Uhr



Web-TV und Web-Radio

Über 2.500 Kostenlose Parkplätze

Alle weiteren Infos finden Sie unter www.maerklin.de



FOTO: F. SPRANGER/SGE, MATTHIAS HENGST

Abfahrtsauftrag für einen Zug der Görlitzer Pioniereisenbahn im Juli 1978: Die jüngste Pioniereisenbahn der DDR bestritt erst ihre dritte Saison.

Eine Sache mit Pfiff!

Nach dem überwältigenden Erfolg der ersten Kindereisenbahnen wurden in der jungen DDR fast jährlich neue Pionierbahnen eröffnet. Dem Verkehrswesen, insbesondere der Deutschen Reichsbahn, war der gut ausgebildete Nachwuchs sehr willkommen.



FOTO: PICTURE ALLIANCE/AGK-IMAGES

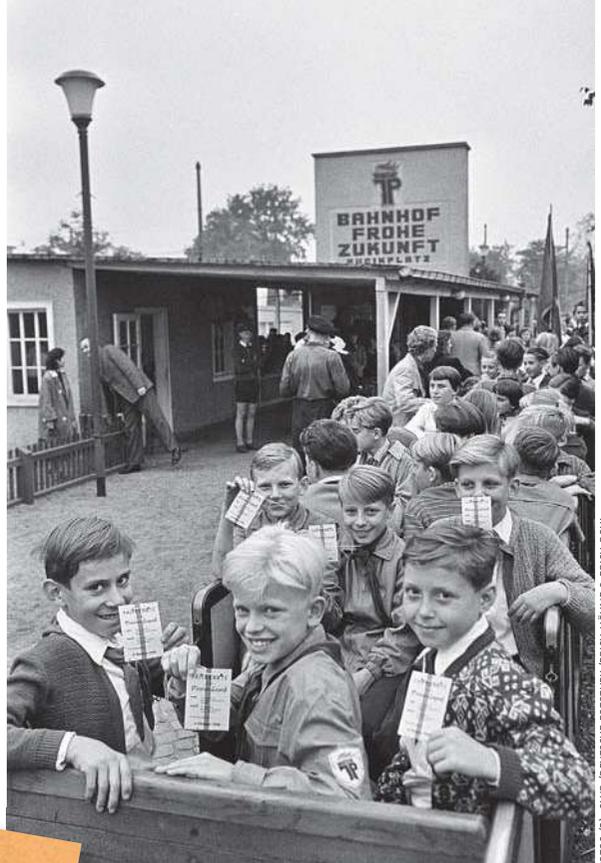
Im September 1956 fuhren der Präsident der DDR Wilhelm Pieck (ganz rechts) und seine Tochter Elly Winter mit der Dresdner Pioniereisenbahn. Der Besuch unterstrich die Bedeutung der noch jungen Kindereisenbahnen in der DDR.

Das war eine kleine Nachkriegssensation!", erinnert sich Stephan Kürschner, dienstältester Pionier- beziehungsweise Park-eisenbahner Dresdens, an die ersten Jahre der Liliputbahn im Großen Garten. „Meine Eltern und Großeltern sind mit mir öfter eine Runde gefahren und ich habe immer gedrängelt, auch mal Pioniereisenbahner werden zu dürfen.“ Für Kürschner, Jahrgang 1951, ging dieser Wunsch 1964 in Erfüllung. Bis heute blieb er der kleinen Bahn treu. „Ende der 60er- bis Ende der 80er-Jahre waren im Durchschnitt immer 320 Kinder hier beschäftigt. Das war eine stolze Zahl“, resümiert er. Auch an Fahrgästen mangelte es der Pioniereisenbahn Dresden nicht: Mehr als 250 000 Fahrgäste pro Jahr zählte sie bereits in den frühen 1950er-Jahren.



Eine verantwortungsvolle Aufgabe war der Fahrkartenverkauf (Foto von 1952). Für den Verkauf von 120 Fahrkarten blieben oft nur zwölf bis 15 Minuten.

Am 6. Oktober 1958 gab es vergrößerte Fahrkarten „für den Pionier-Express“ zum Umhängen.



FOTOS (2): SLUB, DEUTSCHE FOTOTHEK/ERICH HÖHNE & ERICH POHL

Der große Erfolg der Dresdner Bahn, zunächst als temporär geplante Kindereisenbahn 1950 errichtet und 1951 als dauerhafte Einrichtung noch einmal feierlich eröffnet (siehe MEB 7/2018), sowie ihres ebenfalls 1951 eröffneten Leipziger Pendant motivierte bald weitere Städte in der DDR, eigene Pioniereisenbahnen einzurichten. Bereits 1952 initiierte das Braunkohlenwerk „Freundschaft“ den Bau einer kurzen Kindereisenbahn mit 500 Millimetern Spurweite im Puschkin-Park Lauchhammer-Süd. Im Juni 1954 eröffneten Pioniereisenbahnen mit 600-Millimeter-Spur in den Bezirkshauptstädten Karl-Marx-Stadt und Cottbus ihren Betrieb. Auch ein zunächst nur 300 Meter umfassender Rundkurs gleicher Spurweite im Wismut-Ferienlager Crispendorf wurde im selben Jahr eingeweiht. Nur wenige Wochen be-

FOTOS (2): RAINER HEINRICH



Edmonsonsche Fahrkarten zweier Pioniereisenbahnen aus den 1960er-Jahren.

gelegentlicher Entgleisungen in sächsischer Mundart scherzhaft als „Hupper“ betitelt wurden. Sie gehören heute dem Feldbahnmuseum Herrenleite.

In Magdeburg und in der Berliner Wuhlheide kam 1955 jeweils eine weitere An-

lage hinzu. Lauchhammer bekam sogar eine zweite 500-Millimeter-Pionierbahn, gebaut vom Braunkohlenwerk „Friedenswacht“ im Schlosspark. Deren Vorgängerin in Lauchhammer-Süd wurde jedoch 1959 eingestellt und abgebaut.

Am zehnten Jahrestag der DDR, dem 7. Oktober 1959, eröffnete die Pioniereisenbahn Plauen. Mit elektrischer Oberleitung ist sie bis heute ein Unikum. 1960 erhielt schließlich auch Halle (Saale) eine eigene Strecke. Unweit dieser Bezirksstadt wurden 1967 im mansfeldischen Vatterode sowie 1969 in Bernburg weitere Bahnen geschaffen. 1975/76 fand der Bau von insgesamt 16 Kindereisenbahnen in der DDR mit den Pionierbahnen in Gera und Görlitz ihren Abschluss.

1950 bis 1976: Entstehung der Pioniereisenbahnen

stand im Sommer 1954 eine zwei Kilometer lange Bahn am Ostseestrand in Prerow. Sie wurde zusammen mit einem Kinderferienlager eröffnet, bereits in der zweiten Saison aber nicht mehr betrieben. Ihre Wagen mit jeweils 14 Plätzen gelangten nach Dresden, wo sie umgespurt und aufgrund

Eröffnungsveranstaltung Berlin-Wuhlheide am 10. Juni 1956: Der gesamte Zug war mit Fähnchen geschmückt.



FOTO: HISTORISCHE SAMMLUNG DER DB AG/WOLFGANG STEPHAN



FOTO: F. SPRÄNGER, /SIG. MATTHIAS HENGST

Zur Anfangsausstattung der Berliner Pioniereisenbahn gehörten vier Wagen der früheren Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn, gebaut 1913 von der Waggonfabrik Wismar. Ein Wagen wurde 1973 für einen Denkmalzug nach Friedland abgegeben, die übrigen drei im selben Jahr modernisiert.

(4) Betriebs-eisenbahner müssen mindestens 18 Jahre alt, zuverlässig, tauglich, ausgebildet, vor ihrem Einsatz eisenbahnfachlich geprüft und für ihre Tätigkeit eingewiesen sein. Folgende Dienstposten sind mit Betriebs-eisenbahnern zu besetzen:
 a) Leiter der Pioniereisenbahn und sein bzw. seine Vertreter;
 b) Leiter des Bahnhofs;
 c) Triebfahrzeugführer;
 d) Rangierleiter;

(5) Pioniereisenbahner können Kinder und Jugendliche des 4. bis 12. Schuljahres und Lehrlinge bis zum 18. Lebensjahr werden. Sie müssen tauglich, ausgebildet, geprüft und für ihre Tätigkeit eingewiesen sein. Pioniereisenbahner dürfen nur unter Kontrolle eines verantwortlichen Betriebs-eisenbahners im Bahnbetriebsdienst tätig sein.

FAKSIMILE: SIG. RAINER HENNRICH

Seit dem 1. Januar 1980 regelt die „Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen“ (BO P) beispielsweise, wer Pionier-/Parkeisenbahner werden kann und welche Posten mit Betriebs-eisenbahnern zu besetzen sind.

Neben den nur kurze Zeit betriebenen Strecken in Prerow und Lauchhammer-Süd war auch der Magdeburger Bahn kein langes Bestehen beschieden: Nach zwölf

Jahren wurde sie 1967 abgebaut. Der Platz wurde für Bauvorhaben benötigt.

1979 wurden die für Pioniereisenbahnen geltenden Vorschriften in der „Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen“ (BO P), einem eigenen Regelwerk des Ministeriums für Verkehrswesen und der Staatlichen Bahnaufsicht, schriftlich festgehalten. Die BO P trat mit Jahresbeginn 1980 in Kraft und gilt bis heute. Sie beinhaltet zum Beispiel nicht nur die Anforderungen an alle Arten von Bahnanlagen, die eingesetzten Fahrzeuge und die sichere Durchführung des Fahrbetriebs, sondern auch zahlreiche Anweisungen, etwa solche zum Vorgehen bei Unfällen, zur Ausbildung

oder zu den Aufgaben des Personals der verschiedenen Dienstposten.

Mit eigener Uniform endlich Pioniereisenbahner!

Pioniereisenbahner werden wollten damals viele Kinder. Schüler aus der vierten Klasse mussten dafür besonders gute Zeugnisse mitbringen. Auch Bewerber aus den fünften und sechsten Klassen konnten nur mit relativ guten schulischen Leistungen ohne Weiteres Pioniereisenbahner werden. Schließlich war die Freizeitaktivität nicht ohne Anspruch und mit großer Verantwortung verbunden. Außerdem sollten die Leistungen in der Schule möglichst nicht nachlassen. Wurde man angenommen, war zunächst Geduld gefragt, berichtet Stephan Kürschner: „Als ich im September anfang, gab es bis Anfang März erst mal nur theoretischen Unterricht. Einmal in der Woche, nachmittags, wurden die Grundlagen für alle Dienstposten gelehrt: Fahrdienstleiter, Aufsicht, Bahnsteigsperrler, Zugmelder, Zugführer, Zugschaffner, Schrankenwärter und Kasse. Wenn wir am Ende die schriftliche Prüfung bestanden hatten, und in der Regel bestanden alle, wurden wir sofort auf allen Posten eingesetzt. Die Saison begann früher grundsätzlich am 1. April.“ Der Höhepunkt, auf den sich die Anwärter den ganzen Winter über freuten, war stets der Empfang der Uniform nach dem Bestehen der theoretischen Prüfung. Jetzt war man endlich Pioniereisenbahner!

Die anfangs schlichte Uniform wurde mit der Zeit verfeinert und zunehmend der



FOTO: PICTURE-ALLIANCE/DOBBLDARCHIV/HEINZ SCHÜNFELD

Das Salutieren vor Vorgesetzten, wie 1983 in Berlin beobachtet, war nicht bei allen Pioniereisenbahnen üblich.



HISTORISCHE SAMMLUNG DER DB AG/INGRID WENZKE (KALTSCHMIDT)

Modelleisenbahnen spielen bis heute eine wichtige Rolle bei der Ausbildung. 1984 wurde in Karl-Marx-Stadt der Fahrdienstleiterposten gelehrt.

DR-Uniform angepasst. Jungpioniere, Schüler der 4. Klasse also, trugen ein blaues Halstuch und ein Schiffchen. Mitglieder der Freien Deutschen Jugend (FDJ), die Schüler höherer Klassen, durften Schirmmütze und Krawatte tragen. Wie Stephan Kürschner erläutert, hatten die Pioniereisenbahner auch Schulterstücke als Rangabzeichen analog zur DR: „Einen Balken gab es zum Beispiel nach einjähriger Zugehörigkeit, zwei Balken nach drei oder vier Jahren. Als erfahrener Pioniereisenbahner konnte man zum Brigadeleiter weitergebildet werden, erhielt dann Schulterstücke der DR-Ranggruppe II und unterstützte den jeweiligen Bahnhofsleiter.“ In der Regel beaufsichtigte in Dresden jeweils ein Brigadeleiter drei bis fünf Pioniereisenbahner auf jedem Bahnhof. Die örtliche Verantwortung oblag dem jeweiligen Bahnhofsleiter, einem hauptamtlichen oder von der DR abgeordneten Eisenbahner. Die Gesamtverantwortung trug der Betriebsüberwacher, zugleich Bahnhofsleiter des Bahnhofs am Zoo. Der Hauptlokführer war ein dauerhaft abgeordneter Eisenbahner. Weitere Lokführer wurden saisonweise von der Reichsbahn gestellt. Nicht selten gab es dabei Gerangel, denn die Posten bei der Pioniereisenbahn waren ziemlich beliebt.



FOTO: HISTORISCHE SAMMLUNG DER DBAG/INGRID WIGURA

Ein junger Zugmelder der Pioniereisenbahn Dresden 1984 am Drucktastenstellwerk des Bahnhofs Frieden am Carolasee. Die Technik ist dort noch heute dieselbe.

Der Bahnhof Freundschaft am Zoo als Betriebsmittelpunkt der Dresdner Pioniereisenbahn war immer mit erfahrenen Pionierbahnern besetzt.



FOTO: SLUB/DEUTSCHE FOTOHEK/ERICH HÖHNE

In der B0 P war die spätere Berufswahl der Pioniereisenbahner im Verkehrswesen bereits vorgezeichnet.

(5) Die Pioniereisenbahnen sind so zu entwickeln, daß die Bestimmungen des Gesetzes vom 25. Februar 1965 über das einheitliche sozialistische Bildungssystem (GBl. I Nr. 6 S. 83), der dazu erlassenen Ordnungen und abgeschlossenen Vereinbarungen durchgesetzt werden. Sie dienen einer zielgerichteten außerunterrichtlichen Tätigkeit der Mädchen und Jungen und sind zur Berufsvorbereitung und -orientierung für das sozialistische Verkehrswesen zu nutzen.



FAXSIMILE: SIG. RAINER HEINRICH

FOTO: PICTURE-ALLIANCE/DOORBILDARCHIV/BOINITZ

Die Dienste aller Pioniereisenbahner waren in einem Plan erfasst, welcher jeweils ab Ende des Vormonats aushing. „Man konnte sich den Wochentag aussuchen, an welchem man am günstigsten Schulschluss hatte, um einmal pro Woche zwischen 13.30 und 14 Uhr erscheinen zu können. Der Dienst ging bis 18 oder am Wochenende bis 19 Uhr. Alle drei Wochen war zusätzlich ein Sonntagsdienst von fünf bis sechs Stunden. Es konnte auch passieren, dass die Schicht vom Sonnabendnachmittag am Sonntag gleich wieder antreten musste. Das war für mich kein

Enorm erscheint die zum 30. Jahrestag der Dresdner Pioniereisenbahn am 1. Juni 1981 von einem Bahnhofsleiter präsentierte Abgängerquote.



FOTO: PICTURE-ALLIANCE/EBERHARD KÖPPEL

Attraktion des Naherholungsgebietes Vatteröder Teich im Mansfelder Land: die am 3. Juli 1967 eingeweihte Pioniereisenbahn „Junges Leben“. Im Juli 1980, zum 19. Pressefest des „Mansfelder-Echo“, war der mit zwei Akku-Lokomotiven bespannte Zug voll besetzt.



FOTO: ADIN-ZENTRALBILD, BISCHOF/BUNDESARCHIV

Die am 14. August 1955 eröffnete Pioniereisenbahn im Magdeburger Rotehorn-Park fuhr nur bis 1967. Der Zug, fotografiert am 8. September 1955, war aus nicht mehr benötigten Güterwagen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn entstanden.

Problem. Auch wenn im Sommer mal Badewetter war, bin ich gern zur Pioniereisenbahn gegangen", sagt Stephan Kürschner. War er ausnahmsweise einmal krank, sprang der Dienstposten Bereitschaft ein, der ebenfalls auf dem Dienstplan zu finden war.

Nach Dienstschluss wurde den Dresdner Pionierbahnern oft eine besondere Begünstigung zuteil: Solange der berühmte Haselbauer-Eisstand am Bahnhof Frohe Zukunft (Fučikplatz) existierte, war ihnen gestattet, an der Schlange vorbei heranzutreten, aber nur in Uniform und mit abgezähltem Geld in der Hand. Der normale Eisverkauf kam dann vorübergehend zum

FOTO: F. SPRÄNGER/SLG, MATTHIAS HENGST



Seit 1959 existiert die Pionier-/Parkeisenbahn Plauen. Sie fährt mit 220 Volt Gleichstrom. Die im August 1978 abgelichtete Lokomotive entstand aus zwei Akku-Grubenloks der für die SDAG Wismut gefertigten Bauart Metallist.

Erliegen. Im Gegenzug durfte die Familie Haselbauer ab und zu umsonst eine Runde mitfahren.

Das Eisvergnügen gab es jedoch erst nach dem täglichen Fahnenappell, zu welchem jeweils der letzte Zug, „Sammelrunde“ genannt, alle Pioniereisenbahner an der Strecke aufnahm. Die politische Agitation stand insgesamt jedoch im Hintergrund, erzählt Kürschner: „Ein guter Pioniereisenbahner war man nur, wenn man fachlich alles drauf hatte, unabhängig von politischer Motivation. Es gab zwar auch ein Pionier- und FDJ-Aktiv, das waren fünf oder sechs Kinder. Aber das Fachliche hatte klar Priorität.“

Nachwuchs mit gutem Wissen für die Reichsbahn

Die Deutsche Reichsbahn profitierte von dem soliden Wissen der Pioniereisenbahner. Viele dieser jungen Leute entschieden sich für eine Berufslaufbahn bei der Eisenbahn. Diese gewährte den Pioniereisenbahnern daher wohlwollend nicht alltägliche Einblicke: Exkursionen in Bahnbetriebswerke, Wagenwerke und andere Bereiche der Eisenbahn gehörten regelmäßig zum Programm.

Intensive Kontakte bestanden nicht nur zu Dienststellen der DR, sondern auch zu anderen Pioniereisenbahnen. So pflegten die Dresdner beispielsweise einen intensiven Austausch mit der Cottbuser Pioniereisenbahn. Ebenso bestand eine Freundschaft mit der Budapester Kindereisenbahn, erzählt Stephan Kürschner: „In den 70er-Jahren war mal ein Eisenbahner von dort in Dresden. Dadurch hat sich ein Briefkontakt entwickelt und Mitte der 70er-



FOTO: HISTORISCHE SIG. DER DB AG/VOLEGANG HEIN



FOTO: HISTORISCHE SIG. DER DB AG/INGRID MUGIBA

Zwei V10C kamen 1970/71 neu zur Pioniereisenbahn „Ernst Thälmann“ in der Berliner Wuhlheide. 1980 erhielten sie die DR-Nummern 199 101 und 102.

Zum Bestand der Pioniereisenbahn Cottbus gehört eine 1918 gebaute Heeresfeldbahnlok. 2016 wurde sie neu bekesselt.

Jahre fand zum ersten Mal ein Austausch statt. Ich hatte mich in 15 Jahren vom Pioniereisenbahner zum Brigadeleiter, Bahnhofsleiter und Ausbilder weiterentwickelt und durfte damals mitfahren. Da waren wir ganz stolz. Von der Reichsbahndirektion Dresden bekamen wir Freifahrtscheine erster Klasse für den Hungaria-Express! Zu den in den 1980er-Jahren regelmäßig stattfindenden Besuchen gehörte eine Woche in einem Ferienlager am Balaton und eine Woche Dienst als Pioniereisen-

spielsweise eine Rednerin des Fahnenappells mit Zigarette im Mundwinkel von gewissen Mentalitätsunterschieden.

Stephan Kürschner machte Karriere bei der Reichsbahn, wurde Abteilungsleiter Betrieb in Dresden Hbf. Zuletzt war er bei der DB Netz AG als Bezirksleiter Betrieb im Großraum Dresden tätig, bevor er 2016 in den Ruhestand verabschiedet wurde. Zwar kannte er manchen Kollegen bereits von seiner Freizeittätigkeit bei der kleinen Bahn als Schüler, doch erst zum Jubiläum

„50 Jahre Pionier-/Parkeisenbahn Dresden“ wurde ihm bewusst, wie viele Pioniereisenbahner diesen Weg einschlugen: „2001 gab es ein Treffen von 450 bis 500 ehemaligen Pioniereisenbahnern. Diese Treffen werden alle fünf Jahre wiederholt. Mit dem größten Elbdampfer, der ‚Leipzig‘, sind wir damals nach Pillnitz gefahren. In der Orangerie fand eine große Veranstaltung statt. Und es stellte sich heraus, dass etwa 50 bis 60 Prozent der Anwesenden Eisenbahner geworden waren.“ □ oh

Jährlicher Höhepunkt: Austausch mit Budapest

bahner auf dem Széchenyi-Berg. „Ein Erlebnis werde ich nicht vergessen: Eines unserer Kinder saß im Bahnhof Hűvösvölgy an der Kasse. Ein österreichisches Ehepaar versuchte mühsam auf Ungarisch zwei Fahrkarten zu erwerben. Unser Verkäufer fragte: ‚Wo wollen Sie denn hinfahren?‘ Daraufhin bestaunte die Frau die astreinen Deutschkenntnisse der Ungarn. Als unser Pioniereisenbahner dann erklärte: ‚Nein, wir kommen aus der DDR!‘, wusste sie gar nicht mehr, wo oben und unten war“, lacht Kürschner. Auch die Pioniereisenbahner seien über manches in Ungarn verwundert gewesen, erinnert sich Kürschner. So sei der Umgang miteinander zwar sehr diszipliniert gewesen, andererseits zeugte bei-

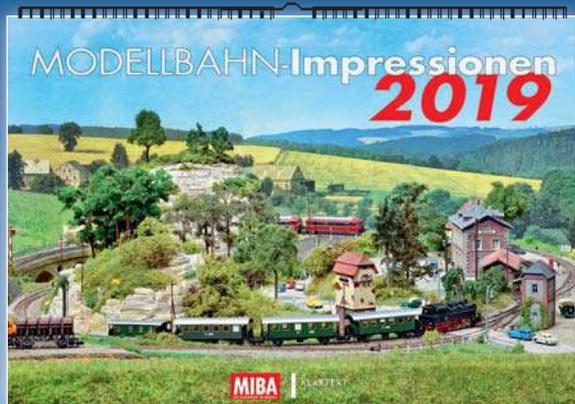


FOTO: OLAUF HÄBENSCH

Stephan Kürschner, dienstältester Dresdner Parkeisenbahner (links), und Frank Henkel, Jugend- und Bahnhofsleiter, im Stellwerk des Betriebsmittelpunkts Bahnhof Zoo.

Zu schade zum Umblättern

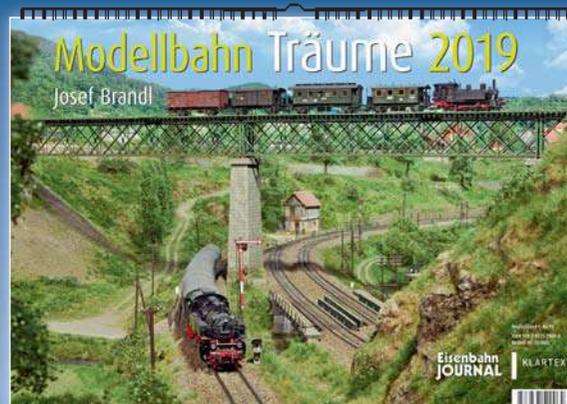
Mit unseren tollen großformatigen Begleitern durch das Jahr 2019



Modellbahn-Impressionen

Modellbahn vom Feinsten

Best.-Nr. 16284178 · € 12,95



Modellbahn-Träume

von Josef Brandl

Best.-Nr. 551802 · € 16,95

Die schönsten Motive und die besten Fotografen



Baureihe 103

Die DB-Kultlok fährt weiter!

Best.-Nr. 102144 · € 16,95



Bahnen und Berge

Eisenbahnen in majestätischer Alpenkulisse

Best.-Nr. 102145 · € 16,95



Vectron

Erstklassige Motive aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Italien

Best.-Nr. 102146 · € 16,95



Die Harzer Schmalspurbahnen

Nostalgischer Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen

Format 50 x 45 cm

Best.-Nr. 581816 · € 16,95



Lokomotiven mit Geschichte

Die spektakulären Farbaufnahmen zeigen viele legendäre Baureihen, aber auch einige weniger bekannte Typen

Format 59,5 x 48 cm

Best.-Nr. 581813 · € 24,99



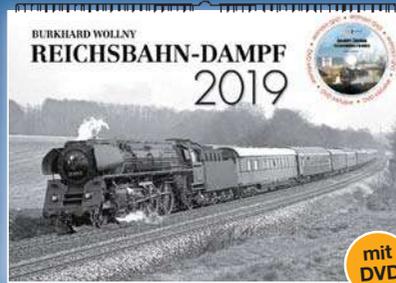
Dampfbahn-Route Sachsen

Eine bildgewaltige Reise durch Sachsen
24 farbig bedruckte Blätter plus Titelblatt und Legendenblatt

Best.-Nr. 581817 · € 16,95

Unsere Kalender-Edition 2019

Mit Sorgfalt zusammengestellt von den VGB-Redaktionen



Reichsbahn-Dampf

Mit Video-DVD von den RioGrande-Filmprofis
„Wintermärchen mit der Dampfeisenbahn“
mit 58 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 581809 · € 19,95



Mit der DR durch Thüringen

Faszinierender Dampftrieb der DR
in den Jahren 1970 bis 1980

Best.-Nr. 581820 · € 12,95



Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente
zur Zeitgeschichte

Best.-Nr. 581811 · € 12,95



Berlin Ost-West

Faszinierende Aufnahmen aus einer
geteilten Stadt

Best.-Nr. 581819 · € 12,95



Hamburg – Bahn und Hafen

Mit stimmungsvollen Motiven
von Walter Hollnagel

Best.-Nr. 581812 · € 12,95



Stuttgart

Eine Reise durch die DB-Jahre

Best.-Nr. 581821 · € 12,95



Traumanlagen

Fotografiert von Meistern ihres Fachs

Format 47,5 x 33 cm

Best.-Nr. 951801 · € 14,99



Eisenbahn und Landschaft

Mit Loklegenden und Zugklassikern
durchs Jahr

Best.-Nr. 551801 · € 12,95



DB-Dampfloks

Die Blütezeit des Dampftriebs

Best.-Nr. 581810 · € 12,95

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm (wenn nicht anders angegeben),
mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

www.lokomotiv-club103.de

Aus Liebe zur Lok

Mit großem Engagement betreut der Verein zwei E-Lok-Klassiker der Bundesbahn.

■ Irgendwann wollte Klaus-Dieter Backhaus nicht mehr tatenlos zusehen, als die ersten E-Lok-Baureihen der Bundesbahn um die Jahrtausendwende Stück für Stück verschwanden. Kurzerhand gründete er gemeinsam mit Gleichgesinnten den Lokomotiv-Club 103. Die Mühen wurden belohnt; 2002 konnte der junge Verein mit der 1973 bei Krauss-Maffei gebauten 103 226 seine erste Lok in Empfang nehmen, 2006 stieß mit 110 239 eine weitere Krauss-Maffei-Lok dazu. Seither hat man die beiden Maschinen mit viel Liebe zum Detail aufgearbeitet. Auch die Website des Vereins zeugt von dieser Leidenschaft für die Eisenbahn. Schon das ausführliche Kapitel zur Gründungsgeschichte des Vereins ist lesenswert, daneben zeigt die Seite auch zahlreiche Bilder der Aufarbeitung sowie aus den aktiven Zeiten der beiden Vereins-Loks.

www.parkeisenbahn-dresden.de

Pionierarbeit im Park

Die ehemalige Pionierbahn aus DDR-Zeiten ist noch heute eine Attraktion.

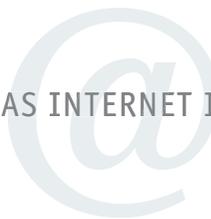
■ Der „Große Garten“ ist der größte Park der sächsischen Landeshauptstadt, für Eisenbahnfreunde wartet er mit einer ganz besonderen Attraktion auf: Die Dresdner Parkeisenbahn erschließt das Parkgelände auf einer Streckenlänge von immerhin 5,6 Kilometern. Ihren Ursprung hatte diese Liliputbahn als Pionierbahn im Jahr 1950. Noch heute bleibt man diesen Anfängen mit konsequenter Nachwuchsarbeit treu und veranstaltet zahlreiche Aktionen für Kinder und Jugendliche. Auf der Website der Bahn richtet sich die Rubrik „Das Hobby Parkeisenbahner(in)“ explizit an interessierte Schülerinnen und Schüler der Klassenstufen 4 und 5. Als besonderes Schmankerl bieten die Macher ihre Seite auch in sage und schreibe 13 Sprachen an – natürlich auch auf Sächsisch.

www.eiretrains.com

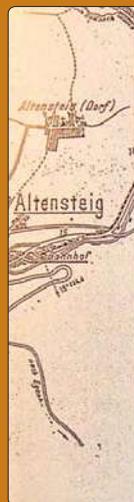
Die Bahn der Grünen Insel

Sehenswerte Bilder und Videos aus dem Eisenbahnalltag Irlands zwischen 2001 und 2014.

■ Das irische Eisenbahnnetz hat seine größte Ausdehnung schon lange Zeit hinter sich. Dennoch bewahrte die Eisenbahn der Grünen Insel bis heute vieles von ihrem ursprünglichen Charme. Die meisten Stationen verbreiten noch immer das Flair der Gründerzeit und auch andere Charakteristika, wie die ungewöhnliche Spurweite von 1600 Millimetern oder das ungewohnte Lichttraumprofil, machen die Insel zu einem attraktiven Reiseziel für Eisenbahnfreunde. Diese Web-



www.dasaltensteigerle.de



Die erste Schmalspurbahn der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn



Der Anfang Die guten Jahre Gäste Das Ende 1967

Schwäbische Spezialität

Die IG Altensteigerle e. V. erinnert an die erste Schmalspurbahn Württembergs.

■ Was wäre wohl besser geeignet, die Erinnerung an eine längst verschwundene Eisenbahnstrecke zu erhalten, als eine Modellbahnanlage? Die Mitglieder der IG Altensteigerle e. V. jedenfalls haben sich dieses Mittels auf mustergültige Weise bedient und die längst verschwundene Schmalspurbahn zwischen Nagold und Altensteig zum Vorbild für eine beeindruckende H0-Anlage gewählt. Zahlreiche Veröffentlichungen sind zu dieser außergewöhnlichen Anlage bereits erschienen – selbstverständlich auch bei der VGBahn. Auf der Website des Vereins findet der Besucher allerlei Informationen rund um den Besuch der Ausstellungsanlage in Altensteig sowie zahlreiche Fotografien, welche Lust auf einen Besuch wecken. Auf übersichtliche Art gewährt die Seite zudem einen kurzen Einblick in die Geschichte des Bähnchens.

site gewährt mit hervorragenden Bildern einen umfassenden Einblick in die unbekanntere Eisenbahnwelt zwischen Irischer See und Atlantik. Große Bilder illustrieren die einzelnen Menüpunkte und erleichtern auch ohne Englischkenntnisse die Navigation auf der Seite. Unter „Irish Railway Stations“ findet sich ein umfassendes Archiv mit Ansichten aktiver und stillgelegter Bahnhöfe von A wie Abbeydorney bis Y wie Youghal. Fotos von Diesel- und Dampflokomotiven sind über eigene Menüpunkte zugänglich, zusätzlich existiert auch eine Verlinkung zur Video-Plattform Youtube, dort hinterlegten die Macher der Seite eine ganze Reihe interessanter Filme rund um Irlands Eisenbahn. Die Vielfalt und Qualität der Aufnahmen tröstet auch über die Tatsache hinweg, dass die letzte Aktualisierung der Seite bereits einige Jahre zurückliegt.

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 Bahnlagen 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. 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.



Sie finden uns: www.facebook.de/vgbahn



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

MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Aus dem Inhalt:

- Test-Report: Vectron von Märklin in H0
- Lorbeer & Mock: Airbrush mit den Profis

- Werkstatt: Umbau Multicar von Auhagen
- Bis ins kleinste Detail: Bayerische Lokalbahnromantik in H0

Best.-Nr. 7560 • 14,80 €

WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



Mehr MobaTV unter www.modellbahn-tv.de (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben)

aktuell neu!
14,80 €





FOTOS (2): SIG. PERKOVITSCH

Typisch Nordamerika: Eine „cupola caboose“ der „Michigan Central Railroad“ mit Holzaufbau und namensgebender Kanzel (Bautyp vor 1914).

Im deutschen Bahnbetrieb waren Güterzugbegleitwagen meist hinter der Lok zu finden. Vorschriften anderer Bahnverwaltungen forderten dagegen zwingend einen Begleitwagen am Zugschluss – und dies aus ganz unterschiedlichen Gründen.

Sputnik & Co.

Das Reglement vieler Bahnen bedingte besetzte Begleitwagen am Zugschluss. Diese dienten einerseits dazu, den Zug nach hinten decken oder die grenzfreie Einfahrt in einen Bahnhof melden zu können. Andererseits nutzte man sie als Bremswagen.

Vor allem im nordamerikanischen Bahnbetrieb war ein besetzter Güterzug-Begleitwagen am Zugschluss in früheren Zeiten ein unverzichtbares Attribut. Die flächendeckende Einführung der pneumatischen Bremsen hatte zwar die über den Zug verteilten Bremsen („brakemen“) entbehrlich gemacht, doch bis in die 1980er-Jahre bestand die Mannschaft ei-



Eine „bay window-caboose“ der „Baltimore & Ohio“ in Stahlbauweise mit auskragendem Seitenerker zur Zugbeobachtung.



Standardbauform der neueren amerikanischen „extended-vision cabooses“: Nr. 1702 der „FRISCO“ mit Stahlkasten und Dachkanzel.



Von 1982 bis 1991 setzte die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) zwei ehemalige SBB-„Sputniks“ ein. Db 801 in Herisau, zirka 1985.

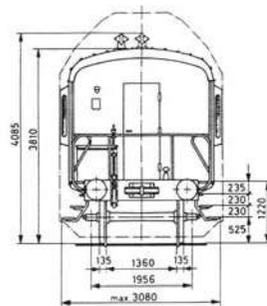
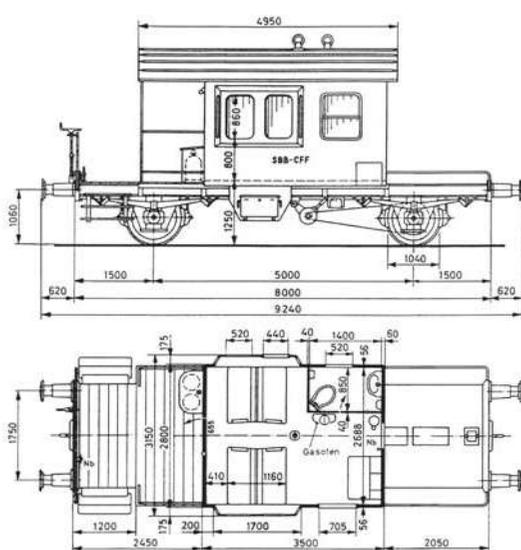
nes Güterzuges dessen ungeachtet immer noch aus fünf oder sechs Mitarbeitern: dem Lokführer („engineer“), dem Beimann („fireman“, Heizer, auch ohne Dampflok) und einem Spitzenverschieber („head brakeman“) auf dem Triebfahrzeug einerseits und andererseits dem Zugführer („conductor“), einem Verschieber („rear brakeman“) und/oder Signalleiter („flagman“) im Schlusswagen („caboose“).

Zuhause für drei Bahnbedienstete

Die zwingende Notwendigkeit, jederzeit Personal am Zugschluss zur Verfügung zu haben, ergab sich aus der amerikanischen Betriebspraxis auf langen unsignalisierten Strecken mit unbesetzten Ausweichstationen in unbesiedelten Gegenden ohne Blockstellen („timetable & trainorder“-Verfahren). Die Abwicklung von Kreuzungen oder eines Vorfahrens oblag der Crew des planmäßig zuerst ankommenden Zuges. Anstelle des Fahrens im gesicherten Raumabstand durften sich die Züge auf der Strecke im Zeitabstand von mindestens zehn Minuten folgen.

Verlangsamte sich die Fahrt eines Zuges auf weniger als die halbe örtliche Fahrplangeschwindigkeit, musste das Personal am Zugschluss zur Warnung des nachfolgenden Zuges Leuchtkugeln („fusees“) mit definierter Brenndauer ins Gleis werfen. Traf ein Folgezug auf solche noch brennende

Der SBB-„Sputnik“ Db 99-29401 aus der Bauserie 1966 bis 68 war im Juli 2004 Bestandteil der Fahrzeugsammlung Mendrisio.



Tara	10t
Sitzplätze	8
Bremse	Dr-P
Heizung	Gasofen
Max. Geschwindigkeit	100 km/h

SBB-Typenzeichnung der „Sputniks“ Db 99-29300 bis 29459 der neueren Bauart mit asymmetrischem Dachüberstand und Erkerfenstern.



FOTOS (2) UND SKIZZE: S.G. PETROWITSCH

FOTO: HELMUT PETROWITSCH



Ausgeschiedene SBB-„Sputniks“ wurden vielfach zu Dienstwagen umgebaut. Dieses Exemplar diente 1995 in Erstfeld der Unkrautbekämpfung.

Kugeln, musste eine Vollbremsung eingeleitet und nach Verlöschen der Warnzeichen über eine Meile (1,6 Kilometer) auf Sicht gefahren werden. blieb ein Zug auf freier Strecke gänzlich liegen, hatte der Zugsicherer („flagman“) aus dem Schlusswagen dem Folgezug, der schon durch die Leuchtkugeln vorgewarnt war, (bei jedem Wetter) entgegenzulaufen und diesen durch aufgelegte Knallkapseln und zusätzliche Flaggen-/Laternensignale zu warnen. Der einsame Mann wurde nach Behebung des Problems mit der Lokpfeife zum Zug zurückgerufen. Bis zur Einführung tragbarer Funkgeräte waren akustische und optische Signale schließlich die einzigen Verständigungsmittel einer Zugmannschaft untereinander, allenfalls kam noch das Öffnen eines Bremshahnes hinzu.

Der Zugführer erledigte im Schlusswagen während der Fahrt auch Schreibarbeiten und war daneben zur Zugbeobachtung angehalten. Die „caboooses“ trugen für diesen Zweck entweder Dachkanzeln („cupola“) oder seitlich auskragende Erker („bay window“). Diese Dienstwagen mit Spinden waren jeder eingesetzten Zugmannschaft persönlich fest zugeteilt und dienten dieser dann im Wendebahnhof auch als Aufenthaltsraum mit Kochgelegenheit am Ofen. Die Schlusswagen wurde deshalb nach der halben Dienstschrift (nach etwa vier Stunden oder 160 Kilometern Fahrstrecke) in einem Rangierbahnhof

abgehängt und durch den Wagen der ablösenden nächsten Crew ersetzt. Er rollte dann am Ende eines Gegenzugs wieder zurück in Richtung Heimatbahnhof.

Die Technisierung, zum Beispiel durch Funk, Fernsteuerungen und Heißläuferortung, führte zur Reduzierung der Zugmannschaft und zum Wegfall der „caboooses“. Als letzter Bundesstaat schaffte Virginia 1988 das verpflichtende Mitlaufen eines besetzten Schlusswagens ab. Das die Mittelkupplung aufgesetzte blinkende und durch einen Druckluftgenerator versorgte Zugschlusssignal („End of Train De-

vice/EOTD“ oder „Flashing Rear-End Device/FRED“) erlaubt durch eine Zweiweg-Funkverbindung zur Lok auch die Auslösung der Bremse vom Zugschluss her und damit eine Bremsprobe ohne Personal. Die traditionellen „caboooses“ sind heute Geschichte, geblieben sind einfachere „transfer caboooses“, zum Beispiel als Spitzenwagen für das Rangierpersonal auf längeren geschobenen Bedienungsfahrten.

„Sputniks“ in der Schweiz

Das schweizerische Fahrdienstreglement kannte die Funktion des „Schlussbesorgers“, der unter anderem in den damaligen Bahnhöfen ohne Gleisbesetztanzeigen die grenzfreie Einfahrt eines langen Zuges zu signalisieren hatte. Bei knappem Abstand zum Grenzzeichen musste er einen Schlusswagen einbremsen, um bei allfälliger Streckung des stehenden Zuges die Profillfreiheit zum Nebengleis zu gewährleisten. Für den Schlusschaffner, dem die Mitfahrt in einem Bremserhaus nicht mehr zugemutet werden sollte, wurden anfänglich eigens ausgediente Personenwagen angehängt. Als Alternative mit geringerem Gewicht (zehn Tonnen) entstanden von 1957 bis 1968 in den SBB-Hauptwerkstätten, teils unter Verwendung von Altteilen ausgemusterter Personenwagen, die charakteristischen leichten Wagen mit kurzem Mittelaufbau.

Die mit dem Spitznamen „Sputnik“ (sowjetische Satelliten ab 1957) belegten



Im Swiss-Express-Lack wurden „Sputniks“ als Kuppelwagen für Verschub und Überstellung von Typ-III-Einheitswagen mit Mittelpufferkupplung verwendet (St. Fiden, September 1989).

FOTOS (2): HELMUT PERKOVITSCH

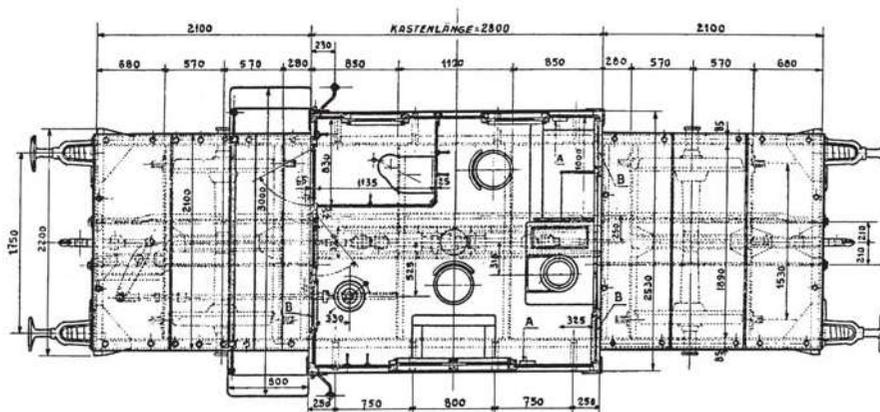
Wagen waren nur spartanisch eingerichtet, erhielten aber zumindest eine Propan-gasheizung (Flaschen auf der Plattform), einen Abort (ohne fließendes Wasser, nur Wasserkannen) und einen Beleuchtungs-dynamo mit Riemenantrieb. Sie waren aber mit moderner Bremsausrüstung und kräftigen Puffern ausgerüstet. Die frühen Serien zeigten beidseitig auskragende Vordächer über den stirnseitigen Zugängen, die späteren Versionen Erkerfenster und ein nur noch einseitiges Vordach. Die letzten, von 1966 bis 1968 gebauten Sputniks erhielten nach damaliger Vorgabe die konstruktive Vorbereitung zum späteren Einbau der geplanten Mittelpufferkupplung. Bei zehn Wagen wurde eine solche 1975 tatsächlich einseitig eingebaut, um sie als Kuppelwagen zum Rangieren und Überstellen von Einheitswagen III („Swiss Express“) nutzen zu können. Sie trugen auch deren Anstrichschema und wiesen eine elektrische Heizleitung auf.

Die 135 symmetrischen Sputniks der frühen aus Altmaterial gebauten Serien schieden altersbedingt schon zwischen 1973 und 1975 aus. Die 160 neueren Wagen wurden nach 1986 durch den generellen Rückgang der Zugbegleitung zunehmend entbehrlich und nicht mehr voll unterhalten. Bei fälligen Revisionen schieden sie aus ihrer Regelverwendung aus. Bis 1989 waren sie aber noch am Schluss von Gotthard-Transitzügen zu sehen. Manche wurden aber als Dienstwagen weiter genutzt, bis sie nach einem Unfall ab 1996 nur noch als Schlussläufer in Zügen mitfahren durften.

Die BLS besaß sechs ähnliche Wagen aus eigener Werkstätte, die BT übernahm 1982 zwei Exemplare der SBB. Manche Wagen gingen in den Bestand von Museums- oder Touristikzügen über. Nur die EW-III-Kuppelwagen werden noch regulär verwendet.

Bergbremswagen der ÖBB

Die Wagen der Serie Dgb 17710 – 17751 der k.k. österreichischen Staatsbahnen aus den Jahren 1911/12 nahmen zwar in ihrer Silhouette die Bauform der leichten schweizerischen Sputniks vorweg, ihre Verwendung als Zugschlusswagen diente jedoch einem gänzlich anderen Zweck: Sie wurden mit zusätzlichen 17 Tonnen guss-



Originalzeichnung der Ballastwagen Dgb 17710–17751 der kkStB aus den Jahren 1911/12.

eisener Formplatten auf die damalige maximale Achslast gebracht, um als schwere Schlussbremswagen für Leer- oder leicht beladene Eilgüterzüge zu fungieren, die noch nicht über eine durchgehende pneumatische Bremse verfügten.

Die Wagen besaßen eine Leitung für die seinerzeit in Österreich für Reisezüge verwendete Vakuumbremse sowie für ihren eigentlichen Verwendungszweck eine vom Dienstraum aus zu betätigende Ausgleichs-Spindelbremse mit verstärktem Bremsgestänge. Bei einer Kurbelkraft von 50 kp (490 N) konnte mit dieser Handbremse eine Bremswirkung von 70,4 Prozent des Wagengewichts erreicht werden. Das Kastengerippe bestand aus Eichenholz, die Verkleidung des Flachdaches aus

Eisenblech, die waagrechte Wand- und Deckenverschalung sowie der Fußboden waren aus weichem Holz gefertigt. Die in Österreich verbliebenen Wagen erhielten erst nach 1925 die Ausrüstung der Druckluftbremse und dienten fortan als Bergbremswagen auf den Rampenstrecken der Tauern- und Arlbergbahn. Bei den ÖBB wurden die Einzelgänger als Hilfsbremswagen 980 000 bis 009 eingereiht. Drei von ihnen wurden noch bis Ende der 80er-Jahre als Auffangwagen im Bahnhofsvershub verwendet; der in Landeck beheimatete wurde zum österreichischen Bahnjubiläum 1987 als Museumswagen in den angenäherten Ursprungszustand (ohne Formumbau) des Dgb 17742 der kkStB zurückversetzt. □ Helmut Petrovitsch



1988 stand ein ehemaliger Ballastwagen des Jahres 1912 (Schlussbremswagen 980 006) noch als Auffangwagen des ÖBB-Bahnhofvershubs in Zeltweg im Dienst.

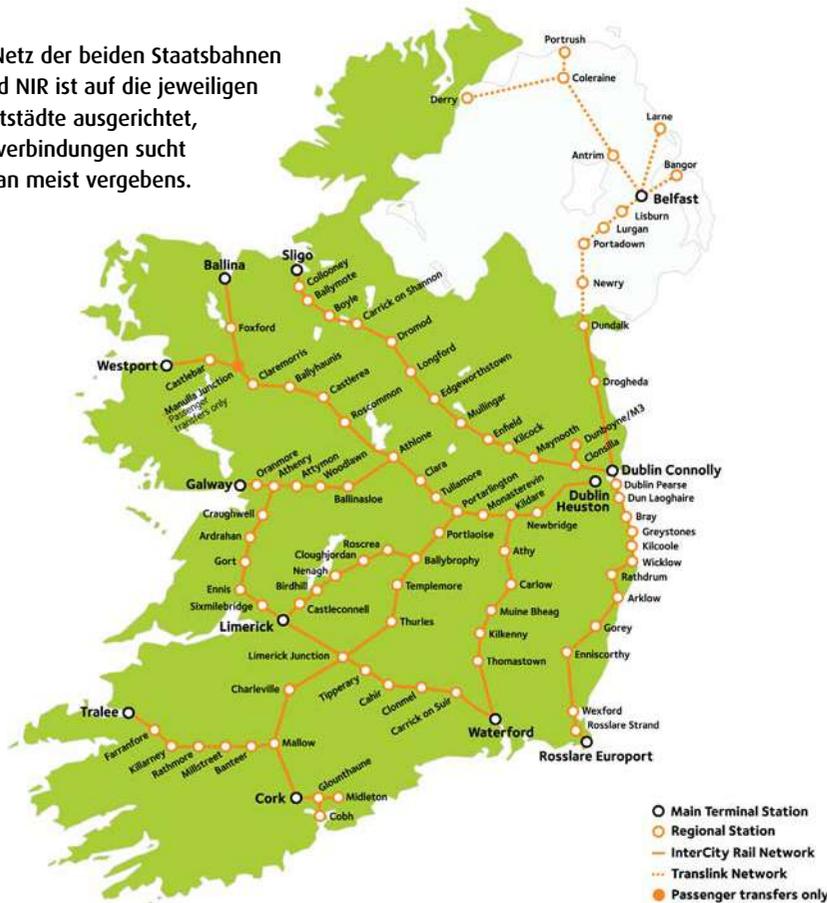
Der Nord-Süd-Korridor an der irischen Ostküste verläuft auf weiten Strecken in Sichtweite der Irischen See. Am 29. März 2016 ist dort der Class 22000-Triebzug 29 121 auf dem Weg von Rosslare Europort über Dublin Connolly nach Dundalk.



Moderne Zeiten

Trotz eines umfangreichen Modernisierungsprogramms haben die irischen Eisenbahnen einiges von ihrem ursprünglichen Charme bewahrt.

Das Netz der beiden Staatsbahnen IE und NIR ist auf die jeweiligen Hauptstädte ausgerichtet, Querverbindungen sucht man meist vergebens.



Die Geschichte Irlands ist eng mit derjenigen Großbritanniens verbunden, auch im Bereich der Eisenbahn. Erst 1922 erlangte die Republik Irland ihre Unabhängigkeit vom Vereinigten Königreich. Doch ungeachtet des durch den „Brexit“ wieder aufflammenden Konflikts um die britische Exklave Nordirland und der Finanzkrise von 2008 hat das kleine Land im Nordwesten Europas in den letzten Jahren einen beeindruckenden Aufschwung erlebt.

Irland ist im Ausland generell nicht als ausgeprägtes Eisenbahnland bekannt. Dennoch lohnt sich ein genauerer Blick, denn es gibt auf der Insel zahlreiche Besonderheiten zu entdecken: etwa die außergewöhnliche Spurweite von 1600 Millimetern, die sonst nur in Brasilien in relevanten Größenordnungen zu finden ist. Sie stammt noch aus der Pionierzeit der irischen Eisenbahnen, als nach 1834 zahlreiche Privatbahnen mit jeweils eigenen Spurweiten von 1435 bis 1880 Millimetern in Erscheinung traten. 1846 machte das Parlament dem Treiben ein Ende, fortan galten 1600 Millimeter als irischer Standard für Hauptstrecken. Das Lichtraumpro-

GRAFIK: IARNOOD EIREANN/IRISH RAIL



FOTOS: RENÉ DE VRIES (2)

Mittlerweile kommen die ab 1976 gelieferten GM-Dieselloks der Class 71 nur noch vor Güterzügen zum Einsatz. 071, 075 und 22 315 am 26. März 2016 in Dublin Connolly.

fil der Fahrzeuge ähnelt dem niedrigen und schmalen britischen Profil, weswegen die breiten Drehgestelle besonders auffallen.

Von den 5600 Kilometern, die das irische Eisenbahnnetz zu seiner Hochzeit im Jahr 1920 umfasste, sind heute nur noch 1919 Kilometer übrig; davon befinden sich 340 Kilometer in Nordirland. Neben ein-

Konzentration auf den Personenverkehr

gen Schmalspur-Museumsbahnen gibt es auf der Insel noch ein weit verzweigtes Torfbahnnetz auf 914-Millimeter-Spur.

Nach Jahrzehnten der Konsolidierung lief in den 1990er-Jahren ein umfangreiches Modernisierungsprogramm an. Neben dem Fahrzeugpark wurde auch die Infrastruktur grundlegend erneuert. Auf große Neubaumaßnahmen verzichtete man allerdings, so konnten die meisten Bahnhöfe viel von ihrem historischen Charme behalten. Die Arbeiten waren zu Beginn der Eurokrise weitestgehend abgeschlossen, so dass nun eine funktionsfähige moderne Infrastruktur mit zeitgemäßem Rollmaterial zur Verfügung steht.

Der Eisenbahnverkehr in der Republik Irland liegt in der Hand des staatlichen Verkehrsunternehmens (EVU) Iarnród Éireann (IE). Bislang sind auf der Insel lediglich 52 Streckenkilometer (rund um die Hauptstadt Dublin) elektrifiziert, dort fahren seit 1984 die elektrischen Triebzüge



FOTO: MARTIN SEBALD

Ohne Halt passiert der Intercity Cork–Dublin den Bahnhof Portlaoise. Die Ausstattung der Station entspricht dem aktuellen Standard, eigenwillig ist das Design des Mark 4-Steuerwagens.

Listowel Monorail

Ein besonderes Kleinod ist die Listowel Monorail im Südwesten der Insel. Ende des 19. Jahrhunderts wurde diese als Anschlussbahn gebaut und blieb bis 1924 in Betrieb. Der Ingenieur Charles Lartigue entwickelte dieses außergewöhnliche Schienenprinzip, um unabhängiger von unebenem Untergrund zu sein. Von der ursprünglichen Bahn sind nur noch wenige Relikte erhalten. Dennoch wagte man die Rekonstruktion einer musealen Schauanlage im Maßstab 1:1. Im Jahr 2003 konnte diese in Listowel



FOTO: MARTIN SEBALD

eröffnet werden. Dort können Besucher alle wesentlichen technischen Merkmale des Lartigue-Systems studieren.



Soeben ist ein Class 22000-Triebzug in Cork Kent Station angekommen. Die Class 201-Lok 232 schiebt ihren Wendezug aus Mark4-Wagen in Richtung Dublin Heuston.

Nord-Süd-Strecke an der Ostküste und die Verbindung in den Nordwesten (Sligo), die Heuston Station für die restlichen Strecken nach Westen und Südwesten.

Erst seit 2004 bietet die Dubliner Straßenbahn (LUAS) eine komfortable, umsteigefreie Verbindung zwischen den beiden mehreren Kilometer voneinander entfernten Bahnhöfen. Das Beispiel ist symptomatisch; vor allem im ländlichen Raum ist man in Irland von vertakteten Umsteigeverbindungen zwischen Bus und Bahn noch weit entfernt.

Belfast ist das Zentrum des kleinen Eisenbahnnetzes in Nordirland. Entlang der Ostküste verläuft die Strecke Richtung Dublin, die auch die einzige Strecke auf der Insel ist, die eine Staatsgrenze überquert. Eine Art Fernverkehr ist die Verbindung nach Londonderry. Die restlichen Strecken in Nordirland könnte man als Belfaster S-Bahn bezeichnen, auf dem gesamten Netz verkehren ausschließlich Dieseltriebzüge. Das staatli-

Ein „Enterprise“-Zug überquert bei Laytown den Fluss Nanny. Seit 1947 gibt es diese umsteigefreie Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten Belfast und Dublin.

che EVU Translink führt den Eisenbahnbetrieb unter dem Markennamen „Northern Ireland Railways“ (NRI) durch. In Nordirland hat man sich in den Jahren 2007 und 2011 für dreiteilige Dieseltriebzüge (Class 3000 und Class 4000) von CAF entschieden, die sowohl für die S-Bahn-Verkehre um Belfast als auch für die längere Strecke nach Londonderry geeignet sind.

Noch immer zeigen sich im Alltag auf der Insel einige Relikte des lange andauernden Nordirlandkonflikts. So können größere Bahnhöfe meist nur mit einer gültigen Fahrkarte betreten werden. Wer an einem irischen oder nordirischen Bahnhof fotografieren möchte, sollte in jedem Fall

zuvor das Bahnhofspersonal informieren. Die „Enterprise“-Züge, die zwischen Dublin Connolly und Belfast Central verkehren, stehen in Dublin an einem speziell abgeschirmten Bahnsteig. Passagiere werden in einen separaten Warteraum gebeten und dürfen den bereitstehenden Zug erst kurz vor Abfahrt betreten.

Ein überschaubarer moderner Fahrzeugpark

„Enterprise“ ist ein Gemeinschaftsunternehmen der irischen IE und der nordirischen NIR und wickelt als neutrales EVU den Zugbetrieb zwischen den beiden Hauptstädten ab.

Die vier „Enterprise“-Wagengarnituren wurden 1997 von DeDietrich geliefert. Sie zeigen einige konstruktive Merkmale der Eurostar-Kanaltunnelzüge. Bespannt sind die Wendezuggarnituren jeweils mit Diesellokomotiven der Class 201, welche eine enge Verwandte der bekannten Class 66 mit veränderter Frontpartie ist.

Regulären lokbespannten Personenverkehr gibt es außer auf der Verbindung zwischen Belfast und Dublin nur noch auf der von der IE betriebenen Intercity-Linie zwischen Dublin und Cork. Auch dort kommt die Class 201 zum Einsatz. Die fünf Intercity-Garnituren des Typs Mark 4 für diese Verbindung lieferte der spanische Hersteller CAF ab 2004. Die Hauptlast im Gesamtnetz der irischen Eisenbahnen tra-



FOTOS: MARTIN SEBALD (2)



FOTO: RENÉ DE WRIES

Im Mai 2007 ist ein Intercity aus Mark3-Wagen der IE auf dem Weg von Waterford nach Dublin Heuston. Heute verkehren hier Dieseltriebzüge.

gen Dieseltriebzüge. Bei der IE brachten die Jahre 2007 bis 2011 die komplette Ablösung noch vorhandener älterer Wagen-Garnituren des Typs Mark 3 durch 63 Dieseltriebzüge der Class 22 000, die von einem Konsortium der Schienenfahrzeughersteller Rotem (Südkorea) und Tokyu Car Corporation (Japan) entwickelt wurden. Von dieser Baureihe gibt es eine Anzahl drei- bis fünfteiliger Unterbaureihen für verschiedene Einsatzgebiete. Daneben existiert noch eine überschaubare Anzahl älterer Triebwagen-Baureihen aus den

1990er-Jahren, die vornehmlich im Regionalverkehr rund um Dublin und Cork zum Einsatz kommen. Güter- und Bauzüge wer-

Langsamer Rückzug der Dieselloks

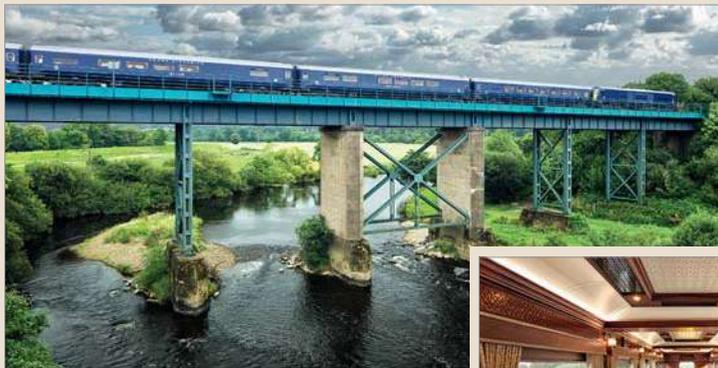
den von den älteren sechsachsigen Lokomotiven der Class 071 gezogen, die in Nordirland als Class 111 unterwegs ist. Wie auch die Nachfolgerinnen der Class 201 wurden die Loks der Class 071/111 von GM produziert und haben auch den mar-

kanten Zweitakt-Dieselsound. Die vierachsigen Vorgänger Class 141 und Class 181 werden nicht mehr planmäßig eingesetzt.

Im Laufe der 2000er-Jahre hat die IE ihr Erscheinungsbild radikal modernisiert. Das einst kräftige Orange der Züge ist mit Lieferung der aktuellen Fahrzeuggenerationen einem silberfarben-grünen Erscheinungsbild gewichen. In Nordirland dominiert Königsblau als Hauptfarbe. Lediglich die Züge des „Enterprise“-Verkehrs haben in jüngerer Zeit mehrfach das Farbkleid gewechselt. □ *Martin Sebald/ke*

Mondän über die Insel

Seit August 2016 bereichert ein neuer Zug Irlands Gleise: der „Grand Hibernian“, ein neu geschaffener dunkelblauer Luxuszug der britischen Belmond Ltd., die in Kontinentaleuropa auch als Betreiber des „Venice-Simplon Orient Express“ in Erscheinung tritt. Das Wagenmaterial des „Grand Hibernian“ besteht aus zehn umgebauten Personenwagen des Typs Mark 3 aus Beständen der IE. Die einzelnen Waggons tragen die Namen verschiedener irischer Countys und sind mit Dekorationselementen ausgestattet, welche die traditionellen Stoffe und Muster des jeweiligen Countys wiedergeben. Zudem sorgen auch zwei Speise- sowie



Auf einer mehrtägigen Reise im „Grand Hibernian“ lässt sich Irland stilvoll erleben.

ein Bar- und Aussichtswagen für ein gediegenes Reiseerlebnis. Als Zuglok fungiert eine Lok der Class 201, sie trägt die Betriebsnummer 216 und ist auf den Namen „River Dodder“ getauft.



FOTOS (2): BELMOND LTD.



Kleinbahn- Betrieb

Nur eine Insel mit Eisenbahn ist eine Reise wert! Neben Wangerooge und Langeoog gibt es in der deutschen Nordsee nur noch in Borkum eine Inselbahn. Ein Besuch lohnt sich.

Gut zwei Stunden dauert die Überfahrt mit dem Schiff von Emden-Außenhafen auf die größte und westlichste der Ostfriesischen Inseln. Während der Fahrt können sich Besucher langsam auf die Insel und das Klima dort einstellen. Denn neben Helgoland kann Borkum als einzige deutsche Insel mit Hochseeklima punkten.



Der Endbahnhof Borkum liegt zentral im Ort. Ihn erreicht man nach etwas mehr als sieben Kilometern Fahrt mit der schmalspurigen Inselbahn ab der Schiffsanlegestelle.

Ein überzeugender Grund für einen Besuch ist die Borkumer Inselbahn, die sich selbst Kleinbahn nennt. Neben den planmäßigen Zügen gibt es auch Nostalgiefahrten mit historischen Personenwagen, der

Dampflok „Borkum“ von 1941 und dem Wismarer Schienenbus. Die Strecke der 900-Millimeter-Bahn ist durchgehend zweigleisig ausgebaut, um einen reibungslosen Betrieb garantieren zu können. □ *kf*



Direkt vom Schiff oder der Fähre gelangt man am Bahnhof Reede auf die Inselbahn, deren Fahrzeiten auf die Schiffe abgestimmt sind.



Der Wismarer T1 von 1940 fährt regelmäßig.

Anreise: Die Insel Borkum erreicht man vom deutschen Festland aus über den Bahnhof Emden-Außenhafen. Der Bahnhof wird mit IC- und Regionalzügen bedient. Die Schiffe, Fähren und der Katamaran fahren exakt gegenüber des DB-Bahnhofs ab. Es wird dringend empfohlen, die Fahrkarten für die Überfahrt bereits vorab zu erwerben, da sonst eine Mitfahrt mit dem Schiff nicht garantiert werden kann. Fahrkarten, auch fürs Schiff und die Inselbahn, gibt es in allen DB-Reisezentren und im Web unter www.ag-ems.de. Es gibt eine große, fast unübersichtliche Auswahl an unterschiedlichen Tarifen.

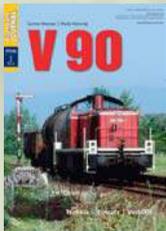
Weitere Informationen: Reederei AG EMS, Tel. 01805 180182.



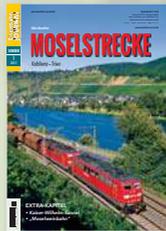
Die Inselbahn verleiht auch Fahrräder.

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

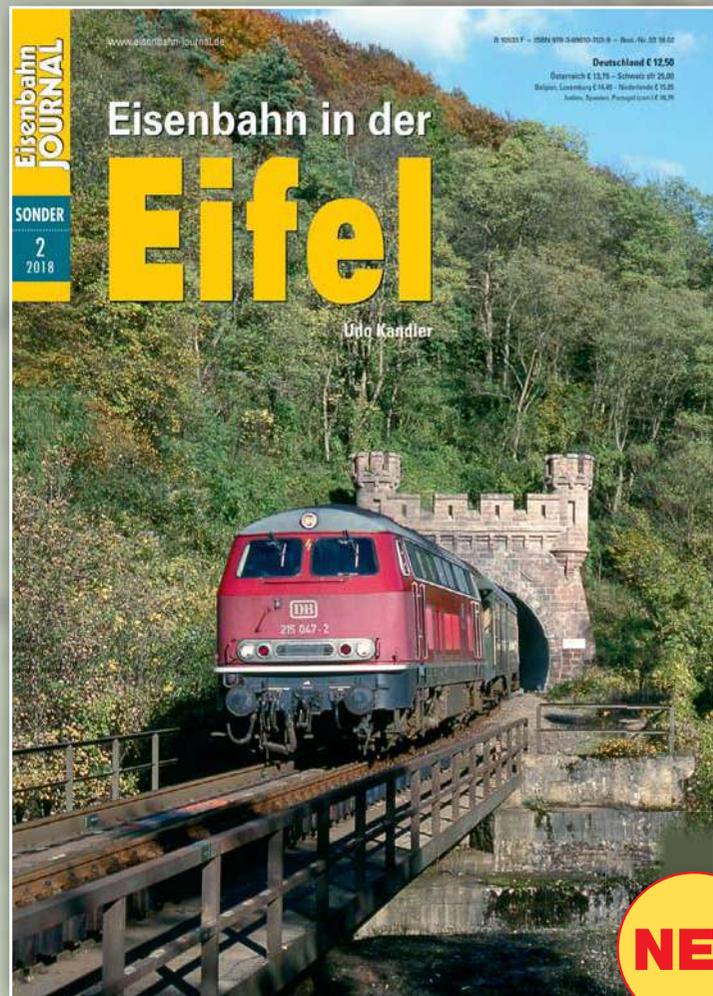


Baureihe 151
Best.-Nr. 541002-e

Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook

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

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



www.facebook.de/vgbahn

Jahrzehnte der Mangelwirtschaft beeinflussten auch die Koreanische Staatsbahn. Seit einigen Jahren bessert sich die Situation jedoch zusehends.

Nordkoreas Eisenbahnen

Großflächiges Glas, Marmor, ein Duty-free-Shop: Der neue Flughafen von Pjöngjang, auf dem auch eine Reisegruppe von „FarRail Tours“ eintraf, kommt westlichen Standards durchaus nahe. Doch das vor allem für ausländische Touristen bestimmte Aushängeschild täuscht nicht darüber hinweg, dass der Flugverkehr in Nordkorea nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Die Eisenbahn ist das Haupttransportmittel des Landes. Etwa die Hälfte des Personenverkehrs und über 90 Prozent des

Güterverkehrs werden über die Schiene abgewickelt. Das Normalspurnetz der Staatsbahn umfasste 2010 rund 5350 Kilometer, 4243 Kilometer davon waren elektrifiziert. An der Grenze zu Russland existieren zudem 134 Kilometer Breitspurgleise. Im Bergland gibt es Schmalspurbahnen in größerem Umfang. Motorisierter Individualverkehr spielt keine Rolle.

Die heutige Staatsbahn entstand 1946 mit der Zwangsverstaatlichung der teils privaten Vorgängergesellschaften. Nach den Zerstörungen des Koreakrieges hatte das Schienennetz bereits 1959 wieder etwa das Vorkriegsniveau erreicht. Zur selben Zeit nahm auch die Lokomotivfabrik in Pjöngjang wieder die Arbeit auf.

Traktionswechsel ab den 1960er-Jahren

Ende der 1950er-Jahre beschaffte die Koreanische Staatsbahn bei den sozialistischen Bruderstaaten letztmals Dampflokomotiven: rund zwei Dutzend ungarische 424, 25 Stück der Reihe 475 von Škoda sowie drei polnische OI49. 1964 begann die Verdieselung mit der Lieferung von 14 Dieselloks des Typs DVM-4 aus Ungarn (nordkoreanische Reihe 150), ab 1967 folgten 65 M62 aus der Sowjetunion (V200 der DR), fortan als K62 bezeichnet. Obwohl man sich bereits Ende der 1970er-Jahre für dampffrei erklärte, sind bis heute einzelne Dampflokomotiven im Einsatz.

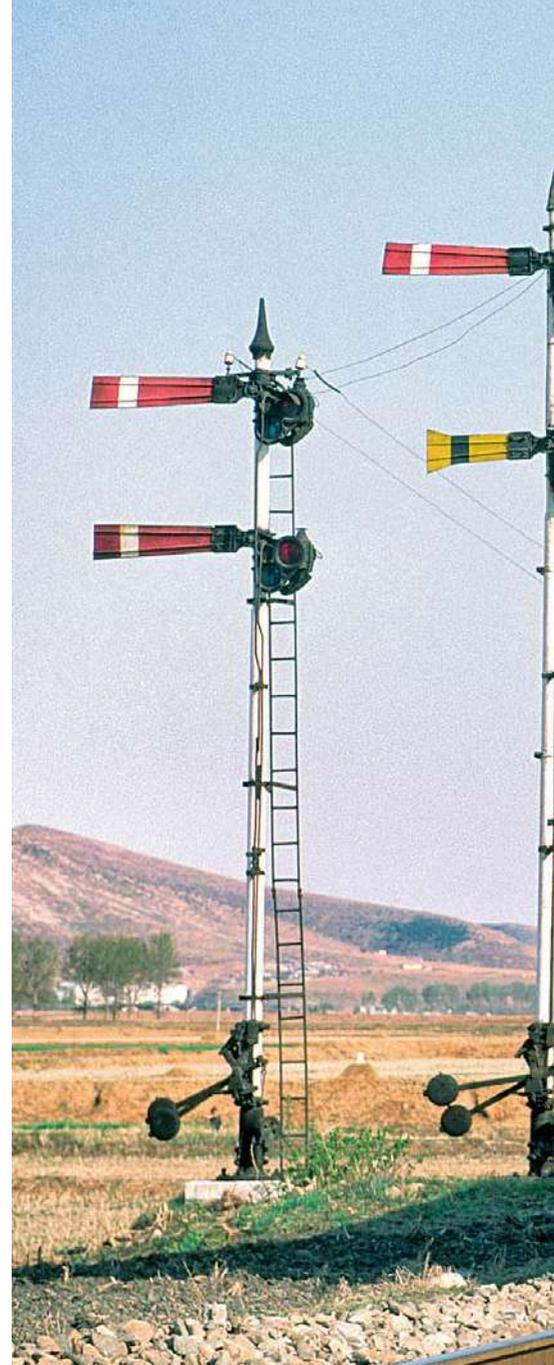
Mit der „Collima-Bewegung“ kam es in den 1960er-Jahren neben dem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes zur weitgehenden Elektrifizierung des Eisenbahnnet-

zes mit 3 kV Gleichstrom. Zur Ergänzung des vorhandenen Bestandes japanischer Elektrolokomotiven beschaffte man bei Škoda Loks der ČD-Baureihen E499.0 und E499.1. Auf Basis der E499.1 wurden in Pjöngjang in Eigenregie die „Rote-Fahne“-Reihen geschaffen. Von den etwa 150 Loks der ersten Bauform sind heute nur noch einzelne im Einsatz, ebenso von den Škoda-Maschinen. Die „Rote-Fahne“-Serie wurde immer weiter entwickelt, bis hin zu Doppellokomotiven der „Rote-Fahne“-Reihen 6 und 7.

Im Sechsjahrplan von 1971 sollte die Unabhängigkeit von ausländischen Zulieferern erreicht werden. Mit den neueren Typen der „Rote-Fahne“-E-Loks war man ein gutes Stück vorangekommen. Bei den Diesellokomotiven entwickelte man nur



Die Flagge Nordkoreas hing am 29. November 2016 auf Halbmast: Der frühere Regierschef Kubas, Fidel Castro, war gestorben.





Auf der Strecke von Kaesong nach Pjöngjang verließ im April 2007 ein mit einer Diesellokomotive der Reihe K62 bespannter Personenzug den Bahnhof Chongpag.

Rangierloks und baute zwei M62 aus Teilen zusammen (Reihe 8000 „Goldener Stern“). Außerdem importierte die Staatsbahn 1972/73 über 100 TGM 3B-Dieselloks aus der Sowjetunion. Zum Ende des Sechsjahrplans war auch das elektrifizierte Normalspurnetz auf rund 4000 Kilometer Länge angewachsen.

Der Zusammenbruch der Sowjetunion ließ auch Nordkorea nicht unberührt. In den 1990er-Jahren wurden noch 169 Kilometer Neubaustrecken eingeweiht, anstatt neuer Fahrzeuge wurden jedoch gebrauchte Dieselloks bei den früheren Bruderstaaten beschafft, im Zeitraum 1996 bis 1998 auch 31 V 200 der DR. Auf Neben- und Anschlussbahnen fuhren bei Dieselmangel mitunter Dampflokomotiven. Weil die Versorgung mit Diesel immer wie-



In Kujang kam es am 29. November 2016 zur Begegnung einer „Rote-Fahne“-Nachfolgerin der Reihe 4000 (links) und der aus einer Diesellok auf E-Antrieb umgebauten 0381.



„Rote Fahne“ 5397 zog am 30. November 2016 bei Orang einen Reisezug entlang der Ostküste. Erstaunlicherweise wurde das Foto genehmigt.

der ins Stocken geriet, baute man in dieser Zeit etliche dieselelektrische Loks auf elektrischen Antrieb um, darunter auch eine Anzahl von K62, die daraufhin zur „Kanghaenggun“-Reihe wurden. Offiziell werden diese Umbauten als selbst hergestellte Neubauten deklariert. Doch auch Stromausfälle sind häufig. Eine vollgetankt bereitgehaltene Diesellok-Reserve wird allerdings nur den wichtigsten Zügen zuteil. Der reguläre Schienenverkehr pausiert, bis wieder Strom zur Verfügung steht.

Allen Widrigkeiten zum Trotz arbeitet die Koreanische Staatsbahn sogar an einer Hochgeschwindigkeitsverbindung ins Nachbarland Südkorea. Dafür wurde der Zweisystem-Elektrotriebzug der Reihe „Juche“ entwickelt – in Südkorea fährt man mit Wechselstrom. Juche ist der Name der Staatsideologie, begründet von Kim Il Sung. Mit dessen Geburtsjahr 1912 begann die aktuelle Zeitrechnung Nordkoreas. Der Triebzug absolvierte einige Fahrten, wurde jedoch bisher nicht in Serie gebaut.

2002 konnte die Wiederherstellung der Bahnverbindung in den Süden gefeiert werden. Derzeit läuft jedoch vermutlich nur wenig Verkehr über diese Strecke. Auch die Grenzübergänge zu Russland wurden in jüngerer Zeit ausgebaut. Verhandlungen mit China sollen die im Bau befindliche Hochgeschwindigkeitsstrecke Shenyang–Dandong auf nordkoreanischer Seite über die Grenzstadt Sinuiju hinaus bis nach Pjöngjang voranbringen.

Zeichen des Aufbruchs in der Neuzeit



In Pjöngjang verkehren unter einer goldenen Statue Kim Il Sungs ehemals Berliner U-Bahn-Züge der Baureihe D, beispielsweise im Bahnhof Kaesong (Triumphale Wiederkehr).

Unter Kim Jong Un erlebt das Land einen wirtschaftlichen Aufschwung, welchen man dem ganzen Land ansieht. In der Hauptstadt fahren neben neuen O-Bussen, deren Insassen wie in Leipzig oder Sevilla auf ihr Mobiltelefon schauen, auch U-Bahn-Züge jüngerer Datums. In den Hauptabmessungen entsprechen sie den „Dora“-Zügen der Berliner U-Bahn, von denen Nordkorea um das Jahr 2000 insgesamt 108 erwarb, aber die Kopfbereiche und die Inneneinrichtung sind neu und sehr modern. Möglicherweise handelt es sich, wie in Nordkorea postuliert, um komplette Neubauten, ganz gewiss aber auf den alten Drehgestellen.

Mancherorts waren unserer Reisegruppe Fotos möglich, die noch vor Jahren auch nach mühevollen Verhandlungen abgelehnt wurden. Am Hauptbahnhof in Pjöngjang verkündete ein riesiger LED-Bildschirm in Endlosschleife die Erfolge der



Hausfrauen sollen mit ihrer Darbietung den Werktätigen auf dem Weg zur Arbeit am Morgen des 27. November 2016 Freude bereiten.

Republik und ihrer Führer. Kioske und Geschäfte boten Produkte feil, die vor einem Jahrzehnt undenkbar schienen.

Auf der anderen Seite stand die ständige Überwachung auch unserer Gruppe. Es wurde streng kontrolliert, was und wie es fotografiert wurde. Auch die permanente Indoktrinierung der Weisheiten der Partei und ihres Obersten Führers wirken auf Ausländer befremdlich, doch die Entwick-

Ein seltenes Stück ist dieses einst ungarische Oberleitungsrevisions-Fahrzeug in Pjöngjang.



lung, welche Land und Gesellschaft nehmen, erscheint auch aus ihrer Sicht positiv.

Für den Eisenbahnfreund hat die aktuelle Modernisierungswelle aber auch Schattenseiten. Für unsere Reisegruppe war bei den Behörden ein dampfbespannter Personenzug bestellt, „genau wie

2007“. Damals hatte man einen Personenzug im traditionellen grünen Farbleid zusammengestellt. Doch nun zeigte sich schon bei der ersten Fahrt aus der Hauptstadt heraus, dass alle Personenwagen in einem neuen blau-weißen Farbschema lackiert waren. Bald war klar, dass es grüne



Ostberliner U-Bahn-Züge des Typs G waren im April 2007 auf der Strecke Pjöngjang – Sinuiju im Regionalverkehr eingesetzt.



Mika 163 steht betriebsfähig noch als Reserve zur Verfügung. Sie war am 28. November 2016 bei Oyang zu sehen.

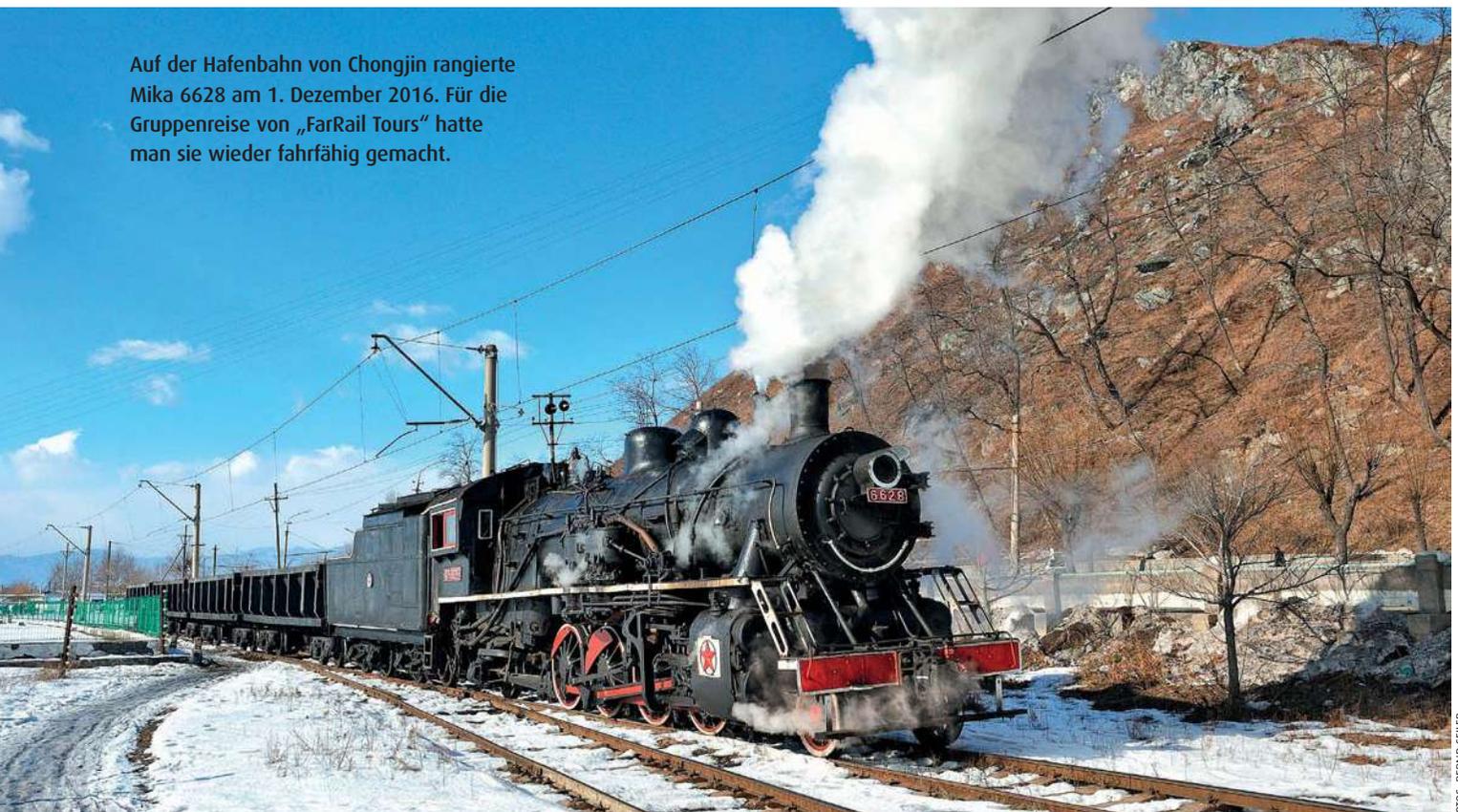
Wagen nur noch abgestellt geben würde. Nach Erklärungsversuchen, wie wichtig Eisenbahnfotos authentische Züge seien, stellte man uns schließlich einen Fotogüterzug zur Verfügung.

Nachdem sich auf der Fahrt mit unserem blau-weißen Zug in Kujang zunächst die bestellte und auf Hochglanz polierte Dampflok an unseren Zug gesetzt hatte, fuhren wir weiter, bis wir plötzlich in einem kleinen Dorfbahnhof zum Halten kamen, wo es nur einen schmalen Bahnsteig und einen Ausweichgleise gab. Aussteigen war

verboten! Auf der parallelen Straße rollte ein Truppentransporter der Armee heran und setzte in regelmäßigen Abständen Wachposten ab, welche die Bahnstrecke beobachteten. Dann wurden wir alle zum Mittagessen in den Speisewagen unseres Zuges gebeten. Die Vorhänge zur Bahnsteigseite waren zugezogen, „wegen der starken Sonne“, wie es hieß. Als die Vorspeise serviert wurde, dann ein untrügliches Geräusch: Ein Zug! Einige derjenigen, die auf der Sonnenseite saßen, lupften den Vorhang und gewahrten einen Zug mit

zwei Diesellokomotiven und makellos grünen Wagen, der vorbeirauschte. Die „Vorhanglupfer“ wurden sofort zurechtgewiesen, doch der Zug war bereits durch. Wenig später wurden die an der Strecke verteilten Posten wieder eingesammelt und wir durften aussteigen und unseren Zug fotografieren. Was das für ein Zug gewesen sei, fragten wir unsere lokale Reiseleitung. Etwa der Zug des Obersten Führers? Wir erhielten den Rat, das F-Wort in diesem Zusammenhang besser nicht zu erwähnen. □ *Bernd Seiler*

Auf der Hafenbahn von Chongjin rangierte Mika 6628 am 1. Dezember 2016. Für die Gruppenreise von „FarRail Tours“ hatte man sie wieder fahrfähig gemacht.



FOTOS: BERND SEILER

Hofstaat auf Schienen: Kims Regierungszug



FOTO: BUNDESARCHIV

Bei der Ankunft am Neustädter Bahnhof in Dresden wurde Kim Il Sung (Mitte) im Juni 1984 unter anderem von Hans Modrow (links) empfangen.

Nordkorea ist eines der letzten Länder der Welt, das über einen eigenen Regierungszug verfügt. Dem nordkoreanischen Machthaber sollen zwölf Lokomotiven und bis zu 90 Waggons zur Verfügung stehen. Über die Herkunft der dunkelgrün lackierten Fahrzeuge ist wenig bekannt. Bei den aktuellen Zugloks handelt es sich um Diesel-Doppellokomotiven auf Basis der China-Railways-Baureihe DF11 aus chinesischer Produktion. Ihre Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h können die Loks vor dem schweren Regierungszug allerdings nicht ausfahren. Die höchstwahrscheinlich schussicher verstärkten Waggons dürften einige Tonnen zusätzliches Gewicht auf die Gleise bringen. Die meisten Wagen des Regierungszuges entsprechen äußerlich den sowjetischen Weitreckenwagen, wie sie zu Zehntausenden ab 1948 überwiegend beim VEB Waggonbau Ammendorf entstanden. Kein geringerer als

Josef Stalin soll seinerzeit die ersten Wagen des Regierungszuges an den nordkoreanischen Staatsgründer Kim Il Sung übergeben haben. Im Jahr 1984 unternahm der Großvater des heutigen Machthabers die wohl längste Reise, die je ein Staatssonderzug absolvierte. Die dreimonatige Tour führte über die Transsibirische Eisenbahn nach Europa. Dort besuchte Kim Il Sung die europäischen Mitgliedsstaaten des RGW. In der DDR statete der nordkoreanische Machthaber Berlin und Dresden einen Besuch ab. Auch Kim Il Sungs Sohn Kim Jong Il bediente sich für Auslandsreisen des Regierungszuges. Der Diktator soll unter großer Flugangst gelitten haben. Zuletzt benutzte er den Zug im Sommer 2011 für eine Reise nach Moskau. Im März 2018 kam der Zug erneut in die Schlagzeilen, als der aktuelle Machthaber Kim Jong Un auf Schienen zu einem überraschenden Staatsbesuch nach Peking reiste.



FOTO: DPA

Bei seinem Peking-Besuch im März 2018 empfing Kim Jong Un in seinem Konferenzwagen Song Tao, den Chef der Internationalen Abteilung der Kommunistischen Partei Chinas.

modell hobby Spiel

Nimm Maß in der **Modellwelt**

5.-7.10.2018
Leipziger Messe

modell-hobby-spiel.de

[/modellhobbyspiel](https://www.facebook.com/modellhobbyspiel) [/modellhobbyspiel](https://www.instagram.com/modellhobbyspiel)

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON



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.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahn-station-ettlingen.com
 Hier gibt's alles für Modellbahn-Elektrik und Digital-Elektronik.

www.lok-doc-wevering.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.nordbahn.net
 Qualität, Auswahl, preiswert

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

Verkaufe diverse Schullern-Messing-Profile, 378 Stück, 500 mm Länge, L 1x1 - 4x2, U 3x1 - 7x2, T-, Z- u. H-Profile, nur en bloc gegen Gebot, Neuwert. ca. € 1.000,-. Anfragen per E-Mail: ND.Rutsch@t-online.de.

www.modellbau-chocholaty.de

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

Aus DDR-Zeiten: Eisenbahnermütze (Aufsicht) Bestzustand, Signalhorn (sehr laut) und dazugehörige Flagge gegen Gebot abzugeben. ha-pebaumbach@web.de.

www.cdt-werbedruck.de
 Fotorealistische Kartonmodelle H0 + H0m



fahrbereit vorbereitet
 Tel.: 03 71 / 5 36 25 37

Original Teile von bayer. S 3/6: Rauchkammertüre, Kamin, Windleitbleche! Zustand wie 1965 ab Lok. Tel.: 0172/3732755.

VERKÄUFE

Fahrzeuge 0, I, II

www.spur-0.de

Verkaufe Modell S 3/6 mit Beleuchtung auf Sockel Spur I. Kontakt: hermann@starek.net

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

Märklin Spur 1 Lokomotiven digital, Dampflok 55901+55581+55282+5597+55961+54564+55942, Zepelin 16075, E-Loks 5516+54292, D-Loks 55714, Echtdampflok 55004+55005. Alles orig. verp. u. unbespielt, mögl. zusammen VP 10 T €. 01522/3623164.

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.Modellbau-Gloeckner.de

Ha0 - HartmannOriginal
 MODELLEBSCHRIFTUNGEN

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

NEU! 3D Nieten (Decals)

www.Hartmann-Original.de
 Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

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

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahn-pietsch.com

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

www.modellbahn-kepler.de

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

www.modelltom.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.augsburger-lokschuppen.de

www.modelleisenbahn.com

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

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

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

Aktuelles: Schnupper-PREISHT

• 3 Tage Aufenthalt mit Halbpension und 2 Tage Graubündenerpass für freie Fahrt mit der Rhätischen Bahn, Postauto und Matterhorn-/Gotthardbahn
ab CHF 410,- / € zum Tageskurs

BAHN(L)AUSCHALWOCHE

• 7 Tage Aufenthalt mit Halbpension und Graubündenerpass für 5 Tage, ein Eintritt ins Bahnmuseum Berggün
ab CHF 840,- / € zum Tageskurs

Gästekarte für beliebige Freifahrten bis Davos-Laret

Familie R. + A. Uffer • CH-7477 Filisur/GR
 Tel.: (0041) – (0)81 / 4 04 11 80 • Fax: 4 04 24 80
 E-Mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
<http://www.grischuna-filisur.ch>

HOTEL RESTAURANT
Grischuna
 albulana FILISUR

Der ideale Standort für Bahn-, Natur- und Wanderfreunde, ruhig und sonnig, direkt am RhB-Bahnhofsgelände an Unesco Welterbe Strecke gelegen (Haltestelle Bernina und Glacier Express), nahe beim Landwasserviadukt.



Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
 Sonderangebote für H0, TT und N:

Liliput 131522 H0 BR 52.50 DR	285,00 €	Piko 47282 TT BR 118 002 ITL	79,95 €
Liliput 133102 H0 LINT 27 HEX	159,00 €	Piko 47341 TT BR 219 DR	79,95 €
Liliput 136101 H0 Gleisstopfmaschine DR	99,99 €	Piko 47433 TT Reihe 1116 CSKD Intrans	69,96 €
Piko 52548 H0 V 23 DR	79,95 €	Hornby HN2296 N BR 130 DR	119,95 €
Piko 59453 H0 BR 101 DB AG Tessin	79,95 €	Hornby HN2297 N BR 130 DR	119,95 €
Piko 59977 H0 Vectron 193 RAIL SERVICE	119,00 €	Hornby HN2299 N BR 131 DR	119,95 €

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

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

www.puerner.de

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.zuz-modellbahn.com

www.koelner-modell-manufaktur.de

Spur H0, Loks DR = 132, 112/202, BR 89, BR 80 als Werklok, Wagen DR/DB = Piko, Heris, Schicht, Sachsenmodelle usw., Autos = Herpa, Schuco, Brekina, ses, Loks = Roco, Brawa, Fleischmann. Tel.: 0151/42330705.

www.mbs-dd.com

www.modelltechnik-ziegler.de

www.modellbahnritzer.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Private Sammlungsauflosung H0 2-Leiter org. verpackt. DB, DRG, SBB, ÖBB, BLS, SNCF v. Roco, Liliput, Piko, Fleischmann, Kleinbahnmodelle. Bitte die Bestandsliste frei anfordern. Tel.: 0351/6538007. E-Mail: kledermann@gmx.de.

www.carocar.com

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.moba-tech.de

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

Lokschuppen Hagen-Haspe Exklusive Modelleisenbahnen

seit
1977

und mehr vieles mehr

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

Hamburg und seine Verkehrswege

Das bildbetonte Buch des bekannten Redakteurs und Buchautors Gerhard Greß führt durch das auch in Hamburg von Wirtschaftskrisen, Kriegen, Wiederaufbau und Strukturwandel geprägte 20. Jahrhundert bis in unsere Tage.

208 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm,
Hardcover, ca. 440 Farb- und
Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



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

VERKÄUFE

Fahrzeuge sonstige

BUB Spur S: Große Sammlung, z.T. seltene betriebsfähige Fahrzeuge, Gleise, Weichen, Gebäude. Liste über Mail: eisenbahner2009@t-online.de oder Tel.: 05671/2923.

VERKÄUFE

Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-kepler.de

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

Eisenbahnwelten im Kurort Rathen

Gartenbahnanlage mit
4600 m Schienen
Spurweite IIm



www.eisenbahnwelten-rathen.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

VERKÄUFE

Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de



www.MBW-Modellbahnen.de

Verkaufe CH-Original-Bildband „Die Züge können rollen“, Bahntechnik an neuen Gotthard-Basistunnel. Neu + originalverpackt f. € 45,-, Versand nach Geldeingang möglich. Wünschmann, Tel.: 0171/4935581.

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.

Märklin-Freunde sind informiert!

KOLL'S PREISKATALOG

MÄRKLIN 00/H0

www.koll-verlag.de

Tel.: 06172/302456

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 Fertigungsmodulen 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 Daten Technik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel.: 04122 / 977 381
Fax: 04122 / 977 382



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. 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 oder Sie laden den Coupon unter 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 Privatanzeige 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 11/2018: 03.09.2018

	Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,-
	Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,-
	Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,-

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 veröffentlichen |
| <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 veröffentlichen |
| <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 veröffentlichen |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge sonst. | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge sonst. | <input type="radio"/> Fettdruck pro Zeile + € 1,- | <input type="radio"/> 4 x veröffentlichen |
| <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 veröffentlichen |
| <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 veröffentlichen |
| <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

GESUCHE Dies + Das

Suche: Zuglaufschild (möglichst Metall) von Interzonenzug „Berlin-Stadtbahn-Hamburg“ für Ausstellung vom MEC Traunstein im Nov. 2018. Auch leihweise! Angebote an J. Janikowski, Tel.: 08654/576682 oder 0170/8249907.

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

H0, TT, N, Z sowie Schmalspur, auch ganze Sammlung, von Modellbahner gesucht bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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

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

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

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

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

Mobo - Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

Null-Eins – Mythos auf deutschen Gleisen

Null-Eins – diese Zahlenkombination steht für einen Mythos auf deutschen Schienen. 01 – so nannte 1924 die junge Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihre erste Einheits-Schnellzuglokomotive. Diese DVD-Box stellt alle Varianten der berühmten 01 vor: 01 150, 01 509 und die Neubaukessel-01 der DB. Ausführliche technische Schilderungen sind ebenso selbstverständlich wie herrliche Einsatzbilder und seltene historische Szenen. Mitreißende Geschichten von alten 01-Lokführern runden das ausgiebige Filmerlebnis ab.
Gesamtlauzeit 295 Minuten
Best.-Nr. 5103 | € 29,95



Einfach bestellen! 08141/534810 oder 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.

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.

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

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

Vielfalt im Detail

Jb Modellbahn Service

Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541. 43 3135 www.jbmodellbahnservice.de

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

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

GESUCHE Fahrzeuge 0, I, II

LGB-Sammlung oder Anlage, auch Echtdampfmodelle, von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Kleinanzeigencoupon anfordern unter Tel.: 08141 / 53481-152. Zum Ausdrucken im Internet unter <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html>

flexilicht.de

Der Lokschnuppen Dortmund GmbH

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

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

**Züge & Zubehör
Trains & Accessoires**

Bahnhofstr. 9 • 85567 Grafing b. München
Tel.: 08092/85194-25 • Fax: 08092/85194-26
info@zuz-modellbahn.com
www.zuz-modellbahn.com

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

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

modellbau.fischer

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

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

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

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.

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

Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör
PL 95-100 Zglerz 1 P.O. BOX 41 tel./fax 004842 715 81 60
NEU 2018
Kirche Pinnow H0/05/01
Dorfkirche Rappshagen H0/29/02
www.stionge.de

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

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.

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

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

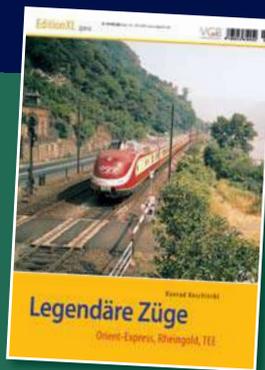
Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für
 Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör
 Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

Legendäre Züge

Rheingold, Orient-Express, TEE

Diese Ausgabe der EditionXL, zusammengestellt aus den beliebten Sonderheften der Eisenbahn-Journal-Redaktion, widmet sich dem vergangenen Glanz berühmter Luxusreisezüge. Im Mittelpunkt des opulent ausgestatteten Sammelbandes stehen die Fahrtrouten und die einzigartigen Fahrzeuge von Orient-Express und Rheingold sowie der Trans Europ Express, dessen markante Züge nur Wagen 1. Klasse führten.

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, mit ca. 440 Farb- und Schwarzweißbildern, Best.-Nr. 601602, € 19,95



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

www.modellmobildresden.de

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

NE81 Triebwagen Brekina H0, Art.-Nr. 64301-64333, gerne defekt oder stark gebraucht (Gehäuseschaden oder ähnlich). Angebote mit Preisvorstellung an fgerwig@t-online.de.

Märklin Liebhaber und Sammlersucht 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.

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

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.

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

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

TILLIG-Clubhändler **Modellbahnbox**
Karlshorst
 Modelleisenbahn-Fachgeschäft

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

EUROTRAIN®

MODELLBAHNSHOP
 Inh.-Ralf Korn
Fachgeschäft & Versandhandel!
 Modelleisenbahnen,
 Modellautos, Gartenbahnen,
 Fachbücher uvm.

Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
 ☎ 03435 988240
 info@modellbahnschop.com
 www.modellbahnschop.com

KUSWA Modellbau
 KUSWA, In der Gartenstr. 12
 34513 Waldeck, 05623-973737
 Listen 1,- € oder www.kuswa.de

Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,- €
 Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus"
 8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,- €

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

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

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

15./16. September 2018
Eisenbahn-Herbstfest
 in der Biegelwiesenstr. 31 -71334 Waiblingen
 mehr Information unter
www.modelleisenbahn.com



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.

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.

bimmelbahn24.de kauft zu Spitzenpreisen gepflegte Sammlungen aller Spurgrößen europaweit an. Seriöse Abwicklung und Barzahlung sind garantiert. Winfried Weiland 01738384894 oder ankauf@bimmelbahn24.de

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

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)

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

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.

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.

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.

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.

www.jano-modellbau.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

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

www.vgbahn.de

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

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

GESUCHE
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.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.puerner.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, bitte mit Telefonnr. rufe zurück.

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

Welcher routinierte Modelleisenbahner, (im Umkreis von TRIER), kann mir (Honorar Verhandlungssache) beim Programmieren meiner Märklin Anlage helfen? Folgende Komponenten wurden verbaut: Tams SD 34, WD 34, Littfinski RM-88-N-O. Steuereinheit Train Controller gold (Freiwald) und Märklin Central St 2. Kontakt. Doc. liesch@t-online.de

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

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

Modellbahn Pietsch
Roco-Auslaufmodelle zum Sonderpreis

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

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

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

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

modellbahn-schildhauer

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

Auhagen SOMMER NEUHEITEN 2018 LIEFERBAR!

Meine kleine Welt
www.auhagen.de

www.kuehn-digital.de

Die Lichtleiste mit integriertem Digitaldecoder besitzt 7 warmweiße LED, die gleichmäßig helles Licht spenden. Analogfahrer freuen sich über helles Licht ab rund 4 Volt. Rote LED lassen sich direkt anschließen und als Schlusslicht schalten.

Zwei Lokdecoder für N/TT und H0, super-flach und super-funktional: 4 Funktions-Ausgänge (bei T65 6!) mit programmierbaren Effekten, hochfrequenter Lastregelung, schaltbarem Rangiergang, Kurzschluss-Schutz, RailCom® und Susi-Interface.

Der multifunktionelle Schaltdecoder WD10 für 8 Weichen / Blocksignale oder 4 mehrbegriffige Lichtsignale; jeder Ausgang ist mit 1.0 A belastbar. Als besondere Effekte lassen sich z.B. Baustellen- oder Reklamelicht programmieren.

RailCom ist ein eingetragenes Warenzeichen der Firma Lenz Elektronik GmbH, Gießen

LH10 Lichtleiste 17,99 €
N45 T65 Lokdecoder ab 28,90 €
WD10 37,99 €

Maarweg 48b • 53619 Rheinbreitbach • Tel: 0 22 24 / 90 12 80

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

URLAUB

Reisen, Touristik

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

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

Modellbahn-Auto-Börsen: von 10-15 Uhr
Leipzig: Sa. 08.09., Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14
Kassel/Vellmar: So. 09.09. + So. 07.10., Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfdawiese
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

Stadtilmer Spielzeuggörse & Sammlerforum
10 JAHRE
Freitag 07. September
 Spielen auf den großen Vereinsanlagen (Spur S und 0) ab 18 Uhr, Rollmaterial kann mitgebracht werden. Vereinsräume • Andersen-Nexö-Straße • Stadtilm
Samstag 08. September
 Börse & Ausstellung für altes Spielzeug, 10-13 Uhr. Großer Bärsaal • Rudolstädter Straße 15 • Stadtilm
 Sammlerforum mit 3 Fachvorträgen, 14-17 Uhr. Großer Bärsaal • Rudolstädter Straße 15 • Stadtilm
FREUNDKREIS STADTILMER SPIELZEUGBAHNEN e.V. | An der Wiege aktiv!

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

- 12. Aug. 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
- 26. Aug. 47 Duisburg-Homburg, 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.
- 9. Sept. 58 Schwerte, Freischütz, Hörder Str.
- 16. Sept. 47 Rheinberg, Messe Niederrhein, An der Rheinberger Heide
- 23. Sept. 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
- 30. Sept. 58 Schwerte, Rohrmeisterei, Ruhrstr.
- 3. Okt. 58 Hagen, Diamanthalle, Weststr.

Alle Märkte 11-16 Uhr außer *
 ... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
 Jomo's Team 0231/496 0981, Fax: 496 0980, 0172/954 4662

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

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

BÖRSEN

Auktionen, Märkte

02.09.: 1. Euskirchener Eisenbahnsammler und Modellbahnbörse, von 10-17 Uhr, in der alten Lokhalle in Euskirchen. Interessierte und Aussteller/Verkäufer melden sich bitte rechtzeitig unter Tel.: 02251/71112 oder Mail: bahnmartinfo@ece-ev.de

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

mehr unter www.bv-messen.de
Modellbahnmärkte
 19.08. Bremen, GROSSMARKT, Am Waller Freihafen 1
 26.08. Castrop-Rauxel, Europahalle
 02.09. Haltern, Seestadthalle
 09.09. Soest, Schützenhaus in Ampen
 16.09. Waltrop, Stadthalle
 Vorschau:
Modellbau WEST 2018 20. & 21. Okt. MESSE KALKAR 47546 Kalkar, Griether Str.

Große TT-Messe
 Publikumsmesse des AKTT
Leuna, 22./23.09.2018
 TT-Modellbahnausstellung und TT-Markt-Präsentation im Kulturhaus der Leunawerke.
 Samstag 10.00 bis 18.00 Uhr, Sonntag 10.00 bis 16.00 Uhr
AKTT e.V.
 Info: Tel. 03462/210482 • www.akt.de

07./08.09.: Modellbahnausstellung und Börse auf 500 qm mit ca. 25 Anlagen und Ausstellern, in der Christus Gemeinde, Windhukstr. 102, 42277 Wuppertal-Langerfeld. Fr. 16-21 Uhr, Sa. 9-16 Uhr. Info: E. Schnütgen, 0202/710243, 0152/02051469.

08.09.: Börse und Ausstellung, altes Spielzeug und Eisenbahnen, von 10-13 Uhr, ab 14 Uhr drei Fachvorträge. Großer Bärsaal, Rudolstädter Straße 15, 99326 Stadtilm. Tel.: 03629/3197, info@stadtilmer-bahnen.de, www.Stadtilmer-Bahnen.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 08.09.: Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung Halle 14, Puschstr. 9. 09.09.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfdawiese 10. 15.09.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. Jeweils von 10-15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de

08.09.: Modellbahnbörse, 10-16 Uhr, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb, Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgbmh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de

www.modellbahnboerse-berlin.de 09.09.: 01069 Dresden, Alte Mensa. 23.09.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. Jeweils von 10-14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

15./16.09.: Lokschau und Modellbahnverkauf in 08371 Glauchau, 9-18 Uhr. Tel.: 03763/710902 (ab 20 Uhr).

22./23.09.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10-17 Uhr, im Deutschen Dampflok Museum, Birkenstr. 5, 95339 Neuenmarkt/Wirsberg. Tel.: 0163/6801940, starmaerkte-team@t-online.de, www.star-maerkte-team.de

ADLER MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
 über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
SOMMERPAUSE bis 01.09.2018
 02.09. Köln-Mülheim, Stadthalle
 Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
 09.09. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle
 Koblenzer Str. 80
 16.09. Aachen, Kurpark-Terrassen
 Dammstr. 40
 ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgweg 7
 Tel.: 02274-7060703, Fax: 02274-7060704, info@adler-maerkte.de

30.09.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10-16 Uhr, 08228 Rodewisch, Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

30.09.: 51. Modellbahn- u. -autobörse, von 10-16 Uhr, 66386 St. Ingbert, Im Schmelzerwald 51a, Schultturnhalle Leibniz-Gymnasium. Info: 06897/4254 oder mec-igb@gmx.de

30.09.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10-15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. N. Westphal, Tel.: 08405/846, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

30.09.: Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., 10-14 Uhr, im Arvena Park Hotel, Görlitzer Str. 51, 90473 Nürnberg. Eintritt frei! Info-Tel.: 0911/555658, udo.koestler@mac-franken.de, www.mac-franken.de

13.10.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10-15 Uhr, 80634 München, DB-Casino, Richelstr. 3. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

21.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeuggörse, Autos und Blech in der Orangerie, von 10-16 Uhr, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer 06246/9069847.

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

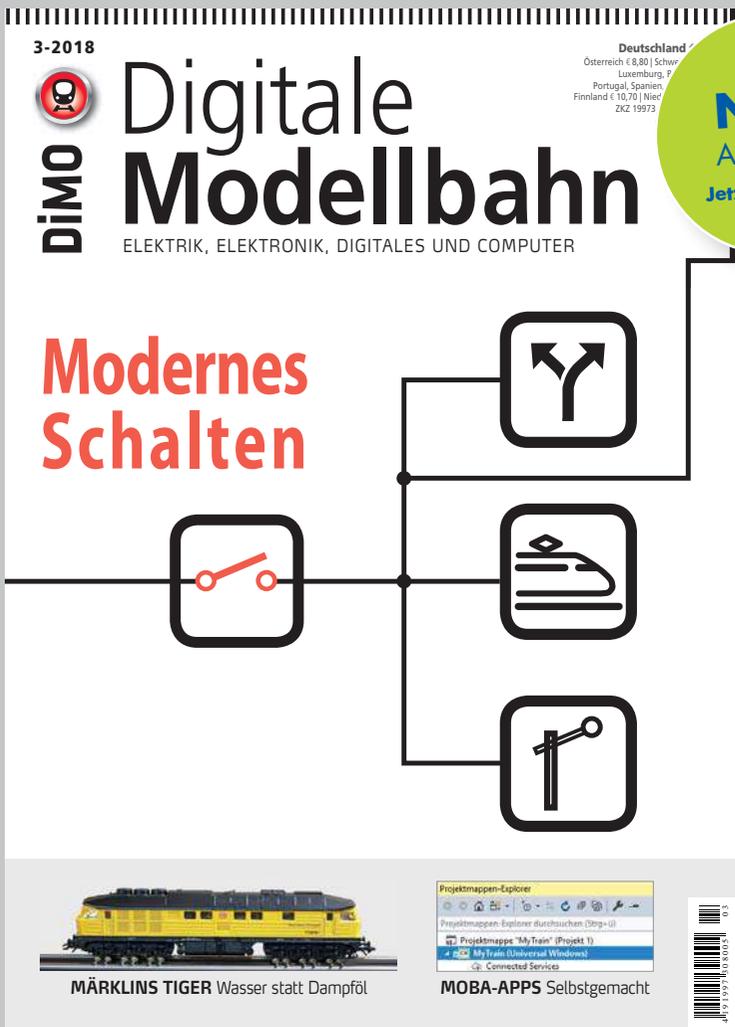
11/2018 = 03. September
Erstverkaufstag 10.10.2018

12/2018 = 09. Oktober
Erstverkaufstag 14.11.2018

1/2019 = 06. November
Erstverkaufstag 12.12.2018

Modellbahnbörse 15.09., 10-14 Uhr
 Altenburg / Likörfabrik, Destille, Am Anger 1-2
 Zufahrt über Gerner Straße
 Eintritt 2,50 €, Kinder frei
 Für Speisen und Getränke ist gesorgt
 Vollmer/Koch 0174/4110308

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 09. September, SEAS Bürgerzentrum Bruchsal
Sonntag, 28. Oktober, Kursaal Bad Cannstatt
 von 11.00-15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
 Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de



 **Digitale Modellbahn**
www.vgbahn.de/dimo
www.dimo-dvd.vgbahn.de

TITELTHEMA:
MODERNES SCHALTEN

- +++ **Märklins Tiger**
Wasser statt Dampföl
- +++ **H0e-Modell mit Dampflok**
Liliputs U digitalisiert
- +++ **Moba-Apps**
Selbstgemacht

Ihre LieblingsLOK wird DIGITAL
 ++ Jetzt in jeder Ausgabe ++

Nur die kleinsten und schlichsten Modellbahnen kommen ohne **ELEKTRISCHES SCHALTEN** aus. Wird die **ANLAGE ANALOG** betrieben, findet man **TASTEN UND SCHALTER**, die Funktionen ebenso über feste Kabelverbindungen direkt auslösen, wie sie Weichen und Signale schalten. Im Digitalbetrieb bleiben die Verbraucher die gleichen, nur ihre Ansteuerung ändert sich. Will man jedoch die **STÄRKEN DER DIGITALTECHNIK** für die eigene Modellbahn nutzen, ist es mit einer einfachen 1:1-Umstellung nicht getan. Von den theoretischen Überlegungen, wie **LEISTUNGSFÄHIGE BUSSYSTEME** ein **MODERNES UND GESICHERTES SCHALTEN** ermöglichen bis hin zum Umbau von analogen **GLEISBILDSTELLPULTEN UND IHRER DIGITALISIERUNG** reichen die Themen in dieser Ausgabe der Digitalen Modellbahn.

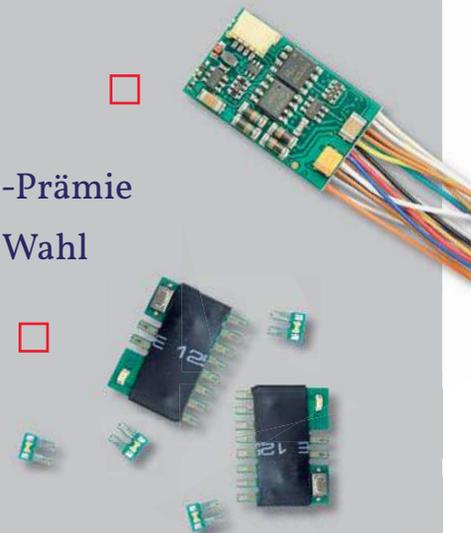
KENNENLERN-ABO + TOP-PRÄMIE

4 x Digitale Modellbahn + TOP-PRÄMIE für nur € 28,- (statt € 34,-)



Archiv-CD
 Alle bisherigen DiMo-Ausgaben von 2010 - 2017 inklusive VGB-SmartCat

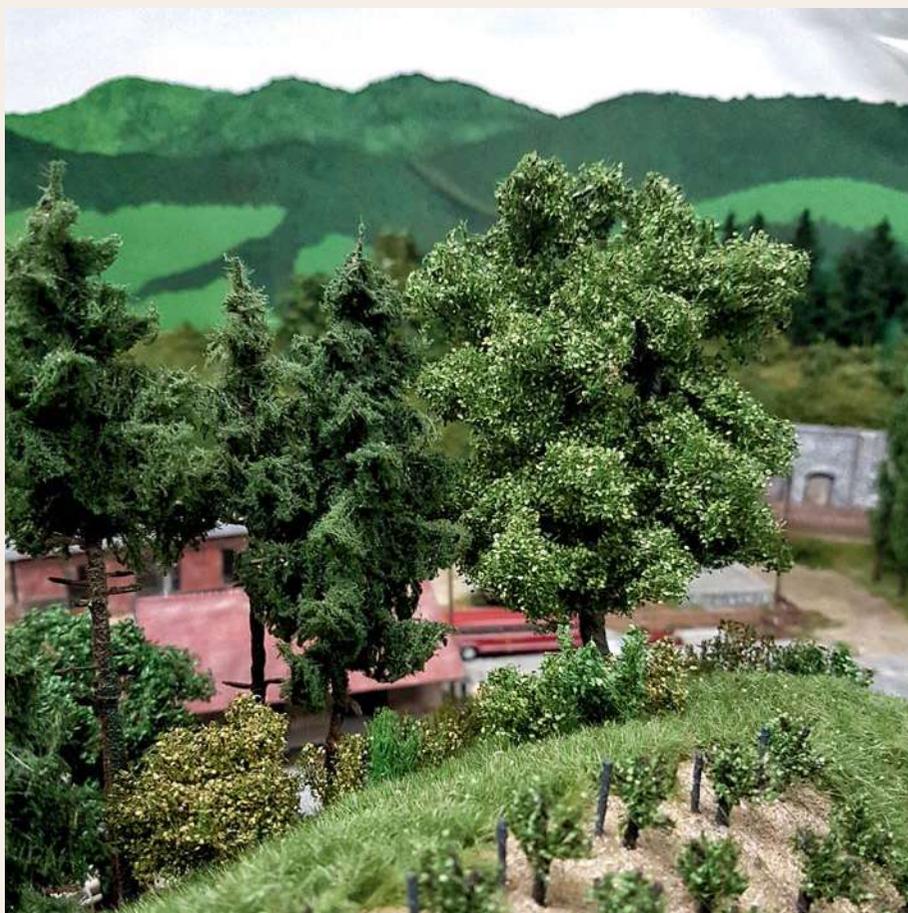
Top-Prämie zur Wahl





Will man seine Modellbahn realistisch gestalten, braucht man Bäume und Sträucher in fast unglaublicher Anzahl. Da lohnt sich der Selbstbau, der eigentlich nicht schwierig ist.

Meine Baumschule



Von der Eiche über die Fichte bis hin zum Rebstock, Selbstgebautes bereichert jede Anlage.

Für die Herstellung meiner Bäume verwende ich Blumenbindedraht mit einer Dicke von 0,5 beziehungsweise 0,3 Millimetern, letzteren für Verästelungen sowie kleinere Bäume und

Büsche. Für die Baugröße H0 werden je nach Größe der Bäume (zehn bis 25 Zentimeter) 25 bis 40 Drähte miteinander verdreht und in eine natürlich wirkende Form gebracht. Je nach gewählter Baumart (zum

Beispiel Birke, Pappel, Trauerweide, Buche, Eiche oder Ahorn) unterscheidet sich die Gesamtform teilweise erheblich. Wenn alle Drähte verdreht sind, werden die einzelnen Äste in Form geschnitten, auch dieses Mal unter Berücksichtigung des Vorbildes. Bei fein verzweigten Bäumen werden einzelne 0,3-mm-Drähte eingeflochten. Je nach Bedarf kann man auch noch die aus der Erde ragenden Wurzeln darstellen.

Ist der Rohling fertig, streiche ich den Stamm und exponierte Äste mit Weißbleim ein und umwickle beides mit Wolle, damit das Drahtgerüst an Dicke gewinnt. Dann folgen ein weiterer Anstrich mit Weißbleim und das Bestreuen mit feinem Sägemehl. Bei kleinen Bäumen und Büschen verwende ich auch feinen Sand als Rindenimitation. Nach dem Trocknen erfolgt das Einfärben: Dazu tauche ich die Rohlinge in graubraun-grüne Acrylfarbe (als Gefäß dient ein alter Weißbleimtopf), bei großen Bäumen in zwei Arbeitsgängen. Birken und Kiefern werden wegen der unterschiedlichen Rindenfarben von Hand bemalt.

Für die Belaubung verwende ich Material von „MiniNatur“. Dies ist zwar etwas teurer, wirkt aber im Vergleich zu anderen Produkten (beispielsweise von Noch oder Heki) realistischer. Aus der Belaubungsmatte werden je nach Baumart zirka zwei Zentimeter breite Stücke herausgeschnitten und dann weiter in Streifen (etwa einen halben Zentimeter breit) zerteilt. Dabei sollte man auf die Faserrichtung achten. Je nach der gewünschten Dichte der Belau-



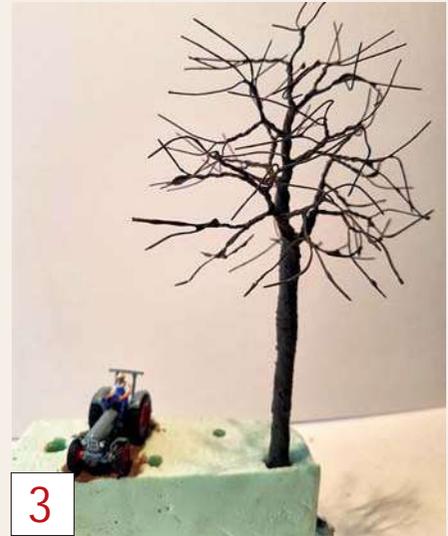
1

Am Anfang steht ein Rohling aus verdrehten Drähten, wie dieser hier für eine Birke.



2

Dann werden Stamm und dicke Äste mit Leim bestrichen und mit Wolle umwickelt.



3

Nun folgen die Rinden-Nachbildung und das Einfärben, wie bei dieser Eiche geschehen.

bung werden ein oder zwei Streifen auf den Ast geschoben und verklebt. Als Klebstoff verwende ich Alleskleber. Auch Weinreben und selbst kleine Fichten lassen sich nach dieser Methode herstellen.

Für größere Fichten (20 bis 25 Zentimeter) und Hochstammfichten benutze ich Schaschlikspieße mit einer Länge von 25 Zentimetern und einer Dicke von drei oder fünf Millimetern. Rundstäbe aus dem Baumarkt sind teuer und müssten abgelängt werden. Der Stamm wird oben spitz zugefeilt. Für die Äste bohre ich Löcher in den Stamm, stecke passende Drahtstücke durch und fixiere diese mit Sekundenkleber. Dann werden die Äste entsprechend der konischen Wuchsform gekürzt. Die Rindennachbildung erfolgt wie bei den Laubbäumen, jedoch ohne Woll-Verstärkung. Eine unregelmäßige Rindenstruktur ergibt sich, wenn man den Stamm, bevor die Äste eingeklebt werden, mit einer Raspel bearbeitet. Das Einfärben entspricht ebenfalls dem der Laubbäume. Auch für Fichten bietet „MiniNatur“ sehr schöne Benadelungsmatten an. Je nach Astgröße werden entsprechende Quadrate zuge-



4

Die Belaubungsmatten von „MiniNatur“ sorgen für einen sehr natürlichen Eindruck.

schnitten. Dann bestreiche ich die Äste mit Klebstoff und falte die Benadelungs-Stücke über den Ast. Der Kleber trocknet schnell, dann wird die Begrünung in Form geschnitten. Die dabei entstehenden Reststücke eignen sich für die feinen Spitzen.



5

Auch die Fichten aus Schaschlikspießen und Draht erhalten eine „MiniNatur“-Begrünung.

Bisher habe ich nach diesen Methoden rund 180 Bäume in unterschiedlichsten Ausführungen und etwa 70 Büsche hergestellt. Doch nicht einmal ein Drittel meiner zirka elf Quadratmeter großen Anlage ist damit bepflanzt. □ Roland Nischke

FOTOS: ROLAND NISCHKE

Wie im Film



„Lilian Cossmann“ mit ihrem schicken Sechszylinder-Mercedes-Cabrio trifft an der Tankstelle auf „Willy“. Das soll nicht ohne Folgen bleiben ...

Bestimmte historische Themen kann man sich eigentlich nur in Schwarz-Weiß vorstellen – Farbe würde verfremden. Thonis van der Weel wagte den Versuch eines Dioramas nach einem bekannten Filmmotiv, ganz in Grautönen.

Im Jahr 1930 feierte ein Klassiker Premiere, der heute noch als Kultfilm gehandelt wird: „Die Drei von der Tankstelle“, mit Lilian Harvey, Willy Fritsch, Heinz Rühmann und Oskar Karlweis in den Hauptrollen. Das Lied „Ein Freund, ein guter Freund“ werden zumindest die älteren Leser noch kennen. 1955 wurde die Tonfilm-Operette noch einmal neu gedreht, nun in Farbe. Die Handlung ist schnell erzählt: Drei junge Männer sind plötzlich bankrott

und eröffnen in der Not eine 24-Stunden-Tankstelle, in der jeder eine Acht-Stunden-Schicht übernehmen muss. Lilian sorgt für Romantik und Verwicklungen, dazu wird gesungen und getanzt.

Das im Film von 1930 gezeigte Tankstellenhäuschen ist ein schönes Art Déco-Gebäude, das mich zum Nachbau anregte. Ob es dieses Häuschen nun wirklich gegeben hat oder ob es nur für den Film erbaut wurde, ist mir nicht bekannt. Doch es gefiel

mir auf den ersten Blick. Unklar bleibt, welches die Originalfarben waren, schließlich handelt es sich bei meiner Vorlage um einen Schwarz-Weiß-Film. Im Internet findet man nur wenige und kleine Bilder aus dem Film. Die tatsächlichen Farben müsste man also erraten.

Ich fand es interessanter, einmal ein Diorama ganz in Schwarz-Weiß zu bauen. So einfach ist das aber gar nicht: So gut wie alle Produkte für den Modellbau sind far-

big gehalten, entweder matt oder glänzend. Nur mit einigem Aufwand und mit viel Fingerspitzengefühl für die richtigen Abstufungen lassen sich die einzelnen Komponenten, seien es Baumaterialien, Bausatzteile oder Fertigprodukte in die Schwarz-Weiß-Welt versetzen. Neben den namensgebenden Enden der Grauskala sind viele Zwischentöne nötig. Nur das schöne Automodell von Busch (ein Mercedes SSK, Art.-Nr. 48306) wollte ich nicht mit dem Pinsel berühren.

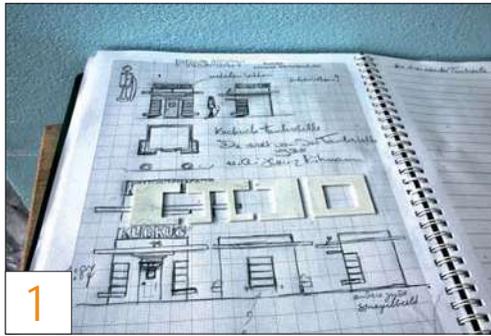
Zuerst fertigte ich mir nach den Bildern aus dem Internet einige Skizzen an. Nachdem mir diese einigermaßen stimmig erschienen, schnitt ich die verschiedenen Bauteile aus Polystyrolplatten (ein oder zwei Millimeter dick) aus und klebte sie zusammen. Als Grundfarbe wählte ich Steingrau (Revell-Aquacolor), das mit der Schwarz-Weiß-Vorlage in etwa übereinstimmte. Die am Wärterhäuschen angebrachten Blumenkästen wurden weiß gestrichen.

Die Fenster aus klarem Kunststoff schnitt ich aus einem Verpackungs-Rest aus. Die Sprossen entstanden aus schwarzem Isolierband, das ich aufgeklebt habe. Beim ersten Versuch gerieten die Sprossen allerdings zu breit, daher ersetzte ich sie vor der Fertigstellung noch einmal durch eine schmalere Version.

Alles entsteht im Selbstbau vorwiegend aus Polystyrol

Obwohl sie im fertigen Gebäude kaum noch sichtbar sein würde, bildete ich auch die Inneneinrichtung vollständig nach. Sieht man sich den Film an, kann man mehrmals für kurze Szenen ins Innere der Tankstelle blicken, das genügte als Vorlage für die einfachen Teile aus Polystyrol und Draht. Die Blumenkästen wurden mit grünen Flocken beklebt, die anschließend dunkelgrau eingefärbt wurden. Mit weißer Farbe tupfte ich einzelne Blüten auf.

Der Schriftzug „KUCKUCK“ auf dem Dach wurde von der MEB-Redaktion nach der Bildvorlage auf Seite 80 unten hergestellt. Die Bilddatei druckte ich aus und schnitt dann die Buchstaben zurecht. Etwas auf das Papier geträufelter Sekundenkleber verfestigte das Ganze. Das Kuckuck-Emblem auf dem Vordach wurde aus Papier geschnitten, gefaltet und ebenfalls mit Sekundenkleber behandelt.



1 Wenige Bilder aus dem Internet genühten als Vorlage für einfache Skizzen im Maßstab 1:87, nach denen die Bauteile zugeschnitten wurden.



2 Diese bestehen aus Polystyrol-Platten unterschiedlicher Dicke. Sie wurden mit Plastikkleber verbunden.



3 Ein erster Farbauftrag erfolgte mit Steingrau von Revell-Aquacolor. Das kommt der Wirkung im Film am nächsten.



4 Die Fenstersprossen wurden aus Isolierband aufgeklebt. Auf dem Bild sind sie noch zu breit geraten.



5 Für die Zapfsäulen dienten Polystyrol-Rohre und -Rundstäbe sowie Stecknadeln mit rundem Kopf als Ausgangsmaterialien.



6 Auch der eckige Materialschrank entstand aus Polystyrol-Teilen, die Luftdruck-Anlage hingegen aus Draht.



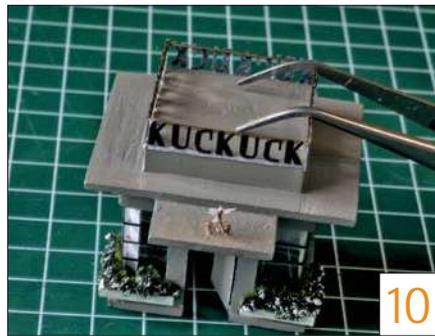
7 In die Blumenkästen wurden grüne Flocken eingesetzt. Deren Umfärbung in Grau erwies sich – nur mit dem Pinsel – als nicht ganz einfach.



8 Die Inneneinrichtung ist teilweise kurz im Film zu sehen. Daher entstand sie mit einfachen Mitteln auch im Modell.



Für den „KUCKUCK“-Schriftzug wurden die einzelnen Buchstaben sorgfältig ausgeschnitten und mit Sekundenkleber verfestigt.



An ein Drahtgerüst montiert, konnte das Emblem anschließend am Dachaufbau festgeklebt werden.



Die Tankstelle ist fertig. Mittlerweile wurden schmalere Sprossen auf die Kunststoff-Fenster geklebt.



Die Hinterseite des Gebäudes zeigt ein großes Fenster. Auch dort sind im Film Blumenkästen zu sehen.



Die Begrünung der Tankstelle wurde ebenfalls umgefärbt. Eine Lackierung mit der Spritzpistole wäre hier die bessere Lösung.



Dieses im Internet zu findende Bild diente im Wesentlichen als Bauvorlage.

Die runden Zapfsäulen entstanden aus Polystyrol-Rohren und -Rundstäben sowie aus Stecknadeln mit weißem Kopf. Nun fehlten noch der Materialschränk und die Luftdruck-Anlage. Für alles waren wieder die richtigen Grautöne gefragt.

Alle fertigen Bauteile – das Gebäude wurde abnehmbar ausgeführt – montierte

Auch die Umgebung der Tankstelle wird umgefärbt

ich auf einer Gehsteigplatte von Auhagen und integrierte alles in ein kleines Diorama. Mit Flocken und Grasfasern wurde das Umfeld begrünt, aber auch dort musste das Grün mit dunkel- und hellgrauer Farbe überarbeitet werden. Die drei Hochstamm-Fichten entstanden aus mit Säge-

mehl-Rinde versehenen Schaschlik-Stäbchen. Der kleine Hintergrund auf Leinwand ist selbst gemalt. Die vier Figuren stammen aus einer Preiser-Packung zum Selbstgestalten. Damit sie den Darstellern etwas ähnlicher wurden, habe ich sie vorsichtig angewärmt und etwas verformt.

Auch wenn man keine Filmszene nachbauen möchte, eignet sich die Tankstelle für viele (farbige) Modellbahnanlagen ab der Epoche II, also den 20er-Jahren. Für das Gebäude stelle ich mir einen Gelbton vor, die Fenstersprossen und der „KUCKUCK“-Schriftzug könnten in Rot gehalten sein. Die Zapfsäulen würden dieselben Farben zeigen. Aber auch andere Kombinationen entsprechend einem tatsächlich existierenden Mineralölunternehmens wären möglich. □ Thonis van der Weel/abp



Heinz Rühmann alias Hans hat keine Lust, zu arbeiten: „Es ist alles so grau hier ...“. Auch im Film ist diese Szene zu sehen, als Lilian zum ersten Mal die Tankstelle besucht.



FOTOS: THONIS VAN DER MEEL

Alle Hauptdarsteller haben sich zusammengefunden. Ein Klick bei der Bildbearbeitung verwandelt auch den Mercedes SSK in Grautöne.

Die ultimativen Tipps für den Modelleisenbahner



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 neusten 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,-



Weitere attraktive MBS-Ausgaben



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



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



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



„So, Obacht Kinder! Jetzt wird's gleich laut.“ Bauer Häberle holt den von der Landwerkstatt endlich reparierten Traktor zurück auf seinen Hof.

Was wäre die Modellbahn ohne Zubehör? Für ländliche Szenen empfehlen sich schöne Traktor-Modelle. Artitec bietet eine H0-Miniatur des Fordson Dexta an.

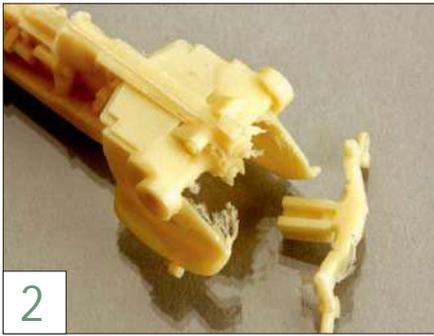
Das Resin macht's

Seit Mitte der 90er-Jahre ist die niederländische Firma Artitec für Gebäude- und Schiffsmodelle sowie Zubehör bekannt. Anders als bei herkömmlichen Spritzgussbausätzen sind bei den von Artitec aus Resin gegossenen Bauteilen aus weichen Formen Hinter- und Unterschneidungen möglich. Diese Herstellungsweise beschränkt die Zahl der Bauteile auf ein Minimum. Für dünnwandige und kleinste Anbauteile liegen den Bausätzen oft Messing-Ätzteile bei.

In letzter Zeit sind bei Artitec zudem zahlreiche Fertigmodelle von Schienen- und Straßenfahrzeugen erschienen. Viele davon sind auch in Bausatzform zu einem wesentlich geringeren Preis erhältlich.



Typisch für Artitec-Bausätze ist die durchdachte Kombination von gegossenen, hochdetaillierten Resinteilen und aus Messing geätzten filigranen Ergänzungen.



2

Bei den Resinteilen sind Rückstände der Formtrennkanten und leichte Schwimmhäute vorhanden.

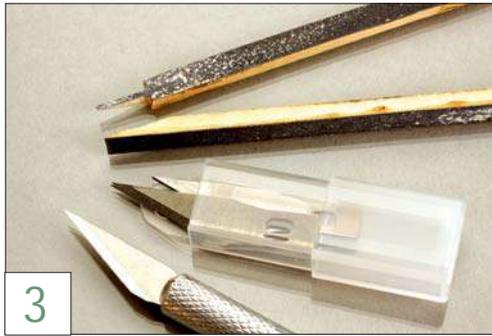
Das Vorbild des von mir gewählten Modells eines Fordson Dexta wurde zwischen 1957 und 1964 in Dagenham (Großbritannien) gebaut. Das Artitec-Fertigmodell ist in der Version mit Heckstreuer oder mit Frontlader erhältlich. Als Bausatz gibt es nur den Traktor ohne Anbaugeräte.

Ganz ähnlich wie bei Guss-Stücken aus Weißmetall sind bei Resinteilen Spuren der Formtrennkanten als mehr oder weniger starke Grate und als leichte Schwimmhäute vorhanden. Um die Bauteile nachzuarbeiten, eignen sich kleine Schmirgellatten, die man selbst herstellen kann. Kiefernleisten aus dem Baumarkt bilden die Basis. Gut bewährt hat sich das schwarze Schmirgelpapier (keine Schmirgelleinwand) der Bauhaus-Ketten, mit einer Körnung zwischen 320 und 600.

Alle Teile müssen sauber vorbereitet werden

Das grobe Versäubern erfolgt zuerst mit einem Skalpell. Damit lassen sich stärkere Grate vorsichtig abschaben und leichte Schwimmhäute einfach abklipsen. Beschädigungen der Gummiform hinterlassen gelegentlich mehr oder weniger große, erhabene Rückstände, wie im Fall des Fordson auf der Kühlerfront. Um solche Rückstände spurlos zu entfernen, eignet sich ein Flachstichel.

Im Gegensatz zu Weißmetallteilen ist es nicht möglich, leicht verzogene Resinteile durch leichtes Überbiegen gerade zu richten. Dazu ist das Material zu spröde. Die Methode, solche Bauteile in kochendem Wasser zu erwärmen und die dann weichen Teile neu auszurichten, funktioniert nicht immer. Das Material erinnert sich scheinbar an seine Ursprungsform und



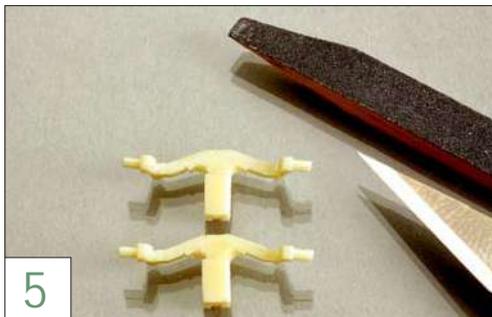
3

Wichtigste Werkzeuge für das Nachbearbeiten der Bauteile sind selbst hergestellte kleine Schmirgellatten und ein Skalpell.



4

Beschädigungen der Form hinterlassen erhabene Rückstände. Zum Entfernen eignet sich ein kleiner Flachstichel.



5

Die unteren Aufnahmen der Vorderachse sind nicht ganz rechtwinklig. Eines der Bauteile muss entsprechend nachgearbeitet werden.



6

Das Verkleben erfolgt mit dünnflüssigem Sekundenkleber, den man mit einer feinen Drahtspitze aufträgt.



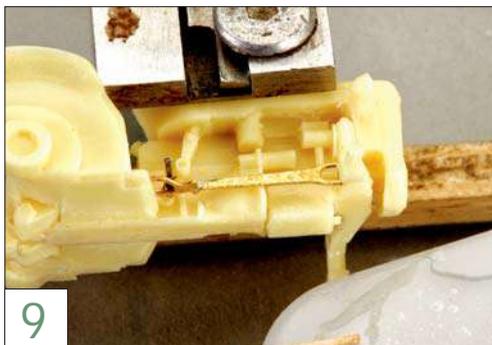
7

Zur besseren Haftung des späteren Farbauftrages und beim Verkleben ist es sinnvoll, die Oberfläche der Ätzteile beidseitig etwas anzurauen.



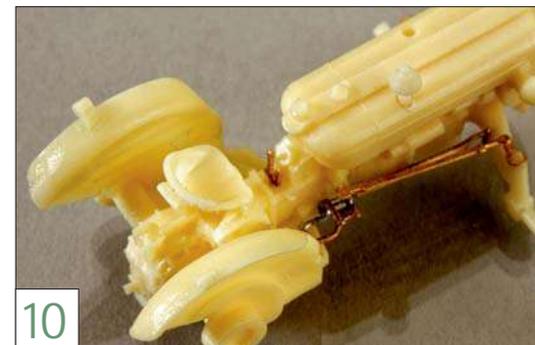
8

Bei den Vorderachs-Stabilisatoren faltet man die angeätzten Konturen von Bremse und Gaspedal nach vorne.



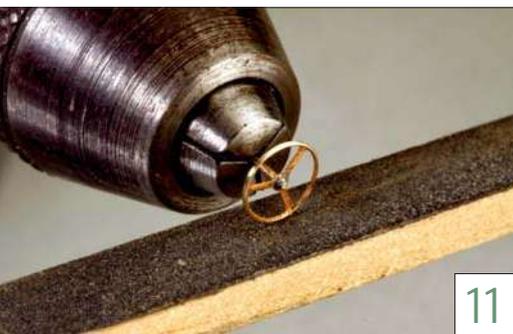
9

Beim Zurüsten des leichten Rohlings mit den Anbauteilen sollte dieser unterlegt und von oben beschwert werden. Das erleichtert das Hantieren.



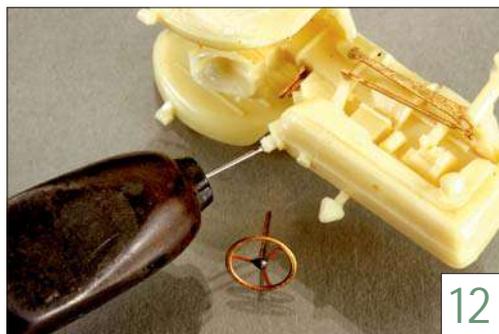
10

Rechtes Lenkgestänge, Schalthebel, Sitzschale und Luftfilter wurden am Modell schon ergänzt.



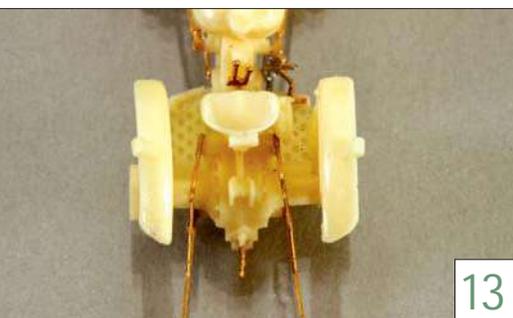
11

Mit dem eingelöteten Draht wird das Lenkrad in ein Handstück eingespannt, um es wesentlich dünner und dann ...



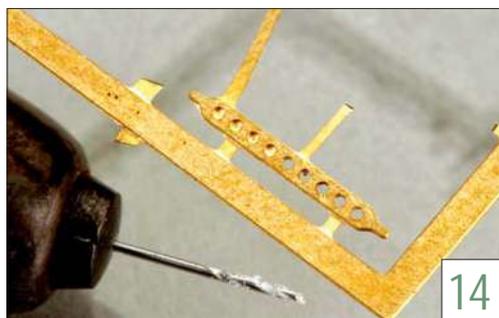
12

... außen halbrund zurechtzudrehen. Die Aufnahme für die Lenksäule am Resin-Bauteil wird mittig angekörrt und aufgebohrt.



13

Der Kraftheber von oben gesehen – beim linken Hebearm wird der Knick wieder gerade gerichtet.



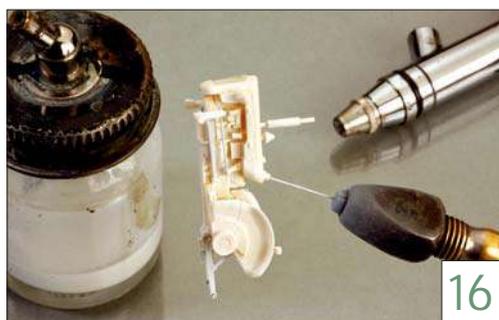
14

Die angedeuteten Öffnungen der Ackerschiene kann man aufbohren und das L-förmige Profil mit einer Schmirgellatte wesentlich dünner schleifen.



15

Die Oberkante der Sitzschale lässt sich nach dem Verkleben mit dem Skalpell vorsichtig dünner schaben.



16

Basis für die spätere Farbgebung bildet eine Spritzlackierung mit weißem Metallhaftgrund, zum Beispiel von „Allgrund“.

nimmt diese nach dem Erkalten teils wieder an. Im Fall des Traktors stimmt der Winkel der Vorderachse nicht mit dem des angeformten unteren Getriebeunterteils überein, so dass die Achsaufnahme etwas nachgefeilt werden muss. Einige Bauteile, wie auch dieses, liegen zwar doppelt bei, aber beide Exemplare waren verzogen. Die untere Abdeckung wird durch das rechtwinklige Nachfeilen zwar etwas schmaler, das fällt aber nach dem Verkleben unter dem Getriebeblock nicht auf.

Was das Bestücken der Resin-Bauteile anbelangt, so erleichtern Steckverbindun-

gen die Montage. Vor dem Verkleben ist es trotzdem ratsam, die Anbauteile zumindest nach Augenmaß exakt auszurichten und erst danach zu verkleben. Als Klebstoff eignet sich dünnflüssiger Sekunden-

Am besten mit Sekundenkleber fixieren

kleber, der in Tropfenform zum Beispiel auf ein Stück Polystyrol geträufelt, mit einer Drahtspitze aufgenommen und dann vorsichtig zwischen die Berührungskanten geträufelt wird.

Für den Weiterbau dient die mit zehn Bauphasen-Skizzen knapp gehaltene Anleitung als Richtschnur. Anders als beispielsweise bei Weinert-Bausätzen findet man keinerlei textliche Beschreibung.

Laut Anleitung sollen jetzt die ersten Ätzteile montiert werden. Vor dem Heraustrennen aus dem Rahmen kann man die Messingteile, möglichst beidseitig, auf einem plan ausgelegten Schmirgelbogen oder mit Schmirgellatten der Körnung 320 mit leicht kreisenden Bewegungen gleichmäßig anrauen. Das erhöht die Haftkraft des zum Verkleben benötigten Sekundenklebers und der späteren Spritzlackierung. Um die Ätzteile aus dem Rahmen zu lösen, schabt man sie möglichst dicht an der Kontur des Bauteils mit einem scharfen Flachstichel ab. Für den nötigen Gegendruck eignet sich ein dickes Messingblech als Unterlage. In der Regel zeichnet sich immer ein kleiner Rest der Haltestege ab, letzte Spuren schmirgelt man ab.

Zuerst werden die beiden Stabilisierungsholme (Teile A und C) montiert. Dafür sind keine Haltezapfen vorhanden; lediglich zwei spürbare Vertiefungen an den Schenkeln der Vorderachse dienen zur Positionierung.

Vor dem Verkleben des in Fahrtrichtung rechten Holms (Teil C) muss man Brems- und Gaspedal sowie einen Hebel u-förmig nach vorne falten (Bild 8). Die eigentliche Biegekante wird mit wenig Zinnlot unter Verwendung von Flussmittel (20-prozentige Phosphorsäure) stabilisiert.

Beim Bestücken mit den Ätzteilen sollte man das große Traktor-Hauptteil mit einer kleinen Holzlatte so unterlegen, dass es in etwa gerade liegt. Zum besseren Hantieren wird der Rohling zusätzlich von oben etwas beschwert. Beim Verkleben der beiden Stabilisatorenholme werden diese zunächst mit einem kleinen Tropfen „UHU plus schnellfest“ an den beiden Berührungspunkten an Rahmen und Vorderachse angeheftet und während des Abbindens exakt ausgerichtet. Nachdem alles passt, wird nochmals eine kleine Menge Sekundenkleber mit der Drahtspitze nachgeträufelt. Für den besseren Halt des Lenkgestänges wird die hintere Aufnahme mit einem 0,5-mm-Bohrer etwas tiefer nachgebohrt. Die beiden Lenkgestänge sitzen gegenüber gespiegelt im Ätzrahmen und sind im Bereich des hinteren, abgewinkelten Haltezapfens durch einen angeätzten



Es folgt die blaue Spritzlackierung mit Weiert-Acrylfarben. Nachdem die Felgen lackiert und abgedeckt sind, ...

Steg verbunden. Dieser wird genau mittig geteilt und sorgt durch die zusätzliche Länge für stabilen Halt. Das vordere Ende wird mit der kreisrunden Öffnung genau über die Lenkwelle geschoben und mit Sekundenkleber gesichert.

Nun ergänzt man Schalthebel, Sitzschale, hintere Kupplung, Luftfilter und Auspuff. Damit sich die Aufnahmen des Krafthebers auf die Resinzapfen aufschieben lassen, muss man die Öffnungen der Ätzteile mit einer runden Nadelfeile aufweiten. Gemäß Bauanleitung wird die Ackerschiene nur zwischen den beiden Holmen der Kraftheber eingespannt. Das Lenkrad habe ich nicht nur stumpf auf den oberen Anschluss der Lenksäule geklebt. Stattdessen

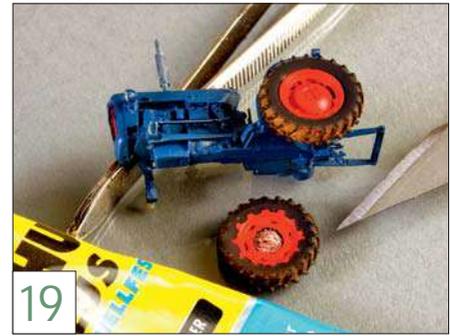


... folgt die Farbgebung der Reifen, zuerst in Revell-Sand Nr. 17, anschließend in Schwarz Nr. 8. Das stumpfe Verkleben der großen ...

erhält es eine 0,5-mm-Bohrung. Nachdem ein passender Messingdraht eingelötet ist, lässt sich das Lenkrad in ein Handstück einspannen und während der Drehbewegung wesentlich dünner und außen halbrund, zurechtdrehen.

Etwas nachbessern kann man auch bei der Sitzschale. Deren obere Kante lässt sich mit einem spitzen Skalpell wesentlich dünner schaben.

Vor der eigentlichen Lackierung ist eine Grundierung mit Metallhaftgrund, allein schon wegen der Ätzteile, notwendig. Es folgt eine blaue Spritzlackierung (Ral 5013 von Weinert). Dann sind die Felgen an der Reihe, die in Rot (Ral 3002) lackiert und anschließend mit Abdecklack maskiert



... Räder sollte möglichst mit „UHU Plus“ erfolgen, damit genügend Zeit zum exakten Ausrichten bleibt.



Das fertig lackierte Modell erhält abschließend noch einige Betriebsspuren.

werden. Nun folgt die mattschwarze Lackierung der Reifen. Zum Schluss wertet man das Modell noch mit dezenten Alterungsspuren auf. □ Jörg Chocholaty



Jetzt fährt er wieder! Der Jungbauer ist begeistert von seinem britischen Exoten, die Frauenwelt zeigt sich dagegen unbeeindruckt.

FOTOS: JÖRG CHOCHOLATY



Tolles Arbeitstier

Nach gründlicher Entwicklung präsentiert nun auch Roco sein H0-Modell der ÖBB-Reihe 1041. Die österreichische Konstruktion muss sich mit der Piko-Ausführung messen.

Nahezu zeitgleich kündigten Roco und Piko ihre Neukonstruktion der ÖBB-1041 im Oktober 2017 auf der Modellbaumesse in Wien an. Die Roco-Freunde mussten bis zur Auslieferung etwas länger warten, nachdem die Sonneberger ihr Modell bereits Ende Januar 2018 präsentieren konnten (siehe MEB 3/2018). Nun stehen (nicht nur) den ÖBB-Fans beide Maschinen im Maßstab 1:87 zur Verfügung.

Um es gleich vorwegzunehmen: Die beiden blutorangen Miniaturen der 90 km/h schnellen ÖBB-Neubaulok aus den Jahren 1951 bis 53 können getrost ne-

beneinander auf dem H0-Gleis eingesetzt werden. Im Detail zeigen die beiden Modell-Interpretationen einige Bauartunterschiede des Vorbilds, so dass sie sich in der H0-Zugförderungsstelle trefflich ergänzen. Roco wählte bei seiner 1041 015 im Gegensatz zu Piko (1041 007) die Version mit nur einer (breiteren) Zierlinie unterhalb der Lüftungsgitter und Fenster, die vorbildentsprechend nicht erhaben ausgeführt ist. Über den Führerhaustüren findet man eine zusätzliche Regenrinne. Auch im umbragruen Dachbereich zeigt die Roco-Lok (AEG-Vorbild) im Detail Unterschiede. So umfasst die Ausstattung zwei Isolatoren



Die Drehgestell-Details sind, einschließlich der Achslagerdeckel, perfekt wiedergegeben.

Als kompakte Universallok für Reise- und Güterzüge bereichert die 1041 nun in zunächst zwei unterschiedlichen Hersteller-Versionen die H0-Anlagen nach ÖBB-Vorbild.



An den Frontseiten des Dachaufbaus sitzen bei Roco zwei zusätzliche Isolatoren. Die geätzten Laufstege sind einen Tick feiner als bei Piko, die Schleifleisten dafür etwas gröber ausgefallen.

mehr, was sich in einer etwas komplizierteren Leitungsführung widerspiegelt. Die Zugfunkantenne ist als separates Teil über dem Führerstand 1 einzustecken, auf der gegenüberliegenden Seite ist es die Nachbildung des Hebehakens aus Draht, den der Modellbahner noch anbringen muss. Die Zurüstarbeiten am Roco-Modell sind vergleichsweise umfangreich, doch nach

Wer seine Lok liebt, der rüstet sie zu

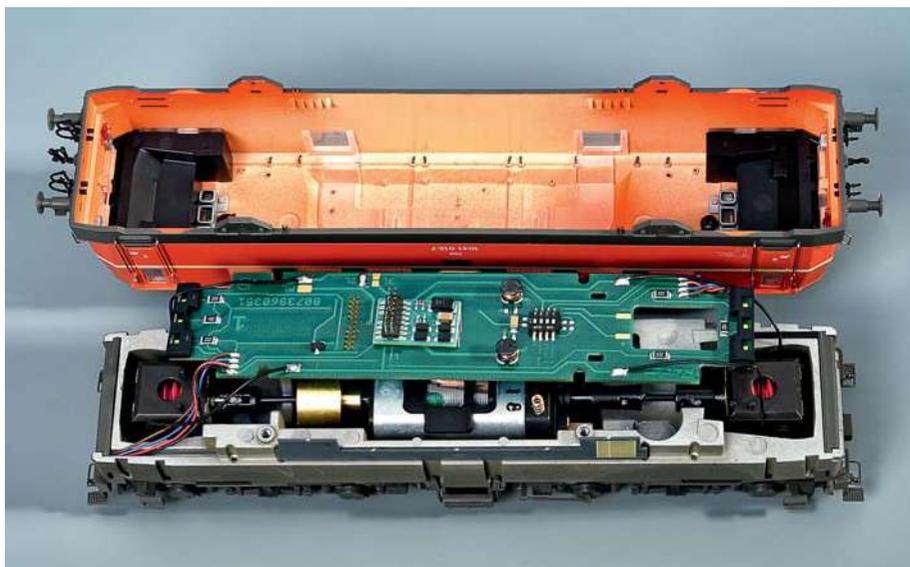
erfolgreichem Abschluss hat der Modellbahner bereits eine gewisse Beziehung zu seinem Modell aufgebaut. Während die Griffstangen an den Führerstandsauftiegen und unter den Frontfenstern schon ab Werk montiert sind, müssen diese (alle bestehen aus Metall) an den Fahrzeugecken

noch eingesteckt werden. Gleiches gilt für Scheibenwischer und E-Dosen sowie die üblichen Pufferträger-Details.

Vergleicht man die Frontansichten der beiden Konkurrenten, fallen die näher beim Vorbild liegenden Proportionen der Fenster am Roco-Modell auf. Piko bildete allerdings das dritte Spitzenlicht detailreicher nach. Bei allen übrigen Kriterien der äußeren Gestaltung (scharfkantige Gehäusegravuren, detailreiche Drehgestelle mit vielen freistehenden Teilen, Lackierung und Bedruckung) zeigen beide Hersteller ein beeindruckend hohes Niveau.

In technischer Hinsicht präsentiert sich auch das Roco-Modell mit PluX22-Schnittstelle, Mikroschalter für analoge Lichtsteuerung und Platz für den Lautsprecher auf aktuellem Stand. Die digitale Soundversion ist für 299,90 Euro zu haben.

Im Betrieb überzeugt die Roco-1041 durch ausgewogene, ruhige Fahreigenschaften, läuft aber etwas zu schnell. Die weiße beziehungsweise rote LED-Beleuchtung wirkt sehr gut. □ A. Bauer-Portner



Der schräggenutete Fünfpol-Motor liegt mittig im Chassis. Die Schwungmasse sorgt für 16 Zentimeter Auslauf. Rechts der Mitte sieht man den Mikroschalter und den Platz für den Lautsprecher.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Roco
- ▶ Bestellnummer: 73960
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- ▶ Antrieb: Vom Mittelmotor mit Schwungmasse auf alle Radsätze
- ▶ Haftreifen: Zwei, diagonal innen
- ▶ Gewicht: 389 Gramm
- ▶ V_{\min} (2,2 V): 3,5 km/h
- ▶ V_{\max} (12 V): 150 km/h
- ▶ Beleuchtung: LED (abschaltbar)
- ▶ Digitalschnittstelle: PluX22 (NEM 658)
- ▶ Preis: 214,90 Euro (UVP)

FOTOS: A. BAUER-PORTNER



Für jede elektrifizierte N-Anlage ist die E44 von Brawa eine Bereicherung. Sie lässt sich universell vor Reise- und Güterzügen einsetzen.

Die E 44 von Brawa wurde schon 2014 zunächst für N angekündigt. Nun werden sowohl die H0- als auch die N-Modelle ausgeliefert. Wir testen zunächst die kleinere Version.

Die Wegbereiterin

Schon viele Jahrzehnte existiert eine 1:160-Nachbildung dieser bekannten und beliebten Universalloks: Minitrix überarbeitete sein Modell regelmäßig, und noch heute macht dieses eine ansehnliche Figur. Eine vollständige Neukonstruktion bietet jedoch viele Möglichkeiten zur technischen und äußerlichen Perfektionierung eines Modells. Diese Chancen nutzte Brawa.

Zu Beginn der 30er-Jahre konnte die Deutsche Reichsbahn auf gute Erfahrungen mit elektrischen Drehgestell-Loks aufbauen, die ohne den aufwendigen Stangenantrieb auskamen. Insbesondere bei der bayerischen Staatsbahn, aber beispielsweise auch in den Nachbarländern Frankreich und Österreich waren solche Loks mit Tatzlagerantrieb schon im Einsatz.

Nach drei sehr unterschiedlichen Prototypen (E44 001, 101 und 201) beschaffte die DRG ab 1933 insgesamt 175 Serienmaschinen. Vierorts, von Freilassing über Stuttgart und Magdeburg bis Breslau, standen die robusten, 90 km/h schnellen E44 anschließend im Dienst. Nach dem Krieg

In Ost und West als Mehrzwecklok beliebt

verblieben etwas über 50 Exemplare im Bereich der späteren DDR, die restlichen in Süddeutschland. Dort kamen weitere zwölf Lokomotiven als Nachbauten hinzu. Eil-, Personen- und Güterzüge auf Haupt- und Nebenbahnen gehörten bis zur Ausmusterung im Jahr 1984 (DB) beziehungsweise 1991 (DR) zum täglichen Brot.



Die zwei Seiten einer Medaille ... sind im Fall der Brawa-E44 beide glänzend ausgeführt.

Für die Epochen II bis IV ist die kompakte E44 eine ideale Maschine, wirkt sie doch auch vor kürzeren Zügen und in kleinen Bahnhöfen noch sehr realistisch. Brawas Entscheidung, die E44 auch im Maßstab 1:160 neu zu konstruieren, ist daher lobenswert.

Hält man das knapp 66 Millimeter lange Maschinchen in Händen, fallen gleich die sehr gelungenen Proportionen und das tief auf den Drehgestellen liegende Gehäuse auf. So muss eine E44 aussehen.

Bei der näheren Betrachtung kann man sich dann gar nicht sattsehen an den vielen gelungenen Details, die vom Fahrwerk bis zum Dach am Modell zu finden sind. Schon die Drehgestelle überzeugen mit kaum zu übertreffendem Realismus. Das freistehende Bremsgestänge, Sandkästen mit angesetzten Fallrohren, feinste Federpakete, Nieten und Leitungen erfreuen das Auge. Auch das grüne Gehäuse mit den beiden unterschiedlichen Ausführungen der Seitenwände gibt keinen berechtigten Anlass zur Kritik. Fragen wirft allenfalls die Farbgebung der angesetzten Kunststoff-Griffstangen auf. Waren sie zur DRG-Zeiten noch durchgängig schwarz, so dürften Bundesbahn-Maschinen nur in Ausnahmefällen noch so lackiert gewesen sein. Zwei Farbbilder der 144 006 zeigen aber tatsächlich schwarze Stangen, zumindest an den Führerständen. Beschriftet ist unser Besprechungsmodell entsprechend der Epoche III: Die E44006 ist im Bw Garmisch beheimatet, das Datum der letzten Bremsuntersuchung lautet „8.8.65“.

Sehr filigran wirkt die N-Lok auch im Bereich der Fronten. Ein Beispiel dafür ist die gelungene Nachbildung der DB-Lampen oder der Scheibenwischer. Die beiliegenden Zurüstteile für die Pufferträger lassen sich ohne Probleme in die passgenauen Bohrungen einstecken. Das Dach ist für die



Bis zur E44 111 wurden die Serienloks mit SBS-10-Stromabnehmern ausgeliefert, die sie oft bis zum Ende ihrer Dienstzeit trugen. Das Brawa-Modell ist dementsprechend ausgerüstet.

gewählte Vorbildlok mit SBS-10-Stromabnehmern und dem Hauptschalter der Bauart R618 richtig und mit sehr feinen Kunststoff-Leitungen ansprechend ausgeführt. Die Stromabnehmer lassen sich jedoch

Feinste Ausführung – vom Fahrwerk bis zum Dach

nicht über das in den Bildern gezeigte Maß hinaus ausfahren, sie würden daher eine Metall-Ausführung der N-Oberleitung nicht berühren. Dies ist tolerierbar, da eine elektrische Funktion nicht vorgesehen ist.

Die technische Ausstattung entspricht dem aktuellsten Stand der Modell-Technik. Die Brawa-E44 ist neben der getesteten Analog-Version auch als voll ausgestattetes Digitalmodell mit Sound und vielen Licht-Funktionen zu haben (Art.-Nr. 63102, 299,90 Euro). Die Fahreigenschaften erweisen sich als sehr angenehm, die Höchstgeschwindigkeit erscheint im Betrieb moderat und liegt deutlich unter der NEM-Empfehlung. Die Leuchtkraft des Spitzen-

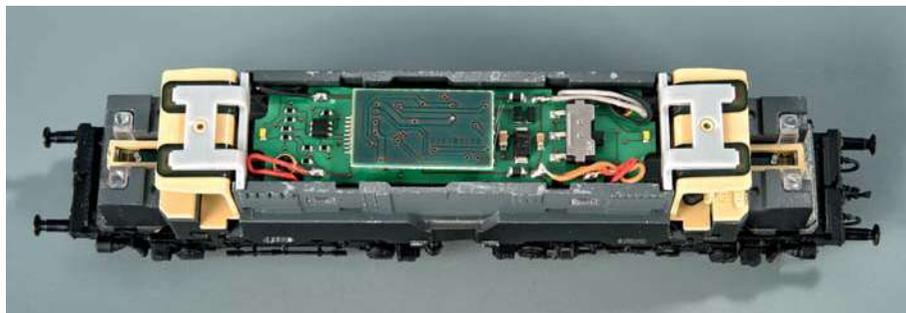


Sogar für eine Führerstandsachbildung fand sich Platz. Der Maschinenraum ist für eine (digital schaltbare) Beleuchtung vorbereitet.

und Schlusssignals ist dezent, aber etwas ungleichmäßig. Die Zugkraft, auch für sehr lange Güterzüge, ist in der Ebene mehr als ausreichend. □ A. Bauer-Portner

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Brawa
- ▶ Bestellnummer: 63102
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- ▶ Antrieb: Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze
- ▶ Haftreifen: Zwei, diagonal innen
- ▶ Gewicht: 162 Gramm
- ▶ V_{min} (2,2 V): 4 km/h
- ▶ V_{max} (12 V): 120 km/h
- ▶ Beleuchtung: LED (abschaltbar)
- ▶ Digitalschnittstelle: Next 18 (NEM 662)
- ▶ Preis: 174,90 Euro (UVP)



Die Hauptplatine trägt rechts einen Minischalter, mit dem sich das Spitzen- und Schlusslicht abschalten lassen. Als Decoder wird der DH18A von Döhler & Haas empfohlen.



Allein das Spitzenlicht ist schon eine Augenweide, ebenso futuristisch wie der Zug.

In der letzten November-Ausgabe des MEB berichteten wir über die sagenhaften Luxuszüge, die auf japanischen Schienen unterwegs sind. Züge, die wahrlich wie von einem anderen Planeten wirken. Einer von ihnen ist der so genannte Shiki-Shima. „Shiki-Shima“, so lernte ich damals von meinem japanaffinen Kollegen Alexander Bergner, bedeute „vier Jahreszeiten“ und die könne man mit diesem Zug, der im Nordosten Japans unterwegs sei, intensiv erleben.



Im Speisewagen und im Lounge-Car ist eine Beleuchtung installiert, in den Schlaf- und Aussichtswagen kann diese nachgerüstet werden.

Manchmal muss es ein Exot sein. Das neue Kato-Modell des japanischen Luxuszuges Shiki-Shima ist eine Wucht.

Für alle Jahreszeiten

Das würde ich nur zu gerne glauben, befürchte allerdings, dass mir allein aus Kostengründen niemals eine Fahrt mit diesem einzigartigen Schienenfahrzeug vergönnt sein wird.

Zum Glück hat sich der japanische Modellbahnhersteller Kato entschieden, dieses außergewöhnliche Ensemble in den Maßstab 1:150 (!) umzusetzen, vorbildgerecht zehnteilig.

Ebenso modern wie das Aussehen ist der Antrieb des Vorbilds, das von Kawasaki

und J-Trec für die East Japan Railway Company (JR East) gebaut wurde. Ein Hybridantrieb bewegt das Luxushotel auf schmaler Spur (1067 Millimeter). Drehstrommotoren sorgen für die Fortbewegung, die erforderliche Energie wird entweder von Dieselmotoren erzeugt oder der Fahrleitung entnommen. Das Kato-Modell hingegen wird konventionell von einem Motorwagen mit Mittelmotor, der zwei Schwungmassen besitzt, angetrieben.

Die Modelle sind in einem edel wirkenden Schuber verpackt. Eine Bedienungsanleitung liegt leider nur auf Japanisch bei. Die Inbetriebnahme des analogen Fahrzeugs ist dennoch keine Hexerei: in der richtigen Vorbild-Reihenfolge mittels der Kato-N-Kupplung zusammenstecken – der Kuppelabstand ist in Ordnung, könnte





Der Lounge-Car mit dem prächtigen Entrée. Maximal 34 Fahrgäste können den zehnteiligen Zug nutzen – Luxus pur!

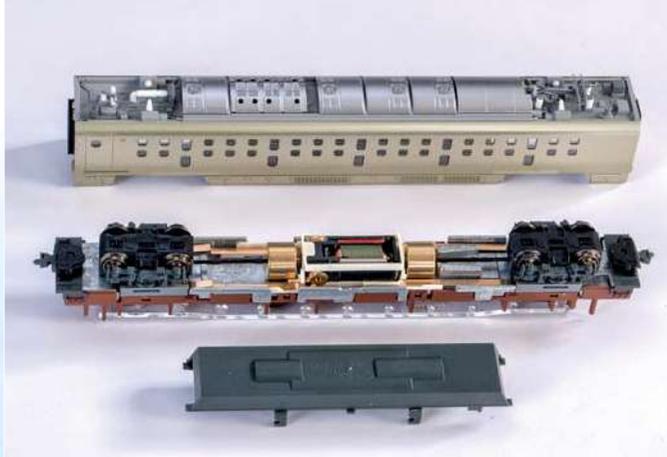
aber noch kürzer sein – und los geht's. Das Spitzenlicht leuchtet auf, auch die Tischlämpchen im Speisewagen und die Foyer-Beleuchtung im Lounge-Car erglimmen. Eine Waggonbeleuchtung ist nicht eingebaut, eine Nachrüstung allerdings vorgesehen und überlegenswert. Schwieriger wird es, falls eine nachträgliche Digitalisierung erfolgen soll. Da hilft die Bedienungsanleitung nicht weiter. Unter den beiden Endwagen befindet sich zwar eine zu öffnende Klappe und dahinter ein Hohlraum, doch Sinn und Zweck erschlossen sich mir nicht. Das Wichtigste am Modell ist das Aussehen und da haben die Kato-Konstrukteure ganze Arbeit geleistet:

Der Habitus des Vorbilds wurde perfekt getroffen. Die Gravuren an den einzelnen Wagen sind feinst ausgeführt, die Drehgestellblenden zeigen deutliche Strukturen und eine ordentliche Tiefe. Besonders gelungen sind die Dächer, wo sich neben

zahlreichen Klimageräten auch Lüfter und die Hochspannungsausrüstung tummeln.

Sauber eingesetzte glasklare Fenster und eine makellose goldfarbene Lackierung verleihen dem Modell ein wirklich wertvolles Aussehen. Die Inneneinrichtung ist so gut es geht nachgebildet, allerdings ist sie aufgrund der zahlreichen sehr kleinen getönten Scheiben oftmals kaum zu erkennen.

Die Fahreigenschaften sind prinzipiell in Ordnung, die Geräusentwicklung ist angenehm. Leider rast der Shiki-Shima bei 12 Volt mit 300 km/h über die Gleise, und das bei einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von nur 110 km/h. □ *Stefan Alkofer*



Solide Kato-Technik verbirgt sich im Motorwagen. Der Antrieb ist gut im Wagenboden versteckt verbaut.

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Kato
- ▶ **Bestellnummer:** 10-1447
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Radgetrieben auf vier Radsätze im Motorwagen
- ▶ **Haftreifen:** Zwei
- ▶ **Mindestradius:** 310 Millimeter
- ▶ **V_{min} (2,3 V):** 4 km/h
- ▶ **V_{max} (12,0 V):** 300 km/h
- ▶ **Beleuchtung:** LED-Spitzen-/Schlussignal; Waggonbeleuchtung vorbereitet
- ▶ **Digitalschnittstelle:** vorhanden
- ▶ **Preis:** 399 Euro (UVP)

Für Liebhaber besonderer Fahrzeuge ist Katos Shiki-Shima ein Muss



Ganz großes Kino im Maßstab 1:150: Katos Shiki-Shima wirkt wie aus einer fernen Zukunft.



Die ersten Bausteine des IC2 von Märklin sind lieferbar. Weitere, wie der Doppelstock-Steuerwagen, werden in Kürze folgen.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Guter Formenbau; sehr gute Lackierung und Bedruckung; Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: 43482

PREIS: 99,99 Euro (UVP)

URTEILE:

Die passende Lok ist schon im Handel. Nun liefert Märklin auch die IC2-Wagen.

Sardinendosen-IC

Kübelweise ergoss sich die Kritik über die DBAG, als die neuen IC 2-Züge zum Einsatz kamen. Der Nahverkehrs-IC war noch eine der freundlichsten Beschreibungen. Aber manchmal braucht man als Unternehmen nur einen langen Atem. Inzwischen ist die Kritik verstummt und die

Doppelstock-IC gehören auf mehreren Linien zum vertrauten Bild.

Märklin hat diesen jungen DBAG-Alltag nun in die Baugröße H0 übertragen und nach der Traxx2 in IC-Lackierung auch die Wagen ausgeliefert. Ein wenig verkürzt (Längenmaßstab 1:93,5) rollen die

Waggons aufs Wechselstromgleis. Die Proportionen wirken trotzdem stimmig.

Der Wagenkasten ist ebenso sauber wie die Drehgestellblenden graviert. An diesen sind auch die farblich abgesetzten, ausfahrbaren Einstiege angebracht. Sie müssten eigentlich am Wagenkasten be-

festigt sein, würden dann aber das Ausschwenken des Drehgestells behindern. Die Fenster sind passgenau eingesetzt, der Wagen besitzt eine einfarbige Inneneinrichtung.

Die Göppinger haben ihren Neukonstruktionen auch eine serienmäßige LED-Innenbeleuchtung (schaltbar mittels Decoder im Steuerwagen) sowie eine stromführende Kuppung spendiert. *al*

Tillig erweitert sein TT-Sortiment um den Ruhesesselwagen der Bauart Bpm 875.

Im Ruhemodus

Außerlich unterscheiden sich die Ruhesesselwagen der Bauart Bpm 875 von den UIC-X-Sitzwagen der DB durch das in der

Dachmitte angesetzte Klimaaggregat. Tillig hat das Charakteristische am Vorbild überzeugend in den Maßstab 1:120 übertragen. Der Wagen ist im

ersten DBAG-Nachtzug-Farbschema mit durchgehender roter Binde lackiert. Das Modell weiß mit einem sauberen Finish zu überzeugen, auch der

Wagenboden ist ausreichend detailliert. Leider sind die Einstiegsbereiche nicht ganz korrekt gestaltet, die Vorbilder des Wagens waren von Anfang an mit Klapptritten ausgestattet. Die Inneneinrichtung zeigt das typische Gestühl, wirkt aber zu hell. Unter der Artikelnummer 01758 ist der Wagen auch als zweiteiliges Set in den nachtblauen City-Night-Line-Farben erhältlich. *ke*



In Tilligs neuem Ruhesesselwagen lässt es sich Tag und Nacht bequem reisen – jetzt auch in 1:120.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Lackierung und Beschriftung*

KONTRA: *Farbgebung der Inneneinrichtung; Kompromisse im Einstiegsbereich; Preis*

BESTELLNUMMER: 16571

PREIS: 63,90 Euro (UVP)

URTEILE:



ACME bietet seine Eurofima-Wagen auch in den Versionen der Prototypen an.

Bunter Dreier

Man mag es kaum glauben, aber die im Bild gezeigte bunte Reihung im D 256 Paris-Frankfurt ist durch ein Vorbildfoto nachgewiesen, das auch die ACME-Packung zielt. Drei der zweiklassigen Eurofima-Prototypen in den Farben der DB,

der SNCF und der FS waren im Jahr 1974 hintereinander eingereiht, wohl im Zuge der Erprobung der einzelnen Bauarten. Die sehr schönen ACME-Modelle zeigen sich im Detail ebenfalls unterschiedlich, nicht nur, was die Drehgestellbauarten angeht. Auch die Türen und

die Lüftungsgitter variieren je nach Bahngesellschaft. Das Set wurde in einer limitierten Serie von nur 400 Stück aufgelegt. Neben der erstklassigen Gestaltung der Gehäuse (mit blauen Türkontrollleuchten) zeigen sich auch die Wagenböden und die Inneneinrich-

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Berücksichtigung der Bauartunterschiede; Dachstirnseiten ohne Trennfuge; Zurüstteile beiliegend

KONTRA: Preis

BESTELLNUMMER: 55101

PREIS: 202 Euro (UVP)

URTEILE:

tung sehr detailreich. Die vollständige und feine Bedruckung umfasst auch die Seitengangwände und Stirtüren. abp



Der SNCF-Wagen läuft auf Y32-Drehgestellen, der Italiener auf solchen der Bauart Bredda.



Den DB-Vertreter zielt vorbildgerecht eine Sonderausführung der ozeanblau-beigen Lackierung.

► KOMPAKT

Jägerndorfer: ÖBB für N

Eine wichtige Lücke, insbesondere für die ÖBB-Fans unter den N-Bahnern, schließen die neukonstruierten Inlandsreisezugwagen („lange Schlieren“). Jägerndorfer bietet die Wagen in Zweier- und Dreier-Sets an. Letztere (alle im „CityShuttle“-Design) beinhalten auch einen Steuerwagen. Unsere Testmuster in Jaffa-Farben der Epoche IV zeigen sich sehr sauber lackiert und bedruckt. Die Ausführung ist maßstäblich und detailreich, die Fenster sitzen bündig. Lobenswert ist die tiefe Lage über dem Gleis. Damit die wohlgelungenen Drehgestelle frei ausschwenken, muss man darauf achten, dass die Trittstufen unter den Einstiegen nicht nach innen gebogen sind. Die Wagen kuppeln sehr eng, was den Einsatz von Kurzkupplungen einschränkt. abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung

KONTRA: Hoher Preis

BESTELLNUMMER: 60250

PREIS: 125,90 Euro (UVP 2er-Set)

URTEILE:



Im Dreier-Set werden die DR-Versionen des Selbstentladers ausgeliefert. Der Blick auf die Wagenunterseite zeigt hervorragende Detaillierung.

Brawa liefert die Selbstentladewagen der DR-Bauart Ommstu 45.02 für H0.

Offenes Vergnügen

Als Nachbau der DB-Bauart Ottm 70 beschaffte die DR in den Jahren 1968/69 1375 offene Selbstentladewagen bei DWM in Berlin-Borsigwalde.

Im Zuge der Brawa-Neukonstruktion der DB-Bauart wurde auch die DR-Variante

berücksichtigt. Letztere wurde nun im Dreier-Set als Erstes ausgeliefert, die DB-Freunde müssen sich noch ein wenig gedulden. Wie zu erwarten, erfüllen die H0-Wagen höchste Ansprüche, was die Maßstäblichkeit, die Detaillierung sowie Lackierung und Bedru-

ckung angeht. Auch die Wagenunterseite ist mehr als einen Blick wert. Nur die Bremsumsteller auf der mittleren Kastenstütze sind teilweise etwas schief aufgeklebt. Kleine Kompromisse musste man bezüglich der Bühnenform, des Bühnengeländers und des

Fehlens zweier Signalstützen (entsprechend der DB-Version nur einseitig am Kasten angebracht) eingehen. abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; herausragende Detaillierung; einwandfreie Lackierung und Bedruckung

KONTRA: Bremsumsteller teilweise schief; kleine Kompromisse

BESTELLNUMMER: 49504

PREIS: 143,70 Euro (UVP)

URTEILE:



In mehreren Sets und als Einzelwagen wird die Brawa-Neukonstruktion angeboten: oben die Epoche-III-Version als Kühlwagen, links ein Epoche-IV-Set.

Auch Brawa bringt den Gmhs 50 als Neukonstruktion für die Spur N.

Dauernd geschlossen

Nach den Liliput-Modellen derselben Vorbildreihe (siehe MEB 12/2017) lieferte auch Brawa seine Modelle eines der meistgebauten geschlossenen DB-Güterwagen aus. Bei den Modellen aus Remshalden lassen sich die Schiebetüren ebenfalls

nicht öffnen, in der Baugröße N eine vernünftige Entscheidung. Einige Details der sehr guten Liliput-Konstruktionen finden sich an den Brawa-Modellen nicht, beispielsweise die Rangiertritte unter den Puffern. Trotzdem ist der neue Gmhs 50 in all seinen Varianten eine

sehr gelungene N-Konstruktion, auch der Wagenboden ist detailreich nachgebildet. Die sehr feinen Nietens sind allerdings erst bei genauem Hinsehen zu entdecken. In den U-Profilen sucht man sie außerdem vergeblich. Die vollständige Bedruckung und die Lackie-

rung sind ausgezeichnet. Auch die Roll- und Kuppeleigenschaften geben keinen Anlass zur Kritik. abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Sehr detailreiche Nachbildung; Proportionen; Lackierung und Beschriftung; freistehende Handgriffe; Wagenboden

KONTRA: Nietens; Preise

BESTELLNRN.: 67804/68805

PREIS: 33,50/100,50 Euro (UVP)

URTEILE:



Der ab Werk leicht gealterte Tcefs 845 (rechts) repräsentiert den Betriebszustand der frühen Epoche V.

Modellbahn Union präsentiert großbritannien-taugliche Güterwagen in 1:87.

Reif für die Insel

Für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Großbritannien beschaffte die DB ab 1964 insgesamt 100 gedeckte Güterwagen der Bauart Gbtmmks 66/Tcefs 845. Die Fahrzeuge entsprachen

dem schmalen britischen Lichtraumprofil, zudem waren sie zusätzlich zu ihrer Druckluftbremse mit dem in Großbritannien üblichen Saugluftbremssystem ausgestattet. Modellbahn Union hat bei der

Übertragung der außergewöhnlichen Fahrzeuge in den Maßstab 1:87 hervorragende Arbeit geleistet. Die Modelle warten mit zahlreichen Details auf; von den durchbrochenen Dachritten an den Stirnseiten

über die feinen Gravuren an den Seiten bis hin zum Wagenboden. Dort sind vorbildgerecht die Luftbehälter der beiden Bremssysteme untergebracht. Auch die Bedruckung ist außergewöhnlich gut gelungen. Unter den derzeit sechs erhältlichen Farbvarianten ist auch ein Wagen der frühen Epoche V, der im gealterten Zustand mit Farbausesserungen angeboten wird. ke

AUF EINEN BLICK

PRO: Außergewöhnliches Vorbild; hervorragende Detaillierung und Beschriftung; zu öffnende Schiebetüren

KONTRA: –

BESTELLNRN.: G66001/G66006

PREIS: 39,99/42,99 Euro (UVP)

URTEILE:



Die mehrsprachigen Anschriften an den Schiebetüren sind auch in der 87-fachen Verkleinerung noch gut lesbar.



Auffällig ist das schmale Profil (Rbf Untertürkheim, Juni 1965). Zwei Exemplare überdauerten die Zeiten im Museum Bochum-Dahlhausen.



Mit Hagen von Ortloff zur Rhätischen Bahn - 26.—30. September
Jubiläumsreise 50 Jahre LGB (Märklin) mit Dampf-Sonderfahrt ins Rheintal &
LGB Jubiläumzugfahrt Wiesen-Albula-Landwasserviadukt
Infos: [BahnenSutter](http://BahnenSutter.de) • Tel. 07652/917581
www.bahnen.info • info@bahnen-sutter.de



Lenz verbessert Bewährtes und bringt den Handregler LH101 als Nachfolger des LH100.

Handbetrieb



Neu sind der große Drehregler und ein zweizeiliges Display.

Eine Kombination des kompakten LH01 und des bewährten LH100 präsentiert Lenz nun mit dem neuen LH101. Vom LH01 wurden der Drehregler und die sogenannten Clubmodi übernommen. Letztere schränken den Funktionsumfang in zwei Modi so ein, dass beim gemeinsamen Spielen keine ungewollten Handlungen möglich sind (nur Fahren beziehungsweise Steuern und Fah-

ren). Leistung und Vielseitigkeit entsprechen dem LH100. Neu ist die Möglichkeit, auch Fahrstraßen speichern und ansteuern zu können. Außerdem gibt es nun den Rangiermodus, bei dem das Gerät nur bis zur Fahrstufe 1 herunterregelt. Der Halt erfolgt dann durch den Druck auf den Drehknopf. Wer einen LH90 oder 100 besitzt, kann diese Geräte bei Lenz zu günstigen Konditionen gegen den LH101 eintauschen. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Funktionsumfang; gute Handhabung; Display-Helligkeit regelbar

KONTRA: Anzeigen im Display etwas unübersichtlich

BESTELLNUMMER: 21101

PREIS: Zirka 150 Euro

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

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

► KOMPAKT



Busch: Land Rover Discovery für H0

Ob für die Fahrt zum Supermarkt oder um den Nachwuchs zu kutschieren, schwere Geländewagen erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Die klobigen Spritfresser versprechen einen Hauch von Abenteuer im stressigen Alltag. Mit dem ab 1989 gebauten Land Rover Discovery hat Busch einen Urahn der aktuellen SUV-Welle in den Maßstab 1:87 übertragen. Als Vorbild für das wuchtige Modell diente die ab 1994 produzierte Version des Fahrzeugs. Rundum überzeugend ist den Viernheimern die kantige Form des Geländewagens gelungen. Die passgenau eingesetzten Fenster und Oberlichter lassen tief in den Innenraum blicken, Details wie die angesetzten Blinker runden den sehr guten Gesamteindruck ab. *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung; Gummireifen; feine Bedruckung; farbige Blinker

KONTRA: Preis

BESTELLNRN.: 51900/51911

PREIS: 19,99/23,49 Euro (UVP)

URTEILE:

► KOMPAKT



Herpa: MB-Atego-Feuerwehr für N

Nicht allzu oft werden die N-Bahner mit Formneuheiten bei den Modellautos verwöhnt. Herpas Ankündigung eines neuen Feuerwehrfahrzeuges wurde daher mit Freude aufgenommen. Nun ist der Mercedes-Benz Atego mit Ziegler-HLF 20-Aufbau im Handel und ergänzt die wenigen Großserien-Feuerwehrfahrzeuge im Maßstab 1:160. Die Proportionen der nur 47 Millimeter langen Miniatur geben das Vorbild gut wieder. Viele Details, etwa an der Front oder im Bereich der Einstiegsstufen, sind jedoch vereinfacht. Sehr störend sind die tief im Gehäuse liegenden Fenster. Die N-Bastler haben nun ein neues Basisfahrzeug, aber auch jede Menge zu tun. Farbliche Ergänzungen sind dabei noch das Einfachste. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Proportionen

KONTRA: Viele vereinfachte Details; Fenstereinsatz; Felgen und Reifen

BESTELLNUMMER: 066716

PREIS: 19,95 Euro (UVP)

URTEILE:



Das Original seit 1972

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 • H0m • H0e**

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654
E-Mail: info@donnerbuechse.com
Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)
 ➔ **5 hauseigene Kundenparkplätze**

Öffnungszeiten

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr
 Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *
 * Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr
 >>>> Montag: Ruhetag <<<<



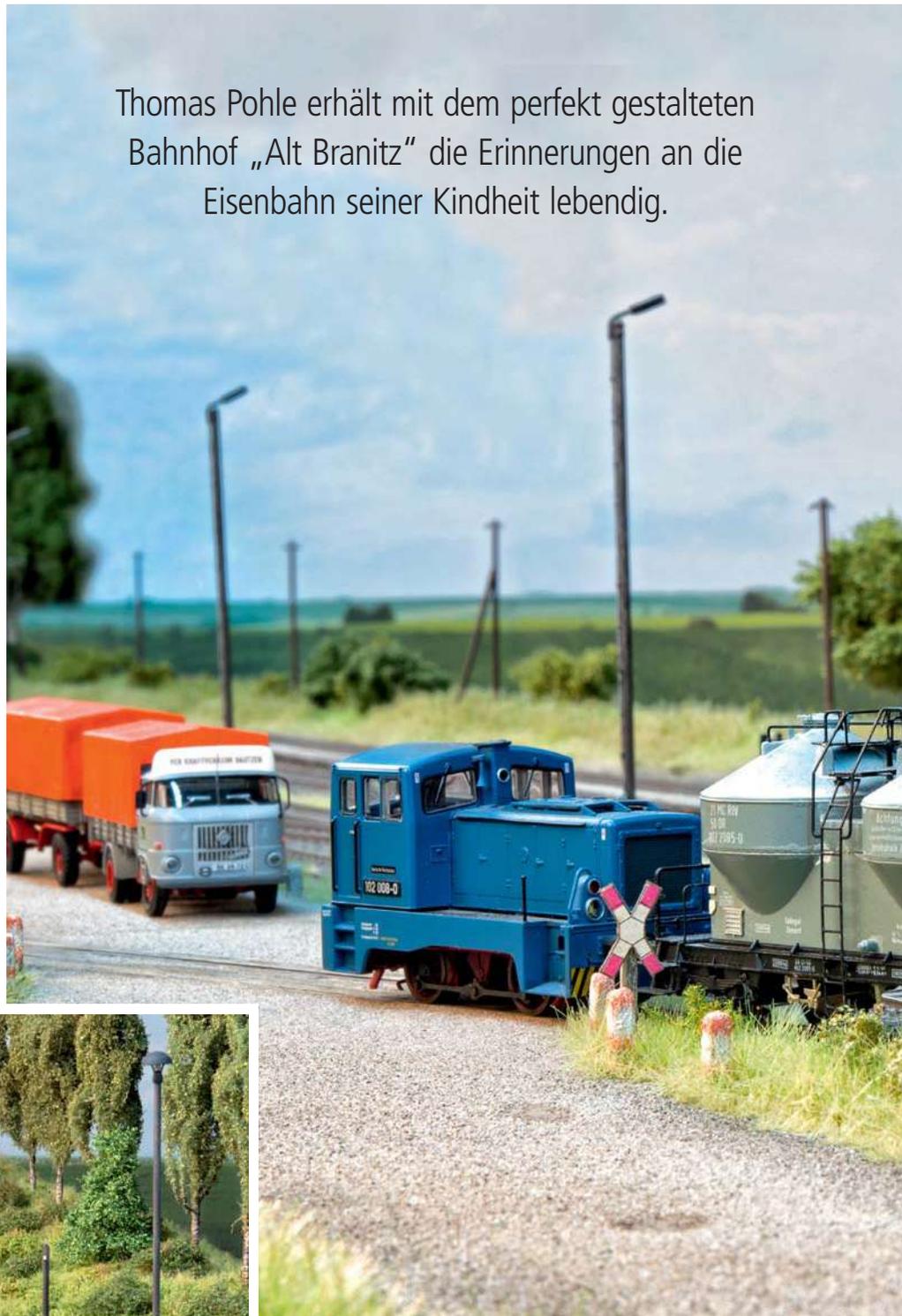
Ein wacher Blick, sowohl für Kleinigkeiten als auch für die Gesamtwirkung, und ein Schatz aus Erinnerungen an frühere Zeiten – auf diesen Grundlagen entsteht realistisch wirkender, vorbildlicher Modellbau.

Thomas Pohle ist Ende der 80er-Jahre in Kubschütz aufgewachsen, in einer kleinen, östlich von Bautzen gelegenen Ortschaft. Omas oft besuchter Kleingarten lag in Bautzen direkt am Bahndamm. Doch nicht nur dort nahm die große Eisenbahn wohl Einfluss auf die kindliche Entwicklung. Pohle erinnert sich: „Mit der MZ meines Vaters unternahmen wir oft Spritztouren. Die große Schwester auf dem Sozius-Sitz, ich auf dem Tank, so sind wir über Feldwege immer bis zu einer Straßenbrücke über die Strecke nach Löbau gefahren.“ Diese Brücke, ein typischer Betonbau, steht nun auf Pohles Modellbahn, an der östlichen Bahnhofsausfahrt.

Die Modul- und Segmentanlage „Alt Branitz“ ist das erste richtige Modellbahnprojekt von Thomas Pohle. „Zuvor gab es

„Alt Branitz“ ist ein Erstlingsprojekt

nur die übliche Modellbahnplatte in der Kindheit, dann folgte die Pause in der Jugend, in der andere Dinge wichtiger waren.“ Doch das Interesse blieb, Fachzeitschriften und das Internet sorgten für die Inspiration. Daraus entstand zunächst das Projekt „Baruth (Sachsen)“. Der Bahnhof an



Thomas Pohle erhält mit dem perfekt gestalteten Bahnhof „Alt Branitz“ die Erinnerungen an die Eisenbahn seiner Kindheit lebendig.



Am östlichen Ende des Bahnhofs „Alt Branitz“ liegen die Streckenverzweigung und die alte Straßenbrücke.

der längst abgebauten Strecke Radibor – Weißenberg lag nicht weit entfernt vom Heimatort. „Von einem konsequenten Nachbau wich ich dann aber ab, als es galt das Empfangsgebäude im Selbstbau zu erstellen,“ erzählt mit Pohle. Dies und ein neuer Fokus auf das Thema Kleinbahnen waren Anlass, den Bahnhof mit einer Ab-

Wie gemalt



wandlung des Auhagen-Bausatzes „Kra-kow“ in nördlich gelegene Gefilde zu verorten. „Der fiktive Name Alt Branitz soll eine Einordnung in das südöstliche Brandenburg darstellen, in dem die reale Ortschaft Branitz mit ihrem pückler’schen Landschaftspark zu finden ist.“ Auch der Gleisplan erfuhr eine Änderung: „Durch

einen Abzweig besteht die Möglichkeit, auf einem gesonderten Streckenast zukünftig die favorisierte Kleinbahnromantik mit Gleisen in Kiesbettung darzustellen“, sagt mir Thomas Pohle zu seinen modellbahnerischen Zukunftsplänen.

Die Planung und den Bau der Anlage veröffentlichte Pohle im „HO-Modellbahn-

Kleiner Bahnhof – reger Verkehr. Vor 30 Jahren spielten die Güterkunden auf Landbahnhöfen noch eine bedeutende Rolle.

forum“ im Internet. „Über das Forum habe ich auch die Modellbahnfreunde der ‚IG Sächsische Nebenbahnen‘ kennengelernt“, berichtet Pohle. „Bald ergab sich dann die Möglichkeit, unsere Module im



In verkehrsschwachen Zeiten genügt eine Ferkeltaxen-Einheit. Der Zug beansprucht nur einen sehr kleinen Teil der Gleisnutzlänge.



Gelungene Farbgestaltung und kleine Details wie der Hemmschuhständer machen den Reiz der Anlage aus. Die fotografierten Straßen- und Schienenfahrzeuge stammen alle von den Mitgliedern der „IG Sächsische Nebenbahn“.

Der fotografierte Abschnitt, von der Straßenbrücke im Osten über den Bahnhof bis hin zu den Streckenmodulen, misst knappe neun Meter. Dadurch entsteht beeindruckender Realismus. „Ich versuche bewusst, mich mit den Details zurückzuhalten“, meint Pohle zur Gestaltung. „Für den von mir gewollten Eindruck ländlicher Ruhe und Weitläufigkeit gebe ich den Szenen lieber mehr Raum. Dadurch, dass ich die Anlage ohnehin nicht dauerhaft aufbauen kann, kommt es mir auf einen halben Meter in der Länge nicht an.“ Trotz der räumlichen Weite wirkt die Anlage aber keinesfalls langweilig, weil jedes kleinste Detail stimmig ausgeführt wurde. Persönliche Erinnerungen spielen bei vielen Szenen auf der Anlage eine wichtige Rolle.

privaten Rahmen mit dem damals noch in Grundausstattung befindlichen Bahnhof Alt Branitz gemeinsam zu bespielen.“ In den folgenden sieben Jahren bis heute ergaben eine regelmäßige Zusammenarbeit mit intensiven Erfahrungsaustausch und die Teilnahme an einigen Ausstellungen. Im Januar 2018 war die Gemeinschaftsanlage auf der „Erlebnis Modellbahn“ in Dresden zu sehen, wo auch die gezeigten Fotos entstanden.

Das Beamtenwohnhaus entstand genauso wie das Empfangsgebäude aus Auhagen-Bauteilen. Blickfang ist der frisch gestrichene Gartenzaun.





Eine Reminiszenz an den Bahnhof Baruth (Sachsen) ist das Anschlussgleis zur Wagenübergabestelle der ehemaligen OLBA-Brikettfabrik.

„Die Pläne über der Kreissäge müsste eigentlich weiter zugezogen sein“, erzählt Thomas Pohle zum Bild auf Seite 102 unten. „Dort versteckte sich in unserem Hof immer eine von Nachbars Hennen, um ihr Ei zu legen.“ Viel macht auch die Grüngestaltung aus: „Ich verwende für das elektrostatische Begrünen nun den RTS-Greenkeeper mit 35 kV. In Kombination mit Grasfasern überwiegend von MiniNatur und

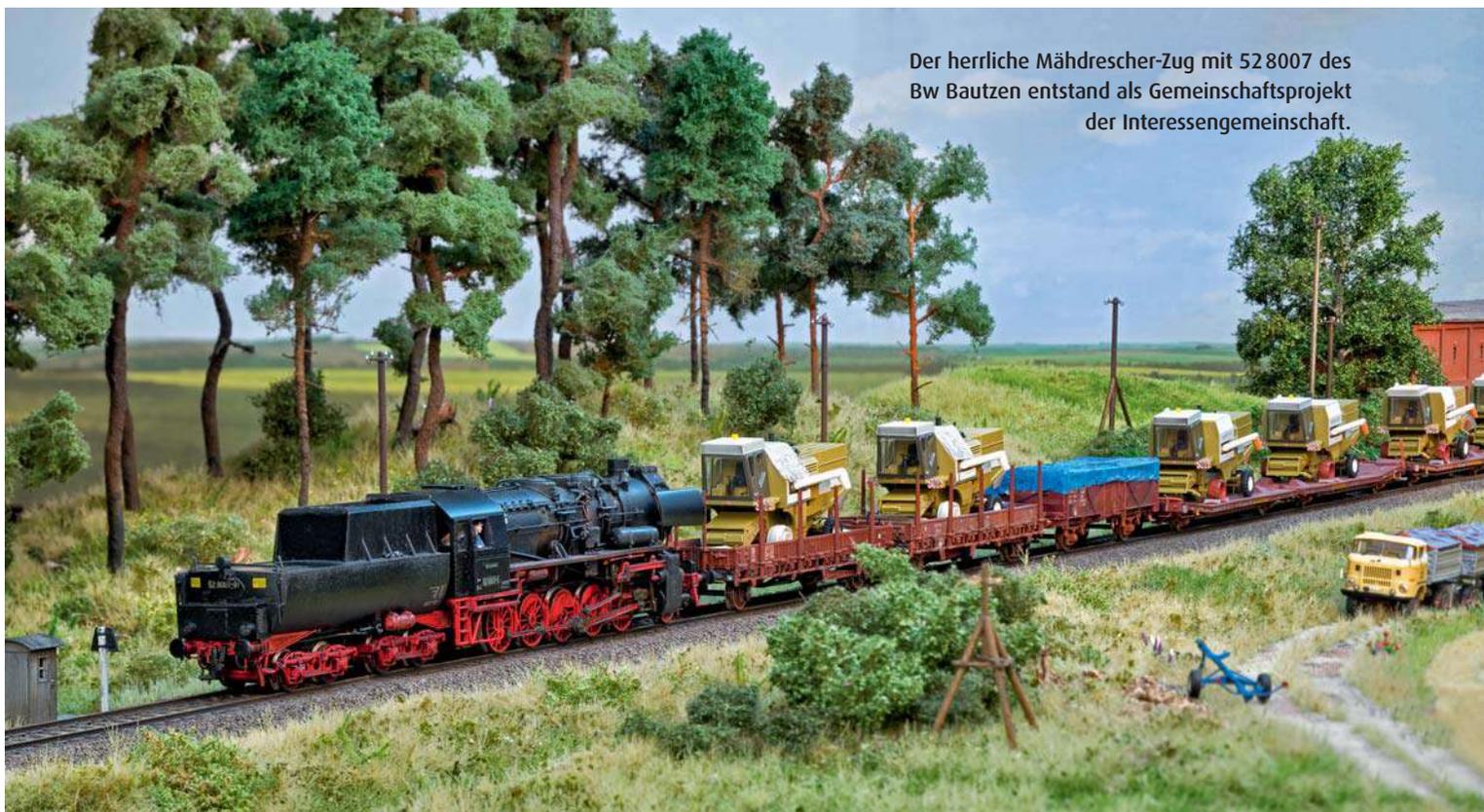
feiner Flockage in der Endgestaltung habe ich die besten Ergebnisse erzielt. Auch das Getreidefeld ist auf diese Weise entstanden.

Persönliche Erinnerung im Detail umgesetzt

den, mit langen hellen Fasern und in mehreren Arbeitsgängen.“ Die Kiefern an der Strecke stammen von MBR und FREON.

„Einige weitere habe ich von der Kleinserienbörse in Prag importiert, diese aber mit Filterwatte noch verbessert. Der Begrünungsabfall wurde gleich am Bahndamm als niedriger Bewuchs recycelt.“

Die Bilder zeigen nicht den Endzustand dieser Anlage. Thomas Pohle treibt die Detaillierung in einzelnen Abschnitten weiter voran. „Nun wartet auf der Ladestraße ein großer Holzstapel auf die Verladung. Der



Der herrliche Mähdrescher-Zug mit 528007 des Bw Bautzen entstand als Gemeinschaftsprojekt der Interessengemeinschaft.

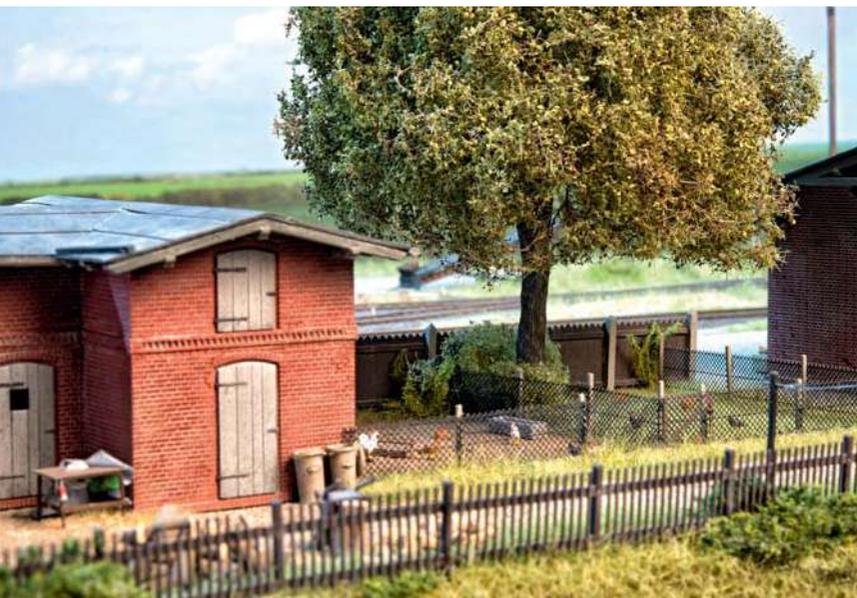


FOTOS: A. BAUER-PORTNER

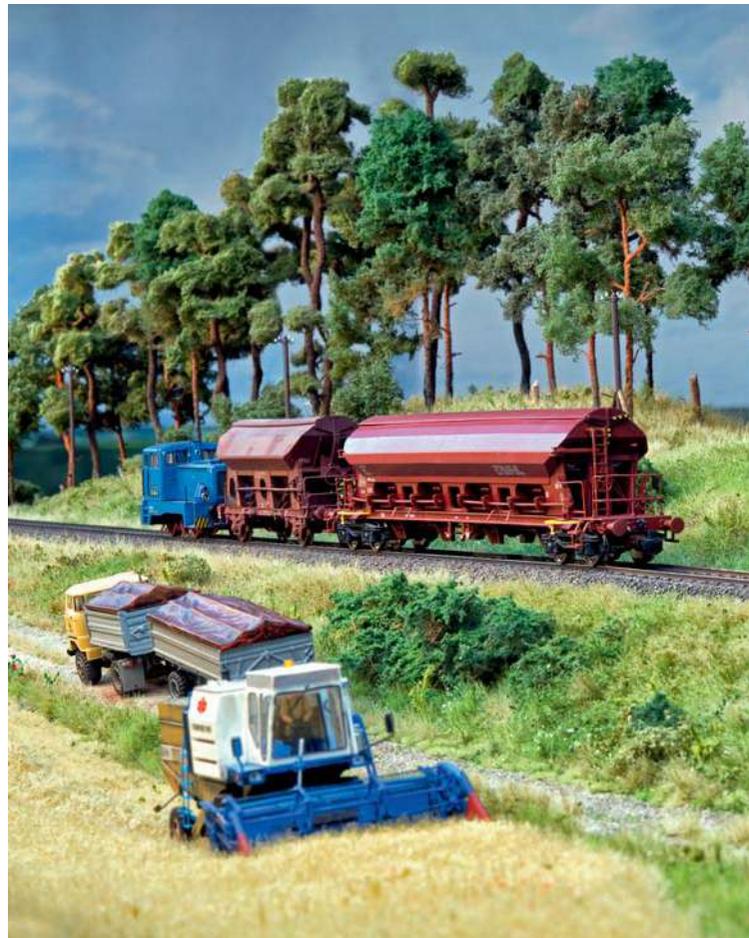
Im letzten Abendlicht ist im vorbildlich gepflegten Garten des Bahnhofsvorstandes niemand mehr zu sehen. Unkraut sucht man vergebens.

freie Blick auf die Ferkeltaxe wie im Bild ist nun nicht mehr möglich," sagt mir der Künstler und verrät: „Hätte ich keinen Bezug zur Eisenbahn und zur Modellbahn, würde ich mich wohl im Zeichnen oder der Malerei verwirklichen. So ist der Modellbau für mich eigentlich dreidimensionale Malerei.“ □ *A. Bauer-Portner*

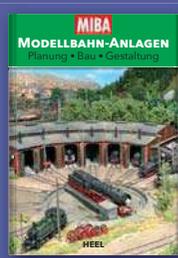
An den Bahnhof schließen sich noch zwei großzügige Streckenmodule an. Im Hochsommer dreht sich in der Landwirtschaft und auf der Schiene alles um das Getreide.



Zwischen dem Empfangs- und dem Nebengebäude liegt das Reich der Hühner. Die Kreissäge wird vor dem nächsten Regen noch abgedeckt.



HOBBYWERKSTATT MODELLEISENBAHN



Modellbahn-Anlagen Planung, Bau, Gestaltung

224 Seiten im Format
21,4 x 28,6 cm, gebunden,
ca. 450 Abbildungen
Best.-Nr. 15088141
€ 14,99



Das große Gleisplanbuch

240 Seiten, Format
21,3 x 28,6 cm, Hardcover,
mit 111 farbigen Gleisplänen,
75 3D-Schaubildern, über 90
Skizzen und Zeichnungen
sowie mehr als 100 Fotos
Best.-Nr. 15088129
€ 14,99



101 Profitipps für Modellbahner

Dieser praktische Ratgeber entstammt den Werkstätten der MIBA-Modellbahn-Profis. Immer wieder stehen Modellbauer vor der Frage, welche Werkzeuge und Materialien sich für welches Selbstbauvorhaben eignen. Nun zeigt dieser kompakte Sammelband, was in einer gut ausgestatteten Modellbahn-Werkstatt nicht fehlen darf, wie die unterschiedlichsten Werkstoffe bearbeitet werden und wie sich die angestrebten Ergebnisse verbessern lassen. Ein „Schrauber-Buch“ mit unzähligen Anwendungsbeispiele aus der langjährigen Praxis der Autoren, das in keiner Modellbahn-Bibliothek fehlen darf!

208 Seiten, Format 18,0 x 26,0 cm,
Softcover, über 650 Abbildungen
Bestell-Nr. 15088146 | € 24,99



Erhältlich 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, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



NEU

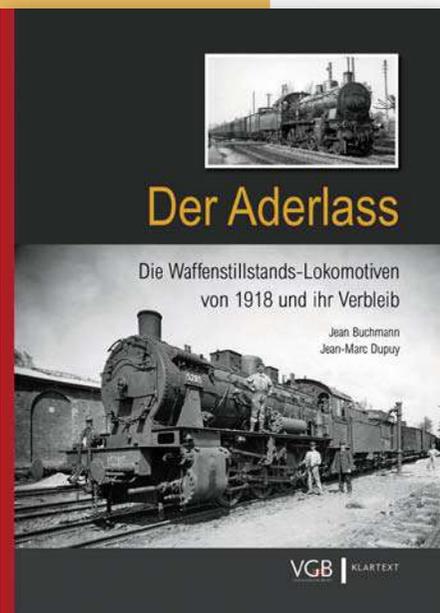
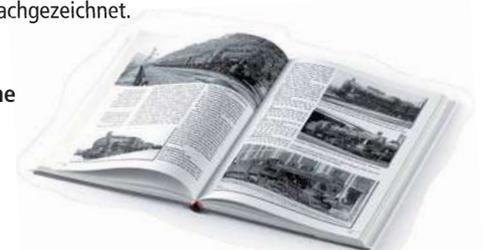
Zweites Leben im Zwangs-Exil

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 regel-spurigen Dampflokomotiven und 150.000 Waggons stellte aber nicht nur die deutschen Staats-eisenbahnen 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 Ein-satz 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



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



Von Lenzkirch über Lenzberg bis hin zu Lenzburg: Die Titelfindung für die beachtenswerte O-Anlage geriet zu einer nicht minder großen Herausforderung wie die vom talentierten Modellbahnachts aus vier nordrhein-westfälischen Schulen nun erfolgreich vollendete, detailreiche Ausgestaltung der achteiligen Segmentanlage im Maßstab 1:43,5.

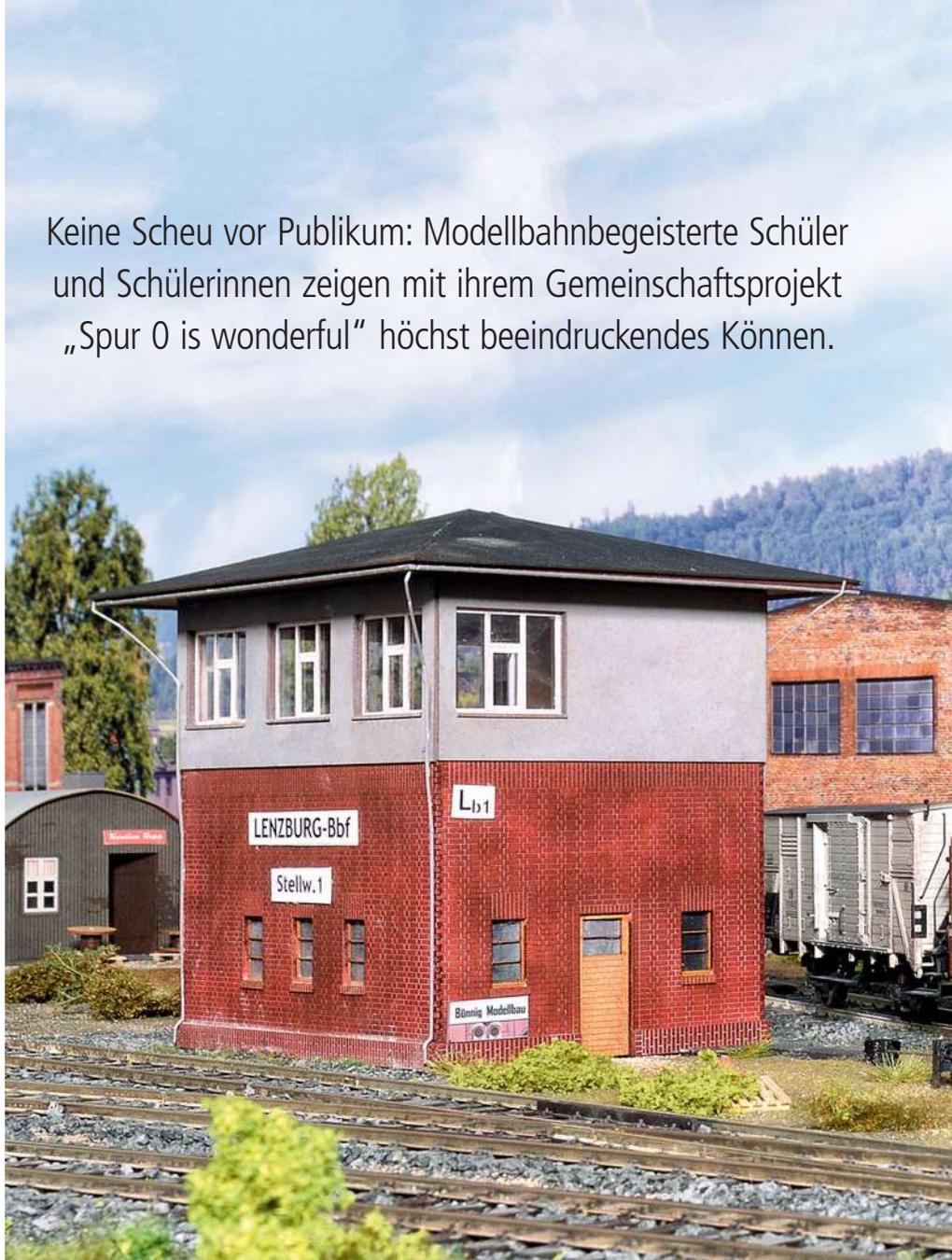
„Lenzkirch gibt's ja wirklich“, erklärt Helmut Liedtke, seines Zeichens Jugendbeauftragter des Modellbahnverbands in Deutschland (MOBA) und für Planung und Projektleitung dieses jüngsten Jugendteam-Vorhabens seines Verbandes verantwortlich. Er ergänzt: „Das echte Lenzkirch war aber keineswegs unser Vorbild!“

Wohl wahr, schließlich kenne ich Lenzkirch im Schwarzwald seit Ende der 60er-Jahre persönlich und kann bestätigen, dass dieses Gemeinwesen an der Haslach nicht eben für seinen Hafen, geschweige denn einen Hafenbahnanschluss bekannt geworden ist. Beides spielt aber im Gestal-

Kleinstadt und Anlage auf Namensuche

tungs- und Betriebskonzept der O-Anlage eine nicht zu übersehende Rolle. Die Modell-Kleinstadt mit angedeuteter Binnenhafen-Atmosphäre benötigte also nach übereinstimmender Meinung aller Beteiligten einen anderen Namen. Da bot sich als nächster Lenzberg an. Verständlich frei-

Keine Scheu vor Publikum: Modellbahnbegeisterte Schüler und Schülerinnen zeigen mit ihrem Gemeinschaftsprojekt „Spur 0 is wonderful“ höchst beeindruckendes Können.



lich, dass auch diesem Vorschlag keine längere Halbwertzeit beschieden war, denn „mit nennenswerten Erhebungen können wir auf unserer Gemeinschaftsanlage nicht wirklich dienen“, bekennt mit einem Schmunzeln Bauleiter Reiner Schwalm von der Gesamtschule Rheydt-Mülfort.

Hier ist noch Handarbeit sehr gefragt: 64 295 braucht für den nächsten Einsatz eine Auffüllung der Kohlevorräte.

„Na dann eben Burg statt Berg“, befand Helmut Liedtke. Und flugs wurden Empfangsgebäude, Betriebsbahnhof, Stellwer-

Alles für die Null



Mit seinem kurzen Nahgüterzug nicht eben gefordert ist der Bubikopf, der das Stellwerk des Betriebsbahnhofs Lenzburg gerade passiert hat.

ke und Bahnbetriebswerk umbenannt und die bahnamtlichen Schilder in Lenzburg geändert. Nichts liegt mir ob dieser Neubenennung ferner, als Wasser in den Wein der Erkenntnis zu gießen, aber mit südwärts gerichtetem Blick bedarf es doch einer Anmerkung. Zwar gibt es in Deutschland kein Städtchen dieses Namens, wohl aber in der deutschsprachigen Schweiz: Lenzburg im Kanton Aargau errang nicht nur einen gewissen Bekanntheitsgrad

durch seine Kartonagen-, Konserven- und Gewehrfabrikation, sondern auch mit sei-

Eingleisige Nebenbahn mit zwei Bahnhöfen

dem Schloss, das zeitweilig im Besitz der Habsburger war.

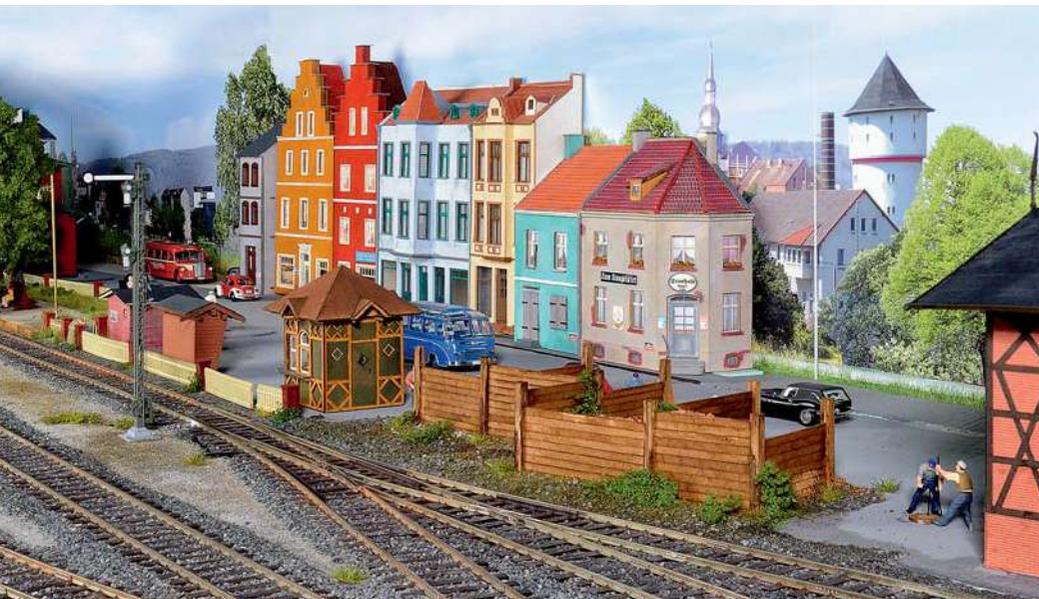
Doch halt, dass es sich bei dieser sehenswerten Gemeinschaftsanlage nicht um ein schweizerisches Thema, sondern

um Szenen aus der Zeit der Deutschen Bundesbahn handelt, dafür braucht es nicht erst den Auftritt des Bubikopfes 64 295, der mir just in diesem Moment ins Blickfeld gerät.

„Dargestellt ist eine eingleisige Nebenbahn mit Anschlussbahn, Durchgangsbahnhof, Betriebsbahnhof und kleinem Bahnbetriebswerk“, umreißt Projektleiter Liedtke das Anlagenthema. „Und zwar am Übergang von der Epoche III zur IV“, er-



Im Durchgangsbahnhof Lenzburg ist 64 295 mit dem Frühzug, gebildet aus einem Umbaupärchen und einer Donnerbüchse, eingetroffen.

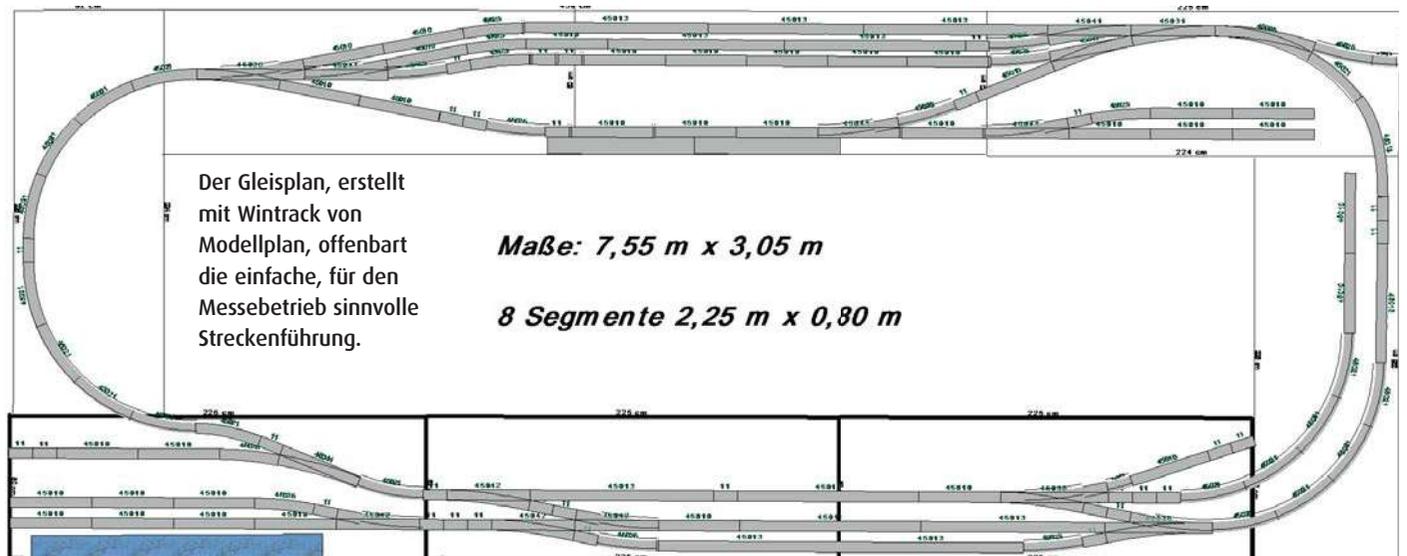


Die Bahnhofstraße von Lenzburg hat sich ihren kleinstädtischen Charme bewahrt. Störende Neubauten sind hier nicht auszumachen und auch der Straßenverkehr wirkt recht bescheiden.

gänzt Reiner Schwalm und verweist dabei insbesondere auf einige der Schuco-Auto-Modelle.

Auch wenn hier auf der Dortmunder Intermodellbaumesse 2018 ob des Termins im April Frühlingsgefühle aller Beteiligten durchaus angebracht sind, hat das mit dem Anlagennamen nichts zu tun. Behält man beispielsweise die Herkunft von Roll- und Schienenmaterial im Blick, werden schnell die Zusammenhänge klar.

Das gilt auch für die Wahl der Nenngröße. Erfolgreich auf die Null gesetzt – beim Roulette wär's ein erhebliches Risiko – haben neben Bernd Lenz, der dieser Baugröße von Gießen aus entscheidende Impulse gab, gemeinsam mit dem MOBA-Jugendteam die Arbeitsgemeinschaften von vier nordrhein-westfälischen Schulen. Und was der modellbahnerische Nachwuchs





In gemächlichem Tempo passiert die Köf II den markanten Bw-Wasserturm in Ziegelbauweise.

der Theodor-Heuss-Gesamtschule Oelde, der Gesamtschule Rheydt-Mülfort, des Annette-von-Droste-Hülshoff-Gymnasiums Dülmen und des Heinrich-von-Kleist-Gymnasiums Bochum auf acht Segmenten zustande gebracht hat, kann sich wirklich sehen lassen!

„Mal ein etwas großspurigerer Auftritt, nicht wahr“, höre ich aus dem hinter den stimmigen Jowi-Kulissen sich verbergen-

Vom Schul-AG-Mitglied zum Projektbetreuer

den Anlageninnenraum. Das muss wohl die Stimme von Marcel Fornacon gewesen sein, vermute ich. Auch er hat einmal vor Jahren in seiner Schul-AG Feuer gefangen, überragt inzwischen sogar seine modellbahnbegeisterten Lehrer und gehört mittlerweile selbst zum Betreuersteam. „Was nachdrücklich zeigt, dass bei entsprechender Heranführung die Beschäftigung mit unserem so facettenreichen Hobby



Güter auf die Bahn: Noch ist der Stückgutumschlag kein Fremdwort für die Staatsbahner, wie am Güterschuppen zu sehen ist. Zeit für eine Pause bleibt fürs Personal aber allemal.

durchaus langfristige Wirkung entfalten kann“, freut sich Helmut Liedtke. Dem erfahrenen Lehrer ist es auch nach seiner Pensionierung immer wieder mit viel Ein-

ment, gegenüber dem Milchhaus von Busch. Das andere Kurvensegment auf der Gegenseite bietet einen wirkungsvollen Kontrast, ist es doch als Standort der Indus-



Landleben: Der Grill ist angeworfen, die spontane Gartenfete kann alsbald beginnen.

AUF EINEN BLICK: DAS VIER-SCHULEN-GEMEINSCHAFTSPROJEKT

Modellbahn, Modellbau und Schule können sich durchaus sinnvoll ergänzen. Das beweisen nicht zuletzt zusammen mit dem MOBA-Jugendteam die Projektgruppen des Heinrich-von-Kleist-Gymnasiums Bochum, des Annette-von-Droste-Hülshoff-Gymnasiums Dülmen, der Theodor-Heuss-Gesamtschule Oelde und der Gesamtschule Rheydt-Mülfort, hier stellvertretend (v.l.s.) Marcel Fornacon, Nicolas Schwalm (beide Rheydt), Jannik Uhlending, Helmut Liedtke, Alexandra Seibt (alle Dülmen), Reiner Schwalm, Max Ternik (beide Rheydt) und Robin Wohlgemuth (Dülmen).



FOTO: HALICKE



Die Zeit reicht für ein paar Worte zwischen Stellwerker und Lokführer der unter der filigranen Signalbrücke wartenden V 100 2361.

trie verpflichtet, was schon aufgrund der imposanten Stahllagerhalle niemandem entgehen kann. Mit der anspruchsvollen Aufgabe, diesen Joswood-Bausatz zu einem echten Blickfang auszugestalten, waren die schon Erfahreneren unter den Nachwuchsmodellbauern betraut, darunter Neuntklässler des Dülmener Annette-von-Droste-Hülshoff-Gymnasiums. Letzte Hand legte auch noch während dieser Intermodellbau Nicolas Schwalm an, so dass er nun mit mir nicht mehr nur den Rohbau, sondern noch vor Messeschluss den Endausbauzustand bewundern kann.

Apropos Messe: Das MOBA-Konzept, auch dieses jüngste Schulprojekt in aller Öffentlichkeit seit 2014 Gestalt annehmen

zu lassen, kommt sowohl bei den Schülerinnen und Schülern als auch beim geeigneten Publikum gut an. „Bei der Intermodellbau 2014 fiel hier in Dortmund der Startschuss und wir haben seither fast ausschließlich auf Messen und Ausstellungen weitergebaut“, erzählt mir Projektleiter Liedtke nichts wirklich Neues, schließlich habe ich den Fortgang dieses ambitionierten Vorhabens von Beginn an im Auge be-

Erfolgserebnis mit wechselnden Gruppen

halten. Auch das Wagnis, mit meist von Tag zu Tag wechselnden Gruppenzusammensetzungen Baufortschritte erzielen zu wol-

len, ohne dabei eine gewisse einheitliche Linie zu verlieren, darf erneut als geglücktes Experiment verbucht werden.

Ein schmackhaftes Endresultat: Viele Köche verderben eben längst nicht immer den Brei! Zumal dann nicht, wenn die Küchenchefs ihr Metier beherrschen und sich wie Peter Büscher oder Reiner Schwalm als Betreuer mit Hilfestellungsbereitschaft verstehen.

Die Mischung macht's wie bei allen Erfolgsrezepten. Der Dülmener Robin Wohlgemuth zum Beispiel hatte sich als Fünftklässler seiner damaligen Schul-AG angeschlossen, ist nach wie vor beim MOBA-Projekt aktiv und „das Basteln macht mir immer noch sehr viel Spaß!“ Den haben



FOTO: HALCKE

Mit einer kurzen Übergabe passiert die Köf 4958 die zu diesem Zeitpunkt noch im Rohbau befindliche Stahllagerhalle, die aber dank eines engagierten Lieferanten sowie fleißiger Helferinnen und Helfer schon kaum 24 Stunden später ihren endgültigen Ausbaustand erreicht hat.



Am Posten 103 unweit des Lenzburger Bahnbetriebswerks genügt schon seit vielen Jahren ob des geringen Verkehrsaufkommens die Sicherung des Bahnübergangs durch Andreaskreuze.

auch die Jüngsten an diesem Messtag, Alexandra Seibt und Jannik Uhlending aus Dülmen. Beiden ist anzusehen, dass für sie

Modellbauerische Qualität bemerkenswert

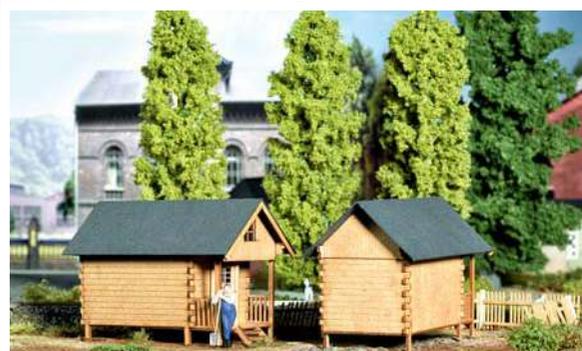
der Ausflug in die Westfalenhallen eine willkommene Abwechslung ist und ihnen die Beteiligung an der Präsentation der O-Anlage viel bedeutet.

„Alles für die Null“, freut sich am Ende dieses Tages auch Reiner Schwalm, während wir gemeinsam dem mittels der Lenz-Zentrale LZV 100 und den Lenz-Handreglern LH 100 via Xpress-Netz gesteuerten Abendzug hinterherschauen und ich noch neben der landschaftlichen, mit vielen liebevollen Detailszenen bestückten Ausgestaltung vor allem die bemerkenswerte modellbauerische Qualität der Hochbau-

ten auf mich wirken lasse. Egal ob aus Karton, Kunststoff oder Holz, wirklich beachtlich, denn diese Baugröße verzeiht keine Fehler!

Enorme Fortschritte, die nicht nur dem Können der Schülerinnen und Schüler, sondern gleichfalls den in dieser Baugröße engagierten Herstellerfirmen zu attestieren sind. Bünnig-Modellbau und Müllers Bruchbuden stehen hier stellvertretend für eine dem Nischendasein entwachsene Bewegung. „Bedanken müssen wir uns bei den Herstellern, die uns so großzügig unterstützt haben“, weiß auch Helmut Liedtke dieses Engagement sehr zu schätzen.

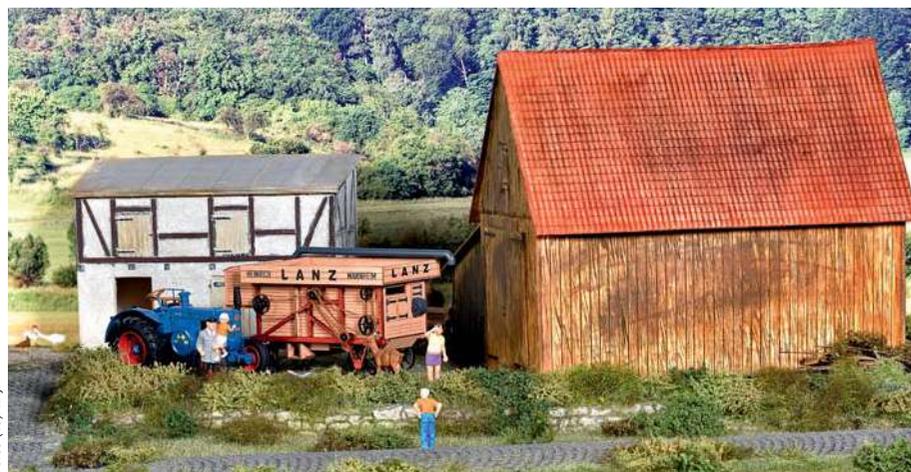
Wer jetzt Appetit bekommen hat, sollte sich die Kölner Modellbahnmesse vom 15. bis 18. November 2018 vormerken. In den dortigen Deutzer Messehallen ist die Lenzburg-Anlage das nächste Mal zu sehen. Es lohnt sich! □ *Karlheinz Haucke*



Mach mal Pause, sagt sich Hanspeter Kleiner und genießt die Ruhe im Schrebergarten.



Schafe am Gleis: Das geht gar nicht und hat sogar die Feuerwehr auf den Plan gerufen.



Kaum zu glauben, welche historischen Schätze Landwirt Hans-Heinrich Piepenbrink aus seiner Scheune geholt hat. Vor allem die urige Lanz-Dreschmaschine erntet bewundernde Blicke.

ANLAGENSTECKBRIEF

- ▶ Achteilige O-Segmentanlage in Rundumansicht mit Innenraumaussparung
- ▶ Maße: 7,55 x 3,05 m
- ▶ Erbauer: Vier Schulteams aus NRW
- ▶ Bauzeit: April 2014 bis April 2018
- ▶ System: Zweileiter-Gleichstrom
- ▶ Betrieb: Lenz digital
- ▶ Epoche: III/IV
- ▶ Gleislänge: Zirka 65 m
- ▶ Gleismaterial: Lenz
- ▶ Rollendes Material: Lenz
- ▶ Anlagenthema: Eingleisige Nebenbahn mit Anschlussbahn und Klein-Bw
- ▶ Vorbild: Kein konkretes

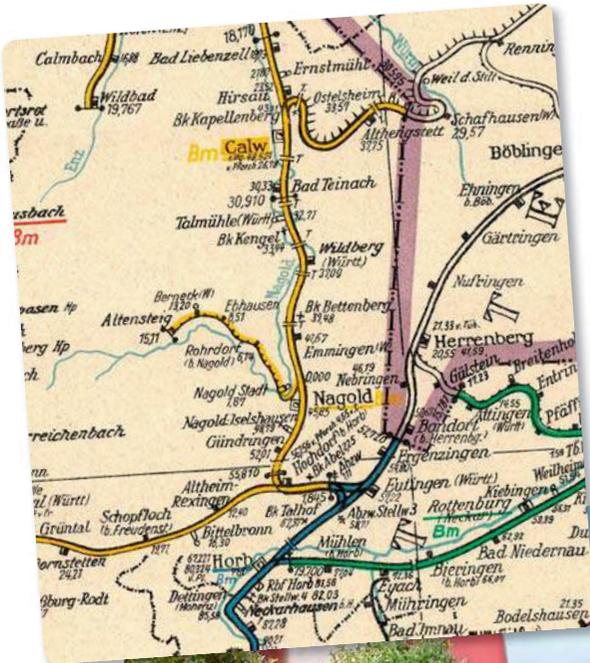
Die Schmalspurbahn Nagold – Altensteig wurde 1967 stillgelegt und wenig später abgebaut. Eine sehenswerte Modellbahn und Denkmäler halten die Erinnerung an sie wach.

Unvergessene Bahn

Alles beginnt am Bahnhof: jede Zugfahrt und auch die Geschichte der Modellumsetzung der einstigen Bundesbahn-Schmalspurbahn Nagold – Altensteig. Doch der Reihe nach: Im Jahr 1991 hätte die Schmalspurbahn ihren 100. Geburtstag feiern können. Doch leider wurden bereits 1967 alle Gleise abgebaut, so dass der runde Geburtstag ohne die eigentliche Strecke gefeiert werden musste. Der regionale Teil

Nach dem Zweiten Weltkrieg fiel die württembergische Strecke in den Bereich der Bundesbahndirektion Karlsruhe.

des „Der Schwarzwälder Bote“ nahm dies für eine Artikelserie zum „Altensteigerle“ oder „Rütschle“, wie die Bahn liebevoll genannt wird, zum Anlass. Angespornt durch die Artikelserie, bildete sich ein Freundeskreis, der sich bald regelmäßig in Nagold im Gasthof „Zur Eisenbahn“ traf. Aus Stuttgart stieß Gerhard Reule zur Gruppe, der sich bereits früher mit den verbliebenen Resten der Bahn und dem Bau von Modellen der Bahn beschäftigte. Mit seinen Originalfilmen aus alten Zeiten feuerte der Altensteigerle-Spezialist das Interesse an der Bahn weiter an. Eines Abends brachte ein Architekt ein 1:87-Modell des Emp-



Die Modellbahn begeistert die Kenner der Schmalspurbahn. Dieses Motiv in Ebhausen ist ganz typisch fürs Altensteigerle.

fangsgebäudes von Altensteig zu den Zusammenkünften der Nagolder Eisenbahnfreunde. Entstanden ist daraus eine öffentliche Schauanlage, die der längst abgebauten Schmalspurbahn ein würdiges Denkmal setzt. Die Anlage ist wohl die größte H0m-Anlage Deutschlands nach einem konkreten Vorbild.

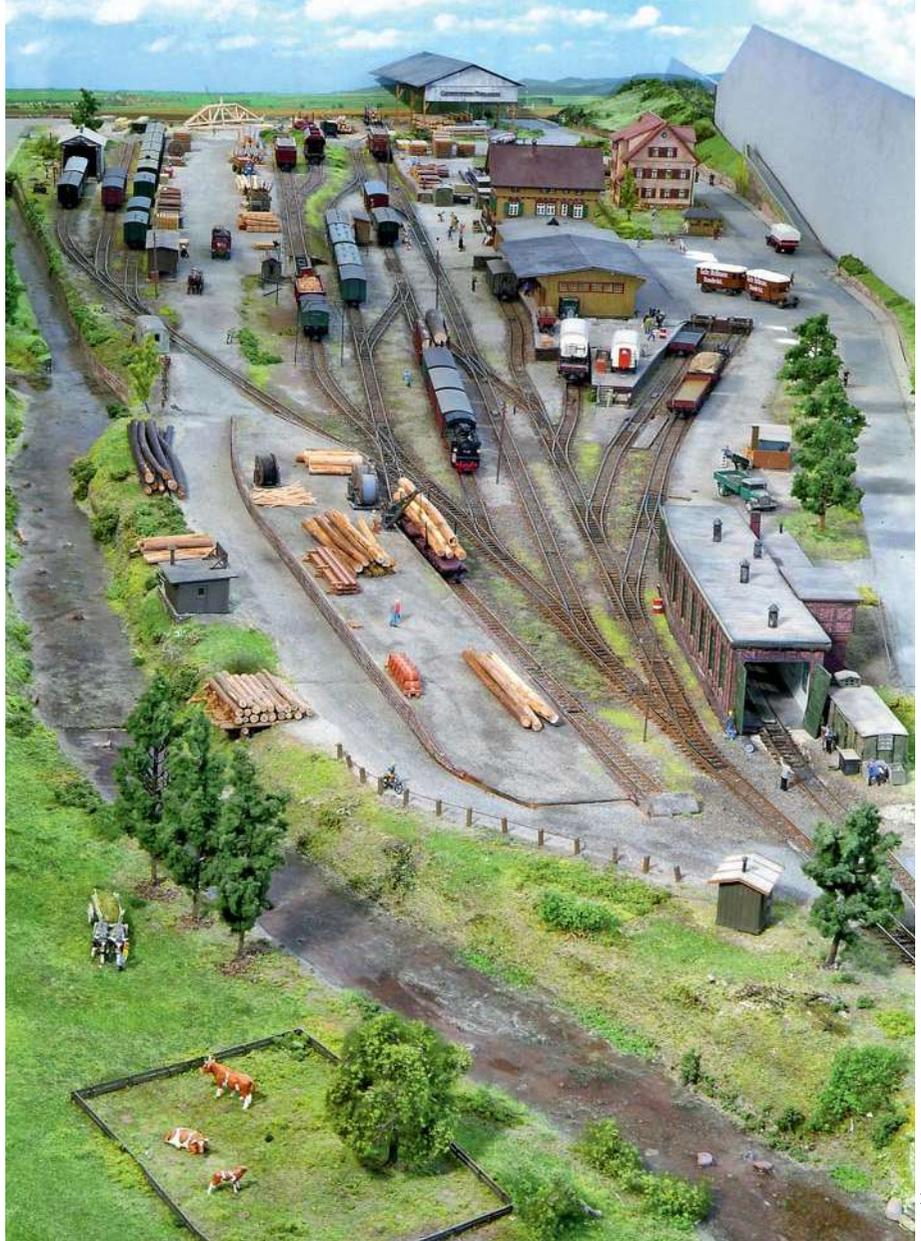
Doch zunächst fiel die Entscheidung, den gesamten Bahnhof von Altensteig im Maßstab 1:87 nachzubauen. Wer die Ausmaße des ehemaligen Endbahnhofs kennt, kann sich vorstellen, welche Fläche für die Nachbildung benötigt wurde.

An Lok- und Wagenmodellen mangelte es nicht, denn bekanntlich gibt es von Bemo neben den Dampfloks der Baureihe 99.19 auch die passenden Waggons, die auf dem Altensteigerle rollten. Und selbst

Die Schmalspurmodelle sind alle erhältlich

die Diesellok V 29, die von den pfälzischen Schmalspurbahnen in den letzten Betriebsjahren in den Schwarzwald wechselte, wurde als Modell von der Firma Panier in unterschiedlichen Ausführungen herausgebracht. Alle Modelle von Bemo und Panier sind auch aktuell erhältlich.

Auch wenn die Diesellok, die 1952 von der Deutschen Bundesbahn beschafft wurde, nicht unbedingt in die 1930er-Jahre passt, so wurde doch dieses Jahrzehnt für die Nachbildung gewählt, da die Anlagen der Schmalspurbahn damals ihre größte Ausdehnung hatten. Die schwierige politische Lage wurde dabei allerdings bewusst ausgeklammert. Über den Alten-



FOTOS (2): MARTIN KNADEN

Das gesamte Bahnhofsensemble zeigt die ursprüngliche Größe der Bahnanlagen.

steiger Stadtbaumeister a.D. Walter Köbele (Bild Seite 114) war die Beschaffung von Originalplänen gegeben und damit eine große Qualität der Nachbildung sicher-

stellt. Eine Ausstellung zur einstigen Schmalspurbahn im Alten Schloss in Altensteig sollte der erste Höhepunkt der Modellbahngruppe werden. Angesichts



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Das Empfangsgebäude von Altensteig ist noch vorhanden, allerdings ohne den Güterschuppenanbau. Diese Fläche wird für Parkplätze benötigt.

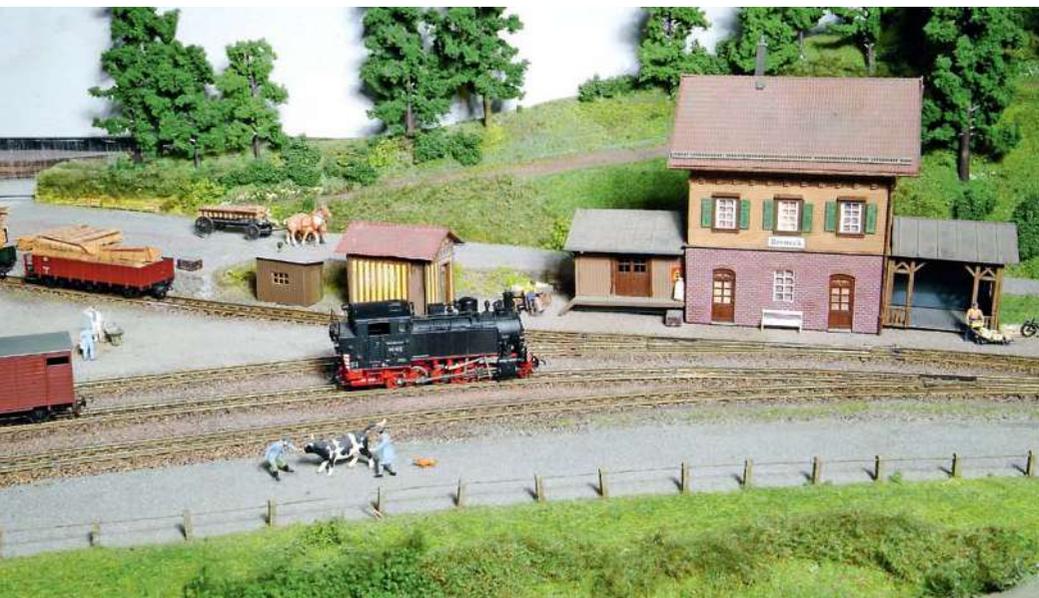


Im Frühjahr 1966 steht V 29 952 mit dem Gepäckwagen 191 und Pufferwagen 171 in Altensteig zur Abfahrt bereit.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

2015 wurde das Empfangsgebäude von Berneck abgerissen. Das Gebäude hatte viele Gemeinsamkeiten mit den bekannten württembergischen Einheitsbahnhöfen.



Im Modell ist der Bahnhof Berneck noch vorhanden. Wie einst beim Vorbild wird hier viel Stammholz auf die Bahn verladen.

des Erfolges der Präsentation mit vielen tausend Besuchern, stand fest, dass die Anlage weiter in Richtung Nagold wachsen sollte. Durch die Besucher gab und gibt es immer wieder Hinweise und Fotos, was die vorbildnahe Wiedergabe erleichtert. So entstanden die Bahnanlagen der Zwischenstationen Berneck, Rohrdorf und Ebhausen mitsamt den Industriegleisanschlüssen sowie den bekannten Motiven,

Im April 1959 erreicht ein Güterzug mit Personenbeförderung den Bahnhof Berneck, der zum damaligen Zeitpunkt noch mit einem Bahnagenten besetzt war.



FOTO: REINHARD TODT, ARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG

die bis heute durch zahlreiche Fotografien aus alter Zeit überregional bekannt sind. Insbesondere die enge Ortsdurchfahrt von Ebhausen war sehr charakteristisch für die Schmalspurbahn. Dort führten die Gleise dicht an großen Häusern vorbei, wie es bei einer normalspurigen Bahn niemals möglich gewesen wäre.

Nach dem Ende der Ausstellung im Alten Schloss fand die Anlage vorübergehend eine Bleibe im alten Rathaus der Stadt, doch auch dort reichte der Platz bald nicht mehr aus. Durch die Insolvenz und Auflösung der Drogeriemarktkette Schlecker wurde in der Poststraße ein 240 Quadratmeter großes Ladenlokal frei, das sich für die Schauanlage als ideal erwies. In diesen Räumlichkeiten wurden früher Spielwaren und damit auch Modellbahnen verkauft. Viele Vereinsmitglieder hat-

Neuer Standort in alter Schlecker-Filiale

ten in den Räumen ihren ersten Kontakt mit der Modellbahn. Die zentrale Lage an der ehemaligen B 28 und am Marktplatz ist natürlich auch für Besucher sehr vorteilhaft. Dank der Modulbauweise war der Umzug binnen kurzer Zeit durchgeführt und das, obwohl längst über 70 Meter Gleise und rund 70 Gebäude zusammengekommen waren.

Inzwischen wurde aus der losen Gruppe innerhalb des Heimat- und Geschichtsvereins Altensteig ein eingetragener Ver-

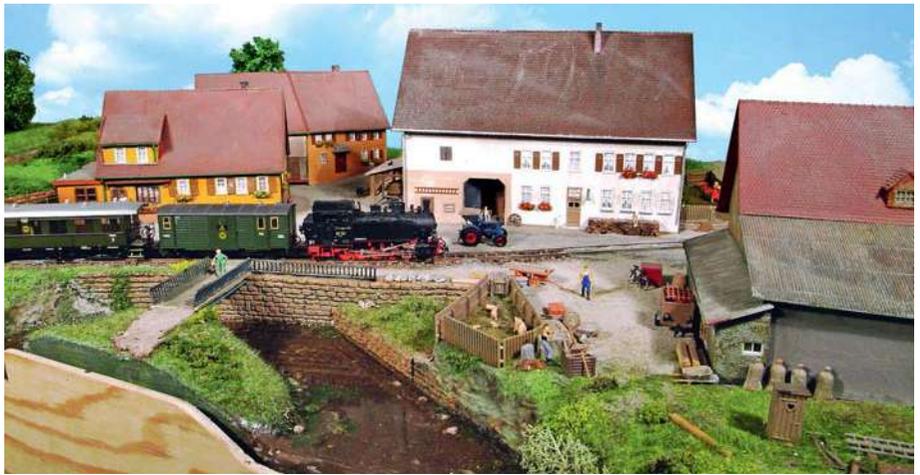
In Ebhausen wechselte das Altensteigerle zweimal die Straßenseite der heutigen B28. Im Sommer 1966 konnte Werner Bischoff die Situation vor Ort beobachten.

ein, der Besuchern feste Öffnungszeiten bieten kann. Aktuell ist die Gleislänge auf respektable 87 Meter angewachsen. Die 48 einfachen und drei Doppelkreuzweichen sowie 43 Meter Normalspurgleise lassen die Größe der Anlage erahnen.

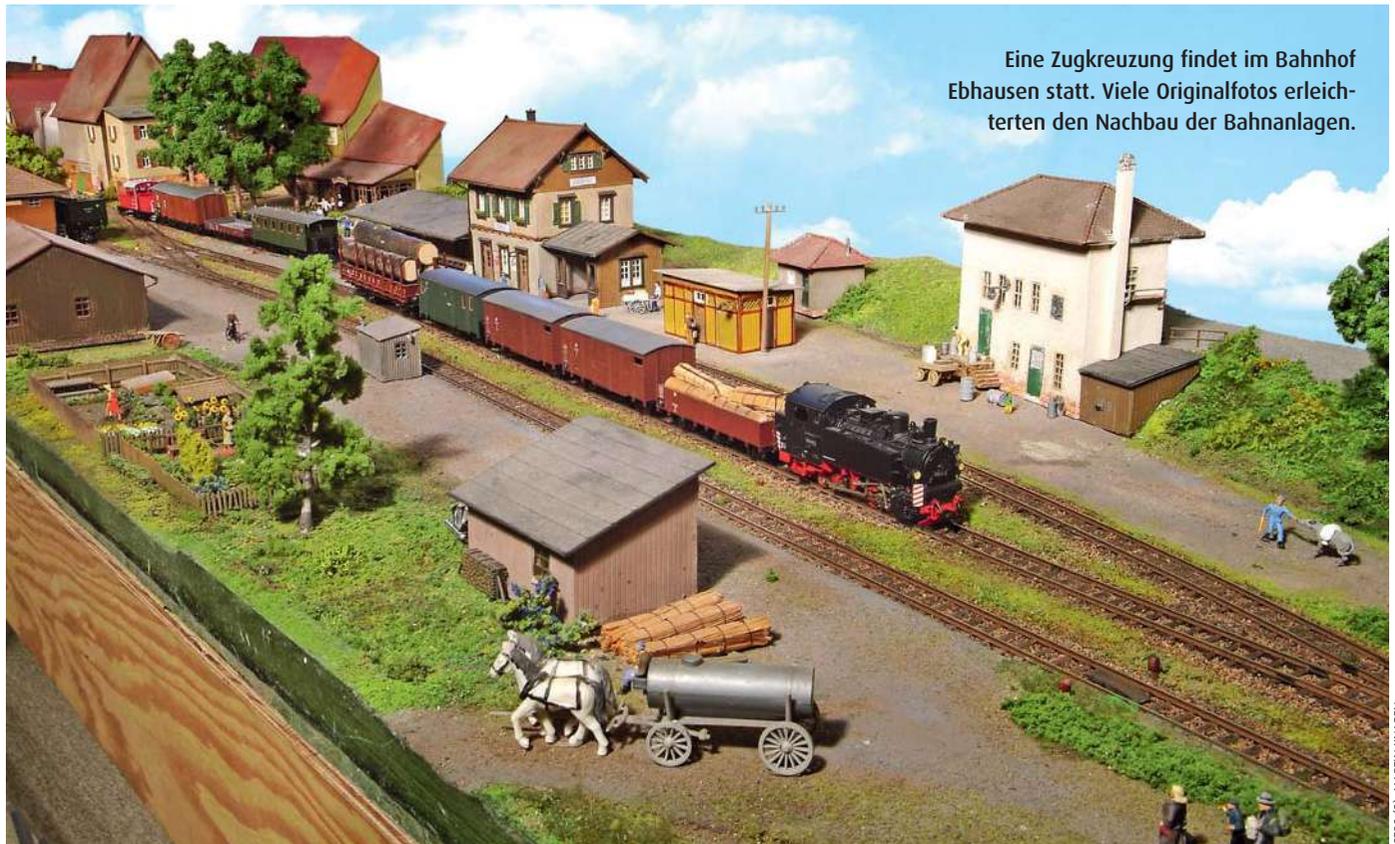
Der Anlagenbau wird von einem kleinen Team gemeistert, während andere Vereinsmitglieder bei der Recherche und beim Fahrbetrieb aktiv sind. Für jeden Bauabschnitt gab und gibt es feste Bauleiter, die von der Planung bis zur Ausgestaltung die Fäden in der Hand behalten, so dass Unstimmigkeiten vermieden werden können. Nach wie vor handelt es sich um eine mobile Ausstellungsanlage, die in Teilen auch schon unterwegs war. Von vielen Streckenmodulen gibt es übrigens alternative Versionen, um auf wechselnde Platzverhältnisse reagieren zu können. Die Streckenmodule haben eine einheitliche Länge von einem Meter und eine Tiefe von 55 Zentimetern, so dass der Transport auch mit einem Kombi möglich ist. Die Bahn-



FOTO: WERNER BISCHOFF



Nur mit einer Schmalspurbahn war die preiswerte Erschließung des Tales möglich. Dies ist heute noch, gerade auch durch die vorbildgetreue Modellbahn, nachvollziehbar.



Eine Zugkreuzung findet im Bahnhof Ebhausen statt. Viele Originalfotos erleichterten den Nachbau der Bahnanlagen.

FOTOS (3): MARTIN KLADEN

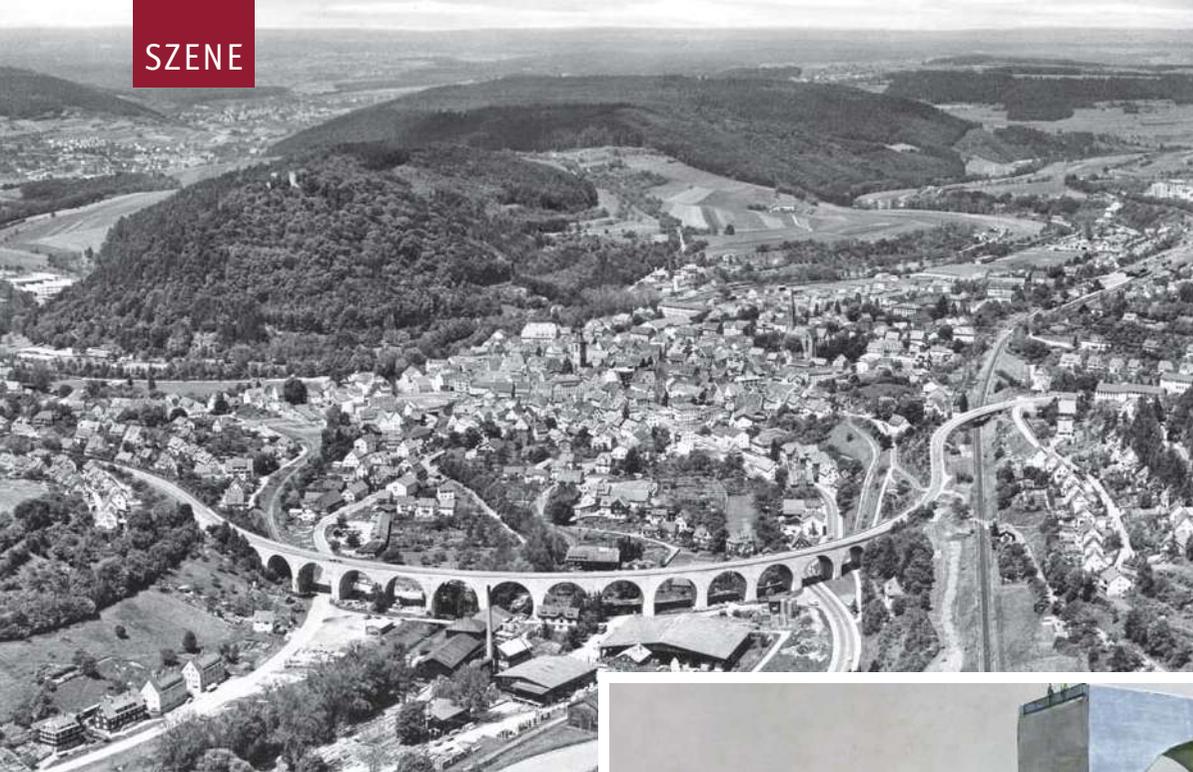
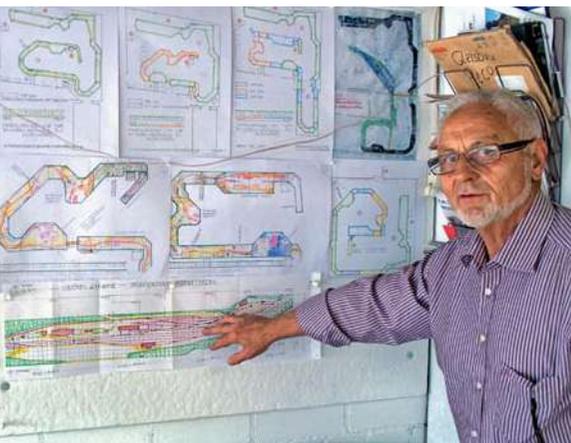


FOTO: S.G. KORBINIAN FLEISCHER

Auf der Modellnachbildung (unten) ist das landschaftsprägende Straßenviadukt von Nagold noch im Bau. Die historische Postkarte (links) aus den 1950er-Jahren hingegen zeigt die wahre Dimension des Betonbaus. Die Schmalspurbahn verlief hinter dem Viadukt. Die Rampe zum Normalspurbahnhof kann man auf der Aufnahme recht gut erkennen. Unten ist die Modellnachbildung des Waldächüberwegs zu sehen.



Walter Köbele zeigt die Pläne des künftigen Bahnhofs Nagold.

hofsmodule sind jedoch größer. Anlagenbau und Technik orientieren sich am aktuellen Stand der Modulbauweise. Nach Festlegung des Streckenabschnitts entsteht aus Sperrholz der Unterbau. Die Bahntrasse erhält einen Korkunterbau zur Dämmung der Rollgeräusche. Anschließend folgen die Installation der Elektrik und der Gleisbau. Nach dem Einschottern



FOTOS (2): MARTIN KNÜDLEN

delle entstanden in einer Mischbauweise aus Papier, Pappe und Kunststoffteilen. Alle Häuser, Schuppen und Fabrikgebäude entstanden nach den Originalvorbildern. Der Bahnbetrieb wird digital nach DCC-Norm durchgeführt. Allerdings erfolgt die Schaltung der Weichen analog über Kipp-

schalter in Weichennähe. Durch den Ausstellungsbetrieb sind die kleinen Fahrzeuge viele echte Kilometer unterwegs und haben entsprechende Abnutzungen. Daher ist die Unterstützung durch die Firma Bemo für den engagierten Verein äußerst wertvoll. □ *Korbinian Fleischer*

Reale Szenen werden im Modell nachgestellt

wird die Geländeform nach Vorbildplan mit Holzspanten, Styrodur und Tuch- sowie Gipsüberzug geformt. Der nächste Arbeitsschritt ist Aufgabe des Landschaftsbauers und Ausgestalters. Dabei dienen reale Szenen aus vergangenen Tagen, die zum Beispiel auf Fotos zu sehen sind, als Ideengeber. Die bislang 90 Gebäudemod-

Ein Besuch in Altensteig

Die sehenswerte Schauanlage in der Poststraße 9 in 72213 Altensteig ist jeden ersten Sonntag im Monat jeweils von 13 bis 17 Uhr zu besichtigen. Im Dezember kann die H0m-Anlage sogar jeden Sonntag besucht werden. Aktuelle Infos finden sich auf der Website www.dasaltensteigerle.de. Auch Führungen für Gruppen (kostenpflichtig) außerhalb der üblichen Öffnungszeiten sind möglich. Kontakt: Walter Köbele, Telefon (07453) 7123 beziehungsweise per E-Mail an w.i.ko@t-online.de oder per E-Mail an den ersten Vorsitzenden Andreas Claus: a.claus@capmusic.de. Die Anreise nach Altensteig ist auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln via Nagold und/oder Freudenstadt, zum Beispiel mit dem Baden-Württemberg-Ticket, möglich.

Andenken ans Altensteigerle

Anlässlich der Landesgartenschau in Nagold 2012 wurde auf dem Gartenschau-gelände eine Freilichtanlage zum Andenken an die ehemalige Schmalspurbahn von Nagold nach Altensteig errichtet. Diese Anlage liegt auf dem Gelände, das einst vom Streckengleis der Schmalspurbahn genutzt wurde. Die Initiatoren der Interessengruppe Altensteigerle im Verein für Heimatgeschichte Nagold e.V. um Projektleiter Dr. Roland Bühmaier und Dipl.-Ing. Jürgen Renz hatten es nicht einfach, nach über

40 Jahren noch Original-Exponate zusammenzutragen. So haben sie sich nicht auf die Hervorhebung noch vorhandener Sachzeugen, sondern auf die Darstellung des Themas Schmalspurbetrieb zwischen Nagold und Altensteig konzentriert. Das Denkmal besteht aus einer über 100 Meter langen Gleisanlage mit zwei Weichen und einer Rollbockgrube. Die Weichen, eine aus Vignol- und eine aus Rillenschienen, stammen wie die Gleise von den Stuttgarter Straßenbahnen. Die Rollbockgrube konnte im Süd-

bahnhof in Reutlingen geborgen werden. Auf und neben der Gleisanlage sind zahlreiche Exponate zu sehen. Fünf Fahrzeuge befinden sich darunter. Auf dem Normalspurteil steht die Kleinlokomotive Kö 4872. Hinter ihr und mit je einer Achse auf der Rollbockgrube bzw. auf einem Rollbock steht ein sehr schön restaurierter G10 mit Bremserhaus, der als Cassel 600 490 P beschriftet ist. Am Rollbock befestigt ist eine Kuppelstange ganz so, als wäre der Güterwagen gerade angekommen und würde nun mit der

Kleinlok aufs Normalspurgleis gezogen. Auf dem Hauptgleis steht ein weiterer Rollbock, der mit einer Normalspurachse beladen ist, um das System des Transports von Normalspurwaggons auf der Schmalspurbahn zu demonstrieren. Ergänzt wird das Ensemble durch zwei Schmalspurgüterwagen. Der offene Wagen soll mit seinen Holzstämmen an den starken Langholzverkehr erinnern, während die gedeckten Wagen eine Ausstellung des Vereins für Heimatgeschichte beherbergen.



FOTOS: JÜRGEN RANGER



Der PIKO H0 Messwagen – Die preisgekrönte Innovation in der Modellbahnwelt!

- Anzeige von Ist-Geschwindigkeit, zurückgelegter Wegstrecke, Gesamtwegstrecke, Steigungsmessung
- Analog- und Digitalbetrieb auf Zweileiter- und Dreileitersystem möglich
- Onboard-Speicher zur Erfassung der Messdaten ohne aktivierte WLAN-Funktion
- integrierte Stützbatterie zur Messung auf stromlosen Gleisabschnitten
- Anzeige der Messwerte über das integrierte Display sowie per WLAN auf Smartphone/Tablet

55050 PIKO
H0 Messwagen
179,99 €*
* unverbindliche Preisempfehlung



PIKO

Neu!
PIKO Messwagen App

kostenlos erhältlich
im Google Play Store
und Apple App Store



Originalfahrzeuge in Museumsbahndiensten

Über 50 Jahre ist es her, dass die Schmalspurbahn zwischen Nagold und Altensteig eingestellt wurde. Daher können wir von einem großen Glück sprechen, dass doch einige Originalfahrzeuge in ausgezeichnetem Zustand bis heute erhalten blieben.

In der Schweiz, bei der Museumsbahn Blonay – Chamby, befindet sich die 99 193, die zwar im Moment nicht betriebsfähig ist, jedoch in den letzten Monaten eine gründliche optische Aufarbeitung erhielt. Über die Farbgebung könnte man freilich streiten, doch viel wichtiger ist doch, dass die Maschine im Museum präsentiert werden kann. Von der Baureihe 99.19 gab es lediglich vier Maschinen, die anfangs ausschließlich auf der Schmalspurbahn Nagold – Altensteig eingesetzt wurden.

Bei Kriegsende verblieben 99 192 und 99 193 in der französischen Besatzungszone, 99 191 hielt sich in der sowjetischen Besatzungszone auf, 99 194 in Jugoslawien. Nur 99 193 blieb als Museumslokomotive ab 1969 in der Schweiz erhalten.

Eine weitere Originallokomotive befindet sich bei der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf in Niedersachsen. Dabei handelt es sich um die V 29 502, die zusammen mit zwei Schwestermaschinen von der Lokfabrik Jung zur DB kam. Unter der Nummer V 29 952 verkehrte die Maschine zunächst auf den pfälzischen Meterspurstrecken Mundenheim – Meckenheim und Neustadt – Speyer. Nach deren Stilllegung wechselte sie 1956 in den Schwarzwald. Als sich auch hier der Betrieb dem Ende zuneigte, konnte die Lok 1967 an die Mittelbadische Eisenbahngesellschaft (MEG) verkauft werden, die sie bis 1981 als V 29 01 von Schwarzach aus auf ihrem Netz einsetzte. Nach ihrem aktiven Einsatz kam die Maschine 1981 zur Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. in das Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum in Viernheim. Nach der Auflösung des Museums wurde die Lok zunächst zwischengelagert und dann, als sich keine eigene Unterbringungsmöglichkeit ergab, 1997 an den Deutschen Eisenbahnverein e.V. verkauft. Nach vielen Jahren der Abstellzeit und umfassender Aufarbeitung erfolgte 2001 die Wiederinbetriebnahme der Maschine.



Mit dem Personenwagen „Stuttgart 21“ kann man seit der Wiederherstellung zwischen Warthausen und Ochsenhausen die Öchsle-Museumsbahn stilvoll bereisen.



Bei der ersten deutschen Museumsbahn in Bruchhausen-Vilsen ist die Lok V 29 502 von 1952 betriebsfähig erhalten geblieben.

Nicht weniger interessant, doch immer im Schatten der Loks stehend, ist die Geschichte der erhaltenen Personenwagen. Gleich auf drei Museumsbahnen kann man 2018 mit Originalfahrzeugen des Altensteigerles reisen. So steht bei der Öchsle-Museumsbahn Ochsenhausen – Warthausen in Oberschwaben der Wagen „Stuttgart 21“ als ältester erhaltener württembergischer Schmalspur-Perso-

nenwagen im Einsatz. Er wurde 1891 bei der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Der Personenwagenkastentorso C4i von 1935 befindet sich bei der Märkischen Museumsbahn Plettenberg – Herscheid. Ein Waggon aus der gleichen Serie ist bei der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf in Niedersachsen. Dort blieb auch der Güterwagen DB Stg92 GGsm von 1892 erhalten (heute Nummer 147).



FOTOS (3): KOREINANN FLEISCHER

Zwei Exponate aus Baden-Württemberg können in der Schweiz, bei der Museumsbahn Blonay – Chamby, besichtigt werden. Links im Bild ist die frisch restaurierte 99 193 vom Altensteigerle zu sehen, rechts die Mallet-Lok, die einst zwischen Zell und Todtnau im Einsatz war.

Eisenbahn-Romantik-Video-Express Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 151. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 135 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: Baureihe 120: Alleskönner • Dampfspektakel: Rund um Trier zeigten herrliche Dampflok, zu was sie in der Lage sind. Mit dabei auch einige Ö1er aus dem Ausland • Traumwelt: Eine Anlage in der Baugröße N, die durch ihren perfekten Landschaftsbau und authentischen Betrieb glänzt.

Die DVD: 01 18 478 und andere „Dampfer“ in Aktion • 50 3501 im Sauerland • Lollo auf Rampenfahrt • Vectron, Taurus, DB-193 und 189 im Auslandsverkehr • E 10 1239 • 103 im Dreierpack • 03 1010 • Abschied von 41 096

Bonus: Herrliche Bilder der frühen DB

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8151 • € 15,95

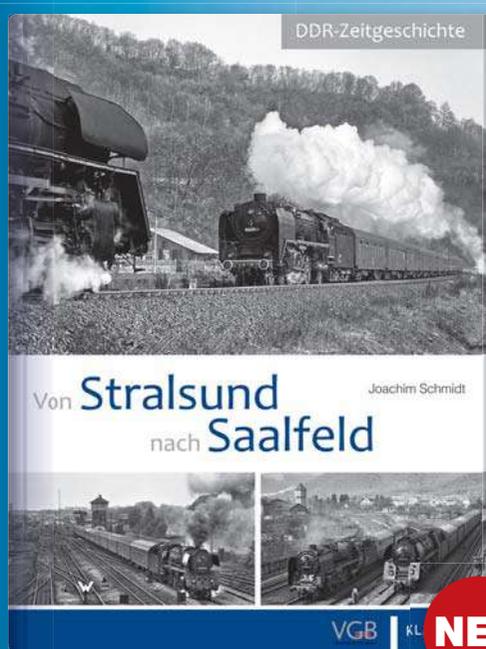
Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)



VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel



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

NEU



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 • www.vgbahn.de

30 Jahre Warener Eisenbahnfreunde

► Anspruchsvoller Modellbau und Eisenbahnbegeisterung in Mecklenburg – so lässt sich die Geschichte der Warener Eisenbahnfreunde kurz beschreiben. Es begann 1987 mit dem Entschluss dreier Arbeitskollegen, ihrem gemeinsamen Hobby Modellbahn gemeinsam nachzugehen und dazu eine Arbeitsgemeinschaft im DMV zu gründen. Nach vielen Diskussionen entschied man sich, eine Modellbahnanlage nach Vorbildern der Mecklenburger Südbahn zu bauen. Dazu wurden Archive durchforstet und der noch vorhandene sowie der zurückgebaute Streckenabschnitt abgelaufen und dokumentiert. Ab Juli 1989 konnte die AG 5/36 im FDGB-Ferienheim in Warenhof einen Raum nutzen und ihre Arbeit aufnehmen.

Als 1990 das Dorfjubiläum „625 Jahre Möllenhagen“ (östlich von Waren gelegen) anstand, nahm die Gruppe das zum Anlass, den dortigen Bahnhof der Südbahn als Modell im Zustand der 30er-Jahre nachzubauen. Anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten organisierten die Modellbahnfreunde ein Eisenbahnfest mit Dampfsonderfahrten, Führerstandsmitfahrten und einer großen Fahrzeugausstellung.

1990 wurde auch der Verein „Warener Eisenbahnfreunde“ gegründet, der später als Kulturgruppe der Stiftung Bahn-Sozialwerk anerkannt wurde. Seit 2018 sind die



Erfülltes Vereinsleben: Die Warener sind regelmäßig auch mit der großen Eisenbahn unterwegs.

Warener Modellbahnfreunde auch Mitglied der SMV.

Nach Zwischenstationen im Bahnhof Möllenhagen und im Bahnhof Waren bezog der Verein 1993 Räumlichkeiten in einem Nebengebäude am Bahnhof Kargow, unweit von Waren. Dort konnte die Arbeit an den Nachbauten der Südbahn aktiv fortgesetzt werden. Außerdem entdeckte der Verein seine Begeisterung für große Fahrzeuge: Vom Wellpappenwerk Waren konnte V 22 1286 in den Bestand übernommen werden. Die Lok befindet sich, ebenso wie einige Personenwagen, noch heute im Besitz der Gruppe.

Im November 1995 wurde die richtungsweisende Entscheidung zur computerunterstützten Steuerung für die neue Anlage „Bf Kargow“ getroffen. Ein manueller Betrieb wie bei der Möllenhagener Anlage wäre zu aufwendig, personalintensiv und unfallträchtig gewesen, so dass diese seinerzeit noch vollkommen unbekannt und komplizierte Lösung gewählt wurde.

Der „Bf Kargow“ wurde 1997 erstmals der Öffentlichkeit gezeigt. 2005 wurde mit „Klein Plasten“ begonnen. Durch die innovative Steuerungstechnik war es möglich,

„Kargow“ um „Klein Plasten“ zu erweitern, wenn dies die Platzverhältnisse bei Ausstellungen zuließen.

Im Februar 2014 konnten die Modellbahner neue Vereinsräume im Kargower Gemeindehaus beziehen. Dadurch verbesserten sich die Bedingungen für die Vereinsarbeit und den Modellbau deutlich. Aktuell arbeiten die 15 Mitglieder, darunter auch ein Jugendlicher, an der nächsten Anlage, dem Bahnhof „Penzlin“. Der Bau wird noch in diesem Jahr beginnen.

In 30 Jahren Vereinsgeschichte haben sich die Warener an 53 Sonderfahrten beteiligt oder haben diese selbst organisiert. Nach der Modellbahnausstellung zum 30-jährigen Bestehen, die Anfang August stattfand, blicken die Modellbahner außerdem auf beachtliche 135 Ausstellungen zurück. Das sind im Schnitt fast fünf Ausstellungen pro Jahr. Dabei waren die Anlagen nicht nur entlang der früheren Südbahn zu sehen, Ausstellungsreisen führten auch nach Stralsund, Dresden, Erfurt oder Leipzig.

Weitere Informationen sind unter www.warener-eisenbahnfreunde.de zu finden. *Ronald Stannarius (SMV 536)*



FOTOS: WARENER EF



Der Nachbau des Bahnhofs Möllenhagen war der erste im Rahmen des Projektes „Mecklenburger Südbahn“ und ist immer noch sehenswert.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

VORBILD

Bis Fr. 31.08.

- Fahrbetrieb auf der Kleinbahn Lütt Kaffeebrenner zwischen Klütz und Reppenhausen mit Dieselloks, Stiftung Deutsche Kleinbahnen, Bahnhofstraße 4, 23948 Klütz, Tel. (038825) 37165, www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de.

Bis So 30.09.

- Dampf- und Dieselmotortrieb auf der Killesberg-Kleinbahn in 70565 Stuttgart, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, Tel. (0711) 7885-7771, www.killesbergbahn.de.
- Eisenbahnmuseum Pasewalk, täglich von 10 bis 20 Uhr geöffnet, Führungen mittwochs und samstags jeweils 10 und 14 Uhr, Eisenbahnerlebniszentrum des Vereins Lokschuppen Pomerania e.V., Speicherstraße 14, 17309 Pasewalk, Tel. (03973) 216326, www.lokschuppen-pomerania.de.
- Jeden Samstag und Sonntag 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 So 28.10.

- Berliner Parkeisenbahn in der Wuhlheide an Sonnabenden und Sonntagen jeweils ab 10.40 Uhr im Einsatz, Tel. (030) 53892674, www.parkeisenbahn.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.fdbns.net.
- Straßenbahnmuseum Hannover von 11 bis 17 Uhr geöffnet, Hohenfelder Straße 16, 31319 Sehnde-Wehmingen, Tel. (05138) 4575, www.tram-museum.de.
- Zuckertütenfahrt in Magdeburgerforth, Traditionsverein Kleinbahnen des Kreises Jerichow 1 e.V., Forst-

straße 6, 39291 Magdeburgerforth, Tel. (039200) 54922, www.kj-1.de.

- Dampf-Fahrtag bei der Museumseisenbahn Minden 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.
- Sommerfahrten auf der Döllnitzbahn, Döllnitzbahn GmbH, Bahnhofstraße 6, 04769 Mügeln, Tel. (034362) 32343, www.doellnitzbahn.de.
- Clastrid-Express auf der Rübelandbahn, Arbeitsgemeinschaft Rübelandbahn, Welfenstr. 6, 38889 Blankenburg (Harz), Tel. 0175 5966134, Stephan Nickell, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.

Sa 18.08.

- Harz-Rundreise mit dem historischen Triebwagen 187001 (ex GHE T1), Freundeskreis Selketalbahn e.V., Otto-Franke-Straße 2, 06485 Quedlinburg, Tel. (039296) 50007, www.selketalbahn.de.



FOTO: MARCEL STEIGER

Die Fränkische Museumseisenbahn fährt am Samstag dem 1. September 2018 von Nürnberg zu den Meininger Dampfloktagen. Info: Tel. (09127) 902228 und www.fraenkische-museumseisenbahn.de.

Sa 18.08. und So 19.08.

- Dampfzugbetrieb zwischen Kappeln und Süderbrarup, Angelner Dampfseisenbahn gGmbH, Schwennaustraße 1, 24960 Glücksburg, Tel. (04642) 4445, www.angelner-dampfseisenbahn.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“, Postdamm 166, 33334 Gütersloh, Tel. (05241) 68466, www.dampfkleinbahn.de.
- Bahnhofsfest in Bad Herrenalb mit Dampfzügen auf der Albtalbahn zwischen Karlsruhe und Bad Herrenalb, Dampfnostalgie Karlsruhe, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
- Buckower Kleinbahn fährt elektrisch zwischen Müncheberg (Mark) und Buckow, das Museum hat von 10.30 bis 16.30 Uhr geöffnet, Museumsbahn Buckower Kleinbahn e.V., Bahnhofstr. 1, 15377 Buckow, Tel. (033433) 59982, www.bkb-info.de.

So 19.08.

- Museumzüge zwischen Leeste und Thedinghausen, Kleinbahn Leeste e.V., Irrgarten Ecke / Zum Irrgarten, 28844 Weye-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.

Bautzen, Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau, Tel. (03585) 219 600, www.osef.de.

Do 23.08.

- Wanderungen mit dem Verkehrsverbund DING, zur Ulmer Bundesfestigung, Treffpunkt 10.50 Uhr an der Haltestelle Gänstorbrücke, Donau-Ille-Nahverkehrsverbund, Kooperation Albverein, Volker Korte, Tel. (07023) 71568, www.ding.eu.

Sa 25.08.

- Pendelfahrten auf der Wiesentaltalbahn zwischen Schönberg und Schleiz, Förderverein Wisentaltalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltrorf, www.wisentaltalbahn.de.
- Mecklenburgisches Eisenbahn- und Technikmuseum in Schwerin hat von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V., Zum Bahnhof 13, 19053 Schwerin, Tel. 0171 6816657, www.mef-schwerin.de.

Sa 25.08. und So 26.08.

- Sommer-Dampfzug im Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen, am Sonntag mit Museumszügen zwischen Nördlingen und Gunzenhausen, Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Brandenburg-Tag beim Historischen Lokschuppen Wittenberge, Sa 10 bis 17 Uhr, So 10 bis 16 Uhr, Dampflokfreunde Salzwedel e.V., Tel. (03931) 495991, www.dampflok-wittenberge.de.
- Sommerfest im DB-Museum Halle von 10 bis 16 Uhr, Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, DB-Museum Halle (Saale), Volkmanstraße 39, 06112 Halle (Saale), Tel. (0345) 2397336, www.dbmuseum.de.

So 26.08.

- Tag der Industriekultur bei der Kohlebahn Meuselwitz, Verein Kohlebahnen, Georgenstr. 46, 04610 Meuselwitz, Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.
- Schmalspurmuseum Wilsdruff geöffnet + Draisinenfahrten, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Freiburger Str. 50, 01723 Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Museumsfest in Fladungen und Fahrten auf der Museumsbahn Mellrichstadt – Fladungen mit Dampf, Fränkisches Freilandmuseum Fladungen, Bahnhofstraße 19, 97650 Fladungen, Tel. (09778) 9123-0, www.freilandmuseum-fladungen.de.
- Teddybär-Tag beim Altbahnle Amstetten – Oppingen, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bahnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979 www.uef-dampf.de.

Sa 01.09.

Die letzte Fahrt von 18201 vor Ende der Untersuchungsfrist ab Cottbus, Lausitzer Dampflokomotiv-Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokomotivclub.de.

Sa 01.09. und So 02.09.

Museumsbahn Pollo fährt zwischen Mesendorf und Lindenberg, Dampfbetrieb, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 91, 16928 Groß Pankow, OT Lindenberg, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

So 02.09.

Bahnhofsfest in Baiersbrunn mit Dampfzugfahrten auf der Murgtalbahn, Dampfnostalgie Karlsruhe, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
Sonderzug mit Diesellokomotiv NE81 von Ankum über Bersenbrück zum Bergfest Piesberg bei Osnabrück, Weser-Ems-Express, Lindenstraße 2, 49393 Lohne, Tel. (04442) 9492390, www.weser-ems-express.de.

Sa 08.09 und So 09.09.

Bahnhofsfest Mügeln mit Dampfzugfahrten auf der Döllnitzbahn, Bahnhofstraße 6, 04769 Mügeln, Tel. (034362) 32343, www.doellnitzbahn.de.
Pendelfahrten auf der Museumsbahn Bergedorf-Süd – Geesthacht – Krümmel, Arbeitsgemeinschaft Geesthacher Eisenbahn e.V., Postfach 1341, 21495 Geesthach, Tel. (04152) 836258, www.geesthacher-eisenbahn.de.

So 09.09.

Bundesweites Programm zum Tag des offenen Denkmals unter dem Motto „Entdecken, was uns verbindet“, Tel. (0228) 9091-0, www.denkmalschutz.de.
Planfahrten auf der Kohlebahn Meuselwitz, Verein Kohlebahnen, Georgenstr. 46, 04610 Meuselwitz, Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.
Diesel-Museumszüge zwischen Nördlingen und Gunzenhausen, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Tel. (09083) 340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
Kleinbahnzug fährt anlässlich des Dorffestes zw. Finsterwalde und Crinitz, Niederlausitzer Museumseisenbahn e.V., Kleinbahnen 26a, 03249 Sonnewalden, Tel. (03544) 5982961, www.niederlausitzer-museumseisenbahn.de.

Do 13.09.

Wanderungen mit dem Verkehrsverbund DING vom Bahnhof Illertissen zur Jungviehweide und zurück zum Vöhlinschloss ins Bienenmuseum, Treffpunkt 9 Uhr in Ulm Hbf,

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen:

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

Donau-Iller-Nahverkehrsverbund, Kooperation Albverein, Beate Lambacher, Tel. (07347) 7410, www.ding.eu.

Sa 15.09.

Pendelfahrten auf der Wisentaltalbahn zwischen Schönberg und Schleiz, Förderverein Wisentaltalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltröf, www.wisentaltalbahn.de.

Sa 15.09. und So 16.09.

Museumsbahn Pollo fährt zwischen Mesendorf und Lindenberg, Dampfbetrieb, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 91, 16928 Groß Pankow, OT Lindenberg, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
Buckower Kleinbahn fährt elektrisch zwischen Müncheberg (Mark) und Buckow, das Kleinbahnmuseum im Bahnhof Buckow hat von 10.30 bis 16.30 Uhr geöffnet, Museumsbahn Buckower Kleinbahn e.V., Bahnhofstraße 1, 15377 Buckow, Tel. (033433) 59982, www.bkb-info.de.

So 16.09.

Fahrtag auf der Strecke Lüneburg – Bleckede, Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Lüner Damm 26, 21337 Lüneburg, Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.
Museumsbahn Mellrichstadt – Fladungen fährt mit Dampf, Fränkisches Freilandmuseum Fladungen, Bahnhofstraße 19, 97650 Fladungen, Tel. (09778) 9123-0, www.freilandmuseum-fladungen.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
Modelleisenbahn Siedlinghausen, Haus des Gastes, Grimmeweg 4, 59955 Winterberg-Siedlinghausen, geöffnet sonntags von 11 bis 12.30 Uhr, Tel. (02983) 1512.
www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.

Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.

www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.

www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.

www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.

www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.

www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbbweg 10, tägl. 10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.

www.verkehrsmuseum-dresden.de, Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.

www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.

www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.

www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.

www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.

Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.

www.schwarzwald-modellbahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.

www.lokländ.de in 95152 Selbitz bis Oktober geschlossen.

www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 - 18 Uhr geöffnet.

www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.

www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

Sa 18.08.

Fahrtag bei der PMW in Winnenden, Daimlerstraße 4, 71364 Winnenden, 14 bis 17 Uhr, Tel. (07195) 178700, www.pmw-winnenden.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.

Sa 25.08.

Sommerfest der Hofer Modelleisenbahner im „Biergarten mit Gleisanschluss“, MEC Hof, Brüder-Grimm-Straße 32, 95032 Hof, Tel. (09281) 7662178, www.mec-hof.de.

So 02.09.

1. Euskirchener Eisenbahnsammler und Modellbahnbörsen im historischen Lokschuppens in Euskirchen, 10 bis 17 Uhr, Tel. (02251) 71112, ECE Euskirchen und Verein zur Erhaltung historischer Lokomotiven, www.ece-ev.de.

Sa 08.09. und So 09.09.

Herbstfest mit Fahrtag der großen Spuren, Brandenburgisches Museum für Klein- und Privatbahnen, Am Bahnhof 3, 17291 Gramzow, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.

So 09.09.

Fahrtag in der Wismut-Ausstellung „Objekt 90“, Weidaer Straße 40, 07580 Ronneburg, 13 bis 17 Uhr, MEC Weida, Tel. (036603) 239573.

Ankündigungen in der Rubrik „Termine und Treffpunkte“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreislise Nr. 30, gültig ab 01.01.2018. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MÄRKLIN ► „HECHTE“ FÜR HO, SCHWERLASTWAGEN FÜR Z

Passend zur 39 238, die im MEB 8/2018 gezeigt wurde, offeriert Märklin einen Epoche-III-H0-Schnellzug mit den als „Hechte“ bekannten Schnellzugwagen der DB-Verwendungsgruppe 23. Die von 1921 bis 24 gebauten Vorbilder zählten zur ersten, von der Deutschen Reichsbahn vereinheitlichten Bauart von Schnellzugwagen in überwiegender Stahlbauweise. Neben den abgebildeten Modellen des B4üwe und des Pw4ü sind ein Wagen der 1. Klasse (A4üe) und ein weiterer B4üwe mit geänderter Betriebsnummer erhältlich. Die sehr sauber flaschengrün lackierten und mehrfarbig bedruckten Modelle sind unverkürzt im Maßstab 1:87 gehalten. Passend zur 39 des Bw Dillenburg ist in lupenreiner Beschriftung auch der Zuglauf über die Siegtal-



Der B4üwe und der dahinter stehende Pw4ü gehören zu der Serie der neuen Epoche-III-Hecht-Wagen.



Eine von drei neuen Varianten des SSym 46 in Z trägt elf realistisch verrostet wirkende T-Profile.

strecke wiedergegeben: Frankfurt (M) – Gießen – Siegen – Troisdorf – Köln.

Die Z-Freunde können ihre Industriegebiete der Epoche III

mit drei neuen Schwerlastwagen bedienen: Die sehr schönen Modelle des SSym 46 erscheinen mit T-Profilen (Bild), Rohren oder einer Thermo-

haube als Lagegüter. Einsteckungen liegen bei.

B4üwe: 42255; **Preis:** 54,99 €; **Pw4ü:** 42264; **Preis:** 54,99 €; **SSym in Z:** 82341; **Preis:** 36,99 €

BRAWA ► 216 MIT SOUND FÜR N, „FORTSCHRITT“-G10 FÜR HO



Immer noch einen hervorragenden Eindruck hinterlässt das erstmals im Jahr 2000 vorgestellte N-Modell der DB-V 160 von Brawa. Grund genug für die Remshaldener, die Lok in fünf neuen Varianten aufzulegen. Neben der 216 in Oze-

anblau-Beige, Verkehrsrot und in WIEBE-Gelb sind auch eine V 160 sowie die Lok 216 118 im Ursprungslack erhältlich. Es werden Analog-Versionen und jeweils auch Sound-Loks mit D&H-Decoder angeboten. Deren digitale Geräuschkulisse

23 Sound- und Lichtfunktionen bieten die gründlich überarbeiteten digitalen Brawa-Modelle der V 160-Familie. Da macht der Güterzugbetrieb in N richtig Spaß.

wirkt in Anbetracht des kleinen Modells sehr realistisch und wertet dieses weiter auf.

Unter den vielen neuen G 10-Varianten in HO ist auch eine im Lack des „VEB Kombinat Fortschritt“. Auch das Modell des vierachsigen Gags-v ist in „Fortschritt“-Beschriftung zu haben.

Sound-216 N: 61209; **Preis:** 239,90 €
„Fortschritt“: 49731; **Preis:** 38,50 €



Das Modell des G 10 kommt in der Lackierung des VEB „Fortschritt“.

FLEISCHMANN ► EUROFIMA-PROTOTYP DER DB FÜR N

Wieder aufgelegt wurde das ehemalige Roco-N-Modell eines Paradiesvogels unter den DB-Reisezugwagen. Im Jahr 1974 erschienen fünf Prototypen der Eurofimawagen als Bauart ABvmz 227. Zwei von ihnen trugen eine olympiablau Grundfarbe in der Farbaufteilung der späteren europäischen Einheitswagen in Orange. Leider läuft das schöne Modell nun auf Fiat-Drehgestellen anstatt vorbildgerecht auf MD36-Laufwerken. **Bestellnummer: 814438; Preis: 35,90 €**



ROCO ► PKP-DIESEL UND FS/NS-SCHNELLZUGWAGEN FÜR HO

Die italienischen Reisezugwagen der „Serie 10 000“ erleben eine Neuauflage in der epoche-III-typischen Castano-Lackierung der FS. Erhältlich sind neben einem Postwagen jeweils Wagen 1. und 2. Klasse sowie ein 1./2.-Klasse-Wagen (ABz). Solche gemischtklassigen Fahrzeuge waren häufig als

Kurswagen in internationalen Schnellzügen zu finden. Gleiches gilt für die D-Zugwagen der NS, die ebenfalls im Epoche-III-Gewand als 1- und 1./2.-Klasse-Wagen (AB) ausgeliefert werden. Exotisch wirkt die polnische M 62-Variante als Baureihe ST 44. Die PKP beschaffte seinerzeit mehr als

Die gelben Kontrastflächen lassen die glubschüßigen Scheinwerfer der ST 44 besonders deutlich hervortreten.



1./2.-Klasse-Wagen der NS (links) und der FS waren häufig als Kurswagen in Deutschland zu Gast.

1000 Lokomotiven dieses Typs. Die für die PKP typischen Scheinwerfer verliehen den Loks ein eigenwilliges Erscheinungsbild. Als Vorbild für das aktuelle Modell diente eine Maschine der Epoche IV. **NS-AB: 74426; Preis: 46,90 €; FS-ABz: 74381; Preis: 48,90 €; PKP-ST 44: 72877; Preis: 184,90 €**

KISS ► KESSELWAGEN-VIELFALT FÜR DIE SPUR 1

Die Viernheimer liefern die 26,7-Kubikmeter-Mineralölkesselwagen in elf neuen Farbvarianten der Epochen II–IV aus. Die Vielzahl der Varianten wird der weiten Verbreitung dieses Typs gerecht, immerhin entstanden von 1938 bis 1953 etwa 8000 Fahrzeuge. Das Vorbild des Eva-Kesselwagens war in der Epoche IV unterwegs. Das Modell zeichnet sich durch gefederte Achsen, Räder aus Edelstahl, Federpuffer und eine Lenz-kompatible Kupp-



FOTOS (2): FRANK ZARGES

Die hervorragend detaillierten Kiss-Kesselwagen dürften zahlreiche Güterzüge im Maßstab 1:45 bereichern.

lung aus. Der kleine 11,4-Kubikmeter-Kesselwagen steht dem größeren Modell in Sachen Detaillierung in nichts nach. Er

erscheint gar in zwölf verschiedenen Versionen mit und ohne Bremserhaus aus drei Epochen. Im BASF-Dekor passt das

Modell hervorragend zum Eva-Kesselwagen. **EVA: 460907; BASF: 460707; Preis: 279 €, ab 3 Stück: 259 €**

MINITRIX ▶ SILBERLING FÜR N

Kein preiswertes Vergnügen wird die Bildung eines sehr alltäglichen N-Wendezuges aus den aktuellen Minitrix-Neuheiten: Der nun ausgelieferte Wagen der 2. Klasse schlägt bereits mit knapp 50 Euro (UVP) zu Buche. Der angekündigte „Hasenkasten“-Steuerwagen mit Decoder liegt bei knapp 90 Euro. Aufgelegt werden die Silberlinge als passender Zug für das angekündigte Club-Modell der E41 374 mit beigefarbenem Rahmen. Die mehrfarbige Bedruckung (Zuglauf Stuttgart – Tübingen) ist makellos. Eine Neuheit des Jahres 2017 sind die beiden Behältertragwagen der Bauart Lbgjs 598 mit je fünf Efkr-Behältern für Feinschüttgut und Lebensmittel. Zu dieser Einstufung passt die „Südzucker“-Lackierung der Behälter eines der Wagen.

Silberling-Bestellnummer: 15446; Preis: 49,99 €
Tragwagen-Bestellnummer: 15744; Preis: 99,99 €



Für Epoche-III-Fahrer in Spur N ein Muss: der B4nb in klassischer Ausführung.



Mit neuen Behältern kommen die Lbgjs-Tragwagen als Epoche-IV-Zweierset.

AB-MODELL ▶ SCHYNI GE PLATTE FÜR N

Werkseitig bereits ausverkauft ist die neue, rot-beigefarbene Version der He 2/2 Nr. 11 der Schynige Platte-Bahn (SPB) als motorisiertes Modell im Maßstab 1:160. Lieferbar sind jedoch die winzigen, rollfähigen Varianten für das 4,5-Millimeter-Gleis (Baugröße Ne). Diese sind als Fertigmodell (Ne 503.6) für 195 Euro oder als Bausatz (Ne 503.0) für 40 Euro zu haben. Neu im Programm von AB-Modell sind auch die Bernina-Express-Wagen der Rhätischen Bahn in zwei aktuellen Lack-Versionen. Info: www.n-schmalspur.de



FOTO: WERK

NOCH ▶ NADELBÄUME FÜR H0, TT UND N

Noch erweitert sein Baumsortiment um zahlreiche preiswerte Nadelgewächse; neben Nordmantannen sind Fichten, Kiefern, Wetterfichten und Hochstamm-Wetterfichten erhältlich. Die matt lackierten Stämme werden in bewährter Manier mit Filz und Schaumstoff beflockt. Die Baumarten sind in Höhen von 10,5 bis 18,5 Zentimetern lieferbar, so lassen sich die Bäume passend zu verschiedenen Baugrößen auswählen. *Hochstamm-Fichte: 21927; Preis: 6,99 €; Kiefer: 21914; Preis: 5,99 €; Fichte: 21833; Preis: 6,99 €*



TE-MINIATUR ▶ EPOCHENGERECHTER BAHNHOF SCHIERKE FÜR H0

Die Wuppertaler legen ihr Lasercut-Modell des Empfangsgebäudes „Schierke“ an der Harzer Schmalspurbahn als Formvariante im Zustand der Wendejahre ab 1989 neu auf. Nach 1992 erhielt dieses an der Gleisseite einen kleinen Ticketverkaufsraum; auch die „Bahnhofsbaude“ an der linken Giebelseite bekam einen eigenen Eingang. Beide Anbauten fehlen nun vorbildgerecht. Ergänzend ist unter der Bestellnummer 1820 das „Toilettenhäuschen Schierke“ erschienen. *Bestellnummer: 1813; Preis: 107,90 €*



FOTO: WERK

WIKING ► OPEL-KADETT C GT/E FÜR HO, TRAKTOREN FÜR N

Aus der langen Liste der aktuellen Wiking-Neuheiten greifen wir sechs Angebote heraus: Der stärkste C-Cadett (115 PS) zog ab 1974 in den Opel-Motorsportfarben Weiß/Gelb die Aufmerksamkeit auf sich und sorgt, aufgemotzt und heckschleudernd, auf Rallyes bis heute für Furo-

re. Wiking bringt den GT/E als zweite Variante seiner 2017er-Neukonstruktion. Alte Bekannte im Programm sind die BMW-Isetta und der Borgward-Campingbus, beide in ansprechender Detaillierung. Die N-Bahner dürften die sehr feine Miniatur des John Deere 6820S schätzen, die mit Front-

gabel oder -schaufel angeboten wird. Das schon ältere Modell des Fendt Favorit kommt als 1:160-Variante mit Anhänger.

Kadett: 022902; Preis: 16,99 €; Isetta: 080810; Preis: 12,49 €; Borgward: 027045; Preis: 12,99 €; John Deere in N: 095837/38; Preis: je 9,99 €; Fendt in N: 096002; Preis: 9,99 €



Das schönste Kadett-Coupé in HO.



„Herrlich dieser Abend. Aber wo bleibt meine Holde?“



Gleich drei neue Traktoren gibt es für N.

122. Wormser Spielzeug-Auktion 30. August bis 1. September 2018

In unserer 122. Wormser Spielzeug-Auktion werden über 4.000 Positionen antiquarisches Spielzeug an ein internationales Publikum versteigert, dabei ein riesiges Angebot an Eisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten und von allen namhaften Herstellern.



Wir suchen ständig für unsere internationalen Kunden ganze Nachlässe, Sammlungen und gute Einzelstücke.

Kataloganforderung und weitere Infos: www.wormser-auktionshaus.de

Wormser Auktionshaus

Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH

67551 Worms • Weinbrennerstraße 20 • Tel. 0049-(0)6247 90 46-0

Fax 90 46-29 • Email: info@wormser-auktionshaus.de

Seit 1985: 33 Jahre Wormser Spielzeug-Auktionen - 33 Jahre Erfahrung, Kompetenz und tausende zufriedene Stammkunden

www.exPRESSzugreisen.de

Pressnitztalbahn 

Zum Bahnhofsfest nach Göhren

mit 01 0509-8 an die Ostsee zur Rügensch 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 Leipzig Hbf	105 €	70 €	240 €
Berlin	90 €	60 €	210 €

Weitere Informationen unter Fon +49(0)38 301 / 88 40-12 oder Sie senden eine E-Mail an: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

Modellbahnen Uwe Hesse



Inh. Martina Hesse • Landwehr 29 • 22087 Hamburg
Tel. 040 / 25 52 60 • Fax 040 / 2 50 42 61 • www.Hesse-Hamburg.de

**Hamburg, das Tor zur Welt
Modellbahn Hesse –
Heimathafen für Ihr Hobby**

Wir sind für Sie da: Dienstag bis Donnerstag: 9–13 Uhr und 15–18 Uhr,
Freitag 9–18 Uhr, Samstag: 9–13.00 Uhr

Die Datenbank für Modellbahner COLLECTION NEXT GENERATION

COLLECTION geht in die nächste Generation! Eine komplett neu entwickelte Programmoberfläche, zukunftsorientiert und ausbaufähig.

COLLECTION bietet Ihnen den Programmteil SORTIMENT mit Lokomotiv- + Zugpackungen, Reisezugwagen + Güterwagen + Wagenpackungen, Sonder- und Spezialmodelle (ohne Werbewagen), Zubehör und Literatur, umfangreiche Technik-Darstellungen und die Verwaltungsprogramme SAMMLUNG, WUNSCHMODELL und VERKÄUFE. Für Windows 7, 8 und 10. Auf DVD-ROM.

71018 COLLECTION Märklin Spur Z von 1972 bis 2018	€ 94,-
73018 COLLECTION Märklin 00/H0 von 1935 bis 2018	€ 145,-

Mehr Infos unter www.modelplan.de

modelplan
... Software + Technik für Modellbahner

Erhältlich bei:
modelplan GbR
Reussensteinweg 4
73037 Goppingen
Tel.: 07161/816062

MODELLBAHN UNION ▶ Ommu „KLAGENFURT“ FÜR N

Als Abwandlung des im Jahr 2017 vorgestellten Ommu „Duisburg“ (Omm 37), einer Nachkriegsbauart, erscheint nun der Omm 34 als Kriegsausführung des offenen Güterwagens in einigen Varianten. Die Unterschiede liegen insbesondere im Fahrwerk, das ohne Verstrebungen auskommen musste, und den Türen mit Obergurt. *Bestellnr.: G34001; Preis: 49,99 €*



SCHUCO ▶ PORSCHE 944 UND 911 FÜR HO



Als abgeschlossen kann man die Geschichte des Porsche 944 bezeichnen. In puncto Erscheinungsbild und Technik (Vierzylinder-Motor) wich er vom klassischen 911 in all seinen Variationen deutlich ab. Der 944 war dabei die deutlich muskulösere Version des 924, des „Porsche für den kleinen Mann“, er sicherte den Zuffenhausenern über Jahre den wirtschaftlichen Erfolg. Schuco liefert eine gelungene Miniatur in Rot sowie den Klassiker in Dunkelblau, beide mit fein detailliertem Kunststoff-Gehäuse. *944-Bestellnr.: 452629500; 911-Bestellnr.: 452629300; Preis: je 7,95 €*

WEINERT ▶ PFÖRTNERHÄUSCHEN FÜR HO

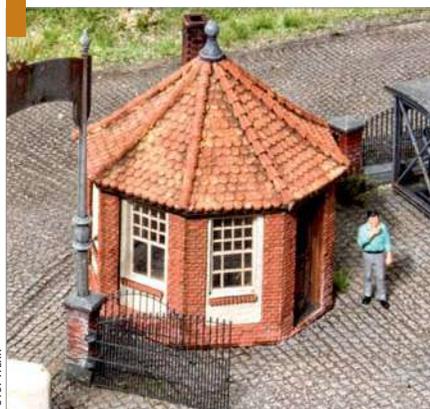


FOTO: WERK

Der Spezialist für feine Metallbausätze bietet nun auch Lasercut-Bausätze an: Das neue Pförtnerhäuschen entsteht in Mischbauweise aus Holz und Karton. Es eignet sich hervorragend zur Ausgestaltung von Industrieanlagen

im Maßstab 1:87. Details, wie die feinen Fenstergitter der Eingangstür oder der filigrane Dachabschluss, zeugen von der gewohnt hohen Weinert-Qualität. *Bestellnr.: 34100; Preis: 25,70 €*

BUSCH/ESPEWE ▶ IFA W50 TLF16 FÜR HO

Das TLF 16 wurde ab 1969 im „VEB Feuerlöschgeräte-werk Luckenwalde“ auf dem Allradfahrgestell des W50 gebaut und war auch abseits befestigter Straßen einsetzbar. Die Doppelkabine war für sechs Mann vorgesehen. Das

Modell wird mit der Niederdruckbereifung ausgeliefert, die eingesetzt wurde, um die Geländegängigkeit der Fahrzeuge zu erhöhen – ideal für die beliebten Löscheinsätze am Modell-Bahndamm.

Bestellnr.: 95235; Preis: 31,99 €



RIETZE ▶ MUSEUMSBUS FÜR HO

Der ab 1978 gebaute Schubgelenkbus des Typs O 305 G rollt nun in einer Lackierungsvariante als Museumsfahrzeug der Standardbus GbR aus Krefeld an. Dort ist das Fahrzeug nach einer gründlichen Aufarbeitung wieder in

originalen DB-Farben für Sonderfahrten im Einsatz. Das Modell verbreitet auch in 1:87 nostalgisches Flair, die mehrfarbige Bedruckung überzeugt allerdings erst aus einer gewissen Entfernung. *Bestellnummer: 74525; Preis: 35,90 €*



US-CORNER



In den typischsten Lackierungen, die jeweils auch die Vorbildloks vor Streamline-Personenzügen trugen, rollen die Kato-Modelle aufs Gleis.

Die bekannte japanische Modellbahnschmiede Kato hat für die N-Bahner unter den US-Fans neue Varianten der Alco-PA in den Farben der Denver & Rio Grande (Art.-Nr.: 176-4107) sowie der EMD-F3A im markanten Design der Western Pacific (Art.-Nr.: 176-1202) aufgelegt. Die Modelle zeugen von großer Detailverliebtheit und weisen sehr gute Fahreigenschaften auf.

Neu im Genesis-H0-Loksortiment erschienen zwei interessante Typen aus dem SD-Programm von EMD. Eine SDP40F rollt in den Farben des Amtrak-Konzerns (Art.-Nr.: G63971) daher und ist deshalb für den Einsatz vor Personenzügen ab 1973 prädestiniert, da ab diesem Zeitpunkt insgesamt 150 Maschinen für Amtrak gebaut wurden. Die SDP40F ist ein Abkömmling der EMD-SD40-2, mit der sie technisch weitestgehend übereinstimmt. Vor-

gänger der SDP40F bei Amtrak waren unter anderem Maschinen der Reihe SDP45. Die SDP45 der Erie Lackawana Railroad (EL) waren jedoch nicht für den Personenverkehr gedacht, die EL nutzte vielmehr den längeren Rahmen des Typs, um größere Kraftstofftanks einbauen und höhere Reichweiten im Güterverkehr erzielen zu können. Die EL lackierte ihre Lok 3638 anlässlich des 200-jährigen Bestehens der USA in einer Bicentennial-Lackierung. Als die EL 1976 in der Bahngesellschaft Conrail aufging, wurde die Lackierung übernommen; die Lok erhielt lediglich eine neue Be-



Die drollige Ford C-Zugmaschine passt ganz gut zum Auflieger mit Clownsgesicht, wie das neue Athearn-Modell in H0 zeigt.

triebsnummer: 6669. In diesem Zustand wurde sie nun als Modell (Art.-Nr.: G63682) realisiert.

Bei den H0-Güterwagen können ein Centerflow-Hopper des Chemiekonzerns Union Carbide (Art.-Nr.: 15202) aus dem „Ready-to-Roll“-Sortiment

sowie ein grüner Kesselwagen (Art.-Nr.: 17844) in BASF-Lack überzeugen.

Der Ford C-Lkw gehört zu den amerikanischen Klassikern. Neu ist die Variante als Sattelzug eines Schoko-Drink-Herstellers (Art.-Nr.: 92000).



Die chemische Industrie ist für den Rohstoff- und Fertigprodukttransport auf die Schiene angewiesen.



Großartig detailliert und perfekt lackiert, kommt die SDP45 im auffälligen Bicentennial-Kleid auf die Anlagen.



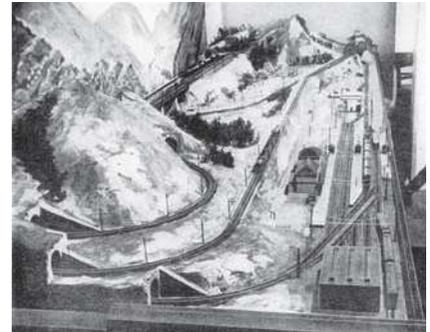
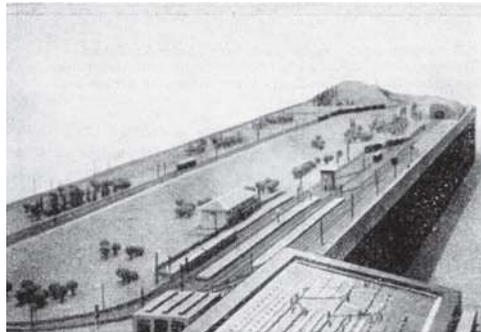
„Full-width cowl unit“, längerer Rahmen, Dampfkessel und großer Wassertank: So wird aus einer Güterzug- eine Personenzuglok.

FOTOS (5): RAINER ALBRECHT

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 66 JAHREN: Karlheinz Brust über Modelleisenbahnausstellungen

□ Seit der ersten Ausgabe des „MODELLEISENBÄHNER“ war Karlheinz Brust dabei. Am 7. Januar 1952 traf er sich mit fünf Mitstreitern im Clubraum, der „Vereinigung volkseigener Betriebe für Installation, Kabel, Apparate“ (VVB IKA) in Leipzig. Gemeinsames Ziel war es, eine Zeitschrift über den Modellbahnbau herauszubringen. Schnell war man sich über das Konzept einig, doch erst nach einigen Wirrungen erschien im September desselben Jahres die erste Ausgabe. Karlheinz Brust berichtete darin ausführlich über die damalige Situation der Modelleisenbahnausstellungen. Er selbst hatte, zusammen mit Fritz Hornbogen, eine H0-Anlage im Zweileiter-Gleichstromsystem geschaffen, die damals Maßstäbe setzte und auf der Ausstellung „Unser Fünfjahresplan“



erstmalig Aufsehen erregte (Bild links). Mit einem Gleisbildstellwerk (vom „Signalbau Babelsberg“) ausgestattet, sollte auch der Rangierbetrieb gezeigt werden. Das musste sein, „wenn wir nicht unsere Modellbahnzüge wie spielende Kinder lediglich im Kreise herumfahren lassen wollen“, schrieb Karlheinz Brust damals. Die Anlage wurde später noch erweitert (rechts).

MEB-GEWINNSPIELE

Bundesbahn-Diesel und Rekowagen

□ Glücklich kann sich schätzen, wer sich nach der Gewinnerbekanntgabe im letzten Heft aus den von uns fotografierten Gewinnen ein Wunschmodell vorstellt, und zufällig genau dieses dann auch per Post bei ihm eintrifft. So ging es Joachim Dietrich, und das freut uns sehr.

„Die schöne Märklin-218 passt perfekt auf meine H0-Anlage“, so bedankt sich Burkhard Kaiser. Aber auch eine

kleine Köf kann Freude bereiten: Christian Klaus, 11 Jahre alt, hat bald die Möglichkeit, eine Anlage in seinem Zimmer aufzubauen. Wir wünschen viel Erfolg und eine möglichst lange Zeit mit Spaß an der Modellbahn.

Von der N-Spur zur Gartenbahn – Rainer Buschhardt nimmt den Gewinn des Rekowagens in Spur G von Piko zum Anlass, nun mit der schon lange geplanten Frei-

landanlage zu beginnen. Schon längere Erfahrung mit dem großen Maßstab hat Mathias Wüstner gesammelt.

Sein Gewinn, ebenfalls ein Piko-Wagen in G, passt perfekt zum Eigenbau eines DR-Packwagens aus 3D-Druck-Teilen.



Der Pwg von Mathias Wüstner setzt sich aus 94 Einzelteilen zusammen, die alle auf dem Drucker (Nylon-Druck und PLA-Druck) entstanden sind.



Der Rekowagen im Versuchsack gefällt Joachim Dietrich sehr gut.



Eine 218 kann nie schaden, das meint auch Burkhard Kaiser.



Über den zweiten Diesel für seine Anlage freut sich Chris Klaus.



Rainer Buschhardt beginnt nun mit seiner Gartenbahn.

Karlheinz Brust †

□ Am 7. Juli 2018 verstarb mit Karlheinz Brust im hohen Alter von 93 Jahren ein Modellbahnpionier der ersten Stunde. Mit Karlheinz Brust verlässt uns ein Modelleisenbahner, Konstrukteur und Techniker, ein Eisenbahnkennner und Vorbildfotograf, der sich um die Modellbahn nicht nur als Hobby, sondern auch als Gegenstand von Konstruktion und Technologie sowie technikwissenschaftlicher Lehre und Forschung große Verdienste erwarb.



mee verhalten. Auch als Techniker im Modellbahn-Versuchsfeld der Hochschule für Verkehrswesen Dresden blieb er Modellbahnentwickler mit hochkomplexer Kompetenz. Ganzen Studentengenerationen vermittelte er seine Überzeugung, der Ingenieur habe, bei aller Wertschätzung präziser mathematischer Methodik, stets den technischen Versuch, mithin die Praxis als Kriterium der Wahrheit zu akzeptieren.

Durch ein Kriegsleiden gezeichnet, konnte der aus Gefangenschaft heimkehrende Karlheinz Brust den erlernten, anspruchsvollen Metallberuf nicht mehr ausüben. Doch er fand, einer durch die Kriegs- und Nachkriegszeit unerfüllten Neigung folgend, schon 1947 in der Modellbahn eine Berufung, die seinen Lebensinhalt bestimmen sollte.

Karlheinz Brust profilierte sich als Praktiker, der sein hohes handwerkliches Geschick in empirisches Denken umzuwandeln wusste und so immer wieder greifbare Lösungen für Konstruktion und Fertigung fand. Als Modellbahnkonstrukteur war er schon ab 1952 maßgeblich an jenen Weichenstellungen beteiligt, die der Firma Piko zu internationalem Renom-

Auch im wohlverdienten Ruhestand blieb Karlheinz Brust als geistig rege Persönlichkeit eine beachtliche Beratungsinstanz: Was und wann auch immer man den großen, hageren Mann fragte – Karlheinz Brust antwortete, half und lieferte schnell, unkompliziert und zuverlässig. Für viele Jüngere, denen er nie herablassend, stets aber mit wohlthuender Warmherzigkeit begegnete, wurde er zum väterlichen Freund. Er liebte und genoss seine Rolle als Konsultant, exzellenter Fotolieferant und geistiger Archivar der Modellbahngeschichte. Wenn er in unverkennbar sächsischem Dialekt zu einem langen, detaillierten Diskurs in die Modellbahnhistorie aufbrach, wusste er mit mancher Anekdote zu fesseln. Mit Karlheinz Brust ist wohl auch ein Original von uns gegangen.

Dr. Franz Rittig

Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats September: Kombiniertes Verkehr 1995

Durch die rasante Zunahme des Containerverkehrs wurden die hochseetauglichen 20-Fuß-Großbehälter noch längere Zeit auf Niederbordwagen der Gattung K und herkömmliche Flachwagen der Typen L oder R verladen – solange nämlich, bis genügend Spezialwagen der Bauart S mit Twistlock-Nocken verfügbar waren. Zu diesen Spezialwagen gehören auch die Taschen- und Wippenwagen, welche neben Containern auch Sattelaufleger transportieren können. Im Zugverband rollen auch konventionelle Wagenladungen mit, etwa Armierungsstahl auf einem Flachwagen Rs und Gussrohre sowie eine Partie Schalhälzer auf anderen Wagen. Dieser Zug zeigt das Bild von 1995, jener Zeit, als die Re 4/4II 11241 ihr rotes Kleid bekam.



www.kaeserberg.ch

Impressum

MODELLEISENBÄHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Partner (abp), Bernd Keidel (ke),
Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (ah)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Jörg Chochohaty, Jörg Hajt, Dr. Karlheinz Hauke, Rein Korthof, André Marks, Dr. Hemut Petrovitsch, Martin Sebald, Bernd Seiler, Thonis van der Weel

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 30, ab 1.1.2018,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst),
(08141) 53481-103
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin,
(Bestellservice, (08141) 53481-0

SEKRETARIAT
Claudia Klausnitzer, Tanja Baranowski

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funke-zeitschriften.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de
Preis des Einzelheftes: 5,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 64,60 €
Großes Abonnement 81,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 75,80 €;
Großes Abonnement 89,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils
frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen
vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung –
auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Daten-
träger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung
des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht aner-
kannt werden.
Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird
keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unter-
lagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu
kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und
sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.
Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen
On- bzw. Offline-Produkten ein.

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN
des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.
(BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung
e. V. (SMV)

Der MODELLEISENBÄHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
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: CHRISTIAN SPILLER

ABSCHIED VON EINER IKONE

Die legendäre Schnellfahrlokomotive 18 201 der Deutschen Reichsbahn, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt, wird mit Fristablauf im September 2018 abgestellt.



FOTO: MARCEL ACKLE

MODELLBAU-PERFEKTION

Marcel Ackles Schaustücke sind bei Modellbahn-Ausstellungen stets dicht umringt. Für den MEB gibt der Meister Einblicke in die Entstehung seiner Kunstwerke.

AUSSERDEM

Von Stralsund nach Saalfeld

Joachim Schmidt dokumentierte die letzten Jahre des dampfbespannten DR-Schnellzugverkehrs.

Wolsztyn lohnt sich

Wir erinnern an ein gar nicht fernes Reiseziel für alle Dampflokomotive-Freunde.

Steinbruch mit Aufzug

Ein Schrägaufzug für Güterwagen steht im Mittelpunkt von Rik Maartens spektakulärer HO-Anlage.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Unser Oktober-Heft
erscheint am
12. September
bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch



FOTO: DANIEL WOLFF

FARBENFROHE KRAFTPAKETE

Nach mehr als vier Jahrzehnten beginnt der Stern der Baureihe 151 bei der DBAG zu sinken. Doch Privatbahnen verhelfen der Güterzuglok zu einer farbenfrohen Renaissance.



FOTO: WOLF-DIETMAR LOOS

ELEKTRISCHE RUNDREISE

Wolf-Dietmar Loos unternahm in den 60er-Jahren einen Ausflug mit dem ETA und entdeckte wahre Schätze.



FOTO: A. BAUER-PORTNER

SPESSART-IDYLLE IN HO

Den Endbahnhof Heimbuchental hat sich Rainer Schreck zum Vorbild für seine kleine aber feine Modellbahn genommen.



EILIGE POSTSACHE — SOFORT KAUFEN!



④+⑤
 **Soundvariante**
 ①+②+③+④+⑤



① Brawa 43928

E-Lok 186 325-7, DBAG, Ep.VI, DC-Analog-Basic+
UVP 219,99 €

129,99 €

② Brawa 43930

E-Lok 186 325-7, DBAG, Ep.VI, DC-Analog-Basic+
UVP 264,99 €

159,99 €

③ Brawa 43931

E-Lok 186 325-7, DBAG, Ep.VI, AC-Digital-Basic+
UVP 294,99 €

179,99 €

④ Brawa 43932

E-Lok 186 325-7, DBAG, Ep.VI, DC-Sound-Extra
UVP 379,99 €

229,99 €

⑤ Brawa 43933

E-Lok 186 325-7, DBAG, Ep.VI, AC-Sound-Extra
UVP 379,99 €

199,99 €

Roco

⑥ Roco 76096

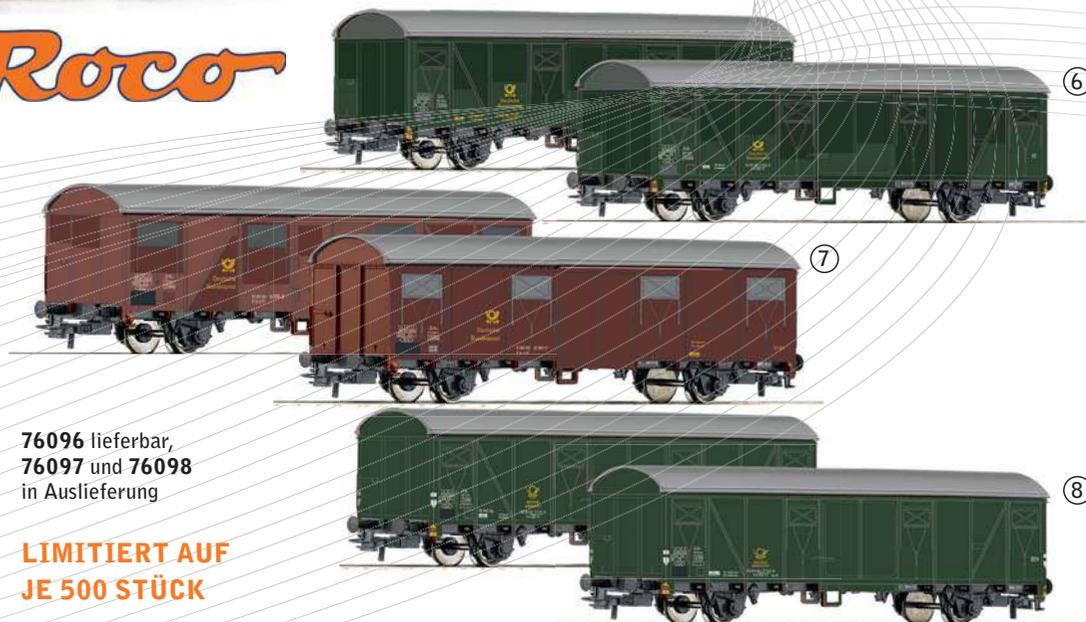
2er Set Gedeckte Güterwagen
 Gbs, Post, Ep.IV, grün

⑦ Roco 76097

2er Set Gedeckte Güterwagen
 Gbs, Post, Ep.IV, grün mit Ausbesserungen

⑧ Roco 76098

2er Set Gedeckte Güterwagen
 Gmhs50, Post, Ep.IV, braun, ein Wagen mit Ausbesserungen



76096 lieferbar,
 76097 und 76098
 in Auslieferung

**LIMITIERT AUF
 JE 500 STÜCK**

Jedes 2er Set:

(alle mit Kurzkupplungskulisse
 und NEM-Schacht)

49,95 €

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote - solange der Vorrat reicht - bei den an der Aktion teilnehmenden Fachgeschäften!

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

Modellzentrum Hildesheim
 31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
 Tel. 05121-289940 · sales@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 Biesen 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 Pfuhlst 7
 Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
 www.mhc-saar.de

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

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!

Feiern Sie die Brockenbahn!

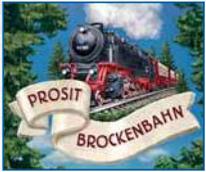
Der einzigartige Bierkrug für alle Eisenbahnliebhaber

Eine Legende ist 60

Das erste Frachtgut, das auf deutschen Schienen transportiert wurde, waren zwei Fässer Bier. So liegt es nahe, die wohl schönste Schmalspurbahn Deutschlands mit einem besonderen Bierkrug zu feiern: „Ein Prosit auf die Brockenbahn“! Denn die Brockenloks sind auch heute noch – nach über 60 Jahren – in Betrieb.

Edles Steinzeug, detailliertes Motiv und ein Name Ihrer Wahl

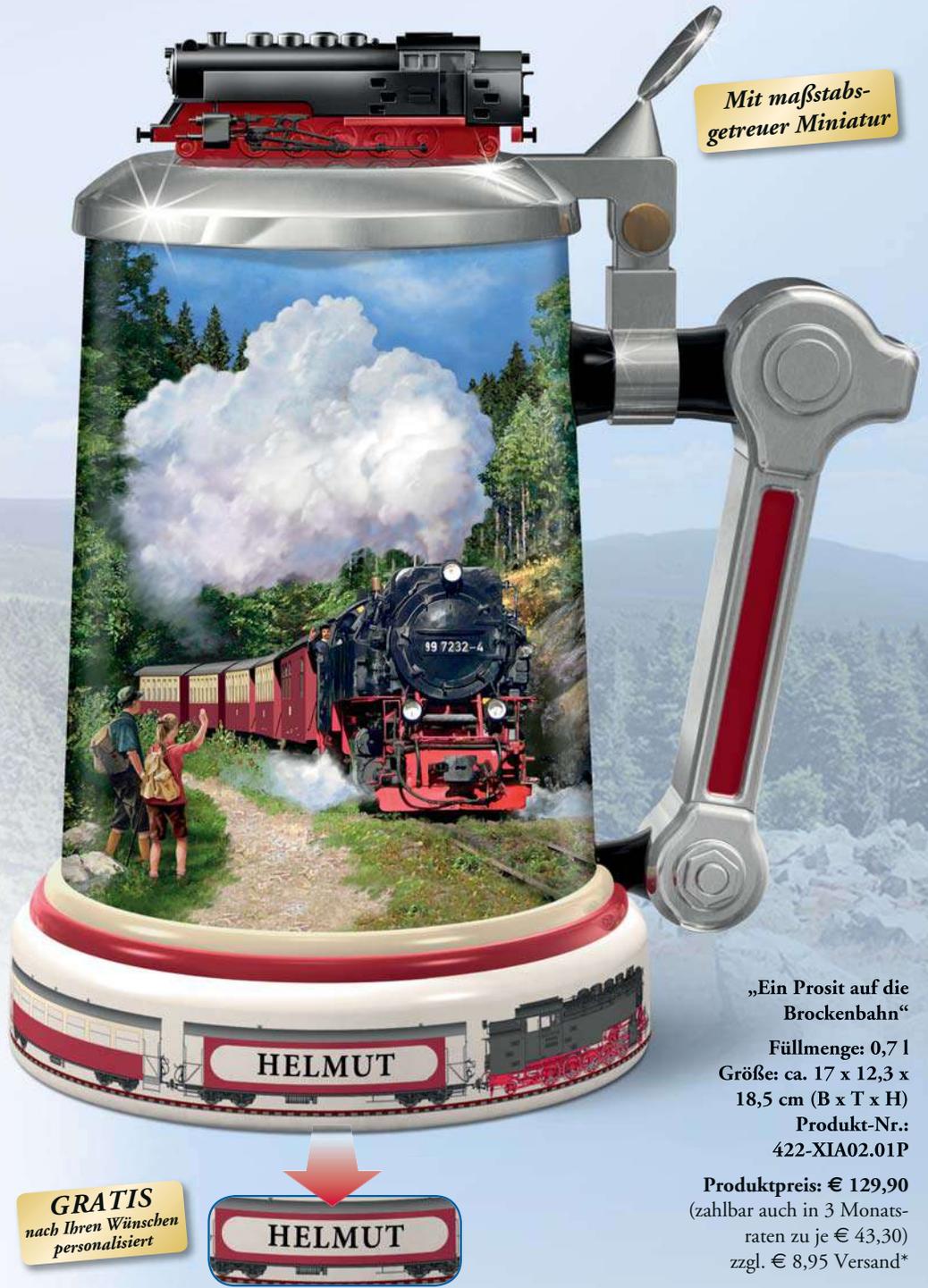
Der Krug wurde von Hand aus hochwertigem Steinzeug gefertigt und ist verziert mit dem prachtvollen Motiv der Harzbahn unter Vollampf. Ein maßstabgetreues, **handkoloriertes Modell** der Lok 99 7232 aus feinstem Zinkguss



Das fröhliche „Prosit Brockenbahn“ ziert die Rückseite des Kruges

ziert den Deckel. Der Griff ist passend dazu in der Optik einer Kuppelstange. Aber das Besondere an diesem einzigartigen Bierkrug: auf dem Sockel steht auf Wunsch ein **Name**

Ihrer Wahl im ersten Anhänger der Original Brockenbahn-Zuggarnitur! Der Krug erscheint ausschließlich bei The Bradford Exchange und ist im Handel nicht erhältlich. Ein handnummeriertes Echtheits-Zertifikat belegt die Authentizität Ihres persönlichen Exemplars. **Sichern Sie sich Ihren personalisierten Bierkrug „Ein Prosit auf die Brockenbahn“ gleich heute!**



Mit maßstabgetreuer Miniatur

GRATIS nach Ihren Wünschen personalisiert

„Ein Prosit auf die Brockenbahn“

Füllmenge: 0,7 l
Größe: ca. 17 x 12,3 x 18,5 cm (B x T x H)
Produkt-Nr.: 422-XIA02.01P

Produktpreis: € 129,90 (zahlbar auch in 3 Monatsraten zu je € 43,30) zzgl. € 8,95 Versand*

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **83206**

Bitte einsenden an:
The Bradford Exchange Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3
63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **069 1729 7900**
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt
Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

WEEE-97076536

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 83206 Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **24. September 2018**

Ja, ich reserviere den personalisierten Bierkrug „Ein Prosit auf die Brockenbahn“

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

X Unterschrift

Bitte gravieren Sie folgenden Namen:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(Name mit max. 10 Zeichen, inkl. Leerzeichen und Bindestriche)

* Dieses Produkt wird nach Ihrer Kundenspezifikation hergestellt und ist deshalb vom Umtausch ausgeschlossen.

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

Lieferzeit ca. 4 Wochen

- Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
- Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter 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 Kontaktpreferenzen 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.