

132 Seiten!

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Auf der Suche

Die schnellste Dampflokomotive

Das zweite Leben der 143

Privat-Trabis

Nr. 5

Mai 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:

- 44 von Märklin
- Vectron von Tilling
- G4/5 von LGB

Werkstatt:

- Ein Durchlass als Hingucker
- Reichsbahn-Bw



LESERWAHL: Goldenes Gleis

Gewinnen Sie eine Dampffahrt
mit einer ELNA



Zwei-Klassen-Fortschritt

Jedermanns IC'79

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

**EXKLUSIV
NUR BEI UNS**



Gedeckter Güterwagen Gmhs

Roco

Gedeckter Güterwagen der Bauart Gmhs mit eingebauter Schlussbeleuchtung. (76613 mit anderer Betriebsnummer)

76612 / 115 76 354	H0	III	=	144	Auflage 350	39,99
76613 / 115 76 362	H0	III	=	144	Auflage 350	39,99



Diesellok BR 218 „Deichgraf“, DB

Roco

Fein detailliertes Modell, Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen. Plux22 Schnittstelle. Kupplungsaufnahme nach NEM 362. LED-Spitzenlicht weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd. Modell mit digital schaltbaren Soundfunktionen.

79718 / 115 36 000	H0	IV	~	188	Auflage 200	249,99
--------------------	----	----	---	-----	-------------	--------



T2000 Wascosa Wagen mit LKW-Fixemer-Auflieger

Roco

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

76434 / 115 76 435	H0	VI	=	390	Auflage 400	99,99
--------------------	----	----	---	-----	-------------	-------



Touristik Zug – Set C

ACME

Großraumwagen "Konferenz" Bpmz 857 + Club-Speisewagen WRkmz 858.1 Wechselstromachsen beim Händler kostenlos erhältlich.

AC90085 / 113 68 247	H0	V	=	SET	99,99
----------------------	----	---	---	-----	-------



2er Set Schwerlastwagen 6a mit Brückenlegepanzer, DB AG

Roco

Bestehend aus einem Schwerlastwagen sowie einem Rungeisenwagen der Bauart Ks. Beladen mit einem Brückenlegepanzer in getarnter Ausführung.

76129 / 115 76 371	H0	V	=	329	Auflage 350	89,99
--------------------	----	---	---	-----	-------------	-------

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in handelsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCBS



Ihr schneller Klick zu uns!

gleich reinklicken

Einleichen QR-Code mit Ihrem Handy einescannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583 500970
Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u.
Günter Grob, Inh. Rainer Blierich)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 2860
Duzak (Duzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040 653244
Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwerk,
Inh. Peter Schwich e.K.)
Gröfelfen 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321 418716
Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kerpenerstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937033
Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650
Modellbahnhof Lippe
(CASI-SOFT MindWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32780 Detmold,
Tel.: 05231 9807123
Modellbahnhof Fortenbacher
(Modellbahnhöfen und Spielwaren
Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626457
Spielzeug-Paradies Wagner oHG
Di-Rue-Platz 6, 44747 Bochum,
Tel.: 0234 90820
Modellbahn-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pottrick)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen,
Tel.: 02361 1061707
WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster,
Inh. Evelyn Wienen)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767
Modellbahnhof H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241 66653
Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelsstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651 48811
Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Häuser und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59009 Bestwig,
Tel.: 02904 1292
Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508012
moba-tech (It-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171
Spiel + Freizeit Zinbäcker
(Solltstraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611
Spiel + Freizeit Zinbäcker
(Solltstraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611
Spiel + Freizeit Wagner (Goetz & Storz GmbH)
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07141 7609
Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161 72577
Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelsheim,
Tel.: 07164 919364
HEIGES Spielwaren
(Wilm. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 3969460
Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Markstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 09941 94950
Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesselerstraße 5-9, 74821 Mosbach,
Tel.: 09261 92120

Spielkiste (Spielkiste Brenner,
Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706
Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 0731 98990
Spiel + Freizeit Seibert
(Seibert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654 479091
Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombek)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten,
Tel.: 08106 9978917
Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030
Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 249212000
Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431 8643
Spielwaren Möhne
Schrammstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 428

Spielwaren Härte
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufmännischer Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342 98395
Modellbahnen Michael Höpfer
(Oberdorfer Str. 5,
88095 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064
Leo's Modellbahn-Stube
Färther Straße 16, 90587 Siegelstorf,
Tel.: 0911 753175
Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981 909090
Spiel + Freizeit Nulstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 70121
Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6,
AT-6020 Imbrück,
Tel.: +43 512 585056
Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: +423 2327994

Harlaar Modellreinen V.O.F.
Badhoeveaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 6599494
Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993
Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 NL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284
Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042





16 Eine neue Klasse

Die Etablierung des neuartigen Fernverkehrssystems „InterCity“ in den 1970er-Jahren und die Einführung der zweiten Klasse im Jahr 1979 waren die Geburtsstunden des heutigen Fernverkehrs.



Titel: 103 von Märklin
Foto: Klaus Eckert

TITELTHEMA

16 JEDE STUNDE. JEDE KLASSE.

Der Intercity war lange das DB-Aushängeschild. Er bleibt eine Stütze des Fernverkehrs.

30 VON STADT ZU STADT

Der Intercity ist auch in anderen europäischen Ländern ein Erfolgsmodell.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

36 DER LETZTE KLEINE SVT

In Griechenland soll der Erhalt eines Meterspur-VTs deutscher Herkunft gesichert werden.

LOKOMOTIVE

38 FAST WIE IN ALTEN ZEITEN

Mehrere Fotoveranstaltungen erinnerten im Februar und März an die DR-Ära.

40 AUF DEM RÜCKZUG

Während bei der DBAG das Ende der BR143 naht, hat diese bei Privaten eine Zukunft.

46 WER TRÄGT DIE KRONE?

18201 ist nicht mehr die schnellste Dampflokomotive der Welt: Eine Nachfolgerin wird gesucht.

BAHN UND TECHNIK

52 DIE LAST MIT DEM GEWICHT

Schwere Güterzüge verlangen häufig Nachschub, Vorspann oder Zwischenloks.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

58 UNBEKANNTES LAND, TEIL 2

Auch ein Besuch im russischen Teil des früheren Ostpreußen 1993 war aufschlussreich.



46 Die schnellste der Welt?

Die Suche nach einer Nachfolgerin der 18201 ist komplizierter als gedacht.

EUROPA

64 BINDEGLIED ZWISCHEN OST UND WEST

Litauens Eisenbahn ist historisch bedingt stark vom Transitverkehr geprägt.

MODELL

WERKSTATT

78 BW ELEND, TEIL 2

Das kleine DR-Betriebswerk erhält passende Lokbehandlungsanlagen.

84 HIER GEHT'S DURCH

Mit Liebe zum Detail werden simple Durchlässe zum Blickfang jeder Anlage.

TEST

88 JUMBO AUF'S NEUE

Märklin liefert mit der ÖL-44 der DB-Epoche-III in H0 eine Hauptneuheit des Jahres aus.

92 KÄTZCHEN AUS SEBNITZ

Siemens Vectron in TT aus dem Hause Tillig.

94 WIEDER DA: G4/5

Brawas RhB-Dampflokomotive für die Gartenbahn ist nun wieder erhältlich: von Märklin/LGB.

PROBEFAHRT

96 BAYERN-POP

Zum 50-jährigen Bestehen der BR420 legt Märklin ein Epoche-IV-Modell in H0 auf.

96 ERASMUS...

Roco bringt ein Set mit maßstäblichen TEE-„Erasmus“-Wagen der Epoche IV in H0.

UNTER DER LUPE

97 GUT GEBETTET

Neu von Piko: A-Gleis-System mit Bettung.



84 Hingucker-Loch

Eine Betonröhre als Blickfang? Aber klar doch! Michael Siemens zeigt, wie es geht.

98 SOWJET-TRAKTOR

Kettentraktor T-100MS in 1:32 von Schuco.

98 MAYBACH

SW38-Cabriolet von BoS als H0-Resinmodell.

99 KABEL-ACTION

Sets mit Figuren zur Gestaltung einer Freileitungsinstallation in H0 von Busch.

SZENE

100 EINE RUNDE MIT DER ELNA

„Das Goldene Gleis“ der VGBahn wird 2019 in der Fränkischen Schweiz verliehen.

104 ES FÄHRT EIN ZUG NACH...

WUITZ-MUMSDORF

Eine Gemeinschaftsanlage setzt einer früheren Meterspurstrecke bei Gera ein Denkmal.

112 ALLES IN BEWEGUNG

Die H0-Anlage „Gammertingen“ vereint vorbildgetreuen Modellbau und Spielspaß.

AUSSERDEM

44 BUCHTIPPS

50 INTERNET

68 BAHNPOST

118 BDEF & SMV

120 TERMINE + TREFFPUNKTE

122 MODELLBAHN AKTUELL

129 IMPRESSUM

130 VORSCHAU



112 Schwaben in Aktion

„Gammertingen“ der IG Moba Neuhausen besticht in mehrfacher Hinsicht.

„ECx“ OFFIZIELL PRÄSENTIERT

Der neue Fernverkehrs-Talgo der DB AG

□ Bereits im Februar 2019 wurde bekannt, dass die DBAG beim spanischen Hersteller Talgo 23 lokbespannte Fernverkehrszüge im Wert von 550 Millionen Euro für den Eurocity-Dienst beschaffen möchte. Am 13. März 2019 gaben Vertreter der DBAG und des Herstellers bei einer Pressekonferenz im Beisein von Enak Ferlemann, dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, einen ersten Vorgeschmack auf die nun mit dem Arbeitstitel „ECx“ versehenen Züge.

Mit dem neuen „ECx“ möchte die DBAG ihren Fahrgästen nach eigener Aussage „echten ICE-Komfort“ bieten: Dazu gehören neben WLAN auch viel Platz für Gepäck, ein Bordbistro sowie Fahrgastinformationen mit Echtzeitdaten. Auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste können sich auf den „ECx“ freuen: Dank breiterer Türen und der geringen Fahrzeugbodenhöhe von durchgehend 760 Millimetern ist ein stufenloser Einstieg auf Bahnsteighöhe möglich, so dass selbst Rollstuhlfahrer in die Lage versetzt werden, künftig selbstständig an Bord zu kommen. Damit soll der „ECx“ laut DBAG eine Vorreiterrolle einnehmen: In Zukunft wolle man ähnlich kundenfreundliche Einstiege bei allen Ausschreibungen für



FOTOS: TRICON AG/DB AG (2)

Das Auftragspaket umfasst neben den Personenwagen auch die passenden Mehrsystemelektrolokomotiven aus dem Hause Talgo, deren Design an die passenden „ECx“-Steuerwagen angelehnt ist. Alternativ sollen sich die Wagen aber auch mit einer Diesellok bespannen lassen.

Neufahrzeuge im Fernverkehr zur Bedienung machen.

Ein Zugverband des „ECx“ wird aus jeweils einer Talgo-Mehrsystemlokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h und 17 Reisezugwagen bestehen. Die insgesamt 570 Sitzplätze teilen sich in 85 Plätze der 1. Klasse und 485

der 2. Klasse auf. Die ersten Züge sollen ab 2023 auf den Verbindungen Berlin–Amsterdam und Köln–Oberstdorf sowie zwischen Westerland (Sylt) und Berlin, Köln sowie Karlsruhe fahren. Zusätzlich zu den 23 fest bestellten Zügen besteht eine Option zum Kauf von bis zu 77 weiteren Garnituren.



Der vergleichsweise niedrige Fahrzeugboden erlaubt einen stufenlosen Einstieg bei 760 Millimetern Bahnsteighöhe. Dank der breiten Türen können auch Rollstuhlfahrer selbstständig an Bord kommen.



FOTO: HANS-CHRISTIAN PLAMBECK/DBAG

DBAG-Chief Dr. Richard Lutz, José María de Oriol Fabra, Vorstandsvorsitzender Patentes Talgo S.L.U., und Staatssekretär Enak Ferlemann (v.l.n.r.) freuen sich auf die neuen „ECx“-Züge für die DBAG.



FOTO: ALEXANDER BAUER

Am 16. Februar 2019 passierte 650 117 als RB nach Lindau das Einfahrtsignal von Hergatz. Bald darauf wurden die Leistungen durch Busse ersetzt.

DB ZUGBUS REGIONALVERKEHR ALB BODENSEE (RAB)

650-Ausfälle und SEV im Allgäu

□ Wegen technischer Probleme bei den eingesetzten Triebwagen der Baureihe 650 („Regio Shuttle“) stellte die „DB ZugBus Regionalverkehr Alb Bodensee“ (RAB) ab dem 25. Februar 2019 den Zugbetrieb auf der KBS 971 Memmingen–Hergatz (–Lindau) und der KBS 753 Aulendorf–Kißlegg–Hergatz ein. Stattdessen wurde ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Erst am 11. März konnte mit einem Ersatzfahrzeug der Verkehr auf der Strecke Kißlegg–Aulendorf wieder aufgenommen werden, auf der Strecke Memmingen–Aichstetten sogar erst ab dem 25. März 2019. Im weiteren

Verlauf zwischen Aichstetten, Kißlegg und Lindau blieb der eingerichtete Ersatzverkehr mit Bussen weiterhin bestehen. Normalität dürfte sich im Bahnverkehr rund um Hergatz allerdings frühestens mit dem Jahreswechsel einstellen: Ab 11. April 2019 wird die Strecke zwischen Memmingen und Hergatz im Zuge der Elektrifizierung bis mindestens zum Jahresende 2019 gesperrt werden. Da derzeit auch die EC-Züge zwischen München und der Schweiz über die Allgäubahn und Kempten geleitet werden, gibt es auf der Strecke aktuell kaum planmäßigen Zugverkehr.



FOTO: KARSTEN FUCHS

■ Aufgrund eines Werkstattaufenthaltes von 641 019 kam in der Woche vom 4. bis zum 8. Februar 2019 die „Ferkeltaxe“ 772 140 im Schwarztal zwischen Rottenbach und Katzhütte zum Einsatz. Es dürfte einer der letzten 772-Dienste auf der reizvollen Strecke gewesen sein, da mittlerweile 772 140 und 772 141 an die Pressnitzalbahn verkauft wurden. Als Reservefahrzeug soll ab Ende März ein weiterer Triebwagen der Baureihe 641 eingesetzt werden.

GUTE IDEEN BRAUCHT DIE BAHN

Der IC 79 war ein solcher Einfall! Die Einführung der zweiten Klasse brachte der Bahn grandiosen Fahrgast-Zuwachs im Fernverkehr.



Stefan Alkofer

Ebenso eine Spitzenidee war die Bahncard aus dem Jahr 1992. Flexibles Bahnfahren wurde deutlich preiswerter.

1995 folgte das Schöne-Wochenende-Ticket, womit die junge DBAG das Land wirklich überraschte. Gerne erinnere ich mich noch an meine erste Fahrt am zweiten Wochenende nach der Einführung. Mit zwei Freunden machte ich mich an einem furchtbaren, verregneten Februar-Samstag von Berlin auf den Weg nach Rügen, nur um auszuprobieren, ob es wahr sein könne, dass drei Erwachsene für damals 15 DM stundenlang Zug fahren dürfen. Bis der Schaffner unser Ticket abzwickte, waren wir überzeugt, dass es noch einen Haken geben müsse, den wir schlicht überlesen hatten.

Schnell überfluteten in den Folgewochen Rentner-Gruppen und Kegelclubs die Züge und brachten die Bahn besonders in touristischen Regionen an den Rand des Kollapses. Aber: Das Schöne-Wochenende-Ticket brachte auch Menschen in Züge, die zuvor im Traum nicht daran gedacht hätten, die Bahn zu nutzen!

Diesen Sommer stirbt leider die beliebte Fahrkarte zugunsten des Quer-durchs-Land-Tickets. Es wird mal wieder ein wenig teurer und die Verkehrsmittel werden eingeschränkt.

Liebe DBAG, es ist mal wieder höchste Zeit für eine zündende Idee! Und bis dahin könntet ihr wenigstens das erste Lidl-Ticket mal wieder auflegen.



FOTO: MATTHIAS MÜLLER

■ Das Saarland ist seit einigen Monaten um eine Attraktion für Eisenbahnfreunde reicher: Seit die Saar Rail, eine Tochter des Saarstahlkonzerns, im November 2018 ihre frisch aufgearbeitete 151 161 in Empfang nahm, kommt die schwere Sechssachserin vor Flüssigeisenzügen zum Einsatz, so auch am 23. Februar 2019. Die Aufnahme entstand in der saarländischen Ortschaft Bous.

■ Mehrmals war zwischen dem 19. und 23. Februar 2019 ein vierteiliger Triebzug des Typs Oaris vom spanischen Hersteller CAF für Zulassungsfahrten auf der Schnellfahrstrecke Nürnberg-Kinding unterwegs. Es handelt sich um das erste von acht bestellten Fahrzeugen dieses Typs für die norwegische „Flytoget AS“. Die 245 km/h schnellen Züge sollen künftig die norwegische Hauptstadt Oslo mit dem 50 Kilometer entfernten Flughafen Gardermoen verbinden und die bisher 16 Züge der Bauart BM71 ergänzen.



FOTO: JAN WELKERING

ZWISCHENHALT

■ Die DBAG erwägt, gebrauchte Doppelstock-Elektrotriebzüge für den IC-Verkehr zu beschaffen. Die Fahrzeuge sollen mindestens 200 km/h schnell sein und bis Dezember 2019 zur Verfügung stehen.

■ Alstom feiert die 1000. Bestellung für seinen „Coradia-Lint“-Dieseltriebzug. Die Bestellung ist Teil eines Auftrags über 41 Lint 41 für die Bayerische Regiobahn (BRB), die bis September 2022 ausgeliefert werden sollen. Die

BRB will die Züge in ihrem Augsburger Bestandsnetz einsetzen, welches sie ab 2022 für neun weitere Jahre betreibt.

■ Die ÖBB bestellten bei Siemens 24 dreiteilige Elektrotriebzüge des Typs Desiro ML. Insgesamt stehen damit 189 Desiro ML für die ÖBB in den Auftragsbüchern von Siemens.

■ Die polnische PKP Cargo konnte ihren operativen Gewinn im vergangenen Geschäftsjahr um 79 Prozent auf

umgerechnet rund 65 Millionen Euro steigern. Dies entspricht zugleich dem höchsten Wert seit dem Börsengang im Jahr 2013.

■ Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) unterzeichnete mit vier Partnerunternehmen, darunter die Saarbahn Netz GmbH und der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS), einen Kooperationsvertrag zur Bestellung von 240 Exemplaren des gemeinsam konzipierten „VDV TramTrain“-Triebzugs.



1944 – 2019

Jürgen Munzar

□ Samstag, 6. Juli 1963, endlich in Osnabrück. Für einen mitten in der Ausbildung stehenden jungen Freiburger waren sowohl die Entfernung (rund 600 Kilometer) als auch die Kosten wahrlich kein Pappenstiel. Aber der fast ausschließlich mit Dampflok durchgeführte Eisenbahnbetrieb ließ rasch alle Unkosten vergessen. Nach einiger Zeit fuhr die Osnabrücker 41 308 als Lz an mir

vorüber und hielt vor dem noch nicht freigegebenen Signal. Der Heizer rief mir zu, ob ich ins Bw Hbf kommen würde. Noch während ich fragte, wie ich dorthin käme, schaute sich der Lokführer kurz um und bat mich dann auf den Führerstand („dies sei wohl der einfachste Weg dorthin“). Der damals 19-jährige Heizer hieß Jürgen Munzar, mit dem ich mich für Sonntag verabredete: „Morgen fährt die Mindener LVA-Lok 18 319 durch den Hbf Pu/Personenbahnhof unten“ (zwei Wochen später kam diese Lok zu Messfahrten nach Freiburg, siehe das VGB-Buch „Freiburg und seine Verkehrswege“). Diesem ersten Besuch in Osnabrück folgten noch zahlreiche weitere und später auch private in Hanau, wohin Jürgen Munzars privater und beruflicher Weg in den 70er-Jahren geführt hatte.

Von Jugend an Eisenbahnfreund, begann Jürgen Munzar sein Berufsleben Ende der 1950er-Jahre bei der Bundesbahn in Osnabrück und beendete es – aus gesundheitlichen Gründen vorzeitig – Mitte der 90er-Jahre als Techniker beim Werk Frankfurt (M). Er war ein hervorragender Fachmann und ein Kenner der Dampflokomotiven sowie des gesamten Eisenbahnbetriebs und dokumentierte diesen auf vielen Aufnahmen. Überaus liebenswert und freundlich, hielt er auch von zu Hause aus die Kontakte zu vielen Kollegen und Eisenbahnfreunden und machte sich einen Namen als Autor zahlreicher Berichte über Betrieb und Alltag bei der Bahn.

Am 17. März 2019 starb Jürgen Munzar, knapp 75 Jahre alt, nach langer Krankheit. Unser Mitgefühl gilt seiner lieben Frau Brigitte sowie seinen Kindern und Enkeln. Jürgen Munzar war ein wirklicher Freund. *Gerhard Greß*

Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats Mai: IC mit Schlafwagen Moskau

Bis im Mai 1994 verkehrte wöchentlich zweimal ein direkter Schlafwagen zwischen Moskau und Genève. An zwei anderen Tagen fuhr dieser Wagen bis und ab Bern. Die Reise ging über Warschau, Dresden, Leipzig und Frankfurt/Main. Mehrmals wurde umrangierte und in Brest tauschte man Kupplungen und Drehgestelle aus – für Normalspur (1435 mm) oder russische Breitspur (1554 mm). Am Kaeserberg läuft dieser russische Schlafwagen am Schluss eines IC, wie er im Birstal damals zu sehen war: mit zum Teil modernisierten Einheitswagen II. Die 1971 gelieferte Re 4/4 II 11239 erliefte im Juni 1979 von der zur Kantonslokomotive Jura mutierten Ae 6/6 11483 das Wappen von Porrentruy. Seit 1984 ist sie rot und seit 2007 klimatisiert.



CFK CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

www.kaeserberg.ch



JETZT ZUM KENNENLERNEN!
Unsere digitalen Bibliotheken

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



Begrünen heute
Best.-Nr. 920007-e
nur € 8,99

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

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

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

UNSERE VGB MEDIATHEK

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

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

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

VGB
(VERLAGSGRUPPE BAHN)



www.facebook.de/vgbahn

Kompetenz aus Leidenschaft.
Magazine, Bücher,
DVDs, Kalender

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

FRAGEZEICHEN

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


FOTO: HEIMUT SANGMEISTER

□ Seit Dezember 2018 betreibt die „abellio“ das Dieselnetz Sachsen-Anhalts und damit auch die Linie RB 77. Wir wollen von Ihnen wissen: Wie heißt die berühmte Domstadt an der Saale, in der die beiden Lint-Triebzüge der „abellio“ gerade halten?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 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 Märzheft lautete: Rudolf Klima. Gewonnen haben: Hintzsche, Gottfried, 06128 Halle (Saale); Kaiser, Christian, 35614 Werdorf; Schwerdtfeger, Wolfgang, 28357 Bremen; Schumacher, Matthias, 07549 Gera; Sack, Lothar, 06366 Köthen; Wladarsch, Winfried, 73117 Wangen; Knoll, Lukas, A-3032 Furth; Krobshofer, Heinz, A-1100 Wien; Müller, Alex, 36277 Schenklengsfeld; Hoffmann, Hans, 06114 Halle (Saale); Kunhäuser, Hans-Karl, 97980 Bad Mergentheim; Marx, Siegfried, 06217 Gera; Schiefer, Hans Gerd, 41542 Dormagen; Reißmann, Bernd, 39264 Nedlitz (Anhalt); Lauer, Björn, 99974 Mühlhausen (Thüringen); Betz, Rainer, 73312 Geislingen (Steige); Wulz, Oliver, A-5020 Salzburg; Meller, Knut, 30455 Hannover; Pönitz, Markus, 10318 Berlin; Schimmer, Christian, A-3340 Waidhofen an der Ybbs

■ Die „Salzburger Eisenbahn Transport Logistik“ (SETG) erweiterte ihren Fuhrpark mit der 211308 um eine Diesellok aus Beständen der Emsländischen Eisenbahn GmbH (EEB). Die Lok soll vorwiegend für Rangierarbeiten zum Einsatz kommen. Am 23. Februar 2019 hat sie eben einen Holzzug der SETG bereitgestellt. Nun befindet sie sich auf dem Weg zur Abstellung in Fulda Pbf. Im Hintergrund wartet die von ELL angemietete 193740, die den Holzzug in den Süden bringen wird.


FOTO: TOBIAS RÜTH

ZUFALLSFUND IN BERLIN

Ein Preuße im Garten

□ Ein kleiner Schatz offenbarte sich bei Bauarbeiten auf einem verwilderten Grundstück in Berlin-Mahlsdorf: Im Inneren einer Gartenlaube, die dem Neubau eines Wohnhauses weichen musste, entdeckten die Arbeiter ein Schmuckstück aus Zeiten der Preußischen Staatseisenbahnen. Die Vorbesitzer hatten den preußischen Abteilwagen mit einer Küche, einem Wohnzimmer sowie einer Strom- und Wasserversorgung versehen und als Wohnraum genutzt. Einer Vermutung zufolge könnten Wanderarbeiter den ausran-

gierten Abteilwagen in den 1930er-Jahren auf das Grundstück gebracht haben, um dort eine kostengünstige Bleibe zu beziehen.

Vertreter der Berliner Eisenbahnfreunde e. V. identifizierten den Wagen, der die Betriebsnummer 1853 trägt, als ein Fahrzeug der Gattung B3 der K.P.E.V. mit Westinghouse-Schnellbremse (Wsbr). Die Betriebsnummer lässt darauf schließen, dass der Wagen im Umzeichnungsplan der DRG von 1930 schon nicht mehr enthalten war und somit bereits vor 1930 ausgemustert wurde.


FOTO: NORMAN GOTTEBERG

Überraschungsfund in einem Berliner Wohngebiet: Über Jahrzehnte diente der preußische Abteilwagen, fest verbaut, als Wohnraum.

UNTER DAMPF

Die praktische Freizeitjacke
für alle Dampflokom-Fans

120 Jahre
Brockenbahn



Rücken



Front

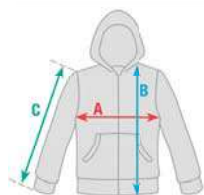


- Zum 120jährigen Jubiläum der Brockenbahn
- Mit Brockenbahn-Motiv des Künstlers Tilman Mohr
- Gefütterte Kapuze mit integrierten Kopfhörerschlaufen, Kängurutaschen, Reißverschluss, Rippstrickbündchen
- Exklusiv von The Bradford Exchange

120 Jahre Stolz und Tradition – Dampf-Romantik als Hoodie

Mit ihren Fahrten auf dem Harzer Schmalspurnetz begeistert die Brockenbahn bereits seit 120 Jahren Dampflokom-Freunde aus aller Welt. Zu Ehren dieses Jubiläums erscheint jetzt exklusiv die Freizeitjacke „Unter Dampf“.

Die Freizeitjacke mit gefütterter Kapuze bietet eine herrlich weiche Gewebe-Qualität und ist nach dem strengen „STANDARD 100 by OEKO-TEX®“-Prüfverfahren auf Schadstofffreiheit und Verträglichkeit zertifiziert. Ein Motiv des Künstlers Tilman Mohr mit einer dampfenden Brockenlok zielt die Rückenpartie. Vervollständigt wird das Design durch einen dezenten Logo-Print auf der Vorderseite. Die rechte Kängurutasche hat eine Öffnung für Kopfhörerkabel. Einen guten Abschluss bieten die Rippstrickbündchen am Ärmel und an der Hüfte. Material: Voluminöses Qualitätsgewebe aus 80% gekämmter Baumwolle und 20% Polyester. Die Jacke erscheint ausschließlich bei The Bradford Exchange. Zeigen Sie Ihre Begeisterung für echte Dampf-Romantik und reservieren Sie am besten noch heute Ihr Exemplar „Unter Dampf“



Größe (cm)	M	L	XL	XXL	XXXL
A	58,7	61,7	65,7	69,7	73,7
B	71,5	71,7	74	77,2	80,4
C	64,1	65	66,6	68,2	69,8

Produkt-Nr.: 422-MON01

Produktpreis: € 99,90
(zahlbar auch in 2 Monats-
raten zu je € 49,95)
zzgl. € 8,95 Versand

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 85770
Mit 30-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot:

Antworten Sie bis zum **27. Mai 2019**

☐ **Ja**, ich reserviere die Freizeitjacke „Unter Dampf“
in der Größe: _____

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (x):

- ☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in zwei bequemen Monatsraten

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)



Unterschrift

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

www.bradford.de

Für Online-Bestellung

Referenz-Nr.: **85770**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de

Telefon: **060 74/916 916**

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



FOTO: OLIVER WINNER

■ Neue Triebzüge und modernisierte Reisezugwagen lösten bei der ungarischen GySEV zahlreiche ältere Personenwagen ab. Am 20. Februar 2019 wurde eine Garnitur aus 23 GySEV-Wagen, darunter auch einige Halberstädter Mitteleinstiegswagen, zur Abstellung nach Karsdorf überführt. Die letzte Etappe ab Weißenfels übernahmen 241 353 und 232 293 der EBS.



FOTO: MICHAEL GREGOIR

■ Die Schienen-Güter-Logistik (SGL) aus Dachau spendierte ihrem Bundesbahn-Klassiker 221 121 (V270.09) eine schicke Neulackierung in den aktuellen Firmenfarben.



FOTO: STEVEN METZLER

■ Seit 2018 gehört die Ex-233 289 als V648.001 der ungarischen GySEV. Mit 232 531 absolvierte sie nach der HU eine Lastprobefahrt (Cottbus, Februar 2019).



FOTO: TOBIAS RÜTHEN

■ Die beiden Vectron-Lokomotiven 193 813 und 827 des Leasingunternehmens Railpool kommen seit einigen Wochen regelmäßig vor den grünen Flixtrain-Zügen zum Einsatz. Mittlerweile erhielten beide Maschinen auch die passende Folierung in den Farben des Leasingnehmers. Am 28. Februar 2019 war 193 813 erstmals in ihrer neuen Farbgebung auf dem Weg von Köln nach Hamburg. Soeben passiert sie den Recklinghauser Hauptbahnhof, um die Fahrt in Richtung Norden fortzusetzen.



FOTO: REIN KORTHOFF

■ Ein Dreirad in Holland: Interessante grenzüberschreitende Einsätze führen die Ex-DB-Lok 363 723 aktuell nach Amsterdam. Die Maschine, die sich im Besitz der niederländischen Firma BTTrains befindet, ist derzeit an die belgische Bahngesellschaft Lineas vermietet. Diese setzt die Lok im Last-Mile-Transport von Ethanol-Kesselwagen zwischen dem Amsterdamer Westhafen und dem Noord-Europees Wijnopslagbedrijf (NWB) ein. Das Bild zeigt die Veteranin am 7. März 2019 im Amsterdamer Westhafen.



FOTO: MICHAEL MANN

■ Frisch foliert in den baden-württembergischen Nahverkehrsfarben zeigte sich 642 124 der Westfrankenbahn am 17. März 2019 im Bahnhof Schöllkrippen. Der Triebzug ist bereits der zweite 642 der Westfrankenbahn in diesen Farben: Der im Jahr 2015 im damaligen Landesdesign von Baden-Württemberg beklebte 642 006 wurde allerdings mittlerweile an DB Regio Franken abgegeben.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Die „Widmer Rail Service AG“ (WRS) aus dem schweizerischen Glarus baut ihre Präsenz auf dem deutschen Markt weiter aus. Seit März 2019 ist 193 493 der HUPAC für die WRS unterwegs. Am 20. März 2019 präsentierte sich die Lok bereits in den Farben des neuen Mieters vor einem Kesselwagenzug bei Pappenheim.



Eisenbahn-Romantik *Reisen*

seit mehr als 37 Jahren

Eisenbahnerlebnisse in Schlesien und Südostpolen

Unser Leistungspaket: Bahnreise als Gruppenfahrt ab/bis Görlitz in 2. Klasse
 • 8x Übernachtung mit Frühstück (F) in Mittelklasse-Hotels • Dampfzugfest in Jaworzyna Slaska: Eintritt und evtl. Fahrt • Nostalgiebahnfahrten: Rudy, Bytom, Przeworsk, Majdan (Cisna)
 • Besichtigung Bahnmuseen/Depots: Jaworzyna Slaska, Bytom, Majdan, Chabowka
 • Stadtführungen: Hirschberg, Krakau, Breslau • Salzbergwerksbesichtigung (Wieliczka bei Krakau)

Termin: 6. bis 14. September 2019 • Reisennummer: 29816

Ihr Reisepreis: € 2.150,- ab/bis Görlitz im DZ pro Person • Einzelzimmerzuschlag: € 250,-

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

Schlesien und
Südostpolen

Bei Vorlage
dieses Coupons
erhalten Sie

220€

Nachlass
pro Person
auf die Reise

Nur gültig bis 31. Mai 2019

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



FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ Seit ihrem Umbau zur DH1504/3 bei „On Rail“ im Jahr 2000 ist die 1967 bei Henschel gebaute 216 111 bei der NIAG (Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft) als Lok 8 im Einsatz. Nach einer Hauptuntersuchung hat die Maschine nun das NIAG-Design verloren und präsentiert sich nun ganz in Blau. Am 22. März 2019 war die Lok mit einem Sodazug auf dem Weg nach Düsseldorf-Reisholz bei Ratingen unterwegs.

■ Nach der Entgleisung eines Güterzugs mit Flüssig-gas-Kesselwagen in Moers musste am 25. Februar 2019 die Autobahn A40 zeitweise gesperrt werden. Für die Bergungsarbeiten wurde der Fuldaer Hilfszug angefordert. 185360 brachte den Zug mit den Kränen 733 001 und 733 003 noch am selben Tag von Fulda nach Moers und ließ sich bei ihrer Fahrt durch das Ruhrgebiet an der Nordstrecke bei Bergkamen ablichten.



FOTO: MARKUS BEHRLA



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Aktuell vermietet die „Süd Leasing“ aus Stuttgart ihre 225 079 an die Lappwaldbahn Cargo GmbH (LWC), Weferlingen. Am 19. März 2019 zeigte sich die farbenfrohe Lok mit LWC-225 101 auf dem Weg nach Donauwörth, um im Auftrag der „Ecco Rail“ einen schweren E-Wagen-Ganzzug abzuholen.



FOTO: ALEXANDER HERTEL



NEIGETECHNIKNETZ THÜRINGEN

Direktvergabe an die DB AG

□ Mitte Februar kündigte das Land Thüringen an, die Nahverkehrsleistungen innerhalb des Neigetechniknetzes Thüringen direkt an die DBAG vergeben zu wollen. Der neue Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit vom 10. Dezember 2021 bis zum 9. Dezember 2028. Er beinhaltet zweistündliche SPNV-Leistungen mit Dieselzügen der Baureihe 612 auf den Linien Göttingen – Leinefelde – Erfurt – Gera – Glauchau/Chemnitz/Zwickau sowie Erfurt – Jena – Gera – Altenburg mit Flügelung Gera – Greiz (bis Dezember 2024) sowie auf der Linie Erfurt – Grimmenthal – Würzburg mit Flügelung der Züge Ebenhausen – Bad Kissingen. Die Wartung der Fahrzeuge wird in Erfurt erfolgen.



■ **Anlässlich des 100. Jahrestags der Staatsgründung der ersten tschechischen Republik versah die ČD im Herbst 2018 eine Lokomotive des Typs Vectron mit einer entsprechenden Sonderlackierung in den Nationalfarben. Am 6. März 2019 war die Jubiläumslok 383 009 vor einem „LKW-Walter“-Zug im tschechischen Sebzín zu sehen.**

Auch künftig ein gewohntes Bild: Am 8. Dezember 2018 strebt 612 022 als RE bei Hopfgarten seinem Zielort Niederzimmern entgegen. Die Einsätze der Baureihe in Thüringen sollen bis mindestens 2028 fort dauern.

Die Marke PIKO steht weltweit für innovative, qualitativ hochwertige Modellbahnen. Wollen auch Sie Teil der PIKO Erfolgsgeschichte werden?

PIKO

Dann wartet auf Sie zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine spannende Herausforderung als:

Mitarbeiter in Vollzeit für unsere Reparaturabteilung (w/m/d)

Das sind Ihre Aufgaben:

- Bearbeitung von Kundenreklamationen und Analyse der Fehler
- Reparatur unserer anspruchsvollen Produkte und Prüfung der Funktionen
- Erledigung von Löt-, Montage- und Reparaturarbeiten

Das bringen Sie mit:

- Interesse an der Modellbahn, gerne auch im digitalen Bereich
- Sicherer Umgang mit Bedienungsanleitungen und Konstruktionsunterlagen
- Sicherer Umgang mit Word & Excel, um Reklamationen zu dokumentieren
- Sorgfältige und qualitätsbewusste Arbeitsweise

Unser Angebot:

- Eine vielseitige und abwechslungsreiche Herausforderung in einem innovativen Umfeld
- Ein Unternehmen auf Expansionskurs (national + international)
- Nette Kollegen und ein gutes Betriebsklima
- Entwicklungsmöglichkeiten zur Leitung der Reparaturabteilung

Wenn Sie der Umgang mit Technik begeistert, dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung. Diese richten Sie bitte an: unsere Personalleiterin Frau Gansler (Tel: 03675/897264, E-Mail: m.gansler@piko.de).

PIKO Spielwaren GmbH • Lutherstraße 30 • 96515 Sonneberg



FOTO: MARKUS BEHRLA

■ Lokbespannte Züge sind seit dem Ende der Wintersportsonderzüge in den 1980er-Jahren nur noch selten auf der Strecke zwischen Bestig und Winterberg im Sauerland zu sehen. Eine Ausnahme machte am 23. Februar 2019 jedoch der AKE-TEE, den die eigens aus Kiel herbeigeholte 218330 von Köln bis Winterberg beförderte. Bei Silbach passierte der Zug einen kleinen Feldweg-Übergang.

ZEITREISE

Einkehren in Neustadt (Aisch)



1975

Im Juli 1975 erwarten die Reisenden in Neustadt (Aisch) ihren Nahverkehrszug. Im Hintergrund ist die Bahnhofsgaststätte zu sehen.

■ Für viele durstige Reisende boten Bahnhofsgaststätten einst eine willkommene Erfrischung. In Neustadt (Aisch) Stadt an der ehemaligen Aischtalbahn hat die Bahnhofsgaststätte die Eisenbahn nun schon um ein Vierteljahrhundert überlebt.

Die Bayerische Staatsbahn eröffnete den Betrieb auf der eingleisigen Lokalbahn durch den Aischgrund am 12. Juli 1904. Ausgehend von der Station Neustadt (Aisch) Bahnhof führte die Strecke in nordöstlicher Richtung zunächst

zur Haltestelle Neustadt (Aisch) Stadt und dann am Fluss entlang bis zum Uehlfelder Ortsteil Demantsfürth, etwa zwei Kilometer vom Zentrum Uehlfelds entfernt.

Die Schienen wurden nach der Stilllegung im Jahr 1993 sukzessive abgebaut und die Züge durch Omnibusse vom Neustädter Bahnhof nach Uehlfeld und zurück ersetzt. Auf Teilen der alten Trasse verläuft heute der Aischtalradweg. Die alte Bahnhofsgaststätte trägt allerdings nun einen peppigen



2018

43 Jahre später erinnert nur noch die Denkmallok Kö 0278 an die Bahn. Die frühere Bahnhofsgaststätte ist immer noch in Betrieb.

Namen, da sich das Publikum größtenteils aus jungen Leuten zusammensetzt, die erst nach der Stilllegung der Bahn geboren wurden. Gegenüber der alten Bahnhofsgaststätte wurde eine Kleinlok (Kö 0278) aufgestellt, die in ihrer aktiven Einsatzzeit allerdings nicht auf der Aischtalbahn verkehrte.

Das bis in die 1990er-Jahre ausgeschenkte Bier des Brauhauses Neustadt ist längst Vergangenheit. Auf dem Areal der ehemaligen Traditionsbrauerei werden nun Wohnungen errichtet.

FOTOS: PETER WORTMANN (2)



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

Jede Stunde.
Jede Klasse.

103 143 führte am 20. September 1985 einen der stündlich Hannover-Leinhausen durcheilenden Intercitys in Richtung Ruhrgebiet.

FOTO: THOMAS BERTEAM

Die klassenlose Gesellschaft – dank Einführung der zweiten Klasse

Mit der Einführung des „Intercity '79“ stand der Schnellverkehr allen Reisenden zur Verfügung. Das geniale System mit vier mehrfach verknüpften IC-Linien findet sich in modifizierter Form auch noch im heutigen ICE-Netz.



Jede Stunde.
Jede Klasse.

Jede Stunde.
Jede Klasse.

FOTO: WOLFGANG MATUSEK/ARCHIV RITZ



Blick durchs Felsentor: Bei Dollstein bot das Altmühltal ein spezielles Motiv, um im März 1979 einen erstklassigen IC nach München festzuhalten.

Erstklassiger Vorlauf

Schon in den 1930er-Jahren gab es in Deutschland ein hochwertiges Schnellzugsystem, das wichtige Zentren auf der Schiene verband. Die berühmten Fliegenden Züge, eigens entwickelte Diesel-Schnelltriebwagen, verbanden mit bis zu 160 km/h vor allem Berlin mit zahlreichen anderen deutschen Großstädten. Nach dem Krieg wurde das System reinstalled; die Nachfolger hießen F-Züge. Sie wurden bald ergänzt von den TEE-Verbindungen, die ab Mitte der 1950er-Jahre europäische (Handels-)Zentren einbezogen. Während für die TEE-Züge schnell neues Fahrzeugmaterial entwickelt wurde – die Triebzüge der Baureihe VT 11.5 repräsentierten die Bundesbahn nun im Ausland – wurden die F-Züge anfangs noch vor allem von Schnellzug-Dampflokomotiven bespannt, was ihre Höchstgeschwindigkeit erheblich begrenzte.

Hauptmanko dieser Züge waren der hochwertige, aber auch teure Erste-Klasse-Betrieb, der die Fahrgastzahlen erheblich limitierte, sowie die fehlende Vertaktung.

In den 60er-Jahren beschloss die DB, ihr Fernverkehrsnetz neu aufzustellen, und nahm sich zunächst des zweiten Problems

an. Am 26. September 1971 ging die neue Zugattung Intercity, die den F-Zug ablöste, an den Start – zunächst auf vier Verbindungen:

Linie 1: Hamburg-Altona – Dortmund – Köln – Mainz – Mannheim – Stuttgart – München;



Zu Beginn der Intercity-Zeit mussten nicht klimatisierte Schnellzugwagen aushelfen. Eine 103 zieht solch eine Garnitur an der Blockstelle Schlüssel westlich von Heidelberg vorbei.



FOTO: STEFAN ALKOFER/NEB

Ausgewählte IC fuhren schon ab 1978 zweiklassig, noch vor der generellen Einführung der zweiten Klasse im Jahr 1979.

Linie 2: Hannover – Bielefeld – Dortmund – Wuppertal-Elberfeld – Köln – Koblenz – Wiesbaden – Frankfurt – Nürnberg – Augsburg – München;
Linie 3: Hamburg-Altona – Hannover – Göttingen – Frankfurt – Mannheim – Freiburg – Basel;
Linie 4: Bremen – Hannover – Göttingen – Fulda – Würzburg – München.

Erstklassiger Fernverkehr im Zweistunden-Takt

Die vier Linien verkehrten weitgehend im Zweistunden-Takt, und an fünf Systemhalten trafen sich die Züge am selben Bahnsteig, warteten bis zu zehn Minuten aufeinander und ermöglichten so ein bequemes Umsteigen.

Während der F-Zug nun wegfiel, gab es weiterhin TEE-Verbindungen. Dennoch schieden zahlreiche VT601 dort aus und fuhren nun im IC-Verkehr. Das neu beschaffte, klimatisierte Wagenmaterial für die lokbespannten IC bedeutete einen Qualitätssprung. Die jüngst entwickelte Baureihe 103 war das perfekte Zugpferd.

Aber die Idee Intercity war noch nicht am Ende. Die nächste und bedeutendste Weiterentwicklung kam im Jahr 1979.

Frühling am Main: 1975 zieht eine 103 einen längeren Intercity bei Würzburg-Heidingsfeld in Richtung München. Er wird den direkten Weg über Ansbach nehmen.



FOTO: LUDWIG ROTHOWE

Die für den TEE-Verkehr gebauten Triebzüge der Baureihen 601/602 waren mit ihrer Ausstattung und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h bestens für den IC-Verkehr geeignet.



Die nur in drei Exemplaren beschaffte Baureihe 403 ging 1973 in den IC-Dienst. Ihr Plan-Einsatz, überwiegend zwischen München und Bremen, währte nur vier Jahre (Nürnberg, 1974).



FOTOS (2): JÖRGEN NELKENBRECHER

Jede Stunde.
Jede Klasse.



FOTO: JUST DANKO

Mit weißem Kragen, Dienstpullover und Krawatte: Der Lokführer des IC beachtete am 30. Dezember 1988 die Etikette (bei Uhingen im Filstal).

Der große Wurf

War das ein Spaß! Eine ganze Generation von Eisenbahnfreunden, die heute meist so um die 50 bis 60 Jahre alt sind, hat gemeinsame Erinnerungen an die aus heutiger Sicht ziemlich heilen Bundesbahn-Jahre. Es gab das Tramper-Monats-Ticket und den Intercity mit zweiter Klasse, der einen mal schnell von Nord nach Süd oder andersherum durch die Republik beförderte. Spaß machte es vor allem auf den (wenigen) Streckenabschnitten, die schon mit Tempo 200 befahren wurden: Fenster auf: Irre! Wahnsinn! („geil“ gab es noch nicht). So schnell fuhr Papas Auto in den seltensten Fällen.

Ein Spaß war es auch, sich mal eben jugendlich verwegen, etwas verschmuddelt von den langen Reise-Wochen, schlimmstenfalls gar langhaarig, in den Speisewagen zu wagen. Oder mal kurz durch die verbotene erste Klasse nach vorn zu gehen: 103 gucken. Sollten sie doch ruhig die Nase rümpfen, die noblen Herren.

Freude bereitete es aber auch, ein richtig gut funktionierendes und modernes Schnellfahr-System zu genießen und dessen Vorteile zu nutzen: Man konnte mal eben in Mannheim oder Würzburg in den

Zug gegenüber springen und so noch schneller zu Hause sein, wo Mutti schon auf die Wäsche wartete. Alle wichtigen Städte waren verbunden, und eine Stunde später ging wieder ein IC.

Das musste sein. Mit dem althergebrachten Angebot der Bundesbahn war spätestens Ende der 70er-Jahre nicht mehr genug Geld zu verdienen. Schnelle Züge nur für gut Situierte und deutlich langsamere D-Züge für den Rest der Reisenden,

Zweiklassengesellschaft hat ausgedient

das konnte wirtschaftlich nicht gut gehen und war außerdem für eine demokratische und moderne Gesellschaft nicht mehr zeitgemäß.

Das ab 1971 eingeführte Intercity-Netz im Zweistunden-Takt mit über 100 schnellfahrenden und komfortablen, weil erstklassigen Zügen war ein Meilenstein und das ausgetüftelte Netz aus vier mehrfach miteinander verknüpften Linien eine fahrplantechnische Meisterleistung. Die Einführung war auch damals dringend nötig,

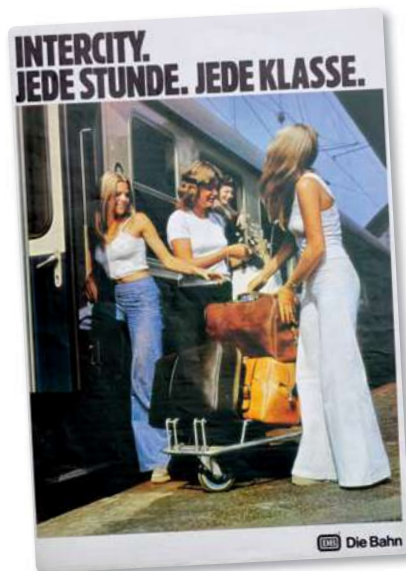


FOTO: STEFAN ALKOTER/MEB

Endlich für hübsche junge Damen freigegeben – so könnte man die IC-Werbung der späten 70er-Jahre interpretieren.

um die Kunden der ersten Klasse nicht zu verlieren. Für Geschäftsreisende, traditionell die Hauptkundschaft in dieser Klasse, wurde die Bahn immer weniger attraktiv. Mit der Werks-Limousine samt Chauffeur über immer neue Autobahnen oder, für die ganz Wichtigen, mal eben in den Flieger, das war für viele Geschäftsleute prestigeträchtiger – und vor allem meist schneller.

Trotzdem war das erstklassige Reisen mit der Bahn kein Auslaufmodell. Das wirtschaftliche Wachstum und der zunehmende Wohlstand förderten sogar die Nachfrage nach Plätzen in der Luxus-Klasse. Die DB hatte vor der Einführung des IC '71 erstmals sehr umfangreiche Marktuntersuchungen durchgeführt, die auf das hohe Potential insbesondere auf den Hauptverkehrsstrecken hindeuteten.

Bei der Einführung des IC-Zweistunden-Taktes mit vier Linien war klar, dass dies nur ein erster Schritt zur Fortentwicklung des Schienenfernverkehrs sein konnte. An weitergehenden Planungen und Erfordernissen mangelte es nicht: Die weitere Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten (bei Höchstgeschwindigkeiten von 200 km/h) und die Steigerung des Komforts (Platzangebot, Klimaanlage) waren die wichtigsten Kundenwünsche, auch der Privatreisenden, die in der ersten Klasse immerhin zirka 40 Prozent ausmachten.

Doch an die Erweiterung des Intercity-Stammnetzes musste ebenso gedacht werden. Ergänzungslinien und Anschlussstrecken (das Intercity-B-Netz) sollten die Fläche erschließen und Reisende dem Kernnetz zuführen. Auch dieses Ergänzungsnetz sollten schnelle und komfortable Züge bedienen. Nur, zur Umsetzung der Ziele fehlten der DB schon immer die Mittel. Vor allem der chronische Wa-

genmangel stand dem Komfort auf den Ergänzungsstrecken entgegen, und der schlechte Ausbauzustand der meisten

Das erste Intercity-Ergänzungsnetz scheitert

Strecken im Ergänzungsnetz verhinderte schnelles Fahren. Da aus politischen Gründen zu wenig Geld zur Verfügung stand, konnte man seitens der

DB eben nur das Nötigste tun. Das grandiose Scheitern der City-D-Züge (DC-Züge) in diesem B-Netz mit herkömmlichen, unklimateisierten D-Zug-Wagen, die bestenfalls in den neuen Pop-Farben lackiert worden waren, gehörte zu den zwangsläufigen Folgen. Sang- und klanglos verschwanden die meist ungepflegten DC-Züge bis 1978.

Von München nach Hamburg 820 Tkm

5.30 D	786	13.09	Hannover
5.30 D	786	13.49	Hannover D
6.14	588	14.27	
6.31	520	14.27	Würzburg
7.31	688	15.09	Hannover
8.16	688	16.09	Hannover
9.31	528	16.09	Würzburg, Hannover
9.31	588	17.10	
10.16	584	18.09	Hannover
10.31	524	18.09	Würzburg, Hannover
11.31	682	19.09	Hannover
12.16	584	20.09	Hannover
12.31	120	20.09	Würzburg, Hannover
12.50 D	780	20.59	
13.31	682	21.09	Hannover
13.36 D	882	22.17	Würzburg
14.16	180	22.09	Hannover
14.16	180	22.25	
14.31	568	22.09	Würzburg, Hannover
14.50	580	22.29	Hannover
15.31	582	23.09	
15.31	582	23.30	
16.16	580	0.14	
16.31	622	0.14	Würzburg
21.16 D	298	6.39	
22.18 D	1484	7.19	
22.35 D	280	8.09	
23.48 D	880	9.39	

(P) = (5) und (7), sowie täglich vom 15. VI. bis 2. IX., nicht 3. VI., auch 4. VI.
 (G) = (6), sowie täglich vom 30. VI. bis 25. VIII.
 (2) = Zugang nur über Arnulfstraße

FOTOS (2): SLG, ABP



Stündlich zur Minute 31, oft auch dazwischen, verließen die IC den Münchner Hauptbahnhof in Richtung Norden. Nur fünf davon erreichten Hamburg jedoch auf direktem Weg, nach etwa acht Stunden.



FOTO: VOLKER EMERSEN

Noch 1990 erinnerte vieles an die Glanzzeit der Intercity-Züge in München, auch wenn die 103 ihr Aussehen leicht verändert hatte und im Hintergrund schon neue Produktfarben grüßten.

Jede Stunde.
Jede Klasse.

FOTO: JOHANNES GÜCKNER, EISENBAHNSTIFTUNG



Parallel zu den Planungen für das Bestandsnetz waren auch Ideen für Neubaustrecken längst auf dem Tisch, die tat-

Mannheim – Stuttgart plante man seit Beginn der 70er-Jahre und begann bald darauf zu bauen, 1973 in Hannover und 1976

Stromlinien-Epochen: Mit der 112 begann die Ära der windschnittigen DB-E-Loks. Der 103-Kopf basierte bereits auf Windkanal-Versuchen. Auch die 112 kam zu Intercity-Ehren, vor allem vor kürzeren Zügen.

sächliche oder drohende Überlastung bestimmter Streckenabschnitte schon Ende der 60er-Jahre war offensichtlich. An den Neubaustrecken Hannover – Würzburg und

in Mannheim. Dass es noch Jahrzehnte dauern sollte, bis dort die ersten Züge rollten, konnte oder wollte man damals nicht ahnen. Zur Finanznot kamen im Fall der Neubaustrecken der politische Widerstand und grundsätzlich immer höhere Anforderungen an die Planungsqualität, denen die Bundesbahn, auch als Genehmigungsbehörde, zunächst nicht gewachsen war. Das bestehende Streckennetz musste noch zwei Jahrzehnte genügen, um den Fernverkehr zu optimieren.

Schon bei der Einführung des IC '71 gab es erste, doch kaum öffentlich gemachte Überlegungen, das prestigeträchtige und werbewirksame System schneller, komfortabler Züge in anderem Sinne zu erweitern: Die Reisenden der zweiten Klasse überwiegen seit jeher hinsichtlich der Anzahl, und insbesondere auf den Linien des

Kernnetzes bestand ein hohes Reisendenaufkommen und – wichtig für alle Planungen – ein zusätzliches Potential, das für die Bahn gewonnen werden konnte. Hinzu kam die Erkenntnis, dass die Auslastung der IC-Züge auf manchen Linien zu wünschen übrig ließ. Vor allem die Linie 4 München – Bremen entsprach von Anfang an nicht den Erwartungen.

Nicht allen Beteiligten gefielen allerdings die Überlegungen zur Aufweichung des Prestige-Angebotes: Man könnte die anspruchs-

Auf den ersten Blick nicht einfach zu lesen: Das „IC-Netz in der Briefertasche“ (Ausschnitt) enthielt alle Intercity-Züge der Linien 1 bis 4 in vier Farben sowie die verbliebenen TEE-Verbindungen (weiß). Auf der Rückseite war die Fahrtrichtung Süd-Nord abgebildet. Die bunte Mischung in vielen Stationen verdeutlicht die zahlreichen Linienwechsel.

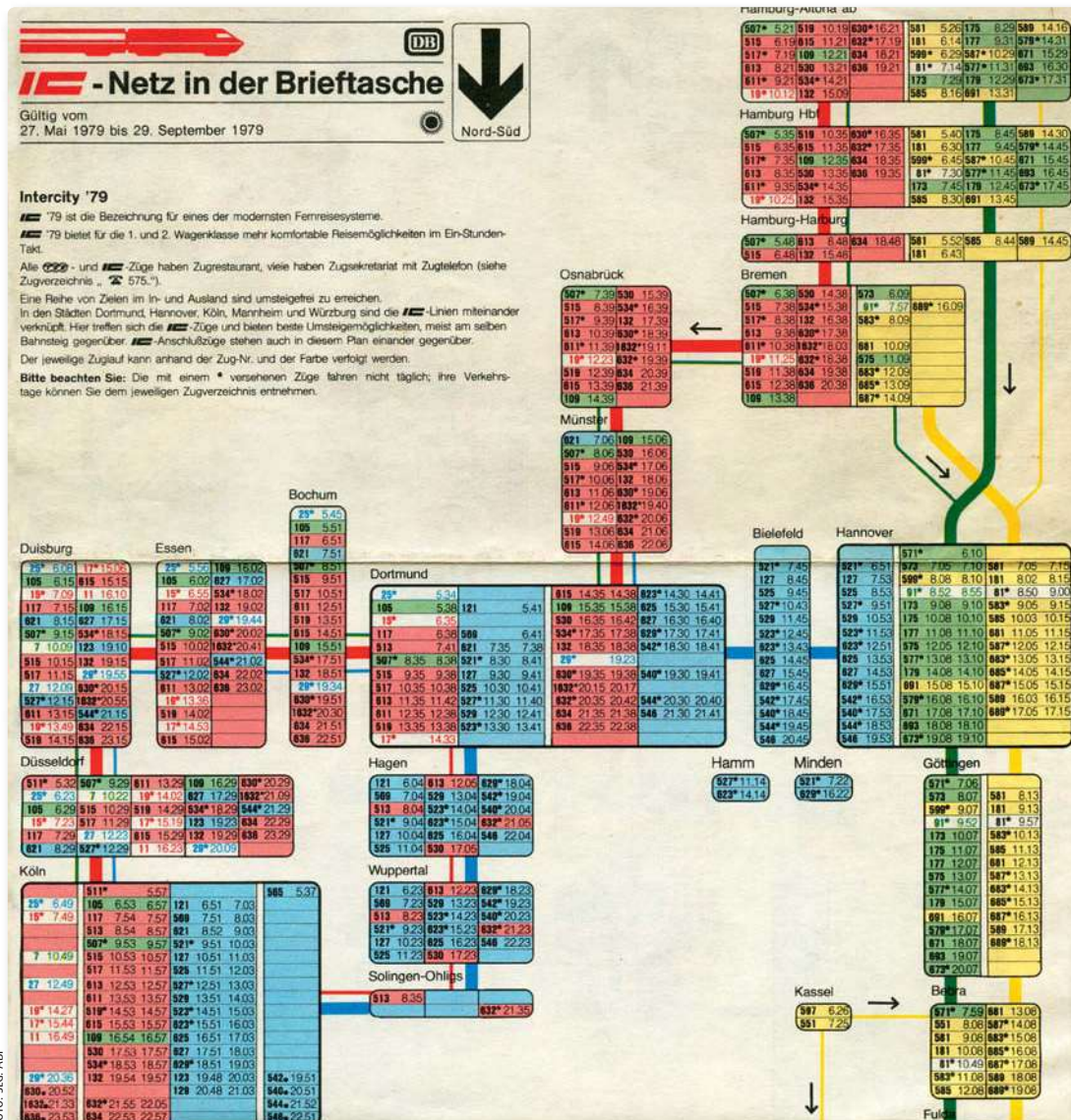


FOTO: S.G. ABP



FOTOS (2): JOHANNES POETS



FOTO: SIG. EMBSELEN

Nord-Süd-Strecke: IC 598 „Ludwig Uhland“ kam am 30. Mai 1984 auf seinem Weg von München nach Hamburg bei Friedland dem E3089 Göttingen – Kassel entgegen. Heute wird die einst schöne Fotostelle von einer Brücke der Autobahn A38 dominiert.

Entspannung erster Klasse: Der Geschäftsmann träumt wohl von den jungen Damen auf Seite 20.

wurde auf 5 DM halbiert. Als weiteres zweiklassiges Zugpaar folgte der IC „Friedrich Schiller“ Stuttgart – Dortmund.

Doch das war nur der Anfang. Inzwischen war das sogenannte integrierte Be-

vollen Kunden verlieren, die Fahrzeiten und die Pünktlichkeit könnten leiden. Außerdem waren nicht genügend Wagen der zweiten Klasse für 160 km/h vorhanden.

Schrittweise Einführung der zweiklassigen IC

Trotzdem, die wirtschaftlichen Argumente waren nicht von der Hand zu weisen. Ab dem Jahr 1976 wagte man den ersten Schritt und führte für drei Zugpaare der Linie 4 die zweite Klasse ein: Die IC „Riemenschneider“, „Nord-“ und „Südwind“ sowie „Jakob Fugger“ verkehrten erstmals als sogenannte Blockzüge, in welchen der Speisewagen die beiden Klassen trennte – ein System, das bis heute unverändert erhalten blieb. Als Zuschlag verlangte man in der zweiten Klasse satte 10 DM, zudem herrschte Platzkartenpflicht. Der Ansturm der Reisenden hielt sich folglich in Grenzen. Schon ein Jahr später entfiel die Reservierungspflicht, und der Zuschlag



Nur wenige Kilometer weiter nördlich: Auf seinem Weg nach Bremen überquert IC 180 „Karlwendel“ aus Seefeld in Tirol mit 120 003 am 12. Juni 1984 einen Bahnübergang in Friedland.

Jede Stunde.
Jede Klasse.



FOTO: JOACHIM BÜGEL/EISENBAHNSTIFTUNG

„Na dann wink' ich eben ...“ Vielleicht hat es der Lokführer von 103 147 bei der Talfahrt auf der Spessart-Rampe ja bemerkt. Elf Wagen zählte IC 624 „Meistersinger“ am 20. Mai 1981.

dienungs-System (IBS) ersonnen worden, das nichts anderes als die schrittweise Neustrukturierung des gesamten Personenverkehrs der DB beinhaltete und, be-

Intensive Vorbereitungen waren notwendig

ginnend mit dem Jahr 1979, in drei Stufen bis 1983 umgesetzt werden sollte. Auf den internationalen Fahrplankonferenzen kündigte die DB schon 1976 diesen richtungsweisenden Schritt an. Die Ziele hießen: Stundentakt auf allen vier IC-Linien und generelle Einführung von Blockzügen mit erster und zweiter Klasse.

Vorbereitend liefen ab Mai 1978 alle IC-Züge der Linie 1 zwischen Köln und Hamburg stündlich und sämtlich zweiklassig.

Der Fahrplanwechsel am 27. Mai 1979 brachte schließlich die entscheidende Wende. Das Produkt „Intercity '79“ war geboren. Intensivste Vorbereitungen waren nötig, um den bis dahin weitreichendsten Fahrplanwechsel realisieren zu können. Das galt auch für alle Werbemaßnahmen und die Mitarbeiterschulung. „Wenn das Reiseangebot IC '79 nicht nur in der Geschichte der Eisenbahn, sondern auch auf

Zwei Farbkombinationen bestimmten ab 1979 den DB-Fernverkehr. Nach Halt der Züge standen sich in den fünf Knotenpunkten die zwei Klassen jeweils gegenüber.



FOTO: SIG. SCHULZ



FOTO: WOLFGANG BÜGEL/EISENBAHNSTIFTUNG

Die Starleistung der Düsseldorfer 111 war der IC „Goethe“ zwischen Düsseldorf und Frankfurt. 111 129 befindet sich am 4. Juli 1983 vor IC 566 in St. Goar auf der Rückfahrt nach Norden.

dem Reisemarkt ohne Beispiel ist, darf auch ein beispielhafter Einsatz von allen gefordert werden.“ So schloss das Sechspunkte-Programm der DB-Vizepräsidenten Schmidt und Treutler.

Der Werbeaufwand ging weit und trieb so manche Blüten, über die man heute schmunzeln kann: Das Titelbild der „Städteverbindungen“ 1979 (Seite 21) zeigt vermeintlich einen der im IC-Netz so wichtigen Bahnsteige mit Anschluss „am Gleis gegenüber“. Das Umsteigen wurde allerdings auf den äußersten Vorortgleisen im Starnberger Flügelbahnhof des Münchner Hbf mit Models und Komparsen gestellt. Dort kam niemals ein IC an.

Nach wenigen Tagen mit einigen Pannen und Verspätungen war das System IC '79 eingespielt. Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der zunächst 152 Intercity-Züge übertraf alle Erwartungen. „Jede Stunde. Jede Klasse.“ war auch wirtschaftlich ein Erfolg, da die Erhöhung der Zugkilometer durch den noch stärkeren Anstieg des

Verkehrsaufkommens ausgeglichen wurde. Die Zunahme der Reisendenzahl in der zweiten Klasse war dabei ausschlaggebend. Das neue Angebot wurde von allen Reisendengruppen ausgiebig genutzt, und das trotz der Tatsache, dass man im ozeanblau-beigen Zugteil zunächst keine klima-

Wagennotstand in der zweiten Klasse

tisierten Wagen anbieten konnte. Stattdessen musste die zuletzt gebaute Serie der Schnellzugwagen (Büm 234) mit Magnetschienenbremsen für 200 km/h ertüchtigt werden. Gleichzeitig erfolgte der Einbau einer dritten Trittstufe und die Aufwertung der Innenräume mit neuer Polsterung und Leselampen. Es entstanden die bei allen Tramper-Monats-Ticket-Fahrern so belieb-



Täglich spulten die 103 an die 1000 Kilometer ab und trafen sich überall in der Republik, so wie 103 118 und 201 in Frankfurt Hbf am 18. September 1988. Für so manchen Reisenden war die Einfahrt in einen großen Bahnhof einen Blick durch das geöffnete Fenster wert.

ten Bm 235. Auf die Beschaffung von klimatisierten Eurofima-B-Wagen hatte die DB aus heute kaum nachvollziehbaren Gründen verzichtet. Ausschlaggebend mag das vergleichsweise geringe Sitzplatzangebot in klassischer Abteilkonzeption gewesen sein. Erst nach und nach erschienen in den 80er-Jahren stattdessen die klimatisierten Bpmz-Großraumwagen in den Intercitys, die in den Folgejahren meist die Hälfte des 2.-Klasse-Zugteils ausmachten.

Und wie ging es nun den Reisenden in der ersten Klasse? Abgesehen von den eingangs erwähnten Eisenbahnfreunden musste der besser Zahlende weitere Einschränkungen in Kauf nehmen: Die Reisegeschwindigkeiten gingen mit der Einführung des IC '79 insgesamt und teilweise deutlich zurück. Dies lag auch daran, dass nicht genügend Loks der Baureihe 103 zur Verfügung standen. 110, 111 und 112 mussten auf Teilstrecken aushelfen. Auch die Blockzugbildung brachte Nachteile, stand doch die erste Klasse nicht mehr wie gewohnt an der Bahnsteigmitte, sondern schlimmstenfalls außerhalb der Bahnsteighalle. Noch schlimmer waren nur noch die berüchtigten „Quick Pick“-Speisewagen: Plastikgeschirr im Intercity – das ging gar nicht. □

A. Bauer-Portner

Die DBAG von heute würde sich hüten, mit Pünktlichkeit zu werben. Doch nach Einführung der neuen Fernverkehrsfarben im Jahr 1986 traute man sich das offensichtlich noch.



Gut gepflegt zeigte sich die heutige Museumsmaschine 103 113 schon am 10. Februar 1990 bei Fünfstetten. Der zweite Speisewagen an der Zugspitze des IC wurde wohl überführt.

Jede Stunde.
Jede Klasse.



Der erste IC erreicht das D(D)R-Gebiet: Am 27. Mai 1990 strebt der IC 155 durch den grün-braunen Bahnhof Neudietendorf gen Leipzig.

Die neue Zeit für den Intercity

Zaghafte zuerst, doch bereits nur wenige Monate nach dem politischen Umbruch in der DDR Ende 1989, gelang es den beiden deutschen Bahnverwaltungen, das Intercity-Liniennetz grenzüberschreitend zu erweitern. Denn noch gab es die Trennung in Ost und West. Nachdem die Planungen bereits Anfang 1990 begonnen hatten, war es am 27. Mai so weit: Der IC „Johann Sebastian Bach“ machte sich um 6.38 Uhr in Frank-

furt am Main erstmals auf seinen 379 Kilometer langen Weg nach Leipzig. Wieder zurück ging es um 15.46 Uhr. Von diesem Zugpaar abgesehen, bestand der Fernverkehr in der DDR fast nur aus Städteexpress-, Schnell- und Eilzügen, welche sich in puncto Komfort kaum voneinander unterschieden. Das Erscheinen des Intercity, des Premium-Produkts der Bundesbahn, erregte daher wahrlich Aufsehen.

Mit dem Zugpaar „Max Liebermann“ läuteten DB und DR am 1. August 1990 auch zwischen Hamburg und Berlin die IC-Ära ein – mit einer beinahe museal anmutenden, im Vergleich zum DR-Standard aber hochwertigen TEE-Triebwagengarni-

tur aus den 1950er-Jahren. Der Aufwand war gewaltig: Zunächst musste der kaum mehr einsatzfähige VT 11.5 vom privaten Besitzer, an welchen die DB ihn 1988 veräußert hatte, angemietet und aus Italien geholt werden. Anschließend blieben nur wenige Tage, um die Garnitur für den täglichen Planeinsatz fit zu machen. Dieser war nur unter großen Anstrengungen aufrecht zu erhalten. Nach acht Wochen war das Abenteuer zur Erleichterung der Verantwortlichen beendet und der Triebzug wurde durch lokbespannte Züge ersetzt. Die Mietkosten beliefen sich auf rund 450 000 DM, doch der Schweizer Eigentümer verlangte stattdessen eine betriebsfähige



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Schnellzug-Dampflokomotive: Diese erhielt er in Form der eilig wieder aufgebauten 01 519.

Bis zur Fusion von DB und DR zum 1. Januar 1994 wurde das IC-Netz vor allem infolge der Aufnahme der ersten ICE-Verbindungen ab 1991 verändert. So waren in den neuen Bundesländern inzwischen

Mit dem ICE schrumpfte der Status des Intercity

beispielsweise auch Dresden, Potsdam und Magdeburg angebunden, ein allgemeiner IC-/EC-Zweistunden-Takt war eingeführt. 1993 bekam Berlin ICE-Anschluss, und durch den weiteren Ausbau des jungen Hochgeschwindigkeitsnetzes, den da-



Kurz und bunt: 1994 beförderte eine 132 auf der noch nicht ausgebauten Berliner Stadtbahn einen Intercity. Der Speisewagen wurde von der MÁV gestellt.



FOTOS (2): BODO SCHULZ

Die Baureihe 120 ist bis heute in treuen IC-Diensten. Am 25. April 2003 hatte 120 119 auf der Muldebrücke bei Dessau den IC2106 nach Stralsund am Haken.

mit verbundenen Zulauf neuer Einheiten und des nun frei werdenden IC-Materials konnte auch das Intercity-Netz im Ostteil der Republik weiterverbessert werden. Ab 1998 wurden stündliche Verbindungen zwischen Berlin und Hamburg angeboten. Neu war seit dem Vorjahr auch die bis heute bestehende Linie Hannover – Magdeburg – Leipzig – Dresden. Anders als in den neuen Bundesländern erfuhr das längst etablierte IC-Netz im Alt-Bundesgebiet

vergleichsweise wenige Veränderungen. Zum Ende des Jahrtausends, 1999, zählte die Bahn 51,8 Millionen IC-/EC-Fahrten. Demgegenüber standen 35,6 Millionen Fahrten im ICE und 64,7 Millionen im IR.

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2002 stand für eine Zäsur im Fernverkehr; der beliebte und zuschlagsfreie Interregio (IR) war so gut wie Geschichte. Durch die Integration rentabler IR-Linien in das IC-Netz erfuhr dieses erneut eine umfangrei-

Jede Stunde.
Jede Klasse.

Unterwegs mit dem Museums-IC '79

Im Jahr 2010 nahm die DBAG das 175-jährige Bestehen der Eisenbahn in Deutschland zum Anlass für einen ganz besonderen, planmäßig eingesetzten Museumszug. Zwischen Hamburg und Köln pendelte ab dem Sommerfahrplan am Wochenende ein Zug, der an das womöglich erfolgreichste neu eingeführte Produkt der Bundesbahn-Geschichte erinnerte: den IC '79. Dafür führte die Bahn nochmals ein paar Erste-Klasse-Wagen in TEE-Farben sowie einige ozeanblau-beigefarbene Bm 235 zusammen. Die Eisenbahn-Fans jubelten; der Zug wurde beinahe ständig von Fotografen entlang der Strecke abgelichtet. Aber nicht



FOTO: LARS BRÜGEMANN

Ein Bild wie zu besten Bundesbahnzeiten – und das im Zeitalter des Aktienkonzerns. 103 235 passiert im Oktober 2010 die Süderelbbrücken bei Hamburg-Harburg.



FOTO: VOLKER EMERLEBEN

In der nachfolgenden Fahrplanperiode wurde der Museums-IC bis Flensburg geführt.

nur die Fotografen waren glücklich. Auch zahlreiche Reiseromantiker nutzten bewusst dieses Zugpaar, um noch einmal den Flair der alten Abteile mit ihren Polstersitzen zu erleben, sich bei 200 km/h bei geöffnetem Fenster den Fahrtwind um die Nase blasen zu lassen oder um im klassischen Speisewagen während des Essens die Landschaft zu genießen. Initiiert wurde der Museums-IC seinerzeit von DB-Nostalgiereisen und vor allem von zahlreichen engagierten Lokführern sowie Zugbegleitern, die sich für diesen Zug stark machten. Schade, dass es nicht öfters solche gelungenen Reminiszenzen gibt; es müsste ja nicht immer ein IC sein.



FOTO: STEFAN ALKOFER/MEB

Lokführer René Abel gehörte zum auserlesenen Kreis Kölner Lokführer, die auf der 103 235 Platz nehmen durften.



2003 kam die Mehrsystem-Baureihe 181 noch zu Intercity-Ehren, am 21. August beispielsweise vor dem IC432, welcher auf der Moselbrücke bei Konz im Bild festgehalten wurde.



218465 und 218458 (am Zugschluss) waren am 12. September 2013 für die Beförderung des IC18647 von Berlin Ostbahnhof nach Hannover Hbf zuständig. Das Foto entstand in Berlin Hbf.

che Erweiterung. Mit der nun zuschlagpflichtigen Fahrt in denselben Wagen und bei gleichen Reisezeiten, dem teilweisen Einsatz von Bistro- statt der im IC bislang obligatorischen Speisewagen sowie mit vielen Zugläufen über zweitrangige Fernstrecken und mit einem geringeren Haltestellenabstand ging jedoch auch ein Statusverlust des einstigen Spitzenprodukts einher: Der IC war fortan nur noch Mittelklasse – zwischen Nahverkehr und ICE. Die IR-Abschaffung führte zwangsläufig zu einem sprunghaften Anstieg bei der Anzahl der IC-Reisenden auf 61,6 Millionen im Jahr 2003. Im ICE reisten inzwischen 56,5 Millionen Fahrgäste. Die Abwertung des Intercity äußerte sich auch in der Abnahme der durchschnittlichen Reiseweite im IC von zuvor 230 auf 183 Kilometer.

Heute ist der Intercity neben dem kontinuierlich ausgebauten ICE-Netz weiterhin ein wichtiges Fundament des Schienenfernverkehrs in Deutschland. Das gesamte Reisendenaufkommen im Fernverkehr ist höher denn je. Mit ICE reisten mit Stand 2017 fast 87 Millionen Fahrgäste, IC/EC wurden 53 Millionen Mal genutzt. Die Reiseweite im IC ist inzwischen fast wieder auf dem Stand von 1999.

Die Abstellung alter Garnituren ist im Gange

Der Fahrplanwechsel 2015 mit ersten Einsätzen neuer „Twindexx“-Doppelstockeinheiten, IC 2 genannt, markierte den Beginn einer neuen Intercity-Ära – mit erneuter Abwertung des Produkts Intercity hinsichtlich Verpflegung, Gepäckraum sowie Sitzkomfort. 69 Einheiten sollen bis Ende 2019 im Einsatz sein. Demgegenüber stehen eine jüngst beschlossene Bestellung von 23 neuen IC-Garnituren bei Talgo so-

wie die Absicht der DBAG, noch in diesem Jahr gebrauchte Doppelstockzüge zu beschaffen und einzusetzen.



Zu kuriosen Zugbildungen kommt es zwischen Niebüll und Dagebüll Mole, wo NEG-Triebwagen IC-Kurswagen und Generatorwagen schleppen; so verhielt es sich auch am 24. Juli 2013.



Bereits seit 2009 gibt es auch eine IC-Gummibahn: Die IC-Busse fahren grenzüberschreitend nach Luxemburg, Zürich, Lille, Lüttich, Amsterdam, Kopenhagen, Warschau und Prag.



Typisch für den Intercity-Verkehr sind Langläufe, etwa zwischen Köln und Berlin.

Im Zielnetz 2030 des „Neuen Fernverkehrs“ sichert der IC weiterhin den Fernverkehr in der Fläche abseits der hochfrequentierten ICE-Magistralen und hat damit zumindest in dieser Hinsicht in etwa dieselbe Rolle inne, welche früher dem Interregio zufiel. *Olaf Haensch*

Im Schatten der berühmten Hochgeschwindigkeitszüge bieten Intercitys nach wie vor in ganz Europa günstige und komfortable Reisemöglichkeiten. Ein Blick auf die Intercity-Netze unserer Nachbarländer offenbart Unterschiede und Gemeinsamkeiten.

Von Stadt zu Stadt



FOTO: MARCUS HENSCHKE

Am 2009 eröffneten Bahnhof Lüttich-Guillemins treffen mehrere IC-Linien der SNCB/NMBS mit der ICE-Verbindung Frankfurt-Brüssel zusammen.

Als die British Rail im Jahr 1966 erstmals ihre Städteschnellzüge mit dem Markennamen „Inter-City“ bewarb, ahnte wohl niemand, wie rasch sich das Erfolgsmodell „IC“ auf dem Kontinent verbreiten sollte. Bereits einige Jahre vor der DB gingen die niederländische NS und die dänische DSB mit eigenen Intercity-Netzen an den Start.

Heute gibt es in nahezu jedem Land Europas mehr oder minder gut ausgebaute

Intercity-Netze. Neben den direkten Nachbarstaaten Deutschlands können Bahnreisende auch in Finnland, Irland, Kroatien, Portugal, Schweden, Serbien, der Slowakei und Slowenien sowie in Spanien und der Ukraine mit IC-Zügen reisen. Nur aus seinem europäischen Mutterland ist der Name Intercity mittlerweile verschwunden: Im Zuge der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs auf der Insel wählten die zahlreichen privaten Verkehrsunternehmen jeweils eigene Namen für ihre Fernzüge.

Belgien: Bei der belgischen Staatsbahn SNCB/NMBS begann das Intercity-Zeitalter am 3. Juni 1984 mit Inkrafttreten des sogenannten „IC-IR-Plans“. Die mindestens 85 km/h schnellen „Intercités“ (IC) sorgten von nun an im Taktfahrplan für die schnellstmögliche Verbindung der großen Städte und der wichtigsten Eisenbahnknoten. Kleinere Städte wurden durch die ebenfalls neu eingeführten, etwas langsameren (Durchschnittsgeschwindigkeit 65 km/h) „Interrégionaux“ (IR) verbunden.



83 Diesellokomotoren der DSB-Baureihe MG (IC 4) sollten ab 2004 die ältere Baureihe MF (IC 3) ersetzen, doch die Pläne scheiterten an der mangelnden Zuverlässigkeit der neuen Züge. Heute fahren die IC 4 im überregionalen Verkehr, im IC-Verkehr dominieren weiterhin die IC 3.

Im August 1981 zieht MZ 1437 der DSB in Nyborg den IC 113 von Bord der „Kronprins Frederik“, parallel verlässt der Lyntog „Limfjorden“ das Schiff.

seits des TGV-Netzes unter dem Markennamen „Téoz“, erst seit 2006 heißen die Tages-Fernreisezüge „Intercités“. „Lunéa“, die Nachtzugsparte der SNCF, fährt seit 2012 als „Intercités de nuit“. Nach wie vor verkehren die Züge ohne strengen Takt außerhalb der Hochgeschwindigkeitsstrecken des Landes mit Spitzengeschwindigkeiten zwischen 160 und 200 km/h. Zum Einsatz kommen neben lokbespannten Garnituren verschiedene Diesel- und Elektrotriebzüge, darunter seit 2016 auch der Zweikraft-Triebzug Coradia Liner.

Italien: Mitte der 1970er-Jahre legte die FS mit ihren aus „Gran Confort“-Wagen oder Settebello-Triebzügen gebildeten In-

In Belgien gibt es (Stand Dezember 2018) 31 IC-Linien, welche die Hauptstadt Brüssel mit den großen Städten des Landes sowie Amsterdam und Luxemburg verbinden. Zum Einsatz kommen neben verschiedenen Diesel- und Elektrotriebzügen auch lokbespannte Garnituren.

Dänemark: Die 1970er-Jahre brachten den Dänischen Staatsbahnen DSB eine radikale Verjüngungskur. Nachdem man bereits 1972 ein neues Farbschema eingeführt hatte, folgte zum Sommerfahrplan 1974 ein landesweiter Taktfahrplan, der auch eine stündliche Intercity-Verbindung zwischen Kopenhagen und Aarhus vorsah. Das Intercity-Netz wurde von nun an stetig erweitert, es ersetzte in weiten Teilen das ab den 1930er-Jahren bestehende Lyntog-System. Lediglich die VT 11.5-Abkömmlinge der DSB-Baureihe MA verbanden noch bis 1990 als „Lyntog“ Kopenhagen mit Struer und Helsingør.

Heute verkehren IC-Züge zwischen allen großen Städten des Landes, zum Einsatz kommen vorwiegend Triebzüge der DSB-Baureihen MF (IC 3) und ER (IR 4), deren Höchstgeschwindigkeit auf 180 km/h begrenzt ist. Der Name Lyntog lebt im „InterCityLyn“ fort, der ergänzend zum IC-System schnelle Städteverbindung bietet.

Frankreich: Im Gegensatz zu den Eisenbahngesellschaften der meisten Nachbarländer musste die SNCF bereits ab 1971 weitgehend eigenwirtschaftlich arbeiten.

Bald entschied man sich deshalb, den Fernverkehr ganz auf den prestigeträchtigen Hochgeschwindigkeitszug TGV auszurichten, im niederen Schnellzugdienst kamen die ab 1975 beschafften „Corail“-Wagen zum Einsatz.

Um die Jahrtausendwende vermarkte die SNCF ihre Fernverkehrsstrecken ab-



Im Mai 2018 beförderte BB 15006 der SNCF den IC 1002 von Straßburg nach Paris-Estmanche. Nach und nach sollen neue Triebzüge die lokbespannten „Intercité“ der SNCF ersetzen.

land-TEE den Grundstein für ihr heutiges Schnellverkehrsnetz. Bereits 1988 verkehrten Intercity-Züge im Taktfahrplan zwischen Mailand und Rom. Mit der Einführung der Hochgeschwindigkeits-Zuggattungen Frecciarosso (2008), Frecciabianco (2011) und Frecciargento (2012) wurde der Intercity der FS-Personenverkehrssparte „trenitalia“ mehr und mehr zum Bindeglied zwischen Regional- und Hochgeschwindigkeitsverkehr. Zwölf IC-Linien verbinden die 200 größten Städte des Landes, auch die „InterCity Notte“ genannten Nachtzüge erleben derzeit eine Renaissance, sechs Linien bieten nächtliche Reisemöglichkeiten von Südtirol bis Sizilien. Im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich betreibt die „trenitalia“-



Die 220 km/h schnellen E-Loks der Baureihen 401/402 sind im IC-Verkehr der „trenitalia“ unverzichtbar. Am 2. Oktober 2018 bespannte E401015 einen IC-Wendezug von Triest nach Rom.

Tochter „thello“ mit einzelnen Zugpaaren ein EC-Angebot nach Paris, Marseille und Nizza. Den internationalen Fernverkehr in

Richtung Deutschland, Österreich und Schweiz wickeln SBB und ÖBB ab.

Luxemburg: Zwar betreibt die CFL keinen eigenen IC-Verkehr, die IC-Züge der SNCB zwischen Luxemburg und Brüssel werden aber in Kooperation mit der CFL gefahren. Seit November 2017 bietet die CFL zudem in Kooperation mit der DBAG eine Direktverbindung zwischen Luxemburg und Düsseldorf an. Dabei verkehrt ein Stadler-Kiss-Triebzug der CFL zwischen Koblenz und Düsseldorf als Intercity zum Fernverkehrstarif der DB.

Niederlande: Die niederländische NS präsentierte im Januar 1969 ein Sanierungskonzept, das in seiner ersten Ausbaustufe „Spoorslag '70“ eine radikale Neuorganisation des Schienenverkehrs vorsah. Seither gibt es im überregionalen Verkehr der NS ein Zweizugsystem: „Intercitys“ halten nur in den 40 größten Städten des Landes, während „Sprinter“ auch kleinere Städte bedienen.

Neben den internationalen Fernverkehrszügen IC 77 Amsterdam – Berlin und IC 35 Amsterdam – Brüssel betreibt die NS derzeit 36 nationale IC-Verbindungen. Auf der Strecke Amsterdam – Rotterdam über den internationalen Flughafen Schiphol ersetzt ein „Intercity direct“ genanntes Angebot die kurzlebigen „Fyra“-Züge.

Österreich: Die ÖBB begannen ab 1975, schrittweise einen Zweistundentakt auf den innerösterreichischen Verbindungen von Wien nach Salzburg, Graz und Villach einzuführen. Auf den Strecken kamen die Triebzüge der Baureihe 4010 zum Einsatz, die sich auch hinsichtlich des Komforts und der Ausstattung bereits auf IC-Niveau bewegten. Als Zuggattung hielt der Intercity im Sommer 1991 mit der Einführung des Taktfahrplans NAT 91 (Neuer Austrotakt 91)



Regional-Triebzug im IC-Verkehr: CFL 2303 (Stadler Kiss) als etwas gewöhnungsbedürftiger IC5107 von Luxemburg nach Düsseldorf am 10. Dezember 2017 in Köln Hbf.



Gemeinsam mit den Doppelstock-Triebzügen der Baureihe DD-IRM bildet die Baureihe IRM das Rückgrat der IC-Flotte der NS, hier ein modernisierter IRM am 16. Mai 2014 in Venlo.



FOTO: JURGEN METZLER

Das Rollmaterial für die IC-Züge der ÖBB besteht aus Loks der Baureihen 1016 und 1116 sowie modernisierten Reisezugwagen. Am 2. Juni 2016 war 1116 183 in Wien-Meidling zu sehen.

Einzug. Das Angebot der ÖBB umfasste zunächst auch fünf Verbindungen der nächsthöheren Gattung „SuperCity“, die jedoch bis 1996 zu IC- und EC-Zügen umgewidmet wurden. Seit dem Ausscheiden der 4010 werden IC-Züge der ÖBB zu meist aus modernisierten Reisezugwagen gebildet. Heute umfasst das IC-Netz der ÖBB auch grenzüberschreitende Verbindungen nach Münster, Hamburg und Frankfurt, es steht jedoch im Schatten des 2008 eingeführten „Railjet“.

Polen: Die frühere Staatsbahn PKP wurde im Zuge der Privatisierung im Jahr 2001 in drei Aktiengesellschaften aufgespalten. Seither liegt der Personenfernverkehr in Händen der neu geschaffenen PKP Intercity. National gibt es mit dem „Express InterCity Premium“ (EIP), dem „Express InterCity“ (EIC) und dem „Intercity“ (IC) mehrere

Zuggattungen, die sich hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit und Ausstattungsqualität des Rollmaterials unterscheiden. Die vier täglichen Zugpaare des „Berlin-Warschau-Express“ werden in Kooperati-



FOTO: JÖRG BOUSEN



FOTO: BODO SCHULZ

Regelmäßig sind IC-Wagen der SBB auch im Ausland zu Gast, so etwa seit 2010 auf der Gäubahn zwischen Zürich und Stuttgart. Am 11. April 2014 passiert 181 204 mit IC 181 nach Zürich die Kulisse Herrenbergs samt markanter Stiftskirche.

Seit einiger Zeit werden die vier täglichen Züge der als „Berlin-Warschau-Express“ bekannten Eurocity-Verbindung Berlin – Warschau aus IC-Wagen der PKP gebildet. Am 5. Mai 2018 durchfährt PKP-Taurus 5370 003 mit EC 45 nach Warschau den am Spreeufer gelegenen S-Bahnhof Jannowitzbrücke.

Heute verbinden zehn „InterCity“-Linien teilweise im Halbstundentakt alle großen Städte des Landes sowie die internationalen Flughäfen Genf und Zürich. Auch die internationale Verbindung von Zürich nach Stuttgart ist als IC klassiert. Die Neigezüge der Baureihe RABDe 500 werden als eigene Gattung ICN (InterCity-Neigezug) geführt.

Tschechien: Ein Disput um die Subventionierung von Fernverkehrslinien veranlasste die tschechische ČD 2012 dazu, einen großen Teil ihrer IC-Linien in einfachere Express-Züge umzuwidmen. Heute verbinden noch fünf nationale IC-Linien Prag mit Opava, Olomouc, Zlín, Veselí nad Moravou und Brno. Als „SuperCity“ vermarktete Pendolino-Triebzüge verkehren zwischen Prag und Ostrava. Die internationalen Angebote von Prag nach Dresden, Berlin und Hamburg werden als Eurocity geführt, die sieben Railjet-Garnituren der ČD verkehren im Wechsel mit den ÖBB-Pendants zwischen Prag und Österreich.

Des Weiteren gibt es in Tschechien mit dem Regiojet (Prag – Wien/Breslau/Bratislava/Kosice) und dem Leo Express (Prag – Krakau/Staré Mesto/Presov) mittlerweile zwei private Betreiber mit IC-ähnlichen Angeboten. □



FOTO: ARMIN SCHULTZ

Seit 1997 setzen die SBB ihre „IC2000“-Doppelstockwagen auf stark frequentierten Strecken ihres IC-Netzes ein. 460 584 war mit solchen Wagen bei Grandvaux am Genfersee unterwegs.



FOTO: HELMUT SANGHESTER

IC-Wagen der ČD kommen auch in Eurocity-Zügen nach Deutschland. Der umgeleitete EC 173 aus Hamburg, bespannt mit 193 297, konnte am 13. Januar 2019 in Altenburg gesichtet werden.



FOTO: KAI-UWE KNÄUF

162 115 passiert mit ihrer Regiojet-Garnitur aus Kosice am 31. Mai 2017 den Liptauer Stausee. Der Zuglauf führt über Ostrava nach Bratislava.

Gigant der Allgäubahn

Der Mythos V 320 erstmals als Märklin und Trix H0-Modell für Ihre Anlage.



Nicht verpassen:
Bestellschluss für diesen 26 cm
großen Gigant ist der
30. April 2019

Highlights:

- **Komplette Neukonstruktion.**
- Größte und stärkste Diesellokomotive der Deutschen Bundesbahn.
- **Erstmalig in der bewährten Märklin Qualität.**
- Bewegliche Lüfterräder paarweise digital schaltbar.
- Mit Spielwelt-Decoder mfx+ (Märklin).
- Umfangreiche Licht- und Soundfunktionen.

Werden Sie jetzt noch Clubmitglied und sichern
Sie sich neben vielen attraktiven
Angeboten dieses einmalige Modell.

Angemeldet in nur wenigen Minuten:
<https://www.maerklin.de/de/clubs/registrierung>

märklin
H0

Wechselstrom



39320 Diesellokomotive Baureihe V 320

Einmalige Serie

€ 429,99 *



Gleichstrom



22432 Diesellokomotive Baureihe V 320

Einmalige Serie

TRIX
H0



€ 429,99 *



Die passenden Schnellzugwagen-Sets 1 und 2 zum Schnellzug D 96 „Isar-Rhône“ werden bei Märklin unter den Artikelnummern 43935 und 43385 ebenfalls exklusiv für Insider-Mitglieder und unter 23132 und 23133 exklusiv für Trix Club-Mitglieder angeboten.



Der „Fliegende Grieche“ in Velesino an der alten Strecke Volos – Kalambaka. Hier beginnt eine Museumsbahn, die ein lokaler Verein betreibt.

In Griechenland hat ein einzigartiges Schienenfahrzeug aus deutscher Produktion die Zeitläufte überlebt. Engagierte Eisenbahnfreunde haben es vor dem Schneidbrenner bewahrt. Für die langfristige Erhaltung sind sie aber auf Hilfe von außen angewiesen.

Der letzte kleine SVT



Vieles an diesem Juwel europäischer Eisenbahngeschichte blieb im Original erhalten – wie das LHW-Fabrikschild von 1937.

Es gibt nicht viele Fahrzeuge, die schon Zeit ihres Lebens selten waren und uns Deutsche heute noch berühren. Der letzte „kleine SVT“ gehört zweifellos dazu.

„SVT“ – so nannte man vor dem Zweiten Weltkrieg hierzulande die epochemachenden „Fliegenden Züge“, die unter anderem von den Linke-Hofmann-Werken in Breslau gebaut wurden. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h „flogen“ sie damals durch das Deutsche Reich.

Just in jener Epoche bestellten die griechischen „Piraeus, Athens and Peloponnese Railways“ in Breslau acht zweiteilige Meterspurtriebwagen vom Typ 2AK420, die im Design den schnellen deutschen Normalspurbrüdern sehr ähnelten. Mit einer Leistung von 420 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h sorgten die schnittigen und mit einem Buffet ausgerüsteten Fahrzeuge für großes Aufsehen.

Erhalten blieb der erstgebaute 4201 (42001) beim Verein Thessaly Railways,



Die aktuelle, bis auf die Kunstlederbezüge weitgehend originale Inneneinrichtung des Triebwagen-Oldtimers.



Triebwagen 42001 am heutigen Gleise in Paleofarsalos. Einst führte die Meterspurstrecke weiter bis Kalambaka.



Mit viel Enthusiasmus pflegen die Mitglieder der „Thessaly Railways“-Museumsbahn den alten Linke-Hofmann und andere historische Fahrzeuge.

der in der Nähe von Volos eine Museumsbahn auf dem Reststück der alten Strecke nach Kalambaka aufbaut.

Bis vor einigen Jahren war der 42001 betriebsfähig, dann wurde er bei diversen Diebstählen geplündert. In einer von der VGB und dem Eisenbahn-Romantik-Club

unterstützten Funding-Aktion spendeten deutsche Eisenbahnfreunde in kurzer Zeit 1500 Euro für die Beschaffung der Fehlteile. Inzwischen laufen die Motoren wieder, es werden aber weitere Mittel benötigt, um das einmalige Fahrzeug in einen stabilen betriebsfähigen Zustand zu bringen.

Die griechischen Freunde, die bereits ihren großen Dank zum Ausdruck brachten, freuen sich über jede Unterstützung. Details unter: www.thessalyrailways.gr (englisch unter „Donations“). Die Zahlungen sind sicher und landen bei der richtigen Adresse. □ Wolfgang Schumacher



Archaisch wirkend, aber noch funktionsfähig: Bedienelemente im Führerstand des 42001.



Das Schwesterfahrzeug 4202 in der Ursprungsversion. Es konnte im Jahr 1980 in Athen fotografisch dokumentiert werden.



Fast wie in alten Zeiten



Es ist ein bisschen wie das Spiel mit der Modellbahn, nur eben im Maßstab 1:1. Sogenannte Fotozüge bieten nach Möglichkeit stilreine Wagenreihungen, wie sie sonst wohl nirgends mehr fahren, auf Strecken, deren Infrastruktur von Sanierungen weitgehend verschont blieb, sowie wohlorganisierte Abläufe, die für Verfolgungsfahrten im Auto und ausgewählte Motive optimiert werden. Fast immer unter Geheimhaltung geplant, nicht öffentlich ausgeschrieben und von zahlungskräftigen Kleingruppen finanziert, werden Bilder ermöglicht, wie sie anders kaum machbar sind: aufwendig arrangiert und beinahe frei von störenden Einflüssen. Dennoch: Das Jahr 2019 können auch sie nicht verheimlichen. Die Züge und Bahnhöfe sind wie leergefegt; viele Gebäude und Fahrzeuge sehen aus wie aus dem Ei gepellt. Nur mit hollywoodgleichem Aufwand gelänge die nahezu perfekte Illusion einer zurückgedrehten Zeit.

Im Februar und März 2019 fanden drei interessante Veranstaltungen statt, die gänzlich verschiedene Ansätze hatten und zu völlig unterschiedlichen Eindrücken führten. Bereits am letzten Februarwochenende pendelte 03 2155 von Wedler & Franz, mit gemalten EDV-Schildern und rotem Handrad-Stern an der Rauchkammertür authentisch gestaltet, mit einer lan-

FOTO: RAINER STEGER

Im Bahnhof Haldensleben schien am 24. Februar 2019 auf den ersten Blick die Zeit stehen geblieben zu sein, als 03 2155 in Richtung Magdeburg ausfuhr.



Mit einem stilechten Zug aus zwei Bag- und sechs Bghw-Wagen dampfte 03 2155 am 23. Februar bei Grauingen in den Abend.

Im Februar und März 2019 standen drei Fotozug-Veranstaltungen in der Altmark, um Köthen und in Westthüringen unter ganz verschiedenen Vorzeichen. Sie waren nicht nur wiederbelebte Erinnerungen, sondern zugleich auch Abschiede.

FOTO: UDO STEINWÄSSER

Am 2. und 3. März 2019 galt es, vom alten Bahnhof Köthen Abschied zu nehmen. Neben 112 565 und 242 001 war 106 756 beteiligt.

gen Garnitur aus Rekowagen zwischen Magdeburg und Oebisfelde. Bestes Wetter und ein oft noch klassisches Umfeld halfen, die Erinnerung an die späte Dampflokomotivzeit aufleben zu lassen. Zwei Wochen später, am 2. und 3. März, zelebrierten die Eisenbahnfreunde Aken und der Verein zur Pflege des Eisenbahnkulturgutes Köthen öffentlich den Abschied vom weitgehend unveränderten Zustand des Eisenbahnknotens Köthen. Es war die letzte Gelegenheit, denn nur Tage nach der Veranstaltung mit 106 756, 112 565 und 242 001 (alle PRESS) vor Sonderreise- und Fotogüterzügen standen die ersten Lichtsignale. Vom 8. bis zum 10. März beförderte noch 58 311 der Ulmer Eisenbahnfreunde Güterzüge in Thüringen. Nachdem am ersten Tag ein Leerzug aus Containertragwagen von Bad Salzungen nach Vacha überführt worden war, fuhr die Lok (EDV-Nummer 58 1111-2) bei wechselhaftem Wetter mit Staubgut- und Kesselwagen aus mehreren Epochen zwischen Eisenach, Meiningen und Vacha. □ oh

Mit 58 1111 kehrte am 8. März eine der früher dort heimischen G12 nach Vacha zurück.



FOTO: FELIX PILGOWSKI



FOTO: KARSTEN RUCHS



FOTO: PHILIP KOSEL

Im DBAG-Rot mit orangefarbenem Logo präsentierten sich 143 893 und 276 der SRS am 22. Oktober 2018 auf dem Weg nach Schönebeck.

Die Baureihe 143 ist eine der erfolgreichsten Entwicklungen der Reichsbahn. Während der Abschied der robusten Lokomotiven bei der DBAG bereits in greifbare Nähe rückt, leisten viele Maschinen bei privaten Betreibern gute Dienste.

Auf dem Rückzug

Mit 643 gebauten Exemplaren war die Baureihe 143 das Rückgrat der elektrischen Zugförderung bei der DR. Nach der Wende wurden die Lokomotiven bald im gesamten Bundesgebiet heimisch. Mittlerweile verdrängen Triebzüge und moderne Drehstromloks die 143 aus den Diensten der DBAG, doch viele Maschinen dürfen einer gesicherten Zukunft bei neuen Eigentümern entgegenblicken.

ArcelorMittal: 143 001 ist auch mehr als dreieinhalb Jahrzehnte nach ihrem Erscheinen noch aktiv. Die „weiße Lady“, der legendäre Prototyp der Baureihe, fährt heute für die Arcelor Mittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH, eine Tochter des luxemburgischen Stahlkonzerns Arcelor Mittal. Hin und wieder ist die Lok in ihrem auffälligen orangefarbenen Livree auch vor Personenzügen anzutreffen.



FOTO: STEVEN METZLER

Die Triangula Logistik GmbH setzt ihre Mietlok 143 963 meist im Getreideverkehr ein. So beförderte die Lok am 28. Februar 2019 auch den DGS 44385 von Drebkau nach Bad Schandau.

DBAG: War die Baureihe 143 bei der DBAG einst als „Mädchen für alles“ deutschlandweit im Regional- und Güterverkehr unterwegs, haben Leistungsverluste und Umstieg auf moderne Triebzüge der Baureihe schwer zugesetzt. Nicht nur in Stuttgart wurde die 143 von der Schwesterbaureihe 114 ersetzt. Die meisten der 243 Loks, die zum Stichtag 1. Juli 2018 in den Büchern standen, befanden sich bereits im z-Park, 58 Maschinen des Bestandes waren DB Cargo zugeordnet. Von einigen Reaktivierungen im Januar 2019 abgesehen schrumpft der Bestand seither stetig. Aktuell stehen nur noch 85 Exemplare für DB Regio im Einsatz, darunter auch einzelne Maschinen, die ihr Dasein als Heizloks fristen müssen, etwa 143 311 in Hamburg-Eidelstedt oder 143 531 im Bw Leipzig West Hbf. Mit der 1984 gebauten 143 009 ist auch die älteste aktive Serienmaschine für die DBAG unterwegs.

143-Bestände sind nach wie vor in Cottbus, Düsseldorf, Dresden-Altstadt, Erfurt, Frankfurt (M)-Griesheim, Halle P, Kiel, Magdeburg-Buckau, Nürnberg Hbf, Nürnberg West, Ulm und Trier vorhanden. Die im Januar 2019 reaktivierten Maschinen wurden in Berlin-Lichtenberg beheimatet.

Aktuell fahren mit 143 030, 055, 137, 176, 250, 283, 288, 292, 316, 326, 348, 350, 558, 580, 807, 837, 840, 841 und 856 noch 19 Loks der Baureihe 143 für DB Cargo.

Deltarail: Die Deltarail GmbH aus Frankfurt (Oder) besitzt neben mehreren Dieselloks auch vier Exemplare der Baureihe 143. 143 559, 650, 931 und 972 sind in DR-Farben lackiert und mit historischen Betriebsnummern versehen. Die Maschinen kommen meist in Doppeltraktion vor Güterzügen zum Einsatz. Zudem sind mit 143 145, 827 und 881 aktuell drei Mietloks aus DBAG-Beständen für Deltarail unterwegs.

EBS: Die Erfurter Bahn Service GmbH ist für ihre Flotte aus bestens gepflegten Ex-DR-Lokomotiven bekannt. Seit Dezember 2018 ist mit 143 822 auch ein Exemplar der Baureihe 143 für die EBS unterwegs. Für ihren Neuzugang dachten sich die Erfurter etwas Besonderes aus: Die Lok erstrahlt nun in den Farben der „Weißen Lady“. Aktuell befindet sich mit 143 936 ein zweites Exemplar der Baureihe in Aufarbeitung.

MEG: Mittelfristig sollen bei der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH aus Schkopau moderne Drehstromloks der Baureihe 145 aus DB AG-Beständen die älteren Loks



Auch nach mehr als dreieinhalb Jahrzehnten macht die ehemalige „weiße Lady“ in den Farben von Arcelor Mittal eine gute Figur. Am 25. Juli 2015 fuhr sie durch Böhlen bei Leipzig.



Deltarail setzt seine Loks der Baureihe 143 oft in Doppeltraktion ein. So zeigten sich 143 559 und 650, beide bestens gepflegt, mit DR-Nummern am 21. Oktober 2017 bei Hamm-Lerche.

der Baureihe 143 ersetzen. Aktuell stehen mit 143 020 (MEG 608), 204 (MEG 602), 257 (MEG 604), 310 (MEG 607), 344 (MEG 605) und 851 (MEG 603) jedoch noch sechs Exemplare im aktiven Dienst für

die MEG. Darüber hinaus zählen noch die bereits abgestellten Maschinen 143 179 (MEG 601), 175 (MEG 609), 848 (MEG 610) und 864 (MEG 606) zur Flotte des Unternehmens.



143 005 des DB Museums wurde im Rahmen einer gründlichen Aufarbeitung äußerlich in den Ursprungszustand der DR versetzt. Die betriebsfähige Lok ist oft vor Sonderzügen zu sehen.



FOTO: HELMUT SANGHMEISTER (4)

Vor dem unternehmenseigenen Städteexpress-Zug überquerte 143 822 der EBS am 6. Januar 2019 die Saalebrücke in Bad Dürrenberg.



Am 30. Januar 2019 hatte EBS-Neuzugang 143 936 (Ex-RBH 109, die hier noch die Farben des früheren Eigners trägt) bei Schkottleben die frisch aufgearbeitete 143 822 am Haken.

RBH: Mittelfristig sollen bei der DBAG-Tochter aus Gladbeck Lokomotiven der Baureihe 145 aus DBAG-Beständen die Leistungen der Baureihe 143 übernehmen. Zwar standen zum 31. Januar 2019 noch 31 Loks der Baureihe 143 in der Bestandsliste, die Maschinen waren zu diesem Zeitpunkt aber bereits abgestellt.

SRS: Erst seit Frühjahr 2018 betätigt sich die Salzland Rail Service GmbH (SRS) aus Schönebeck an der Elbe als Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigenen Lokomotiven.

Im Mai 2017 sah man die 143 243 in Nossen. Passend zum Farbleid trägt die Lok ihre historische DR-Nummer.



FOTO: PATRICK GESSNER

ven. Neben Diesellokomotiven aus DR-Beständen gehören mit 143 276 und 893 auch zwei Exemplare der Baureihe 143 zur Flotte. SRS hat die Maschinen von der DBAG gemietet. Die verkehrsroten Loks tragen das orangefarbene Logo der SRS an den Fronten.

Triangula: Die Triangula Logistik GmbH aus Gelenau im Erzgebirge ist nicht nur ein Beratungsdienstleister im Logistikbereich, das Unternehmen betätigt sich seit einigen Jahren auch als EVU. Im Februar 2019 war für wenige Tage die DBAG-Lok 143 841 für Triangula unterwegs, seit 13. Februar 2019 hat das Unternehmen 143 963 von der DBAG gemietet. Die Maschine kommt vorrangig im Getreideverkehr in Nord- und Mitteldeutschland zum Einsatz.

143 204 (MEG 602) bewies am 11. August 2017 vor einem langen Autotransportzug, fotografiert bei Schkeuditz, ihr Können.

Museumsloks

Während die Einsatzbestände der Baureihe 143 weiter abnehmen, können vier Exemplare einer gesicherten musealen Erhaltung entgegenblicken.

DB Museum: Die beiden Vorserienloks 143 002 und 005 gehören zum Fundus des DB Museums in Nürnberg, beide Maschinen sind in der Außenstelle in Halle (Saale) beheimatet. 143 005 wurde äußerlich in den Ablieferungszustand zurückversetzt. Als 243 005 kommt sie regelmäßig vor Sonderzügen zum Einsatz.

Lokschuppen Zinnowitz: 143 243 ist als Leihgabe beim Lokschuppen Zinnowitz e.V. beheimatet. Dort ersetzt sie die frühere Museumslok 143 806, die im Januar 2019 verschrottet wurde. Demgegenüber dürfte die gut gepflegte 143 243 eine hoffentlich bessere Zukunft erwarten.

TEV Weimar: Seit 2010 befindet sich 143 117 als Leihgabe von DB Regio beim Thüringer Eisenbahnverein e.V. in Weimar. Nach einem kurzen Intermezzo in den Farben der „Weißen Lady“ im Jahr 2011 präsentiert sich die Lok heute äußerlich im Zustand der DR-Zeit. ☐ ke

Im November 2013 waren RBH 114 (143 056) und RBH 102 (143 069) bei Burgwerben an der Saale unterwegs.



*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

Bahnhof mit Geschichte

Franz Haas: Der Wiener Nordbahnhof 1837–2018. Bahnmedien.at, 2018. ISBN: 978-3-903177-03-1, gebunden, 304 Seiten, 375 Farb- und Schwarzweißabbildungen; Preis: 52,40 Euro.



► Wiener Stationsplatz, Nordbahnhof, Praterstern, Wien Nord und Wien Praterstern: Der älteste Bahnhof der österreichischen Hauptstadt trug in seiner über 150-jährigen Geschichte schon viele Namen. Bereits 1865 wurde dem 1837 als Teil der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn eröffneten Bahnhof ein prächtiges neues Empfangsgebäude spendiert, der Zweite Weltkrieg und der Bau der Wiener S-Bahn taten ein Übriges, die Gestalt des Bahnhofs weitere Male

fundamental zu verändern. Der Autor legt jedoch nicht nur ein außerordentlich materialreiches Porträt eines Bahnhofs vor, er verortet die eisenbahntechnischen Fakten auch immer wieder vor dem Kontext der Zeitgeschichte. So werden die Donauregulierung und die Weltausstellung von 1873 ebenso berücksichtigt, wie die Auswirkungen des Baus der Wiener Stadtbahn oder die politischen und wirtschaftlichen Umbrüche des vergangenen Jahrhunderts. Die vielen dokumentarischen Abbildungen vermitteln ein umfassendes Bild der Umbauarbeiten in den 2000er-Jahren, die übersichtliche Gestaltung erleichtert den Einstieg in die Thematik. Erhältlich ist das Buch direkt unter: www.bahnmedien.at. ke

Fazit: Umfassendes und informatives Bahnhofsporträt

Auf schmaler Spur im Kriegseinsatz

Günter Krause, Günter Krall, Roland Bude: Schmalspurige Dampflokomotiven im Ersten Weltkrieg. DGEG Medien, Witten 2018. ISBN: 978-3-946594-10-9, gebunden, 288 S., 15 Farb- und 312 Schwarzweißabb.; Preis: 39,80 Euro.



► Als Teil des gewaltigen Vorhabens, alle deutschen Triebfahrzeuge zu erfassen, liegt nun der Band 6 vor. Basierend auf allen bis heute verfügbaren, darunter zahlreichen neu erschlossenen Quellen beinhaltet er nicht nur ein Verzeichnis der fast 3000 sogenannten Brigadeloks auf 600-Millimeter-Spur. Auch die meterspurigen Maschinen der Heeres-Prüfkommission, darunter zahlreiche beschlagnahmte Privatbahnlokomotiven, sind gelistet, ihr Schicksal ist aufgeführt. Zahlreiche Fotos illustrieren die Tabellen. Selbst einige an Feldbahnen in Namibia und Japan gelieferte Fahrzeuge werden genannt. Im Vor- und Nachsatz finden sich technische Zeichnungen einer C+C-Zwillingtenderlok sowie einer D-gekuppelten Brigadelok. Ausführliche Quellen- und Bildverzeichnisse sowie sieben Karten vervollständigen das Werk. oh

Fazit: Der aktuelle Forschungsstand zu HF- und HK-Lokomotiven

Nahverkehr von einst

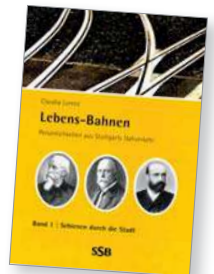
Andreas Riedel: „Städtischer Nahverkehr in der DDR“. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2019. ISBN 978-3-937496-95-5, gebunden, 480 Seiten, sechs Farb- und 1647 Schwarzweißabbildungen; Preis: 48 Euro.



► „Einzigartige Momentaufnahmen von Peter Dönges“, heißt es im Untertitel der Neuerscheinung. Tatsächlich dürfte es eine solch umfangreiche Versammlung von Nahverkehrsfotos aus der DDR noch nicht gegeben haben, so dass zumindest darin ein Alleinstellungsmerkmal besteht. Gegliedert nach (den erst zum Ende der DDR entstandenen) Bundesländern, fanden rund 35 Orte im Buch Berücksichtigung, darunter Hohenstein-Ernst-

Lebenswerk Nahverkehr

Claudia Lorenz: Lebens-Bahnen. Persönlichkeiten aus Stuttgarts Nahverkehr; Band 1: Schienen durch die Stadt. SSBAG, Stuttgart 2018. ISBN 978-3-9811082-7-9, broschiert, 120 Seiten, 75 Farb- und SW-Abb.; Preis: 15,80 Euro.



► „Menschen bewegen Menschen“, lautet ein aktueller Marketingslogan der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB). Da ist es nur konsequent, dass das Nahverkehrsunternehmen der baden-württembergischen Landeshauptstadt nun den bedeutenden Persönlichkeiten seiner Geschichte eine eigene Buchreihe widmet. Von Georg Heinrich Schöttle, dem Begründer der Stuttgarter Pferdeeisenbahn, bis hin zu Emil Kessler, dem Direktor der Maschinenfabrik Esslingen, reicht das Spektrum der porträtierten Persönlichkeiten des Pilotbandes. Neben der gut ausgewählten Bebilderung sorgt ein umfangreicher Fußnotenapparat für wissenschaftliche Genauigkeit. Auch die angenehme und leserfreundliche Gestaltung der einzelnen Kapitel fällt positiv auf. Das Buch ist im Onlineshop der SSB unter www.ssb-ag.de erhältlich. ke

Fazit: Vielversprechender Start einer interessanten Reihe

thal, Stralsund oder Mühlhausen und deren früh eingestellte Straßenbahnen. Auch die O-Bus-Netze wurden umfassend dokumentiert. Viele Seiten nimmt der Nahverkehr in und um Dresden ein, was nicht verwundert, denn der Fotograf lebte lange Zeit dort. Die Zeitspanne seiner Aufnahmen umfasst die Jahre 1954 bis 1981. Die Motive wurden zumeist aus Standardperspektive schräg von vorn aufgenommen, die Bildwiedergabe ist von durchweg guter Qualität. Relativ wenige Fotos füllen eine halbe Seite, die Gestaltung des Bandes ist überwiegend kleinteilig. Im Vordergrund stand das Anliegen, eine möglichst umfangreiche Dokumentation zu erstellen. Das ist dem Autor und Verlag zweifellos gelungen. oh

Fazit: DDR-Nahverkehr in großer Vielfalt



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 - 18:30 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

info@donnerbuechse-gebrauchtware.com
WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln

Mit Ablauf der Untersuchungsfristen verlor 18 201 am 4. September 2018 den Superlativ, die schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt zu sein. Die Suche nach der aktuellen Geschwindigkeitskönigin führt zunächst in die USA und nach Großbritannien.

Wer trägt die Krone?



FOTO: ATSI/ALAN WEINER

60163 „Tornado“, Baujahr 2008, könnte mit 90 mph auf englischen Hauptstrecken fahren, darf es aus Sicherheitsgründen jedoch vorerst nicht.

Seit einigen Monaten ist die jahrzehntelange Rekordhalterin 18 201 nun kalt abgestellt. Der gelinde Schreck der Fans ist mittlerweile verflogen. Zeit also, sich mit einer Frage zu befassen: Welche Maschine ist die Nachfolgerin und derzeit die schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt?

Eigentlich sollte eine solche Frage mit der einfachen Angabe einer Loknummer zu beantworten sein. Doch so einfach ist es nicht, wie die unweigerlich auch ins Ausland führende Suche zeigen wird.

18 201 war technisch stets für eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h zugelassen. So steht es immer noch auf dem

Schild am Kessel und so wurde die Lok nach Durchführung von Revisionen immer wieder in Betrieb genommen. Die höchste jemals von der Lok gefahrene Geschwindigkeit (182,4 km/h) wurde im Rahmen einer Messfahrt am 12. Oktober 1972 dokumentiert. In Deutschland finden Zugfahrten mit mehr als 160 km/h heute ent-



Ihre letzte Fahrt vor Fristablauf führte die bis dato schnellste betriebsfähige Dampflokomotive am 1. September 2018 von Meiningen über Immelborn (Foto) und Eisenach nach Cottbus.

FOTO: TOBIAS SCHUBERT

weder unter speziellen betrieblichen Bedingungen statt (grüne Welle) oder unter Führung des Signalsystems LZB oder ETCS. Da 18 201 nicht mit diesen Systemen ausgestattet ist, beschränkten sich Publikumsfahrten immer auf Geschwindigkeiten bis maximal 160 km/h, zuletzt so am 2. Juni 2011. Dass der Tacho kurzzeitig zwei bis drei Striche weiterwanderte, ist auch dokumentiert.

Um sich der Beantwortung der Eingangsfrage zu nähern, ist zunächst zu erörtern, welche Lokomotiven überhaupt für eine Nachfolge der 18 201 in Betracht kämen. Die derzeit schnellsten Dampflokomotiven in Deutschland sind für 140 km/h zugelassen, so 03 1010 von DB Museum, welche bei der VES-M Halle (Saale) lange Jahre an der Seite der 18 Dienst tat. Die 03¹⁰ wird noch bis zum 30. Juni 2019 betriebsfähig sein, bevor auch bei ihr die Untersuchungsfristen für Kessel und Fahrwerk ablaufen. Aufgrund der zu erwartenden Kosten von 850 000 Euro, welche die Hallenser Traditionsgemeinschaft Halle P e.V. nicht aus eigener Kraft aufbringen kann, ist eine erneute Hauptuntersuchung nicht in Sicht. Eine entsprechende Spendenaktion läuft. Nachdem 01 1066 im letzten Jahr abgestellt wurde, ist bis zur Inbetriebnahme der Crailsheimer 01 1104, erwartet für 2019, in Deutschland aktuell keine 01¹⁰ einsatzbereit, so dass 03 1010 hier derzeit noch die Schnellste ist. Bei unseren niederländischen Nachbarn ist jedoch 01 1075 der Stoom Stichting Nederland betriebsfähig, die ebenfalls eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreichen darf.

Hinsichtlich der sonst so schnellen Eisenbahn Frankreichs ist es erstaunlich, dass es dort nur eine relativ geringe Anzahl schneller Dampfloks gab. Viele Baureihen fuhren nicht schneller als 110 km/h. Die Pazifik 231 E 41, gebaut für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h, befindet sich seit einigen Jahren in Aufarbeitung. Der Zeitpunkt einer Wiederinbetriebnahme ist jedoch noch nicht abzusehen.

Sind britische Dampfloks am schnellsten?

Auch im übrigen Europa findet sich keine Dampflokomotive, welche so schnell fahren

könnte – mit Ausnahme Großbritanniens, wo mit der „Mallard“ die Maschine mit dem offiziell verbrieften Titel der schnellsten Dampflokomotive der Welt erhalten blieb: Am 3. Juli 1938 erreichte sie 126 Meilen pro Stunde (mph), also 202,8 km/h. Doch seit 1988 hat sie sich nicht mehr aus eigener Kraft bewegt. Allerdings lohnt sich ein Blick auf andere Loks der für 90 mph (145 km/h) gebauten LNER-Klasse A4. Noch bis Juli 2019 ist „Union of South Africa“ betriebsfähig. „Sir Nigel Gresley“, derzeit in Aufarbeitung, hatte in der frühen Phase des englischen Museumsbetriebs bei der dokumentierten Fahrt mit einem besetzten Sonderzug 112 mph (180,2 km/h) erreicht,



FOTO: MARKUS BEHRLA

Wer ist jetzt die schnellste im ganzen Land? 03 1010 kann und darf 140 km/h fahren. Die gleiche Eigenschaft besitzt 01 1075 in den Niederlanden.

Für die Reihe J der Norfolk & Western sind Fahrten mit 180 km/h überliefert. Das einzige erhaltene Exemplar J611 von 1950 darf aus Versicherungsgründen jedoch regulär nicht mehr als 40 mph (64 km/h) fahren. Die US-Behörden gestehen ihr wie allen anderen US-Dampflokos höchstens 79 mph zu.



Zwei weitere Northern-Maschinen sind SP 4449, Baujahr 1941, und UP 844, Baujahr 1944. Beide zählen zu den leistungsfähigsten US-Dampflokomotiven.

unterliegt heute jedoch wie alle englischen Museumsdampflokos einer generellen Beschränkung auf 75 mph (121 km/h). Lediglich die „Bittern“ erhielt anlässlich des Jubiläums des „Mallard“-Rekords 2013 für drei Sonderfahrten unter Auflagen eine Ausnahmegenehmigung für 90 mph und erreichte am 7. Dezember 2013 ein Maximaltempo von 93 mph (150 km/h).

60163 „Tornado“ hat im Königreich die Krone auf

Diesen Rekord für englische Dampflokos nach dem Traktionswechsel brach schließlich 2017 die 2008 neu gebaute 60163 „Tornado“ der LNER-„Peppercorn“-Klasse A1, konstruiert für 100 mph. Um langfristig eine Genehmigung für 90 mph zu erhalten, absolvierte 60163 in der Nacht zum

12. April 2017 unter Ausschluss der Öffentlichkeit eine Testfahrt mit bis zu 101,6 mph (163,5 km/h).

Nun drängt sich die Frage auf: Geht es bei der schnellsten betriebsfähigen Dampflok um das Können oder um das Dürfen – oder um beides? Spielte allein die technische Auslegung eine Rolle, so befände sich die derzeit schnellste aktive Dampflok in den USA: Dort blieben einige Northern, in den 1940er-Jahren für die Beförderung enorm langer Schnellzüge über weite Strecken mit bis zu 100 mph (rund 160 km/h) zahlreich gebaut, erhalten. Von diesen modernen, zum Teil für 110 mph (177 km/h) konstruierten Maschinen mit der Achsfolge 2'D2' ist manche betriebsfähig: die nie außer Dienst gestellte und „The Living Legend“ genannte 844 der Union Pacific, die seit 2015 wieder fahrende, elegante J611 der Norfolk & Western und die ebenso berühmte 4449 „Daylight“ der Southern Pa-



Obgleich nicht offiziell belegt, war die Milwaukee Road für die schnellsten US-Züge bekannt. Auch Milwaukee Road 261 von 1944 könnte problemlos 160 km/h erreichen.

cific. Jedoch unterliegen auch diese, ähnlich wie die britischen Dampfloks, heute einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 79 mph, festgelegt von der Federal Railroad Administration (Bundes-Eisenbahnbehörde) für Züge ohne Zugbeeinflussung oder Führerstandssignalisierung. Diese Grenze bleibt bei Sonderfahrten jedoch zumeist unangetastet, da man die Fahrzeuge schonen, das Risiko bei den stets zahlreichen Autoverfolgerfahrten gering halten und den Zaungästen an den Strecken ein länger als nur einen Augenblick währendes Erlebnis bieten möchte.

Zum Abschluss der weltweiten Suche nach der Schnellsten sei ein Seitenblick nach Südafrika erlaubt: Dort stellte die Nummer 854 der von Henschel gebauten 2'C1'-Klasse 16E mit 97 mph (156 km/h) 1935 auf Kapspur (1067 Millimeter) einen Rekord für Schmalspurlokomotiven auf. Zwei Exemplare blieben nicht betriebsfähig erhalten.

Als Fazit bleibt festzustellen, dass es derzeit keine eindeutig schnellste betriebsfähige Dampfloks der Welt gibt. Aus konstruktiver Sicht trüfe dies wohl auf die Loks



FOTO: PAUL TAVERNER

Alle sechs erhaltenen A4 wurden anlässlich des 75. Jahrestages der „Mallard“-Rekordfahrt 2013 in York versammelt. Zwei Maschinen wurden dafür aus Kanada und den USA geholt.

J611, UP844 und SP4449 in den Vereinigten Staaten zu. Sie sind mit einer Höchstgeschwindigkeit von je 110 mph (177 km/h) zwar der 18201 ebenbürtig, erreichen jedoch aus dem bereits genannten Grund ihr Maximaltempo nicht mehr.

01¹⁰ und 03¹⁰ dürfen mit bis zu 140 km/h fahren

Auch den britischen A4 bleibt, wie erwähnt, das Ausfahren ihrer Höchstgeschwindigkeit verwehrt – ebenso der „Tornado“. Letztere erlitt im April 2018 bei 90 mph einen Schaden, der zur vor-

übergehenden Abstellung und zu einer mehrmonatigen Reparatur zwang. Seit März 2019 fährt die Maschine wieder, doch DBCargoUK, die Betreiberin der 60163, stimmt Fahrten jenseits der üblichen 75 mph sicherheitshalber vorerst nicht mehr zu.

Weltweit am schnellsten unterwegs könnten aktuell also 01 1075 und 03 1010 sein. Sie sind für 140 km/h zugelassen und dürften ihre Höchstgeschwindigkeit auch ausfahren. Um die wertvollen Zeugnisse der Dampffära zu schonen, werden in der Regel jedoch 120 km/h nicht überschritten. □ *Romano Düring/oh*



FOTOS: A151/ROBIN COOMES

Am frühen Morgen des 12. April 2017 stürmte 60163 „Tornado“ zwischen Newcastle und Doncaster mit bis zu 100 Meilen pro Stunde durch die Nacht. Kurzzeitig war sie daraufhin für 90 mph zugelassen. Nach einem Schaden wurde die Höchstgeschwindigkeit aber wieder reduziert.

www.mec-saalebahn.de

Rund um Vorbild und Modell

Die umfangreiche Website des Vereins ist eine Fundgrube für Eisenbahnfreunde.

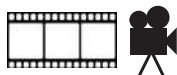
■ Vier Vereinsanlagen und ein neues Anlagenprojekt im Bau bieten mehr als genug Material für eine Website. Doch die Aktiven des MEC Saalebahn bieten bei ihrem Internetauftritt zudem ein breites Informationspaket zu den Eisenbahnstrecken ihrer Heimatregion und zur großen Bahn im Allgemeinen. So wird die schlichte Website zu einer kleinen Pflichtlektüre für Eisenbahnfreunde. Der Nutzer findet neben den Porträts der verschiedenen Ausstellungsanlagen des Vereins und Berichten über die aktuellen Bauprojekte Einblicke in die früheste Geschichte der Eisenbahn. Ein eigenes Kapitel widmet sich der Frage, wer eigentlich die Dampflok erfand. So findet nicht nur der Modellbahner viele Anregungen für sein Hobby, auch der Vorbildorientierte wird gut unterhalten.

www.gmwe-poelzig.de

Das Erbe der GMWE

Der Verein aus Pölzig bewahrt das Andenken an eine besondere Schmalspurstrecke.

■ Nur 68 Jahre währte der Betrieb auf der Gera-Meuselwitz-Wuitzer-Eisenbahn (GMWE), doch das Andenken an diese besondere Schmalspurstrecke wird nicht nur in Büchern oder im Modell (siehe Seite 104) bewahrt. Die IG GMWE – Pölziger Bahnhof e.V. hat sich dem Erhalt des Pölziger Bahnhofs an der ehemaligen GMWE-Strecke verschrieben. So findet man auf der Webseite des Vereins nicht nur allerlei Informationen über die GMWE, sondern auch Wissenswertes über den Bahnhof Pölzig, in dem die Mitglieder der GMWE mittlerweile ein kleines Museum eingerichtet haben. Natürlich bietet die Seite auch die Möglichkeit, sich über die aktuellen Veranstaltungen des Vereins zu informieren.



youtu.be/viSJs0UCGu4

Bahntrassenradeln mal anders

Spektakuläre Videos, die Eisenbahn- und Fahrradfreunde gleichermaßen ansprechen.

■ Stillgelegte Eisenbahntrassen zu asphaltierten Fahrradwegen umzuwidmen, hat vielerorts Tradition, bieten Bahngleise doch sanfte Schneisen durch eine oft unberührte Natur, während die Trassen zugleich für eine spätere Reaktivierung frei gehalten werden. Dem Videomacher Peter Hoffman und seinen Kollegen war eine solche domestizierte Streckenerkundung allerdings zu eintönig. Was die Freizeitsportler in ihren Videos „Extreme Railbiking Part 1“ und „Ex-

www.railbaltica.org



Von West nach Ost

Die offizielle Website informiert über das europäische Megaprojekt „Rail Baltica“.

■ Auf 870 Kilometern durch drei Länder: Das von der EU initiierte Eisenbahnprojekt „Rail Baltica“ soll nicht nur die drei baltischen Staaten Litauen, Lettland und Estland mit einer normalspurigen Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Fracht- und Personenverkehr erschließen, sondern einen ganzen Eisenbahnkorridor von den europäischen Nordseehäfen bis nach Tallinn und Helsinki eröffnen. Wer sich einen ersten Überblick über die Eckdaten des Projekts „Rail Baltica“ sowie das Material zum Fortschritt der Arbeiten verschaffen möchte, ist auf der offiziellen Website genau richtig. Zwar sind die Inhalte dort nur in englischer Sprache verfügbar, dem Kundigen bieten Fotografien, Karten und Zahlen jedoch eine ideale Grundlage dafür, sich eingehender mit der Eisenbahn im Baltikum zu beschäftigen. Zur Einstimmung finden Sie auf Seite 64 einen Bericht über die aktuelle Situation der Eisenbahn in Litauen.

treme Railbiking Part 2“ zeigen, ist wahrlich abenteuerlich: Mit Schienenfahrrädern erkunden sie die stillgelegte Camas Prairie Railroad im US-Bundesstaat Idaho. Die Natur hat allerdings längst damit begonnen, sich die seit fast zwei Jahrzehnten stillgelegte Strecke zurückzuerobert, und so müssen sich die wagemutigen Radler mit ihren Fahrrädern durch Wildwuchs und Gestrüpp, über verschüttete und teilweise unterspülte Gleise vorwärtskämpfen – manchmal nur um Haaresbreite an hunderte Meter tiefen Abgründen vorbei. Lohn der Mühen ist ein einzigartiger Blick auf die überwältigende Natur entlang der Strecke. Die Interpretationen des Country-Klassikers „Life is a mountain railroad“ von Charles Davis Tillmann liefern eine kongeniale akustische Untermalung zu den beeindruckenden Bildern. Nichts für schwache Nerven – aber unbedingt sehenswert.

DER NEUE BRANDL IST DA!

Noch erhältlich:

**Bauen wie Brandl,
Teil 1 und Teil 2**



Bauen wie Brandl, Teil 1
Dem Meister über die Schulter
gesehen
Best.-Nr. 661201 | € 13,70



Bauen wie Brandl, Teil 2
Grundbegründung und Arbeit
mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301 | € 13,70



Wenn Josef Brandl seine Anlagen baut, kann er auf viele Jahre Erfahrung zurückgreifen. Er weiß, „was geht“, er weiß, welche Schritte er unternehmen muss, um den gewünschten Effekt zu erzielen. Gerne teilt er sein Wissen mit Hobbymodellbahnern, die versuchen, seine Gestaltungspräzision zu erreichen. Im neuen dritten Band der Reihe „Bauen mit Brandl“ geht es vor allem um das Gleis, sein Umfeld, um Oberleitungen, Bahnsteige, Tunnels, um Straßen und Bahnübergänge, um Betriebs- und sonstige Gebäude und natürlich auch um „Grünzeug“ – Josef Brandls Markenzeichen.

NEU

100 Seiten im DIN-A4-
Format, Klebebindung,
ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 661901
€ 15,-

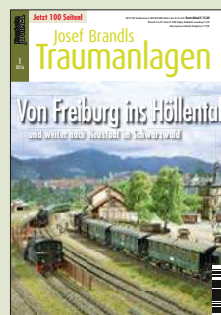
Außerdem ist von Josef Brandl erschienen:



Heigenbrücken
Magistrale im Spessart, Teil 2
Best.-Nr. 661302
€ 13,70



Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines
H0-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402
€ 13,70



Von Freiburg ins Hölletal
und weiter nach Neustadt
im Schwarzwald
Best.-Nr. 661601
€ 15,-



Länderbahn-Romantik
Best.-Nr. 661701
€ 15,-



Im bayerischen Jura
Best.-Nr. 661801
€ 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



www.facebook.de/vgbahn



FOTO: STEVE CRISE

Ein gewohntes Bild in den Vereinigten Staaten: Eine ganze Flotte von Dieselloks in Mehrfachtraktion zieht einen schier endlosen Güterzug.

Im Güterverkehr ist es häufig notwendig, Züge maximal zu belasten. Vor allem in Steigungen werden dabei schnell die physikalischen Grenzen erreicht.

Die Last mit dem Gewicht

Mit der Geislinger Steige (22,5 Promille) und dem Semmering (27 Promille) war bereits Mitte des 19. Jahrhunderts das maximale Neigungsmaß für Transit-Strecken vorgegeben. Die heutige Logistik verlangt jedoch nach flacheren transeuropäischen Güterlinien mit Basis-tunnel und maximal 12,5 Promille Steigung. Eine Lok soll ohne Hilfestellung einen 1300-t-Zug quer durch Europa ziehen können. Nach Lötschberg- (2007) und Gotthard-Basistunnel (2016) werden bis 2027 auch die verflachten Brenner- und Semmering-Pontebbana-Achsen folgen.

Auf den bisherigen alpenquerenden Routen mit etwa 26 Promille maßgebli-

cher Steigung benötigt ein ungeteilter Zug mit mehr als 650 Tonnen Anhängelast Vorspann-, Zwischen- oder Schiebe-Lok, nur einen Re 6/6 schafft alleine 800 Tonnen.

Das bewältigte Zuggewicht (Anhängelast) auf einer Rampenstrecke wird im Wesentlichen durch drei Einflussgrößen bestimmt: das Leistungsvermögen der Triebfahrzeuge bei der vorgegebenen Fahrplangeschwindigkeit, den Kraftschluss zwischen Rad und Schiene und die Längsfestigkeit der Kupplungen. Auf den Bergstrecken in Mitteleuropa mit gemischtem Verkehr müssen Güterzüge mit ähnlichen Fahrgeschwindigkeiten geführt werden wie Reisezüge. Die überseeische Praxis, schwere Güterzüge an der Leistungsgren-

ze der Triebfahrzeuge mit Minimalgeschwindigkeit über steilere Rampenabschnitte bergwärts zu schleppen, findet hier keinen Platz.

Bedenken wegen des einseitigen Pufferdrucks in engen Kurven hatten eine Abkehr von der früheren, zu Zeiten der Dampftraktion selbstverständlichen Schiebelokpraxis mit sich gebracht. In S-Kurven und Weichenstraßen übersetzt sich durch die Seitenpuffer ein Teil der Längskraft im Zug in eine auf die Spurführung wirkende Querkraft. Die ÖBB-Tenderloks der Reihe 95 besaßen als typische Schiebemaskinen am Semmering spezielle Ausgleichspuffer mit verbindendem Balancier. Mit leistungsstarken schiebenden E-Loks hatte



FOTO: DR. HELMUT PETROVITSCH

24 Antriebsachsen (zweimal WL60 als Vorspann vor Triple-WL80) schleppen in Usbekistan etwa 60 Wagen durch das Pamirgebirge bergwärts nach Samarkand, die Mittelpufferkupplung SA3 erlaubt Längskräfte von bis zu 1320 kN.

man anfänglich fallweise leere Zweiachser aus Kurven hinausgedrückt.

Der UIC-Kodex 530.2 normierte die zulässige fahrdynamische Längsdruckkraft (gleichermaßen für einen Nachschiebevorgang bergwärts wie auch umgekehrt für das Auflaufen bei elektrischem Bremsen der Spitzenlok) auf 200 kN bei zweiachsigen Wagen, 240 kN bei Garnituren aus Drehgestellwagen und 600 kN bei seitenstarrer Zug-/Druck-Mittelpufferkupplung ohne Seitenpuffer. Die ÖBB beschränken die Kraft bei Zweiachswagen und der Rollenden Landstraße „RoLa“ auf 150 kN. In Weichenbereichen muss die Druckkraft reduziert werden beziehungsweise in der Schweiz das Nachschieben aussetzen.

Für überschlägige Rechnungen werden alle zum Fahrwiderstand beitragenden Kräfte als Prozentsatz auf das Zuggewicht bezogen (gilt nicht für den überproportional ansteigenden Luftwiderstand bei höherer Geschwindigkeit oder im Tunnel).



FOTO: SIEMENS/SIG. DR. HELMUT PETROVITSCH

Auf der Erzbahn Sishen-Saldanha in Südafrika fahren 40 000 Tonnen schwere Züge mit 342 Wagen, über deren Länge verteilt vier Elektroloks (50 kV/50 Hz) und bis zu acht DE-Loks mit Funkfernsteuerung eingereiht sind.

Auf Rampen tritt zum allgemeinen mechanischen Rollwiderstand, den man auch wie eine Mehrsteigung von vier Promille

Zahlreiche Faktoren beeinflussen die Zugkraft

auffassen kann, der Hub entgegen der Schwerkraft hinzu. Auf einer Steigung von zehn Promille macht die entgegen der Fahrtrichtung wirksame Schwerkraftkom-

ponente 1/100 des bewegten Gewichtes aus, also 130 kN bei einem 1300t-Zug. Umgekehrt wirkt der Schub bei Talfahrt.

Am Berg muss für den 1300t-Zug (zuzüglich des Eigengewichts zweier Loks à 84t) überschlägig eine Traktionskraft von 430 plus 50 = 480 kN aufgebracht werden. Dazu kommen Zuschläge für Losbrechwiderstand, Kurvenlauf usw. Die in den bewegten Fahrzeugen zusätzlich noch rotierenden Teile (Räder, Bremsscheiben, Motoren) müssen bei Beschleunigung/Verzögerung mit einem Aufwertungsfaktor bei der Masse berücksichtigt werden. Ein Zugkraftüberschuss stellt eine Beschleunigungsreserve dar. Die Trägheitskräfte erreichen bei einer Beschleunigung von $0,05 \text{ ms}^{-2}$ bei einem 1300t-Zug nach dem Grundgesetz $\text{Kraft} = \text{Masse} \times \text{Beschleunigung}$ etwa 70 kN.

Leistung ist gleichbedeutend mit Energieeinsatz pro Zeiteinheit. Für die Traktion lässt sie sich als Produkt der Momentan-

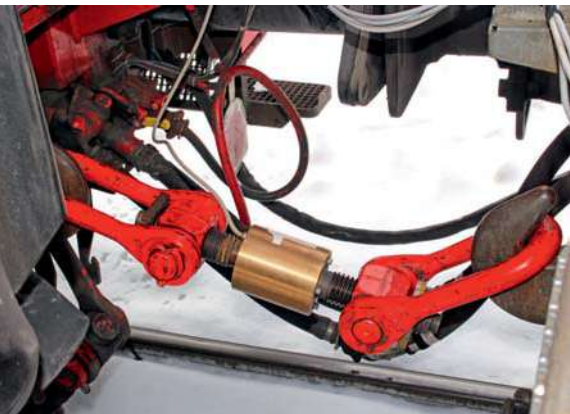


FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Bei Alesheim in der Nähe von Ansbach zieht das spektakuläre TXL-Pärchen aus Taurus und 189 seinen KLV-Zug am Abend des 2. September 2016 in Richtung Treuchtlingen.

werte von Kraft und Geschwindigkeit darstellen. Soll ein 1300-t-Zug auf 26 Promille konstant mit 72 km/h (20 ms^{-1}) bergwärts fahren, errechnet sich die umgesetzte Leistung als Produkt von 480 kN Traktionskraft und 20 ms^{-1} Geschwindigkeit zu 9600 kW oder 9,6 MW (ohne Beschleunigungsreserve). Bei konstanter Antriebsleistung fällt die Beharrungsgeschwindigkeit mit steigender Widerstandskraft entlang der sogenannten Leistungshyperbel ab. Die volle Antriebsleistung muss für die Gesamtdauer der ununterbrochenen Bergfahrt ohne Einschränkung verfügbar bleiben.

Thermische Triebfahrzeuge sind nicht überlastbar und reagieren mit Drehzahl-drückung. Bei elektrischen Triebfahrzeugen liegt die Belastungsgrenze in der Erwärmung von Trafo, Stromrichtern und



Lose eingehängte Zugkraft-Messkupplung bei Traktionsprobefahrten mit ÖBB-1216-Tandem am Brenner.



„Eingewickelte“ Ae 6/6 als Zwischentriebfahrzeug in einem Ganzzug mit Ölfeldrohren am Gotthard knapp vor dem Kulminationspunkt in Göschenen.

Motoren. Die Baureihen 110 und 111 der DB waren in der thermischen Auslegung nur für Kurzzeitbelastung beim Befahren der Geislinger Steige oder der Spessart-rampe (Höhendifferenz zirka 100 Meter) mit voller Anhängelast von 600 Tonnen bei 70 km/h konzipiert. Auf der langen Berg-

Auch die Länge des Anstiegs ist entscheidend

fahrt zum Brenner (Höhendifferenz 800 Meter, Fahrzeit über 30 Minuten) durfte man sie nur mit 330 Tonnen auslasten, die niedriger übersetzte 139 mit 460 Tonnen.

Rad-Schiene-Kraftschluss

Die Haftreibung zwischen Rad und Schiene gestattet es, dass eine Lokantriebsachse eine Zugkraft ausübt, die etwa ei-

nem Viertel – bei günstigen trockenen Adhäsionsbedingungen maximal einem Drittel – ihrer Radsatz-Auflast gleichkommt. Eine moderne Vierachslok mit 84 Tonnen Masse (Gewichtskraft $(F_G) = 824 \text{ kN}$) bringt bei entsprechender Motorisierung und optimalen Reibungsverhältnissen eine Anfahrzugkraft von bis zu 280 kN auf die Schienen.

Üblicherweise kalkuliert man bei 21 Tonnen Radsatzlast mit einer am Radumfang verlässlich ausübenden Zugkraft von 50 kN pro Antriebsachse (nach früherer Ausdrucksweise zirka fünf Tonnen). Bei ungünstigen Verhältnissen wie herbstlichem Laubfall kann der Reibungskoeffizient durchaus bis auf 0,12 absinken. Überschlägig gilt die Aussage, dass je drei bis zum Achslastlimit von 22,5 Tonnen vollgeladene Vierachswaggons am Berg zwei Antriebsachsen benötigen und sie mit etwa 80 kN zur Kupplungslängskraft beitragen.

Kupplungsfestigkeit

Spezielle Traktionsformen wie Zwischenloks oder Schiebedienst wären längst passé, hätte Europa wie einst schon vereinbart die höher belastbare Mittelpufferkupplung eingeführt, deren Kuppelmechanismus aus der russischen SA3 weiterentwickelt worden war. Auf 26-Promille-Rampenstrecken könnten so Zuglasten von bis zu 2250 Tonnen durch Vorspannen einer entsprechenden Anzahl vielfachgesteuerter Zugloks bewältigt werden. In den GUS-Staaten sind schwere Güterzüge mit bis zu sechs Elektrolokomotiven an der Zugspitze auf Bergstrecken keine Seltenheit.

Die UIC-Schraubenkupplung weist eine Mindestbruchfestigkeit von 850 kN auf, die Streckengrenzlast im Betrieb ist mit



Zwischenlok auf der Giselaabahn (Saalfelden – Wörgl) im Jahr 1987: Überstieg das Anhängewicht die für die Strecke normierte Zughakengrenzlast auch nur geringfügig, wurde die Überlast vor der zweiten Lok eingereiht.



Einmal drei und einmal zwei EMD-Sechssachsloks verschiedener Bauarten der FCAB (Ferrocaril de Antofagasta a Bolivia) bringen 2012 vereint einen Zug mit 22 Kesselwagen voll Schwefelsäure und weitere Anhängelast über den Cumbre-Pass in der chilenischen Atacama-Wüste.

450 kN Längszugkraft limitiert. Mit Pauschalannahmen zum Rollwiderstand von Wagen (Zweiachser mit Gleitlagern usw.) wurde daraus seinerzeit eine maximal zulässige Anhängelast von 1030 Tonnen auf 26 Promille abgeleitet. Mit dem Überwiegen moderner Wagen setzte man für Gotthard und Lötschberg das Limit bereits Anfang der 1980er-Jahre auf 1250 bis 1300 Tonnen hoch. (Im Zulauf gelten 2000 Tonnen auf 16 Promille und 1680 Tonnen auf 20 Promille.)

Am Gotthard war den meisten schweren Transitgüterzügen ein auch als „Re 10/10“ benanntes Tandem aus Re 4/4 III (oder auch Re 4/4 II) und Re 6/6 in permanenter Vielfachsteuerung vorgespannt (4700 plus 7850 kW, Stundenzugkraft 197 plus 267 kN). Die Normallasten dieser beiden Maschinen von 500 plus 800 Tonnen ergänzten sich genau zur zulässigen Zuglast von 1300 Tonnen. Zum gleichen Traktionswert führte eine Doppelbespannung mit zwei Ae 6/6. Für Loks mit Drehstromantriebstechnik und ausgeklügelter Gleitschutzregelung wie Re 460 oder Re 482 wurden zwischen Erstfeld und Göschenen sowie Bellinzona und Rivera-Bironico ab dem Jahr 2000 schon 1400 Tonnen Anhängelast erlaubt.

Bei den ÖBB gilt am Semmering bei Mindestradien von 173 Metern bis heute ein generelles Limit von 1130 Tonnen. Für den Brenner mit 285-m-Radius sind seit 2015 mit Bezug auf das 450 kN-Zughakenlimit 1360 Tonnen Anhängelast zugelassen, bei Garnituren mit verstärkter Kupplung 1500 Tonnen. Die normierten Anhängelasten für 60 km/h auf 26 Promille belaufen sich für eine Einzellok des Typs

Taurus, ES 64 F4, Vectron oder Traxx auf 650 bis maximal 700 Tonnen, für konventionelle 1044, 1110 oder 1020 waren es 550 Tonnen.

Zwischenlok

Langjähriges Merkmal schwerer Transitgüterzüge am Gotthard (seltener auch am Lötschberg, Brenner oder Tauern) waren eingereihte Zwischenloks, wenn das Gesamtzuggewicht die Längsfestigkeit der Kupplung überschritt. Mit steigenden Anhängelasten bot sich als Ausweg die Einreihung einer Lok innerhalb des Zugverbands an – relativ weit vorne, denn die Wagenzügeänge hinter einer Zwischenlok soll sich dem von der Zughakengrenzlast bestimmten Limit nähern. Zwecks Dämpfung von Längszerrungen bei unausgewogener Lokbedienung soll andererseits der Zwischenzugteil mindestens 300 Tonnen Wagengewicht ausmachen.

Eine Zwischenlok soll nach europäischer Praxis keine Schubkraft ausüben. Die nicht vom vorderen Zugteil absorbierte Restzugkraft der Spitzenloks überlagert die Zugkraft der Zwischenlok. Die kritische Stelle in Bezug auf die Beanspruchung der Kupplungen liegt folglich unmittelbar hinter der Zwischenlok. Ein- und Ausreihung einer Zwischenlok bedingen erheblichen Rangieraufwand. Bei überseeischen Schwerlastbahnen mit kilometerlangen Wagenschlangen wird der angeforderte Traktionsbeitrag unbesetzt eingereihter „mid-train helper units“ (genannt auch „distributed power“) nach Maßgabe von der dahinter im Kupplungszug gemessenen Längskraft modifiziert.

Schiebeloks

Die Kupplungsbauart vor 1950 ließ maximal 770 Tonnen Anhängelast auf 26 Promille zu. Um das Traktionsvermögen der



Das ist die gewöhnungsbedürftige Perspektive des Triebfahrzeugführers auf der Schiebelok, aufgenommen aus einer E 94 auf der Geislinger Steige.



FOTO: JOACHIM SEYERTH



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Auftrag erfüllt in Probstzella: Die nachschiebende 151 wird nun zurückkehren und auf den nächsten Einsatz warten.

4000 Tonnen erforderten erhebliche Schubunterstützung auf der Spessarttrampe durch zwei Loks der Baureihe 151. Nach dem Tunnelneubau ist der Schiebedienst dort eingestellt.

neu gelieferten E94 für Kohlen- und Militärtransporte am Brenner ausschöpfen zu können, wurden 1943 unter Ausnahmbedingungen erstmalig 1100 Tonnen schwere Züge mit Zug- und Schiebelok der Reihe E 94 geführt.

Die Herangehensweise an die Problematik des Schiebedienstes war sehr differenziert: Während in Österreich (bis 1979) und der Schweiz (bis 1991) jegliches planmäßige Nachschieben mit E-Loks noch verboten war, wurde selbiges bei der DB auf der Geislinger Steige mit Druckkräften von bis zu 240 kN ausgeübt, dies sogar bei

den als entgleisungskritisch eingestuften „RoLa“-Zügen (ausgenommen über Weichen in ablenkender Stellung), ebenso auf der Frankenwaldrampe und im Spessart.

Da die Ausreihung einer ÖBB-Lok aus dem Zugverband im systemgetrennten

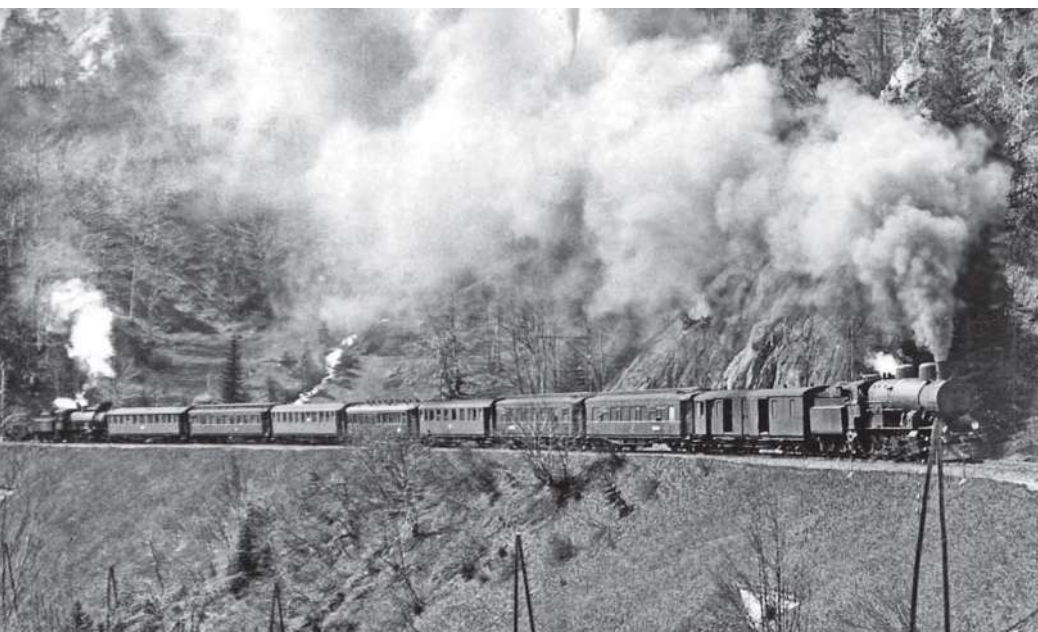
Das Nachschieben ist nicht unproblematisch

Bahnhof Brenner betriebliche Komplikationen bereitete, werden Zwischenloks am Brenner seit 1979 nicht mehr eingesetzt. So wurden 1500t-Züge (später bis

1560 Tonnen) auf der Brenner-Nordrampe mit zwei Spitzen- und einem Nachschiebe-Triebfahrzeug geführt. Für die Druckkraft der Schiebelok galt eine Begrenzung auf 150 kN entsprechend einem geschobenen Zuglastanteil von 490 Tonnen. Nach einem Jahrzehnt unfallfreien Schiebelokbetriebs der ÖBB am Brenner haben BLS (1991) und SBB (1992) die Regelungen sinngemäß übernommen.

Bestimmte Lastkonstellationen sind nur unter der Voraussetzung fahrbar, dass Signalhalte an kritischen Stellen ausgeschlossen werden (Durchfahrtsicherung). Die Betriebssicherheit des Nachschiebedienstes hängt – abgesehen von Reihungsbeschränkungen und Druckkraftbegrenzung – vor allem von der konformen Bedienung der beteiligten Loks ab. Diese wurde bei den ÖBB durch eine doppelte Zugfunkausrüstung der führenden Lok (Zugbahnfunk und zusätzlich Sprechfunk zur Schiebelok) erleichtert. Die Reichsbahn hatte diesbezüglich früher schon mit Tonfrequenzübertragung von Morsezeichen zwischen den E94 über die Fahrleitung experimentiert.

Vor 20 Jahren wollten sowohl die SBB als auch die ÖBB eine Funkfernsteuerung unbesetzter Nachschiebeloks einsetzen: Die SBB nutzten das amerikanische System Harris Locotrol (Ref460096 bis 118 und steuernde Ref4/4 III), die ÖBB installierten das schweizerische Redacom auf 1144.201 bis 218. Bei Unterbrechung der Funkstrecke behielt die Schiebelok die letzte Leistungsvorgabe unbeirrt bei, außer der Zug verlangsamte sich bis auf unter 40 km/h (Weichenstraße). 2000/2001 wurde über den Gotthard von Erstfeld bis Chiasso eine „RoLa“ tatsächlich mit steuernder Re4/4 III und nachschiebender



Nachschieben war zu Zeiten der Dampftraktion eine allgemein übliche Praxis. Dies ist der letzte dampfgeführte Schnellzug über den Arlberg (Zuglok Rh. 81, Schiebelok Rh. 170) im Mai 1925.



Re 10/10 an der Spitze: KLV-Züge erreichen je nach Art des Ladeguts meist eher die maximal zulässige Garniturlänge als das Höchstgewicht. Die rote Schiebelok kommt in der Wattinger Kurve der Gotthard-Bergstrecke 500 Meter weiter hinten gerade noch erkennbar ins Bild.

unbesetzter Ref460 gefahren. Das ÖBB-System kam dagegen nie zu einem unbesetzten regulären Betriebseinsatz.

Die frühere Praxis, mit einem nicht angekuppelten Triebfahrzeug bis zum Scheitelpunkt einer kurzen Rampe nachzuschieben, wird heute kaum mehr angewandt. Die FS hängt auf der Mont-Cenis-Rampe die Schiebelok mit einer im Fahren entriegel- und lösbaren Kupplungsglasche an („maglia sganciabile“). Auf der brasilianischen EFVM-Erbahn Vitorias a Minas fährt ein Schiebelok-Tandem dem am Steigungsbeginn langsamer werdenden Schwerlastzug in den besetzten Abschnitt nach (mit Koordination über Funkkontakt und Laser-Abstandsmessung) und hängt sich mit der automatischen Mittelpufferkupplung im Fahren an beziehungsweise am Rampen-Ende wieder ab.

E-Bremse

Reisezüge mit einem Gewicht von bis zu 500 Tonnen können mit 150 kN dynamischer Bremskraft einer Lokomotive im Gefälle bis 28 Promille ohne Verwendung der Druckluftbremse in Beharrung gehalten werden. Die volle elektrische Bremskraft zweier Lokomotiven (zweimal 240 kN) darf bei einem schweren Güterzug nur dann zum Tragen kommen, wenn eine davon am Zugschluss gereiht ist und auf die gestreckte Garnitur von hinten eine entsprechende Rückhaltekraft ausübt.

Moderne Triebfahrzeuge verfügen über Rückspeise- statt Widerstandsbremung. Bei der Talfahrt kann durch Rekuperation (abzüglich der Wirkungsgradverluste) prinzipiell nur derjenige Anteil der bergwärts eingesetzten Energie zurückgewonnen werden, der dabei nicht durch die mechanischen Fahrwiderstände des Wagensatzes wie Lagerreibung, Kurvenspießgang,

Reibungsbremsen oder Luftwirbel aufgezehrt und in Form von Wärme schon abgegeben worden ist. Der reale Rückspeisegrad der Rekuperation erreicht die Größenordnung von 20 bis 25 Prozent des Energie-Ersteinsatzes.

Flachen Alpenquerungen gehört die Zukunft

Neue Alpen-Transversalen

In den vergangenen Jahrzehnten ist einiges geschehen, um den Schienenverkehr durch die Alpen zu beschleunigen und zu vereinfachen. Gigantische Summen wurden ausgegeben. Jedoch die einzige uneingeschränkt als alpenquerende Flach-

bahn anzusprechende Verbindung entsteht als Tunnelkette in der Gotthardachse mit dem Hauenstein-Basistunnel (8,1 km Länge, eröffnet 1916), Gotthard-Basistunnel (57,1 km, 2016), Ceneri-Basistunnel (15,4 km, 2021) und Mt.-Olimpino-Tunnel (7,1 km, 1987). Die Lötschberg-Simplon-Route hingegen ist nur in Nord-Süd-Richtung verflacht (Lötschberg-Basistunnel 34,6 km, 2007, und Simplon 19,8 km, 1906/1921). In der Gegenrichtung verbleibt die 25-Promille-Rampe von Domodossola bis nach Iselle di Trasquera.

Der Brenner-Basistunnel von Innsbruck bis Franzensfeste (57 km, 2027) befindet sich im Bau. Der zugehörige verflachte Südanstieg ab Waidbruck mit Grödnertunnel (6,3 km) und Schalderer Tunnel (15,4 km) wird in Italien derzeit wieder infrage gestellt, ebenso wie auch der Frejus-Basistunnel (57 km, Bestandteil der Hochgeschwindigkeitsbahntrasse „Treno ad Alta Velocità“/TAV Lyon – Turin). Am östlichen Alpenrand entsteht derzeit eine verflachte Route aus Semmering-Basistunnel (27,3 km, 2025), Koralm-Tunnel (32,9 km, 2026) und der Pontebbana (Tunnelkette Kanaltal zirka 40 km, seit 2000). Verflachte Linienführungen mit langen Tunnels sind auch für die Hinterland-Anbindungen der Mittelmeerhäfen Genua und Koper in Planung. □

Dr. Helmut Petrovitsch



Matrei am Brenner am 29. März 1985: Schiebelokbetrieb bei einem 1500-t-Zug zum Brenner: 1110.5 und 1044 an der Spitze übernehmen 1010 Tonnen Zuglastanteil, den Rest (490 Tonnen) bewältigt die Schiebelok der Reihe 1020.



Im Regionalverkehr um Königsberg fuhren D1- und DR1A-Dieseltriebwagen und zur Ostsee ihre elektrischen Pendants ER1 und ER2. Beiderlei Baureihen ließen sich am 19. Juli 1993 an der Westausfahrt des früheren Hauptbahnhofes fotografisch verewigen. D1-431 macht sich auf den Weg nach Mamonowo (Heiligenbeil) und wird dabei von ER1-124 beobachtet.

Im ersten Abschnitt der Ostpreußen-Reise ging es in die heute zu Polen gehörenden Regionen. Nun wird die Gegend rund um Kaliningrad besucht, die Teil Russlands ist.

TEIL 2

Unbekanntes Land

Am nächsten Morgen hieß es Abschied nehmen von unseren netten Gastgebern und vom südlichen Ostpreußen. Heute Abend mussten wir im nördlichen, zu Russland gehörenden Teil sein, in Kaliningrad, dem früheren Königsberg und Hauptziel unserer Reise. Natürlich wurden auf dem Weg noch einige Ziele mitgenommen. So schauten wir uns den Bahnhof Orzysz (Arys) an, einen ehemaligen Knotenpunkt mit immer noch weitläufigen Anlagen. Früher trafen sich dort die Strecken Lötzen – Johannisburg (bis 1945) und Rothfließ – Sensburg – Lyck. Auch hier befand sich ein einzigartiges Ensemble: ein kleines Schüppchen (dreiständig, nicht

mehr genutzt), deutscher Wasserkran (Krausewerk Neusalz/Oder), Wasserturm, Formsignale, altes Empfangsgebäude und sogar SP42-112 mit einem Personenzug aus Elk. In Elk gab es noch eine 750-mm-Schmalspurbahn, die ehemalige Lycker Kleinbahnen-AG (bis 1950; 1000 mm), erbaut bis 1918, die schon der masurische Heimatdichter Siegfried Lenz rührend beschrieb und die tatsächlich noch in Betrieb und erst kurz zuvor sogar zum technischen Denkmal erklärt worden war.

Nun wurde es aber Zeit. Vorbei am schönen Bahnhof Mikolajki (Nikolaiken) und der kleinen Dorfstation Tuchlin (Tuchlinnen) ging es im Eiltempo durch die wunderbare masurische Landschaft zur Grenze

bei Bagrationowsk (Preußisch Eylau). Visa und Reisepässe wurden hier mehrere Male kontrolliert, jeder Uniformierte schien sich dazu berufen zu fühlen.

Nach quälenden fünf (!) Stunden Wartezeit ging es endlich weiter in die Oblast Kaliningrad. Es war längst dunkel und bereits kurz vor zwei Uhr morgens, als wir unser Ziel erreichten. Inzwischen war es nicht mehr höflich, die Gastgeber mitten in der Nacht aufzuwecken, und so musste erneut der VW Passat als unbequemer Schlafplatz direkt vor dem Haus herhalten. Gegen sechs Uhr wurden wir entdeckt und ins Haus gebeten. Nach der Begrüßung durch Tamara und ihren Mann und einigen Stunden Ruhe, stand für heute erst



Bis auf eine sind alle Straßenbahnlinien in Königsberg heute stillgelegt und abgebaut, Wagen 291 des vielfach gebauten Tatra-Typs T4SU durchfährt das Brandenburger Tor am 18. Juli 1993. Die „9“ wurde 2010 stillgelegt. Selbst der frühere Hbf ist heute nicht mehr linienmäßig angebunden.

einmal eine Fahrt durch Königsberg an. Neben dem einstigen Nordbahnhof, von dessen vorgelagertem Nachkriegsgebäude elektrische Triebwagen an die Ostsee führen (frühere Samlandbahn und Königsberg-Cranzer-Eisenbahn) und wo am

Kaliningrad – nicht mehr derselbe Ort wie einst

Bahnsteig übrigens seit 2001 die Denkmallot TE-858 (DR-52 858) steht, wartete noch der berühmte Dom mit dem Grabmal Immanuel Kants auf uns. Die alten Stadttore, das Brandenburger- und das Königs-Tor, gaben mit durch- oder vorbeifahrenden T4SU-Tatra-Straßenbahnen schöne Motive ab. Wir besichtigten die ehemalige wiederaufgebaute Börse, die frühere Ostmesse, auf deren Gelände ein wilder Basar mit allerlei Trödelkram stattfand, sowie das Straßenbahndepot am Südbahnhof. Hier herrschten die T4SU-Ta-



TE-1687, die ehemalige 52 1687, am 19. Juli 1993 als Heizlok im Königsberger Hauptbahnhof, dem heutigen Südbahnhof. Die Lok wurde 1944 von SACM, Graffenstaden, gebaut.

tras, von denen zwischen 1971 und 1979 insgesamt 223 Stück nach Königsberg geliefert worden waren, uneingeschränkt vor. Leider ist die Königsberger Straßenbahn heute bis auf eine Linie eingestellt. Noch

Ende der 90er-Jahre umfasste der Bestand 135 Fahrzeuge, von denen jedoch immer nur um die 70 einsatzfähig waren. Hochinteressant waren die alten, zum Teil gut erhaltenen Vororte der Stadt. Am Abend erzählte uns Tamara, die auch



Führungen durch Königsberg für Reisegesellschaften durchführte, viel über die Geschichte der Stadt und gab uns Tipps für weitere Besichtigungen. Bei strahlendem Sonnenschein stand am nächsten Morgen erst einmal das große Depot auf dem Programm. Schon am Eingang begrüßte die riesige 1'E-Dampflokomotive L-0282, von der ab 1945 nicht weniger als 4200 Exemplare gebaut worden waren. In den

Die Doppellok 2M62-0572 verlässt am 19. Juli 1993 den riesigen Verschiebebahnhof Königsberg mit einem schweren Güterzug Richtung Tschernjachowsk (Insterburg). Im Hintergrund: der Wasserturm und die Bw-Anlagen.



Der Triebzug D1-284/482 mit unterschiedlicher Lackierung verlässt den Bahnhof Kaliningrad am 19. Juli 1993.

weitläufigen Anlagen (mehrere gemauerte Rechteckhallen und eine große Bekohlungsanlage) präsentierte sich ein buntes Sammelsurium an russischen Dieselloks und Triebwagen: Neben vielen M62 (Ex-DR-120) und den Doppelloks 2M62 für den Güter- und Fernverkehr waren TEM2- und TEM3-Rangierloks, eine TEP60 (Fernverkehr), eine wohl ausgemusterte TE3-Doppellok, Dieseltriebwagen der Reihen D1 und DR1A für den umliegenden Regionalverkehr und elektrische ER1 und ER2 für den Ostseeverkehr zu entdecken. Es gaben sich auch nicht wenige TE-Dampfloks (Ex-BR 52) ein Stelldichein: TE-5534, -5917, -6164, -6173, -7367 sowie die kurz zuvor für Sonderzüge zum polnischen Grenzbahnhof Braniewo (Braunsberg) aufgearbeitete TE-777, die leider heute schon verschrottet ist (letzte Sichtung Königs-

berg-Rosenau August 1997). Im Schuppen standen TE-3356 und -3644 in Aufarbeitung. Überdies lagen vier Führerhäuser kürzlich zerlegter 52 im Gelände herum, nicht weit davon standen zwei russische L.

Hier lernten Dirk und ich Igor kennen, der mit einigen Bw-Arbeitern gelangweilt auf einer alten Holzbank saß und uns nach dem obligatorischen Vorzeigen von Lokfo-

Herzliche Kontakte sind schnell geknüpft

tos und dem Tippen auf die Kamera sofort verstand und begeistert aufsprang, um uns durch das alte Betriebswerk zu führen. Nach der Erkundung des weitläufigen Geländes marschierte er mit uns kreuz und quer durch die Gleisanlagen bis zum Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes (des heutigen

Südbahnhofes), wo neben einigen der wenigen Planzüge die in bestem Licht stehende breitspurige Heizlok TE-1687 (DR-52 1687) fotografisch verewigt werden musste. Der 1929 fertiggestellte, damals als hochmodern geltende Bahnhof hatte sich kaum verändert. Das große Reiterstellwerk auf der Westseite war nach wie vor vorhanden, von seinem Pendant auf der Ostseite stand noch der Sockel.

1993 wurde das bis dahin 2,5 Kilometer vor dem Hauptbahnhof endende Normalspurgleis dank einer Spende der deutschen Industrie bis in den Hbf verlängert, teilweise als Vierschienengleis, am 22. Mai desselben Jahres kam der erste Sonderzug aus Berlin in Königsberg an.

Wenig später erreichten wir schließlich die Bahnsteige, durchschritten die 178 Meter lange dreischiffige Halle (deren Dachkonstruktion noch bis 2005 mit Brettern statt Glasplatten versehen war) und gelangten so auf den Bahnhofsvorplatz, wo Igor uns ein Bier spendierte. Am Nachmittag standen neben einigen Aufnahmen der Vorortbahnhöfe, der fast immer verbeulten Tatra-Straßenbahnen und des riesigen Verschiebebahnhofs mit langen Güterzugschlangen und noch erhaltenem Wasserturm auch Fotos von der ehemaligen Luisenkirche und der Hafenanlagen mit ihren gigantischen unzerstörten Speichern auf dem Programm. Schließlich diente uns das am Pregelkai liegende Hotelschiff „Hansa“ als interessantes Abenddomizil, wo viele dort wohnende Vertriebene Erinnerungen austauschten und mit uns bei einigen Gläsern Wein und Bier einen erlebnisreichen Tag besiegelten.

Der 21. Juli 1993 war erfreulicherweise wieder ein sonniger Tag. Was lag also näher, als endlich die erst kurze Zeit zuvor so richtig bekannt gewordenen strategischen Dampflok-Reserven zu besuchen? Direkt nach dem Frühstück ging es Richtung Mamonowo (Heiligenbeil), das Dirk und ich über ein altes 1938 fertiggestelltes, original erhaltenes Stück der ehemaligen Reichsautobahn Königsberg – Elbing erreichten.

Wenig später standen wir tatsächlich vor ihnen: Nicht weniger als 21 ehemalige 52-Kriegsloks sonnten sich mit dem Schornstein in Richtung (Süd-)Westen in zwei langen Reihen am Ende des Heiligenbeiler Bahnhofes. Daneben standen die ausgemusterten ER1-93 und -105. Schon zwei Jahre später sollte dieser Lokabstell-



Juli 1993: das Bw Königsberg, aus erhöhter Perspektive gesehen, samt Bekohlungsanlage im Hintergrund.



Nicht viel zu tun gab es für einige der Mitarbeiter des Bw Königsberg. Igor, der sich gerade die Augen reibt, führte uns durch die Anlagen.

platz komplett geräumt sein, die Maschinen waren fast gänzlich verschrottet.

Die Freude über die gemachten Bilder wich einer andächtigen und nachdenklichen Stimmung, als wir am Mittag nach längerem Suchen Kornewo, das frühere Zinten, erreichten und hier außer einer in den Himmel ragenden, fast schon mahnenden Kirchturmuine nichts als weite Steppe voranden. Nahezu der gesamte Ort war bei den schweren Kämpfen im Februar 1945 ausgelöscht worden. Die schweren Kämpfe im Raum Heiligenbeil/Balga/Zinten tobten besonders auch um den Bahnhof Zinten. Lediglich der fünfständige Lokschuppen und der Güterschuppen standen noch, alle sonstigen Gebäude und Gleisanlagen waren nicht mehr vorhanden, am erstaunlich gut erhaltenen Lokschuppen mit schwach lesbarer Aufschrift Zinten standen landwirtschaftliche Maschinen und Geräte. 2004 war dieses bauliche Überbleibsel des ehemaligen Bahnknotens Zinten nur noch eine Ruine ohne Dach, heute ist sie verschwunden.

Umgehend steuerten wir unserem nächsten Ziel entgegen, dem Lokabstell-

bahnhof in Bagrationowsk, früher Preußisch Eylau. Hier musste erst einmal die alte Dame, Bewacherin der schwarzen Schönheiten, die sofort aus einem Bauwagen gestürzt kam, besänftigt werden. Neben 18 Loks der Baureihe 52, nach der russischen Umzeichnungsanordnung 1984 übrigens als 1042 bezeichnet und

mit anderen Betriebsnummern versehen, befanden sich hier auch vier russische L und eine O, 10600062, ab 1890 in über 9000 Exemplaren gebaut. Leider verschwand die Sonne just in diesem Moment hinter einer Wolkendecke, so dass Dirk und ich es erst einmal beim Nummernaufschreiben beließen und gemütlich nach Königsberg zurückfuhren.

Bedauerlicherweise war zum Reisezeitpunkt noch nicht bekannt, dass noch weitere strategische Lok-Reserven im ehemaligen Gerdauen, in Birkenfeld und Gumbinnen gestanden hatten. Heute sind alle Plätze längst geräumt, die Maschinen bis auf eine Handvoll zerlegt.



Erstaunlich gut erhalten (oder wiederaufgebaut?) war im Jahr 1993 der fünfständige Lokschuppen des einstigen Knotenbahnhofs Kornewo (Zinten). Der dort ansässige Betrieb muss einige Jahre später sein Domizil verlassen haben, denn im Jahr 2003 war der ehemalige Lokbahnhof Zinten nur noch eine Ruine. Inzwischen ist er gänzlich verschwunden.



Einfahrt von D1-434 in den weitläufigen Bahnhof Bagrationowsk (Preußisch Eylau) am 21. Juli 1993. Im Hintergrund rechts befindet sich der Lokabstellplatz.

Der nächste Tag gehörte noch einmal der Stadt Königsberg. Das vom Krieg schwer gezeichnete Stadtzentrum zeigte sich besonders deutlich auf dem unansehnlichen Zentralplatz mit dem nie vollendeten Haus der Räte (von Gräfin Dönhoff als scheußlichstes Gebäude Europas

1993 existierte noch die strategische Reserve

bezeichnet) ungefähr an der Stelle, wo früher das Stadtschloss stand. Vergleiche mit alten Postkarten ließen uns kaum glauben, dass wir in derselben Stadt waren. Zum Mittagessen ging es in die alte Börse. Da man dort noch nicht an (Heimweh-) Touristen aus Deutschland gewöhnt war, zeigte die Speisekarte ausschließlich Kyrliza, so dass ich unseren Reise- und Sprachführer hervorholen und mit dem Finger auf



Das Bw Insterburg hatte schon immer große Bedeutung für die Traktion im nördlichen Ostpreußen. 1993 dominierten russische Wummen. Am 23. Juli 1993 warteten 2M62-665 und -685 auf neue Aufgaben. Im Hintergrund erkennt man den Ringlokschuppen mit einem zerlegten 52-Führerhaus, die zugemauerte Rotunde und den Wasserturm am Bahnhof.

Begriffe wie Fleisch, Gemüse und Kartoffeln zeigen musste, was die Bedienung mit einem Lächeln zur Kenntnis nahm.

Der frühere Vorstadtbahnhof Ponarth wies nur noch einen Bahnsteig und ein Gleis auf, hier war eine Wumme mit einer wohl defekten D1-Garnitur Richtung Bw unterwegs und ein D1-Triebwagen nach Bagrationowsk. Am ehemaligen sechsgleisigen Güterbahnhof am Volksgarten fanden wir noch den Güterschuppen der ehemaligen Königsberger Kleinbahn. Auch die Gebäude der früheren Waggonfabrik Steinfurt am Bf Rathshof existierten noch. Hier wurden nach dem Krieg Waggon hergestellt.

Das breitspurige Bw Tschernjachowsk (Insterburg) mit seinem Ringlokschuppen und zugemauerten Rotunde offerierte uns einen Tag vor unserer Heimreise M62 und 2M62 bis zum Abwinken, daneben zwei

TE namens 1692 und 2207, überdies 4564 (heute Eisenbahnmuseum Kaliningrad Südbahnhof) als Heizloks im Lokschuppen. Es fanden hier laufend Verschrottungen statt, was unter anderem das Führerhaus von 1042 2475 belegte. Heute stehen am Bahnhof mit der TE-3643 und einer russischen L zwei Dampfloks als Denkmäler. Am Nachmittag besuchten wir Dobrowolk

Überwiegend zu sehen: Wummen des Typs M62

(Pillkallen/Schlossberg), wo die Suche nach Spuren des Bahnhofs der ehemaligen Pillkaller Kleinbahn ernüchternd ausfiel: Vom Empfangsgebäude, der Werkstatt und insgesamt elf Gleisen war nichts mehr zu sehen, vom direkt angrenzenden Staatsbahnhof der früheren Strecke Tilsit – Stalupönen nur noch ein Ziegelhaufen.



Ein weiterer Abstellplatz fand sich in Bagrationowsk (Preußisch Eylau). Hier standen am 24. Juli 1993 auch fünf russische Maschinen.



Auf eine eisenbahnhistorische Zeitreise nach Ostpreußen entführen Sie die Autoren Gerhard Greß und Jörg Petzold. Der demnächst erscheinende zweite Band bildet die Zeitspanne nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs ab. Der erste Band ist bereits erhältlich. Bestellungen unter www.vgbahn.info.

An einem Gebäude nahe der fotogenen kleinen Station Dobrino (Strecke Königsberg – Tilsit) war noch der Schriftzug Nautzken gut zu erkennen.

Nun war der 24. Juli gekommen, unser Abreisetag. Nach herzlicher Verabschiedung von Tamara und ihrer Tochter machten wir uns auf die lange Fahrt. Die 52 in Preußisch Eylau waren noch nicht im Kasten, und so gaben wir dort der plötzlich sehr freundlichen Wächterin die letzten Rubel und schritten zur Tat. Auch dieser Abstellplatz war drei Jahre später komplett geräumt. Der Bahnhof mit vier Breitspurgleisen bot uns in seinen weitläufigen Anlagen neben einem großen DRG-Wasserturm mindestens vier Wasserkräne und ein verrammeltes Stellwerk. An einem Gebäude war noch der deutsche Name zu entziffern. Hier pendelten D1-Triebwagen nach Königsberg/Pillau.

Den letzten Halt legten wir in Malbork (Marienburg) ein. Erneut zog die Deutschordensburg den Kürzeren. Sie musste sich dem Bw und dem Rbf geschlagen geben, standen doch im Rbf neben einer langen Schlange aus ET 21-E-Lokomotiven noch fünf polnische Ty2 (-269, -353, -410, -666 und -1301) sowie die russische TE-7175, die sich heute im Museum in Kosciierzyna (Berent) befindet. Im Bw sahen wir neben einem ehemaligen Berliner S-Bahn-Triebkopf und der tenderlosen Ty2-1310 einige preußische Abteilwagen in einem Bauzug, der jedem Museum zur Ehre gereicht hätte. Über die alte Reichsstraße 1 ging es schließlich Berlin entgegen und nach dortigem Fahrerwechsel schnellstmöglich in die Heimat. □ *Stefan Ponzlet/al*

FOTOS: STEFAN PONZLET



ANLAGEN DER SPITZENKLASSE

Die DB in den 1970er-Jahren

Die legendäre „Modellbundesbahn“ – eine beeindruckende Schauanlage, die den Eisenbahnbetrieb rund um Bad Driburg und das bekannte Dampflok-Bw Ottbergen im Jahr 1975 nachbildet – fährt nicht nur weiter, sondern wird sogar noch erweitert. Am neuen Standort in eigener Halle an der B252 in Brakel sind schon jetzt die bisherigen Anlagenteile Bad Driburg, Bw Ottbergen und Weserstein zu sehen – inklusive authentischem, absolut vorbildgerechtem Modellbahnbetrieb. Bei der Entstehung der neuen Anlagenteile, unter anderem mit den beeindruckenden Viadukten über Beketal und Dunetal und dem Bahnknoten Altenbeken, können die Besucher den Modellbauprofis über die Schulter schauen. Die aktuelle Ausgabe von „VGB-Traumanlagen“ stellt dieses Meisterwerk des Anlagenbaus in fantastischen Profiaufnahmen vor. Unternehmen Sie eine Zeitreise in die 1970er-Jahre und erleben Sie die letzte Blüte des Dampfbetriebs.

116 Seiten, Format 23,0 x 29,7 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen,
inkl. Video-DVD mit ca. 55 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 631901 | € 15,-

Die große Schweizer Modelleisenbahn

Die Chemins de fer du Kaeserberg (CFK) im Maßstab 1:87 umfasst vier Bahnlinien rund um den Kaeserberg, der hier ungefähr die Bedeutung hat, wie der Gotthard für die großen Vorbilder. Auf den über zwei Kilometer langen Modellstrecken der SBB, RhB und KBB (Kaeserbergbahn) sind 120 Züge nach Schweizer und internationalen Vorbildern unterwegs. Diese Sonderausgabe stellt das Meisterwerk des Anlagenbaus und seine Schöpfer vor. Sie beschreibt die Entstehung der Anlage und vor allem den Betrieb mit den zahlreichen authentischen Fahrzeugen und Zugarnituren.

116 Seiten, Format 23,0 x 29,7 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen,
inkl. Video-DVD mit ca. 97 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 631801 | € 15,-



Große Bühne für eine einzigartige Märklin-Sammlung

Exklusive Neuausgabe über ein Museum und eine beeindruckende Modellbahn-Anlage, die seit 2015 das Publikum in ihren Bann ziehen. Das Hans-Peter Porsche Traumwerk in Anger präsentiert auf 7.500 qm Ausstellungsfläche nicht nur die weltweit einzigartige Blechspielzeug-Sammlung von Hans-Peter Porsche. Das Highlight für Modellbahner ist eine über 400 qm große Anlage nach deutschen, österreichischen und Schweizer Vorbildern, die insgesamt 180 Märklin-Zuggarnituren Raum und Auslauf gibt.

116 Seiten, Format 23,0 x 29,7 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen,
inkl. Video-DVD mit ca. 25 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 631702 | € 15,-

Litauens Rolle im europäischen Eisenbahnnetz ist die eines Transitkreuzes. Der noch bescheidene Umfang wird erst in den nächsten Jahren wachsen, sofern der nächste Spurwechsel gelingt.



FOTO: KAI-UWE KNAUF

Vilnius Hauptbahnhof 2011: Am Bahnsteig warten ein EJ575-Triebzug sowie eine TEP70 der LG, daneben setzt eine Lok des moderneren Typs TEP70BS der weißrussischen BČ gerade um.

Bindeglied zwischen Ost und West

Wie der nördliche Nachbar Lettland war Litauen im 20. Jahrhundert ein Spielball fremder Mächte. Während des Baus der ersten Eisenbahnstrecke von Daugavpils an der Petersburg-Warschauer Eisenbahn in die heutige Hauptstadt Vilnius (Wilna) befand sich das kleine Land unter russischer Herrschaft, der erste Zug erreichte Vilnius am 4. September 1860. Ab 1862 gab es in Kybartai auch eine Verbindung zur Preußischen

Ostbahn. Auf der damit hergestellten durchgehenden Verbindung St. Petersburg – Königsberg – Berlin fuhren die Züge jeweils bis in den benachbarten Grenzbahnhof, dort mussten die Fahrgäste aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten umsteigen.

Mit der bis 1877 entstandenen Libau-Romny-Bahn, benannt nach den heute in Lettland und der Ukraine gelegenen Streckenendpunkten Liepāja und Romny, wurde Getreide zur Verschiffung an die Ostsee gebracht. Alle Strecken wurden bis dato in Breitspur (1524 Millimeter) ausgeführt, erst ab 1892 entstand auch ein Schmalspurnetz. Noch heute wird die 68 Kilometer lange 750-Millimeter-Schmalspurstrecke Panevėžys – Anykščiai – Rubikiai von

der „Aukštaitijos siaurasis geležinkelis“ vor allem im Ausflugsverkehr bedient.

Während des Ersten Weltkriegs spürten die deutschen Truppen die Strecken im heutigen Litauen bis 1916 komplett auf 1435-Millimeter-Normalspur um. Zeitgleich entstanden die Eisenbahnverbindungen über Šiauliai ins lettische Jelgava sowie von Kaliningrad (Königsberg) in die heutige lettische Hauptstadt Riga. Auf dieser Strecke fuhren auch durchgehende Züge Berlin – Riga mit Kurswagen nach Liepāja (Libau).

Mit der Unabhängigkeit Litauens wurde 1919 die neue Staatsbahn „Lietuvos Geležinkeliai“ (LG) gegründet. Sie verfügte neben den Schmalspurbahnen über ein ausschließlich normalspuriges Netz.

Mit dem Einmarsch der Roten Armee folgte 1940 der Anschluss Litauens an die Sowjetunion. Damit begann die Wiedereinführung der russischen Breitspur, der sich bis 1951 hinzog. Fortan wurden die Strecken vor allem für den Güterverkehr zu den Ostseehäfen angepasst.

Nach der Unabhängigkeit Litauens von der Sowjetunion im Jahr 1990 schrumpfte das Netz und viele Strecken verloren bis 2001 ihren Personenverkehr. Der histori-



FOTO: ANDREAS BAUER-PORTNER

Abfahrtsbereit wartet am 15. August 2008 in Vilnius der Schnellzug nach Moskau am Bahnsteig, bespannt mit einer TEP70.

schen Petersburg-Warschauer Eisenbahn erging es nicht besser, der Korridorverkehr von Polen über Weißrussland ins litauische Druskininkai wurde eingestellt, die Gleise

Häufige Wechsel zwischen Breitspur und Normalspur

zwischen Marcinkonys und dem weißrussischen Uzberaž verschwanden 2004.

Das Streckennetz der Litauischen Eisenbahnen umfasst heute 1911 Kilometer. 115 Kilometer davon sind in Normalspur ausgeführt, 450 Kilometer sind zweigleisig und 152 Kilometer sind mit 25 kV/50 Hz elektrifiziert. Der Rangierbahnhof von Radviliškis ist mit einer Länge von knapp sieben Kilometern die größte Bahnanlage des Baltikums. Zudem gibt es in Kaunas einen Eisenbahntunnel, der ab Mai 2019 mit einem Vierschienengleis für die Spurweiten 1435 und 1520 Millimeter versehen wird. Während der Güter- und Personenverkehr zwischen Deutschland und Russland nach 1920 über Litauen und Lettland lief und Polen umging, ist es heute andersherum, die direkte Verbindung über das weißrussische Hrodna ist unterbrochen und es kann innerhalb der EU ausschließlich die 1992 wiederbelebte Strecke über Šeštokai nach Polen genutzt werden. Auch an der Ostbahn sind die Verhältnisse heute spiegelbildlich: Von 1918 bis 1945 war Ostpreußen nur über den „Polnischen Korridor“ von Westen erreichbar, heute gelangt man nur von Osten her über die „Transit-Nabelschnur“ durch Litauen nach Kaliningrad.



FOTO: MARTIN ŠARIMAN

Die Reihe EJ575 ist eine Breitspurvariante der Baureihe 471 der tschechischen ČD. Die LG setzt die Züge im elektrischen Regional- sowie im grenzüberschreitenden Verkehr nach Minsk ein.



KARTE: WOLFGANG KIESLICH

Nach wie vor ist ein Großteil der Eisenbahnstrecken Litauens eingleisig und nicht elektrifiziert. Neben dem Transit spielt der Zubringerverkehr zum Ostseehafen Kleipėda eine große Rolle.



FOTO: RENÉ KUNK

Nach einigen Jahren Pause ist Litauen seit Juni 2016 wieder per Zug von Polen aus erreichbar, zuvor war das Baltikum ab 2013 wegen Bauarbeiten per Zug nur mit Transitvisum über Weißrussland oder Russland zu erreichen. Auf dem neu errichteten Normalspurgleis bis Kaunas verkehren die polnischen Triebzüge jedoch bislang nur am Wochenende.

Durch die seit 1991 bestehenden neuen Nationalgrenzen sorgt vor allem die westlich benachbarte russische Exklave Kaliningrad (Königsberger Gebiet) für ent-

Mit Dieseltriebzügen des polnischen Herstellers Pesa modernisiert die LG seit 2009 ihre Flotte. Mittlerweile verfügt sie über zwölf Exemplare des 120 km/h schnellen 620M.



FOTOS: KAIUWE KNAUF (3)

Im Frühjahr 2009 zeigte sich TEP60-0927 im Morgenlicht vor dem Wasserturm im Bahnhof Ignalina, 2011 stellte die LG das letzte Exemplar der 160 km/h schnellen Baureihe ab.



Mit einem schweren Kesselwagenzug arbeiten sich ER20-005 und ER20-003 durch die flache bewaldete Landschaft bei Venta an der Strecke von Radviliškis nach Bugeniai.

sprechenden Ost-West-Verkehr. Doch auch in Nord-Süd-Richtung entwickelt sich insbesondere durch das normalspurige Projekt „Rail Baltica“, welches bis 2024 oder 2026 verwirklicht werden soll, ein Verkehrskorridor von Mittel- nach Nordeuropa, der nicht nur für die Anbindung des Baltikums, sondern auch für eine bessere Verbindung nach Finnland sorgen soll.

Der Ausbau des litauischen Breitspurnetzes geht ebenfalls nur langsam voran.

Entwicklung im Schatten des „Rail Baltica“-Projekts

Bis heute ist lediglich die von Weißrussland kommende Ost-West-Transitmagistrale über Vilnius und Kybartai nach Kaliningrad durchgehend zweigleisig. Elektrifiziert wurde nur der mit Vorortverkehr belegte Teil zwischen Vilnius und Kaunas mit Abzweig nach Trakai, 1976 fuhr dort der erste elektrische Zug. Erst 2017 kam der Abschnitt von Vilnius über Kėna zur weißrussischen Grenze hinzu. Bis 2023 wird die Strecke nach Klaipėda elektrifiziert, womit

die LG auch erstmals in ihrer Geschichte Elektrolokomotiven beschaffen muss.

Während der Anteil der Bahn am Güterverkehr in Estland und Lettland in den letzten Jahren immer weiter abnahm, liegt er in Litauen, auch dank des russischen

Transitverkehrs (Anteil von 22 Prozent), seit 2010 auf konstantem Niveau. Es werden hauptsächlich Chemikalien und Düngemittel, Öl und Ölprodukte sowie Container mit Lebensmitteln oder Fertigprodukten transportiert. Im Personenverkehr ist erst seit 2018 eine Trendwende zu einer Ausweitung des in den letzten 25 Jahren nur spärlichen Angebots an Regionalzügen erkennbar. Auch grenzüberschreitende Verbindungen nehmen seitdem durch die Wiederaufnahme des Zugverkehrs Vilnius – Daugavpils über Turmantas (Regionalverkehr, nur an Wochenenden) und Vilnius – Riga über Meitene (Fernzug „Vier Hauptstädte“ Kiew – Minsk – Vilnius – Riga, alle vier Tage) wieder zu.

Einem Umbruch war in den vergangenen Jahren auch der Fahrzeugpark unterworfen. Bis 2007 bestand dieser überwiegend aus Fahrzeugen sowjetischer Fabrikation, tschechischen Rangierloks und ungarischen Diesellokomotiven (D1). Die LG investierte seitdem großzügig in ihre Flotte: Ab 2007 beschaffte sie 44 Exemplare der sechssachsigen Diesellokomotiven des Typs Siemens ER20CF sowie ab 2009 insgesamt 61 Vershubloks der Reihe TEM-TMH, die im Depot Vilnius (VLRD) gebaut wurden. Die ebenfalls modernisierten Loks der M62-Familie hingegen sind bereits teilweise wieder ausgeschieden. Die ab 1963 gebauten CME3-Rangierloks unterzog man einer umfangreichen Modernisierung. 23 Maschinen wurden mit Caterpillar-Motoren und neuen Aufbauten als neue Baureihe CME3M in den Bestand



Noch in alter Lackierung legt sich 2M62U-0382 im Mai 2009 mit einem Kesselwagenzug bei Venta in die Kurven. Mittlerweile haben auch diese Loks die neuen Farben der LG erhalten.

eingereicht. Die Großdieselloks der Reihen TEP70(M) und TEP70BS verkehren nur noch vor den russischen Transitschnellzügen. Im Schnellzugverkehr nach Klaipėda haben 2016 dreiteilige Triebwagen des Typs 730ML von Pesa das Zepter übernommen, lokbespannte Züge trifft man nur noch im Sommer oder an Feiertagen an. Der elektrische Regional- sowie der grenzüberschreitende Verkehr nach Minsk wird mit den neueren Doppelstock-Elektrotriebzügen der Reihe EJ575 von Škoda bewältigt, die letzten RVR-Triebzüge der Reihe ER9M wurden 2018 abgestellt. Neben einigen älteren DR1A-Triebzügen werden im Regionalverkehr vorwiegend die von Pesa gebauten Diesellokomotiven eingesetzt.

Sukzessive Modernisierung im neuen Jahrtausend

setzt. Im Transitverkehr kommen jetzt auch elektrische Loks der weißrussischen БЧ bis Vilnius und vor Güterzügen derzeit noch 2TE10M/U-Dieselloks bis in den Rangierbahnhof Vaidotai.

Während die staatliche LG den Wandel damit schon weitgehend vollzogen hat, werden bei den meist auf Anschlussbahnen beschränkten kleineren Eisenbahnverkehrsunternehmen noch verbreitet sowjetische Kleinlokomotiven der Typen TГK2 und TГM23 eingesetzt.

Der gesamte Personenverkehr des Landes wird von der staatlichen LG durchgeführt. Deren Organisationsstruktur soll sich im Laufe des Jahres 2019 grundlegend ändern. Für mehr Transparenz soll das bislang einheitliche Unternehmen LG aufgeteilt und so an den Bestimmungen des vierten EU-Eisenbahnpakets ausgerichtet werden. Es erfolgte bereits die Gründung von Tochtergesellschaften für den Personen- und den Güterverkehr, eine für die Infrastruktur wird noch folgen. Die Um-

strukturierung soll in keine Privatisierung münden, alle Unternehmen werden zu 100 Prozent im Besitz der Holding Lietuvos Geležinkeliai gehalten, welche im Eigentum des Verkehrsministeriums und damit in staatlichem Besitz verbleibt.

Im Zuge des Projekts „Vilnius Connect“ soll in den kommenden Jahren auch der zentrale Bahnhof der Hauptstadt nach dem Vorbild der neuen Hauptbahnhöfe in Berlin und Wien grundlegend modernisiert werden. □ *Hans-Jürgen Schulz*



FOTO: BERND SEILER

Die „Aukštaitijos siaurasis geležinkelis“ (Oberlitauische Schmalspurbahn) betreibt die 750-Millimeter-Strecke von Panevėžys nach Rubikiai vor allem für den Tourismus. Die Diesellokomotiven des Typs TU2 wurden in den 1950er-Jahren von der Maschinenfabrik Kaluga gebaut.

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

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

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt
Preßnitztalbahn



Dampfzugfahrten im Frühjahr 2019

- **19. bis 22. April** Dampfbetrieb zum Osterfest
An diesen Tagen fährt auch ein historischer Bus der Ausflugslinie Preßnitztal zwischen Steinbach und Wolkenstein mit Anschluß zur DB Erzgebirgsbahn.
- **21. April** Wanderung Jöhstadt-Steinbach über die Höhen des Preßnitztales, Rückfahrt mit der Museumsbahn (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **30. April** Dampfsonderzug zum Hexenfeuer am Wildbach (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **1. Mai** Dampfbetrieb
- **11. Mai** Militärtransporte mit den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)



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

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: „Die Letzte“,
Heft 4/2019**

Mit Erstaunen und gleichzeitig großer Freude habe ich die über eine Doppelseite in besserer Posterqualität reichende Darstellung der DB-23 zur Kenntnis genommen, denn Bebilderungen dieser Art vermisse ich schon länger. Von daher habe ich die dringende Bitte an Sie, derartige Ergänzungen und Aufwertungen von Beiträgen im MEB doch zumindest gelegentlich zu wiederholen. Anlässe hierzu wären u.a. weitere Baureihenporträts oder -jubiläen, umfangreichere Strecken-Netzpläne (die sind zumeist in der üblichen Verkleinerung nur sehr schlecht zu entziffern), Gleispläne umfangreicherer Modellbahnanlagen oder auch Gleispläne von Vorbildbahnhöfen. Und vielleicht ab und an ein Poster unter dem Motto „Bahn & Landschaft“ wäre vielen Lesern sicher sehr willkommen und eine zusätzliche Aufwertung Ihrer beliebten Zeitschrift. *U. Jagusch, E-Mail*

✉ Besorgt

Betrifft: „Lokführer müsste man sein“, Heft 4/2019

Mit Ihrem Leitartikel, besonders dem letzten Drittel, haben Sie mir aus dem Herzen gesprochen. Ich habe 45 Jahre in meinem Beruf gearbeitet. Die letzten fünf bis sechs

Jahre waren die schlimmsten in meinem Berufsleben. Erfahrene Mitarbeiter wurden nicht angehört. Im Gegenteil, wir wurden als teure, quengelnde Belastung empfunden und das wurde uns auch gezeigt. So musste ich mir einmal die Worte eines jungen, dynamischen Chefs anhören, als ich meine Meinung und Erfahrung zu einem anliegenden Problem einbringen wollte: „Machen Sie Ihre Arbeit und kümmern Sie sich nicht um ungelegte Eier.“ Mit dem Erfolg, dass die Angelegenheit gehörig an die Wand lief. In einem ähnlichen Fall äußerte der Juniorchef, dass es vielleicht besser gewesen wäre, auf die Erfahrung der älteren Kollegen zu vertrauen. Es sei ihm aber wichtiger, dass wir die Anweisungen der jungen Vorgesetzten bedingungslos befolgen. Die hätten im Gegensatz zu uns studiert. Neulich las ich in unserer Tageszeitung, dass junge Serben bei uns als Lokführer ausgebildet werden und später auch in Deutschland arbeiten sollen. So schön es für diese Menschen ist, so beschämend finde ich das für uns Deutsche. Können wir unsere Arbeit nicht selbst tun? Die einen wollen studieren, die anderen geben sich mit Hartz IV zufrieden. Dazwischen bleibt ein großes Loch. Ich bin froh, dass

ich mich nach Eintritt in den Ruhestand voll meinem Hobby, der großen und kleinen Eisenbahn, auch mit Hilfe Ihrer Zeitschrift widmen kann. Aber ich bin trotzdem manchmal sehr besorgt.

Frank Paschke, E-Mail

✉ Anregend

**Betrifft: „Zuerst die
Preußen“, Heft 4/2019**

Ich habe das Heft noch gar nicht durch, muss aber sofort schreiben. Ich, als spätgeborener Wessi (Baujahr 1963), habe nur verschwommene Erinnerungen an die Dampftraktion – eine Museumsfahrt mit einer T3 von meinem Heimatbahnhof Ratzeburg nach Lüneburg und ein unvergessliches Erlebnis, als wir bei meinem Onkel im Saarland zu Besuch waren. Er war damals Bahnhofsvorsteher in Ottweiler und in der Nacht war der Zirkus Krone angekündigt, damals noch stillet im Zug reisend. Es war für mich als kleines Kind ein unvergessliches Ereignis, diesen schier endlos langen Zug zu sehen und die eher gelassen stampfende Dampflok davor zu erleben – ich glaube, eine 050. Seitdem bin ich vom Dampf infiziert und habe mit Begeisterung den Beitrag von Herrn Göhl gelesen. So lernt auch ein Jüngerer den harten Arbeits-Alltag eines Heizers der damaligen Zeit kennen – und macht sich so seine Gedanken. Danke dafür! *M. Brinkman, E-Mail*

✉ Ergänzung

**Betrifft: „Dieter Heilmann“,
Heft 4/2019**

Wenn man schon über die Reaktivierung der alten Lok berichtet, sollte man nicht verschweigen, dass alles Engagement des Herrn Heilmann erfolglos geblieben wäre, wenn sich die damalige Präsidentin der RBD Schwe-

rin, Frau Renate Voelsch, nicht mit ihrem Einfluss hinter die Angelegenheit gestellt hätte. Sie war es, die als RBD-Chefin Nägel mit Köpfen machen konnte, sehr zum Wohl der Freunde alter Dampfloks!

Ulrich Schulz, E-Mail

✉ Lob & Tadel

**Betrifft: „Der zweite Weg“,
Heft 3/2019**

Mit großem Interesse habe ich den Beitrag im Heft 3 über die zweite Leipzig-Dresdner Eisenbahn gelesen, bin ich doch an dieser Strecke groß geworden – ich lebte bis 1976 in Leisnig. Es ist nicht zu begreifen, warum diese Strecke so vernachlässigt wird. Beispielhaft für die Vernachlässigung ist auch der Zustand des Leisniger Bahnhofs. Er befindet sich wohl momentan noch in privater Hand und macht einen heruntergekommenen Eindruck. Der Eigentümer hat ihn aber in diesem



Zustand gekauft. Auch wenn meine Aufnahme von 2014 stammt, der Bahnhof sieht heute nicht besser aus. Alle Bemühungen des Eigentümers, den Bahnhof wieder mit Leben zu füllen, verliefen bisher ergebnislos. Zwei Ergänzungen zu besagtem Beitrag will ich noch loswerden: Das Bild auf Seite 18 links unten zeigt nicht die Burg Leisnig, sondern die Burg Mildenstein in Leisnig. Auf der gleichen Seite oben zeigt das Foto die sogenannte Einertbrücke.

Frank Rausendorf, E-Mail



Mit dem Obus durch Solingen

Der Obus bedient im Raum Solingen die Hauptachsen des öffentlichen Nahverkehrs und gehört seit Jahrzehnten zum Straßenbild. Die Stadt nimmt hierbei in Deutschland eine Sonderstellung ein, außer ihr sind nur Eberswalde und Esslingen (Neckar) dem Oberleitungsbus treu geblieben, welcher nach dem 2. Weltkrieg vielerorts die Straßenbahn ablöste. Daß das „Stangentaxi“ hier überlebte, hängt auch damit zusammen, daß es im Verkehrsnetz keinesfalls nur eine Nebenrolle spielt, sondern mit rund 98 km Streckenlänge und 53 Obussen auf sechs Linien längst zum Hauptverkehrsmittel avanciert ist. Neben 62 Jahren Straßenbahn- und 67 Jahren Obusgeschichte widmet sich dieses vom ausgewiesenen Fachmann Jürgen Lehmann verfasste Buch auch dem Engagement des im Jahr 1999 gebildeten Obus-Museum Solingen e.V., der sich um den Erhalt historischer Obusse bemüht.

128 Seiten, A4 Hardcover, 182 Farb- und 75 SW-Fotos,
10 Tabellen, 10 Skizzen

NEU

Best.-Nr. 1509 | € 29,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



www.facebook.de/vgbahn

Bahn- und Zeitgeschichte

NEU

Die Zugförderung in Nordbaden und Ostwürttemberg



Das Maschinenamt Heilbronn

Die Zugförderung in Nordbaden und Ostwürttemberg
Teil 1: Geschichte, Aufgaben, Episoden

Ralph Müller



Teil 1: Geschichte, Aufgaben, Episoden

Best.Nr. 581906 | € 39,95

Maschinenämter gehörten jahrzehntelang zu den wichtigsten Bahn-Institutionen. Sie sorgten dafür, dass Fahrzeuge und technische Anlagen dem Betrieb zuverlässig zur Verfügung standen. Ralph Müller, selbst engagierter Eisenbahner, hat mit früheren Kollegen und Vorgängern zwei Bände über eines der wichtigsten Maschinenämter in Süddeutschland zusammengestellt.

Teil 1 schildert chronologisch die Geschichte des MA Heilbronn, erläutert dessen Aufgaben, die der angeschlossenen Dienststellen und gibt nicht zuletzt einen sehr persönlichen Einblick in die großen und kleineren Ereignisse, Meilensteine und Episoden des MA und der späteren Regionalabteilung (Ra) Heilbronn.

Teil 2 stellt die Dienststellen des MA Heilbronn und die Bahnstrecken im MA-Bereich in den Vordergrund. In den Aufnahmen bekannter Eisenbahnfotografen lebt die Dampflokepoche und die Zeit der späten Bundesbahn in den Werken und Lokbahnhöfen nochmals auf. Streckenaufnahmen bringen dem Leser die landschaftliche Schönheit und die betriebliche Vielfalt im MA-Bereich Heilbronn nahe.

Verfügbar ab Juli 2019



Das Maschinenamt Heilbronn

Die Zugförderung in Nordbaden und Ostwürttemberg
Teil 2: Dienststellen und Strecken

Ralph Müller



Teil 2: Dienststellen und Strecken

Best.Nr. 581907 | € 39,95

Jeder Band mit 252 Seiten, gebunden mit Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, mit ca. 400 Farb- und historischen Schwarzweißfotos, Skizzen und Zeichnungen

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



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

ADM Modelleisenbahnen aller Spurweiten, sehr wenig bespielt. Zubehör, Autos, Beschilderung, Ladegüter, Bauteile, Figurenboxen usw.; Hefte Nachlassv.; Tel.: 0173/3539537 oder 089/956778 (München).

www.lok-doc-wevering.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

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

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

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Verkaufe von der Auflösung eines Eisenbahnerlebnisrestaurants diverse Gegenstände, keine Modelleisenbahnen, div. Schilder, Sonderzugschilder, Lampen, Notbremse, Holz-Eisenbahnen versch. Größen, Mitropageschirr DDR und vieles mehr. Kellerbesichtigung oder auf Anfrage über Whats App. Tel.: 0152/28580859.

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.

www.modellbau-chocholaty.de

www.nordbahn.net
 Qualität, Auswahl, preiswert

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

Spur 0 Kiss BR 232 € 800,-, MBW V 200 € 600,-, Lenz Weichen digital + Gleise MBW Güterwagen, Kesselwagen, Erzwagen, alles neu, Tel.: 0160/97559668.

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

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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.modellbahnen-berlin.de

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

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.modellbahnritzer.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 / 4044 53
 D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
Jb Modellbahn Service
 Lotter Straße 37
 49078 Osnabrück
 Tel. 05 41. 43 31 35
www.jbmodellbahnservice.de

Modellbahn 2. Hand

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

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



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
EUROTRAIN®
 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

Märklin Material, Intellibox 1 € 95,-; IB Switch € 60,-; Soundloks BR 64, BR 50, BR 012 je € 140,-; VT 98 € 150,-; Ohne Sound BR 03 € 100,-; BR 38 € 80,-; BR 74 € 45,-; BR 86 Telex € 95,-; BR 712 € 60,-; BR 89 € 25,-; C-Gleise, Weichen mit Dec. € 20,-; Brücken, Auffahrten, Wagen, z.B. 4 Donnerb. € 38,-; TEE 4-teilig € 60,-; Gebäude, Bäume, Trafos z.B. 52 VA € 35,-; Liste gg. Rückporto 80 ct. bei L. Schmidt, Hardenberg 14, 58540 Meinerzhagen, Tel.: 02358/7467.

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.modelleisenbahn.com

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

www.moba-tech.de

Verk.: Hamo BR 85 DR € 100,-; Piko DDR BR 382 € 60,-; BR 95 € 90,-. 6xy-D-Zugwagen, 1x Packwagen, 1x Schlafwagen, 1x Mitropa, 3x Personenwagen zusammen € 50,-. Tel.: 03335/31076 (nach 19h).

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.suchundfind-stuttgart.de

www.Modellbau-Gloekner.de

www.puerner.de

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

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.augsburger-lokschuppen.de

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

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.modelltechnik-ziegler.de

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

www.jbmodellbahnservice.de

www.modelltom.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.carocar.com

www.modellbahn-keppler.de

www.modellbahn-pietsch.com

VERKÄUFE

Fahrzeuge sonstige

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

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

www.modellbahnservice-dr.de

Roco Line Modellgleis mit Bettung, alle Radien vorrätig, 95% unbenutzt. Alle Weichen mit Bettungsantrieb 42624. H0. Tel.: 07191/63928.

www.modellbahn-keppler.de

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

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

VERKÄUFE

Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

Zu verschenken! Das Archiv der Deutschen Dampflokomotiven und Das Archiv der Deutschen E- und Diesellokomotiven. Selbstabholung oder Porto. Tel.: 09708/7041040.

Ein Stück Modellbahngeschichte: Miba 1961–2018, es fehlen nur Heft 1/71+1/72 sowie Messeberichte 63+70+2003. Bester Zustand. Nur Abhlg. (Gewicht!). Gebot an 0831/13344 (ab 17h; wenn AB, rufe ich zurück!).

Verschenke bei Übernahme der Inse- rat- und Versandkosten (€ 17,-) MEB- Jahrgänge 2007–2011 (Selbstabholung nach Vereinbarung möglich). Tel.: 030/6775054, E-Mail: **jc.blanc@freenet.de**.

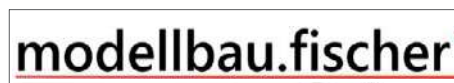
www.modellbahn-keppler.de

EK-Bücher: Meyer, Meisterfotos aus der Dampflokomotivzeit, Band 1–3 (je € 15,-); 150 Jahre Waggonbau Görlitz (€ 20,-); TEE-Triebwagen (€ 20,-); Triebwagen der Reichsbahn (€ 15,-); VT 11.5 (€ 20,-); BR 54.13 (€ 10,-); Verkehrsknoten Berlin (€ 15,-); Wiener Lokfabrik Floridsdorf (€ 10,-); Eisenbahn in Kiel (€ 10,-); Kenning: Delitzscher Kleinbahn (€ 15,-); Leipziger Trümmerbahn (€ 10,-). Tel.: 0341/5503627.

Miba ab 1. Heft 1948 bis Heft Juli 2018 komplett sowie „Das große Archiv der deutschen Bahnhöfe“ (sechs Sammelordner) an Selbstabholer gegen Gebot zu verkaufen. Tel. 06136/5919. E-Mail: **ugscheu@t-online.de**.

Modelleisenbahner, 10 Jahrgänge, 1957–65 gebunden, 1969 lose, 1967–68 unvollständig. Preis VS. Tel. 02222/62165.

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




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

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

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



MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
Lichtmodul LM-PIC

kleiner Baustein mit 8 Lichtausgängen
kann über 7 verschiedene Betriebsarten zeitlich im Ablauf steuern
Umsetzung verschiedener Beleuchtungsszenarien z.B. Häuserbeleuchtung oder Reklame

14,90€

Betriebsarten:

1: Zufall schnell	(15 Sek.)
2: Zufall mittel	(30 Sek.)
3: Zufall langsam	(45 Sek.)
4: Lauflicht langsam	(400 ms)
5: Lauflicht schnell	(200 ms)
6: Binärer Zähler langsam	(10 Sek.)
7: Binärer Zähler schnell	(5 Sek.)

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



...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

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Föhrenhof 9a • D-82256 Fürstentfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Englbrecht) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: a.englbrecht@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter **www.modelleisenbahner.de** herunter.

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

ANZEIGENSCHLUSS MEB 7/2019: 13.05.2019

[illegible]

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

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

Name / Firma

Vorname

Strasse / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____ Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7474900000437950. Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ Betrag liegt bar bei

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

VERKÄUFE Fotos + Bilder

Verkaufe von der Auflösung eines Eisenbahnerlebnisrestaurants diverse Gegenstände, keine Modelleisenbahnen, div. Schilder, Sonderzugsschilder, Lampen, Notbremse, Holz-Eisenbahnen versch. Grössen, Mitropageschirr DDR und vieles mehr. Kellerbesichtigung oder auf Anfrage über Whats App. Tel.: 0152/28580859.

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: annedtefgerth@aol.com.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carrette, 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.

Biller-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@klauseisele.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.

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: jakobsbv@web.de.

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

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

memoba Inh. Oliver Veith
Aegidigasse 5 A-1060 Wien
Jägerndorfer 24640 ÖBB E-Lok 1163.002, „Hybridlackschema“, mit Wortmarkte, geänderte Scheinwerfer, Epoche VI
AKTION € 146,20
Tel. + Fax: (0043) 1/596 46 80 • Internet: www.memoba.at • office@memoba.at
Öffnungszeiten: Dienstag-Freitag 10.00-18.30 Uhr • Samstag 9.00-12.00 Uhr

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 "Starttrain" – 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)

Oberflächenstrukturen für den Modellbau
- flexibel, UV-beständig, wetterfest
CH kreativ ... natürlicher geht's nicht!
Sven Buchheister
Hauptstraße 12c
D-09579 Grünhainichen
www.ch-kreativ.eu
info@ch-kreativ.eu
+49 37294 839020

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

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

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.

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

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

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

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

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

H0-Sammlung und Schmalspur von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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@gebrauchte-modellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Unterteil Triebwagen H0m (12mm) oder H0e, wenn Achstausch mgl., Achsstand 65–75mm, Rad bis 8,0mm. Angebote an mphaupt@kabelmail.de.

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

Suche: Roco BR 218220-2AC Di-giSound Sylt Shuttle Art.Nr. 79729. Märklin Art.Nr. 41761, 41762, 47121, 47122, 47123, 47124. Jürgen Stolley, Mathildenstr. 4, 25524 Itzehoe. Handy: 0172/5914044, E-Mail: gofishing.i40@gmail.com.

www.modellbahnen-berlin.de

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

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

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.

Suche Trix Express Altona + Kassel ohne Bremserhaus in grau, Neuheilenblatt 1962. Tel.: 02222/62165.

www.modellmobildresden.de

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

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 vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

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

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

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

Internet **www.modellbahn-ehrhardt.de**
Modellbahn Ehrhardt
Neuheiten und Angebote für Spur N

Trix 11630 BR 182 DBAG Doppelst.-S-Bahn Dresden	289,00 €	Fleischm. 714402 BR 44 DR Ö1	294,90 €
Trix 15311 Set Postwagen DR	90,99 €	Fleischm. 721301 BR 118 DR	174,90 €
Trix 15995 Set Wagen Balt-Orient-Express	139,68 €	Fleischm. 725279 BR 120 DR Sound	254,90 €
Trix 15996 Set Wagen Balt-Orient-Express	139,68 €	Fleischm. 739476 BR 254 DR Sound	264,90 €
Trix 15997 Set Wagen Balt-Orient-Express	139,68 €	Brawa 63116 E 44 DR	172,66 €
Trix 16231 BR 232 CTHS digital	129,95 €	Brawa 6560 u. 6570 Schwebbahn u. Gebäude	179,90 €

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

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**

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

Suche für meine private Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in den Spuren H0 – H0m – 0 – 1; Angebote bitte nur von privat. Tel.: 0172/5109668 oder an ilona.k@live.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.

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.

Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen
Kleinanzeigencoupon
unter www.vgbahn.de oder anfordern:
Tel.: 08141/53481-152



GESUCHE

Fahrzeuge TT, N, Z

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Suche auch Saxonia von Tillig. Privater Sammler freut sich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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

www.vgbahn.de

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



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

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@gebrauchte-modellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

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

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

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

GESUCHE

Zubehör alle Baugrößen

Suche für Baugröße N Faller Klappbrücke mit Antrieb 222584 Bausatz. Angebote bitte an I. Paul, Dr.-Friedrichs-Höhe 15 in 01796 Pirna, Tel.: 0171/7901998 oder 03501/781798, Fax 03501/781790, notfalls auch gebrauchtes Fertigmodell.

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.

Bhf. Ge-Buer Süd: Suche Bilder und Gleisplan aus den 70er Jahren zum evtl. Nachbau. P. Böttinger, H.-v.-Gagern-Str. 26, 55131 Mainz.

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.



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

elriwa-Exklusivmodell 54,90 €



Brawa 48537 Kesselwagen ZZd, DR, Ep.III „VEB Filmfabrik Wolfen“

w13plus-Exklusivmodell 54,90 €



Brawa 48539 Kesselwagen ZZd, DB, Ep.III „BASF“



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

www.elriwa.de

Unsere Exklusivmodelle – jetzt vorbestellen!

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.

www.puerner.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

Verkaufe von der Auflösung eines Eisenbahnerlebensrestaurants diverse Gegenstände, keine Modelleisenbahnen, div. Schilder, Sonderzugsschilder, Lampen, Notbremse, Holz-Eisenbahnen versch. Grössen, Mitropageschirr DDR und vieles mehr. Kellerbesichtigung oder auf Anfrage über Whats App. Tel.: 0152/28580859.

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

Gebe diverse Hefte aller Jahrgänge vom Modelleisenbahner und Lokmagazin ab. rrv@postneo.de.

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

www.jano-modellbau.de

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

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

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

www.MBW - Modellbahnen.de

URLAUB

Reisen, Touristik

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

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.

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

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

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.

Spielzeugmarkt Ulm
Am 14. April ist es wieder so weit:
tauschen, kaufen und verkaufen
in der Messe Ulm, Messefoyer, 11–16 Uhr
Eintritt € 3,-, Kinder unter 14 J. frei
www.spielzeugmarkt-uhl.de
An- und Verkauf neuwertiger Modelleisenbahnen:
www.lokomotivfreund.de

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

Ätztechnik
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. 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

BÖRSEN

Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de
28.04.: 01069 Dresden, Alte Mensa.
05.05.: 12679 Berlin, Freizeiforum
Marzahn. 26.05.: 01069 Dresden, Alte Mensa. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

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.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
05.05.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. 11.05.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. Jeweils von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 20 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de.

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

Modellbahnmärkte
07.04. Dorsten, Kreativquartier Fürst Leop.
14.04. Mülheim, Alte Dreherei
19.04. (Karfr.) Bremen Messe, Halle 3
22.04. (Ostern.) Haltern, Seestadthalle
05.05. Osnabrück, Halle Gartlage
12.05. Castrop-Rauxel, Europahalle
26.05. Haltern, Seestadthalle
mehr unter www.bv-messen.com

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

www.adler-maerkte.de

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

08.-10.06.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 95339 Neuenmarkt/Wirsberg, Deutsches Dampflok-Museum. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

Alle genannten Termine und Angaben ohne Gewähr! Bitte unbedingt vor Besuch beim Veranstalter rückversichern!

„Tag der offenen Tür“
am 19.05.2019
von 10:00 – 16:00 Uhr
Modellbahn Spur1
Siegfriedstr. 66–70
10365 Berlin
www.spur1-berlin.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
14.04. Essen, Bürgertreff Ruhrhalbinsel e. V. Nockwinkel 64
22.04. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
01.05. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle Koblenzer Str. 80
12.05. Neuss, Stadthalle, Selikumer-Str. 25
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindesweg 7
Tel.: 02274-7060793 oder 02103-51133 info@adler-maerkte.de

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 05. Mai, Kursaal Bad Cannstatt
Sonntag, 8. September, SEAS Bürgerzentrum Bruchsal
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
14. April 58 Hagen-Vorhalle, Diamant-Eventhalle, Weststrasse 112
21. April 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr. 31-33
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
1. Mai 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str. 322
5. Mai 44 Dortmund, Galopp-Rennbahn, Rennweg 70
12. Mai 46 Wesel, Niederrhein-Halle, An der Tent 1
19. Mai 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. 408
19. Mai 44 Dortmund-Dorstfeld, Eventkirche, Hochstrasse
26. Mai 58 Schwerte, Rohrmeisterei, Ruhrstr. 20
Alle Märkte 11–16 Uhr außer *
... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662

NEU
€ 49,95



216 Seiten, gebunden mit Hardcover, Großformat 22,3 x 29,7 cm, ca. 350 seltene meist bisher unveröffentlichte Aufnahmen, Faksimile, Karten und Grafiken.

Best.-Nr. 581827 | € 49,95 *Erscheint Mai 2019*

Der zweite Teil unseres Bestsellers

In den Jahren 1989/90, als die Menschen den „Eisernen Vorhang“ überwinden und die 1949 entstandenen Teilstaaten Bundesrepublik und DDR wieder zu einem Deutschland zusammenfinden, kam uns gedanklich auch jenes Land wieder näher, das Stalin 1945 zur einen Hälfte Polen und zur anderen seiner Sowjetunion zugeordnet hatte. Die Westmächte billigten dieses Vorgehen nur widerstrebend, weil sich dadurch eine weitere menschliche Katastrophe abzeichnete: die Vertreibung der Deutschen aus ihrer angestammten Heimat, die zu den folgenschwersten Ereignissen der Geschichte zählt. Viele Vorstellungen verbinden sich noch heute mit dieser einst östlichsten deutschen Provinz. Durch seine wunderschönen Landschaften, tiefdunklen Wälder, unzähligen Seen und schattigen Baumalleen an den Chaussees wurde es zum Begriff für verlorene Heimat und Sehnsucht. Wie in dieser beliebten VGB-Buchserie üblich, spielen in diesem Standardwerk die großen und kleinen Bahnen sowie die sonstigen Verkehrswege wie Straßenbahnen und die Schifffahrt eine wichtige Rolle. Auch dieser Teil 2 führt Sie mit seltenen Fotografien durch ein Gebiet, das bis heute nichts von seiner landschaftlichen Schönheit und seinem magischen Reiz verloren hat.



372 Seiten, gebunden mit Hardcover, Großformat 22,3 x 29,7 cm, ca. 800 seltene (auch unbekannte) Aufnahmen, Faksimile, Karten und Grafiken.

Best.-Nr. 581826 | € 59,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



www.facebook.de/vgbahn

LUST AUF EINE GEMÜTLICHE BAHNREISE IM HISTORISCHEN SONDERZUG?

Nostalgiesonderzüge mit dem UEF-Historischer Dampfschnellzug e. V.



**Erstmals fährt unser Schnellzug ab Freiburg/Brsg.
6 Tage nach Wien vom 29. Juni bis 4. Juli 2019 ab 696 €**

Bequeme Sitzwagen reservierte Plätze Speise- + Salonwagen Historische Schnellzug-E-Lok

Zwischenhalte:

u.a. in Offenburg, Baden-Baden, Karlsruhe, Mannheim, Heidelberg, Bruchsal, Ludwigsburg, Backnang, Schwäbisch Hall-Hessental, Crailsheim, Ansbach, Nürnberg, Regensburg und Passau (ca. 2 Stunden Aufenthalt).

Leistungen:

Hin- und Rückfahrt mit dem Sonderzug ohne Umsteigen, 5 x ÜF im 4*-Hotel Arcotel Wimberger, 5 Gehminuten vom Bahnhof, Gepäcktransfer zum Hotel. **Stadtrundfahrt** mit historischer Tram, Führung durch die **Wiener Staatsoper** zu ihrem 150. Geburtstag, Besuch eines typischen Wiener Heurigen abseits der Touristen. Busausflug nach **Bratislava** (Pressburg), romantische **Alpenrundfahrt** mit dem Zug über den Semmering (Weltkulturerbe) und durchs Gesäuse.

Unser weiteres Programm:

Sonderzug am 1. Mai 2019 von Heilbronn und mit Dampflokomotive 01 519 ab Rottweil nach Konstanz.

Sonderzug am 20. Juli 2019 von Stuttgart und mit Dampflokomotive 01 150 ab Augsburg zur Lokwelt in Freilassing und nach Salzburg.

Kärnten-Kurier vom 29. September bis 3. Oktober 2019 ab Mannheim nach Villach. Weitere Halte u.a.: Heidelberg, Karlsruhe, Pforzheim, Ludwigsburg, Stuttgart-Untertürkheim, Göppingen, Ulm, Augsburg, München-Pasing und Rosenheim. Events: **Zug-Ausflüge** nach **Lienz** / Osttirol mit Bus über die Großglockner Hochalpenstraße und nach **Graz** / Steiermark.



Fotos: Dieter Kirchmayr, Burkhard Pick

Details und Buchungen unter:

www.schnellzuglok.de • Mail: info@schnellzuglok.de • UEF-Historischer Dampfschnellzug e.V. • Postfach 10 01 16 • 70001 Stuttgart • Telefon 0711/1 209 705 • Fax 0322 / 271 709 87

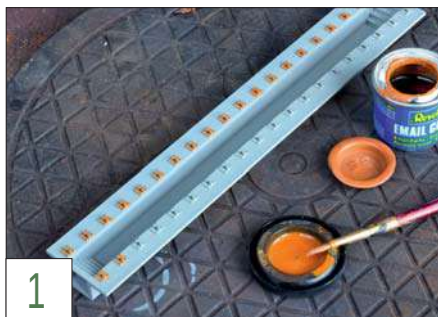
Nach Arbeiten an der Drehscheibe und am Lokschuppen geht es im zweiten Teil unseres Werkstattberichtes um die Behandlungsanlagen des kleinen DR-Betriebswerkes.

TEIL 2

Bw Elend

Der Betrieb in meinem DR-Bahnbetriebswerk entwickelte sich über die letzten Jahre sehr überschaubar. Sämtliche Arbeitsabläufe bei der Dampflok-Unterhaltung wurden optimiert und lassen sich nun auf kompakter Fläche umsetzen. Über das Einfahrgleis vom Bahnhof her geht es direkt zur Bekohlung. Dort liegen auch die Untersuchungsgrube und der Wasserkran. Für das Diorama habe ich alle Bauwerke auf die Reko-50 von Roco abgestimmt. Alle wichtigen Arbeiten können ohne ein Umsetzen der Lok durchgeführt werden.

Begonnen habe ich mit der Auhagen-Untersuchungsgrube. Am grau lackierten Bauteil erhielten die Kleiseisenteile mit einem feinen Pinsel einen Rostton. Für den Nachtbetrieb wurden drei 3-mm-LED für eine Spannung von 4 bis 19 Volt montiert, die ich auch schon für den Lokschuppen verwendete. Die Leuchtkörper wurden vorsichtig um 1,5 Millimeter abgeschliffen, um den matten Charakter von Arbeitsleuchten zu erzielen. Die Bohrungen für die LED wurden ziemlich weit oben angebracht, um die Lok ausreichend von unten beleuchten zu können.



1 Die Untersuchungsgrube von Auhagen erhält farblich abgesetzte Kleiseisennachbildungen (und eine LED-Beleuchtung).



2 Mit dem „Multimaster“ von Fein lässt sich die rechteckige Öffnung für die Grube sehr gut aussägen.



3 Der filigran ausgeführte Handkran aus dem Faller-Bausatz erhält nur eine mattschwarze Lackierung.



4 Der gemauerte Kransockel wird mit aufgeklebten Kibri-Bauplatten zu einem aus Beton gefertigten Exemplar.



5 Die Geländer und der Treppenaufgang sind Polystyrol-Bauteile aus dem Schiffsbau-Zubehör von Krick.



Im Zentrum des kleinen Bw steht die Bekohlung. Die beleuchtete Untersuchungsgrube davor sorgt für stimmungsvolle Lichteffekte.



Nach dem Zusammensetzen folgt der Farbauftrag mit der Airbrush-Pistole in mehreren Arbeitsgängen.



Als Dieseltankstelle fungiert ein einfacher Kibri-Bausatz, der um Leitungen aus Draht ergänzt wurde.



Die farbliche Behandlung wirkt auch in diesem Fall Wunder und erzeugt ein realistisch erscheinendes Modell.



9 Auch der Fleischmann-Prellbock bekommt Farbe ab. Die Pufferbohle wird dabei mit Abdeckband geschützt.



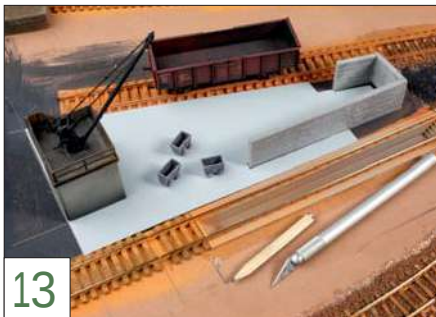
10 Die Schienenprofile (Roco) erhalten durchgängig eine rostfarbene Lackierung. Auch dazu eignet sich die Airbrush-Pistole bestens.



11 Die Gleiszwischenräume und Seitenflächen werden mit dunkelgrauer Dispersionsfarbe satt eingestrichen.



12 Anschließend streut man ein Gemisch aus gesiebttem Vogelsand, Kohlenstaub und Asche auf die noch feuchten Flächen.



13 Die Form des Kohlenbansens (Faller) wird an die Gleislage angepasst, als Untergrund dient eine Kunststoffplatte von Kibri.



14 Aus Styrodur-Stückchen und einer Spachtelmasse aus Dispersionsfarbe, Holzleim und Sägespänen entsteht der Kohlehaufen.



Die Reko-50 von Roco muss während der Behandlung nicht umsetzen. Links steht ein Weimar-Bagger (Busch) als Bekohlungs-Reserve bereit.

Für das spartanisch eingerichtete Bw wirkt diese Illumination vielleicht etwas überdimensioniert, aber auf den Lichteffekt wollte ich nicht verzichten.

Der Faller-Bausatz für eine kleine Bekohlung (120131) wartete schon länger auf seinen Einsatz. Der beiliegende Kran ist gelungen und fein detailliert, Veränderungen waren nicht nötig. Eine Lackierung in Mattschwarz (Revell Nr.8) wirkt vorbildgerecht. Der gemauerte Sockel überzeugte mich aber nicht. Für die Nachbildung der DDR-typischen Betonbauweise verkleidete ich ihn mit Kibri-Bauplatten. Sie wurden auf Gehrung geschnitten und auf den Kubus geklebt. Die Geländer und Treppen

Bausätze bekannter Hersteller bilden die Ausstattung

des Bausatzes ersetzte ich durch feinere Polystyrol-Bauteile von Krick. Dünne Plastik-Platten sollen Reparaturbleche imitieren, eine Maßnahme der örtlichen Bahnarbeiter. Die Lackierung in mehreren Schritten lohnte sich: Der in die Jahre gekommenen Bekohlung sieht man ihr Alter an. Auch die Kohlehunte wurden mattschwarz lackiert. Um ein Umkippen zu vermeiden, wurden darin vier 3-mm-Muttern mit Sekundenkleber fixiert. Eine Lage Kohle verdeckt das Ganze. Wenn man einen solchen Hunt an den Kranhaken hängt, bleibt das beiliegende Seil immer straff gespannt.

Sollte der Bekohlungskran einmal ausfallen, steht ein „Weimar“-Mobilbagger bereit. Das Fahrzeug gibt es in Blau von Busch (1045), zusammen mit einem Holz-Kohlenbansen.

Ich verwendete aber den Bansen aus dem Faller-Bausatz. Mit etwas Schleifpapier wurden die erhabenen Konturen zurückgenommen, danach die Form und die Gehrungen an den Gleisverlauf angepasst. Eine Betonplatte unter dem Kohlenbansen erleichterte dem Bahnpersonal das Aufnehmen der Kohle. Sie entstand im Modell ebenfalls aus einer Kibri-Bauplatte. Alle Betonteile wurden hellgrau (mit etwas Ocker) lackiert.

Der Kohleberg entstand aus Styrodur-Resten und einer Mischung aus schwarzer Dispersionsfarbe, Holzleim und Sägespänen. Auf das noch nasse Gemisch kommt eine Lage „Schlesischer Kohle“ von Asoa. Etwas Kohle fiel immer auch neben den Bansen, diese Reste dürfen im Modell



15

Für die Beleuchtung des Bw eignen sich die Pilzleuchten nach DDR-Vorbild aus dem Busch-Programm am besten.



16

Schlesische Kohle für H0 von Asoa füllt den Kohlebansen, dabei darf auch etwas daneben verstreut werden.



17

Aus einem sehr gut detaillierten Weinert-Bausatz aus Messing- und Weißmetall-Teilen entsteht der Wasserkran.

nicht fehlen. Mit Wasser benetzt und mit verdünntem Holzleim beträufelt, wurde alles staubsaugerfest fixiert. So ließen sich auch die Lampensockel gut verstecken.

Der Weinert-Wasserkran ist einer der am besten detaillierten für den H0-Markt. Eine Lackierung in Hellgrau entspricht dem DR-Farbschema. Die Platzierung richtete sich nach der Lage der Wasserkastendeckel meiner Reko-50. Das (gedachte) Wasser kommt aus einem leider nicht mehr



18

Zunächst grundiert, erhält der Wasserkran anschließend noch einen DR-typischen hellgrauen Farbauftrag.

erhältlichen Wasserturm von Bochmann & Kochendörfer. Als Alternative ist der preußische Wasserturm „Swinemünde“ von Stangel zu empfehlen.

Auch die Dieselloks wollen versorgt werden

Um dem Traktionswechsel gerecht zu werden, musste eine Dieseltankstelle für die V100 installiert werden. Die Wahl fiel



Die kleine Dieseltankstelle findet direkt neben dem Lokschuppen ihren Platz.

auf den Kibri-Bausatz 39430, den ich nur mit Rohrleitungen aus Metall ergänzte. Alles wurde wieder mit der Airbrush-Pistole in matten Farben lackiert. Als Standplatz eignete sich das Gleis neben dem Lokschuppen, da hier eine Wandlampe für die nächtliche Ausleuchtung sorgt. Als Gleisabschluss diente mir der gute alte Fleischmann-Prellbock. Die angebrachten Puffer fielen dem Seitenschneider zum Opfer, eine Feile sorgte für etwas Holzmaserung. Die braun lackierte Pufferbohle klebte ich ab, die Metallstreben wurden hellgrau lackiert. Die Frontseite bekam einen gelben Warnanstrich.

Auf dem Übersichtsbild lässt sich die Anordnung der wenigen Behandlungsein-



19

Das Bw nimmt langsam Gestalt an. Als letzte Arbeitsschritte stehen die Oberflächen der Wege und die Begrünung auf dem Programm.

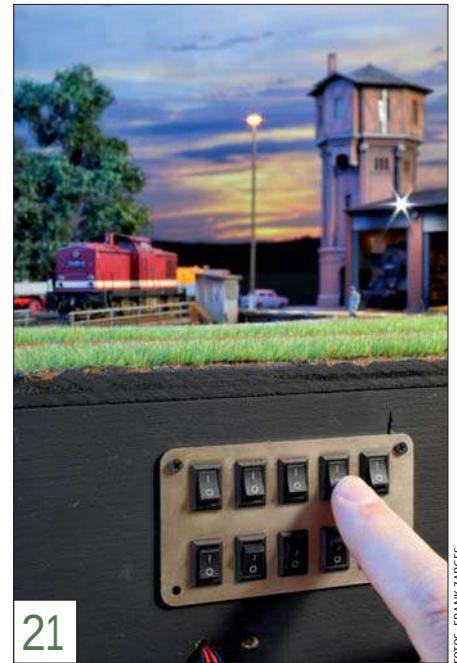


20

Die Grasfasern auf den größeren Grünflächen werden elektrostatisch aufgebracht.



Der Hingucker im Bw ist die Beleuchtung der Untersuchungsgrube. Sicherheit für die Preiser-Bahnarbeiter geht vor!



FOTOS: FRANK ZARGES

richtungen und des Kohlengleises gut erkennen. Die Zwischenräume des gesamten Areals wurden mit schwarzer Dispersionsfarbe gestrichen und anschließend mit einem Gemisch aus fein gesiebt Vogel-sand (Korngröße 0,5 bis 1 mm, Muschelreste aussieben!) Kohlenstaub und Asche eingestreut. Die feinen Kohlenreste findet man heute im Museums-Bw. Die gesiebte Asche stammt idealerweise aus dem eigenen Kamin. Buchenholz zerfällt bei der Verbrennung in einem grauen Farbton, der sehr gut zum Bw-Ambiente passt. Auch

um die Bauwerke herum verteilte ich dieses Gemisch noch einmal. Dann wurden die Flächen mit Wasser aus der Pumpsprayflasche benetzt und mit verdünntem Holzleim fixiert. Ist der Leim noch nass, lässt sich gleich das erste Grün aus Woodland-Streumaterial verteilen. Nach der Trocknung folgten einzelne Grasbüschel und größere Grasflächen, die elektrostatisch aufgebracht wurden. Die imposante Eiche im Hintergrund stammt von der Modellbaum-Manufaktur Manfred Grünig. □

Frank Zarges/abp

21

Am Anlagenrand ermöglicht eine kleine Schalter-Konsole die separate Bedienung jeder einzelnen (LED-)Lampe.



Auch bei Tageslicht hat das „Bw Elend“ seine Reize. Die stimmige Farbgebung trägt wesentlich zum gelungenen Gesamteindruck bei.



Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf

und andere Verkehrsmittel in und um Esslingen

Sie gehörte zu den letzten klassischen Überlandstraßenbahnen in der Bundesrepublik: die END, die von Esslingen hinauf auf die Filderebene nach Nellingen, Denkendorf und Neuhausen führte. Die elektrische Meterspurstrecke wurde erst im Jahre 1926 eröffnet und bis zu ihrer Stilllegung im Jahre 1978 weitgehend mit den Fahrzeugen aus der Anfangszeit betrieben. Die END war ein fester Bestandteil des Alltags in dieser schwäbischen Region unweit der Landeshauptstadt Stuttgart und in den letzten Jahren ein viel besuchtes Ziel von Eisenbahn- und Straßenbahnfreunden aus ganz Europa. Kernpunkt der vorliegenden Publikation von Andreas Illgen ist ein Spaziergang in Bildern entlang der Strecke von Esslingen über Nellingen nach Denkendorf sowie von Nellingen nach Neuhausen in den letzten Betriebsjahren. Einzelne Vergleiche mit aktuellen Aufnahmen zeigen den Wandel in den vergangenen 40 Jahren. Geschichte, Fahrzeuge, Infrastruktur und der Betrieb werden natürlich ebenfalls fundiert beschrieben. Zur Abrundung werden neben dem Straßenbahnbetrieb der END auch die Esslinger Städtische Straßenbahn (ESS) und der daran anschließende Obusverkehr in Esslingen sowie der Busbetrieb der END, die Filderbahn nach Neuhausen und die Stadtbahn nach Nellingen kurz vorgestellt.

184 Seiten, 365 Fotos, Skizzen und Faksimile

Best.-Nr. 581703 | € 39,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

REICHSBAHN-ERINNERUNGEN

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

NEU



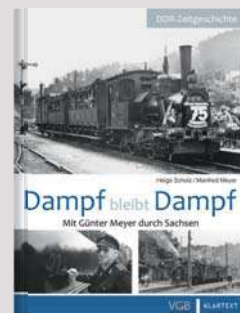
Dampf bleibt Dampf III

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 Dampflokhochburg 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

BAND 1 UND 2



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



www.facebook.de/vgbahn



Der H0-Fotograf hat sich für ein gelungenes 218-Portrait richtig positioniert: Ohne den kleinen Durchlass wäre das Motiv eher langweilig.

Oft sind es unscheinbare Kleinigkeiten, die das Aussehen einer Modell-Szenerie bestimmen. Auch ein einfacher Durchlass kann zum Blickfang an der Strecke werden.

Hier geht's durch

Durchlässe am Bahndamm gibt es in den unterschiedlichsten Bauformen. Oft durch dichten Bewuchs verborgen, werden sie heutzutage erst durch gelegentliche Rodungsaktionen für den aufmerksamen Betrachtersichtbar. Auch auf der Modellbahn achtet man mitunter viel zu wenig auf solch kleine Bauwerke, obwohl doch erst derartige Details für eine vorbildgerechte Abwechslung am Bahndamm sorgen.

Die Woodland-Bausätze für kleine Durchlässe sind in vier verschiedenen Ausführungen für die Baugröße H0 zu bekommen. Neben der hier vorgestellten Variante aus Beton (Artikelnummer C 1262) stehen



Die Beton-Variante des H0-Bausatzes von Woodland Scenics besteht aus jeweils vier Gipssteinen für die beiden Enden des Durchlasses. Die anderen Ausführungen kommen sogar mit jeweils nur drei Teilen aus (siehe Bild 3).



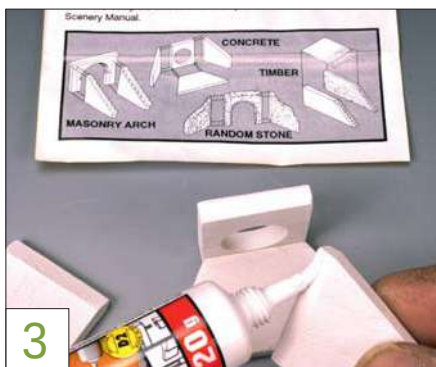
2 Mit einer Sandpapier-Feile lassen sich die Gussreste und Angüsse an den Bauteilen leicht entfernen.

zwei gemauerte Durchlässe und ein hölzernes Bauwerk zur Auswahl. Letzteres entspricht jedoch eher US-amerikanischen Vorbildern. Bei den wenigen Bauteilen, acht sind es an der Zahl, handelt es sich um Gussteile aus Gips. Der Zusammenbau stellt auch den weniger geübten Bastler kaum vor Probleme. Der erste Arbeitsschritt besteht darin, die vorhandenen Gussreste zu beseitigen. Mit einer Sandpapierfeile ist das einfach zu bewerkstelligen. Dieses Hilfsmittel ist zum Beispiel in Drogeriemärkten zu bekommen. Nach dem

Die Gipsbauteile lassen sich einfach bearbeiten

Versäubern geht es an das Zusammensetzen. Für das Verkleben ist Weißleim gut geeignet. Der Klebstoff sollte sparsam aufgetragen werden und nicht auf der Sichtseite hervorquellen, da sonst das Einfärben des Bauwerks nicht perfekt gelingen wird. Bis zum Aushärten des Weißleims fixiert man die Teile mit Gummiringen in der richtigen Position.

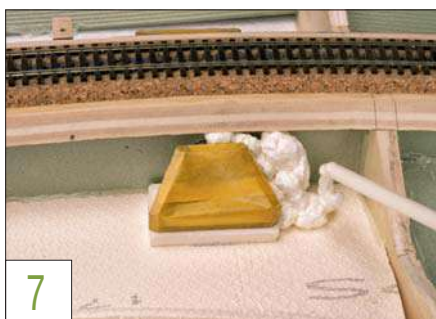
Nach der Trocknung steht schon die farbliche Gestaltung auf dem Programm. Mit einer Lasur aus Ölfarbe und Feuerzeugbenzin ist das eine einfache Übung. Eine sehr kleine Menge „Van-Dyck-Braun“ wird mit dem Feuerzeugbenzin stark verdünnt. Diese Mischung trägt man dann satt und möglichst zügig auf. Wer hier zu zögerlich zu Werke geht, erhält unschöne Farbränder auf dem Modell, das gilt es zu vermeiden. Nach dem Trocknen der behandelten Flächen sollte man die Farbwirkung prüfen. Fällt die Färbung zu schwach aus, wiederholt man den Vorgang einfach, bis das Ergebnis den eigenen Vorstellungen



3 Zum Zusammensetzen der wenigen Teile eignet sich handelsüblicher Weißleim, der sparsam aufgetragen wird.



5 Für die Erstellung des Gelände-Unterbaus werden auf diesem Anlagenteil Hartschaumplatten verwendet.



7 Bauschaum ist für den Geländebau gut geeignet, er wird in dünnen Bahnen aufgebracht. Der Durchlass wurde zuvor abgeklebt.



9 Mit einem Cuttermesser kann man den ausgehärteten Bauschaum schnell und einfach in Form bringen.



4 Mit einer Lösung aus Feuerzeugbenzin und dunkler Ölfarbe werden die zusammengeklebten Teile eingefärbt.



6 Auf jeden Fall sollte man ein Rohr für den Durchlass einbauen. Es kann aus Metall oder Kunststoff bestehen.



8 Etwas aufgenebeltes Wasser sorgt dafür, dass der Schaum zügig und feinporig aushärtet und nicht zu sehr aufquillt.



10 Weitere Elemente, wie hier die Stützmauern im Hang, lassen sich mit etwas Heißkleber im Bauschaum-Gelände befestigen.



11 Eine dünne Lage Gips, dem Sägemehl beige-mischt wurde, schließt die Löcher und bildet die oberste Schicht des Geländes.



13 Nach dem gründlichen Durchtrocknen sämtlicher Materialien erhält das Gelände eine grün-braune Grundfarbe.



15 Fein ausgesiebter Kies stellt die größeren Steine dar, die vom Wasser immer wieder freigespült werden.

gen entspricht. Nach dem gründlichen Abtrocknen der Lasur sind die Modelle bereit für den Einbau.

Der Einbauort für den Durchlass befindet sich auf einem Abschnitt einer Modulanlage im Maßstab 1:87. Darauf soll sich eine eingleisige Nebenbahn durch eine frei gestaltete Modell-Landschaft schlängeln. Rahmen und Trasse wurden in klassischer Manier aus Sperrholz gefertigt. Für den Landschaftsbau kommt ein Werkstoff aus dem Baugewerbe zum Einsatz: Hartschaumplatten, die zu Dämmzwecken verwendet werden. Sie haben sich mittlerweile auch im Modellbahnbau etabliert. Neben der guten Verfügbarkeit zählen der günstige Preis und das geringe Gewicht zu



12 Für kleinere Nacharbeiten eignet sich gebrauchsfertige Spachtelmasse aus der Tube sehr gut.



14 Der Bereich vor dem Durchlass wird dünn mit Weißleim bestrichen und mit feinem Sand bestreut.



16 Wenn alles an seinem Platz ist, kann man die Fläche leicht befeuchten und mit Schotterkleber fixieren.

den Pluspunkten der in unterschiedlichen Stärken angebotenen Platten. Zudem lässt sich das geschäumte Material mit einfachsten Werkzeugen bearbeiten, ein weiterer Vorteil für den Modellbauer.

Die Platten werden zunächst nur grob auf das benötigte Maß zugeschnitten und schichtweise in den Holzrahmen eingesetzt. Neben diversen Spezialklebern ist gewöhnlicher Heißkleber für die Fixierung der Platten gut geeignet. Eine solche Pistole dürfte in den meisten Hobbywerkstätten ohnehin vorhanden sein. Eine Platte dient auch als Fundament für den Durchlass. Sie liegt rund 40 Millimeter unterhalb der Trassenunterkante. Durch das Unterlegen dünner Hartschaumstreifen lässt sich

die Einbauhöhe des Durchlasses weiter anpassen. Es sollte aber, wie beim großen Vorbild, eine ausreichende Überdeckung, also ein genügend großer Abstand bis zur Schwellenunterkante vorhanden sein.

Ist die Position geklärt, geht es an den Einbau der Röhre, die beim Vorbild den Bahndamm unterquert und auch im Modell vorhanden sein sollte. Ein Stück Metallrohr aus der Restekiste findet in unserem Fall einen neuen Einsatzzweck. Ein Kunststoffrohr mit passendem Durchmesser wäre genauso gut geeignet. Für einen sicheren Halt des Rohres sorgen Hartschaumstreifen unter dem Trassenbrett, die mit einer passenden Bohrung versehen werden. Ist das Rohr fest verbaut, kann der Bastler auch die Nachbildungen der Bonteile aus dem Bausatz fixieren.

Landschaft aus Schaum und Heißkleber

Danach geht es an die Fertigstellung des Gelände-Rohbaus. Besonders schnell und einfach lässt sich das noch fehlende Material mit Bauschaum ergänzen. Da dieser nach dem Aushärten deutlich weicher ist als die Hartschaumplatten, kann er noch leichter in die gewünschte Form gebracht werden. Bereits in das Gelände eingefügte Bauten wie der Durchlass sollten vorher mit Abklebeband vor Verschmutzungen geschützt werden. Je nach verwendeter Sorte kann sich das Volumen des aufgetragenen Bauschaums bekanntermaßen beträchtlich vermehren, daher sollte man ihn sparsam dosieren. Ein Befeuchten des frisch aufgetragenen Schaums bewirkt eine schnellere und bessere Aushärtung und bremst die Ausdehnung etwas. Das feste Material lässt sich dann mit einem Cuttermesser wunschgemäß formen.

Für den Einbau weiterer Gestaltungselemente, in unserem Fall sind das einige Mauerteile aus Hartschaum, kommt erneut die Heißklebepistole zum Einsatz.

Ein paar mehr oder weniger große Löcher sind in der geschäumten Landschaft leider unvermeidlich. Daher erhält das Gelände noch einen dünnen Überzug aus Gips. Hierfür genügt eine preisgünstige Sorte aus dem Baumarkt, die als Modell- und Hobbygips angeboten wird. Damit die Oberfläche nicht zu glatt gerät, setzt man dem angerührten Gips eine ordentliche Portion feines Sägemehls zu. Nach dem



17

Zur Darstellung von niedrig wachsenden Pflanzen gibt man etwas Turf-Streu in den noch feuchten Klebstoff.



18

Mit Grasbüscheln und kleinen Laubmatten-Stückchen entsteht der niedrige Bewuchs um das Bauwerk herum.



19

Das auslaufende Wasser wird mit glänzendem Klarlack dargestellt, ein Gelände vervollständigt die Gestaltung.

Trocknen folgt die Grundierung des Geländes mit umbrabrauner Abtönfarbe. Ist auch die Farbe trocken, wird der Bereich vor dem Durchlass mit feinem Sand bestreut und dieser dann mit dünnflüssigem Schotterkleber fixiert. Etwas Turf-Streu in der frischen Sandschicht imitiert die hier wachsenden Moose und andere Pflanzen.

Die übrige Landschaft erhält eine Begrünung mit dem Begrasungsgerät. Der dichte Bewuchs aus Sträuchern und kleinen Büschen lässt sich aus Laubmatten-Stückchen herstellen, die mit etwas Leim in die Landschaft gesetzt werden. Als Wasser-Imitation genügt ein wenig glänzender Klarlack. Ein schlichtes Metallgelenker von Sommerfeldt vervollständigt die Gestaltung rund um den Durchlass. □

Michael Siemens



FOTOS: MICHAEL SIEMENS

Ohne den Durchlass wäre der Streckenabschnitt längst nicht so interessant.



8999

Viessmann Katalog
2019/20/21



99904

kibri Katalog
2018/19

Viessmann
HO 1370
Windrad mit
drehenden Flügeln



HO 13061
LIEBHERR LG 1550
BREUER & WASEL



kibri
Eine Marke von Viessmann

**JETZT NEWSLETTER
ABONNIEREN!**



Viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
info@viessmann-modell.com
www.viessmann-modell.de



Eine der wichtigsten Märklin-Neuheiten für das Jahr 2019 ist schon im Handel: das neukonstruierte Modell der Baureihe 44. Zunächst wurde die vollausgestattete Sound-Version ausgeliefert, eine weitere 44 als Vorspannlok folgt in Kürze.

Jumbo auf's Neue

Viel Wahrsager-Kunst gehörte nicht dazu, Märklins Hauptneuheit für 2019, die Dampfloks betreffend, vorherzusagen: Seit September 2018 bereichert 44 1315 den Innenhof der Göppinger Fabrik – konkretes Anschauungsmate-

rial für die Techniker, wenn es um die letzten Konstruktionsdetails gehen sollte.

Die Göppinger haben jedoch nicht ihr neues Wappentier ins Modell umgesetzt (die 1315 gab es in den 80er-Jahren schon einmal von Roco), sondern eine andere der einst 32

DB-Maschinen mit Ölhauptfeuerung. Die nachgebildete 44 1264 wurde im Jahr 1942 von Borsig in Berlin gebaut. Damals wurde die Baureihe 44 bereits als sogenannte Übergangskriegslok (ÜK) ausgeliefert. Neben vielen anderen Vereinfachungen fallen an die-

sen Maschinen das fehlende vordere Führerhausfenster und der Vollscheiben-Vorlauftradsatz auf. Viele Vereinfachungen wurden nach Kriegsende teilweise wieder rückgängig gemacht, zum Teil blieben die ÜK-Merkmale auch bestehen. Die zuletzt in Kassel stationier-

Die Premierenfahrt des Göppinger Parade-Dampfers stößt auch wegen der passenden Zuggarnitur auf reges Fotografen-Interesse.



te 1264 behielt die Verblechung am Führerstand jedenfalls auch nach dem Umbau auf Ölfuerung im Januar 1959. Zehn Jahre später wurde sie ausgemustert, zuletzt als 043 264 bezeichnet. Die Kasseler Öl-Jumbos waren zum Beispiel auf der Strecke durch das Eggegebirge über Altenbeken nach Paderborn zu sehen.

Man mag vielleicht vermuten, dass für den neuen E-Kuppler Bauteile des erst in den 90er-Jahren erschienenen Vorläufermodells einer 44 verwendet wurden. Doch dem ist nicht so. Fast alles stammt aus neuen Formen, nur die Windleitbleche wurden offensichtlich weiterverwendet.

Schon am Kessel zeigen sich die Fortschritte, welche die Modellbautechnik bis heute erreicht hat. Am Kesselscheitel stört keine Formkante mehr, die Zahl der freistehenden Leitungen ist deutlich höher, was sich vor allem auf der Heizerseite bemerkbar macht. Dort sind die Pumpen, Speiseventile und vieles mehr nun vorbildgerecht mit Anschlüssen versehen. Das gilt auch für die beiden Sicherheitsventile am Kesselscheitel. Sogar die Handräder sind einen Tick feiner ausgeführt als beim Vorgängermodell.

Die Lokfront zeigt nun die Ausführung mit DB-Reflexglasklampen in richtiger Größe und



Freier Durchblick zwischen Barrenrahmen und Kessel: Das neue Fahrwerk bietet viel Vorbildtreue und zahlreiche feine Details.



Auch in der engeren Rastung lässt die Lok-Tender-Kupplung noch viel Luft. Ein Merkmal der ÜK-Lok ist das fehlende vordere Führerhausfenster.

einfachen Haltestangen. Das dritte Spitzenlicht ist jedoch nicht freistehend angebracht

kupplung fehlt allerdings, dafür ist auch keine Bohrung vorgesehen. Die offene Lokfront oh-

Die neue Märklin-44 hat mit dem Vorgängermodell nichts gemein

und ragt etwas weit aus der Rauchkammertür heraus. Für die Detaillierung des Pufferträgers liegen Zurrüsteile bei, eine Nachbildung der Dampfheiz-

ne Umlauf-Schürzen überzeugt ansonsten mit feinen Tritten und Stegen.

Auch das schön detaillierte Führerhaus hat nichts mehr mit



Der Führerstand der neuen 44 ist nun frei von Antriebstechnik. Auf der Heizerseite ist das Handrad für den Ölschieber zu entdecken.



FOTOS: A. BAUER-PORTNER

Die Tenderrückseite zeigt sich fein detailliert, die Ölleitung endet aber unmotiviert über der Lampe.

dem Vorgängermodell zu tun. Die hässliche Motorabdeckung ist verschwunden, Lokführer und Heizer haben genügend Platz.

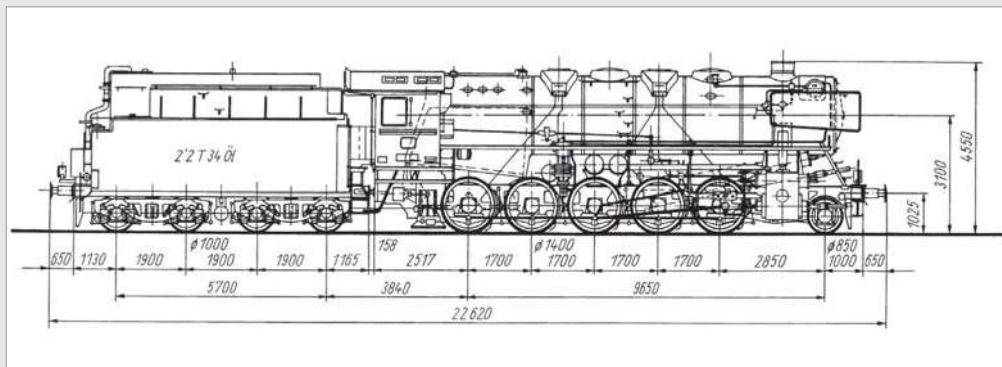
Die Bauteile für den Tender sind ebenfalls vollständig überarbeitet und weisen viele vorbildgerechte und maßstäblich ausgeführte Details auf. Einzig das dritte Spitzenlicht wurde konstruktiv vereinfacht. Beim Vorbild sitzt es freistehend vor der von unten heraufführenden Ölzuleitung, mit welcher der Treibstoff aus Ölbunkern aufgenommen wurde.

Das Fahrwerk überzeugt nun durch eine filigrane und vorbildnahe Ausführung. Sechskantschrauben an den Kuppelstangen oder das einst unter der Feuerbüchse herausragende Antriebszahnrad sind verschwunden. Die Achsstummel sind lackiert, die Speichen fein ausgeführt und die Bremsbacken eng angelegt.

Der frühere Knick im Fahrwerk ist ebenso Geschichte, alle Radsätze liegen nun seitverschiebbar in einem festen Rahmen. Zweiter, dritter

MESS- UND DATENBLATT

Baureihe 44 Öl der DB von Märklin



ZEICHNUNG: ARCHIV MEB



STECKBRIEF

Hersteller: Märklin
Bezeichnung: 44 1264 der DB
Nenngröße: H0
Artikelnummer: 39880
Stromsystem: Wechselstrom
Konstruktionsjahr: 2019
Epoche: III (Br. Unt. 28.2.62)
Gehäuse: Metall/Kunststoff
Fahrgestell: Metall
Gesamtgewicht: 499 Gramm
Preis: 469,99 Euro (UVP)
Varianten: 39882; 44 1746 als Modell ohne Sound, 399,99 Euro



ELEKTRIK

Stromabnahme: Fünf Lok- und vier Tenderradsätze (Masse)
Rauchgenerator: Nachrüstung vorbereitet
Beleuchtung: Dreifach-Spitzenlicht und Führerhaus mit LED



MECHANIK

Antrieb: Vom Hochleistungsmotor mit kleiner Schwungmasse im Kessel über Schnecken/Stirnradgetriebe auf den vierten Kuppelradsatz, andere Kuppelradsätze

über Stangen, zwei Haftreifen auf Antriebsradsatz



SERVICE

Gehäusedemontage: Lösen von vier Schrauben, wegen Sandfallrohren schwieriger Zusammenbau
Zurüstteile: Pufferträgerdetails
Bedienungsanleitung: Knapp gehaltenes Heftchen, Anleitung für Spielwelt-Führerstand
Verpackung: Karton mit Kunststoffblister-Einsatz

Fahrwerte	Fst.	v ₀ (km/h)
v _{min} *	1	1,35
v _{max} *	125	125
v _{max} Vorbild *	92	80

* Central Station CS2; v₀ = umgerechnete Geschwindigkeit

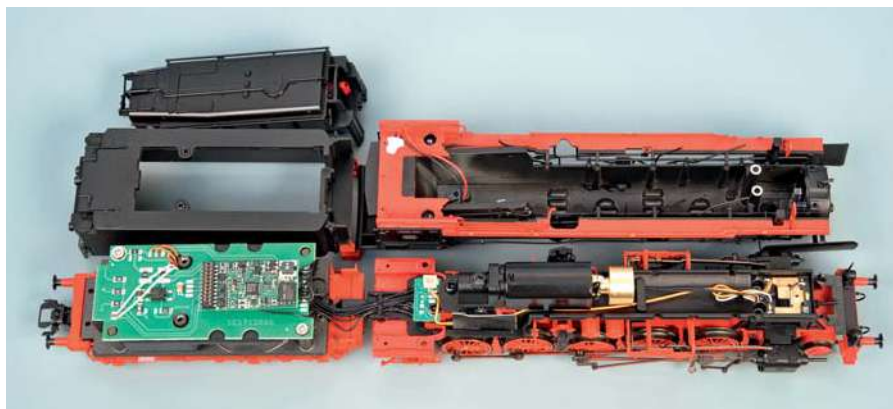
Maßvergleich [mm]	Vorbild	1:87	Modell
LüP	22620	260	260
Gesamtachsstand	9650	110,9	111
Treibraddurchmesser	1400	16,1	16,0

und fünfter Radsatz sind federnd gelagert, dies trägt zur sicheren Stromabnahme bei. Die Zugkraft reicht in der Ebe-

ne für das neu ausgelieferte Set mit 24 Erzwagen aus, in Steigungen muss man jedoch einige Wagen abhängen.

Der digitale Sound wirkt sehr kräftig und gibt den Dreizylindertakt des Vorbilds gut wieder. □ abp

Das Lok-Gehäuse lässt sich nach dem Lösen von vier Schrauben leicht abnehmen, auch der Tender ist schnell geöffnet. Der Motor mit kleiner Schwungmasse findet im Kessel seinen Platz, im Tender sitzt die Hauptplatine mit Sounddecoder, der großer Lautsprecher liegt darunter.



Erstklassige Ideen und Expertentipps

NEU



In der vierzigsten Ausgabe der ModellbahnSchule liegt der Schwerpunkt in der Landwirtschaft. Verschiedene Maschinen für Ernte und Transport rücken dabei ins Visier, auch das Treiben um die Viehverladung wird ausführlich betrachtet. Was in der Landwirtschaft geerntet wird, soll natürlich auch verkauft werden. Dafür eignen sich besonders gut Wochenmärkte, und die waren vor allem bis in die Epoche IV stark im Alltag der Menschen verankert. Entsprechende Szenen mit feinsten Details zeigen, wie man einen Markt gestalten kann. Ebenso interessant waren einst die Versuche bei der DB mit sogenannten Rohrlastwagen, deren Behälter auf der Bahn oder zu Wasser transportiert werden konnten. Tipps zum Fotografieren bei Dunkelheit runden die umfangreiche Themenpalette in der ModellbahnSchule ab. Erstmals werden im Schwerpunktthema zahlreiche Fotos der am Ende ihres Baus angekommenen großen H0-Anlage von Rolf Weinert, dem bekannten Kleinserienhersteller, gezeigt. Sie trägt die Handschrift von Michael Butkay, dem neben Josef Brandl talentiertesten Anlagenbauer.

100 Seiten, Format 225 x 300 mm,
Klebebindung, rund 250 Abbildungen
und Skizzen
Best.-Nr. 920040 • € 12,-



www.facebook.de/vgbahn

Weitere attraktive MBS-Ausgaben



MBS 39
Steile Strecken
Best.-Nr. 920039
€ 12,-

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



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



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



Güterwagen-Klassiker in Neuausgabe Das Warten hat ein Ende

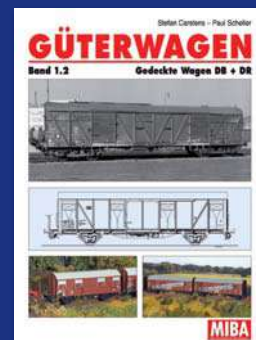


Vor 30 Jahren stellte Stefan Carstens das Manuskript für „Güterwagen Band 1“ über gedeckte Wagen fertig. Ein Standardwerk der Eisenbahnliteratur, das seit geraumer Zeit vergriffen ist. Jetzt ist endlich die zweiteilige Neuausgabe dieses Klassikers verfügbar. „Güterwagen Band 1.1“ beinhaltet alle von den Länder- und Staatsbahnen sowie der Deutschen Reichsbahn bis 1945 beschafften gedeckten Wagen sowie die nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland verbliebenen Fremdwagen. Vorgestellt werden zudem über 50 Modelle aus verschiedenen Entwicklungsjahrzehnten, die namhafte Modellbauer verbessert haben.

208 Seiten, Format 21,8 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, mit über 600 Fotos und 157 detaillierten Typenzeichnungen
Best.-Nr. 15088144 | 45,-

In Band 1.2 des Standardwerks über Güterwagen stellen Stefan Carstens und Paul Scheller alle gedeckten Güterwagenbauarten vor, die die Eisenbahnen in den Besatzungszonen bzw. die DB und DR nach 1945 beschafft haben, sowie alle Wagen, die man bei beiden Bahnverwaltungen aus Vorkriegswagen umbaute, modernisierte und rekonstruierte. Gezeigt werden diese Bauarten anhand von über 130 Zeichnungen und annähernd 550 Fotos. Und auch der Modellbau kommt nicht zu kurz, vorgestellt werden mehr als 35 Modelle von Güterwagen der DB und DR, die namhafte Modellbauer umgebaut oder farblich nachbehandelt haben.

192 Seiten, Format 21,8 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, mit ca. 550 Fotos und 135 detaillierten Typenzeichnungen
Best.-Nr. 15088145 | € 40,-



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81-100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de



www.facebook.de/vgbahn



Die markanten Bänder wirken wie Schnurhaare einer Katze, weshalb mancher Fan vom Kätzchen spricht, wenn er den Vectron meint.

Endlich hat auch der TT-Marktführer sein erstes Vectron-Modell in den Handel gebracht. Schließlich darf die aktuelle „Brot-und-Butter-Lok“ aus dem Hause Siemens nicht im Sebnitzer Sortiment fehlen.

Siemens bietet die Vectron-Familie, vom stark abgespeckten Smartron, der ausschließlich fürs deutsche Netz konfiguriert ist, bis hin zum Multisystem-Fahrzeug, für alle europäischen Stromnetze und Zug-sicherungssysteme an. Auch eine dieselelektrische Variante findet man in den Katalogen der Allacher und dem Trend folgend wurde auch ein Dual-Mode-Vectron entwickelt, der sowohl unter Fahrdracht als auch mit Dieselmotor verkehren kann.

KLV-Züge passen hervorragend zum Vectron. Die Stromabnehmer sind übrigens im so genannten Spießgang montiert.

Vectron heißt das Siemens-Erfolgsprodukt für den europäischen Schienenverkehr. Tillig schickt nun sein Modell aufs europäische TT-Gleis.

Kätzchen aus Sebnitz

Europaweit gibt es kaum mehr ein Land, in dem Eisenbahnfreunde nicht auf Vectron-Loks treffen. Für die Modellbahnhersteller ein glücklicher Umstand, lassen sich so doch einfach neue Märkte erschließen.

Das vorliegende analoge Testmodell gehört zwar zu DB Cargo und erstrahlt auch im bekannten Verkehrsrot, es handelt sich jedoch um einen Typ für das polnische 3-kV-Gleichstromnetz (Baureihe 5170).

Die Vectron-Verkäufe liefen anfangs schleppend, nachdem Siemens auf der Innotrans im Jahr 2010 erstmals die neue Lok öffentlich präsentiert hatte. Inzwischen sind aber weit über 500 Lokomotiven aus den Werkshallen gerollt. Zu den bedeutenden Erstbestellern gehörte

DB Cargo Polska, weshalb das Tillig-Modell eine passende Reminiszenz an diesen Umstand ist. Zudem ist der osteuropäische Markt für die Sebnitzer von großer Bedeutung.

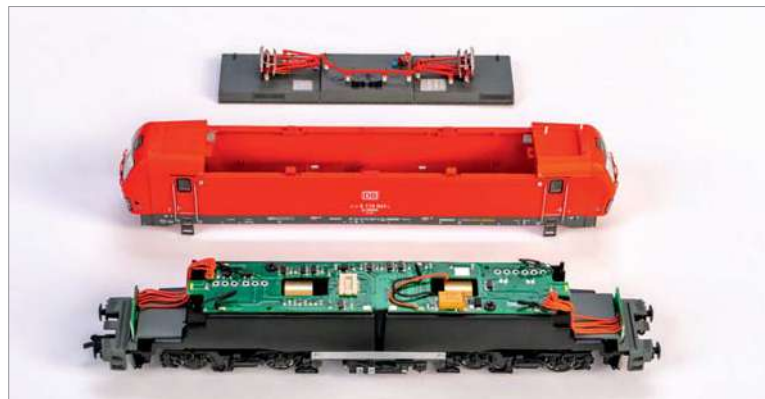
Der Tillig-Vectron macht auf den ersten Blick einen sehr ordentlichen Eindruck. Sofort sticht die akkurate Detaillierung im Fahrwerksbereich ins Auge. Besonders die Drehgestellblenden haben es mir angetan. Im Vergleich mit Aufnahmen des Vorbilds fällt die aufmerksame Nachbildung im Maßstab 1:120 auf. Auch die Frontgestaltung ist bemerkenswert: Das markante Vectron-Gesicht wurde perfekt wiedergegeben. Den gesamten Lokkasten kennzeichnen feine Gravuren. Glasklare Schei-





FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die Führerstandseinstiege sind korrekterweise am Lokrahmen angebracht und die massiven Bremsscheiben sind gut sichtbar.



Das unspektakuläre Innenleben einer modernen Modell-Lok, die für eine Digitalnachrüstung und den Einbau eines Lautsprechers vorbereitet ist.

ben geben den Blick auf den Arbeitsplatz des Triebfahrzeugführers frei. Die feinst aufgedruckten Scheibenwischer sind eine Zier. Als Ansetzteile erweisen sich zudem die Handläufe an den Einstiegen. Auffällig sind die sauber nachgeformten Einfüllstutzen für die unterschiedlichen Betriebsmittel, und auch die Kameras hinter den Einstiegen zur Beobachtung des Gleisfeldes sind gut ausgeformt.

Schön detailliert, mit guten Fahreigenschaften

Insgesamt ist das Modell sehr sauber bedruckt, gerade die reichlichen Anschriften entlang des Fahrzeugrahmens sind gestochen scharf und lesbar, sofern das eigene Augenlicht noch dazu reicht. Die Lackierung des Vectron ist konturenscharf,

deckend und zeigt an keiner Stelle Mängel.

Die Dachausrüstung des DC-Vectron ist vorbildgerecht schlicht, die Hauptleitung kann ihre Kunststoffherkunft nicht verleugnen und auf Vorbildaufnahmen ist nicht zu erkennen, dass diese rot sein müsste.

Die Fahreigenschaften der TT-Deutsch-Polin sind gut. Sie ist leise und läuft taumelfrei. Bei zwölf Volt erreicht Tilligs Vectron einer Punktlandung gleich 161 km/h ($V_{\max}$ Vorbild: 160 km/h). Bei 1,8 Volt setzt er sich ganz langsam in Bewegung. Einen nennenswerten Auslauf gibt es nicht.

Man darf sich noch auf viele Varianten des gelungenen 1:120-Vectron aus Ost-sachsen freuen. □ *Stefan Alkofer*

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Tillig
- ▶ **Bestellnummer:** 04822
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf vier Radsätze
- ▶ **Haftreifen:** Zwei
- ▶ **$V_{\min}$:** 3 km/h (1,8 V)
- ▶ **$V_{\max}$:** 161 km/h (12 V)
- ▶ **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel (LED)
- ▶ **Schnittstelle:** NEM 662 (Next18)
- ▶ **Gewicht:** 156 Gramm
- ▶ **Preis:** 189,90 Euro (UVP)





Märklin/LGB hat vorhandene Formen der beliebten RhB-Dampflok übernommen und das hochdetaillierte Gartenbahnmodell mit neuem Antrieb und Mfx-Ausstattung ausgeliefert.

Wieder da: G 4/5

Zur Spielwarenmesse 2005 sorgte Brawa mit überraschendem Eintritt in den Spur-G-Markt und der Vorstellung eines RhB-Zuges samt Dampflok G 4/5 für Aufsehen. Letztere ist in überarbeiteter Form nun wieder erhältlich – von Märklin/LGB. Das neue Modell entstammt größtenteils denselben Formen und besticht daher wie sein Vorgänger durch

Maßstabs- und große Detailtreue: Die G 4/5 ist immer noch auf der Höhe der Zeit und vielen vergleichbaren Modellen einen Schritt voraus. Das mit Tender 62 Zentimeter lange und 5,5 Kilogramm schwere Fahrzeug macht ungeachtet der Vielzahl angesetzter Kleinteile aus Kunststoff und Metall den Eindruck, solide und für den Außeneinsatz tauglich zu sein.

Unter dem Manko des Brawa-Modells, bei dem häufig Kleinteile und Schrauben abfielen, sollte die Neuauflage weniger leiden, denn diesbezüglich will Märklin etwas nachgebessert haben. Im Test fielen jedoch schon nach kurzer Zeit zwei Kleinteile vom Fahrwerk und Tender ab.

Auffällig sind die am Führerhaus nicht mehr erhaben ausgeführte, sondern flach aufge-

druckte Loknummer sowie die ebenfalls aufgedruckten Fabricschilder, ebenso die nun aus Gummi bestehenden Kohlen-sack-Nachbildungen im Tender. Teils neu konzipiert wurden der Antrieb und die Elektronik. Für den Vortrieb ist ein kugellagerter Bühler-Motor zuständig, welcher auf die erste und vierte Kuppelachse wirkt. Das Lokgewicht von 4,26 Kilogramm erzeugt reichlich Haft-

Die aufwendige Konstruktion lässt hinsichtlich ihrer Detailfülle und -treue kaum Wünsche offen: Die G4/5 ist ein Blickfang für die Gartenbahn.



Schlepptender-Dampflok für das beliebte Gartenbahnthema RhB

reibung, das Modell besitzt jedoch keine Haftreifen. Die Stromabnahme erfolgt sicher über die Kuppelachsen und zwei Schleifer am Tender. Herzstück der funktionellen Ausstattung ist ein serienmäßiger Mfx-/DCC-Decoder, der die vorbildgetreu klingenden Geräusche steuert: den (synchrone) Abdampfschlag, verschiedene Pfeifsignale und Bahnhofsansagen, einen Schaffnerpfeiff oder das Klappern der Heizerschaukel. Ein Drehregler am Tender verringert auf Wunsch die Lautstärke der aus dem Lokrahmen ertönenden Geräuschwiedergabe.

Ein Schiebeschalter ermöglicht das stromlose Abstellen. In der Rauchkammer sitzt ein

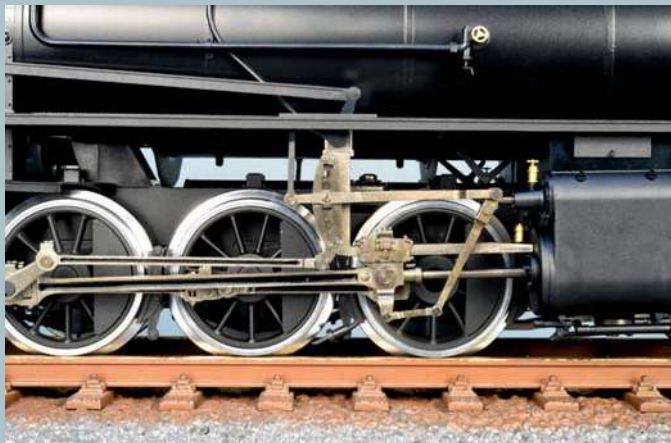
gepulster Rauchgenerator. Ein zweiter Raucherzeuger für die Darstellung des Luftsauger-Abdampfs ist, anders als beim Brawamodell, nicht verbaut.

Die Beleuchtung erfolgt überwiegend mit Miniaturglühbirnen und wirkt dahervorbildgetreuer als mit LED. Möglich ist ein fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel nach Schweizer Vorbild mit Rangierlichtoption. Auch der Führerstand und die Feuerbüchse (mit LED) lassen sich beleuchten.

Der Packung liegen neben den Anleitungen auch Tauschkupplungen, zehn Kohlesäcke, einsteckbare Kolbenstangenschutzrohr- sowie Brems-schlauchnachbildungen, zwei Gleisschaltmagnete zum auto-



Die Lok-Tender-Kupplung erfolgt mittels einfacher Deichsel. Der Abstand ist sehr groß, damit auch der Radius 1 problemlos durchfahrbar ist.



Das Gestänge besteht vollständig aus Metall. Es wirkt nicht nur verblüffend vorbildgetreu, sondern ist auch kurvenbeweglich.

matischen Auslösen des Pfeifsignals, eine Figur sowie ein Fläschchen Dampfdestillat bei. Der Preis der G4/5 von LGB (Art.-Nr. 23530) beträgt 1899 Euro (UVP). Die Lok ist jedoch ab Werk und bei vielen Händlern bereits vergriffen.

Passend zur Epoche-I-Dampflok für die Spur G sind

von LGB ebenfalls 2004 von Brawa konstruierte RhB-Personenwagen 1./2. und 3. Klasse sowie ein Gepäckwagen erhältlich. Die mit anderen Betriebsnummern bedruckten Wagen werden mit eingebauter Innenbeleuchtung ausgeliefert und kosten jeweils 249,95 Euro (UVP). □ oh



Auch der Führerstand zeigt zahlreiche Details. Schade nur, dass sich die bedruckten Manometer knapp unter dem Dach kaum entdecken lassen.

FOTOS: BAUER-PÖRTNER



Sie könnte es gewesen sein, als die erste S1 nach Kreuzstraße – nur echt in weiß-blauer Pop-Lackierung – das Bierdorf Aying erreichte.

Zum 50-Jährigen des „heiligen ET“ legt Märklin die Baureihe 420 neu auf.

Bayern-Pop

N och heute lassen sich das typische Bremsgeräusch und das Aufheulen bei der Beschleunigung in München vernehmen. Die Baureihe 420 steht immer noch, wenn auch nur in wenigen Exemplaren und in Form der letzten Bauserie, im Einsatz. Märklins H0-Modell bildet

den beliebten Triebzug grundsätzlich treffend nach. Die makellose Lackierung und die Bedruckung geben keinen Grund zur Klage. Auch die Details am Gehäuse und Fahrwerk sowie auf dem Dach können überzeugen. Das Untersuchungsdatum lautet „8.10.79“, damals war die 1. Klasse in München

längst abgeschafft, es mag aber noch Fahrzeuge mit gelbem Erkennungsstreifen gegeben haben. Für die Zugzielbeschriftung liegen Schiebebilder bei. Märklin hat aber nicht berücksichtigt, dass jede Linie ihre eigene Farbmarkierung hatte, die S1 beispielsweise in Hellblau. Der digitale Sound hat mit dem

AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierung; Finish; Fahreigenschaften; Beleuchtung

KONTRA: Schiebebilder; spärliche und untypische Soundausstattung; Preis

BESTELLNUMMER: 37508

PREIS: 429,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒

Original sehr wenig gemein, das gilt für das Fahr- und Bremsgeräusch über die Pfeife bis hin zum Türen-Schließen (mit überflüssigem Piepton). ☐ *abp*

Roco hat sich einen bekannten TEE der späten 70er-Jahre für ein neues Set zum Vorbild genommen.

Erasmus ...



Alles gut, auch am Speisewagen mit feinem Einholm-Stromabnehmer. Der leichte Höhenversatz ist auf dem Foto zu erkennen.

...a us Amsterdam? Der Namensgeber des TEE 26/27 „Erasmus“ war mit Rotterdam verbandelt, aber sei's drum. Der nachgebildete TEE war zwischen Frühjahr 1978 und Frühjahr 1979 auf der Route Frankfurt/M. – Amsterdam im Einsatz. Als Zuglokomotive für den deutschen Abschnitt stellte damals das Bw Frankfurt/M. jeweils eine 103 zur Verfügung. Die neuen Roco-Wagen sind Formvarianten der Rheingold-Modelle aus dem Sortiment. Geändert wurden dabei die Dächer und Schürzen. Ein zweites Set zum Vervollständigen des Zuges erscheint demnächst und enthält noch einen formneuen Barwagen.

Die drei maßstäblich langen Waggonen des Set 1 sind sehr schön detailliert sowie exzellent lackiert und bedruckt. Vor allem die bedruckten Schiebetüren der beiden Seitengangwagen wissen zu gefallen. Auch die Darstellung der Inneneinrichtung überzeugt. Lediglich ein geringer Höhenversatz zwischen Speise- und Sitzwagen zeigt sich als kleiner Makel. ☐ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; exzellente Lackierung und Bedruckung; Rolleigenschaften

KONTRA: Preis; Höhenversatz

BESTELLNR.: 74122

PREIS: 194,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒



Der schnelle Weg zu mehr Realismus: Die Oberbau-Nachbildung wird viele Modellbahner überzeugen.

AUF EINEN BLICK

PRO: Einfacher Aufbau; durchdachtes System

KONTRA: Schotternachbildung wenig scharfkantig; hakelige Anschlusszungen

BESTELNUMMERN: diverse

PREIS: 19,99 Euro (UVP Weiche)

URTEILE:

Pikos A-Gleis-System für H0 ist nun als Alternative auch mit nachgebildetem Schotterkörper zu haben.

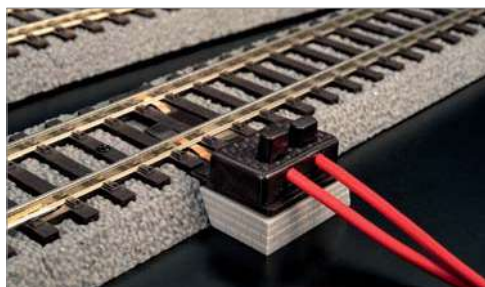
Gut gebettet

Gleich mehrere Ziele werden die Sonneberger mit der Vorstellung des neuen Bettungsgleises verfolgen. Sowohl die sogenannten Spielbahner als auch H0-Freunde mit gehobenen Ansprüchen an ihr Gleissystem

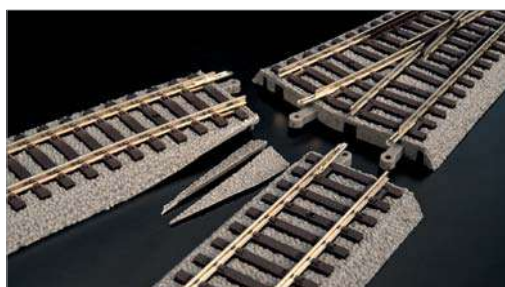
sollen sich angesprochen fühlen. Das Bettungs-System ist zunächst für einen schnellen und problemlosen Aufbau der Modellbahn gedacht. Die Gleiselemente lassen sich über Rastverbindungen einfach und sicher zusammenstecken, da

die Bettung aus weichem Kunststoff besteht. Auf das exakte Fluchten der Schienenverbinder muss man allerdings achten, damit könnten kleinere Kinder überfordert sein. Etwas für feinfühlige Finger ist auch das Einschieben der Anschluss-Zungen unter die Schienenprofile, da die Kupferbleche leicht verbiegen und sich dann im Kunststoff verhaaken oder keinen Kontakt zur Schiene finden. Das Anpassen der Böschungsteile bei Wei-

chenverbindungen ist dagegen einfach gemacht, da die Schnittstellen durch eine Einkerbung vorgegeben sind. Die Schotter-Nachbildung liegt so tief unter den Schwellen, dass ein Nachschottern gut gelingt. Mit Modellschotter kann man auch den zu steilen Böschungswinkel korrigieren. abp



Die Anschlussklemme sitzt auf einem kleinen PoDEST, die Zungen sind fummelig zu montieren.



Das Zurechtschneiden der Bettung an den Weichen-Anschlussgleisen gelingt problemlos.



Auch die Oberflur-Weichenantriebe liegen auf einem Sockel.

KOMPAKT

Laffont: Kleiner Bahnhof für Z

Das kleine Empfangsgebäude des badi-schen Nebenbahn-Endbahnhofes Wald-angelloch hat sich Modellbau Laffont zum Vorbild für seine Lasercut-Bausätze gewählt, die für die Baugrößen H0, N und Z angeboten werden. Wir haben uns die Ausführung im Maßstab 1:220 vorge-nommen – wegen der zum Teil sehr win-zigen Teile eine Herausforderung für zwei abendliche Bastelstunden. Ein Pinzette gehört zur Grundausrüstung, nötigenfalls hilft auch eine Lupenbrille. Die Bauteile aus durchgefärbtem Karton sind äußerst passgenau, daher gelingt der Zusammenbau, auch dank der ausführlichen Anleitung mit guten Zeichnungen, ohne Schwierigkeiten. Zumindest für Z ist eine zusätzliche Einfärbung der Bauteile nicht nötig, das Gebäude wirkt auch im Lieferzustand sehr realistisch.



AUF EINEN BLICK

PRO: Maßgenauigkeit; gute Anleitung; realistische Farben; Aufbauvarianten möglich

KONTRA: –

BESTELNUMMER: Z1301

PREIS: 29 Euro (UVP)

URTEILE:

chenverbindungen ist dage-gen einfach gemacht, da die Schnittstellen durch eine Ein-kerbung vorgegeben sind. Die Schotter-Nachbildung liegt so tief unter den Schwellen, dass ein Nachschottern gut gelingt. Mit Modellschotter kann man auch den zu steilen Böschungswinkel korrigieren. abp

Schuco stellt den Tscheljabinsker Kettentraktor T-100 MS im Modellbahn-Maßstab 1:32 vor.

Sowjet-Traktor



„Das kann doch nicht sein, der ist seit 1973 immer angesprungen!“

In einer auf 500 Stück begrenzten Sammler-Edition ist dieses Modell von Schuco erhältlich. Das Vorbild wurde ab 1973 in mehreren Varianten gebaut, es entstanden mehr als 400 000 Stück. Überwiegend aus Resin gefertigt, beeindruckt die Raupe durch die Vollständigkeit und Tiefe der Details, auch solcher, die erst auf den zweiten Blick erkennbar sind. Im freien Durchblick durch den Motorraum ist etwa der dort sitzende Lüfter zu entdecken, im Führerhaus sieht man die zahlreichen Bedienelemente und von unten die Konstruktion von Chassis und Fahrwerk. Dieses ist beweglich, jedoch wegen der Gummiketten recht schwergängig. Deren Materialspannung sorgt dafür, dass die Ketten oben nicht auf den Leitrollen aufliegen. Die Beschriftung erfolgte mittels Nassschiebibildern, was der Glanz der Trägerfolie leider offenbart. □ oh

AUF EINEN BLICK

PRO: Feine Detailwiedergabe; Lackierung; Innenausstattung

KONTRA: Schiebibilder nicht versiegelt; einzelne Gratrückstände

BESTELLNUMMER: 450905700

PREIS: 99,95 Euro (UVP)

URTEILE: ☒☒☒☒

Von BoS kommt eine Luxuslimousine aus den 30er-Jahren im Maßstab 1:87.

Maybach



„Herr Baron, der Tank ist leer. Soll ich einen neuen Wagen besorgen?“

Der Name Maybach dürfte vielen Eisenbahnfreunden bekannt vorkommen, dienten die Dieselmotoren aus Friedrichshafen doch als Antrieb beispielsweise des „Fliegenden Hamburgers“ oder auch der ersten V 200 der DB. Die Motorenschmiede lieferte aber vor dem Zweiten Weltkrieg auch Automotoren und Fahrgestelle, die dann meist mit Karosserien von Spohn vervollständigt wurden. Von 1936 bis 39 wurde der SW 38 gebaut, mit 3,8 Litern Hubraum und 170 PS. Diese wuchtige Karosserie in der Version als zweitüriges Cabriolet hat sich nun BoS (Best of Show) zum Vorbild genommen und als Resin-Miniatur umgesetzt. Die Detaillierung ist ansprechend, eine Zierde sind die Ätzteile für das Vierspeichen-Lenkrad und das Firmen-Logo auf der Motorhaube. Der Lackauftrag fällt jedoch eher dick aus, was das Gesamtbild etwas trübt. □ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Ausgefallenes Vorbild; Ätzteile

KONTRA: Lackierung

BESTELLNUMMER: BOS87591

PREIS: zirka 22 Euro

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT

SAI: Citroën Traction Avant für H0

Das französische „Traction Avant“ bedeutet nichts anderes als Frontantrieb – einst eine Revolution im Automobilbau. Citroën verwendete die Sammelbezeichnung für die Modelle 7A bis 11B, die von 1934 bis 57 gebaut wurden. Vor allem den Filmfreunden ist der „TA“ als Gangsterlimousine bekannt, eignete sie sich doch wegen der guten Straßenlage ideal als Fluchtfahrzeug. Der französische Hersteller SAI bildet nun die Nachkriegsversion des 11B mit gerade verlaufenden Stoßstangen und Reserverad-Abdeckung im H0-Maßstab nach. Das Modell ist hervorragend detailliert, als Beispiele seien die zierlichen Rückspiegel, die Scheibenwischer oder die Scheinwerfer genannt. Auch die Lackierung (farblich abgesetzte Blinker) und die Bedruckung (Kühlergrill und Zierlinien) geben keinen Grund zu Klage. □ abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Proportionen; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung

KONTRA: Preis

BESTELLNUMMER: 6100

PREIS: 17,95 Euro (UVP)

URTEILE: ☒☒☒☒☒

Mit drei Gestaltungs-Sets von Busch lässt sich die Verlegung von H0-Freileitungen treffend nachstellen.

Kabel-Action

Die „Action Sets“ von Busch bieten so manche Überraschung, was den inhaltlichen Umfang der immer gleich groß ausfallenden Packungen angeht. Manchmal sind es nur wenige Teile, in anderen Fällen entdeckt man ein reichhaltiges Sortiment an Kleinteilen. Mit dabei sind immer genau zum Thema passende Figuren in typischer Haltung, die sehr zum Realismus der jeweils nachgestellten Szene beitragen. Dies wird zum Beispiel bei den drei Mastaufstellern deutlich, aber

auch beim Arbeiter, der sich beim Abrollen der Kabeltrommel richtig ins Zeug legt. Die Kabelrollen bilden jedoch eher Erdkabel als Freileitungen nach. Alle Figuren stammen aus dem 3D-Drucker, sind weitgehend exakt bemalt, aber etwas bruchgefährdet. Die abgebildete Szene ist aus den H0-Sets „Mastkletterer“ (7837), „3 Mastaufsteller“ (7835), und „Kabelzieher“ (7836) zusammengestellt. Viele der beiliegenden Kleinteile aus Kunststoff wurden hier gar nicht verwendet, zum Beispiel zahlrei-



Emsiges Treiben zur Sicherstellung der örtlichen Stromversorgung.

che filigrane Werkzeuge, Isolatoren-Halter und Isolatoren, Lochbleche und vieles mehr. Die Leitungsmaste bestehen aus Holz und wirken sehr realistisch. Doch die Kunststoffteile sollte man farblich behandeln, dann entsteht eine sehr ansprechende Szene, die viele Anlagen bereichern könnte. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Realistische Haltung der Figuren; teilweise reichhaltige Ausstattung der Sets

KONTRA: Bemalung der Figuren; Preise

BESTELNNRN.: 7835 - 7837

PREIS: 18,99 - 24,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒



Die Modelleisenbahn Holding GmbH, eine internationale Unternehmensgruppe mit mehreren Produktionsstandorten im In- und Ausland, Marktführer im Bereich Gleichstrom und Innovationsführer in der Modelleisenbahnbranche mit Hauptsitz in Bergheim bei Salzburg, sucht für unseren **Standort in Bergheim** eine(n)

Mitarbeiter(in) für die Produktvorbereitung

Internationales Unternehmen

Das Aufgabengebiet umfasst:

- Erstellen von Produktionsunterlagen für die Bereiche Lackierung und Druckerei
- Technische Supports für die Produktion
- Erstellen von Programmvorschlügen
- Umfangreiche Pflege und Kontakte zur Industrie, div. Bahnverwaltungen, Lieferanten und externen Beratern

Erforderliche Qualifikationen:

- Abgeschlossene technische oder grafische Ausbildung mit mehrjähriger Berufserfahrung
- Kenntnisse in Excel, Word und Corel Draw
- Englischkenntnisse in Wort und Schrift
- Basiswissen im Bereich Eisenbahn (Modell und Vorbild)
- Systematische und strukturierte Arbeitsweise
- Verlässlichkeit und Teamfähigkeit zählen zu Ihren Stärken

Sie sind aufgeschlossen, ein/e Teamplayer/in mit hohem Maß an Eigeninitiative, Genauigkeit, Zuverlässigkeit und mögen selbstständiges Arbeiten? Dann sind Sie der/die Richtige!

Es erwartet Sie ein vielfältiger Aufgabenbereich, ein angenehmes Betriebsklima sowie ein motiviertes Team.

Entlohnung gemäß Kollektivvertrag für Angestellte im Kunststoffverarbeitenden Gewerbe. Für diese ausgeschriebene Position bieten wir Ihnen ein Bruttojahresgehalt ab € 32.200 brutto. Abhängig von Ihrer Qualifikation und Erfahrung kommt eine marktkonforme Überzahlung hinzu.

Weitere Informationen über die Unternehmensgruppe entnehmen Sie bitte den folgenden Websites:

www.modelleisenbahn-holding.com, www.roco.cc, www.fleischmann.de, www.z21.eu

Wenn Sie Interesse an dieser verantwortungsvollen und abwechslungsreichen Position haben und gerne in einem dynamischen Umfeld arbeiten, dann freuen wir uns über Ihre online Bewerbung via Kontaktformular auf unserer Homepage mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellung und unter dem Begriff „Produktvorbereitung“ oder via E-Mail unter **jobs@roco.cc**



FOTO: FLORIAN FRASS

Lok Nummer 4 der DFS ist eine ELNA 6. Sie wird für den Ehrenzug des Goldenen Gleises am 23. Mai 2019 eigens angeheizt.

Sie haben gewählt! Die Gewinner des Goldenen Gleises stehen fest. Zur Preisverleihung geht es dieses Jahr zur DFS in die Fränkische Schweiz.

Eine Runde mit der ELNA

Das Kürzel ELNA klingt in den Ohren vieler Dampflokkfreunde wie Donnerhall. Die Lokomotivtypen des „Engeren Lokomotiv-Normen-Ausschusses“ (ELNA) aus den 1930er-Jahren haben beinahe Kult-Charakter. Eine der wenigen betriebsfähig erhaltenen „ELNAs“, eine ELNA 6, ist bei der Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V. (DFS) zu Hause, einem seit 16. April 1974 gemeinnützigen Verein mit Sitz in Ebermannstadt. Dieser besitzt seit 1980 eine Konzession zum Betrieb einer Eisenbahn und stellt seither ein zugelassenes Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen dar. Die traditionsreiche DFS ist die älteste Museumsbahn Frankens und ihre ELNA der Star. Aber auch der weitere Fuhrpark, der aus vier Dampf-, einer Akku-, vier Dieselloks und einem Dieseltriebwagen sowie einer Anzahl historischer Reisezugwagen besteht, vor allem Donnerbüchsen und Umbau-Wagen, kann sich sehen lassen.

Zur Verleihung des Goldenen Gleises heizen die Ebermannstädter ihre ELNA an, und Sie haben die Möglichkeit, mitzufahren, sofern Sie zu den Gewinnern gehören. Dieses Erlebnis haben Sie sich verdient, denn wie jedes Jahr haben Sie sich viel Mühe gegeben, die würdigen Preisträger des Jahres 2018 zu küren.

So mancher Gewinn ist eine Überraschung

Eine kleine Überraschung in der Kategorie A ist der Sieg der exotischen 08 1001 von Märklin. Wenig überraschend hingegen ist der erste Platz von Brawas E44 in der Kategorie B. Der Sieg der V 200 von Piko in der Kategorie C war beinahe ebenso zu erwarten wie Tilligs Triumph in der Kategorie D mit der E94. Zum beachtlichen Jägerndorfer-Gewinn in der Kategorie E mit dem österreichischen Krokodil der Reihe 1089/1189 fällt mir nur „Tu felix

Austria“ ein. Dass die moderne Bahn längst im Alltag der Modelleisenbahner ankam, beweist der Sieg der IC-Doppelstockwagen von Piko in der Kategorie I. Die Epochen III und IV verlieren langsam an Beliebtheit zugunsten der modernen bunten Bahn. Gut so!

Dass es auch einmal ein Stück kleiner und auf den ersten Blick weniger spektakulär sein darf, beweist der Sieg des Bahnsteiggebäudes von Auhagen in der Kategorie N. Das Gegenbeispiel dazu ist jedoch der Triumph des beeindruckenden Fährhafens in N von Modellbahn-Union.

Falls Sie die Preisübergabe gern miterleben und die Vertreter der Modellbahnhersteller sowie unseres Verlages gerne einmal persönlich kennenlernen möchten, dann haben Sie am 23. Mai dazu die Gelegenheit, sofern Sie zu den 30 glücklichen Gewinnern gehören. Bitte beachten Sie dazu das Gewinnspiel auf Seite 102. □

Stefan Alkofer

Die Sieger des Neuheiten-Jahrgangs 2018



Kategorie A: 08 1001 von Märklin



Kategorie H: 94.5 von Weinert

2018



Kategorie B: E44 von Brawa



Kategorie I: IC2-Doppelstockwagen von Piko



Kategorie O: Drehscheibe Altona von Hapo



Kategorie C: V200 von Piko



Kategorie J: DR-Eds-u von Roco



Kategorie P: Fährhafen von Modellbahn Union



Kategorie D: E 94 von Tillig



Kategorie K: DR-DGB 12 von Kres



Kategorie Q: Mercur 120S von Schnellenkamp



Kategorie E: 1089/1189 von Jägerndorfer



Kategorie L: Wohn-Werkstattwagen von Liliput



Kategorie R: MB L1519 von Brekina



Kategorie F: 70 von KM1



Kategorie M: Preußische Abteilwagen von Lenz



Kategorie S: Formsignal von Märklin



Kategorie G: Ce 6/8 von Märklin



Kategorie N: Bahnsteiggebäude von Auhagen



GEWINNSPIEL ZUR PREISVERLEIHUNG

Auch dieses Mal nehmen wir Sie wieder mit, wenn am 23. Mai 2019 die Preise überreicht werden. 30 Leserinnen und Leser von EISENBAHN-JOURNAL, MIBA, MODELLEISENBÄHNER und ZÜGE haben die Gelegenheit, an der attraktiven Sonderzugfahrt mit der ELNA bei der DFS teilzunehmen. Die Mitfahrt mit unserem Dampf-Sonderzug über die 15,5 Kilometer lange Strecke von Ebermannstadt nach Behringersmühle und zurück wird rund drei Stunden dauern und diverse Fotomöglichkeiten bieten. Treffpunkt in Ebermannstadt ist um 11.30 Uhr. Darüber hinaus bietet sich Ihnen die Möglichkeit, in ungezwungener Atmosphäre zahlreiche Vertreter der Modellbahnhersteller sowie Mitarbeiter der Verlagsgruppe Bahn kennenzulernen. Hagen von Ortloff, bekannt aus der Fernsehsendung „Eisenbahn-Romantik“, wird wie gewohnt unterhaltsam durch die Veranstaltung führen (Dauer: 15 bis 18 Uhr).

Schicken Sie eine Postkarte mit dem Stichwort „Goldenes Gleis 2019“ an die Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, ein Fax an die Nummer 08141-53481-150 oder eine E-Mail mit demselben Betreff an bettina.wilgermein@vgbahn.de. Einsendeschluss ist Montag, der 6. Mai 2019 (Datum des Poststempels). Bei mehr als 30 Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Sollte ein Gewinner des 1. bis 3. Preises nicht persönlich an der Veranstaltung teilnehmen können, behalten wir uns vor, das Los erneut entscheiden zu lassen. Angestellte der Verlagsgruppe Bahn und deren Angehörige können nicht am Gewinnspiel teilnehmen. Da die Benachrichtigung im Falle eines Gewinnes kurzfristig erfolgt, bitten wir um die Angabe Ihrer vollständigen Anschrift mit Telefonnummer.

Das sind die Leser, die gewonnen haben:

1. Preis: Einkaufsgutschein über 1500

Euro vom Modellbahnshop Sebnitz:

Heinrich Rüdiger, Fürstenfeldbruck

2. Preis: Bahnreise im Wert von

1000 Euro von IGE Hersbruck:

Sandra und Michael Hofmann, Dittmannsdorf

3. Preis: Einkaufsgutschein über 500 Euro von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt:

Klaus Arend, Schauenburg

Fünfmal je ein Triebfahrzeug-Modell:

Günther Bernd, Stuttgart; Frank Heske, Hamburg; Jürgen Kramer, Schramberg; Hans-Ulrich Müller, Seesen; Karina Recla, Suhl

Zehnmal je ein Wagen-Modell:

Frank Auwärter, Remshalden; Wolfgang Haubenreisser, Soltau; Brigitte Jahndel, Bindlach; Lothar Kirchner, Gronau; Rainer Lämmle, Erlangen; Andreas Limmer, Rappertzell; Torsten Martini, Gotha; Thomas Prieser, Weyhe; Rüdiger Sönnichsen, Niebüll; Sandy Weese, Berlin

15-mal je einen Gebäude-Bausatz:

Undine Felber, Frankenberg; Kerstin Fischer, Niederwiesau; Josef Rauscher, Prackenhach; Franz Ritzinger, Leonding (A); Ute Siebert, Chemnitz; Michael Stein, Isen; Steffen Tokarski, Schönebeck/Elbe; Klaus-Dieter Wageringel, Neuried; Ulrich Wirth, München; Anton Zehentmeier, Dießen

Je eine DVD:

Gerhard Achtmann, Husum; Manfred Ansel, Güstrow; Günther Arndt, Baunatal; Klaus Augennadel, Brandenburg; Werner Billmann, München; Carsten Blanke, Worpswede; Dr. Harald Brand, Woltersdorf; Hans-Albert Brandt, Dollern; Felix Brinkmann, Limbach-Oberfrohna; Matthias Büttner, Hechingen; Manfred Fechner, Greven; Heinz Josef Franken, Hürth; Heiko Fuchs, Schönefeld; Hartmut Fischer, Borken; Ralph Gibbrich, Hohenstein; Benjamin Hantschel, Aalen; Roland Härtel, Werther; Frank Heintke, Zwenkau; Klaus Hielscher, Braunschweig; Günter Hoffmann, Mannheim; Clemens Homberg, Saarbrücken; Raimund Huber, Pirna; Achim Jahn, Berlin; Bernd Kalisch, Hannover; Jochen Klauss, Bensheim; Bernd Kleinhempel, Leipzig; Bernd Koßack, Bremen; Peter Lachmann, Dresden; Bernd Landgraf, Suhl; Friedhelm

Meeser, Alzenbach; Jürgen Michaelis, Potsdam; Peter Miller, Mindelheim; Hans Peter Müller, Oberursel; Joachim Müller, Plauen; Ulf Neelsen, Bad Neuenahr-Ahrweiler; Malte Peters, Aichwald; Barbara Pilger, Velbert; Jürgen Radoi, Apolda; Wieland Rother, Eisenach; Manfred Schmidt, Frankenthal; Dieter Schweickhardt, Calw; Norbert Streitberger, Berlin; Peter Ullrich, Friedrichroda; Horst Vandersee, Köln; Günter Wagner, Waldenburg; Günther Walter, Ludwigshafen/Rhein; Hans-Joachim Warner, Delmenhorst; Martin Wieler, Fellbach; Dr. Peter Zeller, Essen; Markus Ziehe, Trier

Je ein Buch:

Albrecht Böttcher, Teuchern; Heiko Cludius, Herzberg am Harz; Andreas Geßner, Dresden; Paul Görres, Engelskirchen; Frank Guth, Moos; Philipp Hammerl, Trebsau; Bernd Helmig, Berlin; Dietmar Herold, Berlin; Johannes Hösel, Oberhausen; Oliver Jung, Kreuztal; Dirk Möckel, Schönefeld; Wolfgang Nischwitz, Worms; Emil Nowotny, Straubing; Christian Preißiger, Dresden; Matthias Scheel, Rödermark; Sascha Schönfeld, Aachen; Matthias Seifert, Frensdorf; Wilfred Struck, Waldenbuch; Harald Tetzl, Pößneck; Horst Wittenborn, Bielefeld

SPEKTAKULÄRE KUNSTBAUTEN

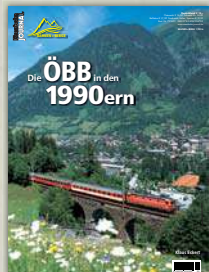
Weitere Ausgaben aus der Reihe
„Bahnen + Berge“



Die Zentralbahn
Schweizer Alpenbahn auf
Meterspur
Best.-Nr. 731501



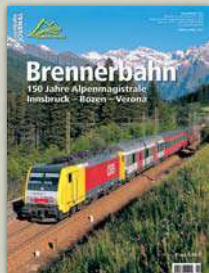
Re 6/6
Schweizer Elektrolokomotive
mit Rekordleistung
Best.-Nr. 731502



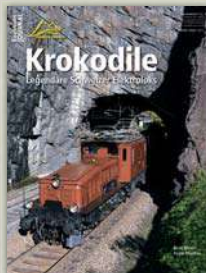
Die ÖBB in den 1990ern
Best.-Nr. 731601



Spessarttrampe
Laufach-Heigenbrücken
Best.-Nr. 731602



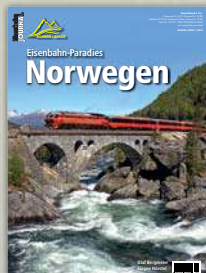
Brennerbahn
150 Jahre Alpenmagistrale
Innsbruck–Bozen–Verona
Best.-Nr. 731701



Krokodile
Legendäre Schweizer
Elektroloks
Best.-Nr. 731702

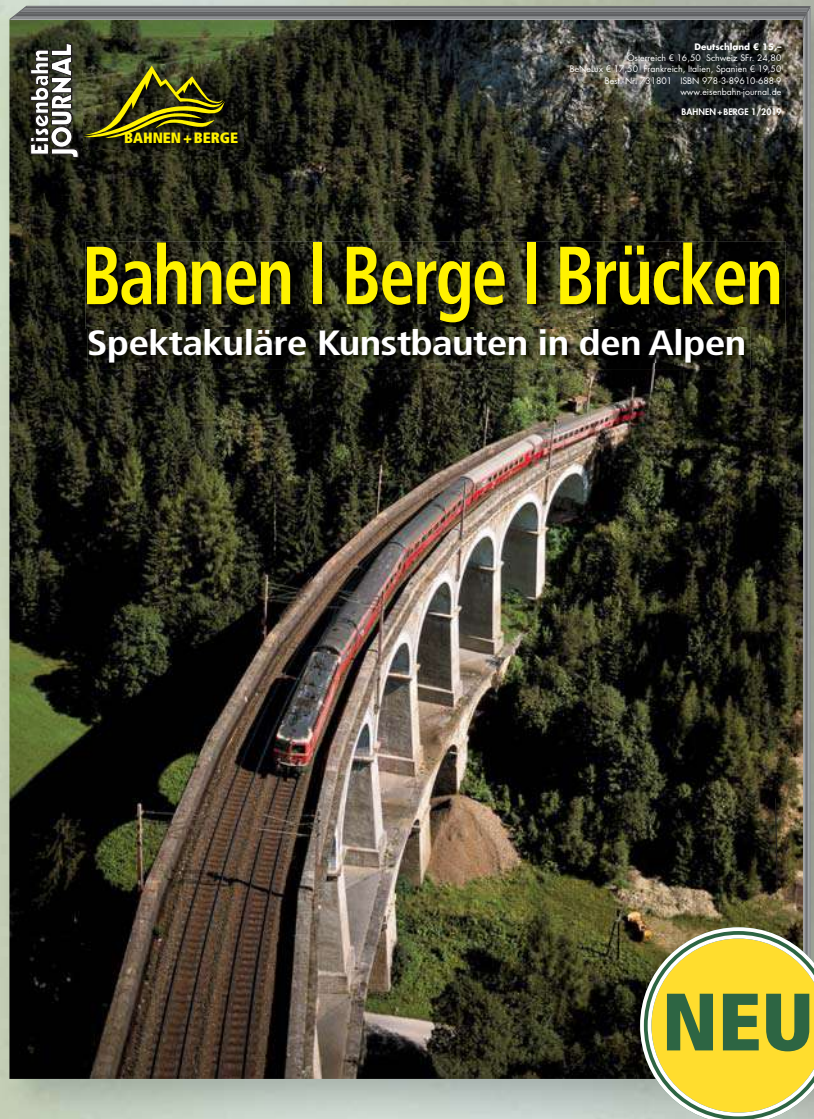


Tauernbahn
Magistrale im Herzen
Österreichs
Best.-Nr. 731801



**Eisenbahn-Paradies
Norwegen**
Best.-Nr. 731901

Jeweils 100 Seiten im Großformat
22,5 x 30,0 cm, Klebebindung,
ca. 160 Abbildungen, € 15,-



Die Erschließung und Durchquerung der Alpen durch die Eisenbahn zählt zu den großartigen Bauleistungen im 19. Jahrhundert. Obwohl heutzutage an verschiedenen Strecken Basistunnel entstanden oder zurzeit im Bau sind, gibt es immer noch etliche bewundernswerte Kunstbauten, die von den beeindruckenden Leistungen der Ingenieure und Arbeiter aus der Pionierzeit der Eisenbahn zeugen. Die neue Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Reihe „Bahnen + Berge“ zeigt in historischen und aktuellen Fotos die schönsten Brücken und Viadukte im gesamten Alpenraum und geht auch auf deren oft spannende Baugeschichte ein. Unternehmen Sie eine spannende Reise durch den Alpenbogen – über imposante Kunstbauten vom Mont Cenis bis zum Semmering.

100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm,
Klebebindung, rund 140 Abbildungen

Best.-Nr. 731902 | 15,-



www.facebook.de/vgbahn

**Eisenbahn
JOURNAL**

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Während der 15. „Erlebnis Modellbahn“ in Dresden im Februar 2019 wartete auch der Selbstbau der im Original für die Feldabahn beschafften Lok 99 183 mit einem Zug am Bahnsteig von Gera-Pforten. Am Güterschuppen standen indes mehrere Industriemodelle zweiachsiger Güterwagen.

Vor 50 Jahren endete in Thüringen der Betrieb einer einzigartigen Schmalspurbahn. Auf einer Gemeinschaftsanlage im Maßstab 1:87 in Gera lebt die Strecke Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf jedoch weiter.

Es fährt ein Zug nach ... Wuitz-Mummsdorf



liegt das Vorbild für eine Gemeinschaftsanlage quasi vor der Haustür, meinen Modelleisenbahner oft: „Na, das ist dann ja einfach nachzubauen.“ Tatsächlich lassen sich der Gleisverlauf, die Maße von Gebäuden sowie Details von Fahrzeugen manchmal rasch vor Ort aufnehmen oder prüfen. Bei den Mitgliedern des MEC „Elstertal“ Gera e.V. sorgen solche Aussagen jedoch für ein müdes Lächeln – denn die Einstellung ihrer im Modell nachgebauten Bahn jährt sich in diesem Jahr bereits zum 50. Mal.

Obwohl der Verein aus der bereits 1964 gegründeten Arbeitsgemeinschaft (AG) 4/29 im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR hervorgegangen ist, trafen die Modellbahnfreunde erst Mitte der 70er-Jahre die Entscheidung, der Geraer Schmalspurbahn ein Denkmal zu setzen. Die knapp 32 Kilometer lange Meterspurbahn nach Wuitz-Mumsdorf bei Meuselwitz war im Jahr 1901 als Privatbahn von der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn AG (GMWE) eröffnet worden. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die AG enteignet, ab 1949 führte die Deutsche Reichsbahn den Betrieb. Einen Tag nach dem Unwetter am 3. Mai 1969 stellte die DR den Personenverkehr ein, noch im Mai erfolgte die Stilllegung des Abschnittes Gera-Pforten – Wittgendorf (Kreis Zeitz). Im hinteren Abschnitt zwischen Kayna und Wuitz-Mumsdorf fuhren noch bis

zum 28. Dezember 1969 täglich Güterzüge mit Quarzsand. Nachdem auch dieser Teil stillgelegt war, begann in der ersten Hälfte der 70er-Jahre der Abriss der Bahn.

Als die Modellbahnfreunde in Gera mit dem Nachbau von Motiven der ehemaligen GMWE begannen, waren die Gleise bereits weggerissen sowie alle Fahrzeuge abgefahren und größtenteils verschrottet. Dafür standen damals noch alle Hochbauten des Bahnhofs Gera-Pforten. Zumindest an diesen ließen sich also wirklich noch Maße abnehmen.

In der zweiten Hälfte der 70er-Jahre entstand zunächst ein nicht funktionsfähiges

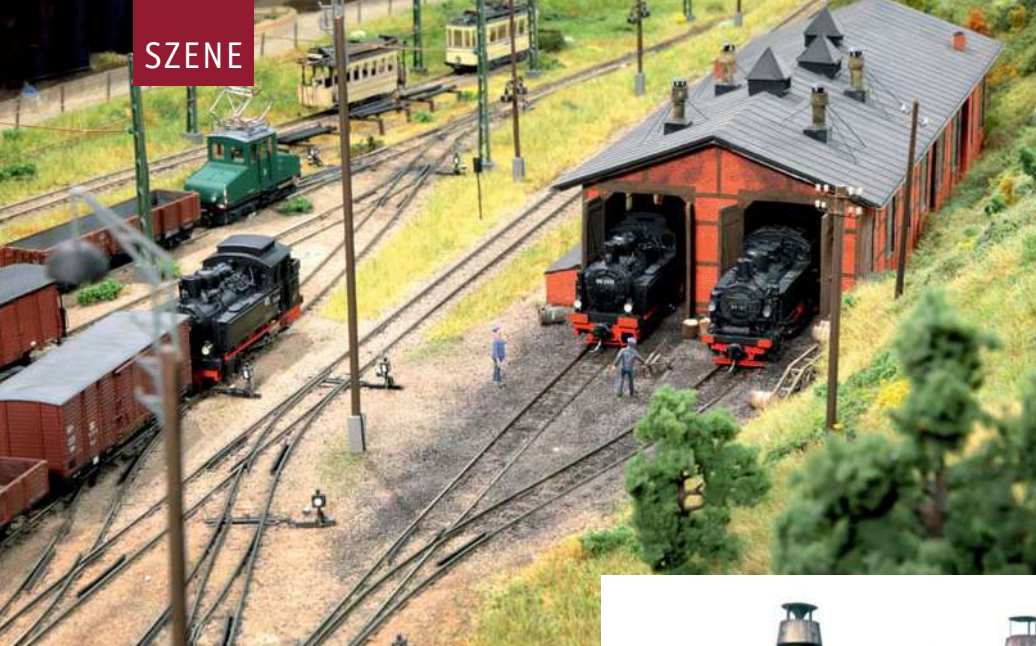
Nicht funktionsfähiges Modell als erste Etappe

ges Modell des Bahnhofs Gera-Pforten mit der in den letzten Betriebsjahren vorhandenen Gleislage im Maßstab 1:87. Aufgrund der Platzverhältnisse im Clubraum reduzierte man es auf vier Meter Länge und 80 Zentimeter Breite. Die Grundkörper der Gebäude bildeten mit Ziegelsteinpappen beklebte Hartfaserplatten. Sowohl der damals gebaute Lokschuppen als auch der Güterschuppen und der Kohleschuppen sind so vorbildgetreu, dass sie auch heutigen Ansprüchen genügen. Für die Gleise verwendete man handelsübliches TT-Material. Ab 1976 präsentierten die Modelleisenbahner den Bahnhof Gera-Pfor-

Am 18. September 1966 stand die von der GMWE im Jahr 1922 als Lok 8 beschaffte 99 5912 in Gera-Pforten am Bahnsteig zur Abfahrt nach Wuitz-Mumsdorf bereit. Diese Bauart von Empfangsgebäuden fand man auch an anderen von Vering & Waechter errichteten Schmalspurbahnen in Deutschland.



FOTO: MARIO SCHATZ



Der Lokschuppen in Gera-Pforten war beim Vorbild ein gern fotografiertes Motiv – doch meist mit den GMWE- oder DR-Dampflok. Die bis 1963 davor rangierenden E-Loks hielt kaum ein Fotograf im Bild fest.

ten auf mehreren Ausstellungen in Gera. Danach versank er in einer Art Dornröschenschlaf, denn einerseits war die Anlage nicht fahrfähig, andererseits gab es auf der Hauptanlage des Clubs ebenfalls einen Schmalspurtteil. Als diese H0-Anlage An-

Schmalspurbahnhof mit zwei Straßenbahngleisen

fang der 80er-Jahre abgerissen wurde, entstand die Idee einer eigenständigen H0m-Anlage. Der Bahnhof Gera-Pforten sollte dabei den Betriebsmittelpunkt darstellen. Durch den Bau von drei neuen Segmenten entstand eine Anlage mit einer Gesamtlänge von zehn Metern. Zum Herstellen der Fahrfähigkeit im Bahnhof Gera-Pforten behielten die AG-Mitglieder den Gleisplan bei, ersetzten aber alle Gleise. Da es damals



FOTO: GEORG OTTE/SLG, MATTHIAS HENGST

noch kein H0m-Material gab, verwendeten sie erneut TT-Gleis, bei dem sie jede zweite Schwelle entfernten.

Zu den Besonderheiten des Bahnhofes gehörten die beiden bis Mitte der 60er-Jahre mit Fahrleitung überspannten Gleise der Verbindungsbahn zum Südbahnhof. Die Geraer Straßenbahn nutzte drei E-Loks, um Güterwagen der GMWE zu Betrieben im Stadtgebiet zu bringen.

Holzrahmenbauweise. Der Untergrund der Landschaft wurde aus Styropor geformt und mit Grasmatten beklebt. Die Bäume und Sträucher stammten meist von Auhagen. Für den Bahnhof Gera-Pforten bauten die AG-Mitglieder aber auch selbst mehrere große Bäume aus Naturrohlingen und Islandmoos.

Die ab den 80er-Jahren den Geraer Bahnhof ergänzenden Streckenteile ha-



Auch die Bekohlungsanlage in Gera-Pforten haben die Mitglieder des MEC „Elstertal“ im Modell exakt gemäß dem Vorbild nachgebaut – einschließlich zweier Hunte. So lässt sich das am 5. September 1967 fotografierte Kohlennehmen der Dampflok 99 183 auch in H0m nachstellen.

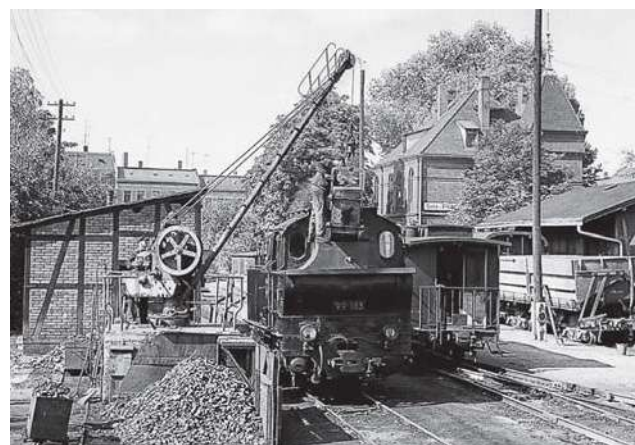


FOTO: DIETER WUNSCHMANN

Zwischen der Haltestelle Trebnitz (Kr Gera) und dem Haltepunkt Schwaara unterquerte die GMWE ab 1937 die Autobahn Erfurt – Dresden.

ben kein Vorbild bei der GMWE. So befinden sich auf dem Anlagenteil „Fabrik“ neben einem Haltepunkt eine kleine Maschinenfabrik mit zugehöriger Villa sowie ein Sägewerk. Beide Betriebe verfügen über einen Anschluss an die Schmalspurbahn. In einem der Anschlüsse wartet auf den Betrachter eine Überraschung: Zu DDR-Zeiten gab es einen Portalkran als Standmodell. Es reizte, ein Exemplar funktionsfähig zu machen. Nach einiger Tüftelei war es geschafft: Vier Getriebemotoren führen seitdem alle Funktionen aus. Anfangs war das Be- und Entladen mit dem Portalkran auf diesem Anlagenteil die einzige Attraktion, inzwischen verkehren dort auch auf

Dieter Wünschmann und Karl-Friedrich Seitz schufen für die GMWE im Sommer 1967 ein fotografisches Denkmal, als sie vor der Haltestelle Trebnitz über die Gleise getriebene Kühe aufnahmen. Der MEC „Elstertal“ ließ es sich nicht nehmen, die Szene nachzustellen.

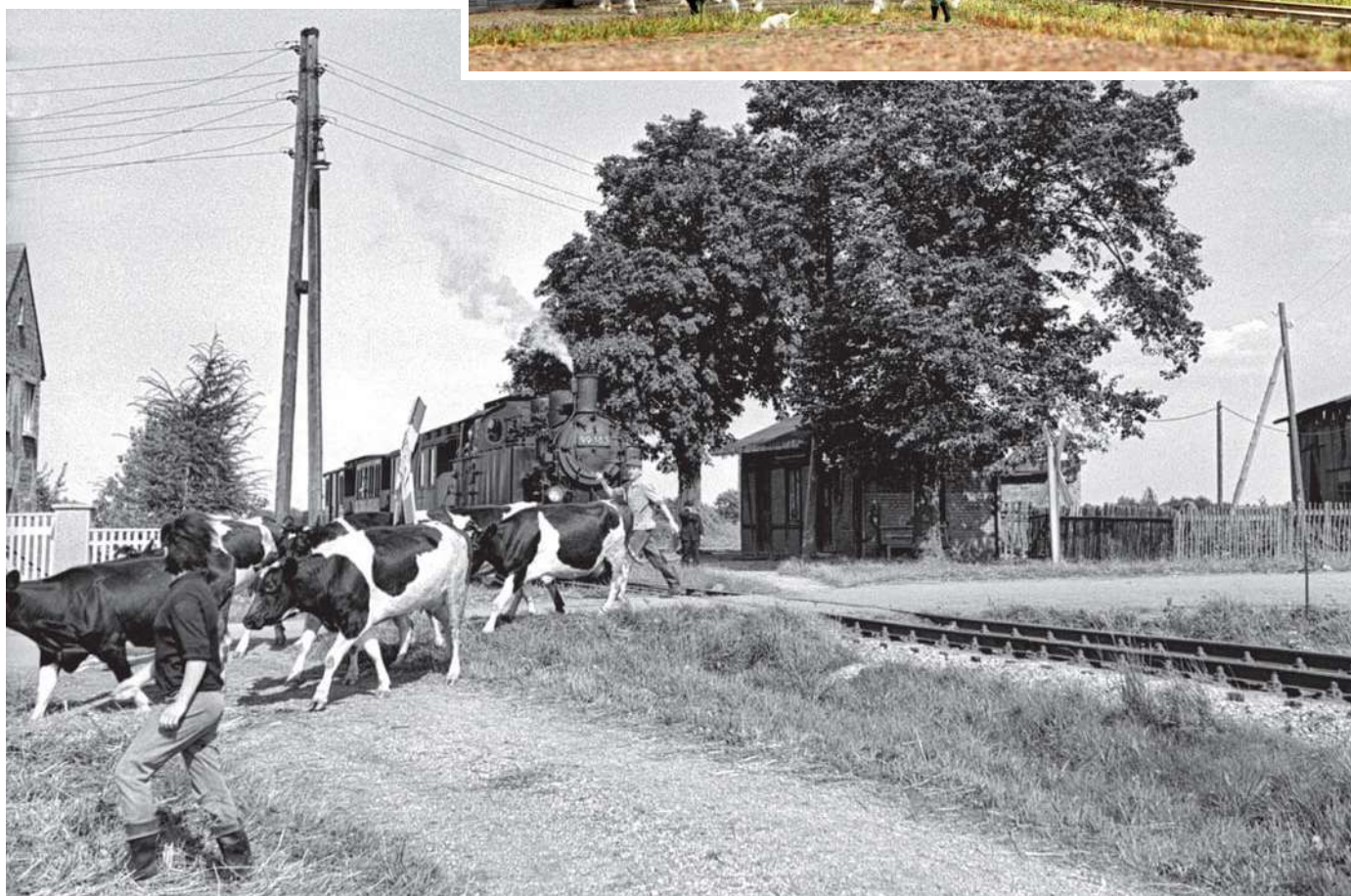
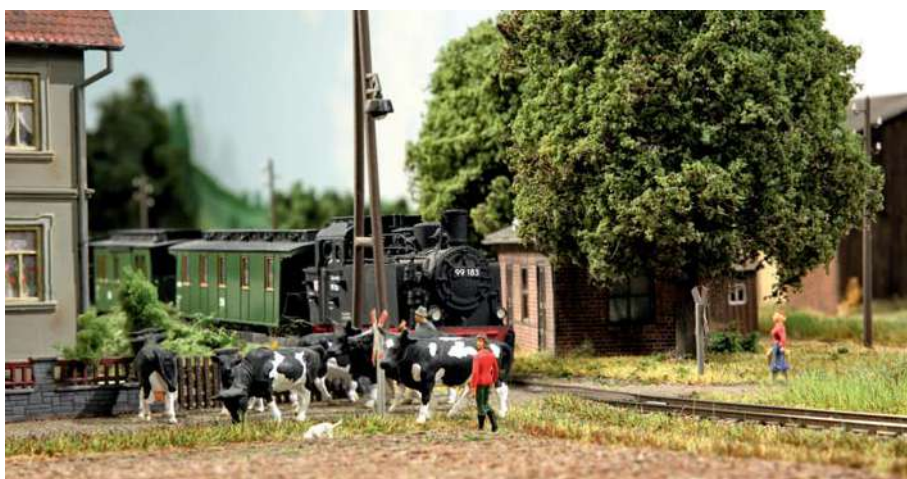


FOTO: DIETER WUNSCHMANN



In Sölmnitz wurde bis Anfang der 60er-Jahre Ton von einer 600-mm-Feldbahn in meterspurigen Wagen verladen. Die vom VEB Dachziegelwerke Cretzschwitz beschafften Dieselloks überzeugten im Alltagsbetrieb beim Original zwar nicht. Im Modell stellt die blau lackierte Lok vom LKM-Typ V10C jedoch einen Blickfang dar.



FOTO: GÜNTER MEYER

Günter Meyer sind Aufnahmen von der Verladerrampe in Sölmnitz mit DR-Güterwagen zu verdanken. Später nutzte das Dachziegelwerk vom Waggonbau in Vetschau gelieferte meterspurige Werkswagen.



FOTO: ROLF SCHINDLER, SLG. MATTHIAS SCHINDLER

Der Quarzsandtransport von Kayna nach Wuitz-Mumsdorf hielt die GMWE im hinteren Abschnitt bis Ende 1969 am Leben. Das Umfüllen in Regelspurwagen war eine staubige Angelegenheit.

das Faller-Car-System umgebaute DDR-Straßenfahrzeuge. Ein Lkw mit Anhänger fährt bis unter den Portalkran und kann dort ebenfalls be- und entladen werden; die Bushaltestelle neben dem Haltepunkt fahren zwei Busse im Wechsel an.

Der Anlagenteil „Brücke“ bildet den linken Abschluss. Er ist als Kehrschleife mit einem viergleisigen Speicher im verdeckten Bereich angelegt. Als Blickfang dient eine Stahlfachwerkbrücke, die ihr Vorbild bei Schönheide hatte.

Bis 1949 verkehrten fast nur von der GMWE beschaffte Fahrzeuge auf der Strecke. Da die Firma Vering & Waechter bis Ende 1920 einen Aktienanteil an der GMWE hielt, entsprachen aber einige Güter- und Personenwagen den Fahrzeugen anderer Vering & Waechter-Strecken.

Nachdem die DR im April 1949 die Betriebsführung übernommen hatte, setzte sie zwar einst von Staatsbahnen gebaute Fahrzeuge nach Gera-Pforten um, doch dabei handelte es sich ebenfalls um Exo-

Für Lokomotiven blieb nur der Eigenbau

ten. Erinnert sei an die mit Luttermöller-Endachsen in Betrieb genommene 99 183, an die einst im württembergischen Nagold in Dienst gestellte 99 191 sowie an die (1'B) B1'-Malletlok 99 6011 aus dem Harz.

Bis heute wird keines der für die Schmalspurstrecke nach Wuitz-Mumsdorf typischen Fahrzeuge als Modell in Großserie gefertigt. Für einen vorbildgetreuen Betrieb auf der Gemeinschaftsanlage standen daher anfangs weder Loks noch Wagen zur Verfügung. Bis 1990 entstanden verschiedene GMWE-Fahrzeuge im Eigenbau. Lackiert und beschriftet sind sie bis auf eine Ausnahme im Stil der Epoche III. Die Loks 99 5911 und 99 5912 besitzen jeweils ein Fahrwerk der von den Berliner TT-Bahnen gefertigten Baureihe 81. Ihre Gehäuse entstanden im Eigenbau. Bei der B'B-Malletlok 99 5714 fanden zwei Drehgestelle einer TT-Diesellok Verwendung, Teile des Gehäuses stammen von einer Piko-89. Auch die E-Lok Nr. 3 der Geraer Straßenbahn entstand im Eigenbau, unter Verwendung einiger Industrieteile.

Nach 1989/90 wandelten die Geraer ihre AG in einen eingetragenen Verein um. Seitdem sind sie als MEC „Elstertal“ Gera e.V. aktiv. Im Jahr 2008 traten sie dem



Im Herbst 2018 erschien über die Geraer Schmalspurbahn und erstmals über den mit ihr verknüpften Güterverkehr auf der Geraer Straßenbahn ein 352-seitiges Buch. Es enthält mit zahlreichen Gleisplänen alle Bestandteile einer Streckenmonographie und widmet sich auch dem Werdegang nach dem Ende der Bahn. Erhältlich im VGB-Shop und im Buchhandel.



Für ihre H0m-Anlage fertigten die Mitglieder des MEC „Elstertal“ auch die Malletlok 99 5714 sowie beispielsweise die Stationsgebäude von Sölmnitz selbst an. Die Aufnahme unten zeigt, dass selbst die Blumenrabatten dabei streng nach Vorbild entstanden sind.

Modellbahnverband in Deutschland e.V. (MOBA) bei.

Anfang der 1990er-Jahre ergaben sich für die Vereinsmitglieder vor allem jedoch ganz neue Möglichkeiten des Modellbaus. Die Firma Tillig startete ihr H0m-Programm, von BEMO gab es als Kleinserie die Lok 99 191 und die Firma Schlosser bot die nach 1949 auf der GMWE eingesetzten vierachsigen Sitzwagen als Ätzbausätze an.

Das Fahrwerk der BEMO-Maschine passte auch für die 99 183, für deren Gehäuse aber weiterhin nur der Eigenbau blieb. So entstanden in den vergangenen Jahrzehnten alle wichtigen GMWE-Dampfloks im Modell. Der Wagenpark wurde ebenfalls immer vorbildgetreuer.

Im Jahr 1998 erschien ein neues Buch über die Geraer Schmalspurbahn. Zusammen mit den bei Ausstellungen gesam-

melten Fotos und Informationen war das der Anstoß, die Anlage zu verändern. Zunächst erlebte der Bahnhof Gera-Pforten seine zweite Überarbeitung. Dabei erhielt er erstmals H0m-Gleismaterial. Zugleich verbesserten die Vereinsmitglieder das Empfangsgebäude und die Werkstatt. Die Straßenbahn erhielt eine neue Fahrleitung von Sommerfeldt. Noch mehr Arbeit brachte der Wunsch mit sich, weitere



FOTO: GEORG OTTE/SLG, MATTHIAS HENGST

Der Bahnhof Sölmnitz im Original etwa 1965. Die 1922 in Dienst gestellte 99 5714 stand als letzte der Malletloks bis 1967 im Einsatz.



Lässt jemand im Modell einen Zug von drei Lokomotiven führen, kommt rasch der Vorwurf: Das hat es doch beim Vorbild nie gegeben! Zumindest in Bezug auf die Geraer Schmalspurbahn kann man jedoch entgegnen, dass es das sehr wohl gegeben habe, auch wenn die Aufnahme unten einen Räumungszug zeigt. Am 19. Mai 1969 überführten 99 5912 (Vorspannlok) und 99 183 (Zuglok) die nicht angeheizte 99 5911 sowie mehrere Wagen von Gera nach Wuitz-Mumsdorf. Dabei handelte es sich um den letzten Zug ab Gera.



FOTO: S.G. DIEMAR FRANZ

Stationen der GMWE nachzubauen. Mit Zollstock und Fotoapparat machten sich die Modellbahner auf, die noch vorhandenen Relikte zu vermessen und zu dokumentieren. Obwohl das Stationsgebäude nicht mehr existierte, entstand die Haltestelle Trebnitz (Kreis Gera). Auch die in der Nähe bis heute vorhandene Autobahnbrücke über die Bahn wurde nachgebaut.

Der Anlagenteil Sölmnitz stellt einen der größeren GMWE-Bahnhöfe dar. Er verfügt über zwei Anschlussgleise. Im kürzeren wurde von einer Feldbahn auf eine Schüttrampe gebrachter Ton in die Wagen der Schmalspurbahn gekippt. Im Modell lassen sich Roco-Feldbahnloren entladen, die ein funktionsfähiger Seilbagger (Kibri-Bausatz) in der Tongrube belädt. Bei der

Landschaftsgestaltung half nun das Begrünungsgerät von Heki. Neben neuen Selbstbaubäumen aus Seemoos und Schaumstofflocken gibt es jetzt auch Heki-Bäume.

Die drei neuen Anlagenteile haben jeweils eine Größe von 2,5 mal 0,8 Metern.

Analoger Fahrbetrieb mit etwas Automatik

Damit erreicht die Anlage in gerader Aufstellung eine Länge von über 17 Metern. Bei Ausstellungen steht sie aber meist in einem 90-Grad-Winkel.

Die Anlage wird analog betrieben. Im Kopfbahnhof Gera-Pforten muss die Lok von einfahrenden Zügen umsetzen. Der ausfahrende Zug fährt bis zur Haltestelle Trebnitz, wo er mit einem entgegenkommenden Zug automatisch kreuzt. Dann führt die Reise nach Sölmnitz. Dort findet eine weitere automatische Zugkreuzung statt. Weiter geht es über den Anlagenteil „Fabrik“ in den verdeckten Speicher. Ein dort bereits wartender Zug fährt über die Kehrschleife in Richtung Gera-Pforten ab. Die Kehrschleifensteuerung erfolgt automatisch durch die fahrenden Züge. Im Teilautomatikbetrieb erkennt die Anlagensteuerung, ob es sich um einen Personen- oder Güterzug handelt und richtet die Unterwegshalte an den Haltepunkten entsprechend ein.

Nach der Präsentation der Anlage zur 15. „Erlebnis Modellbahn“ in Dresden stehen noch keine neuen Termine an. Ein erneuter Dornröschenschlaf ist für das Schmuckstück jedoch nicht mehr vorgesehen. □

André Marks/Wolfgang Zörkler



FOTO: PETER DÖNGES



MODELFOTOS: ANDREAS STIRL

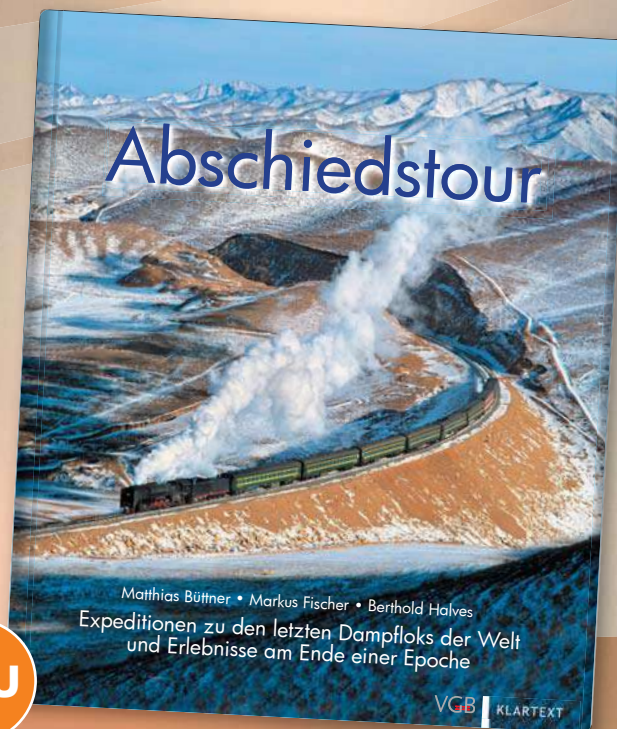
Knapp 40 Betriebe im Stadtgebiet von Gera erhielten Kohlen und Güter mit der Straßenbahn, auf der auch Wagen der GMWE fahren durften. Auf der Anlage des MEC kann man sehen, wie GMWE-Wagen einst vom Bahnhof Gera-Pforten auf die Gleise der Straßenbahn übergingen.

Abschied von der Dampflokomotiv-Ära

Dampf am Ende einer Epoche

Die Faszination des planmäßigen Dampfbetriebes mit Personen- oder schweren Güterzügen, mit Lokdepots in ständigem Betrieb rund um die Uhr ließ die drei Autoren über zwei Jahrzehnte hinweg zu immer neuen Zielen aufbrechen: Auf Polen, Rumänien und die Türkei folgten Indien, Pakistan und Bosnien. In China standen in den 1990er-Jahren noch Tausende Dampflokomotiven im Planeinsatz. „Abschiedstour“ ist ein besonderes Eisenbahnbuch, das auf die üblichen Baureihen- oder Streckenbeschreibungen verzichtet. Sorgfältig ausgewählte und reproduzierte Bilder erzählen vom Dampfbetrieb in den letzten Einsatzgebieten dieser Welt. Ausführliche Bildlegenden geben Hintergrundinformationen und erläutern das Entstehen vieler Aufnahmen. Über den Dampfbetrieb hinaus schildern die Autoren auch Begebenheiten links und rechts der Gleise.

**264 Seiten Umfang, Format 22,4 x 26,7 cm,
Hardcover-Einband, mehr als 400 Fotos
Best.-Nr. 581905 | € 49,95**



NEU

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

SCHNELL, PRAKTISCH, SPARSAM!



In der zweiten Ausgabe von „Modell+Natur“ stehen viele Details im Mittelpunkt, um die Gestaltung weiter zu perfektionieren. Häuser und Fahrzeuge erhalten ein Finish, Obst und Feldfrüchte entstehen in großen Mengen, Kohl, Kürbisse und Gurken bereichern den Hausgarten. Die neuen Gestaltungen werden durch eine inszenierte Geschichte zum Leben erweckt, indem zahlreiche verschiedene Materialien und Techniken zu einem Thema vereint werden. Ein Markt entsteht mit vielen Verkaufsbuden, mit Blumen, Obst, Büchern und Textilien. Doch auch die Gestaltung der Natur kommt nicht zu kurz. Schritt für Schritt beschreibt Autor Joachim Schulz die Herstellung von Bäumen im Heißklebverfahren, inklusive farbstabiler und professionell wirkender Belaubung. Mit verschiedenen Materialien entstehen Sträucher und Hecken. Und das Beste ist: Die Vegetation inklusive Blütenpracht ist ebenso fast kostenlos wie alles andere in Modell+Natur – ein Modellbahn-Sparbuch der anderen Art.

**148 Seiten, Großformat
22,5 x 30,0 cm, Klebe-
bindung, mit über 300
Fotos und Skizzen**

**nur € 15,-
Best.-Nr. 961801**

Die H0-Anlage „Gammertingen“ der IG Moba Neuhausen vereint nicht nur Eisenbahnbetrieb und Mikromodellbau. Sie beweist auch, dass vorbildgerechter Modellbau und Spaß am Spiel keinen Widerspruch bilden müssen.

Alles in Bewegung



Langsam setzt sich die 218 mit ihrem Schnellzug in Bewegung. Ein Stückchen weiter vorne bringt ein Bus die nächsten Reisenden an den Bahnhof Gammertingen, er hält kurz an der Haltestelle, dann setzt er seinen Weg über die Anlage fort. Weiter hinten in der Stadt findet an einer Straßenecke gerade ein Feuerwehreinsatz statt. Mit Sirenen und Blaulicht rasen die Löschfahrzeuge heran.

Die 218 passiert mit ihrem Schnellzug die Abstellanlagen von Gammertingen. Neben DB-Klassikern der Epoche IV bestimmen Fahrzeuge der Hohenzollerschen Landesbahn (HzL) das Bild.



Die großzügigen Abstellanlagen von Gammertingen werden als Schattenbahnhof genutzt. Im Hintergrund ist ein Militärtransport auf dem Weg zur „Oberfeldwebel-Beck-Kaserne“.



Wie zu Königs Zeiten: Vor dem Fürstenschloss hat ein Garderegiment Aufstellung genommen. Dank des Filmteams im Hintergrund lässt sich die stimmige Szenerie in der Jetztzeit verorten.



Würdevoll gestaltet sich der Empfang des französischen Botschafters im Ehrenhof des kleinen Jagdschlösses. Der Faller-Brunnen wurde gekonnt dem Ambiente des Schlossparks angepasst.



Die zweigleisige Hauptstrecke umrundet das Schloss und teilt den Park in zwei Hälften. Dessen Besucher freut's, bildet der RAM der SBB doch eine willkommene Abwechslung.



Der Bahnhof Gammertingen beeindruckt mit vorbildgerecht langen Bahnsteigen, mit dem gleichnamigen Vorbild teilt er aber nur den Namen.

Der eifrige Reinigungsstrupp an der Bushaltestelle ist nur eine von vielen kleinen Szenen auf der Anlage.



Fahrende Züge, fahrende Autos und eine liebevoll gestaltete Landschaft bis hin zu den beleuchteten Schaufenstern in der Stadt – nicht nur Kinder kommen an der großen H0-Anlage „Gammertingen“ der IG Moba Neuhausen ins Staunen. Immer wieder findet der aufmerksame Betrachter auf der mehr als zwölf Meter langen Anlage Szenen, die eine kleine Geschichte erzählen. Mit ihren teils bunten, blinkenden Attraktionen sowie originellen Einfällen, beispielsweise einem Dinosaurierskelett in einer Höhle, erinnert die Anlage an das berühmte Pendant aus der Hamburger Speicherstadt. Keinesfalls zufällig, wie Holger Beck, einer der Gründerväter der IG Moba Neuhausen lachend bestätigt: „Wir haben von den Besten gelernt.“ Er begründet auch gleich seine Modellbau-Philosophie: „Wenn ich eine Anlage sehe, die ich als eintönig empfinde, gehe ich viel schneller weiter – und genauso geht es Frauen und Kindern, die meist von den Männern mitgeschleppt werden.“ Das wirkt sich auch auf den Fahrzeugeinsatz aus. Zwar sammelt Holger Beck privat vorwiegend Eisen-

Nur zwei Wochen bis zur ersten Ausstellung

bahnmodelle mit Bezug zu seiner süd-deutschen Heimat, im Ausstellungsbetrieb sei aber viel mehr erlaubt, betont er: „Bei einem abwechslungsreichen Fahrbetrieb kann schließlich jeder Ausstellungsbesucher sein Lieblingsmodell entdecken.“

Beck begann gemeinsam mit einem Gleichgesinnten vor gut 15 Jahren, seine erste Anlage zu bauen. „Wir waren damals etwa 35 Jahre alt und dachten uns: Jetzt haben wir das Geld und jetzt haben wir die Zeit“, erinnert er sich heute und fügt grinsend hinzu: „In der Rente brauchen wir auch nicht mehr damit anzufangen.“

Damals entstand auch das große Fürstenschloss, die Keimzelle der späteren Anlage. Zunächst war das Schloss jedoch Teil einer großen Epoche-I-Anlage. Mit dieser war Beck immer wieder auf Ausstellungen zu Gast. Bis zu dem Tag, als ein Ausstellungsbesucher ein Kaufangebot für die gesamte Anlage unterbreitete. Nur das Schloss blieb zurück. „Das war nur zwei Wochen vor der nächsten Ausstellung“, erinnert sich Beck schmunzelnd, „wir brauchten also schnell etwas Neues.“ Glücklicherweise hatte ein Modellbaukol-



Passend dekorierte Lkw und Bierwagen schmücken das Werksgelände der großen Schultheiss-Brauerei. Im Inneren der Gebäude befinden sich eine hervorragend nachgebildete Abfüllanlage sowie ein Bierlager. Welche Flüssigkeit sich wohl im hellbraunen Kanister befindet?

lege noch drei Modulkästen aus einem nicht realisierten Anlagenprojekt übrig. „Ich bin zu ihm hin und meinte, komm die verarbeiten wir jetzt“, sagt Beck und grinst.

Gemeinsam bauten die beiden in gerade einmal zwei Wochen den Bahnhof Gammertingen. Das war die Geburtsstunde der IG Moba Neuhausen. Spontaneität blieb auch künftig das Leitbild der Anlagenbauer, erzählt Beck. „Auf der nächsten Ausstellung dachten wir uns, wir könnten noch ein kleines Industriegebiet hinzubauen.“ Später entstanden eine Kaserne, die gewaltige Burgruine Honberg sowie ein Ladegleis – mit viel Platz für Mikromodelle.

Der Bahnhof Gammertingen bildet das betriebliche Zentrum der Anlage. Von hier

aus verlaufen die Gleise in Richtung Schloss, umrunden das herrschaftliche Gebäude und münden in die ausgestalteten Abstellanlagen mit Drehscheibe sowie die parallele Paradestrecke zur rückseitigen Gleiswendel. Auf der anderen Seite führen

„Wir möchten den Spieltrieb erhalten“

die Streckengleise auf die mächtige Burgruine Honberg zu. Unterhalb des Felsens teilt sich die Strecke. Während ein Gleis nach links in den Schattenbahnhof mündet, führt das andere unter der Burg hindurch zum kleinen Haltepunkt „Schlunz-ach“ mit großzügiger Schüttgutverladung.

Hier sei das Revier der Mikromodellbauer im Team, erklärt Beck. Unermüdlich belädt ein Lieberr-Raupenbagger die bereitstehenden Muldenkipper, anschließend wird das feine Schüttgut abgefahren und umgeladen – auch dank der funktionsfähigen Warnlichter und Scheinwerfer ein beeindruckendes Spektakel. Der Bagger entstand nach Originalunterlagen in völligem Selbstbau. Bald sollten auch die bereitstehenden Güterwagen oben am Bahnhof beladen werden, erzählt Beck stolz. Beinahe hätte man zu diesem Zweck eigene Wechselcontainer für die Flachwagen konstruiert, „aber die neuen Modelle von Trix eignen sich hervorragend“, freut sich Beck. Immer wieder ist er auch selbst mit

FORMNEUHEIT! Ab Mai im Fachhandel.

#58501 Personenwg. x-Steuerwagen 2. Kl. DB Ep. IV	74,99 €*
#58500 Personenwg. x-Wagen 2. Kl. DB Ep. IV	49,99 €*
#58502 Personenwg. x-Wagen 1./2. Kl. DB Ep. IV	49,99 €*

Highlights: Komplette Neukonstruktion | Feinste Lackierung und Bedruckung | Hervorragende Rolleigenschaften | Scharf gravierte Drehgestelle | Sitzwagen vorbereitet für die Nachrüstung einer Innenbeleuchtung #56292 | Steuerwagen mit (digital schaltbarem) Lichtwechsel weiß/rot sowie Führerstandsbeleuchtung | Steuerwagen mit beleuchteter Zugzielanzeige und LED-Beleuchtung mit sehr guter Leuchtkraft | Schnittstelle für den PIKO Funktionsdecoder #56124

* unverbindliche Preisempfehlung

www.piko.de



PIKO





Ein Feuerwehreinsatz sorgt für Aufsehen in Gammertingen. Doch als der 612 die Szenerie passiert, ist die Aufregung schon wieder vorbei.

Mikromodellen auf der Anlage unterwegs, am liebsten steuert er Linienbusse über die H0-Straßen. Den technischen Umbau der Minifahrzeuge übernehmen meist die Kollegen, Beck kümmert sich um die Inneneinrichtung und Verbesserungen im Detail.

Um die Anlage mikromodelltauglich zu gestalten, waren kaum Anpassungen nötig. Die Straßen sind mit einer Breite von zwölf Zentimetern inklusive Bordsteinen etwas großzügiger gestaltet als gewöhnlich. Als Ausgangsmaterial habe handelsübliche Laminatunterlage gedient, verrät Beck: „Das ist mein heiliges Material.“ Selbst die Burgruine entstand daraus. Die unterschiedlichen Mauerwerkstrukturen ließen sich ganz einfach einritzen. Stabile Kartonrollen dienten als Basis für die Türme, das Ziegeldach des linken Turms entstand im 3D-Druck-Verfahren.

Jeder der mittlerweile 15 Aktiven in der IG Moba Neuhausen sei ein Spezialist auf seinem Gebiet, erklärt Holger Beck stolz: „Ohne so eine tolle Truppe wäre so ein Riesenprojekt nie möglich“. So sorgt ein ausgeklügeltes, selbst konstruiertes Befestigungssystem dafür, dass die Anlage in vier bis fünf Stunden fahrbereit ist. Beim Bau und Betrieb der Anlage arbeiten Beck und Kollegen mit den Vereinen der näheren Umgebung, etwa dem MEC Stetten, zusammen. Die Kollegen des EFD Donau-

eschingen halfen bei der Inbetriebnahme der Train-Controller-Software, die EFT Tuttlingen berieten die IG Moba Neuhausen bei der Konzeption der Modulübergänge. Aktuell arbeitet man gemeinsam mit dem MEC Schwenningen daran, die Anlage auf das neue Car-System von Krois umzurüsten – „eine Premiere“, freut sich Beck.

Die nächsten Attraktionen seien bereits in Planung, verrät er. Für den Innenhof der Burgruine habe er ein Open-Air-Konzert von Dieter Thomas Kuhn konzipiert, inklusive Bühnenshow und Zuschauern mit

Sonnenblumen. Er sei eben ein großer Fan, verrät Holger Beck freudig. Der Sänger wolle sogar das Hintergrundvideo eines seiner Konzerte zur Verfügung stellen.

Die „Oberfeldweibel-Beck-Kaserne“ soll bald einem Industriegebiet weichen – mit einer Spedition, einem Autohändler und einem Busdepot. Schließlich wird gerade auch der Haltepunkt Schlunzach um einen völlig neuen Anlagenteil mit Stadt und Steinbruch erweitert. Die Premiere ist für die Modellbahnausstellung in Stetten im Januar 2020 geplant. □ *Bernd Keidel*

»Auf Ihrem Smartphone«

Scannen Sie den QR-Code und erleben Sie die Mikromodelle der IG Moba Neuhausen in unserem Video. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



FOTOS: FRANK ZARGES



Im Innenhof der gewaltigen Burgruine Honberg startet bald ein Dieter-Thomas-Kuhn-Konzert. Die Burg ist dem Original bei Tuttlingen – bis auf die Gesteinsart – exakt nachempfunden.

Weitere noch lieferbare Titel
aus der Reihe MIBA-Spezial



MIBA-Spezial 114
**Pragmatische
Planung**
Best.-Nr. 120 11417



MIBA-Spezial 115
Neues für Nerds
Best.-Nr. 120 11518



MIBA-Spezial 116
Kleine Stationen
Best.-Nr. 120 11618



MIBA-Spezial 117
**Verfeinern und
verbessern**
Best.-Nr. 120 11718



MIBA-Spezial 118
**Großer Plan für
kleine Bahn**
Best.-Nr. 120 11818



MIBA-Spezial 119
**Landschaft mit
Landwirtschaft**
Best.-Nr. 120 11919

**Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-
A4-Format und über 180 Abbildungen,
je € 12,-**



Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr.
12087808-e



MIBA-Spezial 91
Best.-Nr.
12089112-e

Je eBook € 8,99

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



www.facebook.de/vgbahn



Die Spezialisten



NEU

Eine Modellbahn stellt einen hohen Wert dar. Nicht nur im ideellen Sinne des Besitzers, sondern auch in absoluten Zahlen. Diesen Wert gilt es zu erhalten, sodass neben dem Bau einer Anlage und der Anschaffung von Fahrzeugen auch Wartung und Pflege auf die Dauer eine bedeutende Rolle spielen. Unsere versierten Autoren haben für die aktuelle Ausgabe von MIBA-Spezial tief in ihrem Wissensschatz gegraben und die besten Tipps und Tricks zum Umgang mit der diffizilen Materie zusammengetragen. Das betrifft neben der Pflege und Wartung von Fahrzeugen auch die eine oder andere Verbesserung, aber auch der Bau/ Umbau einer älteren Anlage wird anschaulich beschrieben. Ein ideales Heft also nicht nur für alte Hasen, sondern gerade auch für den Modellbahn-Nachwuchs!

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 12012019 | € 12,-

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100,
E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de





Das sind auf jeden Fall fantastische Aussichten: Der Hamburger Hafen bietet den Besuchern Attraktionen, vom Windjammer bis zum Miwula.

62. BDEF-Verbandstag 2019 in Hamburg

► In der Freien und Hansestadt Hamburg findet dieses Jahr der 62. Bundesverbandstag des Bundesverbands Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) statt. Vom 29. Mai bis 2. Juni 2019 treffen sich die im BDEF engagierten Eisenbahnfreunde, um den alljährlichen Verbandstag abzuhalten, aber vor allem auch, um die Schienenstränge in Hamburg und seiner Umgebung zu erkunden – im Vorbild und Modell.

Das diesjährige Programm hat es wieder in sich. Es dürfte für jeden Geschmack etwas dabei sein: Einen kleinen Höhepunkt bietet gleich der erste Abend mit einer kulinarischen Weltreise im Miniatur-Wunderland mit Blick hinter die dortigen Kulissen für einen begrenzten Besucherkreis. Dabei werden landestypische Spezialitätenbuffets bei den jeweiligen Anlagenabschnitten angeboten.

Der Donnerstag bietet mehrere Programmpunkte, beispielsweise eine geführte Stadtrundfahrt mit der U2/3 über die Hochbahnstrecken oder eine Sonderzugrundfahrt mit einem S-Bahn-Triebzug der BR 470 nach Aumühle und die Möglichkeit zum Besuch des Eisenbahnmuseums Lokschuppen Aumühle. Modellbahnfreunde dürften sich für den Besuch des Museums für Hamburgische Geschichte mit der bekannten Spur-1-Anlage der Modelleisenbahn Hamburg e.V. (MEHEV) be-



FOTO: FRANK ZARGES

Am Mittwoch und am Sonntag stehen während des Verbandstages Besuche im Miwula auf dem Programm – das sollte man nutzen.

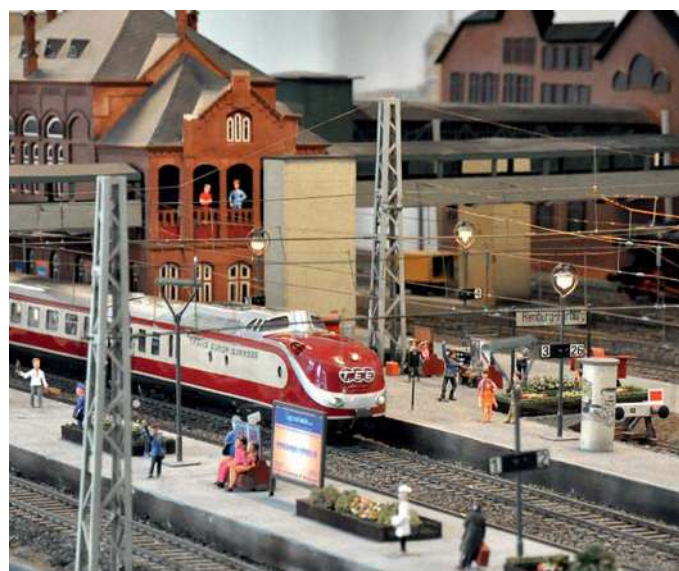


FOTO: MEHEV

Ebenfalls sehenswert, solange noch die Möglichkeit besteht: die Spur-1-Anlage des MEHEV nach Hamburger Motiven.



Eine Rundfahrt über die Alster mit dem historischen Dampfer „St. Georg“ wird den Teilnehmern am Freitag geboten.

Ebenfalls am Freitag geht es im Rahmen der verkehrspolitischen Exkursion auch nach Mätschen, zum größten Rangierbahnhof Europas.

geistern. Möglich und fast obligatorisch ist auch eine Hafenrundfahrt.

Am Freitagvormittag steht zunächst die verkehrspolitische Exkursion auf dem Programm, deren Schwerpunkt auf dem Güterverkehr liegt. Bei einer Fahrt mit einem 628-Dieseltriebwagen mit einer Fahrstrecke von zirka 100 Kilometern gibt es die seltene Gelegenheit, Hamburgs Güter- und Hafenbahnen mit einem Personenzug

zu bereisen und die bautechnischen Highlights aus nächster Nähe zu sehen.

Am Nachmittag findet die Delegiertenversammlung im Hotel Panorama statt.

Ebenfalls mit einem Dieseltriebwagen der Baureihe 628 geht es am Samstag auf die große traditionelle Rundreise. Start ist am Hamburger Hauptbahnhof. Die Fahrt führt über die beeindruckende Rendsburger Hochbrücke nach Flensburg, wo der

Umstieg auf das letzte seegehende Passagierdampfschiff Deutschlands, die 1908 gebaute Alexandra, erfolgt. Anschließend geht es über Süderbarup und Eckernförde weiter nach Kiel und über die Marzipanstadt Lübeck zurück nach Hamburg.

Der BDEF hat ein Programm entwickelt, das man als Eisenbahnfreund nicht verpassen sollte. Weitere Infos und Anmelde-möglichkeit unter: www.bdef.de. *al*



Im Fachhandel verfügbar!



HN2437

WLE, Elektrolokomotive BR 187 in roter Lackierung, Ep. VI



HN2438

DB AG, Elektrolokomotive BR 147 in verkehrsroter Lackierung, DB Regio, Ep. VI

Abb. zeigt Vorserienmodelle

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.

Fr. 12.04. bis So 14.04.2019

● Dresdner Dampfloktreffen im Bw Dresden-Alttadt, Verkehrsmuseum Dresden und IG Bahnbetriebswerk Dresden-Alttadt e.V., Tel. 0171 2601802, www.igbwddresdenaltstadt.de.

Fr. 12.04. bis Mi 17.04.2019

● Vier Dampfsonderfahrten mit verschiedenen Dampflokbauereihen der FS mit historischem Wagenmaterial (Centoporte, Corbellini) über landschaftlich reizvolle Strecken, DGEG, Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Postfach 13 48, 58403 Witten, Tel. (02302) 8788900, www.dgeg.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, Pro Sport Berlin 24 e.V., Modellbahnabteilung, Vereinsheim, Seestraße 83, OT Wedding, 11 bis 17 Uhr, Tel. (030) 40035618, www.modellbahnpsb24.de.

● Mit Volldampf zum Dresdner Dampfloktreffen oder in die Alttadt von Dresden ab Berlin, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.

● Modellbahn-Kleinserienmesse in 01069 Dresden, ENSO-Gebäude im City-Center, Bayerische Straße, 9 bis 16 Uhr, Tel. (035205) 75409, www.hartmann-original.de.

● Dampfsonderzug mit 01 118 von Frankfurt nach Speyer und zurück, Tel. (069) 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de.

● Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

● Fahrttag 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 Althausen und Pfullendorf in Oberschwaben, Tel. (0751) 3614141, www.bodo.de.

● Sonderzug zum Dampfloktreffen Dresden ab Cottbus, Senftenberg mit 35 1097, Lausitzer Dampfloklub, Tel. (0355) 3817646, www.ldce.de.

● Ausstellung in 65474 Bischofsheim: „Die Eisenbahn in Mainz im Wandel der Zeit“, 14 bis 17.30 Uhr, Heimatmuseum, Darmstädter Str. 2, Tel. (06144) 94282, www.museum-bischofsheim.de.

● Spielzeugbörse in 04103 Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Puschstr. 9, 9.30 Uhr bis 13.30 Uhr, Tel. (0341) 3016034, www.modellautoberse-leipzig.de.

Sa 13.04. und So 14.04.2019

● Modellbahn-Fahrttag in 29389 Bad Bodenteich, Pausenhalle der Grundschule, Hauptstraße 23, Sa 11 bis 18 Uhr, So 11 bis 17 Uhr, Tel. (05825) 488.



Am Wochenende 4. bis 5. Mai findet eine Ausstellung im Eisenbahnmuseum Feldmann statt. Infos: www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

So 14.04.2019

● Vortrag im Eisenbahnmuseum Lokschnuppen 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 am 2-Stunden-Takt, Tel. (09452) 949707, www.laabertalbahn.de.

Di 16.04.2019

● „Geheim-Werkstatt“ für Kinder von 8 bis 12 Jahren, DB Museum Nürnberg, Tel. 0800 32687386, www.dbmuseum.de.

● Bildvortrag mit einmaligen und spannenden Motiven, nicht nur von Schmalspurbahnen, Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden

(HTW), Raum Z 336, 18.30 Uhr, Tel. (0351) 8644-0, www.ovps.de/verein.

Mi 17.04.2019

● Vereinsabend der VVM in Hamburg-Barmbek, 18 Uhr, „Tunici's Restaurant Dubrovnik“, Adolph-Schönfelder-Str. 49, 400 Meter von der U-Bahn-Haltestelle Hamburger Str., Tel. (040) 5542110, www.vvm-museumsbahn.de.

Mi 17.04. u. Do 18.04.2019

● Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 18.04. bis Di 23.04.2019

● Gebirgsbahnen Europas: durch die Südwesalpen, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

ab Schönberger Strand unterwegs Ostereiersuche, Straßenbahnfahrten alle halbe Stunde und nach Bedarf, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

● Dampf-Betriebstag auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorn-dorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

So 21.04. und Mo 22.04.2019

● Fahrttag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

● Ostereier-Suche im DB Museum Koblenz-Lützel, 10 bis 16 Uhr, Schönbornsluster Str. 14, 56070 Koblenz, DB Museum Servicecenter, Mo bis Fr, 9 bis 13 Uhr, Tel. 0800 32687386, (ausgenommen an Feiertagen), www.dbmuseum.de.

● Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

Mo 22.04.2019

● Aktionstag im Eisenbahnmuseum Lokschnuppen Aumühle. Umfangreiches Rahmenprogramm mit Fahrzeugschau, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

● Dampf-Betriebstag auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorn-dorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

● Oster-Museumzüge in die Probstei ab Schönberger Strand mit Ostereiersuche, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

● Modellbahnfahrttag in 74889 Sinsheim, Lokschnuppen Sinsheim, 12 bis 18, Tel. (07261) 5809, www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de.

● Fahrttag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

Mo 22.04. bis So 22.09.2019

● Fotoausstellung im Eisenbahnmuseum Lokschnuppen Aumühle unter der Überschrift „Über die Bäderbahn nach Fehmarn“, geöffnet immer sonntags von 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 25.04. bis Di 30.04.2019

● Gruppenreise mit regulären Zügen nach Hoorn in den Niederlanden ab Helmstedt, Magdeburg, Braunschweig und Hannover, Tel. (05352) 6471, www.eisenbahnfreunde.de, jimdo.com.

Fr. 26.04. bis Di 30.04.2019

● Studienreise nach Österreich mit dem Thema „Lokalbahnen zwischen Attersee und Waldviertel“, DGEG,

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Postfach 13 48, 58403 Witten, Tel. (02302) 878 89 00, www.dgeg.de.

Sa 27.04.2019

- Sonderfahrt mit Dampf von Meiningen nach Leipzig zum Jubiläum „20 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund“, Meiningen Dampflok-Verein, Tel. 0170 2844092, www.meiningen-dampflokverein.de.
- Rundfahrten mit Dampf auf der Berliner Ringbahn, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.
- Frühjahrsfahrt ab Hanau in die Wetterau mit 01 150 zum Bahnhofsfest in Stockheim, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de.

Sa 27.04. und So 28.04.2019

- Saisonöffnung im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uckermark) mit Museumsfahrten nach Damme, jeweils 10 bis 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.
- Schmalspurmuseum Wilsdruff von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Draisinenfahrten, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.

So 28.04.2019

- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Frühjahrsfahrt ab Hanau mit 01 150 zur Bundesgartenschau nach Heilbronn, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de.
- Sonderfahrt ab Berlin in den Spreewald (Lübbenau), Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.
- Dampf-Betriebstag auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

Di 30.04. bis So 05.05.2019

- DGEJ-Jahrestagung in Passau, mit Sonderfahrten, 30.04.: Fotofahrt mit VT 98 auf der Ilztalbahn, 01.05.: Fahrt zur Linzer Lokalbahn mit Einsatz von Altbau-ET und Elloks der LiLo, 02.05.: Mit VT 98 zum Moldaustausee, 03.05.: Gruppenreise zur Steyrtalbahn mit Sonderzug von Grünburg nach Steyr, 04.05.: Vormittags Vorträge, abends Fahrt mit VT 98 nach Neustift-Blindham, 05.05.: Fahrt mit VT 98 nach Plattling, Viechtach, Bayr. Eisenstein, Deggendorf, DGEJ, Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Postfach 13 48, 58403 Witten, Tel. (02302) 8788900, www.dgeg.de.

Mi 01.05.2019

- Betrieb auf der Museumsbahn

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

Schönberger Strand – Probsteierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

- Dampf-Betriebstag auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

- Traditionsverkehr auf der Kirnitzschalbahn mit historischen Fahrzeugen, Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pima-Sebnitz mbH, Tel. (03501) 792-0, www.ovps.de.

- Planfahrten mit Diesellok V60 auf der Küstenbahn zwischen Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

- Museumsdampfpzug- und Triebwagenfahrten auf der Strecke Harpstedt – Delmenhorst Süd (Grüne Straße), Delmenhorst-Harpstedter-Eisenbahnfreunde, Tel. (04244) 2380, www.jan-harpstedt.de.

- Traditionelle Frühjahrswanderung Lommatzsch – Löhthain, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.

Mi 01.05. bis Mo 06.05.2019

- Eisenbahn und Kultur auf Korsika, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Sa 04.05.2019

- 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) 899 11 43, www.vvm-museumsbahn.de.
- „Die Blaue Nacht im DB Museum“, Dauer 17 bis 24 Uhr, DB Museum Nürnberg, Tel. 0800 32687386, www.dbmuseum.de.
- Sonderzug zur Dampflokparade in Wolsztyn ab Cottbus und Guben mit 35 1097 und 50 3648, Lausitzer Dampflokclub, Tel. (0355) 3817646, www.ldcev.de.

Sa 04.05. und So 05.05.2019

- Frühjahrsausstellung in 39387 Oschersleben, OT Klein Oschersleben, Am Bahnhof 22a, Tel. (039264)

95039, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de.

- Großes Lokschuppenfest mit Gastfahrzeugen im Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de.

So 05.05.2019

- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

- Diesel-Betriebstag mit altroter V100 mit Bundesbahnflair auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

- Schienenbusfahrten auf dem „Teckel“ zwischen Hagen Hauptbahnhof und Ennepetal-Kluterthöhle, Ruhrtal-Bahn Betriebsgesellschaft mbH, Tel. (0208) 309983010, www.ruhrthalbahn.de.

- Modellbahnboerse im Straßenbahndepot in 04435 Schkeuditz, Rathausplatz 11, 9 bis 14 Uhr, Tel. (034204) 62183 www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.

Do 09.05.2019

- Fährabend in 74564 Crailsheim-Rüddern, Lokschuppen Rüddern, Gebäude 6a, ab 19.30 Uhr, Tel. (07904) 85 21, www.mec-crailsheim.de.

Sa 11.05.2019

- Schlemmer-Express auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

- Museumsbahnfest Rielasingen mit Dampfzugfahrten, Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etwilen – Singen (VES), CH-8261 Hemishofen, Tel. (0041) 52 743 14 90, www.etzwilen-singen.ch.

- Sonderfahrt nach Mildenberg zu den märkischen Feldbahntagen im Ziegeleipark ab Berlin, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.

- Sonderfahrt nach Templin, der Hauptstadt der Uckermark ab Berlin, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.

- Ostsachsenrundfahrt mit Diesellok V100 oder 50 3648 ab Cottbus, Senftenberg, Lausitzer Dampflokclub, Tel.

(0355) 3817646, www.ldcev.de.

- Pendelfahrten zwischen Zehdenick und Templin, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.

Sa 11.05. bis So 18.05.2019

- Bahn & Kultur in Bulgarien, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

So 12.05.2019

- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

- Dampf-Betriebstag auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

- 20 Jahre „Berlin macht Dampf“ auf Strecken rund um Berlin, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.

- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass. Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn & Schiff im Bahnhof Volgelsheim um 15.00 Uhr, Kontakt Dr. Hermann Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.

- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

Mi 15.05.2019

- Vereinsabend Hamburg-Barmbek, Aktuelles von Bahnen, Bussen und unseren Museen, 18 Uhr, „Tunicis Restaurant Dubrovnik“, Adolph-Schönfelder Str. 49, 22083 Hamburg, 400 Meter westl. der U-Bahnhaltestelle Hamburger Straße und Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand, alle halbe Stunde und nach Bedarf, 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.

BRAWA ▶ 144 DER EPOCHE IV UND TRIEBWAGEN-BEIWAGEN FÜR H0



Mit allerfeinster Detaillierung und epochengerechten Änderungen warten alle neuen Brawa-H0-Modelle der E44 auf. Der große MEB-Test war in der Ausgabe 10/2018 zu lesen.

144 071 war eine der beiden E44, die noch in den ozeanblau-beigen Farbtupf getaucht wurden. Im Gegensatz zur Würzburger 144 021 blieb der Langträger der Stuttgarter Lok

ohne beigefarbenen Lack, was der Lok vielleicht besser stand. Für die Modellbahn wirkt der Sonderling sicher attraktiv, insbesondere vor farblich passenden Wagen. Das Analogmodell

ist mit PluX22-Schnittstelle ausgestattet, es sind auch Ausführungen für Wechselstrom (364,90 Euro) und solche mit Sounddecoder (474,90 Euro) zu haben. Den schönen Einheits-

personenwagen gibt es nun mit der Beschriftung als Triebwagen-Beiwagen.

E 44: 43432; Preis: 309,90€

VB 140: 45543; Preis: 68,90€

Gbs Spur N: 67810; Preis: 33,50€



Der „VB 140 402 Kar“ ist als Beiwagen für ältere Triebwagen geeignet.



Für die Spur N gibt es den Gbs-uv253 als P-Wagen der Transthermos.

PIKO ▶ DB-MITTELEINSTIEGSWAGEN IN OZEANBLAU-BEIGE FÜR H0



Die Sonneberger präsentieren die nächste Farbvariante ihrer gelungenen Mitteleinstiegswagen der DB: Der Steuerwagen sowie die 2.-Klasse- und 1./2.-Klasse-Waggons erscheinen erstmals für den H0-Markt im ozeanblau-beigen Farbschema mit schwarzen Langträgern. Neben der guten Detaillierung gefällt insbesondere die saubere und trennscharfe Bedruckung der Modelle. Die Anschriften sind auch ohne Lupe klar lesbar. Sie weisen die Fahrzeuge dem Heimatbahnhof Dortmund zu. Gemeinsam mit den Piko-Silberlingen lassen sich so stimmige Epoche-IV-Garnituren zusammenstellen. **Bylf-Steuerwagen:** 59689; Preis: 74,99€, **AByl:** 59688; **Byl:** 59687; Preis: je 49,99€

ROCO ► „CONNECTING EUROPE“-VECTRON FÜR HO

Seit ihrer Ablieferung im August 2014 wirbt die Lok 193 875 der MRCE mit dem Slogan „Connecting Europe“. Auch in 87-facher Verkleinerung macht „Anni“ eine gute Figur. Insbesondere die mit stimmungsvollen Impressionen aus europäischen Metropolen bedruckten Seitenwände überzeugen. Die Anschriften entsprechen dem Betriebszustand bis 2015, als die Lok noch mit Transpetrol-Schriftzügen unterwegs war. Eine digital voll ausgestattete Wechselstromversion ist unter der Artikelnummer 79987 erhältlich.

Bestellnummer: 73986; Preis: 219,90 €



JÄGERNDORFER ► MODERNISIERTE ÖBB-1042 FÜR N



Auch die ÖBB-E-Lok-Klassiker der Baureihe 1042 aus der ersten Lieferserie erhielten anlässlich von Hauptausbesserungen ein verändertes Erscheinungsbild: Die Eckfenster wurden verschlossen, die rechte Führerstandstür entfiel, dafür wurde links ein Rückspiegel angebracht. Einen Sonderfall stellt 1042 007 dar, die den blutorangen Lack anstatt des Valoušek-Designs beibehält. Jägerndorfer hat auch diesen Einzelgänger in der Baugröße N umgesetzt. Das Modell ist sehr gut detailliert, aber eher rasant unterwegs.

Bestellnummer: 64060; Preis: 189,90 €

MINITRIX ► NÜRNBERGER S-BAHN-WAGEN FÜR N



Nach langer Zeit wieder aufgelegt wurden die x-Wagen. Das Zweier-Set enthält einen AB- und den Steuerwagen.

digitaldecoder für Spitzen- und Schlusslicht. Unter der Bestellnummer 15490 ist ein Ergänzungswagen der 2. Klasse erhältlich. Freunde der Epoche II können einen kurzen Güterzug aus einem Set mit dem Digital-Modell der Baureihe 92 (bay. R4/4) auf die N-Gleise stellen. Die Fahreigenschaften der Dampflok sind ausgezeichnet.

x-Wagen-Set: 15890; Preis: 129,99 €

DRG-Güterzug: 11631; Preis: 299,99 €

Nicht nur im Ruhrgebiet, auch in Nürnberg waren und sind die ab 1981 gebauten und als x-Wagen bekannten S-Bahn-Bauarten zu Hause. Die Fahrzeuge sind meist als feste Drei-Wagen-Garnituren im Einsatz, in Nürnberg von der Baureihe

143 gezogen oder geschoben. Die Minitrix-Modelle entsprechen in ihrer makellosen Farb-

gebung und Beschriftung dem aktuellen Betriebszustand. Der Steuerwagen enthält einen Di-

Mit diesen drei kurzen Wagen ist die 92 sicher nicht überlastet.



KRES ► PEG FÜR TT

Kres hat zwei neue Varianten seines TT-Modells des VT98 herausgebracht, die jeweils Vorbilder der Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) wiedergeben. Das abgebildete Modell entspricht dem Zustand aus der Anfangszeit der PEG, die damals noch im Auftrag von DBRegio zwischen Putnitz und Pritzwalk fuhr. Später erhielt man vom VBB einen eigenen Auftrag, so dass der

Der PEG-Schienenbus, von Kres stimmig für die TT-Bahner umgesetzt.



FOTO: SEBASTIAN KOCH

Schriftzug „Im Auftrag der Deutschen Bahn AG“ entfiel.

Die Simson S50 wird in den Versionen N und B (mit Blinkern) geliefert.



FOTO: WERK

Der Triebwagen besitzt noch nicht die später zusätzlich angebauten Rücklichter und wurde als T1 mit dem Namen „Putnitz“ versehen. Die zweite Version von Kres ist eine Farbvariante gemäß der späteren Ausführung, als die Fahrzeuge auf Biodieselbetrieb umgebaut wurden. Die entsprechenden

Rücklichter hat Kres nicht umgesetzt. Die Modelle sind auch als Digitalversionen zu haben.

Für H0 bietet Kres Kunststoff-Modelle der Simson S50 und der S51 an. Die Klassiker sind jeweils im Doppelpack in zwei Farben erhältlich.

PEG-VT1: 9803; Preis: 199,50 €

Simson S50: 10150; Preis: 26,90 €

BOS ► KURIOSES VON DER INSEL UND SPORTLICHES FAHREN FÜR H0



Passt! Der Reliant Regal III auf der Ladefläche des Atkinson-Trucks.

Der „Atkinson 8-Wheel Truck“ ist auch in 87-facher Verkleinerung ein eindrucksvolles Fahrzeug. Das sauber lackierte und mehrfarbig bedruckte Resinmodell gibt das wuchtige Vorbild rundum überzeugend wieder, nur der Kühlergrill wirkt etwas zu schlicht. Der dreirädrige Reliant Regal Supervan III ist Freunden des britischen Humors aus der Fernsehserie „Mr. Bean“ bekannt. Das urige Gefährt erscheint im leuchtend roten Dekor von „Jims Toy-store“. Rasanter war Roger

Moore 1977 als „James Bond“ mit seinem Lotus Esprit S1 unterwegs. Stilvoll und sportlich wirkt der Flitzer auch im Mo-



Noch hat der Ferrari 308 im Duell mit dem Lotus Esprit die Nase vorn.

dell. Die Bedruckung ist hervorragend, auch die Scheiben fügen sich gut in die kantige Karosserie ein. Fließende For-

men präsentiert dagegen der zur selben Zeit gebaute Ferrari 308 GTB. Wer es lieber klobig mag, wird mit dem Mitsubishi Pajero bestens bedient. Der Geländewagen aus der Frühzeit der SUV zeigt sich im typischen Weinrot-Metallic mit goldenen Kontrastflächen. Die Frontscheinwerfer sind leider nur aufgedruckt.

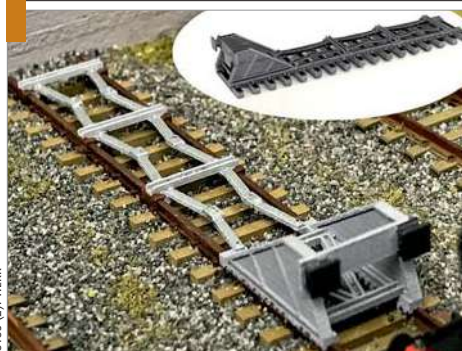
Atkinson 8-Wheel Truck: 224819; Preis: 34,95 €, Reliant Regal Supervan III: 223668; Ferrari 308: 229399; Lotus Esprit: 224482; Mitsubishi Pajero: 224480; Preise: je 22,95 €



„... und du bist sicher, Schatzi, dass das der Weg zum Golfplatz ist?“

MODELLBAHN UNION ► PRELLBÖCKE FÜR N

FOTOS (2): WERK



Eine von sieben neuen Prellbock-Varianten aus dem 3D-Drucker: ein Bremsprellbock, wie er an Bahnsteiggleisen größerer Kopfbahnhöfe zu finden ist.

Schier unendlich sind die Ideen der Mitarbeiter bei DM-Toys beziehungsweise „Modellbahn Union“. In der aktuellen Neuheiten-Liste sticht neben neuen Lasercut-Bausätzen ein ganze Reihe an Prellbock-Varianten hervor. Es finden sich Bauarten nach historischen Vorbildern genauso wie moderne Ausführungen. Neu im Sortiment sind auch Straßenfahrzeuge für N, die ehemals von „RailNScale“ angeboten wurden und nun in deutlich verbesserter Drucktechnik zu haben sind. Ein Beispiel ist der Magirus-Rundhauber mit Haus-zu-Haus-Behälter.

Bremsprellbock: A00362; **Preis:** 9,99€, **Magirus:** 00002; **Preis:** 29,99€

Die N-Straßenfahrzeuge aus dem Sortiment von Modellbahn Union müssen vom Kunden lackiert und beschriftet werden.



BUSCH ► LANDHANDEL FÜR H0

Eine schöne und universell einsetzbare Bausatz-Neuheit bietet Busch mit dem Landhandel. Das schlichte Gebäude mit kleinem Laden-Teil und Tor zur Werkstatt passt in jedes H0-Dorf. Grundstruktur, Wandverkleidungen, Fensterrahmen und Einfassungen bestehen aus lackiertem Spezialkarton. Das Dach, die Dachrinnen und eine Vielzahl an Zubehörteilen bestehen aus Kunststoff und sollten farblich behandelt werden. Bei unserem Beispiel im Bild wurden auch die dunkelbraunen Echtholz-Türen farblich verändert. **Landhandel:** 1665; **Preis:** 49,99€, **Framo-Pritschenwagen:** 52300/52351; **Preise:** 21,49/22,49€



Formneue H0-Varianten: Den Framo gibt es nun als Pritschenwagen.



Für viele H0-Städtchen unverzichtbar: der Landhandel von Busch.

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

Sonderfahrt auf die Insel Rügen

mit 01 0509-8 zur Rügenschens BäderBahn und zum Bahnhofsfest Putbus

Sonntag, 15. Juni 2019

Relation: Leipzig – Lutherstadt Wittenberg –
Berlin-Lichtenberg – Pasewalk – Stralsund –
Putbus und retour



Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)	ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Leipzig Hbf	110 €	75 €	240 €	
Berlin	100 €	70 €	220 €	

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

HERPA ► STRASSEN-KLASSIKER DER EPOCHE IV FÜR H0

Mit dem Ford Transcontinental von 1975 und dem ab 1977 gebauten Volvo F12 präsentiert Herpa gleich zwei typische Lkw-Hängerzüge der Epoche IV. Die mehrfarbig bedruckten Modelle weisen sogar schwarz abgesetzte Scheibenwischer auf.

Nur bei den Rückleuchten muss der Modellbahner selbst Hand anlegen. Recht einfach gestaltet ist dagegen der Renault R4, der als Neuauflage mit seitlichen Zierstreifen erscheint. Der Škoda 110L hatte auch im Westen seine Fans, das Modell zeichnet

sich durch filigrane mehrfarbige Bedruckung aus – bis hin zu den abgesetzten Lüftungsschlitzen und Rückfahrleuchten.

Deutrans-Volvo: 309417; Preis: 32,95€, Offergeld-Ford: 309820; Preis: 34,95 €, Renault R4: 030199; Preis: 14,95€, Škoda 110L: 028837; Preis: 13,95 €



MODELL SCENE ► LANDZUBEHÖR FÜR H0

In dem Ausstattungsset „Ländlicher Hof“ ist neben einer Hundehütte auch ein Kaninchenstall enthalten, in dessen Boxen sechs Rammmler Platz finden. Und wenn's mal eilt, leistet ein Plumpsklo wertvolle Dienste. Der Zusammen-

bau der winzigen gelaserten Holz- und Kartonteile erfordert Fingerspitzengefühl. Wer möchte, kann den filigranen Modellen mit einer Farbbehandlung ein noch realistischeres Aussehen verleihen.

Bestellnr.: 98523; Preis: 7,20 €



ZIMO ► NEUE SOUNDDECODER-GENERATION

Die Auslieferung der neuen MS-Decoder hat begonnen, zunächst mit den Typen MS450 und MS450P22. Die herausragende Eigenschaft dieser neuen Klasse von Sound-Decodern in modernster Technik (32-bit-ARM Prozessor) ist die neue Sound-Qualität, charakterisiert durch echte 16-bit-Auflösung, mischbare 11-, 22- und 44-

kHz-Sample-Raten und 16 Sound-Kanäle. Multiprotokoll-Fähigkeit und beste Langsamfahreigenschaften sind die bekannten Vorzüge der Zimo-Decoder.

Info: www.zimo.at



FOTO: WERK

ROCO ► Z21-BOOSTER UND -GLEISBESETZTMELDER

Für Rocos Digital-Programm sind einige Neuheiten zu vermelden: Der Dualbooster bietet zwei Ausgänge mit einer Belastbarkeit von je drei Ampère, die separat konfiguriert werden können (Spannung, Bremsgenerator, Kehrschleifenfunktion). Ein sogenannter Railcom-Globaldetektor ermöglicht die Hauptgleisprogrammierung im Boosterbereich. Der Booster ist über CAN-Bus, B-Bus oder CDE-Bus ansteuerbar. Ein Netzteil muss separat erworben werden.

Booster: 10807; Preis: 234,90 €

16-fach-Besetztmelder: 10819; Preis: 109,90 €



Ein Dualbooster und ein 16-fach-Besetztmelder erweitern die Z21-Digitalpalette bei Roco.

US-CORNER

Anlässlich des 200-jährigen Bestehens der Vereinigten Staaten spendierten zahlreiche Bahngesellschaften ausgewählten Lokomotiven eine spezielle Lackierung. Das galt nicht nur für die großen Railroads, auch zahlreiche kleine Bahnen legten sich ins Zeug, wie die Durham & Southern, die lediglich ein eigenes Netz von knapp 100 Kilometern Länge betrieb. Eine der vier eigenen GP38-2 erhielt eine markante Sonderlackierung in den Nationalfarben. Bei Athearn-Genesis ist jetzt das **H0-Modell** dieser Lokomotive erschienen (Art.-Nr.: 65778). Die Lokomotive besticht durch eine exzellente Detaillierung sowie eine außergewöhnlich gute Bedruckung und bietet sich als auffälliges Schmuckstück für jede US-Anlage an. Ebenfalls aus dem Genesis-Programm stammt der phänomenale „Pacific Car & Foundry“-Boxcar, der in den Farben des Nestlé-Konzerns unterwegs ist (Art.-Nr.: 26667). Das hervorragend detaillierte Modell überzeugt vor allem durch eine perfekte mattfarbene Lackierung und Bedruckung.

Im Ready-to-Roll-Sortiment findet man ebenfalls interessante Neuheiten: Neben einem schlicht braunen „50' FMC Exterior Post Combination Door Box Car“ (Art.-



Bicentennial-Lokomotiven sind in den Staaten Kult. Dazu gehört auch die 2000 der Durham & Southern.

Nr.: 26688) der Missouri Pacific (mo-pac) ist auch das deutlich auffälliger lackierte Modell desselben Wagentyps in den Farben der Minnesota, Dakota & Western (MD & W) erschienen (Art.-Nr.: 26685). Im Vergleich mit den Genesis-Modellen fallen die Ready-to-Roll-Produkte kaum ab. Lackierung und Bedruckung sowie die Gehäuse-Gravuren sind in gleicher Qualität. Lediglich bei den Feinheiten wie der Darstellung des Fahrzeugbodens oder der Bremsausrüs-



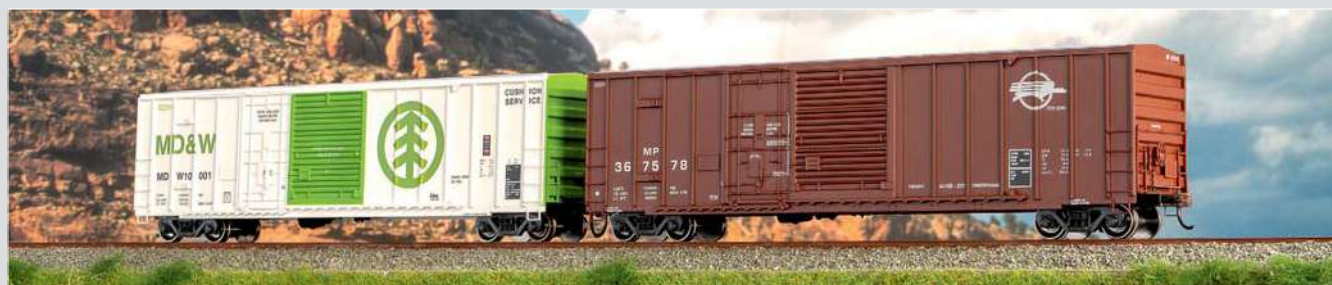
Fine Art in H0: Nestlé-Boxcar aus dem Genesis-Sortiment.

tung sind Unterschiede zu erkennen. Im preiswerten Roundhouse-Programm von Athearn

ist eine 40'-Gondola der New Haven im McGinnis-Lack neu erschienen (Art.-Nr.: 87960).



Sehr gute Lackierung und Bedruckung, etwas massivere Strukturen, aber günstig: NH-Gondola.



In puncto Gravuren, Lackierung und Bedruckung auf Genesis-Niveau; lediglich Feinheiten fehlen – dafür günstiger: Ready-to-Roll-Waggons.



LGB

Golden Spike

□ Am 10. Mai 1869, vor 150 Jahren, fuhr die Lokomotive „Jupiter“ der Central Pacific und „119“ der Union Pacific nach sechs Jahren Bauzeit der transkontinentalen Eisenbahnverbindung aufeinander zu. Symbolisch wurden die Gleise mit einem goldenen Schienennagel verbunden. Damit war die erste, 1776 Meilen lange transkontinentale Ost-West-Verbindung in den USA geschaffen.

Noch heute kommen sich in den Sommermonaten täglich die original nachgebauten Lokomotiven in Promontory (Utah) entgegen, um an dieses historische Ereignis zu erinnern.

LGB feiert das Jubiläum mit einem Lokomotivset, bestehend aus den beiden Dampflok als feindetaillierte Modelle aus Messing und Druckguss in der Bauweise früherer LGB-Metall-Loks.

Die Ausführung, Farbgebung und Beschriftung entspricht den beiden Nachbauten, wie sie an der Gedenkstätte im Einsatz sind.



Täglich grüßt der Gold-Nagel. Im Sommer fahren die beiden Lok-Nachbauten an der Gedenkstätte bei Promontory in Utah regelmäßig aufeinander zu.

zeugt auch Zylinderdampf und den Dampfausstoß der Pfeife, wenn diese betätigt wird. Die Nachbildung der Innensteuerung ist voll beweglich. In der edlen Holzkiste sind auch eine vergoldete Nachbildung eines Schienennagels aus Metall, ein Modell eines Fahnenmastes mit amerikanischer Flagge sowie Lokführer- und Heizerfiguren verpackt.

Die Artikel-Nr. L29000 wird in einer einmaligen Serie, weltweit limitiert auf 299 Stück, aufgelegt.



Als feindetaillierte Modelle in Metallbauweise werden die beiden Loks „Jupiter“ und „119“ in Gartenbahngröße erscheinen.



FOTOS (5): MARKLIN

ONTRAXS! 2019 IN UTRECHT

Klein aber fein

□ Etwa 12000 Besucher kamen vom 15. bis 17. März 2019 zur internationalen Modellbahnausstellung „OntraXS!“ ins Utrechter Eisenbahnmuseum. Unter den 30 ausgewählten Exponaten waren dieses Mal auffällig viele kleinere Anlagen, außerdem waren die kleineren Spuren stark vertreten. Gewinner des Publikumspreises 2019 wurde die Anlage „De Graafstroom“, erbaut vom niederländischen Zahnarzt Vincent de Bode. Die kleine Anlage gibt kein konkretes Vorbild wieder, sondern zeigt eine Dampfstraßenbahn, wie sie im Jahr 1947 in der niederländischen Provinz hätte verkehren können. Alle Fahrzeuge sind im Maßstab 1:87 mit einer Spurweite von 12,6 Millimetern (der Kapspur mit 1067 Millimetern entsprechend) selbst gebaut. Außer dem Zug bewegen sich auf der Anlage dank ausgetüftelter Technik ein Schwan, ein Vogel und ein Segelschiff.



FOTO: REN KORTHOFF



Ungleiche Begegnung:
Der Klv 12 ist länger
als so manche H0-Lok.
Trotzdem wirkt er
winzig neben der über
82 Zentimeter langen
V200.

IG SPUR II

Modultreffen in Schenklengsfeld

Am 31. Mai und am 1. Juni 2019 findet wieder das traditionelle Modultreffen der „IG Spur II e.V.“ in der Schenklengsfelder Schulsportthalle statt. Es wird ein umfangreicher und vorbildnaher Fahrbetrieb auf einer großen Anlage geboten, die sowohl aus vereinseigenen als auch aus privat gebauten Modulen besteht. Besonderheiten sind ein großer Regelspur-Rundkurs mit Stichstrecke und 64 Millimetern Spurweite, zwei Rollwagenanlagen als Übergang zur Meterspur (45 Millimeter) sowie Umlademöglichkeiten zwischen Schmalspurbahn und Feldbahn, so dass der Gütertransport auf verschiedenen Spurweiten vorgeführt werden kann.

Beim Treffen wird man nicht nur handelsübliche Fahrzeuge beobachten können, sondern auch viele Umbauten und Handarbeitsmodelle, die zum Gedankenaustausch unter den

Modellbauern anregen. Erstmals wird ein 45-Millimeter-Rundkurs aufgebaut, auf dem Livesteam-Modelle vorgeführt werden. Verschiedene Kleinserienhersteller stellen ihre Produkte vor. Der Eintritt ist frei. Info: www.spur-ii.de.



Der große Maßstab ermöglicht eine faszinierende Detaillierung. Der sechsachsige Rungenwagen ist ein prächtiges Beispiel.

SINSHEIM

Spur-1-Treffen

Das Technikmuseum Sinsheim lädt zum 30. Spur-1-Treffen ein. Am 22. und 23. Juni 2019 ist es wieder soweit.

Der Maßstab 1:32 gewährleistet imposante und besonders detailreiche Modelle. Spur-1-Modelle sind technische Kabinettstücke, die allerdings ihren Preis haben.

Das Treffen in Sinsheim ist weltweit eines der größten seiner Art. Mehr als 80 Fahrzeug- und Zubehör-Hersteller aus ganz Europa werden erwartet. Im gesamten Museum bieten diese den Spur-1-Fans ihre Produkte, Neuheiten und Dienstleistungen an. Clubs und Vereine präsentieren ihre mit großem Aufwand gestalteten Dioramen und Anlagen in Aktion. So kommt bereits zum zweiten Mal die „Gauge-1 Model Railway Association“ aus Großbritannien und zeigt auf über 100 Quadratmetern eine imposante Echtdampfanlage. Nur unwesentlich kleiner ist die sehr detailreiche Anlage der Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Halle, die 2019 das erste Mal mit von der Partie sind. Viele weitere Clubanlagen sorgen dafür, dass das Spur-1-Treffen nicht nur eine Verkaufsmesse, sondern ein Modellbahn-Ereignis für Jung und Alt ist. Der Zutritt zur Veranstaltung ist im Gesamteintrittspreis des Technikmuseums enthalten.



Impressum

MODELLEISENBAHNER

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR

Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION

Andreas Bauer-Partner (abp), Bernd Keidel (ke),
Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Rainer Albrecht, André Marks, Dr. Helmut Petrovitsch,
Stefan Ponzlet, Hans-Jürgen Schulz, Michael Siemens,
Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG

Snezana Dejanovic

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermeir@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 Fürstenfeldbruck

VERTRIEB

Angelika Höfer, Daniela Schätzle,
Petra Schwarzenfelder, Martina Widmann
Bestellservice (08141) 53481-0

Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst),
(08141) 53481-103

SEKRETARIAT

Claudia Klausnitzer, Tanja Baranowski

ABONNENTEN-SERVICE

FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: abo@vgbahn.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

VBG Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 5,50 €

Jahres-Abonnement

Inland: Kleines Abonnement 64,60 €

Großes Abonnement 81,20 €

EU- und andere europäische Länder:

Kleines Abonnement 75,80 €;

Großes Abonnement 89,20 €

Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils
frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen
vor Vertragsende.

DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 -0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung –
auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Daten-
träger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung
des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht aner-
kannt werden.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird
keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unter-
lagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu
kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und
sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.
Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen
On- bzw. Offline-Produkten ein.

OFFIZIELLES VERBANDSGESAMT

des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.
(BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung
e.V. (SMV)

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VBG Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Andreas Schoo, Ernst Rebele, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG

Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VBG
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: KLAUS ECKERT

EIN JAHRHUNDERT SBB-KROKODILE

Sie gehören zu den weltweit berühmtesten Lokomotiven und prägten über Jahrzehnte den Schweizer Güterverkehr. 1919 rollte die erste Ce 6/8^{II} aufs Gleis. Zum 100. Geburtstag legt Mäklin sogar ein vergoldetes H0-Modell auf.



FOTO: JÖRG BOBSEN

DER ABGESANG DER V 100

Seit etwa 1992 befand sich die bewährte Diesellok-Reihe der DR in einem stetigen Niedergang. Dieser währte bis ins neue Jahrtausend, bis die letzten 298 aus Staatsbahndiensten verschwanden.

Unser Juni-Heft
erscheint am

14. Mai

bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Dienstag



FOTO: STEFAN DONNERHACK

DAS BEM WIRD 50

Für die Jubiläumsfeierlichkeiten im Mai hat sich das Bayerische Eisenbahnmuseum ein besonderes Projekt einfallen lassen.

AUSSERDEM

Tillig wird 25

2019 feiert der Sebnitzer TT-Hersteller ein Jubiläum; ein Vierteljahrhundert, das es in sich hatte.

Direkt nach Einbeck

Dank eines Reaktivierungsprogramms gibt es erstmals seit 34 Jahren wieder Personenverkehr auf der Ilmebahn.

Abenteuer Pakistan

Eine Dampfbusfahrt zum Khyber-Pass vor 25 Jahren.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: THONIS VAN DER WEEEL

KLEINSTADT-KLASSIKER

Thonis van der Weel zeigt, was sich aus einem günstigen Piko-Bausatz machen lässt.



FOTO: A. BAUER-PORTNER

KLEINES WEITES LAND

In die heile Welt der Franzburger Kreisbahn entführt eine liebenswerte Anlage des MEC Elbflorenz aus Dresden im Maßstab 1:120.



Ladies & Gentlemen: it's TEE time!

märklin

EXKLUSIVMODELLE DES ORIGINALS!

Die 101 112-1 'Rheingold' der DBAG ist
seit April 2017 in ganz Deutschland unterwegs!

Am 24.10.2018 wurde aus „unserer“ blau-beigen 101er eine
rot-beige 101er. Mit dieser typischen, markanten Lackierung,
welche an die historische TEE-Farbgebung erinnert,
wird sie bis April 2020 unterwegs sein.



▼ Märklin 43870.003

3er Set Personenwagen 'Rheingold'
rot-beige, DBAG, Ep.V

169,⁹⁵ €

Das Set besteht aus:

- 1x Packwagen Dms 905
- 1x Speisewagen mit Pantograph WRmz 135.0
- 1x Großraumwagen 2. Klasse Bpmz 291.3



▼ Märklin 43870.004

2er Set Personenwagen 'Rheingold'
rot-beige, DBAG, Ep.VI

109,⁹⁵ €

Das Set besteht aus:

- 1x Abteilwagen 1. Klasse Avmz 207
- 1x Abteilwagen 2. Klasse Bvmz 207



▲ Märklin 39370.002

E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI
'Rheingold' rot-beige, MFX+-Sound

299,⁹⁵ €

Modell: mit Spielwelt Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen, geregelter Hochleistungsantrieb, 2 Achsen angetrieben, Haftreifen, fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar, Fernscheinwerfer separat schaltbar, Spitzenlicht an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar, wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichts, Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED), Länge über Puffer 21,9 cm

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 Modellschulwaren Lindenberg

50676 Köln · Blaubach 6-8
Tel. 02742-930090 · 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 Pfulhst 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!



Kombinierter Verkehr für die Modellbahn - Der T3

Als Nachfolger des Typs T1 entstand Anfang der 1990er Jahre der Typ T3 (Bauart Sdgmns 743). Dieser Wagen ist mit 18,34 m fast 2 m länger und hat eine Lastgrenze von 69 Tonnen, so dass zumindest vor dem Hintergrund dieser Werte jeder heute zulässige Auflieger transportiert werden kann. Für den Transport von Containern ist die Länge allerdings nicht optimal, aber für 24'/26'-Wechselaufbauten wegen der höheren Lastgrenze wieder besser geeignet. Das neue Roco Modell überzeugt durch eine filigrane Ausführung und höchste Betriebstauglichkeit.

Taschenwagen T3, AAE



Sdgmns743

Art. Nr.: 76225

Taschenwagen T3, AAE



Sdgmns743

Art. Nr.: 76220

Taschenwagen T3, AAE



Sdgmns743

Art. Nr.: 76221