

Mit Lok-Poster!

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Die Hessische Landesbahn

Auf Wachstum getrimmt

Schmalspur-Prellböcke

Keiner gleicht dem anderen

Nr. 4

April 2019

68. 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:

- 65.10 von Gützold
- GHE-T1 von Tillig
- Klv12 von Lenz
- E41 von Märklin

Werkstatt:

- Digitalisierung einer Märklin-89



Vor 60 Jahren endete die Beschaffung
Die letzte Neue



www.donnerbuechse.com
info@donnerbuechse.com

- ➔ **Neuware in: Z • N • TT • H0m • H0e • G**
- ➔ **Ihr TT Spezialist in NRW • Sondermodelle**
- ➔ **Elektrik • Decoder • Digitalzubehör**
- ➔ **Landschaftsbau-Artikel • Fertiggelände**
- ➔ **Modellbahn Print-Medien • DVD's**
- ➔ **Exklusiver Treue-Rabatt für Stammkunden**
- ➔ **Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop**



Vogteistr.18 50670 Köln Tel. 0221 -12 16 54

**3 Minuten
Fußweg von**

U S Hansaring

5 eigene Kundenparkplätze

Öffnungszeiten:

>>> Montag: Ruhetag <<< Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr bis 18:30 Uhr
Sa.: 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr Sa.: Nov. Dez. 10:00 Uhr bis 18:30 Uhr



14 Erfolgsformel 1'C1'

In den USA nannte man sie „Prairie“, hierzulande 75, 64 und schließlich: 23. Mit der letzten Maschine dieser Baureihe endete 1959 die Dampflokbeschaffung in der Bundesrepublik Deutschland.



Titel: 1:5-Modell der 23 001 im DB-Museum
Foto: abp

TITELTHEMA

14 DIE LETZTE

Sechs Jahrzehnte sind seit der Lieferung der letzten DB-Dampflokbauart, 23 105, vergangen.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 BIER, BAHN UND BANANEN

Mit einer neuen Sonderausstellung nimmt sich das DB-Museum seines Freigeländes an.

28 AUS TRADITION ERFOLGREICH

Die Hessische Landesbahn ist eines der größten deutschen Eisenbahnunternehmen.

BAHN UND TECHNIK

36 GLEISABSCHLÜSSE AUF SCHMALER SPUR

Schmalspur-Prellböcke sind alles andere als einheitlich.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

42 ZUERST DIE PREUSSEN

Die Heizer-Lehre begann 1960 auch in Saalfeld auf den ältesten Lokomotiven.

46 ELEKTRISCH LÄNGS DER DONAU

Vor 60 Jahren schloss man zwischen Regensburg und Passau eine Lücke im E-Netz.

MODELL

WERKSTATT

60 DIGITALE 89

Märklins alte 89 wird mit wenig Aufwand für das digitale Kinderzimmer fit gemacht.



42 Die ersten Schaufeln Kohle

Bevor ein Heizer auf größere Einheitsloks durfte, fuhr er auf altgedienten Maschinen.

AN MEINEM KÜCHENTISCH

64 KLEIN UND SCHWER

Mit einfachen Mitteln entsteht ein dreiachsiger H0-Eichwagen für Gleiswagen.

TEST

66 KRAFTVOLLER NEUSTART

Stark überarbeitet kommt die Gützold-65¹⁰ in TT, nun von Fischer-Modell, wieder in Fahrt.

68 DER KLEINE DER GHE

Tillig lieferte den Schmalspur-Triebwagen 133 522 der DR alias GHE-T1 in 1:87 aus.

70 WINZLING

Bahnmeister-Draisine Klv12 für 0 von Lenz.

71 KNALL-FRÖSCHLEIN

Die E41 der DB in 1:220 als Neukonstruktion für Märklin-Club-Mitglieder.

PROBEFAHRT

72 SCHLICHT UND SCHÖN

Jägerndorfer stellte die 1041 der ÖBB im Maßstab 1:160 vor.

73 RUHR-S-BAHN

x-Wagen der DB-Epoche IV in H0 von Piko.

74 PARADE-JET

Von Roco kommt ein siebenteiliger Railjet als Überarbeitung in zwei 1:87-Sets.

UNTER DER LUPE

75 SZENEN-DREIER

Drei „Action Sets“ von Busch zum Thema Tankstelle für die Nenngröße H0.

76 ROBUSTE MULTI-TALENTE

Multicar M22 von Busch in H0.



78 Dauerwinter

Um das verschneite „Bad Eibach“ haben die Züge nun deutlich mehr Auslauf.

SZENE

78 EISBACH-KONSEQUENZ

Die H0-Winteranlage der Lippstädter Eisenbahnfreunde bekam Zuwachs.

84 PERFEKTE FANTASIE

„Bad Clausthal“ in H0 wirkt auch ohne konkretes Vorbild sehr realistisch.

90 EIN TAG MIT... MARC ANTIGLIO

Der Schweizer ließ mit seiner Großanlage „Kaeserberg“ einen Traum wahr werden.

AUSSERDEM

26 BAHNPOST

34 BUCHTIPPS

94 BDEF & SMV

96 TERMINE + TREFFPUNKTE

104 MODELLBAHN AKTUELL

105 IMPRESSUM

106 VORSCHAU



84 Gelungene Illusion

Mit „Bad Clausthal“ schuf der Leipziger MEV „Friedrich List“ eine klassische DR-Anlage.



FOTOS (2): JOACHIM STÜBBEN

LVR-INDUSTRIEMUSEUM OBERHAUSEN

50 2429 auf Reisen

□ Am Morgen des 29. Januar 2019 rückten mehrere Schwerlastkräne sowie ein Schwertransporter auf dem Gelände des LVR-Industriemuseums Zinkfabrik Altenberg in Oberhausen an. Die seit einem Vierteljahrhundert in der Museumshalle

stehende 50 2429 sollte ihren Standort verlassen. Das Museum erfährt derzeit eine tiefgreifende Umgestaltung, die Sammlung soll im Rahmen des Projekts „Vision 2020“ nach modernen Maßstäben präsentiert werden. Für die Zeit des

Für die Dauer der Umbauarbeiten musste 50 2429 ihr Domizil beim LVR-Industriemuseum verlassen. Zwei Kräne hoben die Lok am 29. Januar 2019 auf ein Tiefladefahrzeug.

Umbaus wird die Lok in einer Halle in Duisburg-Meiderich stehen. Bei ihrem Umzug wurde die Maschine zunächst aus der Halle gezogen, dann von zwei Schwerlastkränen auf ein fernsteuerbares Tiefladefahrzeug verladen und zum Ausgang des Museumsgeländes gefahren. Auf der Straße ging es dann, nach Kontrolle durch den TÜV, noch bei Dunkelheit am frühen Morgen des 30. Januar über eine kurze Strecke zu einem Gleis im Bereich des Oberhausener Hauptbahnhofs. Dort trat 50 2429 schließlich, von einer Diesellok geschleppt, die kurze Reise nach Duisburg auf der Schiene an.

Die 1942 bei Krupp gebaute Lokomotive war bis 1949 in Wanne-Eickel beheimatet, sie trägt daher eine entsprechende Beschilderung. 1977 gehörte sie zu den letzten Dampfloks des Bw Duisburg-Weidau. Nähere Informationen zum Umbau des LVR-Industriemuseums unter: www.industriemuseum.lvr.de.

Die beengten Platzverhältnisse auf dem Gelände des LVR-Industriemuseums machten den Einsatz eines speziellen Tiefladefahrzeugs nötig.





FOTO: MALTE WERNING

Vorerst keine Züge mehr: Fahrgäste der NWB-Linie RB 31 Duisburg–Xanten müssen bis 30. April 2019 mit einem Busersatzverkehr vorliebnehmen.

LOKFÜHRERMANGEL BEI DER NORDWESTBAHN (NWB) Ersatzverkehr mit Bussen

□ Als Reaktion auf ihre bereits seit Monaten andauernden Personalprobleme kündigte die Nordwestbahn (NWB) im Januar 2019 an, ihre vertraglich zugesicherten Zugleistungen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) teilweise durch einen Ersatzverkehr mit Bussen zu erbringen. Betroffen sind die Linien RB 31 („Der Niederrheiner“, Duisburg–Moers–Xanten), RB 36 („Ruhrortbahn“, Duisburg–Ruhrort–Oberhausen) und RB 44 („Der Dorstener“) sowie RB 45 („Der Coesfelder“). Besonders drastisch fällt das Ersatzangebot für die Ruhrortbahn aus: Dort werden vom 11. Februar bis zum 30. April alle Fahrten durch Busverkehr ersetzt. Nicht von den Streichungen betroffen sind die RE-Linien 10 (Köln–Krefeld–Kleve) und 14 („Der Borkener“, Essen–Dorsten–Borken). Der VRR kündigte an, der NWB-Geschäftsführung einen Co-Manager zur Seite zu stellen, um die internen Missstände aufzuarbeiten und abzustellen.



FOTO: JONAS HARRASS

■ Nach einem schweren Zugunglück im Bahnhof Unkel am 7. Februar 2019, bei dem mehrere mit Kosmetika beladene Güterwagen in Brand geraten waren, begannen am Folgetag die Aufräumarbeiten. Um die ausgebrannten Wagen vom Gleis zu heben, wurde der Notfallkranzug „Herkules“ aus Fulda angefordert. Nach wenigen Stunden war der Gleisbereich gesäubert, die ausgebrannten Wagen warteten neben den Gleisen auf ihre Zerlegung. Die Reparaturarbeiten an der beschädigten Strecke dauerten bis zum 11. Februar.

LOKFÜHRER MÜSSTE MAN SEIN?

Derzeit gibt es wenige Berufe, die gefragter sind als der gute alte Lokführer. Im Wochenrhythmus treffen Nachrichten von ausfallenden Zügen wegen Lokführermangels ein.



Stefan Alkofer

Die öffentlichen Besteller von Nahverkehrsleistungen mahnen quer durchs Land Eisenbahnunternehmen ab, wollen ihnen externe Berater zur Seite stellen, sogar langfristige Verkehrsverträge könnten auf der Kippe stehen.

Die Nordwestbahn (NWB) musste in NRW zahlreiche Linien auf Busersatzverkehr umstellen, nur weil Triebfahrzeugführer fehlen und die NWB ist derzeit eher die Regel als die Ausnahme.

Was ist passiert mit dem einst so stolzen Beruf? Ist es wirklich so unattraktiv, ihn auszuüben? Längst sind die Zeiten vorbei, als man im Winter auf dem Führerstand fror und im Sommer die Hitze kaum auszuhalten war. Eine handwerkliche Ausbildung ist auch keine Berufsvoraussetzung mehr.

Liegt es nur an der vermeintlich schlechten Bezahlung, den unangenehmen Arbeitszeiten? Ich glaube nicht. Ein wichtiger Grund ist die mangelnde Wertschätzung der Lokführer, aber auch vieler anderer Eisenbahner, durch ihre Arbeitgeber. Wenn Unternehmen Berufsbilder untergraben und auf die Erfahrung ihrer langgedienten Mitarbeiter nicht mehr hören, sie lediglich als Kostenfaktor betrachten, dann müssen sie sich nicht wundern, wenn niemand mehr den Job machen will.

Fragte mich mein Sohn, ob ich ihm den Beruf des Lokführers empfehlen könne – ich wüsste derzeit nicht, was ich ihm antworten soll.

IGE GMBH

Werbelok samt Mitmachfaktor

Die im bayerischen Hersbruck ansässige IGE GmbH ist für die farbenfrohen Werbemotive auf ihren Lokomotiven bekannt. Seit Februar 2019 bereichert eine von Railpool gemietete Bombardier-Traxx3 den Fuhrpark der Mittelfranken. Ihren jüngsten Flottenzugang versah die IGE mit einer besonderen Seitenwerbung in Anlehnung an den Erfolgsfilm „Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer“. Damit möchte das Unternehmen nicht nur auf das eigene Einsatzgebiet verweisen, welches das Schienennetz „Lummerlands“ weit in den Schatten stellt, sondern zugleich auf emotionale Art bei kleinen und großen Eisenbahnfreunden für Aufmerksamkeit sorgen: Wer die Lokomotive antrifft und fotografiert, kann seine Bilder direkt an info@ige-bahn.de einsenden.



FOTO: IGE

187315, die neue „Jim-Knopf“-Lok der IGE, ist mit einem „Last-Mile-Paket“ ausgestattet. Sie soll hauptsächlich zwischen Neustadt (Donau) und Linz (Donau) im Mineralölverkehr eingesetzt werden.



FOTO: CHRISTOPH GRIMM

Railadventure überführte am 16. Februar 2019 den ersten bei Alstom in Katowice gebauten ICNG-Triebzug (Coradia Stream) für die NS. Die Niederländer haben 79 Züge bestellt, die ab 2021 in Dienst gehen sollen. Die Aufnahme entstand an der Einfahrt zum früheren Rbf Wuhlheide. Die orangefarbenen Tafeln kündigen ein Ex-DR-Hauptsignal an.



FOTO: MICHAEL MANN

Die Westfrankenbahn wirbt seit kurzem für das Bahnland Bayern. Zusätzlich zu den blau-weißen bayerischen Hausfarben trägt 642205 den Slogan „Westfrankenbahn – genau meine Schiene“ durch die Lande. Im Bahnhof Miltenberg wartete der Triebzug am 2. Februar 2019 auf weitere Einsätze.

ZWISCHENHALT

■ **Stadler** will bis zu 70 Millionen Euro in die Erweiterung seines Werksgeländes in Berlin-Pankow investieren. Geplant sind eine neue Produktionshalle, ein Logistikzentrum sowie zusätzliche Büroflächen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2020 abgeschlossen sein.

■ **Der Verband Region Stuttgart** verlängert seinen laufenden Verkehrsvertrag mit DBRegio zum Betrieb der S-Bahn Stuttgart um vier Jahre bis zum 30. Juni 2032. Zusätzlich gab man die

Bestellung von 56 weiteren Triebzügen der Baureihe 430 bekannt.

■ **Die dänische Staatsbahn** konnte ihr Betriebsergebnis im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessern. Gleichzeitig gingen allerdings die Einnahmen im Personenverkehr wegen sinkender Fahrgastzahlen zurück.

■ **Die geplante Fusion** von Alstom und Siemens ist gescheitert. Die EU-Kommission untersagte den Zusammen-

schluss der beiden Unternehmen, der unter anderem mit der zunehmenden Konkurrenz aus Fernost begründet wurde, wegen der drohenden marktbeherrschenden Stellung des neuen Großunternehmens in Europa.

■ **Die italienische Staatsbahn FS** soll sich nach dem Willen der italienischen Regierung gemeinsam mit der amerikanischen Delta Air Lines und der britischen Easyjet an der Rettung der maroden Fluglinie Alitalia beteiligen.

EINE LOKFÜHRERLEGENDE AUS MECKLENBURG

Dieter Heilmann – das Gesicht der 91 134

□ Wer 91 134 kennt, kennt auch das Gesicht des freundlichen Mannes, der lächelnd vom Führerstand seiner Lok herabschaute oder ihr mit Putzwolle in den Händen zu Hochglanz verhalf. Wer mit ihm sprach, hörte dem 1944 zwischen Schweriner See und Warnow geborenen Dieter Heilmann stets den Ur-Mecklenburger an. Seit seinem 14. Lebensjahr Eisenbahner, erst Betriebschlosser, dann Heizer, schließlich Lokführer, erwarb er sein universelles Können auf Schweriner Maschinen, darunter auf seiner langjährigen Stammlok 23 1017, später auf den Baureihen 118, 132 und 243, meist im Schnellzugdienst auf den Magistralen der Reichsbahn. Gemeinsam mit seinem langjährigen, engen Vertrauten Heinz Nagel und weiteren Fachleuten gelang ein unglaubliches Meisterstück: die Wiederinbetriebnahme der alten Schwerinerin 91 134, die er wie kein Zweiter kannte und zu fahren verstand. Wo immer diese Lok seit 1991 auftauchte – Dieter Heilmann hatte sie im Griff. Uns allen, aber auch seiner 91 134, fehlt er nun für immer: Dieter Heilmann verstarb am 23. Januar 2019. *fr*



FOTO: MEE SCHWERIN

Seit über drei Jahrzehnten unzertrennlich: Dieter Heilmann und seine 91 134. Wer ihn näher kannte, wusste um die enge Bindung an seinen Beruf. Alltags auf der Diesellok, sonntags auf der Dampflokomotive – zwischen Dienst und Freizeit gab es für den bescheidenen Mann aus Schwerin wohl nie einen Unterschied.

SCHIENENSTARS XXL!

DIE GROSSARTIGE WELT
DES EISENBAHNMODELLBAUS
04.-07.04.2019
MESSE DORTMUND



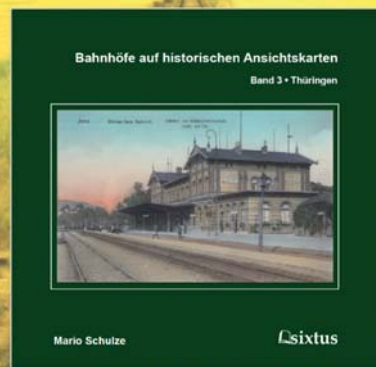
WELTGRÖSSTE MESSE
FÜR MODELLBAU
UND MODELLSPORT

www.intermodellbau.de



**INTER
MODELL
BAU**

Mario Schulze Bahnhöfe auf historischen Ansichtskarten. Band 3: Thüringen



sixtus

Sixtus-Verlag
Halberstadt

Band 1 „Sachsen-Anhalt“
und Band 2 „Sachsen“
ebenfalls erhältlich!

www.sixtus-verlag.de

FRAGEZEICHEN

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



FOTO: ALEXANDER HERTEL

□ 132334 zog am 16. Februar 2019 den „Rennsteig“-Sonderzug der EBS zwischen Meiningen und Erfurt. Wir möchten von Ihnen wissen: Welchen berühmten Bahnhof im Thüringer Wald passiert der Zug soeben?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2019 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Bw München Hbf“. Gewonnen haben: Hommel, Wolfgang, 08499 Mylau (Vogtland); Letschert, Hans-Dieter, 44143 Dortmund; Supplie, Rainer, 89362 Offingen; Erker, Rolf, 04451 Borsdorf; Andresen, Jens-Andreas, 59597 Erwitte; Pötzelsberger, Florian, A-5110 Oberndorf bei Salzburg; Meyer, Andreas, 06766 Wolfen; Mummert, Frank, 84453 Mühldorf am Inn; Haberlick, Michael, 65550 Limburg (Lahn); Schumacher, Matthias, 07549 Gera; Körner, Klemens, 04159 Leipzig; Richter, Gerhard, 04862 Schöna; Schmid, Karl, 73529 Schwäbisch Gmünd; Bartusch, Mark, 12681 Berlin; Breest, Frank, 04519 Rackwitz/OT Lemsel; Rasner, Hartmut, 36163 Poppenhausen; Kaisal, Sebastian, 53229 Bonn; Reißmann, Bernd, 39264 Nedlitz; Misch, Sven, 24939 Flensburg; Bauer, Jürgen, 01279 Dresden.



FOTO: NORMAN GOTTBERG

■ Am 4. und 5. Februar 2019 wurden die letzten in Hamm abgestellten Talgo-Gliederzüge aus DB-Nachtzug-Beständen zur Verschrottung nach Eberswalde überführt. Ein Verkauf der Züge war wegen des schlechten Zustands gescheitert.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Am 1. Februar 2019 steht 363212 der Bayernbahn abfahrbereit mit einem Schüttgutcontainerzug im Zementwerk Märker in Harburg.

BAYERNBAHN/MERTZ

Zementdienste in Harburg

□ Die Bayernbahn bedient seit Anfang des Jahres 2019 gemeinsam mit der Firma Mertz den Gleisanschluss des Zementwerks der Firma Märker in Harburg (Schwaben). Zuvor wurde das dortige Zementwerk von Lokomotiven der DBAG bedient. Mertz bringt dabei mit seiner Voith Maxima leere Schüttgutcontainerzüge nach Nördlingen, dort übernimmt die Bayern-

bahn die Übergabe ins wenige Kilometer entfernte Harburg. Anschließend geht der Zug zurück nach Nördlingen, dort übernimmt die Mertz-Lok den Zug. Die ursprünglich für die Übergaben in Harburg stationierte Köf der DBAG wurde dagegen mittlerweile abgezogen, die V60 der Bayernbahn bleibt während der unregelmäßigen Einsätze in Nördlingen stationiert.



FOTO: OLIVER WINNER

■ Die WFL aus Potsdam spendierte ihrem Neuzugang 232527 im Zuge der HU in Neustrelitz eine orientrote Lackierung, gesehen am 31. Januar 2019 in Stendal.

■ 345 100, eine von insgesamt drei Ex-DR-V60 in der Flotte der Usedomer Eisenbahngesellschaft (UEG), erhielt nach ihrer Hauptuntersuchung in den vergangenen Monaten auch eine Neulackierung in Verkehrsrot. Am 15. Februar 2019 absolvierte die Lok ihre zweite Probefahrt vor der Übergabe Coswig (b. Dresden)–Tanklager Rhäsa.



FOTO: FELIX SEDAPHIN

DBAG

Talgo-Züge für den Fernverkehr

□ Überraschend gab die DBAG im Februar 2019 bekannt, beim spanischen Hersteller Talgo nach einer europaweiten Ausschreibung zunächst 23 neue lokbespannte Fernverkehrszüge zu beschaffen. Die Züge des Typs „Talgo 230“ sollen als komplette Wendezug-Garnituren samt Lokomotiven geliefert werden. Die ersten Züge sollen bereits 2023 in Betrieb gehen. Der Auftrag hat ein Volumen von rund 550 Millionen Euro, parallel gab die DBAG den Abschluss eines Rahmenvertrags zum Kauf von

bis zu 100 Talgo-Zügen bekannt, bestehend aus Elektrolokomotiven und Reisezugwagen. Die Züge sind für das Intercity- und Eurocity-Netz der DBAG vorgesehen. In einer ersten Pressemitteilung gab die DBAG bekannt, die Züge auf den (teilweise nicht elektrifizierten) Strecken Berlin–Amsterdam, Köln–Westerland und Hamburg–Oberstdorf einsetzen zu wollen. Die Auftragsvergabe erfolgt 25 Jahre nach Indienststellung von Talgo-Gliederzügen für den Nachtzugverkehr durch die DBAG. Diese nur 140 km/h schnellen Fahrzeuge wurden bereits 2009 aus dem Verkehr genommen, die Hoffnung auf einen Weiterverkauf hatte sich dann immer wieder zerschlagen (siehe Seite 8).



FOTO: TOBIAS RÜTHER

■ Die „Rurtalbahn Cargo“ (RTB) aus Düren bestellte im Jahr 2018 bei der Leasingfirma ELL drei weitere Loks des Typs Vectron von Siemens für den Einsatz im internationalen Güterverkehr. Während die ersten, 193 791 und 792, bereits am 13. Dezember 2018 an die RTB übergeben wurden, folgte 193 793 am 21. Februar 2019. Die Maschinen tragen ein attraktives blaues Farbkleid mit jeweils leicht variierten Seitenbeklebung. Auf dem Foto vom 14. Februar 2019 passiert die erstgelieferte 193 791 „Europa“ mit DGS 44377 von Rotterdam Pernis nach Basel gerade Viersen-Helenabrunn.

*Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.*

**Dazu brauchen wir
die Besten!**

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

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

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr



FOTO: MICHAEL STEPHAN

■ Seit März 2018 ist die SEL („Schlunß Eisenbahnlogistik“ aus Wankendorf) im Besitz von 234 278. Seit September 2018 ist die Lok an die EGP Potsdam vermietet. Am 18. Januar 2019 rollte sie mit 151 139 nahe Plauen vorbei.



FOTO: MARTIN JORKOWSKY

■ Immer wieder wurden die Flixtrain-Züge zwischen Köln und Hamburg in den vergangenen Wochen mit Vectron-Loks statt wie üblich mit der BR 182 bespannt. Eine besonders farbenprächige Kombination gab es am 16. und 17. Februar 2019 zu bestaunen, als 193 492 „Nightpiercer“ der SBB/Hupac den FLX 1800 von Köln nach Hamburg und tags darauf den FLX 1805 von Hamburg nach Köln bespannte.



FOTO: BENEDIKT SCHOFFNEGER

■ Noch im Laufe des Jahres sollen die ersten Talent 3-Züge (ÖBB-Reihe 4758) bei der S-Bahn Vorarlberg zum Einsatz kommen. In Vorbereitung der Betriebseinführung fanden am 8. und 9. Februar 2019 Testfahrten mit dem Talent 3 im Tiroler Oberland statt, so auch am 8. Februar 2019 bei Flurling.

KURHESSENBAHN (KHB)

Fahrzeugmangel

□ Noch immer leidet die DBAG-Tochter Kurhessenbahn unter ihrer angespannten Fahrzeugsituation. Seit Anfang Januar 2019 befinden sich drei KHB-Triebzüge der Baureihe 642 zum Umbau im Werk Kassel – voraussichtlich bis Herbst 2020. Der Zulauf weiterer Triebzüge der Baureihe 642 aus anderen Teilen des DBAG-Konzerns verzögert sich unter anderem wegen der verspäteten Lieferung der PESA-Link-Triebzüge. Sah das ursprüngliche Fahrzeugkonzept der KHB ausschließlich den Einsatz der Baureihe 642 vor, beschloss man wegen der aktuellen Fahrzeugsituation, ein weiteres Fahrzeug der Baureihe 646 zu revidieren. Aufgrund der aktuellen Fahrzeugsituation wurden mit dem Verkehrsträger NVV zudem folgende Maßnahmen abgestimmt: Vom 23. Januar bis zum 22. März 2019 entfallen montags bis freitags die Züge 23211, 23247 und 23249 im Bereich Brilon, Willingen, Korbach ganz oder teilweise. Außerdem werden vom 28. Januar bis 22. März 2019 zwei Züge zwischen Kassel und Treysa von Regio NRW mit zwei VT 612 übernommen.



■ **Triebfahrzeugmangel beim Sylt-Shuttle der DBAG:** Während bereits seit Oktober 2018 die beiden ozeanblau-beige-farbenen Leihloks 218480 und 490 von Railsystems RP

80er-Jahre-Flair im Sylt-Verkehr verbreiten, sorgte jüngst auch die DB-Bahnbau-Lok 218449 für Farbtupfer auf dem Hindenburgdamm. Das Bild entstand am 29. Januar 2019.



■ Wie ihre Schwesterlok 187930 ist auch die im August 2018 gelieferte 187931 der LTE mit einer „Lord-of-the-Rails“-Beklebung unterwegs (Aschaffenburg, 21. Januar 2019).



■ Am 5. Februar 2019 feierten Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz (r.) und Alexander Doll von der DBAG (l.) die Umrüstung des 50 000. Wagens auf Flüsterbremsen.

Mit 01 0509-8 nach Berlin ins Deutsche Technikmuseum.

11. Mai 2019

Im Schnellzugtempo in die Bundeshauptstadt.

Auch in Berlin gab es früher mehrere Kopfbahnhöfe, der bekannteste war der Anhalter Bahnhof. Im ehemaligen Bahnbetriebswerk am Gleisdreieck befindet sich heute das Deutsche Technikmuseum mit einer sehr interessanten Sammlung an Exponaten der Technikgeschichte. Reisen Sie im DR-Schnellzug in die SPREE-Metropole und genießen dabei einen erlebnisreichen Tagesausflug.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH
 Am Bahnhof 78 • D-09477 Jöhstadt • Fon +49 (0)38 301 / 88 40-12 • Fax 88 40-19
 Mail: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com

Pressnitztalbahn

Fahrpreise:

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) ab Annaberg-Buchholz Gaschwitz		
Erwachsener	85 €	60 €
Kind (6–14 J.)	60 €	45 €
Familie (2+2)	210 €	150 €

Fahrtroute und Leistungen:

Zu-/Ausstiegshalte: Annaberg-Buchholz, Wolkenstein, Zschopau, Chemnitz, Zwickau, Werdau, Altenburg, Gaschwitz, Bitterfeld, Lutherstadt Wittenberg, direkt auf das Gelände des Deutschen Technikmuseums.

SPEISEWAGEN im Zug

www.expresszugreisen.de



FOTO: JURGEN METZLER

■ Eine Sonderfahrt der Erfurter EBS folgte am 16. Februar 2019 dem Zuglauf des legendären Städteexpress-Zugpaares Ex 150/157 „Rennsteig“. 143 822 bespannte den Zug von Erfurt bis Berlin und zurück. Hier passiert sie Berlin-Oberspree.

ZEITREISE

Von Königstein nach Frankfurt



1992

Im April 1992 posieren mehrere VT 2E der FKE vor der 1989 in Betrieb genommenen Schienenfahrzeugwerkstatt in Königstein.



2018

Heute dominieren Triebzüge des Typs Lint 41 in Königstein. Im Juni 2018 warteten VT 207, VT 206 und VT 203 am Bahnsteig.

■ Der Bahnhof Königstein (Taunus) ist der Endpunkt der 1902 eröffneten Königsteiner Bahn nach Frankfurt. Bis 1959 bestimmten Dampflokomotiven den Betrieb auf der Strecke der späteren Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE). Ab 1959 übernahmen moderne Diesellokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen den Personenverkehr. Der Dampflokbetrieb im Güterverkehr wurde 1969 eingestellt, angemietete V 100 der DB übernahmen die Leistun-

gen. 1974 wurde die Betriebsführung der Kleinbahn an die DB übertragen, schließlich übernahm 1983 die Hessische Landesbahn (HLB) die Organisation des Zugverkehrs, da die DB kein Interesse mehr an einer vollständigen Integration der Strecke in ihr Netz gezeigt hatte und damit der Fortbestand der Königsteiner Bahn gefährdet war.

Unter Regie der HLB wurde der Fahrzeugpark mit Triebzügen des Typs VT 2E modernisiert und die Strecke in

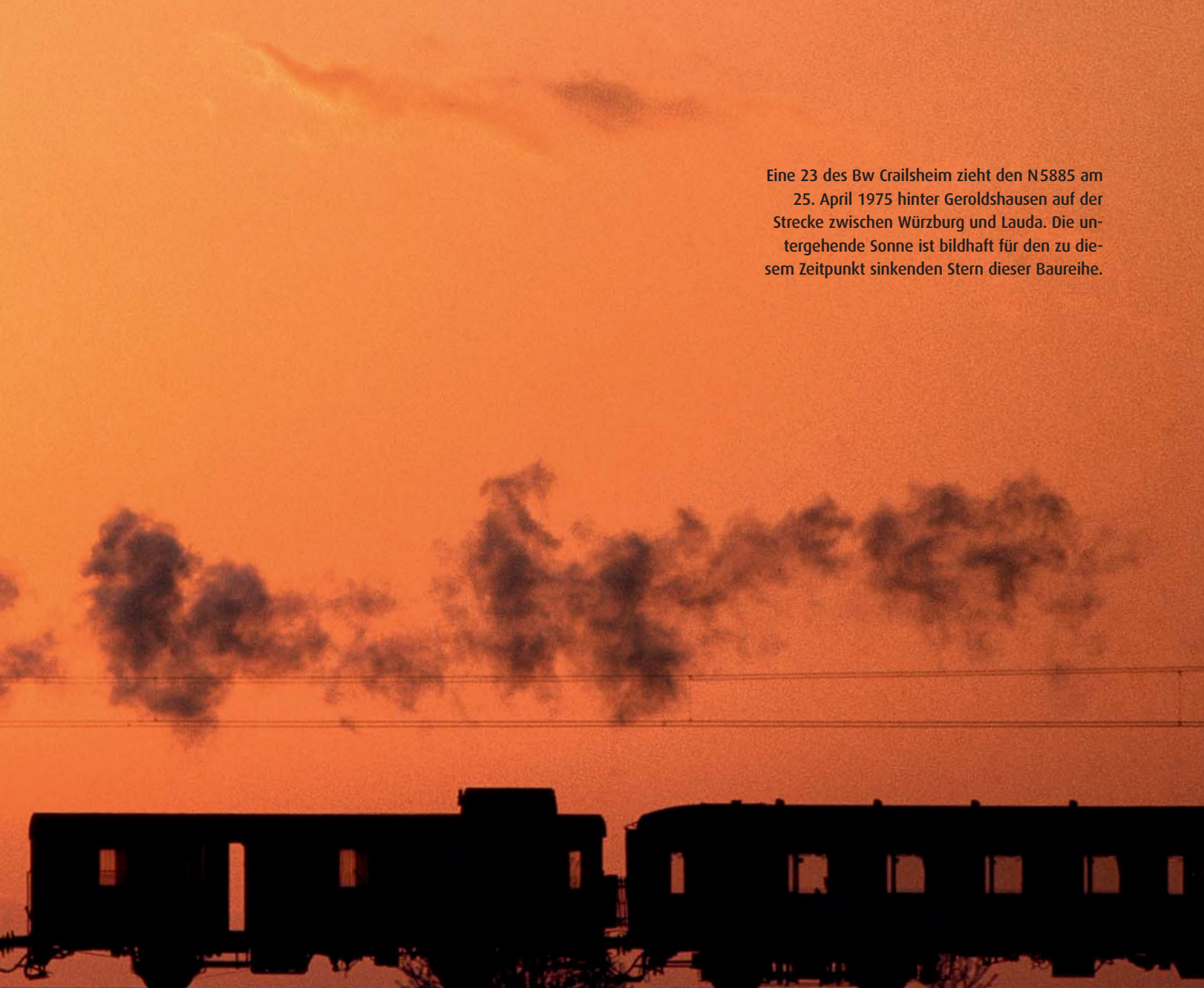
den Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbund integriert. Eine neue Werkstatt wurde 1989 anstelle der alten Triebwagenwerkstatt eröffnet. Seit 1992 führt die HLB den Eisenbahnverkehr unter eigenem Namen durch. 2002 investierte man in eine neue Bahnsteigüberdachung, 2006 beschaffte die HLB für den ausgeweiteten Verkehr nach Königstein gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund zehn Triebzüge des Typs Lint 41.

11,4 cm (H x B x T)



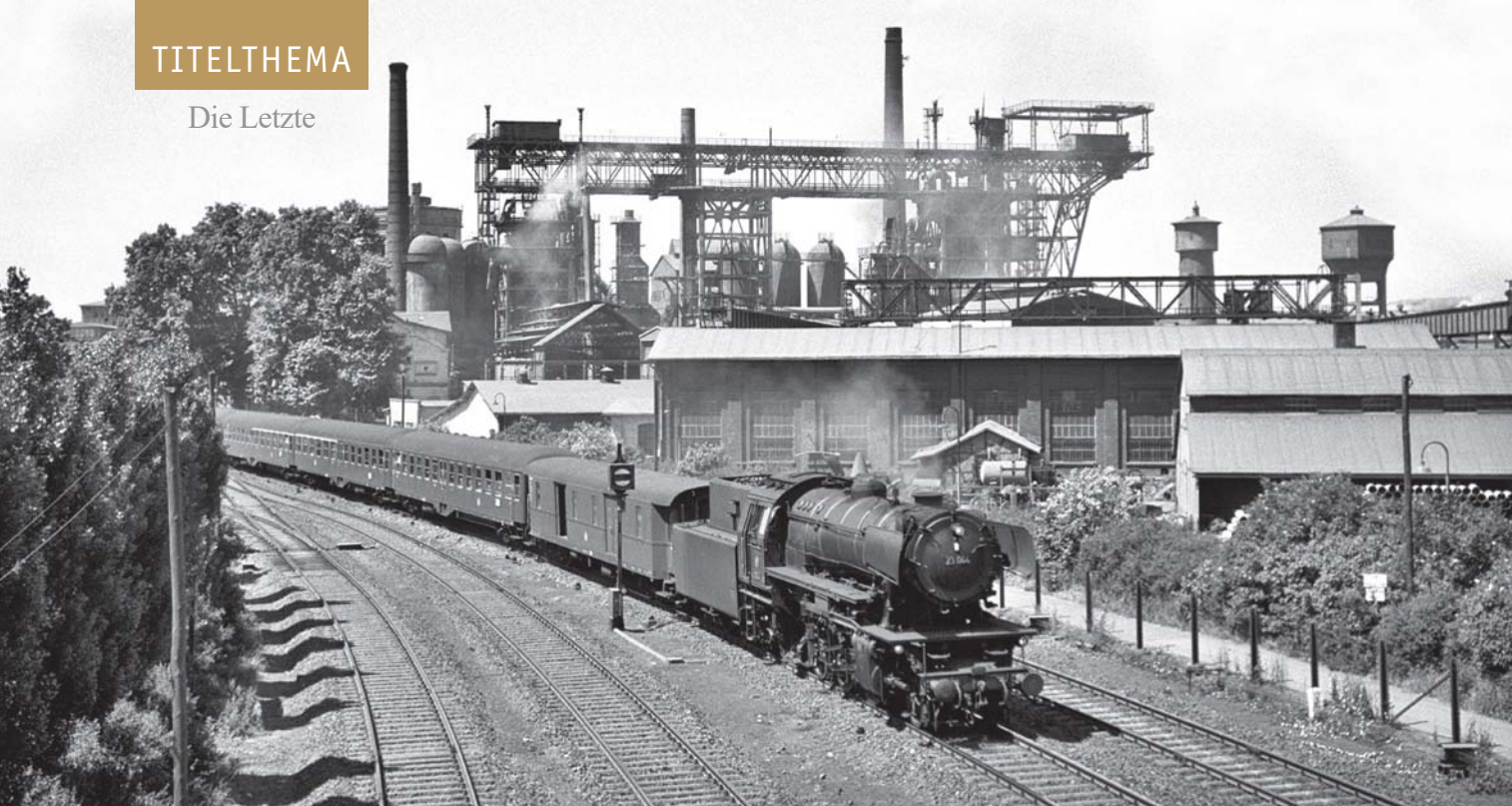
Vor 60 Jahren ging bei der Bundesbahn eine Epoche zu Ende.

Mit der Baureihe 23 endete in West-Deutschland die Dampflokbeschaffung. Am 4. Dezember 1959 nahm die DB mit 23 105 ihre letzte neu gebaute Dampflokomotive in Betrieb. Viele Exemplare waren nicht einmal 20 Jahre im Einsatz.

A photograph of a steam locomotive pulling several passenger cars. The scene is set against a vibrant orange and red sunset sky. The locomotive is emitting a large plume of dark smoke that drifts across the upper half of the frame. The train is silhouetted against the bright background, with the windows of the passenger cars appearing as dark rectangles. The overall mood is nostalgic and evocative of the end of an era.

Eine 23 des Bw Crailsheim zieht den N5885 am
25. April 1975 hinter Geroldshausen auf der
Strecke zwischen Würzburg und Lauda. Die un-
tergehende Sonne ist bildhaft für den zu die-
sem Zeitpunkt sinkenden Stern dieser Baureihe.

Die Letzte



Außerplanmäßig hatte die Trierer 23044 den Langlauf-E575 (Trier – Westerland) am Haken und erreichte am 15. Juni 1959 Wetzlar.

Neun Jahre währte die Ablieferungsphase der Baureihe 23. Für 105 gebaute Exemplare war dies ein üppiger Zeitraum und auch ein Zeichen dafür, dass der Bau der 23 von Beginn an unter besonderen Vorzeichen stand.

Die Geschichte der DB-Baureihe 23 begann bereits vor dem Zweiten Weltkrieg mit der Beschaffung der Lokomotiven 23 001 und 002 durch die DRG. Schon die SC erkannte Mitte der 30er-Jahre, dass sie auf absehbare Zeit vor allem für die P8 (BR 38¹⁰⁻⁴⁰) Ersatz benötigen würde, deren Konstruktion aus der Länderbahnzeit stammte. Ein Bedarf von mehreren 100 Lokomotiven wurde prognostiziert, der

Zweite Weltkrieg verhinderte jedoch deren Bau. Die Lokomotivproduktion in Deutschland fokussierte sich in den Kriegsjahren auf Güterzuglokomotiven.

Der Bedarf an Ersatzmaschinen für die P8 endete jedoch nicht mit dem Ende des Krieges. Im Gegenteil. Der Fachausschuss Lokomotiven beschäftigte sich deshalb bereits im Mai 1948 erstmals mit der Wiederbelebung des 23-Programms. Zur Diskussion stand neben einer Wiederaufnahme des Baus der Vorkriegskonstruktion auch die Beschaffung neuer Entwürfe. Die Erörterungen zeigten schnell, dass der schlichte Weiterbau nicht mehr infrage kam. Bei der Konstruktion neuer Dampflokomotiven, welche von der in Gründung

befindlichen DB beschafft werden sollten, wollte man sich von zahlreichen Prinzipien der DRG-Einheitsdampflok verabschieden, die nicht mehr zeitgemäß erschienen.

Zu den beiden wichtigsten Änderungen, die in Zukunft berücksichtigt werden sollten, gehörten der Einsatz der weiterentwickelten Schweißtechnik bei Rahmen-

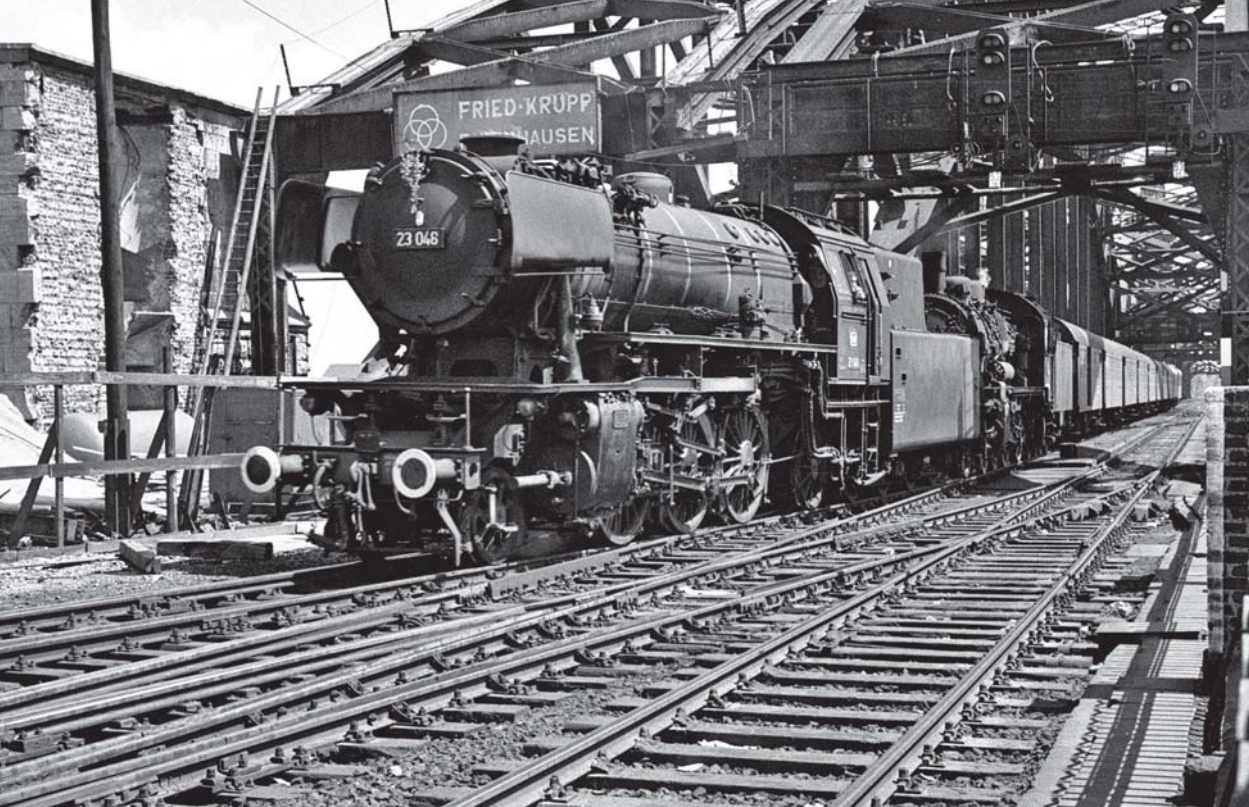
Die DRG-Baugrundsätze werden verworfen

und Kesselbau sowie der Einsatz von Kesseln mit Verbrennungskammer, die in einigen Ländern schon lange Standard waren. Die beiden 23-Prototypen aus dem Jahr 1941 besaßen noch einen aufwendigen Barrenrahmen sowie einen Langrohrkessel, der von der Baureihe 50 stammte.

Beim Kessel mit Verbrennungskammer ragt diese als Verlängerung der Feuerbüchse in den Langkessel hinein. Zwar wird dadurch bei vergleichbarer Kessellänge die Rohrheizfläche verringert, die ungefähr sechsmal effektivere Strahlungsheizfläche jedoch erhöht. Ein weiterer Vorteil des Verbrennungskammerkessels ist die Tatsache, dass die größere Entfernung der Rohre vom Rost beziehungsweise von den Flammen zu einer geringeren thermischen Belastung der Rohre und der hinteren Rohr-



Einige der ersten 23 gelangten anfangs in das Allgäu. 23004 des Bw Kempten wendet am 15. August 1951 auf der Drehscheibe des Bw München Hbf.



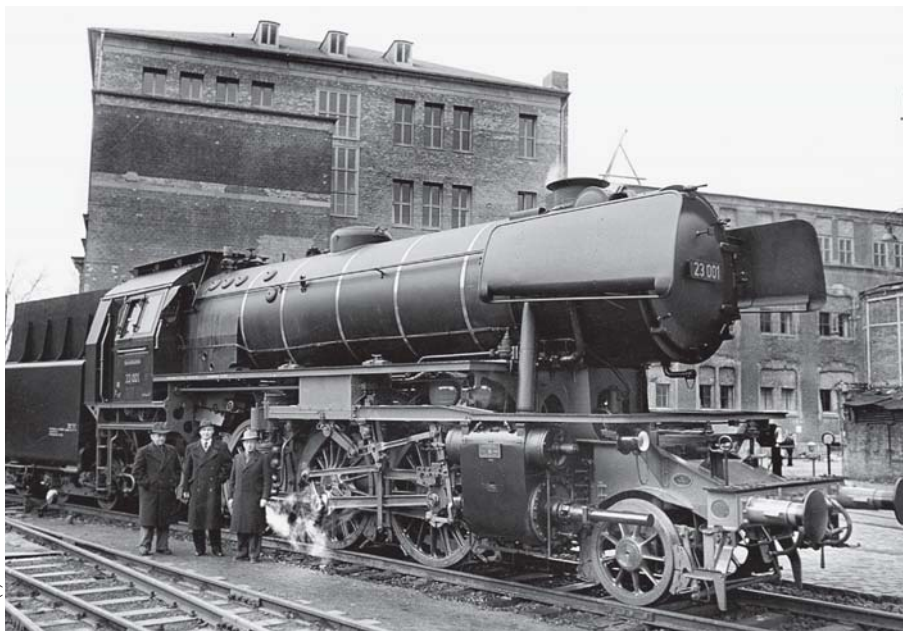
Vorgängerin und Nachfolgerin vereint: 23 048 des Bw Koblenz-Mosel fährt 1958 mit einer unbekannten P8 im Schlepp auf der gerade wieder viergleisig werdenden Hohenzollernbrücke in Köln Hbf ein.

Die neue 23001 präsentiert sich am 19. November 1950 vor ihrer ersten Ausfahrt im Werkshof von Henschel in Kassel.

Vor ihr stehen ihre geistigen Väter (v.l.): Friedrich Witte (BZA Minden), Bruno Riedel (Henschel) und Friedrich Flemming (HVB).

wand führt. Wird ein solcher Kessel zudem in geschweißter Ausführung hergestellt, erzielt man nicht nur eine Leistungssteigerung, sondern auch eine Gewichtsreduktion. Ein weiterer Vorteil des Verbrennungskammerkessels war die insgesamt kürzere Bauform bei gleicher Leistung. Die neue Lok sollte so kurz wie möglich werden, um auch auf kleineren Drehscheiben gewendet werden zu können.

Erfahrungen mit der Baureihe 52, die aus Kostengründen einen geschweißten



FOTOS (4): EISENBAHNSTIFTUNG



FOTO: JOACHIM NEU

Ein markantes Kennzeichen der 23 war das Rohrgerüst unterhalb des Führerstands auf der Heizerseite.

Blechrahmen erhielt, zeigten die grundsätzliche Eignung für den Einsatz bei größeren Dampflok. So sollte auch die neue 23 einen Rahmen in dieser Bauart erhalten. Die Achsfolge 1'C1' wurde von den Vorkriegs-23 übernommen, um auch bei Rückwärtsfahrt höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen.

Vier Hersteller reichten Entwürfe ein: Krupp, Jung, Henschel und Krauss-Maffei. Kein Vorschlag konnte vollends überzeugen, am Ende setzte sich die überarbeitete Henschel-Konstruktion durch. Bereits Ende 1950 wurde 23 001 abgeliefert.

Der vordere Laufradsatz und der erste Kuppelradsatz bildeten ein Krauss-Helm-



FOTO: NEIKENBRECHER

023 016 verlässt im Jahr 1973 den Tunnel Niederstetten auf der Fahrt nach Crailsheim.

holtz-Lenkgestell. Der Schleppratsatz war ein weiterentwickeltes Bisselgestell. Theoretisch konnte die Baureihe 23 auch rückwärts ihre Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h erreichen. Wegen der schlechten Sichtverhältnisse waren bei Fahrten mit Tender voraus nur 85 km/h erlaubt.

Der vierachsige 2'2'T 31-Schlepptender war eine selbsttragende Neukonstruktion.

Die ersten 15 Lokomotiven kamen zu je fünf Exemplaren nach Bremen, Siegen und Kempten im Allgäu, wo sie in Plänen der Baureihen 03, 38¹⁰ und 39 auf teils an-

spruchsvollen Strecken ihre Leistungsfähigkeit beweisen mussten.

Schnell wurde klar, dass die 23 über eine beachtliche Leistung verfügte und dabei wirtschaftlich beim Verbrauch von Kohle und Wasser war. Der pensionierte Crailsheimer Lokführer Günther Frank erin-

Die 23: in Konkurrenz zu 03, 38¹⁰ und 39

nert sich noch gut an die 23, die er schon als kleiner Junge schätzte und die er auch als Märklin-Modell besaß: „Die 23 war schon ein ansehnliches Maschinerteil“, betont der Schwabe, der viele Jahre später eine der planmäßig letzten Fahrten mit der DB-Neubaulok machen durfte. „Es war zwar keine 01 oder 03, aber wenn es eine gute Lok war, dann hat die 23 beim Anfahren eine 03 oder eine 01 stehen gelassen“, erinnert er sich. „Auch das Anfahren in der Steigung war sagenhaft, etwa wenn man in Brettenfeld in die Steigung nach Blaufen den anfuhr.“ Diese Eigenschaft war in der hügeligen Schwäbischen Alb, in einer der letzten Regionen, in der die 23 fuhren, natürlich vorteilhaft.

Aber schon die Erprobung der 15 Maschinen in den Testgebieten zeigte Schwächen, unter denen die Baureihe bis zur Abstellung litt. „Die 23 neigte selbst bei niedrigem Wasserstand im Kessel zum Überreißen von Wasser“, erzählt Günther Frank. Das übergerissene Wasser verursachte Schmutz- und Kalkablagerungen im Heißdampfregler und beeinträchtigte dessen Funktion. Schlimmstenfalls konnte dieser blockieren. Außerdem verschmutzten auf diese Weise Hilfseinrichtungen wie Lichtmaschine und Luftpumpe, die vom Heißdampfregler mit Dampf versorgt wurden, letztlich ausfallen konnten und aufwendige und teure Reparaturen hervorriefen. „Deshalb war das Dosieren so wichtig“, betont der ehemalige Crailsheimer Lokführer. Beim sogenannten Dosieren beziehungsweise der inneren Speisewasseraufbereitung wurde unter Zugabe von Bicarbonat (Soda/Natriumhydrogencarbonat) die Wasserhärte reduziert. Außerdem sei noch „NALCO“, ein spezieller Zuschlagstoff, zugegeben worden, der dafür gesorgt habe, dass die ausgefallenen Kesselsteinbildner als Schlamm absanken, berichtet Frank. Er weiß auch noch, dass die Lokpersonale dabei streng überwacht worden seien.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Vorspann vor 044 339 leistete 023 040 am 13. Januar 1973 vor dem Dg 7209 bei Ellrichshausen auf der Strecke Crailsheim – Ansbach.



FOTOS (2): JOACHIM NEU

Saargemünd (Sarreguemines) am 25. Mai 1973: Deutsche Formsignale, französische Signaltafeln (Carré) und eine 23, die auf neue Aufgaben wartet, prägen das Bild.

Erhielten die ersten rund 50 Lokomotiven noch herkömmliche Oberflächenvorwärmer zur Speisewasservorwärmung, wollte man in den späteren Bauserien die Wirtschaftlichkeit der 23 durch Nutzung des Heiß-Mischvorwärmers nochmals steigern. Eine Entscheidung, die nicht nur Vorteile brachte. Der Vorwärmertyp musste in den Folgejahren gar entfeinert werden. Überdies neigten Loks mit Mischvorwärmer noch stärker zum Überreißen.

Das Überreißen war ein Dauerproblem

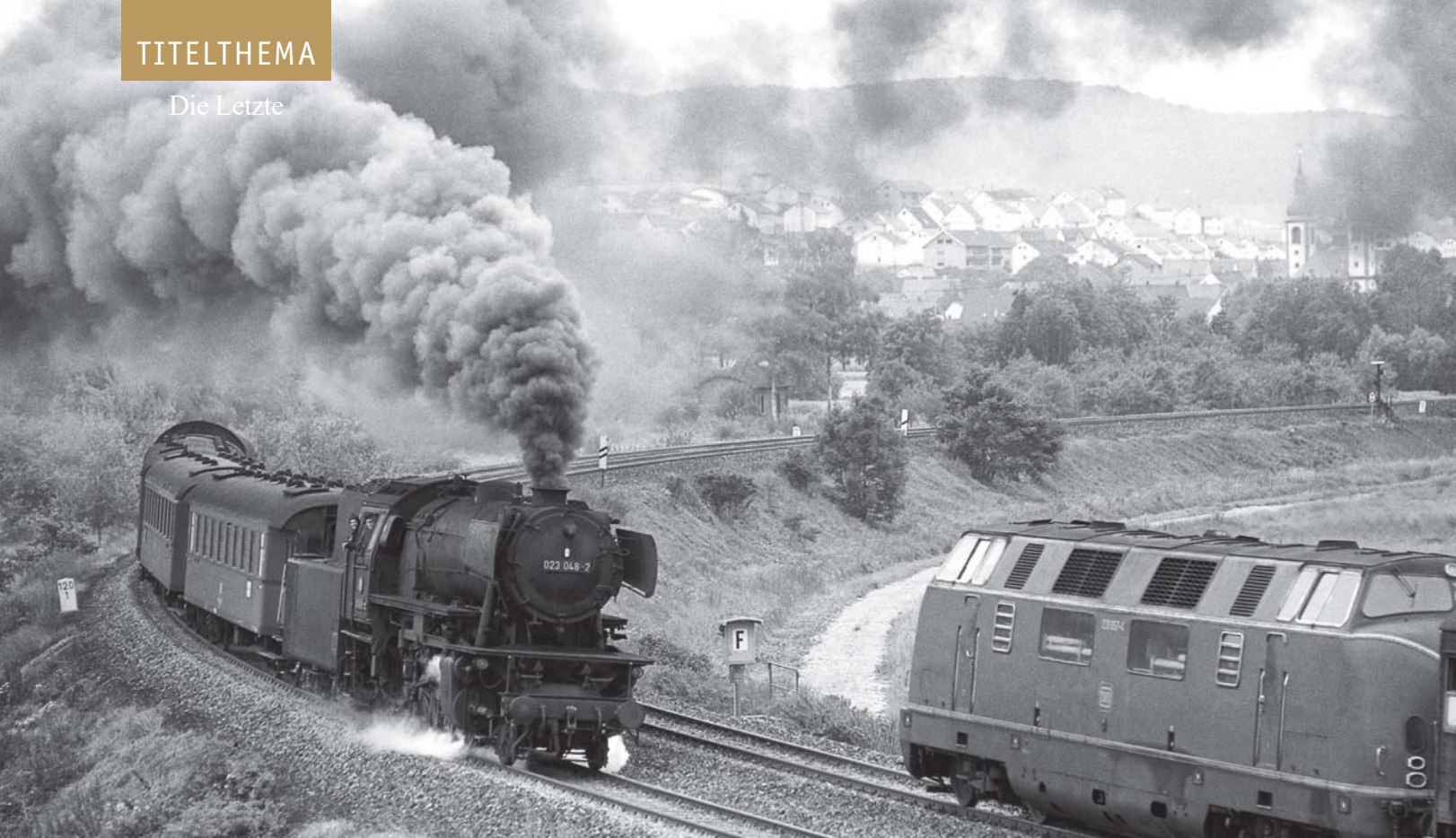
Über den Mischvorwärmer kamen nun zudem geringe Mengen Öl ins Speisewasser, was die Wirksamkeit der beigegebenen Schutzmittel reduzierte.

Das Überreißen und die damit verbundenen Dauer-Probleme mit dem Mehrfachventil-Heißdampfregler führten sogar so weit, dass zahlreiche Loks in den 60er-Jahren auf Vorkriegs-Niveau zurückgebaut

Die rund um Lebach eingesetzten Maschinen treffen am Samstagnachmittag zur Wochenendruhe im Bw Dillingen ein. Das restliche Feuer ist gerade im Schlackensumpf gelandet, rostbrauner Dampf zischt auf und verdeckt die Lok.

Am 17. Mai 1975 sind die Tage der Saarbrücker 023 bereits gezählt.





Dass die 23 nicht mehr wirklich zum Zuge kam, lag auch an Lokomotiven wie der V200, die nur kurze Zeit später auf den Gleisen erschien.

wurden und wieder einen herkömmlichen Nassdampfregler erhielten. Dass zudem ausgerechnet Saarbrücken und Crailsheim, Regionen die nicht für ihr weiches Wasser bekannt sind, zu den beiden Auslauf-Bw der 23 auserkoren wurden, war eine unglückliche Entscheidung. Das

dort reichlich zugegebene Soda sorgte für Schaumbildung im Kessel, was wiederum die Gefahr des Überreißens erhöhte.

„Wenn sie jedoch fuhr, dann zog sie ganz schöne Züge weg“, so Franks versöhnliche Anmerkung. Aus der Leistungsperspektive gesehen, waren leichte Schnellzüge keine Schwierigkeit für die 23. Die Neubau-Lok war deutlich leistungsfähiger als die P8. Bei Versuchen erreichte die 23 über 13 Tonnen Dampf pro Stunde und lag damit im Leistungsbereich der 01. Elf Tonnen waren der Normalfall, während der Kessel der DRG-23 zehn Tonnen lieferte und derjenige der P8 nur 8,5 Tonnen. Gut zu fahren sei die 23 gewesen, unterstreicht Frank: „Vor allem die Rollenlager machten sich bemerkbar. Wenn sie in einer ganz leichten Neigung stand, konnte es passieren, dass die Lok losrollte. Und auch im Unterhalt waren die Rollenlager wesentlich unkomplizierter, sowohl beim Verschleiß als auch bei der Schmierung.“ Das habe für die Lokbesatzungen auch einen kleinen Vorteil gebracht, denn für das Schmieren bei der Lok-Nachschaube habe der gleiche Zeitwert wie für eine Lok mit Gleitlagern gegolten, erinnert sich Frank: „Man musste bei der 23 nicht in den Kanal gehen, um die Achsen zu schmieren. Und oben mussten nur der Kreuzkopf und das vordere Treibstangenlager geölt werden.

Alle anderen Lager waren gefettet. Das Fett füllte die Werkstatt nach ein paar 1000 Kilometern wieder auf.“ Die Nachschau der 23 war schnell absolviert.

Das Heizen der 23 war nicht unproblematisch. „Falls man nicht aufpasste, setzte sich der Rost mit Schlacke zu“, erklärt Frank. „Vor allem wenn es richtig heiß war in der Feuerbüchse, dann war die Schlacke beinahe flüssig. Der Saugzug hebt in der Regel die Schlacke an und somit kommt Luft in den Verbrennungsraum. Ist der Regler jedoch weitgehend geschlossen, dann ist der Saugzug nicht stark genug und der Rost

Die 23 erforderte Gespür und Aufmerksamkeit

setzt zu. Warf man dann weiter Kohle aufs Feuer, dann brannte die nicht vernünftig. Man konnte dem begegnen, indem man den Bläser etwas öffnete und die Aschkastenspritze anwarf. Das verdampfende Wasser hat die Schlacke porös gemacht, so dass wieder Luft ans Feuer kam.“ Auch dieses Problem fiel schon bei den ersten Einsätzen der 23 auf und machte die Baureihe beim Lokpersonal nicht gerade beliebt. Als Grund für das Zusetzen wurden der vergleichsweise kleine Rost und die Konstruktion des Aschkastens sowie der Luftklappen genannt. Die 23 vertrug keine



FOTO: NIKENBRECHER

Gegen Ende der Einsatzzeit machten viele Loks wie 023058 im März 1975 in Lauda keinen gepflegten Eindruck mehr. Das lag auch an ihrer mäßigen Beliebtheit beim Personal.

großen Kohlemengen in kurzer Zeit und erforderte eine „disziplinierte Feuerführung“ sowie das „Ein-Schaufel-Prinzip“. Dafür habe die 23 ein paar Luxuseinrichtungen gehabt, erzählt Frank: „Die Feuertür wurde pneumatisch mit Druckluft betätigt“, und ein ganz großer Fortschritt sei das geschlossene Führerhaus gewesen.

Bevor sich die 23 im Saarland und in Baden-Württemberg verabschiedeten, waren sie weit verbreitet: Mainz, Braunschweig, Paderborn, Oberlahnstein und Mönchengladbach gehörten neben Kempten, Siegen und Bremen zu ihren Standorten. Den Traktionswandel, vor allem die fast gleichzeitig mit ihr aufkommenden Dieselloks, konnte die 23 nicht mehr aufhalten. Manche Lok war bei ihrer Ausmusterung kaum älter als zehn Jahre.

Günther Frank, der von Crailsheim aus meist nach Lauda, Ulm und Heilbronn fuhr, hatte die Ehre, mit 023 042 den letzten planmäßigen Dampfzug auf der Murrbahn Backnang – Crailsheim zu fahren. „Der letzte Tag war der 27. September 1975“, erinnert er sich. Eine Stunde später traf der von 023 058 bespannte N 7543 aus Lauda ein. Dann war Schluss. □

Stefan Alkofer



Rückwärts durfte zwar nur mit 85 km/h gefahren werden. Das war aber immer noch vergleichsweise schnell und reichte für einen Zug mit dreiachsigen Umbauwagen. Einige 23 erhielten deshalb sogar eine Wendezugsteuerung. 023 018, die am 8. Juli 1975 bei Vorbachzimmern unterwegs war, gehörte jedoch nicht zu diesen umgebauten Lokomotiven.



Abschied vom Dampfbetrieb im Bahnhof Lauda mit 023 058 und 052 838 vor N 7519 nach Bad Mergentheim am 27. September 1975.



Jung trifft Jung: 23 076 der VSM und Lok 16 der SHM in Hoorn am 16. September 2016, beide gebaut von der „Arnold Jung Lokomotivfabrik“.

23-Paradies Niederlande

Mit dem Einsatz von DB-Dampf-loks der Baureihe 23 in die Niederlande, wo sie in Venlo oder Nimwegen wendeten, war es 1965 vorbei. Doch schon 1976 startete eine kleine Invasion, welche den Niederlanden drei betriebsfähige 23 bescherte. Die Stoom Stichting Nederland erwarb die 1975 in Crailsheim z-gestellte 23 023, eine Lok mit Oberflächenvorwärmer. Bei der Überführung von Lehrte nach Rotterdam mit eigenem Dampf am 12. März 1976 wurde in Rheine die Lok 01 1075 angehängt, die ebenfalls von den Rotterdamer Aktivisten erworben worden war. Nach einer Kessel-revision folgten ab August 1977 viele Ein-

sätze. Nach Ablauf der Kesselfrist musste die 23 zunächst abgestellt werden. Nach einer Aufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen war die Lok von 1993 bis zum Fristablauf in 2007 in Betrieb. Die 2019 abgeschlossene erneute Aufarbeitung erfolgte in der eigenen Werkstätte. Eine erste Fahrt ist für den 25. Mai 2019 geplant.

Die Veluwsche Stoomtrein-Maatschappij (VSM) wurde Eigentümerin der am 28. Oktober 1975 in Saarbrücken z-

gestellten 23 071 und 23 076 (beide Loks mit Mischvorwärmer). 23 076 wurde 1976 in die Niederlande überführt, ihre Schwesterlok folgte 1978. 23 076 wurde bis 1987 eingesetzt und war erst 2007 nach abgeschlossener Hauptuntersuchung wieder betriebsfähig. 23 071 blieb beinahe durchgehend betriebsfähig. Die beiden 23 der VSM befahren nicht nur die eigene Strecke Apeldoorn – Dieren, sondern sind auch in den gesamten Niederlanden unterwegs. Dabei ergeben sich häufig Doppel- oder Sandwichbespannungen. □ Rein Korthof



FOTOS: REIN KORTHOFF / SLG. KORTHOFF

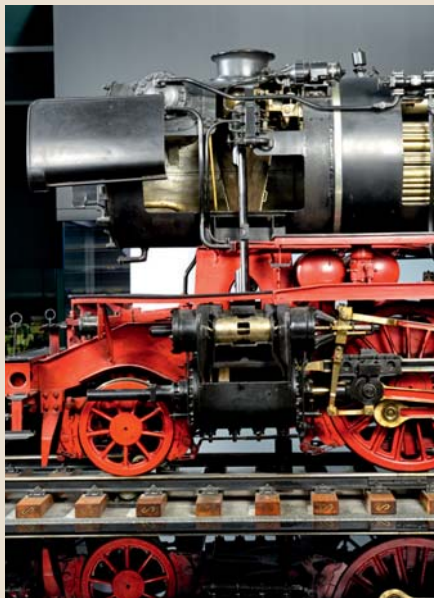
Frühe Liebe zur Eisenbahn: Rein Korthof vor 23 095 im Sommer 1962 in Osnabrück Hbf.



Großer Andrang im Museumsbahnhof Hoorn am 18. September 2016: die VSM-Lokomotiven 23 071 und 23 076 in Sandwichbespannung vor einem Zug nach Enkhuizen.



Ein Schatz des
DB Museums



FOTOS: ANDREAS BAUER-PÖRTNER

Glücklicherweise war ich Ende Januar im DB Museum zur Jahrespressekonferenz. Nach deren Ende schlenderte ich noch durchs Modellarium, wo mir das fulminante 1:5-Modell der 23 001 auffiel. Dass diese Lok auf den MEB-Titel muss, war eigentlich sofort klar. Das Funktions- und Schnittmodell entstand 1956 in den Werkstätten des AW Duisburg-Wedau, des AW Mülheim, des AW Recklinghausen und des AW Schwerte. *al*

Unsere über 40-jährige Familientradition wird fortgesetzt!

Aus



**Der
Lokschnuppen
Dortmund GmbH**

wird



Das erwartet Sie in Zukunft im
neuen Modellbau & Lokschnuppen Berlinski:

- ✓ Umfangreicher Onlineshop
- ✓ Neu gestaltetes Ladenlokal
- ✓ Riesenauswahl
- ✓ Marktgerechte Preise

Märkische Str. 227 • 44141 Dortmund

Telefon 0231/ 41 29 20 • info@lokschnuppen-berlinski.de

www.lokschnuppen-berlinski.de

Große Eröffnungsfeier am
Sa. 16.03.2019
10 – 16 Uhr!

**Zusätzlich zu unseren Ladenpreisen
erhalten Sie an diesem Tag**

10%

Rabatt auf alles*!

Kommen Sie vorbei!

*Vertreter der wichtigsten Modellbahn- und
Zubehörhersteller sind exklusiv für Sie vor Ort.*

*ausgenommen Verlagsartikel und gilt nur für im
Ladengeschäft vorrätige Artikel.



Dr. Oliver Götze (li.) und Janina Hoffmann mit „Opa Adler“; Dr. Rainer Mertens (re.) präsentierte erste Skizzen für „Zeit am Bahnhof“.

Das „DB Museum“ lud Ende Januar zur Jahrespressekonferenz nach Nürnberg: Der Rückblick war erfreulich, und der Ausblick ist vielversprechend.

Bier, Bahn und Bananen

Sichtlich zufrieden zeigte sich Museumsdirektor Dr. Oliver Götze am 31. Januar 2019 bei der Jahres-Pressekonferenz des DB-Museums. Im Jahr 2018 strömten 218 474 Besucherinnen und Besucher zu den Standorten Nürnberg, Koblenz und Halle (Saale). Das entspricht einer Steigerung um 1,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Götze freute sich besonders über die positive Resonanz auf die beiden Sonder-Ausstellungen des Jahres 2018: „TEE trifft Vindobona“ und „Geheimsache Bahn“, die noch zu sehen ist und zu der in den nächsten Wochen auch mehrere Begleitveranstaltungen stattfinden werden.

Die Neugestaltung des Freigeländes ist dem Direktor des ältesten Verkehrsmuseums der Welt eine Herzensangelegenheit. Am 11. April wird das Projekt „neues Freigelände“ mit der Ausstellung „Bier, Bahn und

Bananen“, die sich dem Güterverkehr auf Schienen und seinen Kuriositäten widmet, in Angriff genommen. Dr. Rainer Mertens, stellvertretender Museumsdirektor, erinnerte beim Pressetreffen daran, dass zwei Fässer Bier, die im Juni 1836 von Nürnberg nach Fürth transportiert wurden, hierzulande das erste Transportgut auf Schienen gewesen seien. Die Bananen hingegen stünden für spezielle Transportgüter. Das Nürnberger Team will besondere Güterwagenschätze aus den diversen DB-Museums-Depots auf dem Freigelände ausstellen, flankiert von den beiden Güterzugloks 45 010 und E 94 279. Passend zum Ausstellungsmotto soll es am Vatertag ein Bierfest geben, das jedoch als Familien-Event gedacht ist.

Der Königssaal des 1902 abgebrochenen Nürnberger Centralbahnhofs, der im DB-Museum erhalten blieb, jedoch länge-



FOTO: STEFAN ALKOEFER

„Opa Adler“ wird die Kinderherzen mit Sicherheit begeistern. Er reiht sich ein in die Familie „Der kleine ICE und seine Freunde“.

re Zeit nicht zugänglich war, soll Zentrum der neuen Ausstellung „Zeit am Bahnhof“ werden, welche die Entwicklung des Bahnhofs vom reinen Wartesaal bis hin zum heutigen Dienstleistungs- und Erlebniszentrum abbilden soll. Die geplante Präsentation wird auch einen Blick auf den Bahnhof als Lebensraum und sozialen Brennpunkt werfen.

Diesen Sommer sollen wieder Fahrten mit dem Adler von Nürnberg nach Fürth angeboten werden, genauso wie Reisen mit dem TEE von Nürnberg nach Regensburg und zurück. An den Standorten Halle und Koblenz werden erneut die beliebten Sommerfeste stattfinden.

Die jüngsten Fans des DB-Museums werden mit einem neuen Maskottchen bedacht: „Opa Adler“ gesellt sich zum kleinen ICE und seinen Freunden hinzu. □

Stefan Alkofer



Die neuen Stars der Schiene

Über Jahrzehnte hinweg war die legendäre Baureihe 01 der Inbegriff für die schwere Schnellzugdampflokomotive schlechthin und eine der erfolgreichsten Dampflokomotivbaureihen in Deutschland. 241 Exemplare dieser über 2000 PS starken Pazifik-Schnellzugloks wurden ab 1925 von AEG, Borsig, Henschel, Hohenzollern, Krupp und BMAG an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft geliefert. Ab dem Jahr 1957 wurden 50 DB-01 modernisiert. Sie bekamen unter anderem geschweißte Hochleistungskessel, was das äußere Erscheinungsbild grundlegend änderte. Nach über 40 Jahren brennt in 01 180 wieder das Feuer. Grund genug, dem bewegten Lokomotivleben dieses betriebsfähigen Einzelstücks einen Film zu widmen. Einmalige historische Aufnahmen, Zeitzeugen und Blicke hinter die Kulissen runden dieses rund 70 minütige Porträt ab.

Laufzeit 69 Minuten
Best.-Nr. 6391 • € 16,95



Best.-Nr. 6387 • € 16,95



Best.-Nr. 6388 • € 16,95



Best.-Nr. 6389 • € 16,95



Best.-Nr. 6390 • € 16,95

MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Aus dem Inhalt:

- Werkstatt:
Airbrush-Seminar
- Loktest:
BLS-Re 4/4 185

- Anlagen:
Fünf tolle Modellbahnen
- Neuheitenparade:
Qualmende Ludmilla und Co.

Best.-Nr. 7563 • € 14,80

WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



Best.-Nr. 7562
€ 14,80



Best.-Nr. 7561
€ 14,80



Best.-Nr. 7560
€ 14,80



Best.-Nr. 7708
€ 14,80



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.

Freude

Betrifft: „Bergische Güterbahn“, Heft 1/2019

Wenn man als gebürtiger Ronsdorfer seit der Kindheit bis in die 1950er-Jahre die Bedeutung der Straßenbahnen besonders im Raum Wuppertal, Remscheid, Solingen usw. erlebt hat, freut man sich über einen Artikel wie den von Gerd Wolff. Welche Bedeutung der



Stadtbahnhof von Wuppertal-Ronsdorf hatte, kann man auch aus dem angehängten Foto ersehen, das mein Vater Robert Schmidt 1941 gemacht hat. Es standen dort so gut wie immer Güterwagen auf Rollböcken. Auf Seite 46 im genannten Heft ist links oben allerdings ein Bild, dessen Text nicht stimmt. Der Zug steht nicht im Güter-(Staats-)Bahnhof, sondern an der Ziegelei. Diese befand sich kurz vor dem Personenbahnhof, der von Ronsdorf Fachschule mit der Straßenbahn erreichbar war.

Klauspeter Schmidt, E-Mail

Erbe bewahrt

Betrifft: „Bergische Güterbahn“, Heft 1/2019

Im Modelleisenbahner 1/2019 erinnerte Gerd Wolff an den umfangreichen Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr auf Meterspur im Bergischen Land. Anzumerken ist, dass bereits seit 50 Jahren die Bergischen Museumsbahnen diese Zeit bewahren und seit über 25 Jahren auf der eigenen Strecke zwischen Wuppertal-Kohlfurth und -Cronenberg einen historischen Fahrbetrieb unterhalten. Die im Beitrag gezeigte normalspurige E-Lok 601 ist genauso erhalten wie ein originaler Rollwagen, der 1959 nach der Stilllegung des Ronsdorfer Netzes an die Hohenlimburger Kleinbahn verkauft worden war und anschließend wieder zurück nach Wuppertal geholt wurde. Ein besonderes Schmuckstück ist der Güterwagen 729. Das wahrscheinlich älteste Schienenfahrzeug (Baujahr 1894) des Bergischen Landes diente zunächst der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn und dann der Barmer Bergbahn für den Transport von Kohlen und anderen Gütern vom Staatsbahnhof Ronsdorf aus in die Hofschaften und Firmen im Morsbachtal und zum E-Werk in Müngsten. Er wurde im Laufe der Jahre mehrfach den

Gegebenheiten angepasst. Die heutige Form (Schienenbremsen, Lichtanlage) wurde von der Wuppertaler Stadtwerke AG erstellt. Ab dem 14. April 2019 fahren jeden 2. und 4. Sonntag im Monat wieder die historischen Straßenbahnen durch das Kaltenbachtal und die erwähnten Güterfahrzeuge können vor Ort in Wuppertal-Kohlfurth besichtigt werden. Mehr dazu unter www.bmb-wuppertal.de

Michael Malicke,
Schriftführer BMB, E-Mail

Lob&Tadel

Betrifft: „Moderne Reichsbahn“, Heft 3/2019

Ich kann Ihnen bezüglich der Neuauflage der BR118/V180 der DR, diesmal durch Roco, nur beipflichten: eine absolut gelungene Modellumsetzung mit bislang für diese Baureihe noch nicht gekannter Detaillierung und Präzision. Gützold brachte zwar in den 90er-Jahren sein Basismodell aus den 60er-Jahren auf ein deutlich höheres Niveau doch dies insbesondere bei der Detaillierung nur halbherzig. Doch spätestens seit Pikos Modellen ist für die Gützold-118 die Zeit abgelaufen, trotz des unerreicht hohen Gewichts und der immensen Zugkraft. Roco spielt mit seinem neuen Modell nun in einer noch etwas höheren Liga. Schade für Gützold. Wobei ich Ihnen aber nicht zustimmen kann, ist die Feststellung, das von Ihnen getestete Modell sei in Sparlackierung ausgeführt. Dies ist schlicht falsch. Die 118640 trägt die Standardlackierung der BR118 in der ersten Hälfte der Epoche IV bei der DR. Ein großer Teil der Maschinen wurde bereits vom Hersteller mit nur einem umlaufenden Streifen an die DR und die Industrie ausgeliefert. Erst in den 1980er-Jahren entstand

bei Aufenthalten im RAW Karl-Marx-Stadt der so genannte Sparlack: ein breiter Streifen nur noch an den Fronten unter den Führerständen und nicht mehr über die Seitenflächen durchlaufend. Im Modell übrigens erstmals mit der letzten, zu DDR-Zeiten hergestellten Gützold-Variante, der 118181 in H0 umgesetzt. Ulrich Jagusch, E-Mail

Nicht ganz richtig

Betrifft: „Ende der Staatsbahn“, Heft 2/2019

Leider ist die Bildunterschrift auf Seite 28 unten rechts nicht ganz exakt. Obwohl der Anschluss zur Papierfabrik Wilischthal bereits 1992 stillgelegt wurde, gibt es darauf immer noch keinen Radweg. Dieser beginnt erst hinter der ehemaligen Fabrik in Höhe der Villa Willisich. Weil die Anbindung zum Bahnhof fehlt, fällt er natürlich in der Attraktivität zurück. Vom Bahnübergang Gelenauer Straße bis zum früheren Anschluss Papierfabrik liegen teilweise noch die Gleise. Im Juni 2009 wurde in einer Hauruck-Aktion das frühere Streckengleis vom Anfang der Brücke bis zum BÜ Gelenauer Straße zurückgebaut, ansonsten ist dort nichts mehr passiert.

Thomas Böttger, E-Mail



DAMPFBAHN-ROUTE

Sachsen

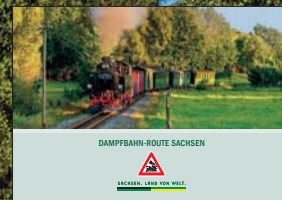
SACHSEN Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des von den Abgeordneten des Sächsischen Landtags beschlossenen Haushaltes.

2019 wieder im Dienst!

Zur zweiten Willkommenstour der IK No. 54 samt Zug nach ihrer ersten Hauptuntersuchung in Meiningen freuen wir uns auf viele Besucher in Sachsen:

- 11. Mai in Jöhstadt Militärhistorische Transporte (Fotoveranstaltung)
- 8.-10. Juni in Jöhstadt zum Bahnhofsfest
- 5.-7. Juli in Jöhstadt „10 Jahre IK“
- 2.-4. August in Zittau „HISTORIK MOBIL“
- 31. August/1. September in Lohsdorf/Schwarzbachbahn
- 29. September in Zittau „Super-Sachsen-Tag“

Ihre Wegweiser durch das Dampfbahn-Land Sachsen:



Kataloge, Kursbuch und Faltkarte kostenfrei bestellbar unter:
www.dampfbahn-route.de

Der als Gemeinschaftswerk vieler Freunde und Unterstützer der sächsischen Schmalspurbahnen entstandene IK-Zug unterwegs auf der Preßnitztalbahn.

Foto: Michael Sperl

www.dampfbahn-route.de

SOEG mbH - Projekt DAMPFBahn-ROUTE • Am Alten Güterboden 4 • 01445 Radebeul
Telefon: 0351 2134440 • E-Mail: info@dampfbahn-route.de

facebook.com/dbrsachsen

WILDER ROBERT
Döllnitzbahn

ZU JEDER JAHRESZEIT EIN ERLEBNIS



OSTER-, FRÜHLING- UND PFINGSTFAHRTEN



DRG

Bahnhofstraße 6 • 04769 Mügeln • Telefon: 034362 32343
Internet: www.doellnitzbahn.de

täglich mit Dampf
ins Gebirge!
ZITTAUER
SCHMALSPURBAHN



BEGINN DER HAUPTSAISON AM 6. APRIL 2019



SOEG

Bahnhofstraße 41 • 02763 Zittau • Telefon: 03583 540540
Internet: www.zittauer-schmalspurbahn.de



Frankfurt (Main) Hbf ist nicht nur ein wichtiger Knoten der Hessischen Landesbahn (HLB), die Firmenzentrale befindet sich nur wenige 100 Meter vom Empfangsgebäude entfernt.

Die Hessische Landesbahn zählte zu den Gewinnern des Fahrplanwechsels im Dezember 2018. In den vergangenen drei Jahrzehnten entwickelte sich das Unternehmen zu einem Eisenbahnkonzern von überregionaler Bedeutung.

Frankfurt ist ein Zentrum der europäischen Finanzwelt. Im Schatten der Bankhochhäuser hat sich ein ehemals kleines Landesunternehmen zur festen Größe in der deutschen Eisenbahnlandschaft entwickelt.

Eine Vitrine empfängt den Besucher in den modernen Büroräumen der Hessischen Landesbahn (HLB) in Sichtweite des Frankfurter Hauptbahnhofs. Darin trägt eine ganze Reihe von Eisenbahnmodellen die Farben der HLB und ihrer Tochtergesellschaften zur Schau. „Mittlerweile sind wir schon ein kleiner Konzern geworden“, freut sich Peter Runge, Leiter der Geschäftsentwicklung bei der HLB. Kollege Jochen Fink, Infrastrukturmanager und Eisenbahnbetriebsleiter, rechnet vor, dass sich die Mitarbeiterzahl der HLB mit der Übernahme des Teilnetzes Südhessen-Untermain (MEB 1/19) um gut 100 Personen erhöht habe. Insgesamt, erzählt Fink, seien heute 1285 Mitarbeiter für das Unternehmen tätig. Gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften betreibe die HLB insgesamt 252 Diesel- und Elektrotriebzüge. Im Jahr 2019 werde die Flotte 25 Millionen Zugkilometer erbringen. Das war nicht immer so. Lange Zeit hatte die HLB nur zwei Mitarbeiter: einen Geschäftsführer und dessen Sekretärin. „Das waren sehr familiäre Verhältnisse damals“, schmunzelt Runge.

Die Wurzeln der HLB reichen bis zur vorletzten Jahrhundertwende zurück. Seinerzeit entstanden in Hessen zahlreiche Privatbahnen, darunter 1902 die spätere Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE), 1903 die Kassel-Naumburger Eisenbahn

FOTO: JÜRGEN METZLER

Aus Tradition erfolgreich

(KNE) sowie die Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) im Jahr 1904. Hessen begann als einziges deutsches Bundesland nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, die zahlreichen Kleinbahnen des Landes zu sozialisieren. 1956 gründete die hessische Landesregierung zu diesem Zweck die HLB, sie sollte als Auffanggesellschaft für dieses Konglomerat unterschiedlicher Privatbahnen dienen, den Betrieb führten diese aber nach wie vor in Eigenregie.

Langfristig wäre eine Übernahme der HLB-Strecken durch die DB wohl unausweichlich gewesen, erzählt Jochen Fink. Bereits 1974 hatte die HLB die Betriebsführung auf ihren Strecken an die Staatsbahn übertragen. Doch auch die DB hatte bald kein Interesse mehr, in den Betrieb der für sie unattraktiven Nebenbahnen zu investieren. So beschloss man, den Eisenbahnbetrieb ab 1983 erstmals direkt durch die HLB erbringen zu lassen. Das Landesunternehmen erwachte aus seinem jahrzehntelangen Dornröschenschlaf, man stellte neues Personal für die Infrastruktur und den Eisenbahnbetrieb an. Als Nachfolger



2005 beschaffte die HLB für den Verkehr auf der Kahlgrundbahn sechs Desiro-Triebzüge, hier VT 305 am 11. März 2014 auf der Fahrt von Schöllkrippen nach Hanau. 2015 ging die Strecke an die Westfrankenbahn. Nun fahren die Fahrzeuge zwischen Wiesbaden und Limburg.

für die Esslinger Triebwagen, die bis dato noch auf dem Netz der FKE unterwegs waren, beschaffte man acht VT 2 E von LHB,

Der Weg zum erfolgreichen Eisenbahnunternehmen

die zunächst im Design der FKE zum Einsatz kamen. Die spurtarken Dieseltriebzüge konnten sich insbesondere im stei-

gungsreichen Abschnitt Frankfurt-Höchst – Königstein gegen die Konkurrenz in Form des Ne 81 und der Baureihe 628 behaupten. Mit der Reaktivierung der Taunusbahn kamen 1992 weitere zwölf VT 2 E zur Flotte.

Die Bahnreform, sind sich Fink und Runge einig, sei gerade rechtzeitig gekommen, um die Eigenständigkeit der HLB zu wahren. Das Unternehmen expandierte und



VT 508 113 (GTW 2/6) erreichte am 24. April 2016 auf der Fahrt von Gießen nach Gelnhausen den Kreuzungsbahnhof Büdingen (Oberhessen).

FOTOS: STEFAN KARAKOWSKI (2)



FOTO: JOHANNES M. CONRAD

Der zweimotorige 629072 kommt vorwiegend als Verstärkerzug zwischen Limburg (Lahn) und Altenkirchen zum Einsatz (7. Mai 2018).

übernahm im Rahmen der Regionalisierung nun weitere Eisenbahnstrecken.

Um der geforderten Trennung von Betrieb und Infrastruktur gerecht zu werden, wurde Anfang 2005 die Firmenstruktur komplett überarbeitet. Die früheren Toch-

tergesellschaften BLE, FKE und KNE gingen allesamt in der neuen „HLB Basis AG“ auf. Diese kümmert sich neben dem Unterhalt der 75 Kilometer umfassenden eigenen Infrastruktur auch als EVU um den Güterverkehr im Raum Butzbach (noch bis Ende 2019) und um Kassel-Waldau. Der Eisenbahnverkehr liegt in den Händen der HLB Hessenbahn GmbH, die HLB Hessenbus GmbH betreibt den Personenverkehr auf der Straße. Als gemeinsame Mutter fungiert die HLB GmbH, die auch an der

Süd-Thüringen-Bahn (STB), der „cantus Verkehrsgesellschaft“ sowie der „Regio Tram Gesellschaft“ beteiligt ist.

Die Bahnreform ermöglichte die rasche Expansion

Als weiteres Neufahrzeug nach dem VT 2 E kam 1999 der GTW 2/6, eine Gemeinschaftsentwicklung von Stadler, AEG und DWA Bautzen zur HLB-Flotte. Gespannt blicken Runge und Fink den Jahren



FOTO: JOCHEN FINK

ET 161 in der Außenreinigungsanlage der neuen Serviceeinrichtung in Wiesbaden Ost.



FOTO: ELIAS WINGENFELD

Lint-Triebzüge bilden den Großteil der HLB-Flotte. Zehn einteilige Lint 27 (Baureihe 640) kamen mit der Integration der früheren Tochter Vectus zur HLB. Im Bild: VT 205 am 4. August 2014.



30 Triebzüge des Typs Coradia Continental beschaffte die HLB für das Teilnetz-Südhesen-Unterrhein: 13 dreiteilige 1440.3 und 17 vierteilige 1440.1.

DIE HLB-FLÖTTE

Triebzüge

› Baureihe 1440.1	17
› Baureihe 1440.3	13
› Baureihe 427	3
› Baureihe 429	10
› Baureihe 609	20
› Baureihe 629	1
› Baureihe 640	10
› Baureihe 642	6
› Baureihe 646	28
› Baureihe 648	51
› Baureihe 1648	7

Diesellokomotiven

› Baureihe G1206	1
› Baureihe DG2000 CCM	1
› Baureihe DE1002	1



Die Werkstatt der FKE im März 1994: Links der frühere VS 55 und VT 54 der Hersfelder Kreisbahn, rechts VT 9 der FKE.



FOTOS: JOHANN FINK (2)

Die DG202 ist das älteste Fahrzeug der HLB. Die 1959 gebaute Lok wurde 1986 bei Henschel grundlegend modernisiert. Kurzzeitig war die Voith Gravita als Ersatz für die alternde Lok im Gespräch, aus diesem Anlass fand am 14. Juni 2013 eine Probefahrt mit V181 der HZL statt.



Eisenbahn-Romantik

seit mehr als 37 Jahren

Museumsbahnen in Bretagne

Unser Leistungspaket: • 8x Übernachtung mit Frühstück (F) • Transvap-Sarthe-Dampfzug bei Le Mans (mit Betriebswerk-/Depotbesuch) • Trieux-Dampfzug Paimpol – Pontrieux • Kleinbahn-Dampffahrt Baie de Saint-Brieuc/Tramway Boutdeville (mit Depot) • Museumsbahnfahrt Bon-Repos – Gouarec (mit Depot) • Vendée-Dampfzug südlich bei Nantes • Loirial-Schienenbus bei Tours • Le Mans, Rennes, Saint-Malo, Brest, Saint Nazaire (mit U-Boot), Nantes • Bootsfahrt Trieux-Fluss, Seilbahnfahrt über Brest, Montmartre-Schrägaufzugfahrt Paris

Termin: 3. bis 11. August 2019 • Reisennummer: 29811

Ihr Reisepreis: € 2.190,- ab/bis Saarbrücken im DZ • Einzelzimmerzuschlag: € 390,-

IGE-Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck,
Tel.: 09151/ 90 55 0, Fax: 09151/ 90 55 90, Email: info@ige-erlebnisreisen.de, www.ige-erlebnisreisen.de

Museumsbahnen in Bretagne

Bei Vorlage dieses Coupons erhalten Sie

220€

Nachlass pro Person auf die Reise

Nur gültig bis 30. April 2019

Unsern aktuellen Katalog können Sie kostenlos unter 09151/ 90 55 0 oder www.ige-erlebnisreisen.de anfordern.

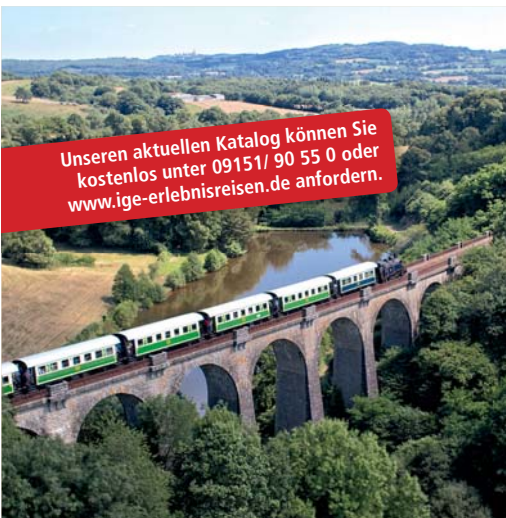




FOTO: ELIAS WINGENFELD

Die VT2E fahren noch heute für die HLB, die ersten Fahrzeuge waren ab 1987 noch in FKE-Farben unterwegs. Die Aufnahme entstand am 19. Juli 2016 bei Hundstadt auf der Taunusbahn.

2022 und 2029 entgegen, in denen die Ablösung der VT 2 E und GTW 2/6 ansteht. Mit Beginn der nächsten Ausschreibungsperiode soll die Taunusbahn bis Usingen elektrifiziert werden, parallel ist der Einsatz von Brennstoffzellen-Triebzügen des Typs

iLint geplant. Mit den neuen iLint-Triebzügen würde sich auch die Sitzplatzkapazität erhöhen. Jochen Fink rechnet vor, dass sich allein auf der Taunusbahn die Fahrgastzahlen in den letzten 30 Jahren mehr als verzehnfacht haben.

Vielerorts fahre man bereits an der Kapazitätsgrenze. Als große Herausforderung sehen Fink und Runge auch die Anwerbung neuer Triebfahrzeugführer. Den Güterverkehr rund um Butzbach werde die HLB Ende 2019 auch deshalb einstellen, weil das Personal dringend im Personenverkehr benötigt wird. An anderer Stelle habe man schon reagiert und starte mit 120 Auszubildenden ins neue Lehrjahr. Aber auch ältere, in der Region verwurzelte Bewerber seien als Quereinsteiger herzlich willkommen, betont Runge.

Die aktuellen Ausschreibungs-Erfolge bewerten Runge und Fink nüchtern. Weil es in den Bereichen Fahrzeuge und Personal kaum Einsparpotential gebe, sei der vergleichsweise schmale „Overhead“ eines regional operierenden Unternehmens wie der HLB von Vorteil. Den kommenden Ausschreibungen könne man also zuversichtlich entgegenblicken. □ Bernd Keidel

Die Beteiligungsgesellschaften der HLB



Süd-Thüringen-Bahn (STB)

Das 1999 gemeinsam mit der Erfurter Bahn (EB) gegründete Unternehmen ist ein Produkt der historisch engen Verbindung der Bundesländer Hessen und Thüringen nach der Wiedervereinigung und zugleich die einzige Beteiligung der HLB außerhalb Hessens. Seit 2001 betreibt die Süd-Thüringen-Bahn (STB) das „Dieselnetz Südthüringen“, im Dezember 2017 kamen die Strecken Fröttstadt–Friedrichroda und Erfurt–Ilmenau hinzu. Mit einer Flotte aus mittlerweile 37 Triebzügen des Typs Regio Shuttle RS1 von Stadler erbrachte die STB im Jahr 2017 eine Fahrleistung von vier Millionen Kilometern, dabei beförderte sie 2,8 Millionen Fahrgäste. Wartung und Reparaturen erfolgen am Stammsitz im Bahnbetriebswerk Meiningen.

cantus

Die cantus Verkehrsgesellschaft ist ein gemeinsames Projekt der HLB und der Benex GmbH, einer Tochter der Hamburger Hochbahn. Mit 14 drei- und sieben verteiligen blau-gelben Elektrotriebzügen des Typs Flirt von Stadler bedient cantus die Linien RB5 Kassel–Fulda, RB6 Bebra–Eisenach, RB7 Göttingen–Bebra sowie RB8 Göttingen–Kassel. 2013 erhielt cantus den Zuschlag, das Nordosthessen-Netz ab 11. Dezember 2016 für weitere 15 Jahre zu betreiben. Die 21 Triebzüge erbringen jährlich 3,6 Millionen Kilometer, das betriebliche Zentrum liegt in Kassel-Wilhelmshöhe.



FOTO: STEFAN KARKOWSKI



FOTOS: JÜRGEN NIETZELER (2)

Regionalbahn Kassel GmbH und „Regio Tram Gesellschaft“

Die Regionalbahn Kassel GmbH (RBK) ist ein Gemeinschaftsunternehmen der HLB GmbH und der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG). Die RBK besitzt neben reinen Stadtbahntriebzügen des Typs Bombardier Flexity auch 28 Züge des Typs Alstom Regio Citadis. Diese Zweisystem-Triebwagen fahren für die „Regio Tram“, eine Tochter von HLB und Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG), nach Vorbild des Karlsruher Modells unter anderem nach Kassel-Wilhelmshöhe.



BEI UNS STIMMT AUCH DIE CHEMIE ...



BRAWA 48539

Kesselwagen ZZd, DB,
Ep.III, BASF

54,90 €

LüP: 142,5 mm

Kurzkupplungskulisse
mit NEM-Schacht

Exact-Train EX20404 ▶

2er Set Gedeckter Güterwagen Gbs,
DB, Ep.IV, BASF

94,95 €

**Das Set besteht aus zwei
unterschiedlichen Wagen:**

- Epoche IVa – 23-80-154 0 024-1 P
- Epoche IVb – 23-80-154 0 018-3 P

Beide Wagen mit Federpuffer,
sowie Kurzkupplungskulisse
mit NEM-Schacht
Auslieferung II. Quartal 2019



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

Modellbahnshop elriwa

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

Modellzentrum Hildesheim

31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.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@modellbahneck.de
www.modellbahneck.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 Modellsportwaren Lindenberg

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

Modellcenter Hünenbein

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

W. Schmidt GmbH

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

Modell Pelzer

58095 Hagen · Potthofstr. 2-4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers

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

Modellbahnshop - Saar

66589 Merchweiler · Auf Pfulist 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!

Auf der Suche nach Dampflok

Simone Veenstra: Auf nach Irgendwo!
 Wilhelm Heyne Verlag, München 2019.
 ISBN 978-3-453-42270-4, broschiert, 463 Seiten,
 zwei Farbbabbildungen; Preis: 9,99 Euro.



► Der zweite und farbenfroh gestaltete Roman von Simone Veenstra überrascht auf seinen mehr als 460 Seiten nicht nur durch eine erfrischende Verbindung aus Leichtigkeit und Tiefgang, sondern auch durch seine interessante Rahmenhandlung: Der alte Jakob, ein vom Leben in der DDR geprägter Eigenbrötler, ist mit seinem alten VW-Bus auf der Fahrt nach Tschechien, um Dampflokomotiven zu fotografieren. Schon sein Großvater schwärmte für die

schwarzen Ungetüme. Anhalter mitzunehmen, hatte Jakob keineswegs geplant, doch erweitert Miro die Reise schon bald nicht nur um eine neue Mission, sondern auch um eine besondere Verbindung zwischen Alt und Jung, Ost und West. Der gelungene Spagat zwischen Humor und Drama fesselt den Leser ebenso wie das behutsame Kennenlernen der beiden Protagonisten, die sich ihrem Gegenüber erst nach und nach öffnen. Zugleich erfährt man einiges über die Stationen der Reise, ohne dass das Buch damit langweilen würde. Es folgt bewährten Mustern und es ist Simone Veenstra gelungen, ihre beiden Abenteuerer in eine spannende Geschichte zu verwickeln, der man gern folgt und welche man kaum mehr aus der Hand legen möchte. oh

Fazit: Liebe zu Dampflok als Hintergrund

Für's leibliche Wohl

Jan Seelig, Peter Wunderwald: Na dann mal Prost ...
 Bahnhofsgaststätten des Mügeln Schmalpurnetzes [...].
 Wunderwald Bahnbücher, Nossen 2018. Ohne ISBN,
 gebunden, 176 S., 175 Sw- u. 100 Farbbabb.; Preis: 28 Euro.



► Eine Eisenbahnfahrt weckt bei so manchem Reisenden Hunger und Durst. So verfügte einst jeder Bahnhof im verzweigten Schmalpurnetz um Mügeln über eine gemütliche Einkehrmöglichkeit. Anhand zahlreicher historischer Post- und Werbekarten sowie zeitgenössischer und aktueller Aufnahmen beleuchten die beiden Autoren ein oft übersehenes Kapitel der Eisenbahngeschichte. Zahlreiche Stimmungs-

volle Impressionen aus dem Bahnhofsumfeld liefern auch dem Modellbahner interessante Anregungen, eingestreute humoristische Anekdoten sorgen immer wieder für Auflockerung. Nur manchmal geht der Anspruch der Autoren, Kultur-, Eisenbahn- und Heimatgeschichte in einem zu bieten, ein wenig zu Lasten der Übersichtlichkeit. Erhältlich ist das Buch direkt beim Verlag sowie unter: www.wunderwald-bahnbuecher.de. ke

Fazit: Kulinarische Kleinbahngeschichte

Schwäbsche Eisenbahn

Stefan Lang (Hrsg.): Von Zeiten und Zügen.
 Eisenbahngeschichte(n) im Landkreis Göppingen. Kreisarchiv
 Göppingen, 2018. ISBN: 978-3-87437-584-9, gebunden,
 356 S., ca. 350 Sw- und Farbbabb.; Preis: 24 Euro.

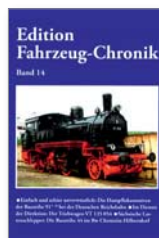


► Der Weg von Stuttgart nach Ulm führt über Göppingen. Seit 1847 die ersten Züge aus Stuttgart die Stadt erreichten, hat die Eisenbahn der einst landwirtschaftlich geprägten Region nicht nur zu einem enormen wirtschaftlichen Aufschwung verholfen, sondern auch das Landschaftsbild entscheidend geprägt. Kurz nach dem Ende einer gleichnamigen Ausstellung spürt nun ein rundum gelungener und obendrein sehr preiswerter Sammelband den vielen Facetten der Eisenbahngeschichte der Region nach. Von der Welt vor der Eisenbahn über den Bau der Geislinger Steige bis zur Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Der elegant und ansprechend gestaltete Band versammelt sehenswerte Dokumente aus dem Fundus des Göppinger Archivs neben Texten bekannter Autoren – auch aus dem Hause VGBahn. ke

Fazit: Regionale Bahndokumentation mit Anspruch

BR 91³⁻¹⁸, VT135 und 44

Dirk Endisch (Hrsg.): Edition Fahrzeug-Chronik,
 Band 14. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2018. ISBN
 978-3-947691-14-2, broschiert, 96 S., zwei Farb-
 und 57 Schwarzweißabb.; Preis: 12,50 Euro.



► Eine ausführliche Betrachtung der preußischen Dampflokomotiv-Gattung T9³, der späteren Baureihe 91³⁻¹⁸ der DRG, nimmt den größten Teil der 96 Seiten umfassenden Ausgabe 14 der Edition Fahrzeug-Chronik ein. Auf gut 60 Seiten folgt die Abhandlung der Geschichte der meistgebauten deutschen Tenderlokomotive einem bewährten Schema: Einer einleitenden Darstellung der Vorgeschichte folgt eine ausführliche Beschreibung der Technik dieser Baureihe, illustriert durch einige

Zeichnungen und Portraits. Daran schließen die Bestandsentwicklung, der Verbleib sowie eine umfangreiche Beheimatungsstatistik (nur DR) an.

Die Rubrik „Fahrzeug-Portrait“ ist dem heute im Traditions-Bw Staßfurt zu findenden VT 135 054 gewidmet. In kompakter Form werden der Lebenslauf und die Technik dieses ehemaligen Dienstfahrzeugs der Rbd Magdeburg vorgestellt. Der dritte Teil der Broschüre, aus der Feder Rainer Heinrichs, behandelt die Baureihe 44 im Bw Chemnitz-Hilbersdorf beziehungsweise Karl-Marx-Stadt.

Die Neuerscheinung kann nicht zuletzt durch eine sorgfältige Gestaltung sowie eine qualitativ homogene und nicht zu kleine Bildwiedergabe überzeugen. oh

Fazit: Fahrzeuggeschichte auf gebührendem Raum

REICHSSBAHN-ERINNERUNGEN

BAND 1 UND 2

Alle 3 Bände mit 144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 200-300 Farb- und historische Schwarzweißfotos

NEU



Dampf bleibt Dampf III

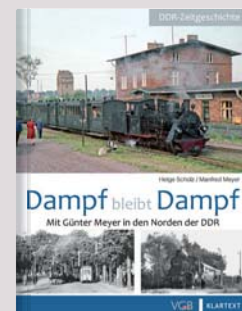
Mit Günter Meyer rund um den Banknoten Aue

Im dritten Band über den Lokführer und Eisenbahnhistoriker Günter Meyer laden wir Sie zu einer bemerkenswerten Reise ins Erzgebirge ein. Die Hauptrolle spielen das Bw Aue und die landschaftlich überaus reizvolle Strecke Chemnitz – Adorf. Über 2500 Aufnahmen hat Meyer von dieser Linie angefertigt. Der Bogen spannt sich von ersten Aufnahmen aus den 1950er-Jahren bis zu Selbstporträts vor den Ruinen seiner ehemaligen Dienststelle, dem längst verschwundenen Betriebswerk Aue. In die Dampf-loklochburg Aue mit dem Rundschuppen können Sie eintreten, seine Kollegen in der Lokleitung besuchen und viele weitere Nischen des Geländes erforschen. Dabei werden außergewöhnliche Aufnahmen von Kollegen präsentiert. Hier zeigte Günter Meyer schon früh sein universelles fotografisches Talent – mit gekonnter Lichtführung, einer großen Ausdruckskraft und seiner Freude an der Porträtfotografie.

Best.Nr. 581903 | € 39,95



Best.Nr. 581632 | € 29,95



Best.Nr. 581735 | € 29,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



EINSTEIGEN UND LOSLESEN!

Die neue Eisenbahn-Romantik – In der Winterausgabe unseres Wohlfühlmagazins Eisenbahn-Romantik erleben Sie wieder faszinierende Züge, eindrucksvolle Landschaften und aufregende Bahngeschichten. Ein Leckerbissen: die Reportage über die einmalig schöne Tibet-Eisenbahn oder über die zukunftsweisenden Highspeed-Züge Chinas. Oder fahren Sie mit Volldampf auf der „einsamsten“ Eisenbahn in den USA. In heimischen Gefilden besuchen wir die romantische Selketalbahn und das DB-Museum, das mit neuen Konzepten durchstarten möchte, oder im Bahnparadies Schweiz die Gornergratbahn zum Matterhorn. Ein spannendes Heft also, das Sie nicht verpassen sollten. Oder schließen Sie sich einfach den über 4000 zufriedenen Abonnenten an, denn es ist allerhöchste Eisenbahn. Woher diese Redewendung stammt, steht übrigens auch in der neuen Ausgabe.

Heft 4/18: 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



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



Gemauerte, hinten abfallende Prellböcke waren im Bereich der Bahnmeisterei Annaberg-Buchholz häufiger anzutreffen. In Hammerunterwiesenthal steht dieses geschmückte Exemplar.

Der Grundsatz, Schmalspurbahnen möglichst billig zu bauen, zeigte sich auch bei der Herstellung des Oberbaus. Stumpfgleise wurden auf vielfältigste Art abgeschlossen. Einheitliche Bauformen gab es nur selten. Modelleisenbahnern bieten sich daher zahlreiche Anregungen.

Gleisabschlüsse *auf schmaler Spur*



Mit Ausnahme der Endbahnhöfe besaßen die meisten Schmalspurbahnen nur wenige Unterwegsstationen mit einem Überholgleis als Ladegleis. Noch geringer war die Anzahl der Stumpfgleise mit Prellböcken als Gleisabschluss.

In den Anfangsjahren der Schmalspurbahnen mit ihren leichten Wagen und Lokomotiven genügte an die Schienenstange geschraubte Gleisendschuhe, alternativ auch quer gelegte Holzschwellen oder Erdanschüttungen. Diese Praxis war nicht nur auf sächsischen 750-Millimeter-Strecken, sondern auch auf Eisenbahnen anderer Spurweiten sowie außerhalb Sachsens üblich. Doch nur bei wenigen Schmalspurbahnen waren solche einfachen Gleisabschlüsse auch bei der Betriebseinstellung in den 1960er- oder 70er-Jahren

Am Schienenende befestigte Gleisendschuhe stellten die einfachste Form des Gleisabschlusses dar, so auch 1976 in Schönfeld-Wiesa.

noch Standard. Mit dem Einsatz größerer Loks und Wagen sowie mit der Einführung des Rollwagenverkehrs musste nicht nur der Oberbau verstärkt werden, auch Stumpfgleise fanden nun mit verschiedenen primitiven Konstruktionen ihren Abschluss. Dazu zählten hölzerne oder aus Beton gegossene Stoppelemente, ebenso mit Schotter, Steinen oder Erde aufgeschüttete Varianten. Erschwerend für den Bau einheitlicher Prellböcke war auf sächsischen Schmalspurbahnen die Verwendung von Pufferstößeln sowie – ab 1928 – der Scharfenberg-Kupplung. Mit letzterer ging auch eine besondere Entwicklung im Prellbockbau einher: Auf dem Endbahnhof der Schmalspurbahn Hainsberg – Kipsdorf entstanden drei Baumuster von Festprellböcken mit einem Stoßdreieck aus Schienenprofilen und zwei Pufferträgern. Am oberen Pufferträger war ein Holzklötz mit Aussparung für die Scharfenbergkupplung befestigt. Auf Schienenhöhe befand sich ein weiterer Querträger mit zwei Holzklöt-



Aus Schienenprofilen besteht dieser Prellbock am Ende des nördlichen Ausziehgleises des Bahnhofs Kurort Kipsdorf.



Rückseitig ist der Prellbock mit weiteren Schienenstücken, durch Knotenbleche verbunden, abgestützt und diagonal versteift.

zen zum Anstoßen von Rollfahrzeugen. Diese Prellböcke blieben aber Einzelanfertigungen. Sie sind, samt einem aufwendiger konstruierten Exemplar am Ende des Ausziehgleises, noch heute vorhanden.

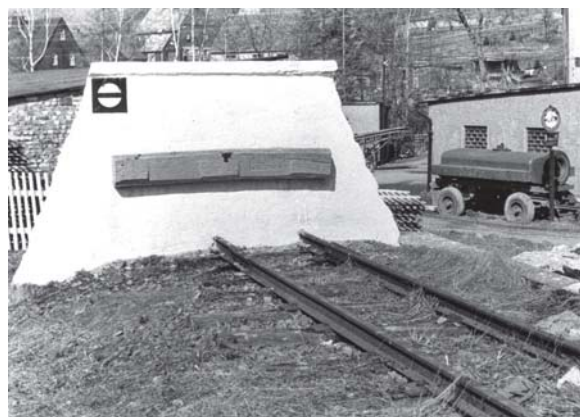
Vergleicht man historisches Bildmaterial zu sächsischen Schmalspurbahnen, so ist festzustellen, dass die für die Oberbauunterhaltung zuständigen Bahnmeistereien häufig eigene Konstruktionen umsetzten. Mit Sicherheit wird zu DR-Zeiten auch der Materialmangel eine Rolle gespielt haben, so dass die Bahnmeister oft auf vorhandenes Altmateriale zurückgriffen. Eine Einheitlichkeit der Prellböcke nach den Richtlinien der Oberbauvorschrift ist kaum zu erkennen. Aber gerade diese Vielfalt ist für Modelleisenbahner anregend.

Ansatz zur Vereinheitlichung im Erzgebirge

Im ehemaligen Zuständigkeitsbereich der Bahnmeisterei Annaberg-Buchholz mit den Strecken Wolkenstein – Jöhstadt und Cranzahl – Oberwiesenthal sowie dem Thumer Netz findet man relativ einheitlich gestaltete Prellböcke vor, die jeweils aus sieben Schichten Bruchstein gemauert und mit einer nach hinten abfallenden Betondecke gestaltet sind. Solche Prellböcke befanden sich etwa in Wolkenstein am Bahnsteiggleis und in Jöhstadt als Abschluss des Güterschuppengleises unweit des Lokschuppens. Auch an privaten Gleisanschlüssen war diese Prellbockvariante anzutreffen. Heute finden wir solche, zur Zierde im Sommer manchmal mit Blumen geschmückte Nachbauten beispiels-

weise in den Bahnhöfen Cranzahl, Vierenstraße und Hammerunterwiesenthal. Auch im Jöhstädter Endbahnhof der wiederhergestellten Preßnitztalbahn, wo es als Abschluss des Güterschuppengleises früher bereits einen solchen Prellbock gab, wurde eine solche Variante wiederaufgebaut, allerdings um 180 Grad verdreht.

Im Bahnhof Steinbach an der alten Preßnitztalbahn befand sich eine einmalige Prellbockrarität: Das Anschlussgleis der Bäuerlichen Handelsgenossenschaft (BHG) von 1939 besaß einen rund zwei Meter hohen Prellbock aus Beton und Bruchsteinen, an welchem Normalspurwagen auf Rollwagen anstoßen konnten.



Am Ende des Anschlusses der BHG in Steinbach befand sich ein besonders massiver Prellbock der Preßnitztalbahn.



Ein Prellbock aus sieben Bruchstein-Schichten, mit drei Anstoßflächen versehen, markierte in Jöhstadt des Ende des Güterschuppengleises. Das Foto stammt vom 12. September 1979.



Der aus nur wenigen Steinen gebildete Gleisabschluss im Endbahnhof an der Strecke Wilkau-Haßlau – Kirchberg hatte die Bezeichnung Prellbock kaum verdient (Foto vom 2. Juni 1973).



Als provisorischen Gleisabschluss legte beziehungsweise steckte man oft auch alte Schwellen ins Gleis und ergänzte das Ganze durch eine Sh2-Tafel (Mügeln, 6. Mai 1979).



Unter anderem in Oybin ist ein solcher aus u-förmig angeordneten Altschwellen bestehender Prellbock zu finden.

Eine weitere interessante Bauform ist auf dem Bahnhof Rabenau der Weißeritztalbahn sowie im Zittauer Netz in Bertsdorf und Oybin zu finden: Ein U-Segment aus Alt-Holzschwellen ist dabei jeweils mit Natursteinen oder Schotter verfüllt. Überhaupt nutzte man ausgediente Schwellen zu jeder Zeit gern als Prellbockmaterial.

Ausgediente Schwellen waren ein bevorzugtes Baumaterial

In Bertsdorf, Kirchberg und Mügeln steckten beispielsweise am Gleisende einfach mehrere Holzschwellen senkrecht im Schotterbett. Weiter verbreitet war in Sachsen ein Prellbock in Form zweier senkrechter Schwellen und einer quer daran montierten Holzschwelle, bei Bedarf mit einem Erdhaufen verfüllt. An der ehemaligen WCd-Linie entstand in den 1990er-Jahren auf dem ehemaligen Rothenkirchener Bahnhofsgelände ein Gemeindezentrum. Vor dem Stationsgebäude befindet sich zur Erinnerung an die Schmalspurbahn eine begrünte Prellbock-Anlage, offenbar von einem Eisenbahnfreund gestaltet – ein Denkmal, das ganz ohne Lokomotiven auskommt.

Eine Prellbockvariante, die Standard bei Normalspurbahnen ist, aber auf Schmalspurbahnen eher selten zur Ausführung kam, ist der Festprellbock aus Altschienen, welche in Form eines Stoßdreiecks am Schienensteg mittels Knotenblechen und M24-Schrauben befestigt sind. Solche Prellböcke sind auf dem Bahnhof Freital-Hainsberg zu finden. Sie befanden sich bis



Ein Werkstattgleis im Bahnhof Oschatz endete 1979 an dieser primitiven Prellbock-Bauform, gebildet aus einer Schwelle und Bruchsteinen.



In Glossen endet der 2006 wieder aufgebaute Abschnitt der Döllnitzbahn von Nebitzschen an einem Prellbock aus Holzschwellen.



Ein Ensemble aus Pflanzen und Prellbock erinnert im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Rothenkirchen an die Wcd-Linie.

Mitte der 1970er-Jahre in Rabenau. Aber auch auf den Bahnhöfen Löthain, Lommatzsch, Mügeln, Oschatz oder Zittau waren solche Prellböcke vorhanden.

Für Schmalspurbahnen außerhalb Sachsens galten andere Richtlinien. So erklärt sich, dass auf den Schmalspurbahnen im Harz, in der Lausitz oder auf den nach dem preußischen Kleinbahngesetz gebauten Bahnen Mecklenburgs andere Gleisabschluss-Varianten zur Ausführung kamen. Einige dieser interessanten Prellbock-Konstruktionen aus der Länderbahnzeit hatten einen Aufbau aus gebogenen Schienenprofilen, die mit Klammern oder Schraubverbindungen zusammengehalten wurden. Solche Prellböcke waren auf

600-Millimeter-Gleisen, zum Beispiel bei der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) in Anklam und Friedland, ebenso zu finden wie auf Meter-spurgleisen der Selketalbahn in Gernrode oder bei der Rügensch Kleinbahn mit 750 Millimetern Spurweite. Noch heute, nach der grundlegenden Modernisierung des Oberbaus, verfügt die Bäderbahn Put-

Erhalt alter Bauformen bei der Rügensch Bäderbahn

bus – Göhren über diese alte Prellbockvariante. Während in den Bahnhöfen Putbus und Baabe umgearbeitete Regelspur-Prellböcke verwendet wurden, erhielt der End-

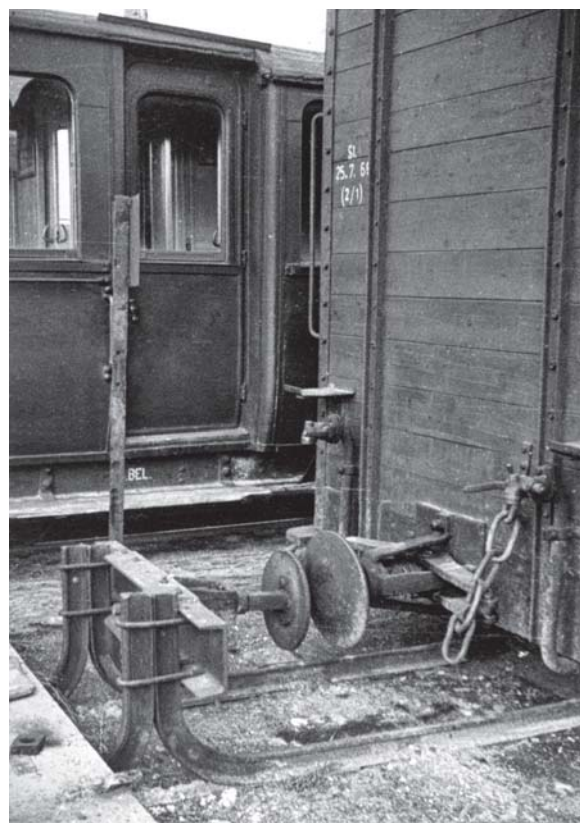
bahnhof Göhren beim Umbau drei neue Prellböcke nach dieser frühen Bauform, mit gebogenen Schienenprofilen und einer orangefarbenen Bohle.

Anders ist die 600-Millimeter-Variante: Dabei befestigte man jeweils Puffer mit einer Kegelfeder am Querträger. Noch



FOTOS: RAINER HEINRICH

Im Bahnhof Rabenau waren 1973 zwei Abstellgleise mit Prellböcken ausgestattet, die aus verschraubten Schienenprofilen bestanden. Heute befinden sich beide in Freital-Hainsberg.



Die MPSB besaß im Bahnhof Anklam einen Prellbock mit angeschraubtem Mittelpuffer.



Die Rügenische Bäderbahn verwendete bei der Sanierung von Bahnhöfen traditionsbewusst solche form-schönen Prellböcke aus gebogenen Schienenprofilen.



Mehr zu Prellböcken und zahlreichen weiteren Rand-Erscheinungen bei der Eisenbahn finden Sie im gleichnamigen MODELLEISENBAHNER-Spezial. Es ist aktuell im Handel erhältlich oder im Internet unter www.vgbahn.info direkt bei der Verlagsgruppe Bahn zu bestellen.

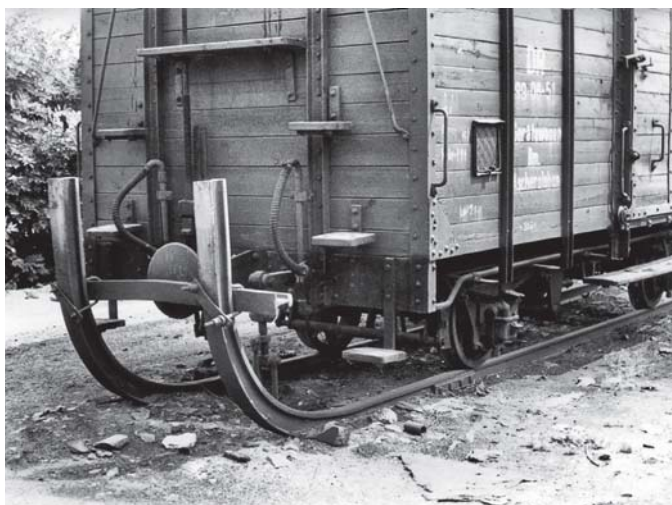
heute ist diese Konstruktion bei der Waldeisenbahn Bad Muskau anzutreffen. Solche Prellböcke waren die kleinsten bei der Deutschen Reichsbahn.

Modernste Bauform mit Mittelpufferaufnahme

Noch einmal zurück zur Insel Rügen: Neben den historischen Prellböcken aus Schienenprofilen findet man auf Gleis 4 des Kleinbahnhofs Binz Ost zugleich den wohl modernsten Prellbock einer Schmalspurbahn in Deutschland – einen Bremsprellbock von der Firma Rawie nach Vorbild der Normalspurbahn, ergänzt um eine zusätzliche Aufnahme für die Mittelpufferkupplungen der Schmalspurfahrzeuge. Aufgebaut wurde dieser Prellbock im Jahr 2001. □ Rainer Heinrich/oh



Auch diese moderne Bauform findet sich heute bei der Schmalspurbahn auf Rügen – ein Bremsprellbock mit Schaku-Aufnahme im Bahnhof Baabe.



FOTOS: RAINER HEINRICH

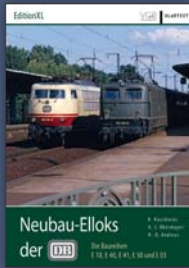
In Gernrode genügten 1982 zwei nach oben gebogene Schienen mit einem weiteren, quer daran befestigten Profil als Gleisabschluss.



Auf dem Netz der Harzer Schmalspurbahnen befinden sich einige massiv ausgeführte Gleisabschlüsse aus Beton, so auch in Hasselfelde.

Die Eisenbahn im XL-Format

Weitere Bände aus der Edition XL



Neubau-Elloks der DB
Best.-Nr. 601502



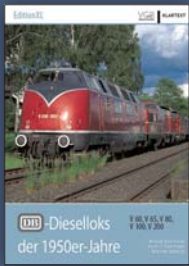
Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701



Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702



Kult-Dieselloks der DR
Best.-Nr. 601801



Baureihen 50, 52 und 42
Best.-Nr. 601802

EditionXL

VGB

KLARTEXT



und



in den 1980er-Jahren

Konrad Koschinski

NEU

Dieser neue Sammelband aus der EditionXL beschreibt die beiden deutschen Staatseisenbahnen in den Jahren 1980 bis 1989. Er berichtet u.a. über neue Triebfahrzeuge, über die Fernreisezüge links und rechts der innerdeutschen Grenze, über den „Designwechsel“ beim DB-Rollmaterial, über Streckenstilllegungen im DB-Netz sowie die letzte Blüte und den Abschied vom Dampfbetrieb auf Normalspurgleisen in der DDR. Dem großen Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ und der denkwürdigen Fahrzeugparade in Riesa 1989 sind eigene Kapitel gewidmet. Die umfangreiche Bebilderung, darunter zahlreiche großformatig wiedergegebene Farbfotos, spiegelt die Veränderungen auf deutschen Schienen in diesem Jahrzehnt des Wandels wider.

Best.-Nr. 601901

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat · 240 Seiten · Softcover-Einband · über 400 Fotos

je nur
€ 19,95



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



Wie im Juli 1933, als dieses Foto entstand, beheimatete das Bw Saalfeld auch im Jahr 1960 überwiegend Maschinen preußischer Herkunft.

Die lang gestreckten Maschinen der BR 41 waren 1960 im Bw Saalfeld das Maß aller Dinge. Doch bevor man auf einer solchen fahren durfte, galt es für den Heizernachwuchs, mit den Feuerbüchsen der noch zahlreich eingesetzten Länderbahnloks zurechtzukommen.

Zuerst die Preußen

Pößneck in Thüringen, Saalbahnstraße 12: Direkt gegenüber des unteren Bahnhofs verbrachte ich meine Kindheit. Dieses Umfeld, für uns heranwachsende Kinder ein einziger Abenteuerplatz, prägte mich zwangsläufig. Den schrillen Pfeifton der T 14, das Quietschen der Bremsen, die Trillerpfeife des Rangierers und das typische Zischen, dieses Lebensgeräusch der Lokomotiven, hatte ich immer im Ohr.

Oft besuchte ich meinen Onkel Otto, einen der Heizer auf der „Orlabimmel“, wie die Strecke nach Orlamünde genannt wurde, im Loksuppen, wo die T 14 nach

Am 25. April 1969 rangiert 56 2606 am Saalfelder Ablaufberg. Auf der BR 56 lernte der Nachwuch im Rangierdienst das Heizerhandwerk.

FOTO: KARL-FRIEDRICH SEITZ



ihrer letzten Fahrt die Nacht verbrachte. Ich beobachtete das mühsame Bekohlen mit Hilfe eines Hutes, der dazu mit einem kleinen Kran auf einem Steinsockel in Stellung gebracht wurde – noch nicht ahnend, dass ich schon bald selbst auf dem Dach der 93 stehen würde, um den Hunt genau über dem Kohlenkasten zu entriegeln.

Die Begeisterung für die Bahn ließ in der Pubertät zunächst jedoch nach. Im Vordergrund stand jetzt erst mal die Musik aus dem Westen – Rock'n Roll. Das Interesse an den Mädchen war gestiegen. Sonntags klebten wir immer am Radio, um die Hitparade auf RTL zu hören. Mein Berufswunsch war fortan Rundfunkmechaniker. Ich wollte den ständig schwankenden Kurzwellenempfang verbessern.

Dampf statt Elektronik: Lokschlosser als Beruf

Der Berufswunsch wurde jedoch nicht erfüllt: Meine Mutter hatte mich mit zweieinhalb Jahren bei ihrer Schwester zurückgelassen und war in den Westen geflohen. Ohne Vater, der im Krieg bei Breslau fiel, wuchs ich bei Tante und Oma in einem Zweifrauenhaushalt auf. Für die Mittelschule war für mich als Pflegekind kein Geld da und so musste ich nach der achten Klasse sofort in die Ausbildung. Onkel Otto besorgte mir 1960 eine Schlosser-Lehrstelle im Bw Saalfeld. Oft mit schmerzhaften Blasen an den Händen biss ich die Zähne zusammen, denn ich wollte unbedingt auf die Lok. Konnte ich einmal auf der rechten Seite einer 41 Platz nehmen und träumen, war das ein erhebendes Gefühl. Unmissverständlich tönte es aber vom Stammpersonal dieser damaligen Star-Lokomotiven: „Löffle erst mal die alten Preußen!“ Denn wer das Feuer in deren schmalen Feuerbüchsen beherrschte, kam später auch mit größeren Lokomotiven zurecht.

Im Bw Saalfeld waren 1960 noch viele Länderbahnloks zu Hause. Zwar zählten auch elf 44 und fünf 41 zum Bestand, doch bildeten sieben P8 (BR 38¹⁰), fünf G 8² (BR 56²⁰), sieben G 12 (BR 58¹⁰), drei T 14 (BR 93⁰) und 23 T 14¹ (BR 93⁵) das Rückgrat.

Der Übergang in den Fahrdienst geschah etwas früher als erwartet. Verständlicherweise begann das Erlernen des Heizerhandwerks auf dem Ablaufberg. Dort waren damals noch G 8² eingesetzt. Auf dem Personenbahnhof rangierte dagegen



FOTO: ROBIN FELL/BILDARCHIV DER EISENBÄHNSTIFTUNG

Die preußische G 12 war bis in die 70er-Jahre in Saalfeld stationiert. 1969 bespannte 581854 dort einen Personenzug.

Die Schilder einiger Lokomotiven, auf denen Ralf Göhl gefahren ist, sind für ihn heute eine Erinnerung zum Anfassen. Das gilt auch für das Lokschild der 581119.



überwiegend eine P8. Am Anfang war es kein Leichtes, mit der richtigen Schaufeldrehung das Feuer auch vorne rechts abzudecken. Doch bald war ich routinierter und gelassener. Der mich beaufsichtigende Planheizer wurde abgezogen und mein Lokführer, der knorrige Paul Stock, hatte wohl auch keinen Grund zur Klage. Vielleicht hatte ich sein Herz erwärmt, weil ich ihm immer half, wenn er zwischen den Gleisen jedes Häufchen herumliegender Kohle aufsammelte, um Kohleprämie zu

machen. Auch bereitete es mir Freude, vor dem Herausziehen des Zuges unserer 562563 noch im Güterbahnhof richtig aufzulegen, so dass es trotz Pauls teuflischer Fahrweise bis hinter den Ablaufberg reichte. Bald ließ er mich zum Abdrücken auch mal an den Regler – erst im Dunkeln, dann immer öfter auch am Tag. Bei ständig nachlassendem Zuggewicht war das gar nicht so einfach. Wehe, wenn man zu schnell wurde und der Rangierer beim Entkuppeln nicht mehr folgen konnte!



FOTOS (2): RALF GÖHL

In einem der Häuser hinter dem unteren Bahnhof Pößnecks verbrachte Ralf Göhl seine Kindheit. 2010 fuhr dort noch DB Regio, heute pendelt die Erfurter Bahn bis nach Jena.



FOTO: KARL-FRIEDRICH SEITZ

Vor dem Saalfelder Lokschuppen warteten 58 1525 und 93 991 am 19. Mai 1968 auf neue Aufgaben.

Nach einem guten halben Jahr fand ich mich schon im Streckendienst auf einer G 12 wieder. Gegenüber der G 8² äußerlich nur etwas länger, besaß sie jedoch zusätzlich einen Mittelzylinder. Auch die größere Rostfläche von 3,9 Quadratmetern forderte den Heizer wesentlich mehr. Wir fuhren auf der Lobensteiner Schiene rauf und runter, hauptsächlich mit Güterzügen. Von Leutenberg bis Wurzbach war das Jonglieren mit Kesseldruck und Wasser auf dem „Muffeltopf“ kein Zuckerschlecken. Dessen drei Zylinder waren gierig, da wurde bei durchfahrenden Zügen in Höhe des Haltepunkts Zschachenmühle der Wasserstand recht bedenklich, auch wenn man in Leutenberg die Lok bereits richtig scharf gemacht hatte. Doch selbst wenn

der Kesseldruck herunterging – die G 12 zog weiterhin unermüdlich. Erst im Spitzkehrenbahnhof Wurzbach war dann wieder Zeit, genug Dampf für die letzte Steigung bis zum Haltepunkt Heinersdorf zu erzeugen. War dort die sogenannte Erlöserbrücke erreicht, konnte der Heizer aufatmen, denn dann lief es bis Lobenstein im

Die G 12: nicht bequem, aber verlässlich

Leerlauf. Die herrliche Natur ringsum entschädigte für die Mühen. Und schließlich hatte ich mich an den etwas unbequemen Führerstand meiner Planlok 58 1442 mit seitlichem Klappsitz gewöhnt. Sie besaß sogar eine Fußheizung, Marke Eigenbau.

Der Zufall wollte, dass eine Planstelle auf einer T 14¹ unbesetzt war und ein Heizer gesucht wurde. Die Loks wurden im gemischten Dienst eingesetzt, was mir wesentlich besser gefiel. Auch stimmte die Chemie zwischen meinem Planlokführer Harry Röse auf seiner 93 709 und mir. Der Plan war abwechslungsreich und es ging von Saalfeld aus in alle Richtungen. Landschaftlich reizvoll waren die Touren nach Lobenstein und Katzhütte. Wir verrichteten auch Schiebedienst von Rottenbach nach Singen, oft Tender voran, wobei vor dem Zug eine Kohlenstaub-44 mächtig röchelte. Zugegeben, manches Mal ließen wir uns das letzte Stück vor dem Brechpunkt mitziehen, wenn kaum noch Wasser im Wasserstandsanzeiger zu sehen war.

Entspannter waren dagegen Rangierdienste in Bad Blankenburg, mit ausreichenden Ruhepausen am Wasserkran. In den nächtlichen Pausen schliefen wir auf langen, eigens mitgebrachten Brettern von einem Hocker zum anderen. Wurde es wieder ernst, war das Feuer mitunter fast erloschen und der Stellwerker musste mit seiner Tröte mächtig lärmern, um uns wieder wach zu bekommen. So weckte er zwar halb Bad Blankenburg, musste aber nicht selbst zu uns hinaus.

Auch der letzte Feierabendzug für die Spätschicht der Unterwellenborner Maxhütte nach Triptis wurde, wie umgekehrt morgens der Zubringer zur Frühschicht, mit T 14 gefahren. Am Bahnsteig in Triptis



Die Aufgabe des Heizers war körperlich anstrengend, schmutzig, aber auch verantwortungsvoll. Die Hierarchie war klar geregelt: Der Lokführer, respektvoll „Meister“ genannt, hatte stets das Sagen im Führerstand. Doch auch er begann einst als Heizer.

FOTO: PAUL TROST/BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG



FOTO: HANS-JOACHIM SIMON, SIG. LUDGER KENNING

Saalfelder 93 befuhren auch das Schwarzatal. In Obstfelderschmiede, wo Anschluss an die Oberweißbacher Bergbahn bestand, fuhr im Juli 1969 dieser Personenzug nach Rudolstadt ein.

übernachtend, nahmen wir im Winter den ersten Wagen, meist einen alten Preußen, an die Dampfheizung. Das garantierte uns darin eine angenehme Ruhe. Auch gab es dort keine Weckprobleme: Die Aufsichtsbude war nur einige Meter entfernt und der Kaffee vom Kollegen vor der Abfahrt wirkte Wunder.

Eine Zeit lang fuhren wir sogar eine Güterzugleistung nach Probstzella. Für mich jungen Kerl war es immer aufregend, aber auch anstrengend, ins Grenzgebiet zu fahren. In Unterloquitz war zunächst eine planmäßige Kreuzung abzuwarten und wir hatten Zeit, in der Gaststätte gegenüber des Bahnhofs etwas zu verzehren. Dann war Dampf machen angesagt, ohne den Wasserstand höher als bis zur Hälfte klettern zu lassen. Dann ging es weiter entlang der Loquitz, zunächst mit Steigungen bis 1:100, später, ab Marktgölitz, bis 1:40. War die Einfahrt in Probstzella frei, wurde das Bangen bei der Annäherung von einem befreiten Aufatmen abgelöst. Im Bahnhof kamen beim Abhängen schon mal dumme Gedanken auf, die ich aber unterdrückte. Die Schutzweichen hätten uns einfach in den Dreck und nicht in den Westen fahren lassen. Neben uns stand bereits die Rückleistung, ein Leerwagenzug. Der bayerische Kollege auf der Schlusslok, einer E91, mit Gamsbart-Hut auf dem Kopf, grüßte unauffällig. Vorsichtig unterhielten wir uns, immer darauf bedacht, dass die Grenzer nichts mitbekamen. Von Trennzäunen war in den 60er-Jahren dort noch nichts zu sehen. Später wurde es strenger. Die 93 fuhren nicht mehr dort hinauf und mit meiner Westverwandtschaft bekam ich auch keinen Pass mehr ins Sperrgebiet.

Auch die kleine T 14 hatten wir im Bw. Ihre Domäne war Pößneck. Da ich an der „Orlabimmel“ wohnte, sprang ich dort manchmal ein, wenn ein Heizer ausfiel, selbst für meinen lieben Onkel Otto. Beide Arten der T 14 waren trotz magerer Dampfreserven verlässliche Maschinen, aller-

Auf längeren Strecken war die T 14 eine Belastung

dings preußisch unbequem und reparaturunfreundlich verbaut. Zudem musste man bei der kleinen 93 die Kohlen vom Fußboden schippen, was einem der Rücken nicht dankte. Auf der Zwölf-Kilometer-Hausstrecke nach Orlamünde ging das noch, doch wehe, wenn in der Spätschicht

Fahrten nach Göschwitz dazukamen oder Leerfahrten nach Saalfeld. Als Heizer störten mich, auch ohne den noch nicht vorhandenen Lokführerbauch, zudem die unterhalb des Führerhausfensters angebrachten bulligen Werkzeugschränke. Die lange, schmale Feuerbüchse mit 2,56 Quadratmetern Rostfläche verlangte viel Geschick, wie es auch bei der preußischen P8 mit einer Rostfläche von 2,64 Quadratmetern der Fall war. Auch diese hatte einen Kesseldruck von nur 12 kp/cm².

Doch als „Mädchen für alles“ war sie eine brauchbare, handliche Lok und ideal für Personenzüge, die häufig aus alten Länderbahnwagen, manchmal auch aus einer Doppelstockeinheit bestanden. Bei Lokmangel wuchtete man mit ihr auch mal eine Übergabe über die Rampe nach Unterwellenborn. Auch für Arbeitszüge wurde sie gern genommen. Viel fuhr ich nicht auf der P8, weil ich von der 93 gleich auf die Planlok 44 1590 kam. Mit dem Kohle-Jumbo absolvierte ich als Heizer viele harte Touren. Danach erfüllte sich mit der 41 266, die ab 1957 im Bw Saalfeld beheimatet war, ein lang gehegter Traum.

Nach rund zwei Jahrzehnten krönten die Planlokomotiven 01 0533 und 0522 meine Karriere als Dampflokführer. Mit der Freiheit in den Führerständen dieser großen Lokomotiven hatten die Arbeitsbedingungen auf den alten Preußen kaum etwas gemeinsam. □

Ralf Göhl/oh



FOTO: DAVID ADAMS/BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG

Zwei Länderbahnlokomotiven brachten im August 1970 einen ebenso alten Wagenzug von Saalfeld nach Göschwitz. 38 3821 war 1971 eine der letzten in Saalfeld eingesetzten P8.

Der Winter 2018/2019 war teilweise sehr schneereich, doch richtig kalt war es früher. Zum Beispiel am 5. Januar 1962, als eine E40 mit ihrem Personenzug bei Schalding entlang der fast zugefrorenen Donau nach Passau fuhr.



FOTO: WALTHER ZETLER

Vor 60 Jahren konnte die Bundesbahn eine wichtige Lücke im elektrischen Netz schließen:
Die Strecke Regensburg – Passau verband das Ruhrgebiet mit Südosteuropa.

Elektrisch längs der Donau



FOTO: SCHÖPPE, SIG. HELGE HUFSLÄGER

Der Fahrdrabt kam 1954 nach Passau, von Österreich her. Fünf Jahre später endeten mit der Elektrifizierung bis Regensburg die dortigen Einsätze der bayerischen S3/6. 18619 gehörte zu diesen Maschinen und beschleunigte im Frühjahr 1959 einen der letzten Dampfschnellzüge.

Ältere Dampflokkfreunde erinnern sich vermutlich mit Trauer daran: Die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Passau machte den geliebten S3/6 in einem weiteren wichtigen Revier den Garaus. In Regensburg waren im Winterfahrplan 1958/59 noch acht Exemplare der bayerischen Renner stationiert. Alle besaßen den DB-Neubaukessel, folglich hatte man sie der Baureihe 18.6 zugeordnet. Bemerkenswert waren die Leistungen, mit denen sie noch betraut waren: F 51/52, das war der „Oostende-Wien-Express“! Hinzu kamen fünf weitere Schnellzugpaare, mithin alle

Heimat der Neubaukessel-S3/6

hochwertigen Züge auf der Strecke in Richtung Passau: D 58/59 Dortmund – Passau, D 287/288 Würzburg – Wien, D 301/302 Amsterdam – Wien, D 303/304 „Donau-Kurier“ Dortmund – Wien, D 287/288 Würzburg – Wien, D 403/404 Wiesbaden – Passau und D 657/658 Frankfurt – Passau. Die Loks konnten nur noch auf dieser Strecke bei intensivstem Einsatz (493 km pro Tag) ihre wahre Leistungsfähigkeit zeigen. Im Juni verließen die letzten beiden S3/6, 18602 und 627, die Donau in Richtung Lindau, der elektrische Betrieb war schon aufgenommen worden.



Das Aufstellen der ersten Oberleitungs-Masten war immer einen Pressetermin wert. Nach Angaben des Fotografen soll dieser Mast in Passau erst 1958 aufgestellt worden sein. Das passt aber nicht zur dortigen Eröffnung des elektrischen Betriebes schon im Jahr 1955. Mit einfachen Mitteln und ohne Schutzkleidung ging alles seinen Gang.

FOTO: WALTHER ZEITLER



FOTO: STADTARCHIV PLATTING, SIG. BERNHARD RÜCKSCHLOSS

Noch keine zwei Jahre alt war die von Krauss-Maffei gelieferte E10 159 des Bw Frankfurt 1, als sie am 26. Mai den Eröffnungs-Sonderzug zur Elektrifizierung durch Plattling ziehen durfte.

Ab 1950 hatte die Elektrifizierung der wichtigen Durchgangslinie in Richtung Frankfurt stetig Fortschritte gemacht: Nach der Strecke Regensburg – Nürnberg folgte 1954 der Abschnitt bis Würzburg, 1957 wurde Aschaffenburg und schließlich ein Jahr später Frankfurt erreicht. Schon 1955 waren die Nachbarn in Österreich fertig. Von Wien West kommend, konnte man ab Wels bis Passau unter Fahrdracht fahren.

Doch weniger die oben genannten, nur vier nach Wien durchgehenden Reisezüge waren der Grund für den Lückenschluss, sondern die Gütertransporte zwischen dem Ruhrgebiet, aber auch den Nordseehäfen und Südosteuropa. Entlang der Donau verläuft eine der wichtigsten Verkehrsadern Mitteleuropas. Seit dem Kriegsende

Elektrifizierung versus Binnenschifffahrt

hatte die Bundesbahn im Güterverkehr stetig Verkehrsanteile verloren, nicht nur zugunsten der Straße, sondern insbesondere auch an die Binnenschifffahrt. Die Elektrifizierung der Donau-Magistrale sollte auch diesem Trend entgegenwirken.

Die Kursbuchkarte aus dem Jahr 1961 zeigt neben der elektrifizierten Hauptstrecke auch das vollständige Streckennetz in Ostbayern mit allen heute stillgelegten Nebenbahnen.



FOTO: GÜNTHER SCHEINGÄBER/BILDARCHIV DER EISENBÄHNSTIFTUNG

Lange Jahre nach der Elektrifizierung sah man noch viele Altbaufahrzeuge auf der Strecke: Die urtümlichen ET 88 kamen von Nürnberg her aber nur bis Regensburg Hbf (März 1953).

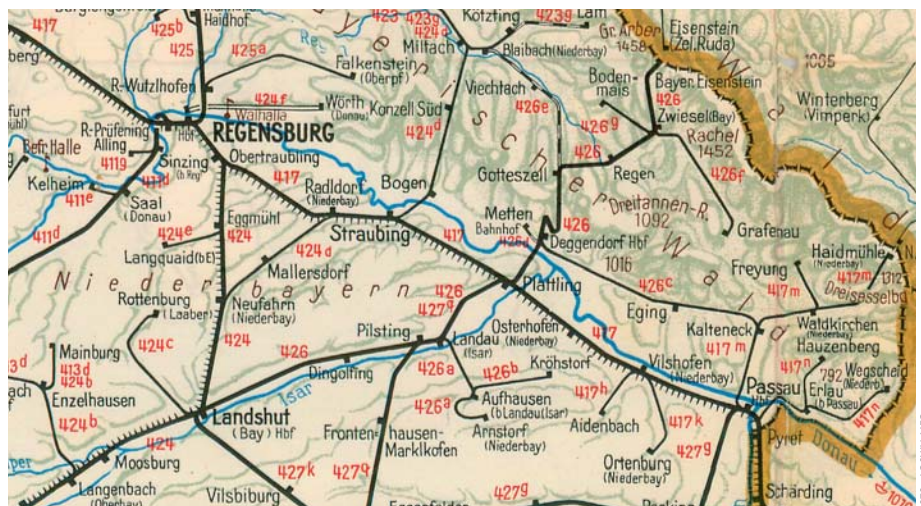


FOTO: ARCHIV NEE

Die Eröffnungslok kam zum Leidwesen der örtlich Beteiligten aus Frankfurt. Trotz schilderte man die Maschine auf „BD Regensburg/Bw Regensburg“ um, allerdings nur in Fahrtrichtung links.

Die Reisezeiten änderten sich auf dem neu elektrifizierten Abschnitt zunächst nur unwesentlich, bis 1965 fuhr immerhin der „Donau-Kurier“ als wichtigster Tages-schnellzug acht Minuten schneller. Entscheidender war der wegfallende Lokwechsel in Regensburg, der in der Regel 15 Minuten in Anspruch nahm. Im Grenzbahnhof Passau wurde zunächst grundsätzlich umgespannt.

Erst ab Mitte der 60er-Jahre konnten durchgehende Lokdurchläufe zwischen

Lokwechsel entfallen in Regensburg und Passau

der DB und den ÖBB vereinbart werden. Zum Ausgleich der häufigen Einsätze der DB-110 auf ÖBB-Gleisen (bis zum Brenner, nach Klagenfurt oder nach Wien West) gelangten ab 1966 ÖBB-Loks der Reihen 1110 und 1042.5 sowie der ÖBB-Schnelltriebwagen 4010 über Passau und Regensburg bis nach Frankfurt am Main.

Entlang des 1959 neu elektrifizierten Schienenstrangs lagen drei große Bahnbetriebswerke, die für die Lokgestaltung auf der durchgehenden Strecke, aber auch auf den vielen Nebenlinien zuständig waren: die Bw Regensburg, Plattling und Passau.



FOTO: KURT ECKERT/EISENBÄHNSTIFTUNG

Die E 18 des Bw München Hbf gelangten auch auf die Strecke nach Passau. E 1820 fährt am 17. Mai 1957 mit einem Eilzug in Regensburg Hbf ein.



FOTOS (2): WALTHER ZEITLER

Für Personenzüge genügte eine E 40. Im Sommer 1962 fährt E 40 105 (Bw Regensburg) nördlich von Passau bei Schalding donauaufwärts.



Hochwertige Leistungen oblagen den Neubauloks: Die Nürnberger E 10 241 zog im Sommer 1965 einen D-Zug bei Sandbach in Richtung Norden.



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Mückenzeit? Am 6. Juni 2014 überquerte 194 158 samt Leerzug in Richtung Neustift die Vils in Vilshofen, die unweit davon in die Donau mündet.

In Regensburg begann schon 1958 die Stationierung von teilweise werksneuen E40 für den Güterzugdienst, aber auch für manche Reisezüge. Nach E40 112 bis 115 erhöhte sich der Bestand bis 1960 auf 18 Maschinen. Die Personale freuten sich anlässlich der Elektrifizierung auf fabrikneue E-Loks, doch sie wurden teils enttäuscht: Auch sieben E52 und 16 E94 waren für die Güterzüge vorhanden. Zusammen mit den E94 aus Nürnberg genügte das für den gesamten Güterverkehr in Richtung Passau. Für den Nahverkehr standen in Regensburg, nachdem die ehemals schlesischen ET88 verschwunden waren, noch drei ET85 im Dienst. Erst 1973 wurde das Bw im Zuge der Auflösung der Bundesbahndirektion Regensburg zum reinen Diesel-Standort.

Das Bw Regensburg prägte die Bespannung

In Plattling wurden gar keine E-Loks stationiert, das große Bw mit ehemals zwei Ringlokschuppen blieb vor allem für die Dampf- und späteren Dieselstrecken in den Bayerischen Wald und (bis 1976) nach Landshut zuständig. Einzig eine E52 als Heizlok für abgestellte Reisezüge und die 1959 neu errichtete Fahrleitungsmeisterei standen für die Elektrifizierung.

Auch im Bw Passau blieben Elektroloks nur Gäste: Vor dem österreichischen Lok-

schuppen am Ostkopf des Hauptbahnhofes wurden regelmäßig die aus Linz kommenden ÖBB-Maschinen abgestellt. Die urigen Krokodile der Reihen 1089/1198 ließen sich hier blicken, später waren es die ehemaligen DRG-Altbau-E-Loks der Reihen 1018 (ehem. E18) und 1020 (ehem. E94), die vor allem den Eisenbahnfreunden auffielen. Das Bw der Bundesbahn blieb Heimat von Nebenbahn-Maschinen.

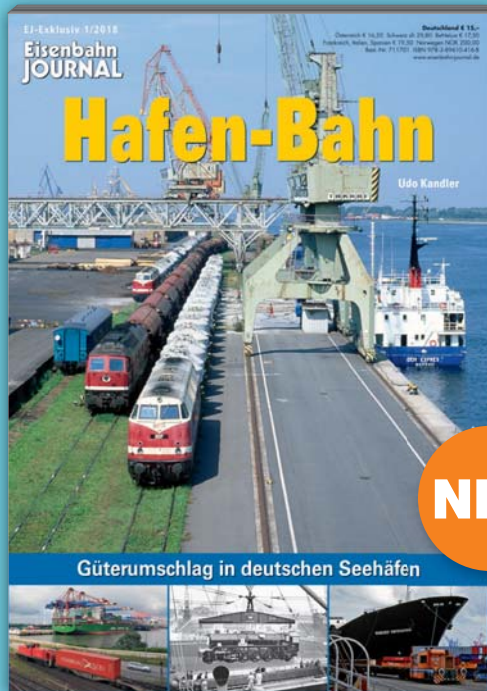
Bis heute ist die Bedeutung der Strecke stetig gewachsen. Von ICE-Verbindungen im Zweistundentakt und dichtem Regionalverkehr nach München konnte man 1959 nicht einmal träumen. Will man aus der Drei-Flüsse-Stadt ohne ICE-Zuschlag nach Regensburg, muss man allerdings in Plattling in den „Agilis“ umsteigen. Währenddessen rollen vor allem die Containerzüge ohne Unterbrechung. abp



FOTO: VOLKER EMERLEBEN

Europäische Güter-Magistrale: In dichter Folge rollen heute tagsüber und nachts die Güterzüge durch Passau. Am 8. Mai 2008 kam Dispolok-ES64U2-023 mit Containern aus Richtung Norden.

GÜTERUMSCHLAG IM SEEHAFEN



NEU

Die deutschen Seehäfen verfügen fast alle über einen direkten Anschluss an das Eisenbahnnetz. Auf der Schiene werden nicht nur Container befördert. Auch auf dem Seeweg transportierte Massengüter wie Kohle, Erze, Kalisalze und Getreide erreichen in Ganzzügen ihren Bestimmungsort. Die neue Exklusiv-Ausgabe des Eisenbahn-Journals stellt nicht nur die großen Seehäfen vor, sondern bietet auch seltene und atmosphärisch starke Fotografien aus den kleinen Häfen wie Glückstadt, Husum, Rendsburg und Flensburg. Zahlreiche Aufnahmen zeigen u.a. Verladeseiten mit Gütern wie Kaffeebohnen, Wein, Käse und Bananen, Grubenholz, Zellulose, Omnibusse und Dampflokomotiven.

100 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Zeichnungen und Schautafeln, Klebebindung

Best.-Nr. 711701 | € 15,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt
beim EJ-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.facebook.de/vgbahn



Eisenbahn-Romantik-Video-Express Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 155. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 130 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: Erinnerungen an die Jumbos • Kleinkunst: Herrliche Anlagen und Schaustücke waren auf einer Ausstellung im schwäbischen Stetten zu bewundern • Brückenklassiker Sie zählt zu den bekannten Bauten an der klassischen Gotthardbahn: die Wattingerbrücke. So wird sie gekonnt als H0-Modell umgesetzt

Die DVD: Hochbetrieb im DLW Meiningen • 97 501 auf der Alb • Historischer Güterverkehr im Schwarzwald • 103 113, V 160 002, 132 334, 01 066, 44 546, 52 7596, 772 312, 101 112 • Mottenkiste: Hohenlimburger Kleinbahn

Bonus: Winterdampf mit großen Güterzugloks Teil 2

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8155 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Eisenbahn
Romantik
Züge**

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 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



www.facebook.de/vgbahn

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

www.modellbau-chocholaty.de

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

Diverse Fahrkarten und -scheine: DR 1943-1944 Danzig + Umgebung, Schülermonatskarten 1944 Danzig, Köln-Deutz 1967, Trossingen 1945, div. Straßenbahn Danzig-Gotenhafen etc., div. DB Fahrkarten 1974, 1984, Fotos per E-Mail. Tel.: 0228/9319802 (ggf. AB).

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

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Verkaufe Fleischmann 408605, BR 86 DR, neu, Vitrine € 200,-, Roco 62265, BR 50.50 Oel DR, neu, Vitrine € 220,- G. Schumann, Tel.: 0151/56139495.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

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

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

Auflösung Museumssammlung: Verkauf von Werkzeugen, Signal- und Fernmeldeteilen, Dampflokteilen, Arbeitskleidung, Uniformteilen, Eisenbahnliteratur, Vorschriften, Lehr- und Jahrbüchern, Fachzeitschriften, Sonderdrucken, Stellwerksbeschreibungen, Buchfahrplänen, Lehrmitteldias 1941-1968. Übersichtsliste gegen Freiumschlag von Franz Grobe, Strandstrasse 28, 25997 Hörnum.

www.nordbahn.net
 Qualität, Auswahl, preiswert

Fahrk.-Tagesstempel, 1x Hann. Hbf., 1x Bad Driburg + 1 Setzkasten, VHS. Zugumlaufschilde „Familienbund Paderborn“, „Altenbeken-Lourdes und zurück“. Stahlblech mit Seitengriffen, VHS. G. Kaiser, Warburg, Tel.: 05641/4521.

SYSTEM-Vitrinen
 Ideen mit Profil
www.system-vitrinen-paape.de

Verkaufe Trix Express 60 Jahre, 3 Schienenengleise, Weichen, Anschlussgleise, kurze Gleisstücke, rollendes Material. Teilweise im Originalkarton. Nachfragen unter 0157/83845800.

VERKÄUFE

Fahrzeuge 0, I, II

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

www.spur-0.de

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

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

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

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

Littfinski Daten Technik (LDT)
 Kontakt über:
 Bühler electronic GmbH
 Ulmenstr. 43 / 15370 Fredersdorf

Digital-Profi

werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
 sowie für die Rückmeldesysteme
s88-N und RS!

www.ldt-infocenter.com

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

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



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

Auflösung einer Modellbahn-Sammlung von privat: Verschiedene Epochen und Hersteller, Fertigmodelle und Bausätze, Spurweiten H0, H0e, H0m: Loks und Triebwagen (nur 2-Leiter), Personen- und Güterwagen, Sonderfahrzeuge und Autos. Alles Neuware, bisher nie gefahren, überwiegend originalverpackt. Angeschafft zwischen 1976 und 1999. Bitte Übersichtsblätter anfordern per E-Mail: schnockgruen@gmx.de.

www.mbs-dd.com

Primex originalverpackte Loks abzugeben: 3018 € 45,-; 3187 € 65,-; 2702 € 90,-; 3193 € 75,-; 3017 € 85,-; 3017 Gleichstrom € 85,-; Bänderolen ungeöffnet; Porto € 7,-. Seltene Gelegenheit! Bitte E-Mail an 123_willhaben@web.de.

www.koelner-modell-manufaktur.de

suche und verkaufe:

US - Messinglokomotiven

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

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

www.moba-tech.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Märklin H0 Loks, Wagen, Zubehör, Elektronik, Literatur zu verkaufen. Telefon 09128/9250829.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.puerner.de

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

Märklin: Euro-Express mit BR 146 und 3 Wagen gleichfarbig mit Figuren, einmal gefahren, neu, Gesamtpreis € 300,-, Originalkartons. Tel.: 05136/6114.

www.suchundfind-stuttgart.de

Märklin H0: Verk. fabrikneue Märklin Bibliothek kpl./einzel DA-Loks 3781, NO 37787, NO 39160, NO 39050, NO 37966, NR 2681, NR 37953, NR 37966, NR 3089, NR 3102, NR 3302, NR 33961, NR 3459, NR 2010, NR 37082, NR 37453, NR 37990, NR 29845, NR 2681, NR 26750. Tel.: 09128/9250829.

www.modellbahnen-berlin.de

Verkaufe diverse Modelle von Roco, Lima und Märklin, Gleise PIKO A. Preisliste auf Anfrage. E-Mail: elvis.allert@gmail.com.

www.modellbahnshop-remscheid.de

Verkaufe H0-Märklin-Insider-Wagen 1993-2018 (unbenutzt, 26 St.), nur komplett, für € 550,- mit Orig.verp. E-Mail: hghamburg48@web.de.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.menzels-lokschuppen.de

Verkaufe Trix H0 Doppelstockwagen 3 St. Nr. 24580, alle mit Fahrgästen ausgestattet und zwei Wagen mit Stromspeicher für die Beleuchtung für € 150,- + Porto. Kocian 07621/54542, sgkocian@gmail.com.

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkaufe Umbauten für Trix, Expreß, Flm., Lima, Liliput, Roco, Piko, Gützold, Trix, Märklin, alles fabrikneu oder neuwertig, zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen € 0,70 Freiumschlag an Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

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

www.jbmodellbahnservice.de

Märklin H0, neu, OVP, 37779 € 629,- / 37069 € 209,- / 37772 € 239,- / 37707 € 229,- / 37582 € 239,- / 37778 € 359,- / 37582 € 229,- / 39550 € 298,- / 39051 € 289,- / 39230 € 239,- / 39053 € 339,- u. 1000 weitere Modelle aus eig. Sammlung. Tel.: 0170/4823030, E-Mail: sammler50@gmx.de.

www.modelltom.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

Messing-Modelle von Metropolitan, Micro Metakit, Micro Feinmechanik, Lemaco, Fulgurex, Westmodell, Ferro Suisse, Weinert, ModellLoko, Fuchs-Bavaria u. andere, auch Spur 1 von und für Privat. horneuss@live.de oder 02641/916414.

www.carocar.com

www.modellbahn-keppler.de

www.modellbahn-pietsch.com

VERKÄUFE

Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Z, Mini Club, 1:220, Modellbahnsammlung. Auflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden. Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Spur N: F2 BR 218 rot Mini TR VT 171 Orig. Verp., F2 4-achs. ged. Güterwg. weiß Boschwerbung, F2 2x ged. Güterwg. braun-grün, Piko 4-achs. offener, 1x offener beladen mit Reifen, alles € 70,-; nur zusammen oder geschenkt. Holger Vettters, Bäckergasse 11, 99425 Weimar.

www.modelleisenbahn.com

Berliner TT Bahnen: Loks E 499 CSD, BR 118 DR, BR 86 DR, je € 30,-, BR 103 V36 € 25,-, Reisezugwagen, Pers.-Wagen und Güterwagen DR + CSD € 8,- bis € 12,-. Alle Loks und Wagen unbespielt, Liste auf Anfrage. Tel.: 02841/42073.

günstig: www.DAU-MODELL.de

VERKÄUFE

Fahrzeuge sonstige

Billar Bahn Dampflok elektr. Diesellok Feder neu, Kran mit 4 Ach., Kran mit Gleis, 2 Personenwagen, Kesselwagen, Shell-Rungenwagen, Kipplore, Lore blau, 13 Gleise, 3 St. Schrankenbäume. Alles € 160,-. Tel.: 05321/25755 (ab 18 Uhr).

www.modellbahnritzer.de

Verkaufe diverse Güterwagen der Firma Bachmann/Spectrum Spur 0n30. Tel.: 0341/4116530, Fax 0341/86268587.

modellbau.fischer

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

Jetzt Vorbestellpreise für Neuheiten 2019 sichern! Preisanfrage unter: info@modellbauprofi24.de

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

mazero
Rollenprüfstände ohne Kugellager
www.mazero.de
Tel.: 0176/70849199
Kirchgasse 1 • 73113 Ottenbach
info@mazero.de

Der Schienenreiniger
Für kontaktfreudige Schienen
www.schienenreiniger.de
Baptist-Hoffmann-Str. 19
97688 Bad Kissingen
Tel.: 0971/66345
info@schienenreiniger.de

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.: 023 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

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**

54 **ModellEisenBahner** 4/2019

Verkaufe SSB Spieth u. Halling H0m Strassenbahn, Modelle, Anlage, Zubehör 1:87, ca. 35 Fahrzeuge, Liste anfordern: Günter Marquardt, Rosenstr. 11, 71364 Winnenden. Tel.: 07195/942293.

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

Auflösung einer Modellbahn-Sammlung von privat: Verschiedene Epochen und Hersteller, Fertigmodelle und Bausätze, Spurweiten H0, H0e, H0m: Loks und Triebwagen (nur 2-Leiter), Personen- und Güterwagen, Sonderfahrzeuge und Autos. Alles Neuware, bisher nie gefahren, überwiegend originalverpackt. Angeschafft zwischen 1976 und 1999. Bitte Übersichtsblätter anfordern per E-Mail: schnockgruen@gmx.de.

VERKÄUFE

Zubehör alle Baugrößen

modellbauvoth

Ringlokschuppen für LGB (POLA-Bausatz!), 8-ständig mit elektrischer Drehscheibe, unbenutzt, neu im OK, Neupreis war über € 1.000 für € 500,- von privat abzugeben (zusammen 8 Kartons). Tel.: 07131/22261.

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

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

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

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

VERKÄUFE

Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

Gebe Spur 0 Magazine von Ausgabe 1 bis 35 als Bücher gebunden in 3 Exemplaren für VB € 220,- ab. Tel.: 0151/51441733.

www.modellbahn-kepler.de

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

Modelleisenbahner ab 3/1974 bis 12/2004 u. 2010 für € 10,- pro Jahrgang plus Versand bzw. Abholung gibt ab: T. Scholz, Tel. 037601/58887, E-Mail: thea.scholz@gmx.de.

GESUCHE

Dies + Das

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: annedteflegerth@aol.com.

MODELLBAHN LAND 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!

MODELLBAHN SHOP
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen,
Modellautos, Gartenbahnen,
Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
☎ 03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

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

Fahrkartenautomat, ausrangiert, für Ausstellungszwecke zu kaufen gesucht. Auch als Blechhülle ohne Innenleben, er braucht nicht mehr drucken. Alter + Zustand egal, wird restauriert. Tel.: 0151/15700828.

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

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

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue

mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche alles von der Mitropa, u.a. Wimpel, Geschirr usw.; Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel.: 03771/479181.

Suche Lokschilder, Fabrikschilder, Gattungsschilder, Heimatschilder, Innenschilder sowie Betriebsbücher. Gerne auch ganze Sammlungen. Kontakt: Tel. 0178/8070007.

Verkauf oder Tausch: NALS 106 494 (BW Dresden). Suche org. Lokschilder BR 23 bzw. 35 u. 65 der DR und BR 50 (3619, 3647, 3671, 3699, 3704) und BR 52 (8033, 8054, 8166) der DR oder ähnliche NALS DR und 105975 DR. Tel.: 036622/71666.

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

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

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)

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

Internet www.modellbahn-ehrhart.de
Modellbahn Ehrhardt
Vorbestellpreise für Neuheiten H0 (Auszug)
Märklin 39714 ICE 4 DBAG Sound 628,85 € | Märklin/Trix Drehscheibe Sound 449,59 €
Märklin 39880 BR 44 DB Öl Sound 421,95 € | Brawa 43126 BR 242 DR 223,59 €
Märklin 42982 Set Reisezugwagen DR 269,95 € | Brawa 43128 BR 242 DR Sound 353,86 €
Trix 22402 BR 233 DB Netz Sound Rauch 274,99 € | Brawa 44394 VT 137, VB 147 DR 319,91 €
Trix 22649 BR 64 DR Sound 305,84 € | Brawa 46518 Steuerw. DBAG Wittenberg 91,96 €
Trix 22909 BR 01.5 DR Boxpock Sound 449,59 € | Tillig 70046 Set Salonwagen DDR Reg. 258,99 €
Beuditzstr. 2a • Eingang Rudolf-Götte-Str. • 06667 Weißenfels • Tel. 03443/302509 • Fax 341847

Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR
Meine kleine Welt
WWW.AUHAGEN.DE

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de
Herpa/Trix-Auslaufmodelle zum Sonderpreis
Herpa 269117 Trix 21227 Zugpackung "Startrain" – BR 182
+ 4 RoLa-Wagen beladen mit MB Actros Lkws 599,00 € 499,99 €
Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,90 € Versand)

www.modelleisenbahn-cms.de
Sichern Sie sich jetzt Ihre Messe-Neuheiten bei uns zum Sonderpreis
Anfragen / Bestellungen unter der Hotline Tel.: 03 72 07 / 99 32 92
info@chemnitzer-modellbahnshop.de
Chemnitzer Modellbahnshop • Inh. Michael Jakob • Mittweidaer Str. 6 • 09661 Hainichen
märklin MHI
Wir sind jetzt Mitglied!

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.

GESUCHE

Fahrzeuge 0, I, II

Suche in Spur G (1:20.3): ACCU-CRAFT RGS Galloping Goose in der Ausführung No. 2–4 oder 7 im neuwertigen bzw. gut erhaltenen Zustand. Angebote mit Preisvorstellung an Tel.: 0160/93901111 oder E-Mail: jakobsv@web.de.

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

 www.jano-modellbau.de

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

Schreiber-Bogen
KARTONMODELLBAU
Attraktive Modelle in realistischem Design für die Modellbahn
Umfangreicher Gesamtkatalog, € 2,- + Porto
AUE-VERLAG • Postf. 1108 • 74215 Möckmühl • Tel. 06298-1328 • Fax -4298 • info@aue-verlag.de

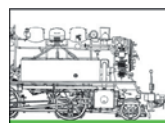
Stadt-Ensemble Hameln
mit Rattenfängerhaus, 1:160 (N), Best.-Nr. 768, 5,90 €

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

Suchen Spur 1 Lokomotiven und Wagen von KM1, KISS und Dingler. Gerne auch ganze Sammlungen. Zahlen Höchstpreise, holen selbst ab und bezahlen bei Abholung. Freundliche, seriöse und diskrete Abwicklung. Tel.: 05641/7779393 – beesmodellbahn.de.

www.menzels-lokschuppen.de

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

 Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
Jb Modellbahn Service
Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541.43 31 35 www.jbmodellbahnservice.de

Billar-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klausesele.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.

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.

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

Suche Teile/Bausätze von Merker + Fischer; Steuerungen: BR 76: 06168/06169; BR 96: 04468/04469; Bausätze: ET 85: 211; Te 2/3: 202; Decals: BR 76: 12081; BR 96: 12057; BR 05: 12055; Te 2/3: 12005. e-mail: yannick.kimmes@gmail.com.

Suche von Piko in H0 alle Ausführungen der BR 50, z.B. blaue, graue, m. Triebtender usw. sowie eine BR23, alle im fahrbereiten Zustand. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel. 03771/479181.

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

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

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

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

BU Mobilbagger T185 ICAR Bausatz oder Fertigmodell
Jahre 1988 - 2018 **modellbahn-schildhauer**
DE 01187 Dresden Würzburger Str.81
www.mbs-dd.com
Tel: 0351 27979215

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

Die Mini-Landesgartenschau mit der hauseigenen Eisenbahn

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT

Begleiten Sie uns zum 40. Mal auf eine Reise.
Am 18./19. Mai 2019 40. Eisenbahn-Frühlingsfest
in der Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen.



mehr Informationen unter **www.modelleisenbahn.com**

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

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klausesele.de.

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

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

www.modellmobildresden.de

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

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.

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.

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.

flexilicht.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

GESUCHE

Fahrzeuge TT, N, Z

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.

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.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/

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

Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.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.

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@t-online.de.

www.puerner.de

GESUCHE

Literatur, Video, DVD

Suche „Bahnen im Mühlviertel“ Band 38, Peter Pospischil Verlag Wien II, guter Zustand, gegen Gebot. Tel.: Deutschland (0)6241/25481 abends!



elriwa[®]

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

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

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

Eisenbahn Dörfler

Seit 1920 Ihr Modellbahnfachgeschäft in Nürnberg

Exklusivmodell 79,90 €



VORBESTELLUNGEN AUCH BEI „EISENBAHN DÖRFLER“ IN NÜRNBERG MÖGLICH. TEL.: 0911 - 227839

Der Umformerwagen von Karsei ist ein echtes Erfolgsmodell. Bis jetzt gab es 2011, 2014 und 2018 Auslieferungen dieser Modellreihe. Mit den Modellen 1380, 1381 und 1382 gibt es nur drei unterschiedliche Varianten. Alle drei Modelle sind wie im Original grün. Viele Kunden fragten uns nach farbigen Umformern, anderen Bahngesellschaften oder Epochen. Zusammen mit dem Fachgeschäft „Eisenbahn Dörfler“ in Nürnberg und dem Hersteller Karsei wollen wir das Experiment wagen.

Karsei 13804 Umformerwagen Sy-Sy, VEM, Ep.IV, ozeanblau in Anlehnung an die Epoche IV, DB, mit der Beschriftung „Unterwerk Nürnberg“ und „Umformer Bereich Bahn“

Karsei 13805 Umformerwagen Sy-Sy, VEM, Ep.VI, verkehrsröt in Anlehnung an die Epoche VI, DBAG, mit der Beschriftung „Bahnstrom“ und „Umformer Bahndienst“

Karsei 13806 Umformerwagen Sy-Sy, VEM, Ep.VI, verkehrsgelb in Anlehnung an die Epoche VI, DBAG, mit der Beschriftung „Energie“ und „Netztechnik Bahn“

Die angestrebte Produktionsmenge liegt bei 50 Stück pro Variante. Die Auslieferung ist für das II. Quartal 2019 geplant.



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

www.elriwa.de

Unsere Exklusivmodelle – jetzt vorbestellen!

GESUCHE

Fotos + Bilder

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel.: 0172/1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

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

ÖPNV-Fotograf sucht Partner/in aus dem deutschsprachigen Süden. Der Fototausch sollte Bus + Bahn beinhalten. Biete den gesamtdeutschen Raum und Osteuropa an. Bitte Kontakt an Ulrich Benk, Bornstr. 76, 44145 Dortmund.

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

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

Biete H0 BS Westmodel T181001 3-Ltr. in ungeöffneter OVP, LIL DRG BR 53.71 in OVP. Suche H0 BR 62 DR LIL, 2 Tender 4T30 BR 52 Gütz. Für BR 01.5 Roco, BR 42 LIL 3 OVP kpl. H.Obst, M.-Niemöller-Str. 9, 02730 Ebersbach.

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de

17.03. Köln, Theater am Tanzbrunnen
Rheinparkweg 1

24.03. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle
Koblenzer Str. 80

31.03. Düsseldorf, Boston-Club e. V.
Vennhauser Allee 135

14.04. Essen, Bürgertreff Ruhrhalbinsel e. V.
Nockwinkel 64

ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindesweg 7
Tel.: 02274-7060703 oder 02103-51133 info@adler-maerkte.de

46. Regensburger Modellbahnbörse
24. März • 10-15 Uhr
Mehrzweckhalle Obertraubling
Walhallstr. 22 • 93083 Obertraubling

Regensburger Straßenbahn-, Walhallbahn- und Eisenbahnfreunde RSWE e.V.
Postfach 120 403 • 93026 Regensburg • Tel. 0157/76415997
www.rswe.de

Modellbahnmärkte

17.03. Bremen, GROSSMARKT,
Am Waller Freihafen 1

24.03. Castrop-Rauxel, Europahalle

31.03. Osnabrück, Halle Gartlage

07.04. Dorsten, Kreativquartier Fürst Leop.

14.04. Mülheim, Alte Dreherei

19.04. (Karfr.) Bremen Messe, Halle 3

22.04. (Ostern.) Haltern, Seestadthalle

mehr unter www.bv-messen.com

URLAUB

Reisen, Touristik

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUT!“ für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ab € 38,-/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Urlaub direkt an der Bahnlinie des **RASENDEN ROLAND:** Ferienwohnungen in Sellin/Rügen mit wunderbarer Aussicht, strandnah. www.villa-seeluft.de.

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

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

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

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,-, sonst € 30,-. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

Frühjahrsmodellbörse des Heiligenstädter Eisenbahnvereins e.V.
Sonntag 17.03.2019
von 10.00 Uhr bis 16.00 Uhr
37308 Heilbad Heiligenstadt,
Konrad-Zehrt-Straße 2, in der Stadthalle
Veranstalter: Heiligenstädter Eisenbahnverein e.V.,
Kontakt über Claudius Hille: 01522/6301338 oder
info@hev-ev.de www.hev-ev.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

17. März 44 Dortmund-Dorstfeld, Event-Kirche, Hochstrasse
17. März 33 Kaunitz-Verl., Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. 408 *10-16 Uhr
24. März 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstrasse
31. März 44 Dortmund, Galopp-Rennbahn, Rennweg 70
7. April 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Böttroper Strasse 322
7. April 45 Hattingen, LEGO- UND PLAYMOBILBÖRSE, Werksstrasse
14. April 58 Hagen-Vorhalle, Diamant-Eventhalle, Weststrasse 112
21. April 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstrasse
22. April 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Strasse 2
28. April 30 Hannover, Grossmarkt, Am Tönniesberg 16/18
28. April 44 Herne-Röhlinghausen, Volkshaus, Am Alten Hof 26

Alle Märkte 11-16 Uhr außer *

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

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

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

BÖRSEN

Auktionen, Märkte

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

24.03.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11–15 Uhr, 24941 Flensburg, Jaguar-House Nehr Korn, Liebigstr. 1. Info-Tel.: 0461/20619.

30.03.: 78. Naumburger Modellbahn-Tauschmarkt von 8–13 Uhr, Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelder Strasse. Info: NMC 1963 e.V., Klaus Wunschick, Tel./Fax 03445/201826, E-Mail: kwunschick@arcor.de.

www.modellbahnboerse-berlin.de
31.03.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. 13.04.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 28.04.: 01069 Dresden, Alte Mensa. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

Plauener Modellbahnbörse
24.03. • 9.30–14.30 Uhr
Oelsnitz / V. – Vogtlandsporthalle
30.03. • 10–14.30 Uhr
Zwickau / Clubhaus Sachsenring
Info und Reservierung
0171 / 93 27 552 oder antiktaden-plauen@t-online.de

31.03.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11–16 Uhr, 26603 Aurich, Citroen-Autohaus Immoor GmbH, Wallster Weg 4. Info-Tel.: 04941/80983.

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

06.04.: Große Modellbahn- und Spielzeuggbörse in 78315 Radolfzell, von 10–15 Uhr, Info: B. Allgaier, Tel. 07551/831146.

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

14.04.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11–16 Uhr, 24768 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.: 040/6482273.

20.04.: Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de. • 1. Museums-Öffnungstag 2019 •

28.04.: 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.

28.04.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 12–15 Uhr, 21423 Winsen/Luhe, Autohaus Wolperding, Schloßring 48. Info-Tel.: 040/6482273.

11./12.05.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 16792 Zehdenik, Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

Große Frühjahrs-Börse
• Mit Präsentation von Modellbahn-Schauanlagen •
So. 24. März 11.00–17.00 Uhr
56477 Rennerod / Westerwaldhalle
Info: Tel. 0151/14955000 oder 02664/991710
www.simplex-team-rennerod.de

Modellbahn-Auto-Börsen: von 10–15 Uhr
Leipzig: Sa. 16.03.,
Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14
Kassel/Vellmar: So. 05.05.,
Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Erfurt: Sa. 11.05.,
Alte Parteischiele, Werner-Seelenbinder-Str. 14
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäfft.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

ENTDECKEN SIE DIE FASZINATION DER **Eisenbahn-Klassik**

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



Können Sie sich noch erinnern, an die große Zeit internationaler Schnellzüge? Der Nachtzug nach Paris oder der D-Zug von Amsterdam. Ob Moskwa-, St. Petersburg- und Kiew-Express, ob D 1249 nach Saratow mit Kurswagen nach Zelinograd, Europas längster Zuglauf – sie alle berührten Berlin. Aber wann fuhren sie zuletzt mit deutschen Schnellzugdampflok? Zu Ostern 1994, unter der Flagge der DB AG! Dazu noch russische Militärreisezüge. Die neue **BAHN*Epoche*** erzählt, wie etwas auf die Schienen gebracht wurde, was fünf Jahre davor und auch danach völlig illusorisch gewesen wäre.

Weitere Themenschwerpunkte:

- Die preußische G8 im Morgenland. Die Geschichte einer erfolgreichen Migration
- Neue Serie: Das Kriegstagebuch des Güterbahnhofs von Köln-Kalk Nord (Folge 1: 1939, Mobil-machung, Kriegsbeginn und Verdunkelung)
- Pressebilder mit Bahnbezug aus dem Ludwigshafen der fünfziger und sechziger Jahre
- Essay: Eisenbahn ohne Eisenbahner, am Beispiel der rechten Rheinstrecke

NEU

BAHN*Epoche* 30 • Frühjahr 2019 • Best.-Nr. 301902 • € 12,-

- Mit Gratis-DVD „Schnellzugdampflok in Aktion“ (ca. 53 min)
- 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- über 150 Abbildungen
- Klebebindung



www.facebook.de/vgbahn



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



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

Anlagen-Meisterwerke des Modellbauteams Köln

Die Höllentalbahn mit dem Bahnhof Hirschsprung, die spektakulären Rampenstrecken der Lötschbergbahn, die Station Finse an der norwegischen Bergenbahn – das sind nur drei der traumhaften Modellbahn-Anlagen, die das Modellbauteam Köln um Initiator Hartmut Groll in den vergangenen Jahrzehnten schuf. Viele diese Anlagen-Meisterwerke stellt der vorliegende Sammelband in einzigartigen Profiaufnahmen vor. Damit nicht genug: Das Modellbauteam Köln hat für uns seine Modellbau-Werkstatt geöffnet und lässt sich bei der Arbeit an den Anlagen über die Schulter schauen. An praktischen Beispielen zeigt es, wie die eindrucksvollen Modell-Landschaften mit ihren imposanten Kunstbauten entstehen. Und so bieten die Miniaturwelten aus Köln nicht nur Platz für Anlagen-träume, sondern auch jede Menge Anregungen für die Realisierung eigener Traumanlagen.

**192 Seiten, Format 24,0 x 29,2 cm, Hardcover-
Einband, mehr als 380 farbige Abbildungen**

Best.-Nr. 581828 | € 29,95



**MBTK-
Gewinnspiel**
auf
[www.vgbahn.de/
miniaturwelten](http://www.vgbahn.de/miniaturwelten)

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



1011001 wäre die richtige Schreibweise für „89“ im Dualsystem, auf dem Wagen steht stattdessen „6854“, aber das tut nichts zur Sache.

Um den Nachwuchs an die Modellbahn heranzuführen, genügen einfache Modelle. Der digitale Spielspaß ist heutzutage jedoch fast Grundvoraussetzung für einen Erfolg.

Digitale 89

Bei vielen Märklin-Freunden wird es noch eine „3000“ geben, die bekannte Tenderlok aus der Startpackung. Oft fristet diese 89 ein tristes Schachteldasein, ist doch die Detaillierung eher schlicht, das Gehäuse vielleicht schon ziemlich abgegriffen. Lohnt sich da noch der Umbau auf den Digitalbetrieb? Wenn man gelegentlich mit Kindern Eisenbahn spielen will, sind die edlen Modelle aus heutiger Produktion meist keine gute Wahl. Die alte 89 hingegen ist für Kinderhände gut aufzugleisen und unempfindlich. Nicht ohne Grund war die millionenfach gebaute Lok meist der Einstieg in die Modellbahn.

Ich wollte auch meine 89 digitalisieren, ohne allerdings eine Menge Geld zu investieren. Zudem sollte an der Tenderseite das dem Modell fehlende Spitzensignal ergänzt werden. Dabei wollte ich auf Glühlampen verzichten, diese sind viel zu oft defekt. Als Schnittstelle sollte eine achtpo-

lige Buchse zur einfachen Installation des Decoders genügen.

Wie bei jedem Umbau sollte das Modell zunächst einen technisch einwandfreien Zustand haben. Es muss daher gegebenenfalls gereinigt und geölt werden, oft sind auch neue Haftreifen fällig. Diese Arbeitsschritte werden in vielen Youtube-Videos gezeigt, ich gehe deshalb nicht weiter darauf ein.

Wegen der geplanten Anwendung eines Standard-Decoders musste ich zunächst die Feldspule durch einen Permanentmagneten ersetzen. Natürlich kann man solche Bauteile kaufen, ich wollte aber ausprobieren, ob man den Umbau auch selbst bewerkstelligen kann. Im Fundus befand sich ein kleiner zylindrischer Magnet mit acht mal elf Millimetern, also nicht größer als die originale Feldspule.

Deren Wicklung muss zunächst entfernt werden, das geht brutal mit einem Messer oder mit etwas Geduld durch Ab-

wickeln, schließlich kann man die mehr als zehn Meter an lackisoliertem Kupferdraht vielleicht noch gebrauchen. Nach dem Beiseitigen des Drahtes kann man auch die beiden Spulenkörper-Hälften abnehmen, dann hat man das blanke Paket aus vier Schichten Eisenblech vor sich. In dieses Gebilde muss der Magnet eingefügt werden. Dabei sind Form und Lage der beiden den Anker umschließenden Schenkel exakt beizubehalten. Dazu habe ich mir zwei drei Millimeter dicke Aluplatten zugesägt und mittig eine M4-Schraube angebracht. Für einen der schon vorhandenen Passtifte wurde noch eine Bohrung angebracht. So wird das Blechpaket fest eingeklemmt.

Beim Anbringen der Schnitte muss man vorsichtig sein, um ein Verbiegen der dünnen Bleche zu vermeiden. Das Material ist relativ weich, es lässt sich mit einer Feile leicht auf ein exaktes Maß bringen. Der Magnet sollte so gut wie möglich an beiden Seiten anliegen, damit das magneti-

sche Feld möglichst stark ist. Schließlich entfettet man alle Teile und klebt den Magneten mit Zweikomponentenkleber ein. Für eine gute mechanische Stabilität habe ich Holz-Schleifstaub in den Kleber einge-
führt, so ist die Füllwirkung besser.

Das Harz sollte genügend Zeit zum Aushärten bekommen, dann kann man den Motor mit dem neuen Magneten für einen Probelauf in die Lok einsetzen. Bei meinem Exemplar waren etwa fünf Volt zum Anlauf notwendig, bei mittlerer Geschwindigkeit flossen zirka 250 Milliampere. Damit haben wir noch keinen Hochleistungsantrieb, für den vorgesehenen Spielzweck jedoch ein akzeptables Ergebnis.

Die nächsten Bauschritte sind das Einpassen einer Lochraster-Experimentierplatine für die Schnittstelle und die Verdrahtung. Entsprechende Platinen gibt es mit Hartpapier- und Epoxydharz-Basismaterial, bei letzterer Ausführung sind auch doppelseitig beschichtete Versionen erhältlich. Für diesen Umbau erfüllte jedoch das preiswerteste Produkt (Bestellnummer H25PR160 bei www.reichelt.de) alle Anforderungen. Diese Platine kommt an die Stelle des Märklin-Umschaltrelais, wobei durch den Wegfall der Glühlampe weite-

Günstige Bauteile genügen für den Umbau

rer Platz gewonnen wird. Eine Länge von 45 Millimetern ist möglich, die Höhe von 19,5 Millimetern erlaubt das Aufsetzen des Gehäuses und bietet dabei ausreichend Fläche für alle Komponenten. Es sägt sich zwar leichter entlang der Löcher, es ist aber vorteilhaft, wenigstens oben eine ganze Reihe von Lötunkten stehen zu lassen.

Bild 4 zeigt die Platine, die mit der Schraube des Relais befestigt wurde. Eine Lötflanke, die früher an einer Befestigungsschraube des Motorschildes einen Anschluss zum Chassis herstellte, wurde hier zum gleichen Zweck genutzt. Sie ist mit einem Stückchen Draht elektrisch zur Lötseite der Platine verdrahtet und damit auch mechanisch befestigt. Im vorderen Bereich sollte man die acht Bohrungen, in welche die Buchsen der Schnittstelle einzulöten sind, geringfügig ansenken. So kann man die Buchsen tiefer einsetzen und spart Bauhöhe.

Diese Buchsen entstehen aus einem „Präzisions-Sockelstreifen“ mit dem Raster-



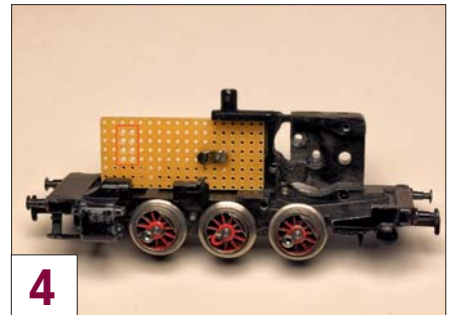
1 Links liegt die originale Feldspule, rechts sieht man eine ohne Wicklung sowie den vorgesehenen Permanentmagneten.



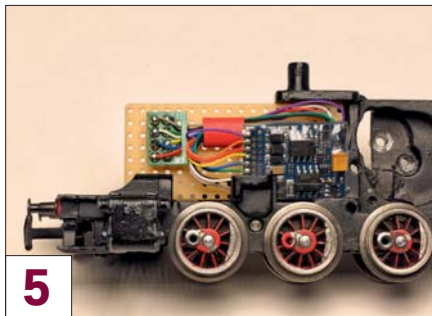
2 Das Blechpaket des Stators ist in seiner Lage gesichert und für den Magneten bereits passend durchtrennt.



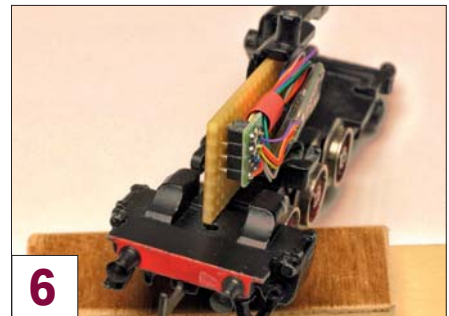
3 Der Leimauftrag für den Magneten war zu üppig. Er musste etwas befeilt werden, um einen korrekten Sitz zu gewährleisten.



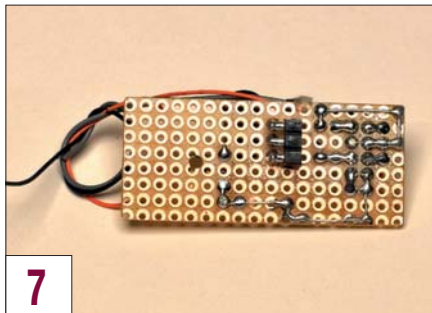
4 Die Platine für die Schnittstelle mit dem Anschluss zum Chassis. Rot umrandet ist der Platz für die achtpolige Buchse.



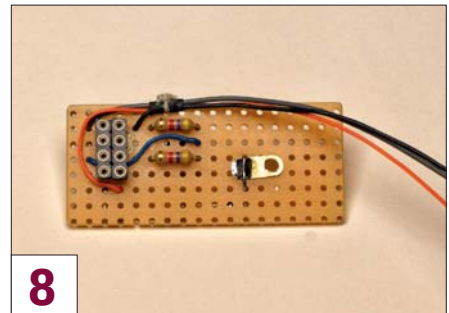
5 Der Decoder hat zur Probe seinen Platz gefunden. Die Schnittstelle ist so platziert, dass man den Stecker problemlos einfügen kann.



6 Die vorgeschlagenen Buchsen gewährleisten einen elektrisch einwandfreien und platzsparenden Anschluss des Decoders.



7 Die Lötseite der Platine mit der um 90 Grad abgewinkelten Steckverbindung für die Beleuchtung. Da man die LED über ...

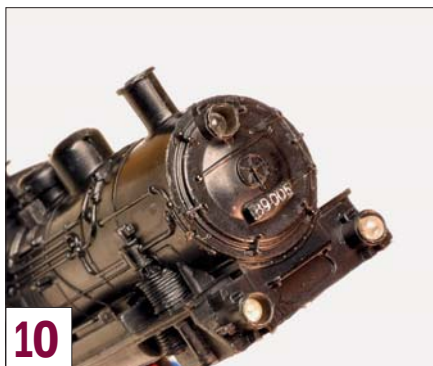


8 ... Steckverbindungen anschließt und die Chassisverbindung über die Lötflanke hergestellt wird, genügen drei Anschlusskabel.



9

Die Platine ist eingebaut und mit Motor und Schleifer verdrahtet. Das Ganze wirkt wegen der wenigen Kabel noch recht aufgeräumt.



10

Die 3-mm-LED ragen ohne Bearbeitung nicht weit genug heraus. Das rechte, bereits befeilte Exemplar gibt ein besseres Bild ab.



11

Die drei Front-LED sind bereits vom störenden Rand befreit, die Exemplare für die Ten-derseite bedürfen keiner Modifikation.



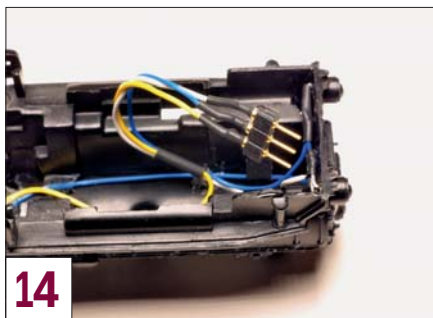
12

Die hinteren LED sitzen. Die Makroaufnahme offenbart leider jeden Mangel des Gehäuses und die Spuren der Bohrarbeiten.



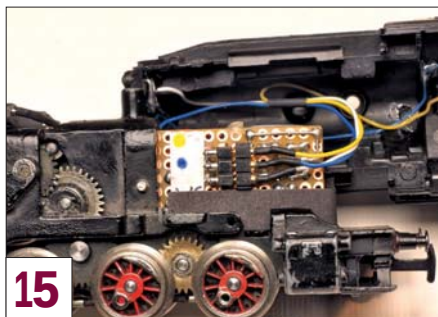
13

Die hinteren LED sind eingebaut und, hintereinander geschaltet, verdrahtet. Die Kabel wurden mit „UHU hart“ fixiert.



14

Der kleine Stecker zum Anschluss an die Platine stammt aus einem längeren Stück sogenannter IC-Adapterleisten.



15

Der Stecker für die Beleuchtung ist an seinem Platz. Ein kleines Etikett soll helfen, ihn richtig auszurichten.



16

Das fertig umgebaute Modell. Mit aufgesetztem Gehäuse wird es dann für den digitalen Spielspaß bereit sein.

maß 2,54 Millimeter (Reichelt-Bestellnr. MPE006-1-020). Zwei Stücke mit je vier Kontakten bilden die Decoder-Buchse.

Die Platine ist noch mit einigen Bauteilen und elektrischen Verbindungen zu versehen: Da die Beleuchtung mit LED ausgeführt werden soll, müssen Vorwiderstände verwendet werden. Die Beleuchtung wird wegen der einfacheren Wartung steckbar angeschlossen. Dazu werden auf der Lötseite der Platine drei Kontakte der Buchsenleiste abgewinkelt und parallel zur Platine angebracht. Darauf sind die meisten elektrischen Verbindungen mit dünnem Draht hergestellt, lediglich der positive Anschluss der Beleuchtung musste mit einem Kabel auf der Oberseite zum Kontakt 7 der Schnittstelle verbunden werden.

Auf den Bildern kann man erkennen, dass die dreipolige Buchse für die LED direkt an die Drähte der Widerstände gelötet wurde. Der blaue Draht, der positive Betriebsspannungsanschluss, liegt in der Mitte der Buchse. So führt ein verdrehtes Aufstecken lediglich zu einem Vertauschen der Beleuchtung vorne und hinten, aber nicht zu einem Defekt.

Die Platine kann nun festgeschraubt werden und die drei Kabel können zum Motor (orange und grau) beziehungsweise

Eine LED-Beleuchtung wird nachgerüstet

zum Schleifer (schwarz) geführt werden. Mit dem Einstecken des Decoders steht einer Probefahrt nichts mehr im Wege.

Nun steht noch der letzte Schritt der technischen Aufrüstung des Spielmodells an: eine LED-Beleuchtung. Dazu habe ich den Lichtleitkörper entfernt und festgestellt, dass die Bohrungen an der Front ziemlich genau drei Millimeter Durchmesser haben. Also sollten bedrahtete LED dieser Größe passen. Wegen des Randes am Ende sind sie aber etwas zu kurz, doch dafür gibt es eine Lösung: Man spannt sie in die Kleinbohrmaschine ein und dreht den störenden Bund mit einer kleinen Feile ab. So kann man sie etwas weiter in die Bohrung stecken, das sieht meiner Meinung nach besser aus.

Die Anschlussbeinchen der abzdrehenden LED wurden zusammengelötet, das gibt ihnen mehr Überlebenschancen während der Bearbeitung. Da an der Ten-derseite bisher kein Licht vorhanden war,

müssen erst drei 3-mm-Löcher gebohrt werden. Da der Außendurchmesser der Lampenkörper aber kaum größer ist, ist große Vorsicht beim Bohren angebracht. Ein 2,5-mm-Loch ließ sich mit der Kleinbohrmaschine noch gut anbringen, das Fertigmaß wurde von Hand mit einem Bohrer und einer Rundfeile aufgeweitet.

Die LED vorne und hinten werden in Serie geschaltet verdrahtet, so addieren sich die Flussspannungen zu etwa 9,5 Volt und ein Vorwiderstand von 4,7 Kilohm ergibt ein genügend helles Licht. Der elektrische Anschluss erfolgt über drei Pole der schon eingelöteten Präzisionssockelstreifen. Als Stecker dient ein Abschnitt einer „IC-Adapterleiste“ (Reichelt-Bestellnummer AW 122/20). Die dünneren Enden passen genau in die Buchsen. Beim Lötén dieser filigranen Teile empfiehlt es sich, diese in Buchsen einzustecken, so lässt sich das Werkstück auch besser halten. Ein

Stückchen Schrumpfschlauch verleiht den Kabeln und der Lötstelle etwas mehr Halt.

Schließlich kann man die nach dem Aufsetzen des Gehäuses teilweise noch sichtbaren bunten Kabel mit einem Streifen schwarzen Kartons verstecken.

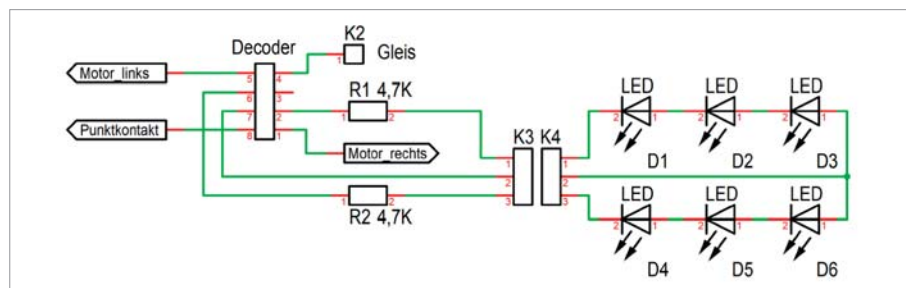
Bisher bin ich nicht auf die Auswahl geeigneter LED eingegangen. Die Herkunft der verbauten Typen aus dem Fundus war

Zirka 35 Euro genügen für eine digitale 89

nicht mehr zu klären. Reichelt hat mehrere 3-mm-Typen im Programm. Man sollte nicht die lichtstärksten wählen, denn mit steigender Lichtausbeute geht meist eine Erhöhung der Farbtemperatur einher, das Licht erscheint dann sehr kalt. Gemäß den technischen Daten dürften die Typen mit der Bestellnummer VIS VLHW 4400-QPM zu je 0,36 Euro brauchbar sein.



Mitten im Tohuwabohu des Spielaufbaus für Jonas mit Lego-, Playmobil- und Märklin-Produkten ist auch die 89 zu entdecken.



Der Schaltplan zeigt den einfachen Aufbau. Neben den beiden Steckverbindungen sind nur zwei Widerstände und der Anschluss K2 zum Chassis auf der Platine zu verlöten.

Insgesamt bin ich mit dem Umbau zufrieden. Neben den Kleinteilen wie Kabel und Schrumpfschlauch habe ich etwa 5,50 Euro für Stecker, Buchsen, Platine und LED ausgegeben, dabei bleibt noch Material für weitere Umbauten übrig. Der größte Posten ist der Decoder selbst, dafür sind zirka 30 Euro zu kalkulieren. Das ist ein erträglicher Aufwand für den vorgesehenen Zweck, der Spielspaß wird nicht durch hohe Kosten getrübt. □ Peter Grundmann

FÜR EMPFINDLICHE SCHÜTTGÜTER: BEHÄLTERTRAGWAGEN BTMMS 58 MIT MITTELCONTAINER EFKR 401

Die BRAWA H0-Modelle des Behältertragwagens BTMms 58 sind mit fünf formneuen Efkr 401 Behältern in unterschiedlicher Bedruckung ausgestattet. Die Wagen bieten einen original wiedergegebenen, dreidimensionalen Rahmenaufbau aus Zinkdruckguss und sind mit zahlreichen Details wie z. B. einzeln angeordneten Aufstiegen, extra angesetzter Bremsanlage und Achsbremsgestänge, Bremsbacken in Radebene, Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm und unterschiedlicher Ausführung mit Übergangsbühne oder Handbremsbühne vorbildgerecht ausgestattet.

Liefertermin: 2. Quartal 2019



WEITERE INFOS ERHALTEN SIE IM
FACHHANDEL UND AUF UNSERER WEBSITE:

WWW.BRAWA.DE

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

UVP 72,90 €*
HO





Mit einfachsten Mitteln und mit Hilfe einiger Originalfotos entsteht ein selten zu findendes H0-Fahrzeug: ein kleiner dreiachsiger Eichwagen für Gleiswaagen.

Klein und schwer



Auf einem Nebengleis des Bahnhof Wilkau-Haßlau entdeckte ich im Jahr 2000 ein Sammelsurium von Eichfahrzeugen verschiedener Generationen. Mit dabei war ein kleiner dreiachsiger Gewichtswagen, der in den 1960er-Jahren zum Eichen der Gleiswaage im oberen Bahnhof meines Heimatortes Crottendorf genutzt wurde. Dieses Fahrzeug habe ich von der Stirnseite und von der Seite fotografiert.

Alle diese Eichfahrzeuge wurden später ins Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf gebracht. Wegen finanzi-

Nach getaner Arbeit verlassen drei Eichfahrzeuge in einem Güterzug den H0-Bahnhof Crottendorf. Als Vorlage für den kurzen Dreiachsler dienten Bilder des in Wilkau-Haßlau abgestellten Fahrzeugs.



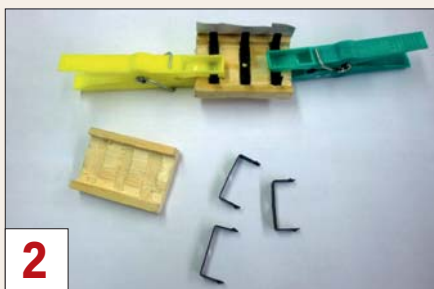


1 Diese Seitenansicht dient verkleinert auch als Baugrundlage für das Modell.

eller Schwierigkeiten wurden die gewichtigen Fahrzeuge jedoch an einen Schrotthändler verkauft. Um so wichtiger war es mir, zumindest dem kleinen Fahrzeug ein Denkmal im Maßstab 1:87 zu setzen.

Anhand der angefertigten Seiten- und Stirnansichten ermittelte ich, dass das Fahrzeug in H0 etwa 34 Millimeter breit und 48 Millimeter lang (ohne Puffer) werden sollte. Als Grundkörper sägte ich mir ein Stück Holz mit etwa um 0,5 Millimeter verringerten Maßen zurecht. Als Achslager dienten Achsbrücken ausgemusterter Piko-Güterwagen, die so weit in das Holz eingesenkt wurden, dass die Achsmitten mit deren Lage auf dem Foto der Seitenansicht übereinstimmte. Die Achsbrücken klebte ich mit „UHU hart“ in die Aussparungen ein. Zusätzlich fertigte ich eine 1-mm-Blechplatte mit den Maßen 20 x 36 Millimeter an. Diese bekam in der Mitte eine 2,5-mm-Bohrung. Mit einer 2-mm-Holzschraube befestigte ich die Platte durch die mittlere Achsbrücke hindurch. Dadurch werden alle Achsbrücken zusätzlich fixiert. Weil diese Blechplatte als Ballastgewicht nicht ausreichte, verringerte ich die Höhe des Holz-Grundkörpers um zwei Millimeter und klebte oben 2-mm-Bleche auf.

Die Fotos aus Wilkau-Haßlau verwendete ich auch für die Gestaltung der Stirn- und Seitenwände im Modell. Die maßstäblich verkleinerten Ansichten wurden auf dünne Pappe geklebt, ausgeschnitten und dann auf den Seiten des Holzkörpers



2 Die Achsbrücken aus alten Piko-Wagen werden in den Holzkörper eingeklebt.

angebracht. Der untere Teil der Seitenansichten wurde, etwas zurückversetzt, direkt auf die Achsbrücken geklebt. Die langen seitlichen Trittbretter dienten beim Vorbild als Aufstellflächen für Zusatzgewichte. Für mein Modell fertigte ich sie aus Pappstreifen an.

Zur Befestigung der Kupplungen brachte ich in die Karton-Stirnseiten passende Schlitze ein, durch welche die Kupplungen gesteckt wurden. Mit einem kleinen Nagel wurden diese dann von unten am Holzkörper befestigt. Bei der Kürze des Fahrzeuges ist ein Ausschwenken der Kupplungen nicht nötig.

Die aufwendigste Arbeit stand nun aber noch aus: das Anfertigen der vielen Details. Die Original-Fotos und deren Verkleinerungen am Modell erleichterten das lage richtige Anbringen. Ich verwendete hierbei die Spritzlinge von Busch-Blumen für die seitlichen Verstrebungen, Messingdraht für Griffstangen und Schlussscheibenhalter, Heftklammern für die Flacheisen-Bügel auf der Oberseite sowie Papier- und Pappstreifen.

Als Achslager-Attrappen klebte ich flachgefeilte Exemplare von ausgemusterten Güterwagen auf. Für jede Stirnseite fand sich noch ein Bremsschlauch in der Bastelkiste. Zuletzt wurde alles – mit Ausnahme der auf den verkleinerten Fotos noch erkennbaren Beschriftungen – mit Revell-Farbe Nr. 39 gestrichen. □

Siegfried Bergelt



3 Eine zusätzliche Metallplatte stabilisiert das Fahrwerk und sorgt für Gewicht.



4 Zuerst werden die Kartonplatten mit den Bildern aufgeklebt, dann folgen die Details.



5 Die Kupplungen werden mit zwei Nägeln im Holzkörper befestigt.



6 Der Eigenbau steht am vorbildgerechten Einsatzort, der Crottendorfer Gleiswaage.



Unter der Ägide von Fischer-Modell wurde die Gützold-65.10 für die Baugröße TT gründlich überarbeitet und ist nun auf Wunsch mit digitaler Vollausrüstung zu haben.

Kraftvoller Neustart



Am schon rundum gelungenen Basismodell wurden noch viele Details verbessert, zum Beispiel die Handräder und die Bedruckung.

Die neue TT-Maschine wird zunächst in vier Varianten aufgelegt. Zuerst wird das Epoche-III-Modell der 65 1005 (ohne drittes Spitzenlicht) erscheinen, dann folgen die 65 1008-5 der Epoche IV (mit drittem Spitzenlicht und Giesl-Ejektor), die Arnstädter Museumslok 65 1049-9 (mit doppelter roter Zugschlussbeleuchtung) sowie die Leuna-Werkslok Nr. 41.

Die schon sehr gelungene Gützold-65 wurde von Fischer-Modell sowohl technisch als auch bezüglich der Detaillierung weiter verbessert. Beim Blick von vorn (oder hinten) fallen sogleich die neuen Loklaternen auf. Sie sind nun mit weißen Reflektoren im Lampenkörper ausgestattet,

in deren Mitte eine warmweiße/rote LED sitzt. Auch das dritte Spitzenlicht ist jetzt freistehend. Bei unserem Testmodell, das wir vorab aus der Serienfertigung erhielten, fehlen noch die eingesetzten dünnen Kunststoffscheiben der Loklaternen.

Neue feinste Details sind die durchbrochenen Handräder auf dem Kessel und ein fein geätztes Dachgitter auf dem Führerhaus. In diesem befindet sich eine detaillierte Führerstandseinrichtung (Kesselmückwand und Tendervorderwand) aus Messinggießguss. Die bisherigen Kunststoffpuffer wurden durch solche aus gedrehtem Messing ersetzt.

Auch die Qualität der Bedruckung zeigt sich noch einmal gesteigert. Die Lokan-



„Halt dir mal lieber die Ohren zu.“
Gleich wird 65 1008 wie immer eine
kraftvolle und lautstarke Anfahrt hinlegen.

schriften und Warningschilder überzeugen
auch bei kritischem Blick durch die Lupe.

Das Hauptaugenmerk legten die Kon-
strukteure jedoch auf die Verbesserung
der Modelltechnik: Ein Glockenankermot-



Der nachgerüstete
Giesl-Ejektor, oft
respektlos
„Quetschesse“
genannt, prägt das
Gesicht und den
Klang der 65 1008
beim Vorbild wie
auch im Modell.

tor mit abgestimmter Schwungmasse und
das angepasste Getriebe sorgen – zusam-
men mit dem hohen Lokgewicht – für op-
timale Fahreigenschaften. Das Grundkon-
zept mit dem direkten Antrieb auf die
Radsätze im Nachlauf-Drehgestell (mit
Haftreifen) sowie auf den letzten Kuppel-
radsatz wurde beibehalten. Die dortigen
Steckzapfen zur Aufnahme der Kuppel-
stangen sind verstärkt ausgeführt.

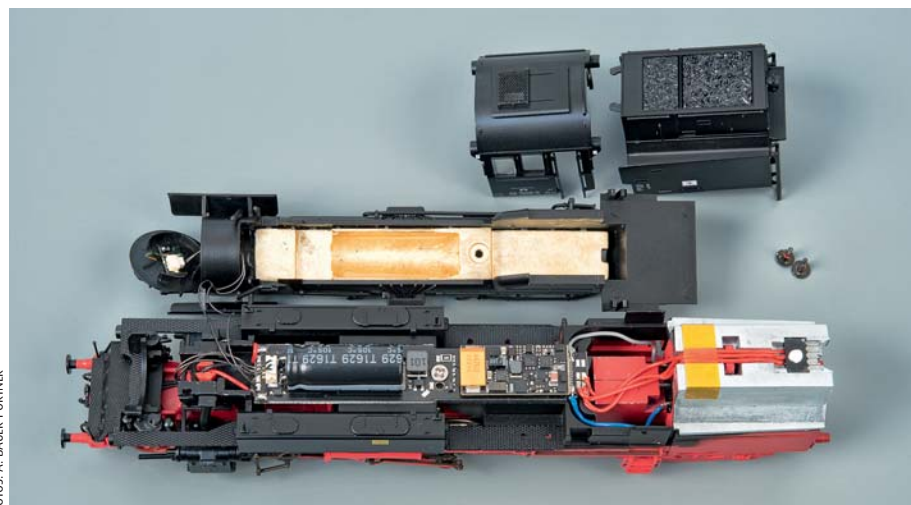
Elektrisch auf aktuellem Stand: mit Pufferspeicher und Sound

Neu konzipiert ist die gesamte Elektrik:
Die Hauptplatine verfügt über eine Next18-
Schnittstelle auf Höhe der Feuerbüchse,
die nach der etwas aufwendigen, aber oh-
ne Probleme von der Hand gehenden De-
montage des dreiteiligen Gehäuses er-
reicht wird. Die Beleuchtungsplatine im
Tendergehäuse ist über einen fest einge-
bauten dreipoligen Steckkontakt ange-
schlossen. Das vereinfacht die Arbeiten
erheblich. Weitere steckbare Kabelverbin-
dungen sorgen für ein aufgeräumtes In-
nenleben und eine leichtere Wartung. Die
Funktionsausgänge sind auf sinnvoll ange-

ordneten Löt pads geführt. Dadurch ist zum
Beispiel der Anschluss von Digitalkupplun-
gen leicht möglich, da die notwendigen
Anschlüsse bereits vorgesehen sind.

Die Digitalvarianten der neuen 65.10
profitieren vom großen Pufferkondensator,
der für Betriebssicherheit ohne Sound-
aussetzer oder Lichtflackern sorgt. Diese
Technik wird in Zukunft bei allen überar-
beiteten TT-Modellen von Gützold zu fin-
den sein.

Der Sound wirkt trotz der vergleichs-
weise geringen Größe des Modells über-
zeugend. Dafür sorgt der im Kessel in einer
im Rahmen integrierten Schallkapsel sit-
zende Lautsprecher. Während der Pro-
berunden auf der MEB-Testanlage zeigten
sich auch zufällig anwesende Kollegen
beeindruckt, der Fachmann erkannte auch
ohne Hinsehen die Ausstattung mit einem
Giesl-Ejektor. Die digitale Geräuschkulisse
passt hervorragend zur werksseitig einge-
stellten hohen Anfah- und Bremsverzöge-
rung. Wie beim Henning-Sound üblich,
lassen sich auch Kleinigkeiten wie die
leicht quietschende Spindel für die Steue-
rung hören. Die drei verschiedenen Pfeif-
Signale sind ein Genuss für sich. □ abp



Im Inneren des Soundmodells fällt der Pufferkondensator ins Auge. Unterhalb davon ist der
Lautsprecher fest im Rahmen eingebaut. Die Verkabelung ist sehr übersichtlich gestaltet.

STECKBRIEF

- Hersteller: Gützold
- Bestellnummer: 31072112
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Vom Glockenankermotor mit
Schwungmasse über Schnecken-Stirnrad-
getriebe auf drei Radsätze
- Haftreifen: Vier
- Gewicht: 185 Gramm
- V_{min} bei Fst. 1: 2 km/h
- V_{max} bei Fst. 28: 121 km/h
- Ausstattung: Weiß-Rot-Lichtwechsel
(LED) digital schaltbar, Zimo-Decoder mit
Henning-Sound, Pufferspeicher
- Digitalschnittstelle: Next18 (NEM 662)
- Preis: 469 Euro (UVP)



Im Bahnhof Straßberg (Harz) war der VT heimisch. Beim abgebildeten Vorseerienmodell sind die Sonnenblenden noch nicht dunkel ausgelegt.

Gut versteckt, blieb der T 1 der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) 1946 vom Abtransport verschont. Tillig hat ihn als VT 133 522 der DR in 1:87 nachgebildet.

Der Kleine der GHE



FOTO: BAUER-PORTNER

Die Front des Serienmodells gibt die Vorbildproportionen bestens wieder.

Beinahe der gesamte Fuhrpark der GHE wurde 1946 als Wiedergutmachung in die Sowjetunion gebracht. Der damals im Lokschuppen in Eisfelder Talmühle untergestellte, 1933 gebaute, Triebwagen der GHE blieb jedoch davon verschont. Er zählt heute zum Bestand der Harzer Schmalspurbahnen. Fast baugleiche Fahrzeuge wurden in Thüringen und Baden eingesetzt.

Bei der Gestaltung des H0m- respektive H0e-Modells (Art.-Nr. 02950) diente hinsichtlich der Lackierung und Bedruckung der Zustand von 1956, dem letzten Einsatzjahr des VT 133 522 im Plandienst auf der Selketalbahn, als Vorbild. Sauber sind die elfenbeinfarbenen Zierlinien mit Schwarz von den großen Farbflächen ab-

gesetzt. Die Beschriftung ist mit einer Lupe gut lesbar. Das Gehäuse zeigt alle markanten Details des Vorbilds, etwa die feinen Niet- beziehungsweise Schraubenköpfe, die Lüftungsschlitze über den Fenstern oder die Türklinken und -schlösser. Die eigenwillige, sich zu den Stirnseiten verjüngende Form mit kegelstumpfförmig geformten Anbaulaternen wurde trefflich wiedergegeben. Einzeln angesetzt sind die Anstoßvorrichtungen und Griffstangen, die ausladenden Trittstufen an den Einstiegen, die Sandfallrohre und eine Luftleitung am Fahrzeugboden sowie Dachdetails wie Schornstein oder Glocke. Auch die oberen Spitzenlichter sind angesetzt. Diese wurden jedoch erst Mitte der 60er-Jahre, während der Weiternutzung des Fahrzeugs als

Mit einem Gewicht von 122 Gramm und zwei Schwungmassen kommt das H0m-Modell ohne Haftreifen gut zurecht. Im Bahnhof Strassberg wartet es auf Fahrgäste.

Gerätewagen, nachgerüstet. Leider hat Tillig für seine noch im Personenverkehr eingesetzte Variante nicht die entsprechende Gehäuseausführung genutzt, obwohl sie vorhanden ist und bei der Variante der Mittelbadischen Eisenbahn (Art.-Nr. 02941/02951) Anwendung fand. Nach oben versetzte Scheibenwischer und durchbrochene Sonnenblenden erhielt der DR-Triebwagen erst bei einer Aufarbeitung Ende der 80er-Jahre. Vorher saßen die Wischer jeweils direkt an der Windschutzscheibe und die Sonnenblenden hatten keine Aussparungen. Auch dies hätte angesichts zweier Gehäusevarianten Berücksichtigung finden können. Für verschiedene Vorbilder und Epochen wurden in Sebnitz auch drei Dachvarianten konstruiert. Eine beim DR-Vorbild quer zur Fahrtrichtung angeordnete und etwas weiter von der Glocke entfernte Abdeckung weicht am Modell der DR jedoch in Form und Anordnung etwas vom Vorbild ab.

Für die beiden Kupplungsaufnahmen unterhalb des Gehäuses liegen im Zurüstbeutel zwei Kupplungen bei, so dass der Triebwagen auch angehängt werden kann.

Innenbeleuchtung serienmäßig

Da der Platz im Gehäuse unterhalb der Fenster zur Unterbringung von Antrieb und Elektronik benötigt wurde, konnte die Inneneinrichtung nur angedeutet werden. Dennoch ist erfreulicherweise serienmäßig eine Innenbeleuchtung vorhanden, so dass sich eine Ausstattung mit Halbfiguren, eventuell auch eine Schwärzung der horizontalen Fläche des Inneneinrichtungseinsatzes, anbietet. Nicht zuletzt aufgrund der nachgebildeten Vorhänge und ihrer Größe sind die Fenster stets ein Blickfang.

Das Fahrverhalten des fabrikneuen Testmodells war anfangs etwas stockend. Trotz frisch gereinigter Gleise war keine unterbrechungsfreie Stromabnahme möglich und der Triebwagen blieb häufig stehen. Doch schon nach wenigen Minuten Einfahrzeit war das Problem verschwunden und das Modell fuhr störungsfrei. Über Weichen wurde nun auch mit geringer Ge-



FOTOS (2): SEBASTIAN KOCH

schwindigkeit ohne Zwangshalt gefahren. Bei 8,2 Volt erreicht das Modell die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Die NEM-Toleranz liegt bei umgerechnet 52 km/h. Wie man das Modell digitalisiert, wird in der Anleitung ausführlich geschildert. Etwas mehr Aufwand (Löten) erfordert die Ausrüstung mit Sound.

Ungeachtet der genannten Diskrepanzen (welche nur dem Kenner auffallen) ist das Tillig-Modell als sehr gelungen zu bezeichnen und zweifellos eine viel Freude bereitende Bereicherung auf Schmalspur-Modellbahnen. □

Olaf Haensch

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Tillig
- ▶ **Bestellnummer:** 02940
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Mittelmotor über Schnecken-/Stirnradgetriebe auf beide Radsätze
- ▶ **V_{min} (2,8 Volt):** 4 km/h
- ▶ **V_{max} (12 Volt):** 62 km/h
- ▶ **Beleuchtung:** LED-Spitzen-/Schlussignal, Fahrgastraum
- ▶ **Digitalschnittstelle:** NEM 662 (Next18)
- ▶ **Preis:** 246,90 Euro (UVP)

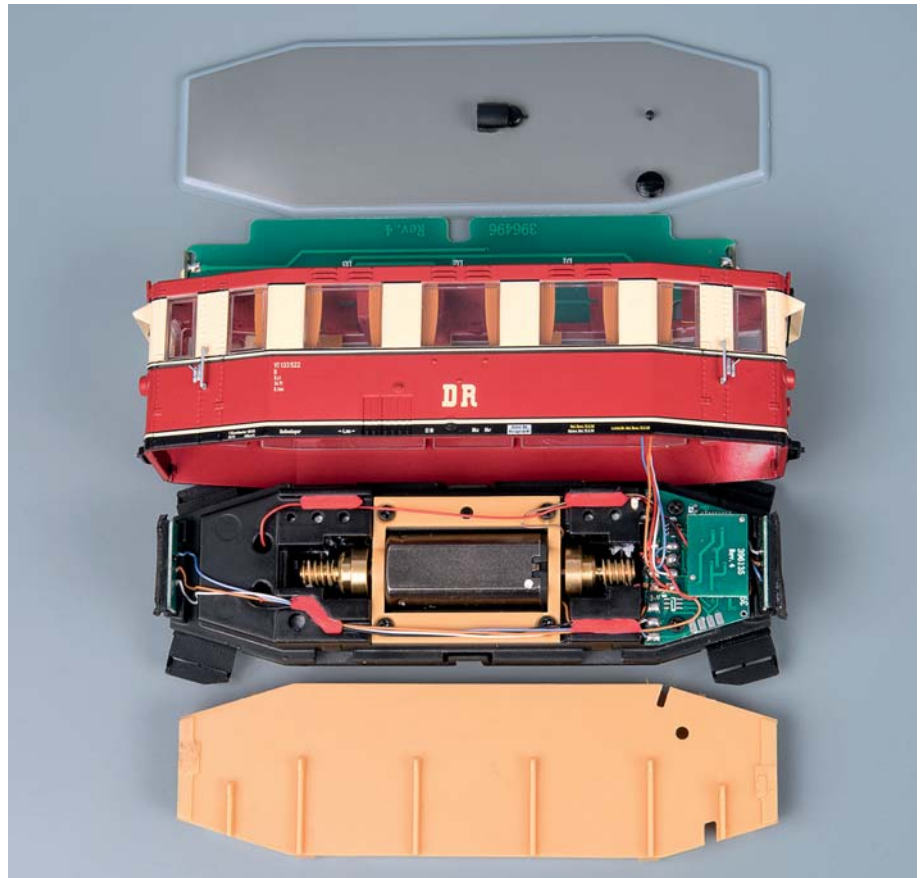


FOTO: BAUER-PORTNER

Beim Zerlegen des Modells zwecks Zugangs zur Next18-Schnittstelle wird ohne Werkzeug zunächst das Dach entfernt, dann die Beleuchtungsplatine, das Gehäuse und die Inneneinrichtung.



„Ob Tieferlegen hilft? Sportlich ist was anderes. Und die Batterie ist schon wieder ohne Saft. Gut, dass hinten ein Kasten Bier steht.“

Die Bahnmeister-Draisinen gehören zu den netten Details der Modellbahn – besonders in der Spurweite 0.

WINZLING

In Gießen ist man bekannt für kluge Einfälle. Bahnmeister-Draisinen gibt es zwar auch in H0, sogar fahrfähige. In der Spurweite 0 jedoch wird aus einem solchen Gefährt ein ansehnliches Modell mit Konturen und Wiedererkennungswert.

Lenz wählte den Typ Klv 12 als Vorbild; Klv steht für Kleinwagen mit Verbrennungsmotor. Zwischen 1953 und 1962 beschaffte die DB beinahe 700 Stück für

Bahnmeistereien (Bm), weshalb sie als Bahnmeister-Draisinen (Bm-Draisinen) bezeichnet wurden. Charakteristischerweise besaßen sie am Heck und jeweils seitlich eine Tür. Als Antrieb diente ein luftgekühlter VW-Industriemotor mit 28 PS. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 70 km/h.

Das Lenz-Modell gefällt durch eine sehr schöne Formwiedergabe. Feine Scheibenwischer, Handläufe, ein sehr filigraner Kühlergrill und ein detaillierter Unterboden überzeugen. Der Innenraum ist in Form einer durchgehenden Sitzbank nachge-

bildet, im Laderaum ist eine Platine zu erkennen.

Die Lackierung ist makellos und die Bedruckung der Zierleisten sowie der Tafel an der Einstiegstür gestochen scharf.

Der Klv kommt in volldigitaler Ausstattung daher und zeigt dementsprechend gute Fahreigenschaften. Die Dreipunktlagerung des Fahrwerks sowie ein Pufferspeicher sorgen für Betriebssicherheit. Ein LED-Spitzen- sowie ein rotes Rücklicht sind ebenso schaltbar wie die Innenbeleuchtung. Dazu gibt es eine Reihe von Soundfunktionen: Ein gelungenes Motorgeraus, das auch die Schaltvorgänge mit Aus- und Einkuppeln darstellt, sowie ein vergeblicher Anlassversuch gehören genauso dazu wie die Hupe, das Typhon und eine knallende Tür.

Der Lenz-Klv 12 ist ein tolles kleines Fahrzeug, das auf Spur-0-Anlagen für Abwechslung und Spielspaß sorgen wird. ☐ *al*

STECKBRIEF

- » Hersteller: Lenz
- » Bestellnummer: 40112-01
- » Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- » Antrieb: Vom Mittelmotor mit zwei Schneckengetrieben auf beide Radsätze
- » Haftreifen: –
- » Gewicht: 120 Gramm
- » V_{min}: 1 km/h (Fs 1)
- » V_{max} (vorwärts): 70 km/h (Fs 28)
- » V_{max} (rückwärts): 19 km/h (Fs 28)
- » Beleuchtung: LED, weiß/rot
- » Preis: 349 Euro (UVP)



Glasklare, perfekt eingesetzte Scheiben geben den Blick in den Innenraum frei. Dort sollte man noch ein oder zwei Figuren oder ein paar Werkzeugkisten und anderes Gerät platzieren.



FOTOS: BAUER-FÖRSTER



Ist die Südbahn doch schon elektrifiziert? Vorbei am Bahnhof Durllesbach (von Faller) zieht die neue E41 einen Silberling aus früheren Z-zeiten.

Zunächst können sich nur Märklin-Club-Mitglieder an der neukonstruierten E41 für die Spur Z erfreuen.

Knall-Fröschlein

Das Fröschlein zeigt sich zwar nicht im sinnbildlich grünen Farbleid, doch gibt es das große Vorbild trotz seiner Winzigkeit (Länge: 71 Millimeter) treffend wieder. Märklin hat für die erste Auslieferung sei-

ner neuen E41 die stahlblaue Ursprungsausführung mit silberfarbenem Dach und drei Einfachlampen ausgewählt. Dazu passen die Schweiger-Lüftungsgitter mit waagrecht Lamellen und die umlaufende Regenrinne. Die Detaillierung des Auf-

baus wirkt hervorragend, auch Farbgebung und Bedruckung sind ausgezeichnet. Die Drehgestellblenden zeigen sich detailreich und mit großer Tiefenwirkung, nur der innen liegende Antriebsklotz trübt das Erscheinungsbild ein wenig. Gleiches gilt für die Stromabnehmer, die seit Jahren unverändert verbaut werden. Auf den Bildern präsentiert sich das eingefahrene Exemplar zwar glatt anliegend, doch das gelang nur mit Glück. Im Normalfall zeigen die Scherenarme unschön schräg nach oben.

Der für neue Märklin-Z-Modelle obligatorische Glockenankermotor gewährleistet sehr ausgeglichene Fahreigenschaften. Das Modellchen ist bei angenehmem Geräuschpegel aber dennoch etwas zu schnell unterwegs. Warmweiße/rote LED sorgen für ein gut erkennbares Spitzenbeziehungsweise Schlusslicht. □ *abp*



FOTOS: BAUER-PORTNER

Die mehr als doppelte Vergrößerung zeigt die makellose Ausführung der winzigen Einheits-E-Lok.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Märklin
- ▶ Bestellnummer: 88353
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- ▶ Antrieb: Vom Mittelmotor mit zwei kleinen Schwungmassen auf alle Radsätze
- ▶ Haftreifen: –
- ▶ Gewicht: 28 Gramm
- ▶ V_{min} : 6 km/h (1,1 V)
- ▶ V_{max} : 220 km/h (10 V)
- ▶ Beleuchtung: LED-Lichtwechsel
- ▶ Digitalschnittstelle: –
- ▶ Preis: 199,99 Euro (UVP)



Die neue ÖBB-1041 wird auch in der eher seltenen Vorbildvariante der Epoche IV in Tannengrün mit Zierstreifen und „Pflatsch“ angeboten.

Jägerndorfer schließt mit der Reihe 1041 eine weitere Lücke im Angebot an österreichischen Fahrzeugen für die Spur N.

Schlicht und schön

Während sich bei der H0-Ausführung der ÖBB-1041 zwei Hersteller um die Kundengunst streiten, ist Jägerndorfer mit seinem N-Modell allein. Ein Konkurrenz-Modell ist auch nicht nötig, denn die kleine Universallokomotive ist größtenteils gelungen. Im Wesentlichen werden es die N-Bahner in Österreich sein, die sich an der neuen Modell-Baureihe erfreuen, denn nennenswerte Auslandseinsätze sind für die 1041 nicht bekannt. Sie mag aber in die deutschen Grenzbahnhöfe gelangt sein.

Der erste Eindruck beim Betrachten des Modells ist sehr

positiv. Die Erscheinung des Vorbilds ist gut getroffen, das Modell liegt sehr niedrig auf dem Gleis. Die Gravur des Gehäuses ist scharfkantig, hervorgehoben sind beispielsweise die sehr eng übereinander liegenden Lamellen der Lüftungsgitter. Die Griffstangen an den Gehäuse-Ecken, den Lokfronten und den Führerstandsauftiegen sowie die Aufstiegsstritte zum Dach sind aus dünnem Draht eingesetzt. Die (funktionslosen) Stromabnehmer sind sehr filigran ausgefallen. Ebenfalls gelungen zeigen sich die dünnen Einfassungen der Frontleuchten. Die Frontfenster, deren Scheibenwischer

angetrieben und sauber farblich angelegt sind, wirken allerdings, zieht man Vorbildfotos zum Vergleich heran, etwas zu groß. Einen gelungenen Eindruck hinterlassen die Drehgestelle, die alle wesentlichen Details in scharfkantiger Gravur aufweisen. Die Lokfronten lassen sich mit den beiliegenden winzigen Zurüstteilen vervollständigen. Dies gelingt ohne große Mühe, denn die Passgenauigkeit ist sehr gut.

Farbgebung und Bedruckung können ebenfalls gefallen, die Beschriftung ist wegen der maßstäblichen Größe unter der Lupe jedoch nicht vollständig zu entziffern.

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; sehr gute Detaillierung; Farbgebung und Bedruckung

KONTRA: Fahreigenschaften; Frontfenster

BESTELLNUMMER: 63040

PREIS: 189,90 Euro (UVP)

URTEILE: 

Die Modellgeschwindigkeiten sind allerdings ernüchternd: Mit umgerechnet maximal 312 km/h ist die N-1041 viel zu schnell. Auch das langsame Rangieren mag mit minimal 13 km/h nicht gut gelingen. Ein Auslauf aus Vorbild-Höchstgeschwindigkeit ist nicht feststellbar. Dem Modell sollten daher auf digitalem Weg Manieren beigebracht werden, die Plux22-Schnittstelle ist nach dem Abnehmen des Gehäuses sehr einfach zugänglich.  abp



Sehr schön ausgeformte Drehgestelle zieren das Fahrgestell.



Der einfach aufgebaute „Dachgarten“ ist treffend wiedergegeben.



Zunächst wurden der ABx 791.1 und der Bx 794.1 im Kieselgrau/Orange der Epoche IV ausgeliefert.

Piko bringt die x-Wagen als H0-Formneuheit.

Ruhr-S-Bahn



Vorbildgerecht ist die Beschriftung teilweise in Ozeanblau ausgeführt. Sehr gut: die Griffstangen-Vertiefungen.

Eine Lücke im H0-Angebot schließen die maßstäblich ausgeführten x-Wagen, die im lokbespannten S-Bahn-Verkehr im Ruhrgebiet und im Großraum Nürnberg immer noch eingesetzt werden. Der angekündigte Steuerwagen lässt noch ein wenig auf sich warten, doch die beiden passenden Sitzwagen kann die zunehmende Schar der Epoche-IV-Freunde bereits auf die Anlage holen. Pikos Umsetzung im Maßstab 1:87 ist

durchweg gelungen. Sowohl die Details an den grundsätzlich eher glatten Wagenkästen wie auch die Farbgebung und Bedruckung können überzeugen. Ein gutes Beispiel ist die hauchdünne Umrandung des Erste-Klasse-Streifens.

Auch die idealen Zugloks, Maschinen der Baureihen 111, 141 und 143, haben die Sonneberger im Programm. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; maßstäbliche Ausführung; sehr gute Detaillierung und Farbgebung

KONTRA: Fenstereinsätze

BESTELLNRN.: 58500/58502

PREISE: je 49,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

► KOMPAKT

Tillig: Postwagen für H0

Die Sebnitzer erweiterten ihr Angebot an Y-Wagen mit dem Postm-bl/24,2 der Deutschen Post. Im Vergleich zum Vorgänger zeigt die Neukonstruktion zwar keine beweglichen Schiebetüren, aber den korrekten Maßstab von 1:87



und stimmige Proportionen, beispielsweise beim Dachprofil. Weiter genutzt wird die vorhandene Form für die Rahmen der Görlitz-Drehgestelle. Die Kästen und Zylinder am Rahmen sind Einzelteile. Obgleich das Gehäuse mit Ausnahme der beiden Kabel der UIC-Leitung ohne Ansetzteile auskommt, ist die Detailwiedergabe durch eine präzise, mehrfarbige Bedruckung als gelungen zu werten. Im Inneren ist die Einrichtung des Briefsortierraums angedeutet; die Nachrüstung einer Beleuchtung ist vorbereitet. ☐ oh

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Qualität der Bedruckung

KONTRA: Drehgestelle nicht neu konstruiert

BESTELLNUMMER: 74921

PREIS: 55,89 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

► KOMPAKT

Minitrix: WGmh für N

Beim WGmh858, den Minitrix nun in Interregio-Farben ausgeliefert hat, handelt es sich um einen ehemaligen Clubwagen des „Rheingold“ von 1983, damals erkennbar am orangefarbenen Streifen unterhalb der Fenster. Die Vorbildwagen entstanden aus dem Umbau von Apmh 121-Großraumwagen, deren Fensteraufteilung außerhalb des Bar-Bereichs erhalten blieb. Minitrix konnte aus seinem Rheingold '83 den Clubwagen für die Epoche V ableiten, der beispielsweise im Nachtzug „Luna“ zwischen Dortmund und München lief. Detaillierung, Lackierung und Bedruckung geben keinen Grund zur Klage. ☐ abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Seltenes Vorbild; vorbildgerechte Inneneinrichtung; Farbgebung und Bedruckung

KONTRA: Puffer etwas zu hoch

BESTELLNUMMER: 15897

PREIS: 49,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒



Steuerwagen in Taurus-Gestalt: Der ÖBB-Railjet „Spirit of Venezia“ ist mit unverwechselbarem Design ein Schmuckstück für jede H0-Anlage.

Roco bringt seinen H0-Railjet in überarbeiteter Ausführung als siebenteiligen Zug.

Parade-Jet

Zwar immer noch ohne „Düsenantrieb“, aber zweifellos schnittig und up to date, steht der Railjet für bis zu 230 km/h schnelles Reisen rund um die Alpenrepublik. Deutsche, schweizerische,

ungarische und italienische Gleise bleiben dabei nicht ausgenommen. Die H0-Modelle sind entsprechend gefragt, was Roco zu einer veränderten Neuauflage bewogen hat. In einem Vierer- und einem Drei-

er-Set werden die Wagen angeboten, den passenden Taurus der Baureihe 1216 stellten wir im MEB 3/2019 vor.

Der Steuerwagen (Vorbild mit Italienzulassung) ist eine Formvariante mit neuer Fens-teraufteilung und Antennen-ausrüstung sowie vorbildge-rechter Inneneinrichtung samt Fahrradabteil. Er bietet Spitzen- und Schlussignal in LED-Technik. Auch die übrigen Wagen weisen jeweils vorbildgerechte

Inneneinrichtungen auf. Viele Zurüstteile liegen bei. Nachgebildet ist der RJ133 Wien Hbf – Venezia S. Lucia. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche Ausführung; sehr gute Detaillierung; geschlossene Wagenübergänge

KONTRA: Aufwendige Zurüstung

BESTELNNRN.: 64188/ 64191

PREIS: 299,90/199,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☐

► KOMPAKT



Brekina: Fiat 690 Millepiedi für H0

Italienreisende werden sich sicher erinnern: Die mächtigen Fiat-Lkw mit dem „Baffo“ (Schnurrbart)-Führerhaus dominierten und blockierten lange Zeit die Landstraßen des Urlaubslandes. Auf einer Steigung oder gar einer Passstraße ohne Überholmöglichkeiten brauchte es starke Nerven. Brekina lieferte seine 2018er-Neuheit aus der Starline-Serie nun mit einem vierachsigen Anhänger aus, der das Gespann zum „Millepiedi“ (Tausendfüßler) macht. Die Lackierung in Orange wirkt etwas dick aufgetragen, umfasst aber sonst viele saubere Details. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Proportionen; Detaillierung, Rückspiegel liegen bei

KONTRA: Lack

BESTELLNUMMER: 58402

PREIS: 39,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☐

► KOMPAKT



Busch: UAZ-469 für H0

Die unverwüstlichen sowjetischen Geländewagen kamen in etwa 2500 Exemplaren auch in die DDR. In einer landwirtschaftlich genutzten Variante der LPG Hedersleben ist der UAZ in H0 jetzt bei Busch erschienen. Weitere Varianten der GST, der Volkspolizei und der Freiwilligen Feuerwehr, letztere zwei mit Rundumleuchte, sind ebenfalls zu haben. Die Modelle zeichnen sich durch feine Details wie transparente Lampengläser sowie ebenfalls ange-setzte Spiegel aus. Die teils mehrfarbigen Aufdrucke sind mit einer Lupe bes-tens lesbar. ☐ oh

AUF EINEN BLICK

PRO: Schöne Detaillierung und Bedruckung; zahlreiche Ansetzteile

KONTRA: Keine Nummernschilder

BESTELNNRN.: 52103 (Feuerwehr); 52104 (LPG)

PREIS: 19,99/16,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☐



Nette Impressionen aus einer Zeit, als man noch nicht „Tanke“ sagte.



„So ein Pascha! Schmaucht sein Pfeifchen und lässt schieben ...!“

Busch bietet fix und fertige Packungen zur piffigen Gestaltung von H0-Anlagen an.

Szenen-Dreier

„Action Sets“ nennt der Hersteller seine recht voluminösen Packungen, in denen meist ein Fahrzeug, dazu passende Figuren und oft noch einige Kleinteile enthalten sind. Unter den neu-

en Angeboten dieser beliebten Serie sind drei Szenen, wie gemacht für die Tankstelle. Der kleine Fiat 500 bietet gleich zwei Mitarbeitern eine sinnvolle Beschäftigung beim Volltanken und der Scheibenpflege.

Neben Eimer und Gießkanne liegen sogar noch zwei winzige Schwämme bei.

Das Käfer-Cabrio müssen zwei anmutige Damen zur Zapfsäule schieben, während der Herr der Schöpfung das Lenkrad führt.

Ganz allein ist der Besitzer des VW Passat beim Reifenwechsel. Vier Sommerreifen mit Alufelgen, ein Winterreifen, ein Wagenheber und der Radmutter Schlüssel gehören zum

Set. Bemerkenswert ist hier die Bremsnachbildung beim abmontierten Vorderrad. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Ideenreiche Zusammenstellungen; viel Zubehör

KONTRA: Einfache Automodelle; Figuren teilweise unsauber lackiert; Preise

BESTELLNRN.: 7820, -22, -23

PREISE: 19,99 bis 24,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☐

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

www.exPRESSzugreisen.de

Pressnitztalbahn

Sonderfahrten auf der Insel Usedom

Dampfsonderzüge mit 86 1333-3 zwischen Heringsdorf und Zinnowitz

1. –5. Mai 2019

In Kooperation mit der Usedomer Bäderbahn werden historische Dampfzüge wie zu Beginn der 1970'er Jahre auf die Reise geschickt, jeweils vier Zugpaare täglich.



Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)

Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
18 €	9 €	39 €

Unterwegshalte in Bansin, Ückeritz, Kölpinsee, Koserow und Zempin

Weitere Informationen unter Fon +49(0)38 301 / 88 40-12 oder Sie senden eine E-Mail an: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt



NORDMODELL

Perfektion durch Liebe zum Detail

www.modellbausatz-nord.de

Ausstattungen, Ladegüter, Umbausätze hergestellt im 3D-Druck, sowie Lasercut-Gebäudebausätze in Spur N (1:160)

Nach H0-Modellen des Ur-Multicars M21 und des Nachwende-M26 ist bei Busch nun auch der Multicar M22 aus den 60er-Jahren in 1:87 erhältlich.

Robuste Multi-Talente

Als eines von wenigen DDR-Unternehmen gelang es Multicar aus Waltershausen, nach der politi-

schen Wende der Abwicklung zu entgehen. Die Marke besteht als Teil des Possehl-Konzerns bis heute.



Grau-Rot oder Rot-Grau? Das ist hier die Frage.

Der ab 1964 produzierte Multicar22 ist in 1:87 nun auch von Busch erhältlich. Die Modelle werden von der Firma Mehlhose in Bernsdorf hergestellt. Angeboten wird der M22 in zwei Formvarianten: als Dreiseiten- und als Muldenkipper, jeweils mit zwei verschiedenfarbigen Führerhäusern. Die Einstiegstür besitzt keine Verglasung, das gab es beim Vorbild. Auch kann der kleine Multicar keine Außenspiegel vorweisen. Auf öffentliche Modellstraßen sollte man ihn also besser nicht lassen. An

der Windschutzscheibe fehlt ein Scheibenwischer. Als filigran erweist sich das Fahrgestell mit nachgebildetem Kardanwellen-Antrieb, Auspuff und Ersatzrad. Die silberfarbene Modellbezeichnung ist gut leserlich aufgedruckt. ☐ oh

UNSERE BEWERTUNG

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

AUF EINEN BLICK

PRO: Gesamteindruck; sauberer Aufdruck; filigranes Fahrgestell

KONTRA: Keine Rückspiegel und Scheibenwischer; Preis

BESTELLNRN.: 210003503, -604

PREISE: je 17,60 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

KOMPAKT



Busch: Framo V901/2 für TT

Ab 1954 lief der Kleintransporter im VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt zunächst als Framo und ab 1957 als Barkas vom Band. Er war in verschiedenen Varianten lieferbar, beispielsweise als Kastenwagen, Halbbus, Bus, Pritschenwagen und mit Sonderaufbauten für Polizei und Post. Noch Ende der 80er-Jahre standen zahlreiche V901/2 im Alltags-einsatz. Nach dem Erfolg der H0-Miniaturen von Busch erhalten nun auch die TT-Bahner maßstäblich und fein ausgeführte sowie sauber lackierte Modelle dieses wichtigen DDR-Fahrzeugs. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit und Detailierung; rollfähig

KONTRA: Fenster nur hinterlegt; Preis

BESTELLNRN.: 8679/8680

PREISE: Je 14,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

KOMPAKT



Model Scene: „Rettet die Bienen“ in H0

Wenn es so einfach wäre wie auf der Modellbahn, hätten die Bienen im Maßstab 1:1 vielleicht weniger Probleme. Der H0-Bahner bekommt von Model Scene nun fix und fertige Blüten-Büschel in sechs verschiedenen Farben: Weiß, Gelb, Rosa, Rot, Violett und Blau. Die über 100 Büschel pro Packung sind auf zwei Trägerfolien aufgeklebt und lassen sich leicht abzupfen. Mit etwas Klebstoff sind sie an geeigneter Stelle im Anlagen-grün einfach zu platzieren, man sollte es aber nicht zu bunt treiben. Die Wirkung der filigranen Gewächse ist überzeugend. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Realistisches Aussehen; einfache Handhabung

KONTRA: „Blüten“ lösen sich leicht von den „Halmen“

BESTELLNRN.: 060-01 bis -06

PREISE: Je 5,20 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

Andreas Knipping und Burkhard Wollny präsentieren:

DIE DEUTSCHE REICHSBAHN VOR UND NACH 1989



216 Seiten, Großformat 29,5 x 28,0 cm,
Hardcover-Einband mit Schutzumschlag,
265 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581825 | € 49,95

Jahrzehntelang war der Interzonenzug ein Symbol der Teilung Deutschlands wie auch des Zusammenhalts der Deutschen. Als Interzeitenzüge, als Züge zwischen den Zeiten, beleuchteten und beleuchten Andreas Knipping und Burkhard Wollny die heute fast schon vergessenen Züge in der ostdeutschen Provinz vor und nach 1989 und im geteilten wie, im frisch vereinigten Berlin. Sie lassen den Blick aber auch abseits der Strecke schweifen. Ihnen geht es nicht ums wiederholte Panoptikum der Dampflokomotiven bei schönstem Wetter in schönster Landschaft. Eisenbahn in ihrer Zeit in der DDR, das konnte die stetige Wiederholung des Bahnhofsschildes von Halle an der Saale sein oder die Werbung auf dem Bahnhofsvorplatz für einen Schuh, dessen Markenname eigentlich für ein unvergessliches Auto bekannter wurde, oder eine Schmalspurlok der ehrwürdigen sächsischen Gattung IVK vor einem der vielen Propagandaschilder der welfremden Staats- und Parteiführung.



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



www.facebook.de/vgbahn

So wird Ihr **digitales Archiv** topaktuell

NEU



Systemanforderungen: PC mind. Pentium IV,
1200 MHz, Windows Vista/7/8/ 8.1/10,
120 MB freier Festplatten-Speicherplatz,
DVD-ROM-Laufwerk

Der MODELLEISENBAHNER ist eines der traditionsreichen deutschsprachigen Eisenbahnmagazine. Seit 1952 freuen sich Eisenbahnfreunde und Modellbahnfans allmonatlich auf sein Erscheinen. Komplettieren Sie jetzt Ihr digitales MODELLEISENBAHNER Archiv: Diese DVD-ROM bringt die digitalen MEB-Archive 1952–2015 und 1952–2016 auf den aktuellen Stand und macht drei weitere Jahre geballtes Eisenbahn- und Modellbahnwissen zugänglich. Eine Suchfunktion erlaubt es, gezielt nach Artikeln, Autoren oder Themen zu recherchieren – ein einzigartiges Nachschlagewerk für Vorbildinformationen und praktische Modellbahntipps.

MODELLEISENBAHNER Digitales Archiv 2016-2018
DVD-ROM in Singlebox
Best.-Nr. 951902 | € 15,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Modell Eisen Bahner

Direkt beim MEB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de
www.modelleisenbahner.de



www.facebook.de/vgbahn



Ein historischer Wintersportsonderzug mit 265 014-1 passiert das Reiterstellwerk an der neuen Bahnhofseinfahrt von Bad Eibach.

Vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof: Die Maßstäbe setzende H0-Winteranlage der Lippstädter Eisenbahnfreunde hat jüngst beachtlichen Zuwachs bekommen.

Eisbach-Konsequenz



Wo unlängst noch zwei Stumpfgleise und ein Querbahnsteig das Ende der Bad Eibacher Hauptbahn markierten, herrscht nun dank Streckenweiterbaus regulärer Durchgangsverkehr.

Die Wintersonne steht schon tief, wird sich bald hinter den Berggipfeln den Blicken entziehen, die Schleierwolken haben einen Hauch von Rosa angelegt und diese Vorahnung eines gutes Wetter ankündigenden Abendrots verzaubert die Schneelandschaft mit einem Schimmer, der dem Glitzern der Kristalle etwas zutiefst Magisches verleiht. Es ist recht frisch um diese Tageszeit und unwillkürlich bin ich versucht, den Sitz meiner wärmenden Mütze zu überprüfen.

Nanu? Wo ist sie denn? Statt über Wolle fahre ich mit der Hand durch mein schütter werdendes Haupthaar, was mich alsbald in die profane Wirklichkeit zurückversetzt. Es ist schon bemerkenswert, denke ich insgeheim, wie leicht man in eine

faszinierende Miniaturwelt eintauchen kann, wenn man denn bereit ist, eine solch außergewöhnlich überzeugende H0-Winterlandschaft auf sich wirken zu lassen.

„Ich bin gerade erst fertig geworden“, raunt mir Martin Tolkemit zu, während ich noch meinen Blick über die beiden neuen Segmente der vor gut acht Jahren bereits uns, Fotograf Jörg Hajt und mich, begeisterten Winteranlage schweifen lasse. Wir erinnern uns: Unter dem Titel „Die Eisbach-Sequenzen“ haben wir damals in der Januar- und der Februarausgabe 2011 des MODELLEISENBAHNER die schon über 13 Quadratmeter große Anlage im Winterkleid vorgestellt. Modellbauerische Maßstäbe setzten damit seinerzeit Erwin Hodes und Martin Tolkemit von den Lippstädter Eisenbahnfreunden.

Nun kommen mehr als fünf weitere Quadratmeter hinzu. Und mit einer kaum noch für möglich gehaltenen weiteren Qualitätssteigerung, denn, so verrät Martin Tolkemit mit einem Schmunzeln, „auch ich lerne ständig dazu!“ Er verweist auf die Erfahrungen mit der auf vielen Ausstellungen bewunderten Ursprungsanlage und deren notwendige Überarbeitung nach all den Reisen ins In- und Ausland.

Keine Frage, mit den beiden neuen Segmenten, jeweils 1,6 Meter im Quadrat messend, ist dem inzwischen 62-jährigen



Bad Eisbachs Bahnhofsvorplatz hat sich verändert, eine Folge der Streckenerweiterung nach Martinsberg und zum dortigen Skizirkus, der auch dem Busverkehr neue Impulse gibt.

Tolkemit und seinen Mitstreitern nicht nur ein ganz hervorragender Anschluss an die mit Recht vielgerühmte Eisbach-Anlage gelungen, sondern auch ein weiterer gro-

Ein Plädoyer für den Winter im Miniaturformat

ßer Wurf, ein überzeugendes Plädoyer für den Winter im Miniaturformat!

„Die Ansprüche steigen von Mal zu Mal, auch meine eigenen“, gibt Martin Tolkemit unumwunden zu. Er legt Wert darauf, dass die unter Modellbahnbegeisterten nach

wie vor kontrovers diskutierte Thematik Bau einer winterzeitlichen Modellbahnanlage kein Wagnis ist, wenn man es denn richtig anpackt. „Wer behauptet, dass sich im Modell der mühevoll erreichte Effekt einer zugeschnitten Landschaft recht schnell abnutzt, dem beweisen Eisbach und jetzt auch Martinsberg garantiert das Gegenteil“, betont der erfahrene Modellbauer.

Nicht von ungefähr hat es schließlich, Pausen natürlich eingerechnet, rund acht Monate gedauert, bis Tolkemit zufrieden und die Anlagenerweiterung fertiggestellt



Der Panoramablick auf einen Großteil der neu entstandenen Winterlandschaft gibt einen Vorgeschmack auf die Weitläufigkeit der H0-Anlage.



Die Baude unweit der Wetterstation im Hochgebirge ist ein beliebtes Ziel für die Skifahrerinnen und Skifahrer. Bratwürste und Jagertee gelten als willkommene Stärkungen, bevor man sich auf die recht anspruchsvolle Piste wagt.

war. Das Ergebnis gibt ihm zweifellos Recht: Nicht minder reizvoll als eine verschneite Vorbildlandschaft präsentiert sich nun auch das neue Werk zu diesem interessanten Thema.

Es ist schon verblüffend, mit welcher überschaubarer Anzahl an Zutaten diese Winterlandschaft so überzeugend modelliert wurde. „Gips, Fassadenfarbe und Diamant“, verrät Martin Tolkemit die wesentlichen Bestandteile der beschneiten Flur. „Es ist halt nach meiner Erfahrung unglaublich einfacher, eine Winteranlage zu bauen als eine andere“, lautet nach wie vor sein Credo. Denke ich an all die Herausforderungen bei der Landschaftsbegrünung, muss ich ihm ohne Wenn und Aber zustimmen.

„Natürlich ist eine Grundvoraussetzung für eine stimmige Gestaltung, dass man wachen Auges durch die Umwelt spaziert, selbstverständlich auch im Winter“, ergänzt Tolkemit. Dazu muss man nicht notwendigerweise selbst auf Skiern eine Piste wie etwa die Streif hinunterrasen, aber eben einen Blick fürs Ganze wie fürs Detail

Weißer Pracht für über 600 Bäume und Büsche

haben. Das kommt auch dem H0-Be-wuchs zugute: „280 Nadelbäume, 350 kahle Laubbäume und Büsche, alle nachbehandelt“, beschreibt Tolkemit aus den Sortimenten von Heki.

211 070-8 passiert mit ihrer Übergabe, bestehend aus mit Stahlprofilen beladenen Rungenwagen, die Fachwerkbogenbrücke.



Schranken- und Lichtsignalanlage sind defekt. Friedhelm Tollkühn sichert wie sein Kollege auf der anderen Seite den Bahnübergang, damit die Ski-Garnitur die Straße überqueren kann.



Epoche V oder gar VI: Hochmodern präsentiert sich die Talstation der mal mit, mal ohne den Bindestrich auf den Schildern benannten Martinsbergbahn. Der Namensgeber soll nach Angaben des Betreibers der Initiator des neuen Skiparadieses sein.



Die Nähe zum Sauer- und vor allem Hochsauerland mit seinen zumindest zeitweise auch ohne Schneekanonen passablen Wintern, deren motivischen Einfluss die ursprüngliche Eisbach-Anlage nicht verhehlen konnte, hat dem heute in Lippe-tal lebenden, gebürtigen Kamener gehol-

Hoch hinaus: Per Seilbahn ins Hochgebirge

fen. Diesmal jedoch wollte Martin Tolke-mit im buchstäblichen Sinne hoch hinaus, nämlich ins Hochgebirge. Per Seilbahn versteht sich. Und da hat der gelernte Gas- und Wasser-Installateur mit Meisterbrief seiner Phantasie freien Lauf gelassen.

Indem aus der bisher am Kopfbahnhof Bad Eisbach endenden Stichbahn eine Durchgangsstrecke wurde, gelang der fließende Übergang vortrefflich, aber bekanntlich erreichen die Sauerländer Höhen nur Mittelgebirgsdimensionen. Tolke-mits ureigene Plattentektonik macht jedoch das Unmögliche möglich und sorgt für einen optisch reibungslosen Übergang in höhere Sphären. Woran die beachtlichen JOWI-Kulissen ihren nicht zu unterschätzenden Anteil haben.

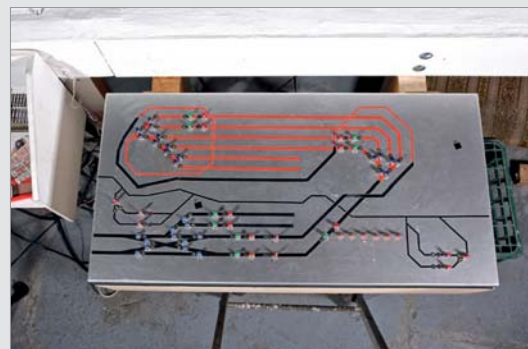
Dazu passt dann auch bemerkenswerterweise sogar der Zeitsprung von der zuvor favorisierten Epoche an der Wende von III zu IV in die Epochen V und VI. Denn die Kabinenseilbahn, ein Modell von Jägerndorfer, ist mit hochmoderner Tal- und Bergstation ein Produkt der Jetztzeit. „Inklusive Betriebsgeräuschen“, wirft Martin Tolke-mit ein und setzt zum Beweis den ESU-Soundbaustein in Aktion.



Gut beobachtet: Auf der Buswendeschleife sind die Fahrspuren freige-fahren, was auch dem Betrieb des Faller-Car-Systems sehr entgegenkommt.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- ▶ Zweiteilige H0-Segment-Erweiterung in offener Rahmen- und Spantenbauweise
- ▶ Maße: 3,2 x 1,6 m
- ▶ Erbauer: Martin Tolke-mit u.a.
- ▶ Bauzeit: 8 Monate
- ▶ System: Mittelleiter-(Wechsel)strom
- ▶ Betrieb: Digital
- ▶ Gleislänge: Zirka 50 m
- ▶ Material: Märklin-C-Gleis
- ▶ Rollendes Material Schiene: Roco, Märklin, Piko, Fleischmann, ESU
- ▶ Rollendes Material Straße: Kibri, Wiking, Busch, Brekina, Faller
- ▶ Besonderheiten: Seilbahn (Jägerndorfer) mit realistischen Betriebsgeräuschen (ESU)





Eiliger Einsatz für den Hilfszug: Die von der Köf bespannte Einheit ist auf dem Weg zu einem auf der eingleisigen Strecke havarierten VT 98.

Damit der Epochenmix vertretbar bleibt, fängt der gewitzte Modellbahner dies mit einer einfachen Anlagenlegende auf: Eingesetzte ältere Schienenfahrzeuge symbolisieren Museumsbetrieb und Straßenfahrzeuge sind eben privat gepflegte Oldtimer. Wer wollte da widersprechen? Gewichten wir also lieber anderweitig!

Apropos Gewicht. Satte 40 Kilo Gips wurden verarbeitet, dank der soliden Rahmen- und Spanten-Unterkonstruktion mit zwei Gleiswendeln und kameraüberwachtem Schattenbahnhof, wieder von

Holzurm Erwin Hodes gefertigt, kein Statikproblem.

Auch sonst geizt die Anlagenerweiterung nicht mit Maximalismen. Rund 300

Gesamtkabellänge im Untergrund 350 Meter

Preiser- und Noch-Figuren bevölkern das Gelände. Die Sechsfach-Ringleitung mit 32-poligen Steckverbindungen summiert sich im Untergrund auf eine Gesamtkabellänge von gut 350 Metern.

Der Fahrbetrieb erfolgt digital, Schaltung über Schaltgleise und Relais. Gesteuert wird mit der ECoS-Zentrale von ESU, alternativ über das Gleisbildstellpult mit Tastern und LED-Rückmeldung.

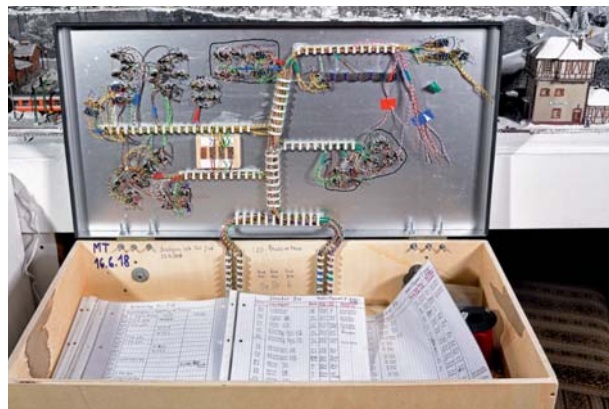
Wenn Martin Tolkemit gerade mal nicht in seiner Werkstatt oder auf Messen aktiv ist, trifft man ihn ab und an bei Pommes-Paul, dem legendären Modellbahnladen in Wadersloh, wo er gelegentlich als Digitalberater Hilfestellung gibt. „Auch eine Eisbach-Konsequenz“, lächelt der nimmermüde Westfale. □ *Karlheinz Hauke*

AUF EINEN BLICK

Die zweiteilige Erweiterung der seinerzeit in den MEB-Ausgaben 1 und 2/2011 vorgestellten H0-Winteranlage entstand zwischen Mai 2018 und Ende Januar 2019 unter Federführung von Martin Tolkemit (Foto r.). Ihm helfend zur Seite standen Erwin Hodes, Herbert Schramm, Marco Schockenhoff, für die digitalen Spezialeffekte verantwortlich, Rolf Schockenhoff, der die Beschriftungen für die Gebäude und Fahrzeuge erstellte, Andreas und Marius Schneider, die sich beim Einschneien bewährten.



FOTO: HAUKE



Blick ins aufgeräumte Stellpultinnenleben: Alles ist sauber verdrahtet und exakt protokolliert, so dass bei Fehlfunktion nicht lange gesucht werden muss.



Zwoa Bretteln, a gführiger Schnee juchhee! Die Wintersportler aus nah und fern genießen abseits der Wetterstation das neue Skiparadies, das auch von der modernen Kabinenseilbahn erschlossen wird, während gerade eine klassische Schienenbusgarnitur über die Brücke rumpelt.



Der Bereisungszug der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) darf bei der Kontrolle der neuen Strecke ab Bad Eisbach natürlich nicht fehlen.

FOTOS (13): JÖRG HAJT



Das Städtchen Bad Clausthal gibt es nur im Maßstab 1:87. Dennoch wirkt die Anlage des MEV „Friedrich List“ Leipzig wie ein konsequenter Nachbau eines tatsächlichen Vorbildes.

Perfekte Fantasie

Die Zeit geht nicht spurlos an uns vorüber, alles ist im Fluss. Das gilt auch für die Modellbahn im Allgemeinen und für manche Anlage und deren Betreiber. Thomas Muske ist Gruppenleiter im großen Leipziger Modellbahnverein und mein Gesprächspartner, nicht nur, was die Anlage „Bad Clausthal“ angeht: „Ich bin 35 Jahre in dem Verein, ich hab' alles mitgemacht“. Geistiger Vater der Anlage ist allerdings Jürgen Gröitzsch. Aus dessen Entwurf einer Heimanlage in der Baugröße TT entstand Ende der 80er-Jahre die Idee, das Konzept zu vergrößern und in H0 als Ausstellungsanlage umzusetzen. 1990 begann man, zu bauen. Vier Jahre später, auf der traditionellen



Reichsbahnbetrieb vom Feinsten und eine dichte, aber enorm realistische Atmosphäre bietet die Anlage des Leipziger Vereins.

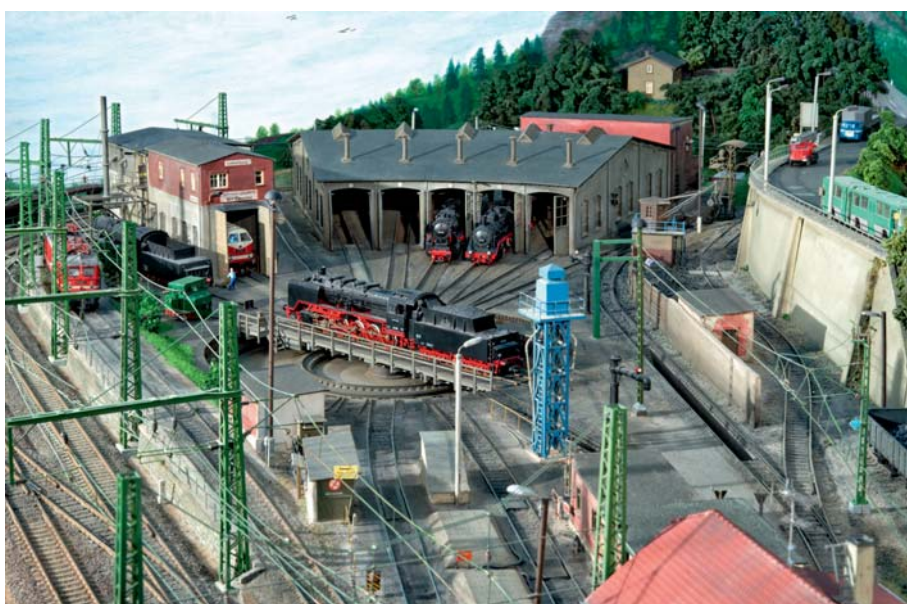
Weihnachtsausstellung des Vereins in Leipzig, war die Anlage erstmals zu sehen.

„Damals haben wir gemerkt, dass wir mit den langen Zügen nicht zurecht kamen,“ erinnert sich Muske. „So haben wir die Anlage kurzerhand verlängert, um ein Segment mit 110 Zentimetern. Damals war die Anlage ja noch lange nicht fertig, eigentlich war es ein Rohbau. Die Gleisführung und Stadtgestaltung konnten wir da noch gut an die neue Länge anpassen.“

Von Anfang an gehörte die abzweigende Nebenbahn zum (klassischen) Konzept: Sie windet sich in zwei Kehren in die Höhe,



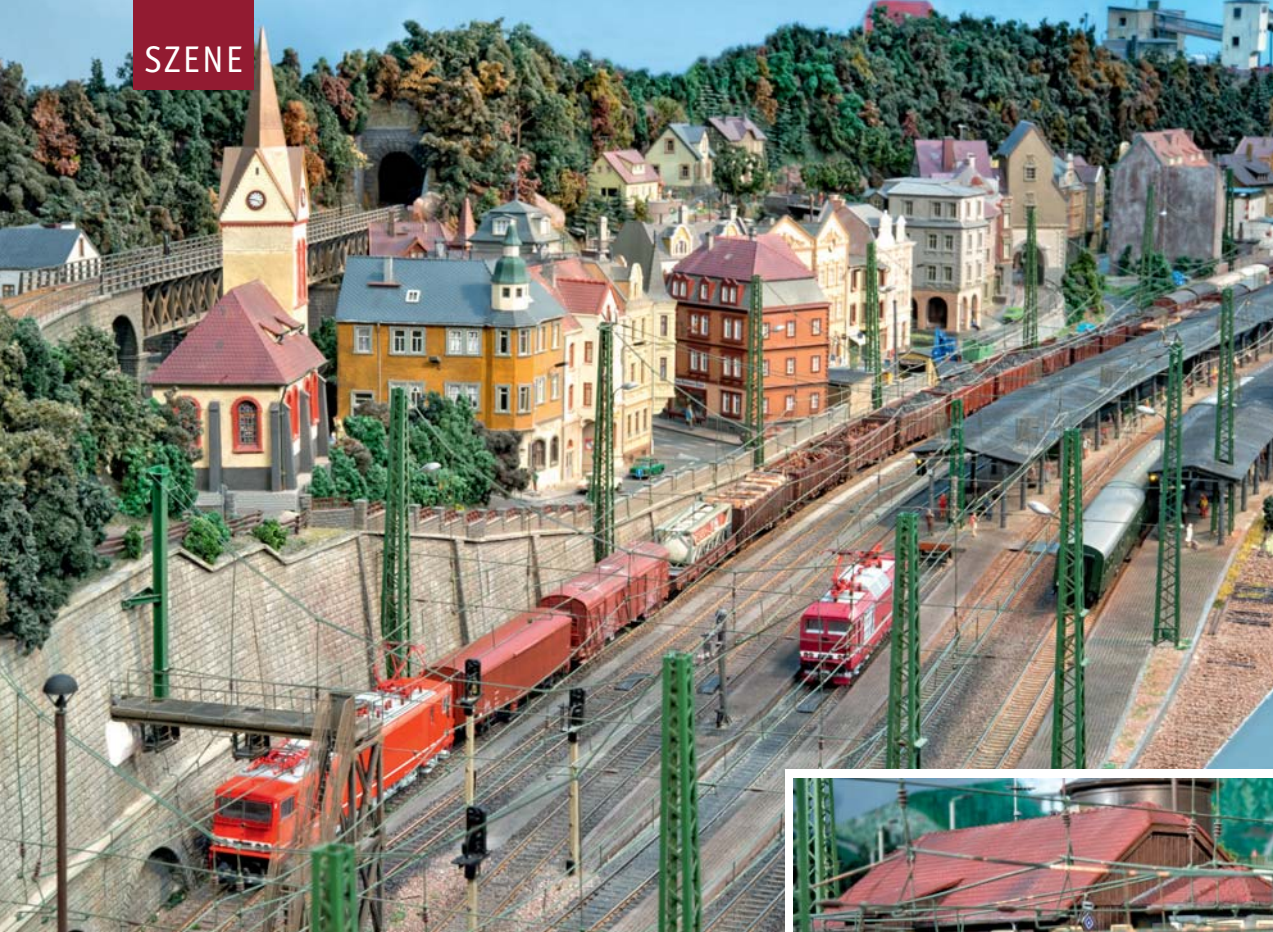
Am linken Anlagenende verlässt die Hauptstrecke den verdeckten Gleisbereich und führt in engem Bogen um das Bahnbetriebswerk herum. Am Flussufer ist Platz für Freizeitaktivitäten.



Sachlicher geht es im kompakten Bahnbetriebswerk zu. Um die Drehscheibe herum gruppieren sich alle notwendigen Anlagen für die Dampf- und Diesellok-Unterhaltung.



Doch auch E-Loks, hier die „Knödelpresse“ 180012, sind dort zu Gast, seitdem zwei an der Drehscheibe vorbeiführende Gleise mit einer Oberleitung überspannt wurden.



Die Verlängerung der Anlage um ein Segment kam den Nutzlängen der Bahnhofs-gleise zugute. Auch lange Güterzüge können daher in „Bad Clausthal“ auf die Seite genommen werden, um durchfahrenden Reisezügen den Vorrang zu gewähren. Die Beschränkung auf nur drei Bahnsteiggleise führt zu einem großzügigen Gesamteindruck.

zunächst fast hinter den Häusern der Stadt verborgen, dann nach einem verdeckten 180-Grad-Bogen über eine lange Stahlgitterbrücke. Schließlich wird hinten am Anlagenrand der Bahnhof „Marienhütte“ erreicht. Später kam das Kalkwerk nach einem Vorbild an der Rübelandbahn dazu.

Der reine Nebenbahn-Teil, der sich rechts an das Steinviadukt anschließt, fand

211 029 in Sonderlackierung ist aus dem Bw an das Stellwerk herangerollt, um den nächsten Zug zu übernehmen. Rechts zweigt die Nebenbahn nach „Marienhütte“ ab.



Vom Alltagsbetrieb gezeichnet, rollt ein Personenzug mit E11 020 an den sehr vorbildgetreu ausgeführten Stützmauern vorbei in den Bahnhof. Bemerkenswert ist die Verankerung der Quertragwerke.

auf einer weiteren Anlagenverlängerung seinen Platz. Während der Fotoarbeiten in Leipzig auf der „Modell Hobby Spiel 2018“ wurde dieser Teil ausgespart, weil auf ihm die landschaftliche Gestaltung etwas abweicht. Dort herrscht nicht diese dichte Atmosphäre, wie sie entlang der Hauptbahn zu sehen ist. „Betrieblich ist die Nebenbahnerweiterung aber wichtig“, meint Thomas Muske, „weil man dann nicht in

Foto-Beschränkung auf die Hauptbahn

Marienhütte umsetzen muss. Die verdeckte Kehrschleife mit Schattenbahnhof für die Nebenbahnzüge war auch im Konzept von Jürgen Gröitzsch schon enthalten.“

Eine weitere Verlängerung der Anlage, nur mit der Schmalspurbahn als Thema, ist zwar angedacht, aber die Umsetzung derzeit nicht absehbar. Problematisch wird die Größe der Anlage. „Sie passt uns dann nicht mehr in einen Lkw. Und man darf ja nicht vergessen: Die Anlage ist nun 30 Jahre alt, die Zeit vergeht ja auch“, bemerkt Thomas Muske. Trotzdem sind mir im Fahrbetrieb während der Ausstellung keine offenkundigen Mängel aufgefallen. „Die sehen Sie von oben auch nicht“, klärt mich Muske auf. „Die Probleme liegen unten in der Elektrik, in der ganzen Verkabelung. Die Postrelais, die wir verwendet haben, sind von der Zeit weit überholt. Auch die Elektronik-Bauteile aus DDR-Zeiten sind heute nicht mehr zu haben, wenn an der Block-sicherung mal etwas kaputt gehen sollte“,



Ein modernes Stellwerk, der höhergelegte Fußgängersteg und eine ehemalige E44 als elektrische Heizlok (Trafostation) umrahmen die Einfahrt eines Schnellzugs mit 119 151.



Vom Bahnhof „Marienhütte“ kommend, schlängelt sich ein Kalkzug mit einer orientierten 219 hinter den Häusern entlang. Während des Ausstellungsbetriebs sind Ausflüge in die Epoche V schon mal erlaubt.



sagt Muske. „Wir wollen die Anlage aber auf jeden Fall behalten“. Doch was tun? Der Schritt, alles herauszureißen und beispielsweise auf Digitalsteuerung umzustellen, wäre ein großer. Auch das Know-how fällt nicht vom Himmel, man braucht Elektriker und Elektroniker, die sich damit auskennen. „Aber dazu fehlen uns ein wenig die Leute“, so Muske, „manche Mitglieder haben den Schwerpunkt eben bei den Gebäuden oder beim Gleisbau. Da kann man nicht sagen, ihr macht jetzt alle mal den Strom.“ Von den einst 450 Mitgliedern des damals größten Vereins im DMV sind ganze 81 geblieben. „Wir haben aber immer

Nach kurzer Zeit ist der Zug auf den Clausthaler Gütergleisen eingetroffen und wartet auf die Einfädelung in die Hauptstrecke.



Ein Schnellzug hat „Bad Clausthal“ verlassen und wird in Kürze das große Viadukt unterqueren, um dann im Tunnel zu verschwinden.

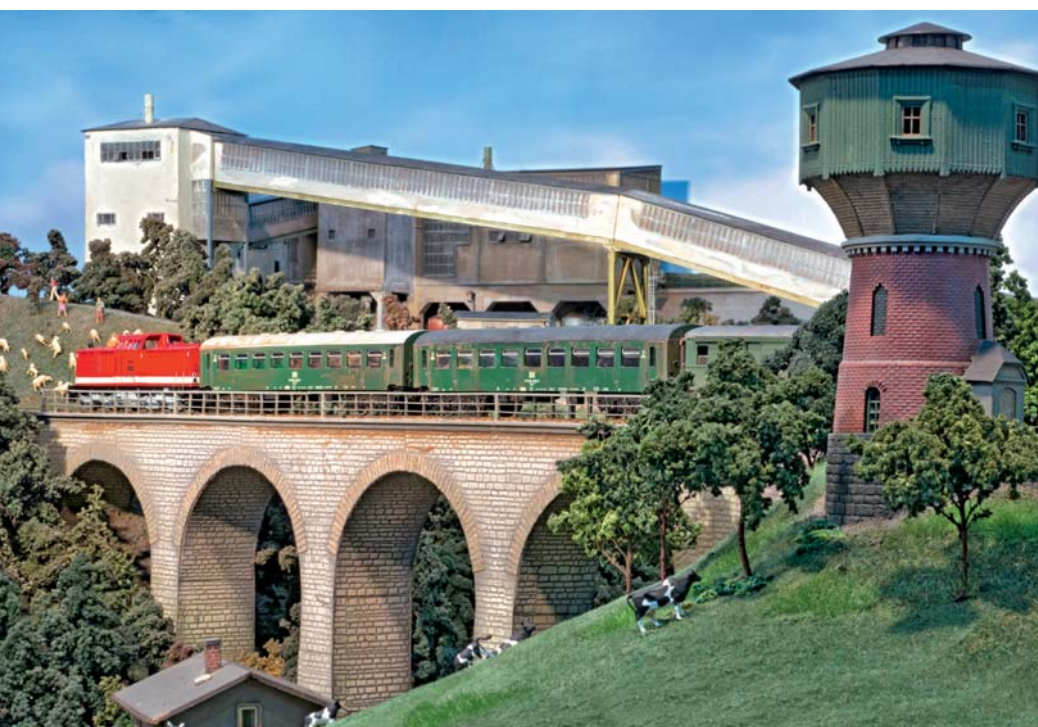
noch fünf Gruppen, die alle in gemeinsamen Räumlichkeiten untergebracht sind. Alle haben unterschiedliche Schwerpunkte und Anlagen, die zu betreuen sind.“ Das Spektrum der Leipziger reicht von N über TT und H0 bis zur Spur 1. „Unsere Gruppe

gehört mit zwölf Leuten noch zu den stärksten“, sagt mir Muske, „das harmoniert sehr gut. Andere Gruppen sind nur noch zu viert, um eine Anlage zu betreuen.“

So kommt es, das manches verschwindet: „Andere Anlagen, wie Rauenfels und

Lindenstadt, waren auch über 30 Jahre alt. Doch da war niemand mehr, der sie betreuen und betreiben konnte. Die mussten wir verkaufen. Das ist traurig.“

„Bad Clausthal“ hingegen war und ist auch weiterhin auf Ausstellungen zu sehen, im Februar 2019 zum Beispiel in Döbeln. Und es gibt noch größere Pläne: „Wir haben eigentlich vor, nächstes Jahr wieder nach Utrecht zu fahren“, erzählt mir Muske. „Dort waren wir schon 2012, das war ein



Über das Viadukt führt eine Nebenbahn, die sich nach rechts auf einer Anlagenerweiterung fortsetzt. Im Hintergrund dominieren die Anlagen des Kalkwerks in „Marienhütte“.

Weitere Ausstellungen mit „Bad Clausthal“

echter Erfolg. Die Holländer waren sehr zufrieden, sie kannten nur diese Bahnverwaltung nicht – die Deutsche Reichsbahn.“

Der Erfolg ist nachvollziehbar, denn selten sieht man auf Ausstellungen eine so große Komplettanlage mit solcher Tiefenwirkung und mit intensivem und attraktivem Hauptbahnbetrieb. Bei der Vielzahl von Schmalspur- und Modulanlagen ist solch ein Thema zur Seltenheit geworden. Auch die im Jahr 2004 ergänzte Ausstattung mit Oberleitung ist etwas Besonderes. „Da hatten wir einen Experten vom Oberleitungsbau der Reichsbahn. Der hat uns auf Tapetenbahnen genau aufgezeichnet, wo was hin musste: Speiseabschnitte, Streckentrenner, Abspannungen, Masttypen



FOTOS: A. BAUER-PORTNER

Auf den Werksgleisen sind Kalkwagen verschiedener Generationen zu entdecken. 120 240 wird bald in Richtung Bad Clausthal talwärts rollen.

und -abstände.“ Der besondere Reiz der Anlage rührt auch von einem wachen Auge für die speziellen Situationen beim großen Vorbild her. Ein Beispiel ist der Fußgängersteg am modernen Stellwerk: Im Zuge der Elektrifizierung wurde er höhergesetzt.

Die Gebäude stammen zum größten Teil von den bekannten Herstellern wie Auhagen, Kibri oder Vollmer. Trotzdem wirkt kein Anlagenteil langweilig, denn fast jeder Bausatz wurde umgestaltet und zum Beispiel an den sehr realistischen und abwechslungsreichen Straßenverlauf mit Steigungen und leichten Bögen angepasst. Fast nichts ist rechtwinklig angeordnet – ein bekannter Grundsatz im Anlagenbau, aber aus meiner Sicht perfekt umgesetzt.

„Manche Zuschauer bemängeln zwar, das sei ja alles grau in grau“, wendet Thomas Muske ein. „Aber ich antworte dann: Das war doch damals so, in den 70ern und 80ern.“ Die Patina, welche die Anlage während der vielen Jahre angesetzt hat, schadet insofern gar nicht.

Auch auf der übernächsten, dann 57. Weihnachtsausstellung des Vereins soll „Bad Clausthal“ wieder dabei sein, über ganze drei Wochen. „Ich hoffe, dass wir auch die nächsten Jahre wieder im Leipziger Hauptbahnhof sein können.“ Thomas Muske schwärmt: „2018 konnten wir in den Promenaden einen freien Raum nutzen, in dem sonst Kunstausstellungen stattfinden. Ein Glücksfall.“ ☐ abp

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Ausstellungsanlage**
- **Länge:** Zwölf oder 15 Meter
- **Breite:** 1,6 Meter
- **Erbauer:** MEV „Friedrich List“ Leipzig
- **Bauzeit:** Ab 1990
- **Epoche:** IV
- **Betrieb:** DC analog, Gleisbildstellpult und elektronische Blocksteuerung für Hauptstrecke im Eigenbau, Nebenbahn manuell
- **Gleismaterial:** Pilz, Weichenantriebe mit Postrelais F48
- **Fahrzeuge:** Piko, Gützold, Sachsenmodelle u.v.a.

Neuheiten 2019 von:

Neu am Markt, vielseitig und kompetent!

LOEWE
MODELLBAHNZUBEHÖR

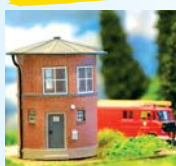
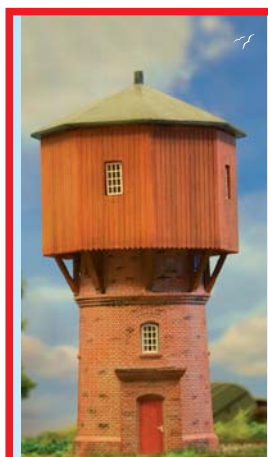


Designed
in Germany

Eine Übersicht über unser komplettes Neuheitenprogramm finden Sie auf unserer Homepage www.loewe-modellbahnzubehoer.de oder in unserem Neuheitenprospekt. Fordern Sie diesen bitte gegen Einsendung von 1,45 € in Briefmarken an bei:

LOEWE
MODELLBAHNZUBEHÖR

Steinschrotweg 7 • D-96450 Coburg
Telefon: 09563 308296 • Fax: 308374
e-Mail: info@krh-vertrieb.de



Ein Tag mit ... Marc Antiglio



Die große Schauanlage „Kaeserberg“ im schweizerischen Fribourg ist eine Konzept-Anlage der Extraklasse. Das Projekt ist untrennbar mit seinem Initiator und Betreiber verbunden.



Die Schweiz, wie wir sie lieben und schätzen: mit einem Krokodil vor Bergpanorama. Auch Klischees werden auf der Anlage Kaeserberg bedient.

Vor zehn Jahren eröffnete in einem Vorort der Schweizer Gemeinde Freiburg/Fribourg unweit der deutsch-französischen Sprachgrenze die H0-Großanlage „Chemin de Fer du Kaeserberg“ (CFK). Hinter dem Projekt steht ein Mann, der sich damit einen Lebensraum verwirklichte: Marc Antiglio.

Es ist nur wenigen Menschen vergönnt, sich einen solchen Traum zu erfüllen, setzt er doch ein erhebliches Vermögen voraus. Dankenswerterweise lässt Marc Antiglio die Öffentlichkeit und vor allem die Freunde der Modellbahn an seinem Traum teilhaben. Die Verwirklichung seines Modellbahn-Projektes ließ sich der ehemalige Bauunternehmer etwas kosten. Das Grundstück und das Gebäude mussten lange vor der Eröffnung erworben beziehungsweise errichtet werden. Und es sollte nicht nur eine schnöde Halle sein.

Antiglio schuf ein Gesamtkunstwerk, eine spezielle kleine Welt. Ein durchgehend modernes und geschmackvolles Design begleitet den Besucher ab dem Eingangsbereich durch alle Räume.

Wer das Glück hat, Marc Antiglio zu treffen und kennenlernen zu dürfen, begegnet einem bescheidenen älteren Herrn mit großer Freundlichkeit und Wärme. Obwohl ich pünktlich zur verabredeten Zeit zu unserem Gespräch eintreffe, wartet er bereits im beeindruckenden Foyer auf mich – fünf Minuten vor der Zeit ist des Eisenbahners Pünktlichkeit.

Nach der freundlichen Begrüßung schreiten wir sofort zur Anlagenbesichti-

gung. Gehört hatte ich schon einiges und viele Bilder gesehen, aber das Live-Erlebnis ist umwerfend. Schnell spüre ich, welch ansteckende Leidenschaft in dem Mann steckt. Zunächst sehe ich mir wie alle Besucher in einem Kinosaal den Film zum Projekt an, in dem auch der fünfjährige Marc gespielt wird, der im Jahr 1945 von zu Hause ausbücht, um am Freiburger Bahnhof Züge zu beobachten. „Wirklich eine wahre Geschichte“, betont Antiglio später nochmals.

Kaeserberg hat ein spezielles Besucher-Konzept, das jeweils nur eine bestimmte Anzahl an Gästen gleichzeitig zulässt, damit diese sich nicht auf den Füßen stehen und die großartige Schau auf sich wirken lassen können. Eine Voranmeldung ist deshalb empfehlenswert.

Auf dem Weg zur perfekten Modellbahn

Marc Antiglios Vater, erfolgreicher Bauunternehmer, schenkte seinem Sohn seine erste Modellbahn in der Spurweite 0. Der Modellbahnvirus ging dabei auf den Jungen über, der seitdem immer wieder an Anlagen baute. Vor dem Kaeserberg-Projekt entstand in seinem Privathaus eine große Anlage, an der er mit Freunden viele Jahre baute und die immer mehr Interessierte anzog. Irgendwann sei es ihm und seiner Familie zu viel geworden, erzählt Antiglio, und er beschloss, etwas Professionelles in eigenen Räumen aufzuziehen. Vier Jahre plante er. 1991 stand das Gebäude, 17 Jahre später wurde die CFK eröffnet. In beinahe 20 Jahren beschäftigten sich durchschnittlich vier Mann dauerhaft mit den Arbeiten. Antiglio besitzt einen langen Atem: „Ich hatte zuvor ein Pflichtenheft mit 35 Punkten aufgestellt“. Das waren meist Forderungen nach Vorbildnähe, von der Kurvenüberhöhung bis hin zur richtigen Bahnsteiglänge. „Ich wollte nie Lokführer werden, mich interessierte stets mehr die Technik“, erzählt der Westschweizer. Auch der Gleisbau sei ihm wichtig gewesen. In Kaeserberg wurde Wert auf Präzision und Qualität gelegt. Da kommt der kompromisslose Bauingenieur hervor: „Meine Firma baute viele Brücken für die SBB, deshalb hatte ich immer Kontakt zum Vorbild und den SBB“. Wissen, das in seine 1:87-Welt einfluss. Die Kompromisslosigkeit kommt dem Betrieb zugute. Hier ver-



Ein Entrée, wie es keine andere Schauanlage zu bieten hat. Schon der Eingangsbereich ist einzigartig.



Bevor man die Anlage sieht, kommt man in den Bereich des Schattenbahnhofs, wo die Modell-Züge bereitgestellt werden. Das besondere Ambiente setzt sich auch hier fort.



Im berühmten Verkehrshaus in Luzern zeigen die Kaeserberg-Macher eine Ausstellung zum Thema Maßstab.

zieht sich nichts: vierfach verleimte Hölzer, massive Balken, die Mitarbeiter können die Anlage fast überall betreten. Probleme bei Temperatur- und Feuchtigkeitsschwankungen gibt es nicht. „Wir haben einen weitgehend störungsfreien Betrieb“, erzählt Antiglio mit Stolz, während er mich

Antiglio will zeigen, was in 1:87 möglich ist

immer wieder auf Anlagendetails hinweist, die größtenteils nach seinen Recherchen und Ideen entstanden. „Ziel war es, etwas darzustellen, was im Maßstab 1:87 so nahe an der Realität ist wie möglich“, so Antiglio. Sieht man sich den Grundriss der Dörfer und Städte an, fällt die Weite auf. „Wir haben extrem viel Landschaft, verglichen zur Gleisfläche. Auch bei den Städten haben wir extra Pläne angefertigt. Alle Gebäude wurden zunächst aus Schaumstoff geschnitten und probeplatziert. Danach wurde visuell beurteilt, ob es ein stimmiges



Normalspur trifft Meterspur: Auf der Anlage „Kaeserberg“ werden die wichtigsten Schweizer Vorbildszenen im Modell nachempfunden.



Meterspur-Idylle mit modernem Touch; eine historische RhB-Garnitur zwischen typischen Gebäuden. Die Autos auf der Anlage verraten jedoch die Jetzt-Zeit.

Bild ergibt.“ Dieser Wunsch nach Realitätsnähe erklärt auch die Beschränkung auf einen Zeitraum von etwa zehn Jahren, was den Einsatz der Fahrzeuge betrifft. Wer die CFK besichtigt, begegnet nur Lokomotiven und Waggonen, die zwischen 1990 und 2000 auf dem Netz der Schweizer Eisen-

bahnen verkehrten. TRAXX & Co. haben keinen Zutritt. Und sogar den Tag legte Antiglio fest: Zur vollen Stunde erklingen Kirchturm-Glocken. Es ist elf Uhr an einem Freitag im Frühherbst.

Ein paar Kompromisse mussten die Macher dennoch eingehen, selbst bei 600

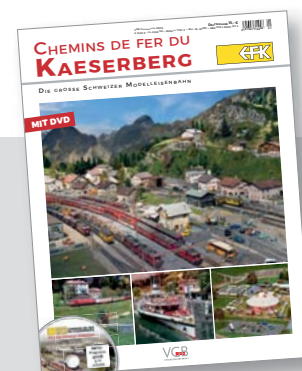
Quadratmetern Anlagenfläche: „Unsere Züge sind maximal 3,2 Meter lang. Das entspricht Intercity-Zügen mit zehn Wagen, aber 15 Wagen wären ebenfalls realistisch.“ Glücklicherweise darf sich schätzen, wer solche Kompromisse eingehen kann. Antiglio betont, es sei ihm vielmehr wichtig, dass die Proportionen zwischen Eisenbahn und Landschaft stimmen. „Es geht nicht darum, möglichst viel Modellbahn auf der zur Verfügung stehenden Fläche zu zeigen.“

Auch Marc Antiglio hatte in seinem Leben eine Modellbahn-Pause, verrät er in seinem Büro, in dem noch ein paar echte Schätze in größeren Spurweiten zu entdecken sind. „Zwischen 16 Jahren bis zum Ende meines Studiums war die Modellbahn wirklich nicht im Vordergrund“, erinnert sich der sympathische Freiburger. Und die Modellbahn war auch nicht das einzige leidenschaftliche Hobby des Bauingenieurs. Antiglio war ein erfolgreicher Rennfahrer in der Schweiz und sammelte einige Trophäen, bevor er sich wieder der Modellbahn widmete. 1970 gewann er mit einem Renault Alpine die Schweizer GT-Meisterschaft. „Den Wagen hätte ich nie hergeben dürfen“, bedauert Antiglio, „aber ich sagte damals schon: Wenn ich Schweizer Meister werde, höre ich damit auf.“

Aber ohne Hobby geht es eben auch nicht und so besann sich der damals knapp 30-Jährige wieder auf die Modellbahn. Mit von der Partie war in jenen Jahren An-



Eine weitere Attraktion für die Besucher ist der Ae 6/6-Fahrsimulator. In einem originalen Führerstand kann man dort sein Lokführertalent beweisen.



Ein neu erschienenes VGB-Sonderheft zur Kaeserberg-Anlage zeigt nicht nur zahlreiche Fotos aller Teile der Anlage, sondern erzählt auch die Entstehung des Meisterwerks und erklärt ausführlich den aufwendigen Betrieb. Bestellungen unter www.vgbahn.info.



Im Verkehrshaus wurden auch kleine Schau-
stücke gezeigt, um die Lust auf einen Aus-
flug nach Freiburg zu wecken.

tiglios Freund Willy Kaeser, der schon als
Beifahrer im Rallye-Auto saß, doch bereits
1984 verstarb. Als Namenspatron für Anti-
glios H0-Traum bleibt er in Erinnerung.

1889 gründete der italienischstämmige
Großvater das Bauunternehmen Antiglio,
das der Enkel vor einigen Jahren verkaufte.
Jetzt hat dieser genug Zeit, sich um seine
Modellbahn zu kümmern, die er längst in
eine Stiftung überführt hat. „Im Stiftungsrat
von Kaeserberg sitzen unter anderen drei
Frauen“, erklärt Antiglio, seine Frau sowie
seine beiden Töchter und das sei gut, denn
die drei Damen seien sehr engagiert, um
das Beste für Kaeserberg zu erreichen.

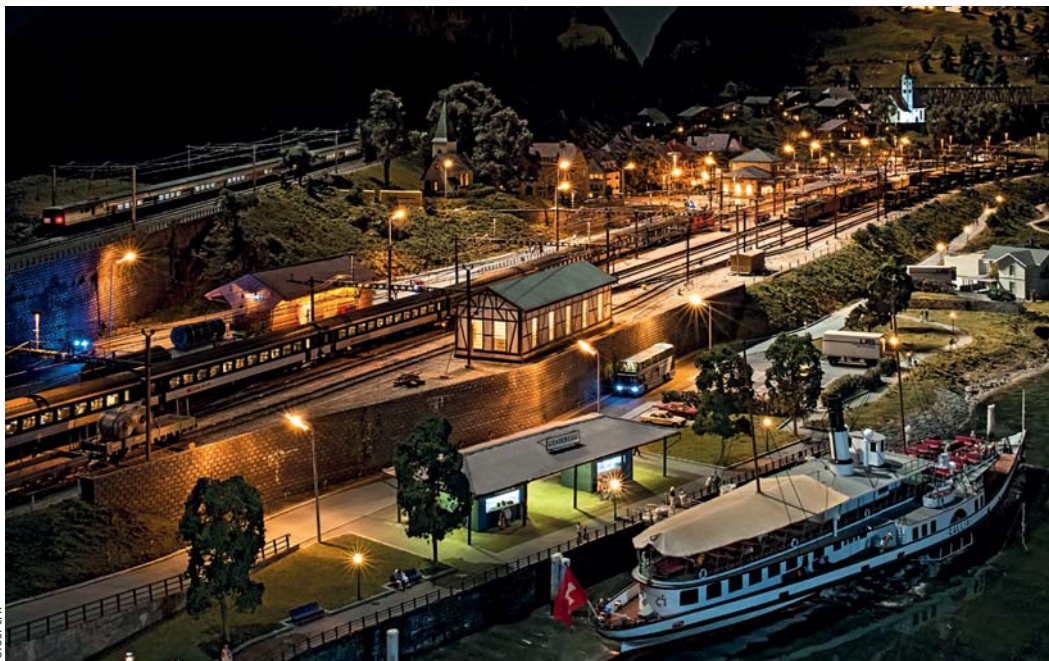
Auch die CFK steht unter dem Druck,
von Zeit zu Zeit Neues präsentieren zu
müssen. 2012 kam der Fahrsimulator, 2014
der wirklich beeindruckende Tag-Nacht-
Wechsel und danach die Präsenz im Ver-
kehrshaus in Luzern. Demnächst wird die
Schmalspurbahn erweitert. „Wir haben
noch viele Ideen“, bekennt Antiglio. Gera-
de die Möglichkeit, sich in Luzern zu prä-
sentieren, sei wichtig gewesen. „Das be-
rühmte Verkehrshaus der Schweiz bot uns

an, eine Fläche mit dem Thema Kaeserberg
zu gestalten. Das ist ein Privileg“, erklärt
Antiglio und fügt hinzu, man habe diese
Chance nicht als plumpe Werbeschau
nutzen wollen, sondern habe versucht, das
Thema Maßstab als eine Art Erlebnis zu
installieren. Die Besucher erhielten des-
halb dort die Gelegenheit, sich selbst im
Maßstab 1:87 zu erleben. Das geschehe
durch Vergrößern der Umgebung. Zwei

87-mal vergrößerte Fingerspitzen vermit-
teln, „wie sich die Preiserlein fühlen, wenn
wir sie zu Hause auf der Anlage platzieren“.

Gerne werde Kaeserberg auch für Aus-
stellungen genutzt und als Veranstaltungs-
ort für besondere Anlässe, so Antiglio, aber
es gehe nicht alles, was wünschenswert
wäre. „Wir haben mehr Ideen als Möglich-
keiten und nicht genug Leute“. □

Stefan Alkofer



Natürlich bietet die Anlage auch einen Tag-Nacht-Wechsel, der für stimmungsvolle Momente
sorgt. Am Hafenkai liegt ein Modell der „Gallia“, des schnellsten Raddampfers Europas.



Das neue PIKO A-Gleis mit Bettung – Stabiles Gleissystem für Einsteiger und anspruchsvolle Modellbahner

PIKO

**AB APRIL
IM FACHHANDEL
ERHÄLTLICH!**

Basierend auf der
Technologie und Geometrie
des bewährten PIKO A-Gleises

Problemloser Aufbau auch
auf schwierigem Untergrund
dank des stabilen Unterbaus

Realistische Farbgestaltung
und plastische
Schotternachbildung



Neu ab April – unsere attraktiven
PIKO SmartControl^{light} Start-Sets
jetzt auch mit dem neuen
PIKO A-Gleis mit Bettung!



www.piko.de



15. Erlebnis Modellbahn in Dresden

► Als die Tore der 15. „Erlebnis Modellbahn“ am Sonntag, dem 17. Februar 2019, schlossen, hatten Veranstalter und Aussteller ein gutes Gefühl. Drei gelungene Ausstellungstage lagen hinter ihnen. Die Auszählung am Abend bestätigte, dass wieder knapp 15 500 Besucher den Weg in die Dresdner Messehallen gefunden hatten.

Das kleine Jubiläum, die 15. Ausgabe, führte zu vielen Fragen rund um die Entstehung dieser Erfolgsgeschichte. Während die erste Ausstellung nur aus einer Anlage im Foyer bestand, wuchs sie in den Jahren Stück für Stück immer weiter. Ein entscheidender Wendepunkt war die Kombination aus Modellbahnausstellung und dem Dresdner Echtdampftreffen – einem Spektakel mit 5-Zoll-Bahnen, auf denen die Besucher auch mitfahren können. Im Jahr 2019 erfolgte nun der nächste Schritt in der Weiterentwicklung des Ausstellungs-konzeptes. Da die vielen Aussteller und vor allem die Besucher alljährlich ein immer



FOTO: TOM TRIPKE

Die großen Spuren begeisterten auch in Dresden die Besucher.

dichteres Gedränge in den Gängen verursachten, beschloss der MEC „Theodor Kunz“ Pirna e.V. als Veranstalter, eine weitere Halle hinzuzunehmen und die Gänge etwas breiter zu gestalten.

Dieses Konzept war goldrichtig, die Ausstellung erfreute sich wieder eines großen Zustroms an Besuchern, ohne dass sich alle gegenseitig auf den Füßen standen. Zu bestaunen gab es 30 Modellbahnanlagen. Darunter waren Großanlagen, aber auch viele kleine, bis ins Detail gestaltete Dioramen der verschiedensten Nenngrößen. Dabei fiel besonders die von den Görlitzer Modelleisenbahnern gestaltete H0-Anlage nach US-amerikanischen Motiven auf. Mit dem Modell eines riesigen Schaufelradbaggers und einer qualmen- den Brikettfabrik verdeutlichten die Modellbahnfreunde aus Senftenberg, dass die Lausitz bereits reichlich Erfahrung mit dem Strukturwandel hat.

Auch für internationales Flair war gesorgt: Anlagen aus Frankreich und den Niederlanden waren ebenso zu sehen wie die riesige H0-Modulanlage einer Nachwuchs-

modellbahngruppe aus Prag. Da die SMV mit jungen Modellbahnern aus Tschechien, Ungarn und Frankreich ähnliche Arbeit leistet, kam man mit der Gruppe ins Gespräch, um Ideen für eine künftige Kooperation auszutauschen.

Ein weiterer Besuchermagnet war das Echtdampftreffen in Halle 3, das bereits zum neunten Mal stattfand. Auf 600 Metern Gleis mit 127 Millimetern Spurweite drehten die zahlreichen Dampfloks, aber auch manche hervorragend gebauten Diesellokomotive ihre Runden. Sehr gefragt waren die Mitfahrten bei Kindern. Bei den täglichen Lokparaden gab es entlang der Strecke keine freien Plätze mehr.

An den Ständen der Modellbahnfirmen, darunter viele Kleinserienhersteller, konnten die Besucher manches lang gesuchte Modell erwerben.

Erstmalig konnte ein amtierender Ministerpräsident auf der „Erlebnis Modellbahn“ begrüßt werden. Während es mit dem bekennenden Modellbahnfreund Kurt Biedenkopf nicht gelang, gab sich nun Michael Kretschmer die Ehre und ließ sich



Viele Großanlagen, wie diese hier vom Modellbahnverein Lausitz, waren zu sehen.



Die Senftenberger dokumentierten mit ihrer Brikettfabrik deutsche Industriegeschichte.



FOTOS (4): PETER POHL

Dass auch jenseits der Deutschen Grenzen im Maßstab 1:120 gebaut wird, demonstrierten die Modellbahnfreunde des dänischen TT-Clubs.



Ione Quintha Scheuble, Wolfgang Drichelt: viele Jahre lang die „Eisenbahnromantiker“.



Daniela Schätzle, Tamara Mielke und Bettina Wilgermeier rockten den Stand der VG Bahn.



Der sächsische Ministerpräsident Michael Kretschmer (2. v.l.) beim SMV.

von Uwe Urbas, dem Vorsitzenden des MEC Pirna, verschiedene Anlagen zeigen. Angetan war der Politiker von der bereits erwähnten Anlage aus Görlitz, schließlich stammt er von dort und pflegt seit geraumer Zeit gute Kontakte zum Verein. Weitere Stationen seines Messebesuches waren die Stände der Dampfbahnroute, der Dresdner Parkeisenbahn und der gemeinsame Stand von SMV und BDEF. Hier informierte er sich über die Möglichkeiten einer attraktiven Jugendarbeit. Auch die Bedeutung der Eisenbahn und Modelleisenbahn im Alltag der Sachsen war ein Thema.

Getreu dem Motto „Familiär“ gab es für die kleinen Messebesucher an den Spielflächen, Bastelplätzen und dem Junior Col-

lege Europa die Möglichkeit, das Hobby Modelleisenbahn zu erleben.

SMV und BDEF gratulieren dem MEC „Theodor Kunz“ Pirna e.V. herzlich zum kleinen Jubiläum und danken den zahlreichen Helfern – nach Angaben des Vereins sind pro Tag rund 70 Personen für die reibungslose Durchführung notwendig. Die „Erlebnis Modellbahn“ genießt weit über die Grenzen Sachsens hinaus einen hervorragenden Ruf. So informierten sich auch Kollegen vom österreichischen Modellbahnverband VOEMEC beim Verein.

Die 16. „Erlebnis Modellbahn“ wird gemeinsam mit dem Dresdner Echtdampftreffen vom 14. bis 16. Februar 2020 in der Messe Dresden stattfinden. Dann feiert das Echtdampftreffen sein zehnjähriges Bestehen. Man darf gespannt sein, was sich die Freunde vom Minibahnclub Dresden e.V. dazu einfallen lassen werden. Interessenten, die auch einmal in Dresden ausstellen wollen, werden in der zweiten Jahreshälfte Informationen auf der Internetseite des MEC Pirna finden: www.mec-pirna.de. *Peter Pohl, Mirko Caspar*

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.



Besuchen Sie uns auf der Intermodellbau 2019 in Dortmund!

Auf unserem Messestand Nr. 4.F20 in Halle 4 begrüßen wir Sie ganz herzlich und präsentieren ...



WOODLAND SCENICS®

Basteln, probieren und kaufen Sie ...

- Wir stellen und führen Ihnen das neue Field System™ von WOODLAND SCENICS vor
- WOODLAND SCENICS-Action auf unserem Stand. Lernen Sie mit unseren Bastelkits die Welt von WOODLAND SCENICS kennen
- Unsere Topseller von WOODLAND SCENICS – Produkte zum direkten Kauf



LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn ...

- Sehen Sie unsere LILIPUT-Modellneuheiten 2019!
- Unser LILIPUT Produkt Manager stellt Ihnen die diesjährigen Neuheiten gerne persönlich vor
- Eine große Auswahl an LILIPUT Neuheiten 2018 direkt zum Kauf und Mitnehmen
- % Sale % – älterer LILIPUT-Modelle zu günstigen Angebotspreisen

amdocs release on mygully.com



Modellbauhilfen, Werkzeuge und Zubehör

- PROSES Bestseller – Praktisches und Nützliches zum Anfassen und Kaufen
- Neues aus der Ideenschmiede von PROSES

Kommen Sie doch einfach vorbei und lassen Sie sich gerne inspirieren, verführen und begeistern.

Wir sind für Sie Da!

Dampfbetrieb

- Harzer Schmalspurbahnen, Wernigerode – Eisfelder Talmühle – Nordhausen, Eisfelder Talmühle – Quedlinburg, Wernigerode – Brocken, HSB, Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.
- Löbnitzgrundbahn, Radebeul Ost – Moritzburg – Radeburg, SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft, Am Bahnhof 1, 01468 Moritzburg, Tel. (035207) 89290, www.loessnitzgrundbahn.de.
- Fichtelbergbahn, Cranzahl – Oberwiesenthal, SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft, Geyersdorfer Straße 32, 09456 Annaberg-Buchholz, Tel. (03733) 1510, www.fichtelbergbahn.de.
- Weißeritztalbahn, Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf, SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft, Am Bahnhof 1, 01468 Moritzburg, Tel. (035207) 89290, www.weisseritztalbahn.com.
- Zittauer Schmalspurbahnen, Zittau – Kurort Oybin, Zittau – Jonsdorf, Zittauer Schmalspurbahn, Bahnhofstraße 41, 02763 Zittau, Tel. (03583) 540540, www.zittauer-schmalspurbahn.de.
- Bäderbahn Molli, Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn, Mecklenburgische Bäderbahn Molli, Am Bahnhof 3-4, 18209 Bad Doberan, Tel. (038293) 431331, www.molli-bahn.de.
- Rasender Roland, Lauterbach-Mole – Putbus – Göhren, Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80800, www.ruengensche-baederbahn.de.

Vorbild und Modell

Bis So 30.6.2019

- Geheimsache Bahn - Die neue Sonderausstellung im DB Museum Nürnberg, Dienstag bis Freitag jeweils von 9 bis 17 Uhr, Samstag, Sonntag u. an Feiertagen, 10 bis 18 Uhr, Lessingstraße 6, 90443 Nürnberg, Tel. 0800 32687386, www.dbmuseum.de.

Do 14.03.2019

- Fahrbetrieb in 74564 Crailsheim-Rüddern, Lokschnuppen Rüddern, Gebäude 6a, ab 19.30 Uhr, Tel. (07904) 85 21, www.mec-crailsheim.de.
- Vereinstreffen und Bastelabend in 38116 Braunschweig-Lehndorf, ab 18 Uhr, Saarbrückener Straße 252 b, Tel. (0531) 53900, www.lgb-treff.de.

Fr 15.03.2019

- Knäzchenexpress auf der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 72640, www.bergwerksbahn.de.
- Mondscheinfahrten der Trossinger Eisenbahn ab 19 Uhr, Freundeskreis

der Trossinger Eisenbahn, Bahnhof Trossingen-Stadt, Tel. (07425) 9402-36, www.trossinger-eisenbahn.de.

Sa 16.03.2019

- Tauschbörse in 67245 Lamsheim, Halle des TV 1864/04, Weisenheimer Straße 56, Tel. (06233) 303-9219, www.mef-frankenthal.de.
- Berliner Geschichten auf der Ringbahn, Rundfahrten ab Berlin-Schöneweide mit 528177, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.
- Schnellzugdampf ab Gießen nach Berlin ins Technikmuseum mit 143005 und 031010, Eisenbahnfreunde Treysa, Tel. (06698) 9110441, www.eftreysa.de.
- Mit dem Esslinger Triebwagen (Anton) von Braunschweig zur Rübelandbahn nach Blankenburg, Eisenbahnfreunde Helmstedt, Tel. (05352) 6471, www.eisenbahnfreundehe.jimdo.com.
- Tauschbörse in 18069 Rostock, Opel-Krüger, Hawermannweg 15 bis 19, Reutershagen, 11 bis 15 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.

Sa 16.03. und So 17.03.2019

- Rokal-TT-Börse in 47929 Greifrath, Niederrheinisches Freilichtmuseum Dorenborg, Am Freilichtmuseum 1, Tel. (02158) 91730, www.niederrheinisches-freilichtmuseum.de.
- Dampfbetrieb auf der Preßnitztalbahn mit vier Zugpaaren zwischen Jöhstadt und Steinbach, IG Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 808037, www.pressnitztalbahn.de.
- Ausstellung in 07919 Mühltröff, im Schloss, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (036645) 29309, www.modell-muehltröff.de.
- Modellsportbeurs Zutphen, Modelleisenbahnverein De Blokkendoos, Fanny Blankers, Koenweg 2, Messe Gebäude Hanzehal NL-Zutphen, Tel. (0031) 644324111.
- Saisonöffnung bei der Berliner Parkeisenbahn, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin, Tel. (030) 538926-60, www.parkeisenbahn.de.
- Ausstellung in 07919 Mühltröff, im Bürgerhaus (Schützenhaus), Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (036645) 35300, www.modell-muehltröff.de.

So 17.03.2019

- Tauschbörse in 66265 Heusweiler-Wahlscheid, Sport- und Kulturhaus, Im Dorf 11, 10 bis 16 Uhr, Tel. (06806) 83493, www.mef-heusweiler.de.
- Winter-Sonderbetrieb der Museumsbahnen Schönberger Strand bis Kiel Süd mit Fotohalten, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- „Teddytag“ auf der Frankfurter Hafenbahn, Start und Ziel ist der Haltepunkt „Eiserner Steg“. Der Zug

pendelt zwischen 11 und 17 Uhr jeweils zur vollen Stunde Richtung Osten oder Westen. Kinder, die an diesem Tag ihren Teddybären mitbringen, fahren kostenlos, Tel. (069) 436093 (nur Sa 11 bis 16 Uhr), www.historische-eisenbahn-frankfurt.de.
- Sonderzüge mit der frisch hauptuntersuchten Diesellok V 20039 auf der Gesamtstrecke Schönberger Strand (dort ab 11.30 Uhr) – Kleinbahnhof Kiel Süd (dort ab 13.30 Uhr), Tel. (04344) 2323, www.vvm-museumsbahn.de.
- Ausstellung und Tauschbörse in 50129 Bergheim, Bürgerhaus Oberaufem, Zur Ville 2, Tel. (0173) 9838349, www.mec-bergheim.de.

Mo 18.03.2019

- Clubabend bei den Eisenbahnfreunden Helmstedt, Clubheim, Schöninger Straße 15 a, ab 17 Uhr, Tel. (05352) 6471, www.eisenbahnfreundehe.jimdo.com.

Mi 20.03.2019

- Vereinsabend Hamburg-Barmbek, Aktuelles von Bahnen, Bussen und unseren Museen, 18 Uhr, Tunic's Restaurant Dubrovnik, Adolph-Schönfelder-Str. 49, 22083 Hamburg, rund 400 Meter westlich U-Bahnhof Hamburger Straße, Telefon (040) 5542110, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 21.03.2019

- Vereinstreffen und Bastelabend in 38116 Braunschweig-Lehndorf, ab 18 Uhr, Saarbrückenerstraße 252 b, Tel. (0531) 53900, www.lgb-treff.de.

Sa 23.03.2019

- Elstertal-Express ab Gera Hbf mit 411144, ab Gera über Greiz und Adorf (Vogtl.) nach Franzensbad und Cheb, Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen, Schmidtstedter Straße 34, 99084 Erfurt, Tel. (0361) 349810, www.bahnstalgie-thueringen.de.
- Autostadt-Express mit V200033 nach Braunschweig bzw. Wolfsburg. Sonderfahrt ab Hamm (Westf) über Lippstadt, Paderborn und Altenbeken nach Braunschweig bzw. Wolfsburg, alternativ Straßenbahnrundfahrt in Braunschweig oder Besichtigung der „Autostadt“ in Wolfsburg, Museumseisenbahn Hamm, Schumannstraße 35, 59063 Hamm, Tel. (02381) 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de.

Sa 23.03. und So 24.03.2019

- Teddybärdampf auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
- Ausstellung in 67823 Obermoschel, jeweils 10 bis 18 Uhr, Tel. (06362) 993838, www.mbf-obermoschel.de.
- Ausstellung in 12627 Berlin-Hellersdorf, jeweils 10 bis 18 Uhr, Tel.

0172 8630810, www.ig-modellbahnhellersdorf.de.

- Ausstellung in 02791 Oderwitz, OT Niederoderwitz, Hofstraße gegenüber Kindergarten Märchenland, jeweils von 13 bis 18 Uhr, Modellbahnfreunde der Niederoderwitz, Tel. (035842) 27503, www.modellbahnfreunde-niederoderwitz.de.
- Eisenbahnmarkt in 50389 Wesseling, jeweils 10 bis 17 Uhr, Festsaal der HGK, Schwarzer Weg, Tel. 0172 2411616, www.kbef-ev.de.
- Langenauer Modellbahntage, Eisenbahnverein Langenau und IG Freunde der Eisenbahn Langenau, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Am Bahnhof 4, 09619 Brand-Erbisdorf, Tel. (037322) 41951, www.eisenbahnverein-langenau.de.

So 24.03.2019

- Straßenbahnfahrten am Bahnhof Schönberger Strand, alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 5542110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Nostalgiefahrt von Neustadt (Orla) über Gera in die historische Winzerstadt Freyburg (Unstrut) mit Führung durch die Rotkäppchen-Sektellerei, Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen, Schmidtstedter Straße 34, 99084 Erfurt, Tel.(0361) 349810, www.bahnstalgie-thueringen.de.
- Ausstellung in 85356 Freising, Mehrzweckhalle Luitpoldanlage, Luitpoldstraße 1, 9 bis 13 Uhr, MEC Freising, Tel. (08161) 85646, www.mec-freising.de.

Mo 25.03.2019

- Clubabend bei den Eisenbahnfreunden Helmstedt, Schöninger Straße 15 a, ab 17 Uhr, Tel. (05352) 6471, www.eisenbahnfreundehe.jimdo.com.

Mi 27.03.2019

- Erlebnisrundfahrten mit historischen Straßenbahnen am Bf. Schönberger Strand, Abfahrten etwa halbstündlich 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 5542110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Lesung von Alexander Boschwitz: „Der Reisende“, Einlass 18.30 Uhr, Beginn 19.00 Uhr, DB-Museum Nürnberg, Tel. 0800 32687386, www.dbmuseum.de.

Do 28.03.2019

- Vereinstreffen und Bastelabend in 38116 Braunschweig-Lehndorf, ab 18 Uhr, Saarbrückenerstraße 252 b, Tel. (0531) 53900, www.lgb-treff.de.

Fr 29.03.2019

- Schauspielführung: Von Mördern, Königen und Betrügnern, Hochspannung im DB-Museum, Einlass 17.45 Uhr, Beginn 18 Uhr, DB Museum Nürnberg, Tel. 0800 32687386, www.dbmuseum.de.

Sa 30.03.2019

- Tauschbörse und Ausstellung in NL-9205 BZ Drachten, Oprijlaan 3, Fries Kongress-Zentrum, 10 bis 16 Uhr, Tel. (0031) 505033926, www.vbevenementen.eu.
- Sonderzug „Ottokar“ mit 35 1097 und 50 3648 ab Cottbus, Zwickau, Chemnitz und Dresden-Neustadt über die böhmischen Berge nach Ústí nad. Labem Wahlweise Fotofahrt über die Bielatalbahn und zurück, Seilbahnfahrt zum Ausflugsrestaurant „Vtruše“ oder Busfahrt zur Burg Schreckenstein, DGEg Bahnreisen, Postfach 102045, 47410 Moers, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- Tauschbörse in 06618 Naumburg (Saale), Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelder-Straße, 8 bis 13 Uhr, Naumburger Modellbahn-Club, Tel. (03445) 201826.

So 31.03.2019

- Aktionstag im Eisenbahnmuseum Lokschruppen Aumühle, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Die Herkulesbahn-Strecke zum Hohen Gras, Exkursion, Treffpunkt Haltestelle Hohes Gras, 13.17 Uhr, VHS Region Kassel, Tel. (0561) 1003 1696, www.vhs-region-kassel.de.
- Tauschbörse in 65549 Limburg, Hospitalstr. 4, Stadthalle/Josef-Kohlmeier-Halle, 10 bis 16 Uhr, Tel. (06431) 43372, www.mec-limburg-hadamar.de.

Mi 03.04.2019

- Medienabend Hamburg-Jenfeld, Thema: Öffentlicher Nahverkehr in aller Welt, 18.30 Uhr, Telefon (040) 5542110, Vereinsheim Gertrud-Märzel-Haus des TSV Wandsbek-Jenfeld von 1881, Bekkamp 27, 22045 Hamburg, www.vvm-museumsbahn.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen:

Sendzeiten im SWR

Montag bis Freitag: 14.15 Uhr und 14.45 Uhr eine Folge aus dem Archiv

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

- Erlebnisrundfahrten mit historischen Straßenbahnen am Bf. Schönberger Strand, Abfahrten etwa halbstündlich 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 5542110, www.vvm-museumsbahn.de.

Fr 05.04.2019

- Stadt und Schiene(n), Verkehrshistorischer Spaziergang durch Kassel, 16 bis 18 Uhr, VHS Region Kassel, Tel. (0561) 10031696, www.vhs-region-kassel.de.

Sa 06.04.2019

- Zeichen-Workshop „Geheimsache Zeichnen“ für Kinder von 9 bis 13 Jahren, DB Museum Nürnberg, Tel. 0800 32687386, www.dbmuseum.de.
- Fahrtag beim N-Bahn-Club Rhein-Neckar, jeweils 16 bis 19 Uhr, Clubräume auf der Friesenheimer Insel in Mannheim (Friesenheimer Straße 18), Tel. 0176 63884550, www.nbc.m.de.
- Tauschbörse in 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Eimsbüttel, Doormannsweg 12, 11 bis 15 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.

So 07.04.2019

- Straßenbahnfahrten am Bahnhof Schönberger Strand, alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 5542110, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 11.04.2019

- Fahrbetrieb in 74564 Crailsheim-Rüddern, Lokschruppen Rüddern, Gebä

bäude 6 a, ab 19.30 Uhr, Tel. (07904) 85 21, www.mec-crailsheim.de.

Sa 13.04.2019

- Straßenbahnschule am Bahnhof Schönberger Strand - Spielerische Einführung in die faszinierende Museums-Straßenbahnwelt für Jugendliche und Erwachsene mit Fahrübungen! Es ist erwünscht, dass Teilnehmer möglichst bis 11 Uhr eintreffen. Ende ist gegen 17 Uhr, Tel. (040) 8991143, www.vvm-museumsbahn.de.
- Tag der offenen Tür in 13347 Berlin, Vereinsheim, Seestraße 83, OT Wedding, 11 bis 17 Uhr, Tel. (030) 40035618, www.modellbahnpsb24.de.
- Dampfsonderzug mit 01 118 von Frankfurt nach Speyer und zurück, Tel. (069) 436093 (nur jeweils Sa 11-16 Uhr), www.historische-eisenbahn-frankfurt.de.

So 14.04.2019

- Ausstellung in 65474 Bischofsheim: Die Eisenbahn in Mainz im Wandel der Zeit, 14 bis 17.30 Uhr, Heimatmuseum Mainz-Bischofsheim, Darmstädter Str. 2, Tel. (06144) 94282, www.museum-bischofsheim.de.
- Vortrag im Museum Lokschruppen Aumühle: Flucht und Vertreibung, Gemeinschaftsveranstaltung mit der Stiftung Herzogtum Lauenburg, 11 und 17 Uhr, Tel. (040) 8991143, www.vvm-museumsbahn.de.
- Laabertalbahn Eggmühl – Langquaid fährt zum Schierlinger Frühjahrsmarkt, vier Zugpaare im

2-Stunden-Takt, Tel. (09452) 949707, www.laabertalbahn.de.

- Fahrtag und Tag der offenen Tür bei der Interessengemeinschaft Eisenbahn Flehingen, Vereinsheim Flehingen, Tel. (07258) 1620, www.ige-flehingen.de.
- Tauschbörse in 24768 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1, 11 bis 16 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.
- Räuberbahn ins Blaue, Sonderzüge zwischen Altshausen und Pfullendorf, Tel. (0751) 3614141, www.bodo.de.

Di 16.04.2019

- „Geheim-Werkstatt“ für Kinder von 8 bis 12 Jahren, DB Museum Nürnberg, Tel. 0800 32687386, www.dbmuseum.de.

Mi 17.04.2019

- Straßenbahnfahrten am Bahnhof Schönberger Strand, 11 bis 17 Uhr, Tel. (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Ankündigungen in der Rubrik „Termine und Treffpunkte“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31, gültig ab 01.01.2019. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.



LH101 - Art.Nr. 21101

+

LZV200 - Art.Nr. 20200

=

SET101 - Art.Nr. 60101

Wir sind von der Qualität unserer Digital plus Komponenten so überzeugt, dass wir Ihnen ab Kaufdatum 6 Jahre Herstellergarantie gewähren.



Erfolgs - Rezept

Man nehme: die konsequente Weiterentwicklung einer der erfolgreichsten DCC-Digitalzentralen und füge 106 g des neuesten und mit vielen Möglichkeiten für nahezu jeden Geschmack versehenen Handreglers hinzu. Dieses Rezept haben wir mit einem praktischen Umkarton versehen und nennen es **SET101**.

Das Set ist der Nachfolger des bewährten SET100, enthält die neue Digitalzentrale **LZV200** und den Handregler **LH101** und ist der perfekte Einstieg (oder Aufstieg) in die digitale Mehrzugsteuerung. Für Individualisten. Oder für Modellbahnvereine. Auch für die Zukunft ist man mit dem SET101 bestens gerüstet: sowohl für den LH101 als auch für die LZV200 können Software-Updates bequem zuhause durchgeführt werden. Ausführliche Information:

www.lenz-elektronik.de/SET101

ROCO ► „LEITWOLF“ DER TXL UND 465 DER BLS FÜR HO



Ein Spitzenmodell vom Fahrwerk bis zum Dach ist Rocos Mehrsystem-Vectron, was die Detaillierung und Bedruckung angeht.



Gut versteckt sind bei der BLS-465 die filigranen Stromabnehmer.

TX-Logistik mit Sitz in Troisdorf ist eines der großen Transportunternehmen im europäischen Schienengüterverkehr. 80 Loks und 1150 Waggons sind insbesondere im Nord-Süd-Verkehr unterwegs. Da kann man schon ein bisschen stolz sein und seine Loks publikumswirksam präsentieren. Ein Beispiel ist der von „Loc & More“ gestaltete „Leitwolf“. 193 554 ist seit März 2017 in Wolfsgrau/Leuchtgrün

unterwegs. Wesentlich zurückhaltender wirkt im Vergleich die klassisch-blaue BLS-Maschine. Die Soundausstattung der beiden hochdetaillierten und in sauberem Finish ausgelieferten Modelle ist überzeugend und den Aufpreis wert. Beide Loks sind auch ohne Sound sowie in Wechselstromausführung (Sound) zu haben.
Leitwolf: 73983; Preis: 304,90 €
BLS-465: 73288; Preis: 309,90 €

MÄRKLIN ► GOTTHARD-PANORAMA-EXPRESS FÜR Z



Seit 2017 besteht das touristische Angebot der SBB, die alte Gotthard-Bergstrecke im Panoramawagen zu bereisen, verbunden mit einer Schifffahrt über den Vierwaldstätter See. Märklin liefert das passende Z-Zug-

set mit einer Re 4/4 II aus (nun mit Glockenankermotor und LED-Beleuchtung mit Schweizer Lichtwechsel) sowie drei Panoramawagen der 1. Klasse. Die zwei 2.-Klasse-Waggons des Vorbildzuges feh-

len. Der Packung liegt ein großer SBB-Faltprospekt aus dem Jahr 2018 zum Gotthard-Express bei, aber leider keine Fahrkarte. Ein N-Zugset folgt in Kürze.
Bestellnummer: 81594; **Preis:** 319,99 €

TILLIG ► ČD-REISEZUGWAGEN UND ALEX-WAGEN FÜR TT

Seit 2012 betreibt die FS-Tochter Netinera die Alex-Züge, die von München aus ins Allgäu sowie nach Regensburg/Prag verkehren. 2017 stießen 29 frisch umgebaute Wagen aus Beständen der FS zur Alex-Flotte. Die Farbgebung der neuen Wagen unterscheidet sich jedoch von den türkisfarbenen Bestandsfahrzeugen – die Rechte am Türkis liegen noch beim alten Eigentümer Arriva, der nun der DBAG gehört. Dank Tilligs neuem 1./2-Klasse-Wagen der Bauart ABbmdz lassen sich die erfrischend bunten Alex-Garnituren auch im Maßstab 1:120 nachbilden. Nicht minder farbenfroh ist der Liegewagen nach aktuellem Vorbild der ČD. Der Halbgepäckwagen erlebt eine Neuauflage in grün-weißer Farbgebung der Epoche V. Besonders auffallend sind die erhabenen Erker der Gepäckraumfenster.

ČD-Packwagen: 16699; Preis: 52,90 €, ČD-Liegewagen: 16693; Preis: 48,90 €, Alex-Wagen: 16273; Preis: 50,90 €



Liege- und Halbgepäckwagen tragen verschiedene Farbschemata der ČD zur Schau.



Fahrradplätze, WLAN und Ticketverkauf im Zug: Im Alex lässt es sich komfortabel reisen.

MODELLBAHN-UNION ► FÄHRBOOTWAGEN

Die bereits länger für die Spur N angekündigten Fährbootwagen der Bauart Tcefs wurden nun ausgeliefert. Bezüglich der feinen und maßstäblichen Ausführung stehen sie den ent-

sprechenden H0-Modellen kaum nach. Es sind sechs Varianten erhältlich, die mit unterschiedlich langen Kupplungen versehen werden können. Bestellnm.: 66001-006; Preis: je 29,99 €



FOTO: WERK

KM1 ► ROCKET IM MASSSTAB 1:11

Als hochdetailliertes Live-Steam-Modell für fünf Zoll Spurweite bietet KM1 die erste betriebstaugliche Dampflokomotive der Welt an: die bekannte „Rocket“ des Eisenbahnrennens in Rainhill von 1826. Die handgefertigten Modelle aus Messing, Kupfer, Edelstahl und Holz können ab jetzt vorbestellt werden. Das immerhin 61 Zentimeter lange Gespann aus Lok und Tender wiegt neun Kilogramm. Der Kessel wird mit Kohle befeuert. Die Zylinderblöcke bestehen aus Bronze, die Kolben aus Edelstahl.

Bestellnummer: 161606; Preis: 5900 €



FOTO: WERK

TRIX ► BAUREIHE 37 DER DR FÜR H0



Die bekannte Museumslok 24 009 wurde bei der DR als 37 1009 geführt. Trix bringt das Modell im Zustand um 1970 kurz nach erfolgter EDV-Nummerierung, mit Vollscheiben-Vorlaufrollen, beheimatet im Bw Stendal. Später kam die Lok zum Bw Güsten und wurde 1972 von dort in die Bundesrepublik verkauft. Das Einstiegermodell mit DCC-/mfX-Sound-Decoder bietet 14 Funktionen. Bestellnr.: 22437; Preis: 199,99 €

NME ► MODERNE SILOWAGEN FÜR N

In kleinen Serien liefert NME neue Nummern- und Beschriftungsvarianten der bekannten modernen Güterwagen-Serien aus. Darunter ist der weiße VTG-Waggon der Bauart Uagnpss mit vier Ladeluken für den Zuckertransport. Rechts im Bild steht der grau/grüne Captrain-Tagnpss für den Getreidetransport mit Schwenkdach. Detaillierung und Bedruckung der Modelle zeigen sich tadellos. **Bestellnummern: 205605 und 212605; Preis: je 46,90€**



NPE ► SCHWERLASTWAGEN-VARIANTEN FÜR HO



Als blauer SNCF- und grüner DR-Bauzugwagen und im Rot der DBAG.



Zwei beladene DR-Versionen, vorn eine mit abgeklappten Wänden.

Von den gelungenen Modellen der DR-Schwerlastwagen sind bei NPE neue Varianten erhältlich. In Braun kommen

ein DR-Dreier-Set mit Coil-Be-ladung (22096), ein Wagen der DBAG mit Niesky-Drehge-stellen (22107) und ein DR-

Truppentransportwagen mit abgeklappten Seitenwänden (22089). Der rote DBAG-Samms-u ist mit Stahlrollen

beladen (22094), die beiden Bauzugwagen gehören zur DR (22111) und zur SNCF (22106). **Preise: 39,90/49,90€ (Einzelwag.)**

HERPA ► STRALIS-SATTELZUG FÜR HO

Nach der Premiere als Solozugmaschine wird der Iveco Stralis XP nun auch als Sattelzug präsentiert. Als Vorbild diente ein Fahrzeug der italienischen Spedition Arcese aus Trient. Neben dem Gardinenplanen-Auflieger mit fein gravierten Seitenwänden gefällt auch die dezente goldfarbene Ver-zierung am Führerhaus. **Bestellnummer: 309516; Preis: 39,95€**



WIKING ► MODERNES FÜR STRASSE UND FELD IN HO



Verladen: MANTGL mit 904 GTS.

Der schnittige Porsche 904 GTS von 1963 liegt auch im Modell wie ein Brett auf der Straße. Falls der Porschefahrer den Motor mal wieder überdreht hat, steht auch ein neuer ADAC-Abschleppwagen auf Basis eines MANTGL mit beweglichem Kran und Pritsche bereit. Für die Feldarbeit erscheint der Claas Lexion 770 TT nun mit einem Maisvorsatz. **Porsche 904: 016302; Preis: 11,99€, Abschleppdienst: 063607; Preis: 20,99€, Claas Lexion: 038913; Preis: 33,49€**



Der neue Lexion 770 ist der ganze Stolz von Bauer Jupp.

BREKINA ► FORD-/BMW-KLASSIKER FÜR HO



Der eine punktete mit Platz, der andere mit Geschwindigkeit.

Mit dem Granada Turnier und dem Capri III bereichern zwei typische Ford-Pkw der frühen 80er-Jahre das Brekina-Programm. Die hervorragend detaillierten und bedruckten Modelle sind in vielen poppi-

gen Farben erhältlich. Zeitlos elegant wirkt dagegen der zweifarbige BMW 326 mit deutlich verbesserter Bedruckung. *Ford Capri: 19551; Preis: 15,90€, Ford Granada 19501; Preis: 15,90€, BMW 326; Preis: 14,90€*



„Schnuckelig sieht der aus, oder?“ – „Und erst der Fahrer ...“

BUSCH ► PLATTENTRANSPORT FÜR TT

Mit attraktiver Beladung kommt das TT-Modell des DR-Schwerlastwagens in den Handel. In zwei KPB-2-Transportstellen sind vier Wohnungsbau-Betonplatten verladen. Die Beladung ist als Fertigmodell aus Lasercut-Teilen und Draht ausgeführt. Ein Bausatz würde den Preis vielleicht günstiger gestalten helfen. Ebenfalls fix und fertig kommt die nette HO-Szene mit dem radlosen Benz-Kombi (mit Scheibenbrems-Nachbildung) und zwei ratlosen Polizisten aus der Packung.

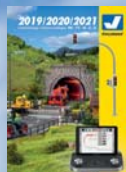
DR-Samm in TT: 31172; Preis: 54,99€, Radlos in HO: 7828; Preis: 24,99€



Fix und fertig beladen ist der Samm 4818 der DR zu haben.



Dumm gelaufen: Die Alufelgen fanden anderweitig Verwendung.



Viessmann®
HO 1370
Windrad mit drehenden Flügeln

8999
Viessmann Katalog
2019/20/21



99904
kibri Katalog
2018/19

HO 13061
LIEBHERR LG 1550
BREUER & WASEL



kibri®
Eine Marke von **Viessmann**

**JETZT NEWSLETTER
ABONNIEREN!**



Viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
www.viessmann-modell.de

US-CORNER



Die Genesis-F7 ist eine Klasse für sich. In den beiden Western-Pacific-Lackierungen sind die Lokomotiven noch markanter.

Eine bekannte ehemalige US-Bahngesellschaft ist die Western Pacific (WP). Ihre Hauptroute führte von Salt Lake City über die „Feather River Route“ nach San Francisco. Gut vernetzt war die WP mit der Denver & Rio Grande Western, mit der sie, im Verbund mit der Chicago, Burlington and Quincy Railroad (CB & Q), den „California Zephyr“ betrieb. Bekannt sind vor allem Aufnahmen dieses legendären Zugs, an dessen Spitze silberfarbene WP-F7 mit breiter orangefarbener Bauchbinde verkehrten. In den letzten Jahren bis zur Übernahme durch die UP im Jahr 1982 trugen die WP-Lokomotiven die so genannte „New-Image“-Lackierung. Bei Athearn-Genesis ist nun ein schönes Set mit je einer EMD-F7A in je einer der beiden bekannten Lackierungen erschienen (Art.-Nr.: 22702). Pink ist eine seltene Farbe im Bahnverkehr.

Deshalb sticht der „Ready-to-Roll“-Hopper des Unternehmens Farnhamville aus jedem Güterzug hervor (Art.-Nr.: 82021).

Die N-Bahner können ebenfalls auf zahlreiche Neuheiten zurückgreifen: Als Overton-Cars werden die kurzen vierachsigen Personenzugwagen bezeichnet, welche so typisch sind für das Bild amerikanischer Personenzüge in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Bei Athearn ist ein schönes Vier-Wagen-Set in den Farben der Union Pacific (UP) erschienen (Art.-Nr.: 11032). Modernere Vorbilder haben



Rosarot ist außergewöhnlich für einen Güterwagen.

diese Modelle: ein Flat-Car der Milwaukee Road (Art.-Nr.: 15782), ein 50'-Box Car der Missouri Pacific (Mopac) (Art.-Nr.: 24570) und ein baugleicher Box Car der Union Pacific (Art.-

Nr.: 24579); alle drei Waggons gefallen dank ihrer perfekten Detaillierung. Auch die Bedruckung ist bemerkenswert sauber und gestochen scharf.

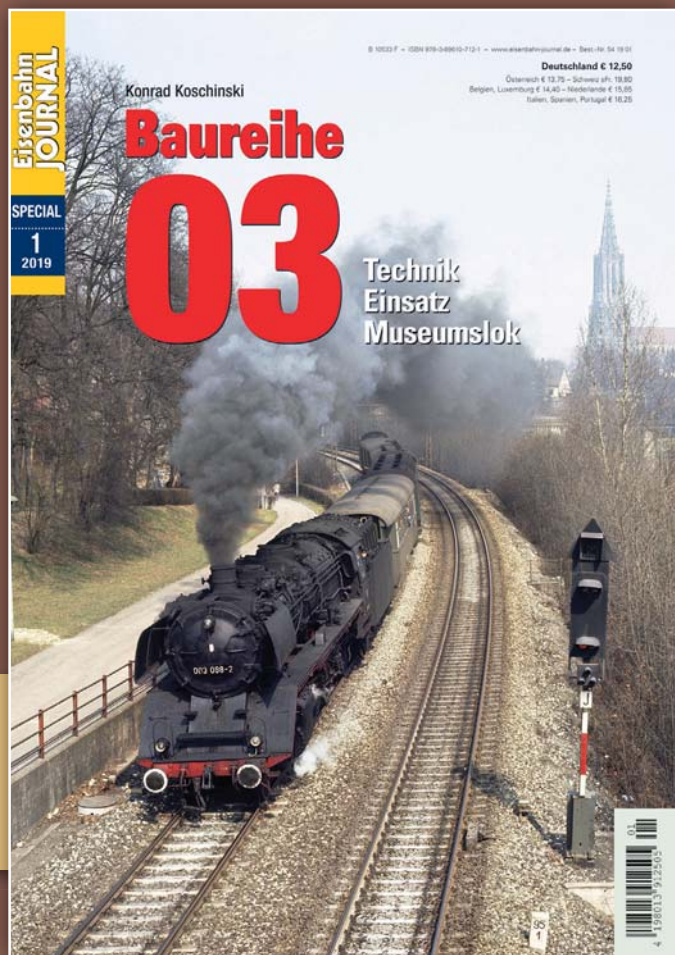


Eine Augenweide im Maßstab 1:160 sind diese drei Güterwagen von Athearn.



Auf diesem Bild fehlt nur noch die Cowboybande auf Pferden, die den Zug überfällt.

DIE „PAZIFIK“



Mit 298 Maschinen war die Baureihe 03 die meistgebaute deutsche „Pazifik“. Die Deutsche Reichsbahn entschied sich für die Beschaffung, weil die Schnellzugdampflok der Baureihe 01 nur auf Strecken eingesetzt werden konnten, die bereits für einen Achsdruck von 20 Tonnen ertüchtigt waren. Während der Plandienst bei der DB im Jahr 1972 endete, erhielten 52 DR-Maschinen der Baureihe 03 in den Jahren 1968 bis 1975 noch Rekessel von ausgemusterten P 10. Den in Polen und der Sowjetunion verbliebenen 03 ist ebenso ein eigenes Kapitel gewidmet wie den museal erhaltenen 03. Das neue EJ-Sonderheft ist in gewohnter Weise umfassend bebildert, teils in Farbe, und enthält zahlreiche erstmals veröffentlichte Fotos.

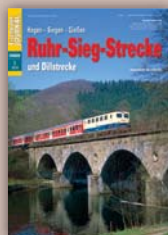
92 Seiten, Klammerbindung,
DIN-A4-Format,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 541901 | € 12,50

NEU

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Baureihe 78
Best.-Nr. 541702



Ruhr-Sieg-Strecke
Best.-Nr. 531801



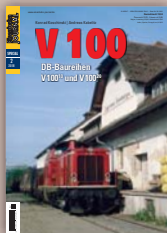
Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



Bodensee
Best.-Nr. 531901



Frankenwaldbahn
Best.-Nr. 541801



V 100
Best.-Nr. 541802



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.



Mekka Dortmund

□ Zum 41. Mal findet die „Intermodellbau“, die größte Modellbauausstellung Europas, in diesem Jahr statt. Vom 4. bis 7. April 2019 öffnen sich die Tore der Dortmunder Westfalenhallen.

Die Sparte Modelleisenbahn belegt wieder die kompletten Hallen 4 und 7. Nahezu alle Großserien- und sehr viele kleinere Hersteller, zahlreiche Verlage – einschließlich der VG Bahn – und Händler geben sich ein Stelldichein. Viele neue Modelle werden als Handmuster gezeigt, vielleicht ist auch Ihr lang erwarteter Wunsch dabei.

Der MOBA hat zum 25. Mal die ideale Trägerschaft im Eisenbahnbereich übernommen und präsentiert mehr als 30 Anlagen in allen gängigen Spurweiten von Z (1:220) bis Hm (1:22,5). Wie üblich ist das Angebot international, auch aus Großbritannien, Frankreich, Belgien und den Niederlanden kommen die Gäste. 14 Anlagen feiern in Dortmund ihre Deutschlandpremiere – ein Markenzeichen der jährlichen MOBA-Auswahl.

Der „Club Ferroviaire de France-Comté“ zeigt seine Maurienne-Anlage, die mit authentischen und oft internationalen Zügen aus der Zeit zwischen 1956 und 1973 begeistert. Ebenfalls aus Frankreich kommt „Saint Tourbière“. Wim Wijnhouds Meisterwerk spiegelt auf einzigartige Weise die Atmosphäre einer französischen einspurigen Diesellinie im Département Ardèche in der Epoche IV wieder. Neben der Eisenbahn mit Tunnels



Unterhalb des Städtchens „Saint Toubière“ liegt dieser französische Provinzbahnhof. Besser kann das Flair der SNCF kaum wiedergegeben werden.



Einen Ausschnitt aus der technisch interessanten Mont-Cenis-Linie zeigt diese französische Anlage. Die CC6500 bezieht ihren Strom (beim Vorbild) aus der seitlichen Stromschiene.

und Viadukten spielt ein malerisches romantisches Städtchen mit einer jahrhundert alten Kirche die Hauptrolle.

Ivo Schraepen aus Belgien bringt, wie immer allein mit seiner Frau, seine neue große Stadtbahnanlage mit. Dort sind originalgetreue Zuggarnituren mit bis zu sieben Metern Länge zu bewundern.

Aus England reist die Gruppe „Macclesfield Model Railway Group“ um

Shaun Horrocks mit ihrer Anlage „Purgatory Peak“ nach Dortmund. Nachgebildet wird eine 3-Fuß-Schmalspurbahn, die irgendwo im San Juan-Gebirge von Colorado liegt. Neben Zügen der Denver- und Rio-Grande Bahn verkehren auch Fahrzeuge fiktiver Holz- und Bergbauunternehmen durch oft menschenleere, aber imposante Landschaften. Bis zu einem Meter hoch ragen die Felshänge im Mo-



Bergbau-Bahn in Colorado: Im Maßstab 1:48 ist die Anlage der „Macclesfield Model Railway Group“ gehalten.

Herbst im Erzgebirge zur DRG-Zeit: P10 und Schmalspur-Sachsen geben sich die Ehre.





Großzügig und detailreich gestaltete ländliche Szenen sind auf der N-Modulanlage der „Rodgauer Modellbahn Connection“ zu finden.

dell auf, die bekannten Trestle-Brücken gehören selbstverständlich dazu.

Doch nicht nur aus dem Ausland kommen die Deutschlandpremierer: Auch die „Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Halle-Stadtmitte“ stellen ihre neueste Kreation vor. Die Anlage „Krausenstein“ zeigt Motive aus dem Erzgebirge aus der Zeit zwischen 1920 und 1935. Die eingleisige Hauptbahn mit abzweigender Schmalspurbahn ist an den Bahnhof Wilkau-Haßlau angelehnt, folglich gehören auch Dreischienengleise zur Ausstattung.

Im Maßstab 1:22,5 ist die Anlage von Wolf-Dietrich Groote und Volker Gerisch gehalten. Nach Motiven der Plettenberger und Hohenlimburger Kreisbahnen im Sauerland wird der Rollwagenbetrieb auf einer meterspurigen Schmalspurbahn demonstriert. Großen Wert wurde auf einen möglichst maßstäblichen Gleisbau gelegt, auch dort sind Dreischienengleise zu finden. Daneben wurden Rillenschienen mit eingepflasterten Weichen nachgebildet.

Mit einer Spur-1-Anlage kommen Gerd Mombrei und Kollegen nach Dortmund und führen ihren Nebenbahnhof mit kleinem Bw vor. Geal-

terte Fahrzeuge und Gebäude sowie eine stimmige Hintergrundkulisse zeichnen die Anlage aus.

Die „Rodgauer Modellbahn Connection“ zeigt seine Modulanlage in Baugröße N in U-förmiger Aufstellung. Auf der eingleisigen Nebenbahn fahren Dampf- und Dieselmotoren durch den Sommer der 70er-Jahre. Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof „Kristiansruh“, weitere Betriebsstellen und Gleisanschlüsse ermöglichen Rangiervorgänge und einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb auf den nach einheitlichen Kriterien gestalteten Anlage. Ein Demonstrationsmodul erläutert anschaulich die Vorgehensweise beim Modulbau.

Eine weitere Anlage in Spur N bringt Gerhard Wolf nach Dortmund. Sie zeigt auf nur 120 mal 50 Zentimetern einen kleinen Hafen in Norddeutschland. Dort wird kräftig rangiert, Güterwagen werden auf den einzelnen Gleisanschlüssen zugestellt und wieder abgeholt.

Alle in Dortmund gezeigten Anlagen hier aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen. Seien Sie jedoch versichert, dass jede Anlage ein Kleinod darstellt. Die MOBA-Seminare finden ab diesem Jahr im „Erlebnisbereich Modellbahn“ in der Halle 4 statt. Dort hält der MOBA

in Zusammenarbeit mit der Industrie 45 Seminare zum Thema „Modelleisenbahn“ ab. Das beherrschende Thema wird, wie in den vergangenen Jahren, die Digitaltechnik sein.

Zum Schluss darf ich Sie alle auffordern: Kommen Sie zur 41. „Intermodellbau“ und lassen Sie sich das Top-Event des Jahres 2019 in Sachen Modellbahn nicht entgehen. *Karl-Friedrich Ebe/abp*



FOTOS: MOBA

Zeitweise auch rauchenden Nebenbahnbetrieb auf 32 Millimetern Spurweite zeigt Kurt Mombrei mit seinen Modellbahnkollegen.

Impressum

MODELLEISENBÄHNER

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR

Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION

Andreas Bauer-Partner (abp), Bernd Keidel (ke),
Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Rainer Albrecht, Siegfried Bergelt, Ralf Cöhl, Peter
Grundmann, Dr. Karlheinz Haucke, Rainer Heinrich

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG

Snezana Dejanovic

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeier,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermeier@vgbahn.de

Astrid Englbrecht, Telefon (08141) 53481-152, Fax
(08141) 53481-150, a.englbrecht@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,

Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de

Anzeigenpreisliste Nr. 31, ab 1. 1. 2019,

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck

VERTRIEB

Angelika Höfer, Daniela Schätzle,
Petra Schwarzenfelder, Martina Widmann
Bestellservice (08141) 53481-0

Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außenendienst),
(08141) 53481-103

SEKRETARIAT

Claudia Klausnitzer, Tanja Baranowski

ABONNENTEN-SERVICE

FUNK direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: abo@vgbahn.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstfeldbruck
Telefon (08141) 53481
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 Fürstfeldbruck

Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Andreas Schoo, Ernst Rebele, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG

Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN



FOTO: WOLFGANG BÜGEL/EISENBAHNSTIFTUNG

INTERCITY. JEDE STUNDE. JEDE KLASSE.

Mit diesem Werbeslogan revolutionierte die DB vor 40 Jahren den Fernverkehr. 1979 wandelten sich die erstklassigen Paradezüge zum erschwinglichen Verkehrsmittel für jedermann und die Baureihe 103 wurde plötzlich vor sehr langen Zügen gefordert.



FOTO: JÖRG BOESEN

DAS LETZTE KAPITEL

Lange waren die Loks der Baureihe 143 bei der DBAG unverzichtbar, nun sinkt ihr Stern rapide. Einige der E-Lok-Klassiker fanden jedoch Unterschlupf bei Privatbahnen.

Unser Mai-Heft
erscheint am
9. April
bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch



FOTO: ANDREAS STIRL

GERA-PFORTEN – WUITZ-MUMSDORF

Wir stellen Vorbild und Modell der liebenswerten Thüringer 1000-mm-Bahn gegenüber. 1969 endete der Personenverkehr.

AUSSERDEM

Rampentechnik

Ob Vorspann-, Zwischen- oder Schiebelok – Steigungen sind physikalische Herausforderungen.

Fit für die Zukunft

Der südlichste der drei baltischen Staaten, Litauen, arbeitet an der Modernisierung seiner Eisenbahn.

Loch im Damm

Wir zeigen den Bau eines kleinen aber feinen Durchlasses.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: FRANK ZARGES

AUS FREUDE AM SPIEL

Die große H0-Anlage der IG Neuhausen zeigt, wie sich Modellbahn und RC-Modellbau verbinden lassen.



FOTO: ROBERT HEINZKE

WELCHE IST DIE SCHNELLSTE DAMPFLOK?

Die Abstellung der 18201 im Jahr 2018 markierte einen Wechsel dieses Superlativs. Doch ist die Antwort auf die Frage komplexer als gedacht.



IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

- ▶ Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen & Zubehör
- ▶ Modellautos in den Nenngrößen N & H0
- ▶ Blechbahnhöfe und Fahrzeuge in den Spurgrößen 0 & 1
- ▶ Gebrauchtes Blechspielzeug
- ▶ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- ▶ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- ▶ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

ÖFFNUNGSZEITEN: Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 - 18:00 Uhr
Samstag von 10:00 - 16:00 Uhr
▶▶▶ MONTAG: RUHETAG ◀◀◀

JETZT NEUER STANDORT IN DER RITTERSTRASSE
Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln

Eisenbahn-Romantik Reisen 2019

Alle Reisen inklusive: Fahrt im Komfortreisebus mit Reiseleiter **ab/bis Dresden**, zusätzlich westwärts ab/bis **Leipzig** und **Dortmund** bzw. südwärts ab/bis **Chemnitz**. Begleitete Bahnfahrten laut Programm, Eintrittsgelder, Hotelübernachtungen und Halbpension.

Waldbahnerlebnis in Rumänien

14.05.-23.05. ab 1.798 €



- 5 historische Bahnfahrten: Wassertalbahn, Moldovita – Argel, um Comandan, Brad – Criscior, Abrud – Campeni
- Besuch Kloster Moldovita
- Stadtführungen in Schäßburg, Brasov, Sibiu
- Besuch Burg Bran
- zusätzlicher, örtlicher Reiseleiter

Dampfbahnen in Schottland

22.07.-30.07. ab 1.998 €



- Dampfzüge: Bo'ness and Kinnel Railway, The Jacobite, Strathspey Rlw, Royal Deeside Rlw, Caledonian Rlw
- Tanfield Railway Charter mit Dampflokom
- Zugfahrt Keith & Dufftown R.
- Besuch Urquhart Castle
- Stadtführung in Edinburgh
- Schifffahrt Loch Ness

Norwegen – Dampfbahnen, Fjorde und Hurtigruten

10.08.-20.08. ab 2.548 €



- Dampfzugfahrt (Charter) Gamle Vossebanen
- Zugfahrten Krøderbanen, Bergenbahn, Flåmbahn, Åndalsnes – Lillehammer, Holandsbanen
- Stadtführungen Oslo, Bergen
- Schifffahrt mit Hurtigruten Ålesund – Geiranger
- Eisenbahnmuseum in Hamar



Isle of Man - Eisenbahnträume

03.09.-11.09. ab 1.998 €

- Dampfbahnfahrt Isle of Man Steam Rlw
- Schmalspurbahn Groudle Glen Railway
- Straßenbahn Manx Electric Railway
- Bergbahn Snaefell Mountain Railway
- Eisenbahnmuseum Port Erin
- Manx Electric Railway Museum
- Besuch im Verkehrsmuseum Jurby
- Besuch im Eisenbahnmuseum York



Fotoerlebnis Furka-Dampfbahn mit Scheinanfahrten und Fotohalten

04.09.-09.09.2019 ab 1.998 €

- Exklusive Fahrt im für Sie gecharterten Foto-Dampfbahnzug der Furkabahn
- Zahnradbahnfahrt Alpnachstad – Pilatus
- Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee
- BLS mit Besuch Lötschberg-Basistunnel
- Zugfahrt auf die Schynige Platte
- Dampfbahnfahrt mit Brienz-Rothorn-Bahn

Reisebüro Rainer Maertens

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden

Mo-Fr: 09.00-19.00 Uhr, Sa: 09.00-16.00 Uhr

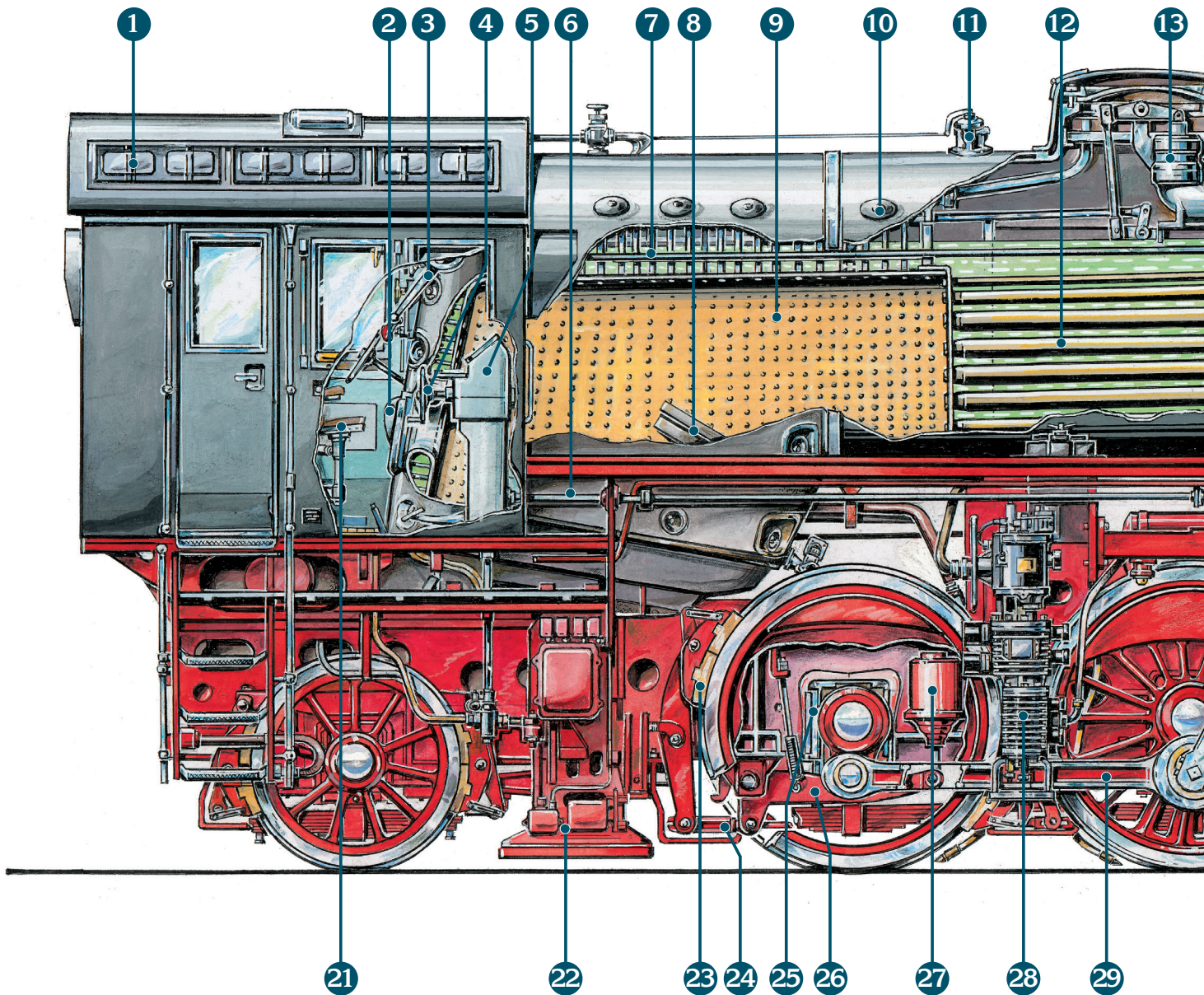


facebook.com/EisenbahnRomantikReisen

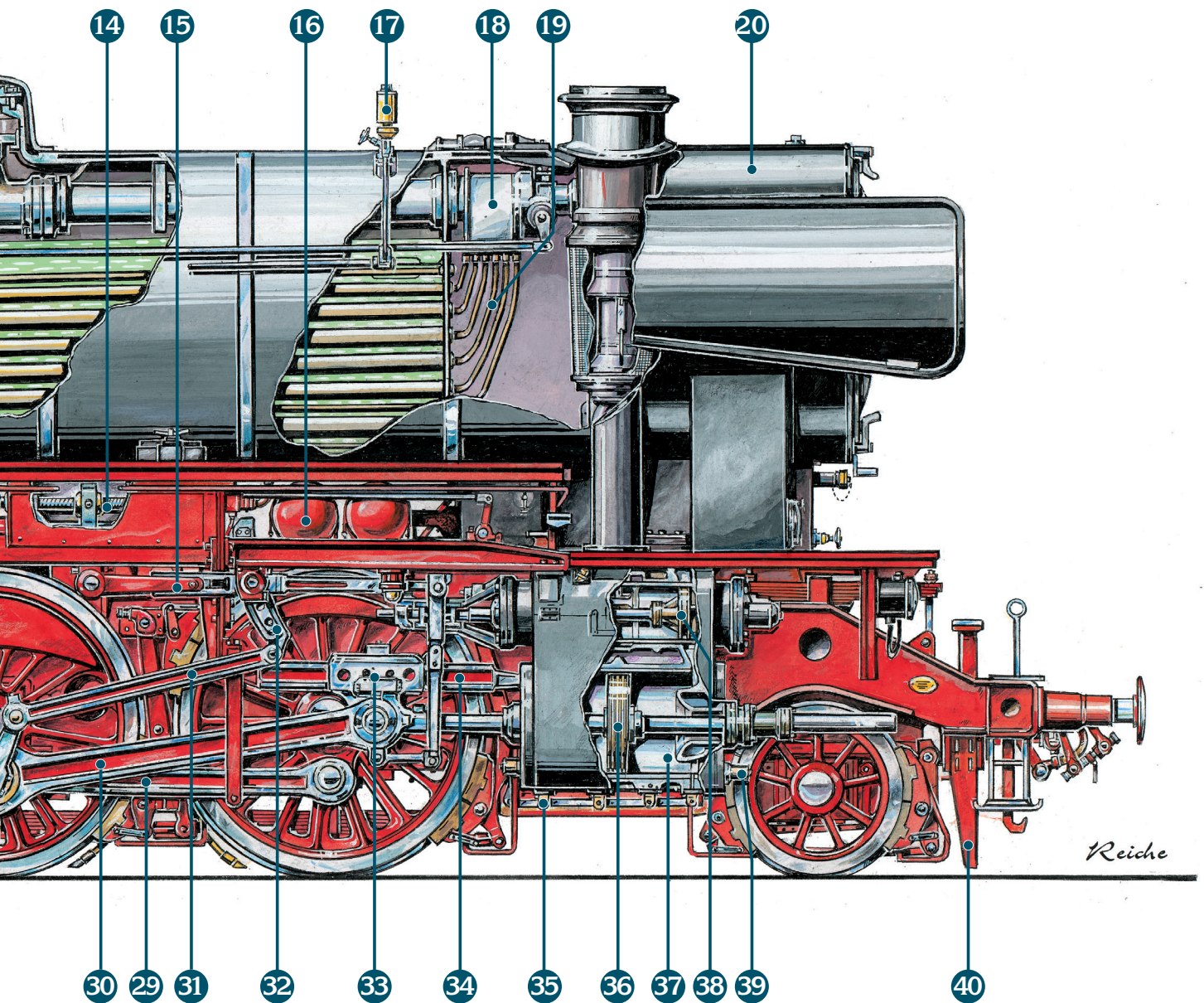
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de

☎ 0351 - 56 39 39 30

DB-Personenzuglokomotive 23 02 der Lokomotivfabrik



4 mit Rollenlagern, Baujahr 1953
ik Jung, Jungenthal



Der 2'2'T31-Tender

Legende Bezeichnung der durch Bezugslinien gekennzeichneten Bauteile

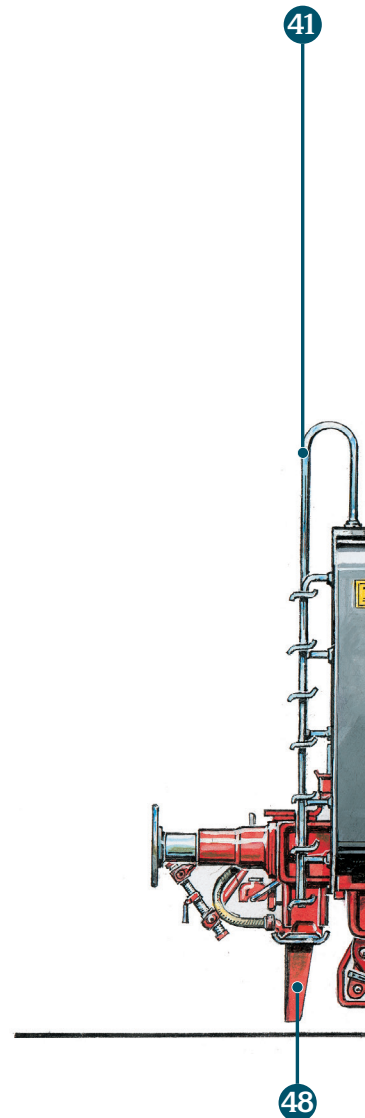
Lokomotive

1	Führerhaus – Lüftungskappen
2	Feuerungstür
3	Reglerhebel
4	Steuerungshandrad
5	Steuerungsbock mit Skale
6	Übertragungswelle der Steuerung
7	Deckenstehbolzen
8	Feuerschirm in der Feuerkiste
9	Feuerkiste, Seitenwand
10	Waschlukendeckel
11	Sicherheitsventil
12	Rauchrohre
13	Hilfsabsperrentil im Dampfdom
14	Reglerrohr
15	Äußerer Betätigungshebel der Steuerung
16	Luftbehälter
17	Signalpfeife
18	Dampfsammelkasten mit Mehrfach-Ventilregler
19	Überhitzerrohre
20	Rauchkammer mit Vorwärmer
21	Einstellbarer Führerstandsitz
22	Bauteile der induktiven Zugsicherung
23	Bremssohle mit Belüftungsteilen
24	Bremsgestänge
25	Achslagerführung im Lokrahmen
26	Großer Bremshebel als Winkelhebel
27	Bremszylinder
28	Zweistufige Luftpumpe
29	Kuppelstangen
30	Treibstange/Pleuelstange

31	Schwingenstange
32	Schwinge
33	Kreuzkopf
34	Kreuzkopf-Gleitbahn
35	Zylinderhähne
36	Kolben mit Kolbenringen
37	Zylinderlaufbahn
38	Kolbenschieber
39	Zylindersicherheitsventil
40	Schienenräumer

Tender

41	Tenderaufstieg/Trittstufen
42	Füllöffnung für das Kesselspeisewasser
43	Kesselspeisewasser
44	Schürgestänge im Behälter
45	Innere Aussteifungen und Prallbleche
46	Kohlevorrat
47	Eingelassene Trittstufen in der Tenderseitenwand
48	Schienenräumer
49	Bremssohle
50	Längsfederpaket oberhalb des Achslagers
51	Querfederpakete
52	Achslagerführungen
53	Bremsluftbehälter
54	Selbsttragendes und geschweißtes Tendergehäuse
55	Kuppelgestänge zur Lokomotive



der DB-Baureihe 23

