

Jetzt 116 Seiten Umfang!

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8

August 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:

À 120 von Piko À ICE4 von Kato À 94 von Lenz

Werkstatt:

À Verschlagwagen von RST

Auf 600 Millimetern durchs Land

Erinnerungen an die MPSB

Railsystems RP aus Gotha

Auffällig und erfolgreich



50 Jahre ET 420

Das Heiligtum



Abb. zeigt Auswahl aus unserem ROCO-LINE-Sortiment

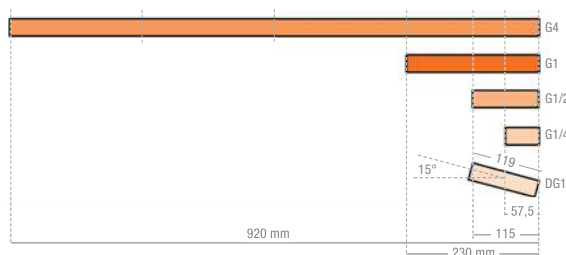
ROCO LINE - das flexible Gleissystem mit Bettung

Das durchdachte Gleis mit 2,1 mm Schienenprofil bringt das Schotterbett schon mit. Egal, ob eine schnell aufgebaute Strecke im heimischen Kinderzimmer oder quer durch die Wohnung, mit dem ROCO-LINE-Bettungsgleis fahren Sie immer sicher. Das mühsame Einschottern der Gleise auf der Modellbahnanlage entfällt dank der authentischen Gleisbettung. Aufgrund der klaren Geometrie werden nur wenige Gleiselemente für den Aufbau benötigt. Der eigenen Phantasie sind dank flexibler Gleise kaum Grenzen gesetzt.

Gerade Gleise

Das ROCO LINE-Gleissystem kommt im Prinzip mit zwei verschiedenen langen geraden Gleisen aus.

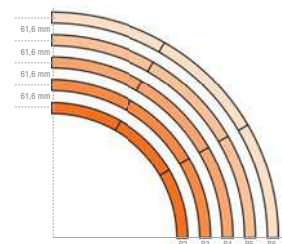
Alle weiteren geraden Gleise (außer dem Diagonalgleis) sind Teile oder Vielfache der Standardgeraden. Einfacher geht's nicht!



Gebogene Gleise

ROCO LINE bietet fünf Grundradien im Parallelkreisabstand von 61,6 mm an:

- R2** Bogen 30°, $r = 358$ mm
- R3** Bogen 30°, $r = 419,6$ mm
- R4** Bogen 30°, $r = 481,2$ mm
- R5** Bogen 30°, $r = 542,8$ mm
- R6** Bogen 30°, $r = 604,4$ mm



Der Gleisabstand von 61,6 mm gewährleistet, dass sich bereits auf R2 / R3 Züge mit maßstäblich langen D-Zug-Wagen ohne Berührung begegnen können.



14 Weiter im Takt

Die Triebzüge der Baureihe 420 mit ihrer 50-jährigen Geschichte bieten heute eine urige, erlebnisreiche Abwechslung im täglichen S-Bahn-Alltag.



Titel: 420 von Märklin
Foto: Jörg Chocolaty

TITELTHEMA

14 VON DER S-BAHN ZUM KULTOBJEKT

Auch nach einem halben Jahrhundert fahren noch einige ET420 im täglichen Plandienst.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

22 VOLLDAMPF MIT ZWEI- UND DREIKRAFTLOKS

In München fand die „transportlogistic“, die Messe der Güterverkehrsbranche, statt.

24 WECHSEL IM LÄNDLE

Große Änderungen im Südwesten: Im Juni 2019 traten dort neue Anbieter an.

26 ALLROUNDER AUS GOTHÄ

Das EVU Railsystems RP hat mehr zu bieten als seine auffälligen Fahrzeuglackierungen.

32 DIE SCHIENENVERSTEHER (TEIL 2)

Die „Allianz pro Schiene“ sieht großen Nachholbedarf beim Schienenverkehr.

40 HSB AM SCHEIDEWEG?

Die Harzer Schmalspurbahnen stecken derzeit in mehrfacher Hinsicht in Schwierigkeiten.

LOKOMOTIVE

46 SCHMALSPUR-JUBILÄRIN

Vor 60 Jahren ermöglichten die ersten ÖBB-2095 den Traktionswechsel auf 760-mm-Spur.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

50 LUGANO-DINO

Besuch im Tessin 1964: Der Nahverkehr rund um Lugano war überaus spannend.



54 Auf 600-Millimeter-Spur

Die Idylle der Bahn verhinderte nicht die Stilllegung: 1969 kam das Ende der MPSB.

54 PIONIER AUF SCHMALER SPUR

Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn stellte vor 50 Jahren ihren Betrieb ein.

MODELL

WERKSTATT

68 TIERTRANSPORT

Aus einem hochdetaillierten H0-Bausatz von RST entsteht ein Verschlagwagen Vh 14.

TEST

74 WEGBEREITERIN

Piko bringt die E-Lok 120 005 der DB in 1:87.

76 AUSSER SEHR SCHNELL

Modell-Premiere des ICE4: Kato war mit seinem N-Modell am schnellsten.

78 BULLIGER LASTESEL

Preußische T16¹ von Lenz für die Spur 0.

80 40 JAHRE UND DIE NEUE 94.5

Die Lenz-Neuheit wurde mit einem Sonderzug zum Rennsteig feierlich vorgestellt.

PROBEFAHRT

82 ZWISCHENLÖSUNG

REE bietet den TEE-Dieseltriebwagen der SNCF in 1:160 an.

83 SECHSACHSER MIT KULTFAKTOR

Epoche-VI-Variante der 151 in H0 von Piko.

83 „EINE INSEL MIT ZWEI ...“

Lok „Emma“ für die Gartenbahn von LGB.

84 ÄTZEND!

Brawa-Neuheit in 1:87: Säuretopfwagen.

84 AB ZUM SCHREDDER

Samms mit Schredderwalze in H0 von Roco.



68 Feiner Kunststoff

Mit Geschick und kleinen Kniffen entsteht aus einem RST-Bausatz ein Verschlagwagen.

UNTER DER LUPE

85 ORDNUNG = HALBES LEBEN

Industrie-Hochregale von Busch in H0.

SZENE

86 ... PIT PEGS IDEE.

Eine Kompaktanlage nach Miba-Vorlage mit allem, was das Modellbahnerherz begehrt.

92 PINZGAU-BAHN

Mehrere Zufälle bestimmten die Entstehung einer H0e-Anlage nach Urlaubsmotiven.

96 SPIELZEUG UND GEFÖHNTE HAARE

Vom Friseursalon zum erfolgreichen Spielwarenhändler: 100 Jahre Firma Werst.

98 FRANKEN-GOLD

„Das Goldene Gleis“ wurde 2019 in Ebermannstadt verliehen.

AUSSERDEM

38 BUCHTIPPS

44 BAHNPOST

102 BDEF & SMV

104 TERMINE + TREFFPUNKTE

106 MODELLBAHN AKTUELL

113 IMPRESSUM

114 VORSCHAU



86 Beliebte Vorlage

Überschaubare Anlagen wie jene in H0 von Günther Jirouschek sind überall heimisch.



232 569 mit der morgendlichen Übergabe von Trostberg nach Schalchen am Alzkanal in Mussenmühle. Die Lok war eigens von engagierten Mitarbeitern als Beitrag von DB Cargo zum Jubiläum der SOB für einen Tag von Nürnberg nach Mühldorf geholt worden, um dort die Planleistungen von Trostberg aus zu bespannen.

25 JAHRE LINIENSTERN MÜHLDORF

Silbernes Jubiläum

Ä Der ostbayerische Liniennetz nahm vor 25 Jahren, im Mai 1994, den Betrieb auf. Rund um den Knoten- und Umsteigebahnhof Mühldorf gibt es seitdem einen aufeinander abgestimmten Taktfahrplan auf den acht Bahnlinien Richtung München, Landshut, Passau, Simbach, Burghausen, Salzburg, Traunstein und Rosenheim. Der Liniennetz Mühldorf umfasst 454 Betriebskilometer und besteht fast ausschließlich aus Dieselstrecken, von denen ein Teil vor der „Revolution im Nahverkehr“ zur

Stilllegung anstand. Heutzutage sind abgestimmte Taktfahrpläne und moderne Triebwagen im Nahverkehr zwar in weiten Teilen Deutschlands die Norm, 1994 sah dies jedoch noch ganz anders aus, denn die Regionalisierung des SPNV erfolgte erst 1996, zwei Jahre nach der Bahnreform. Dennoch trauten sich damals die alte Bundesbahn und dann die frühe DBAG sowie der Freistaat Bayern bereits 1994 zu, ein Konzept nach Schweizer Vorbild im südostbayerischen Raum zu installieren und den Verkehr massiv zu verbessern. Neben häufigeren Fahrten gehörten dazu vor allem auch neue Fahrzeuge. So wurde Mühldorf zur Heimat einer großen Anzahl von Triebwagen der Baureihe 628.4. Nach München kamen zudem verstärkt komfortable Doppelstockwa-

gen zum Einsatz. 2002 ging DBRegio dann sogar noch einen Schritt weiter und gründete die sogenannten „Regionalnetze“, indem es auf bestimmten Nebennetzen die Unterhaltung und Modernisierung der Infrastruktur von DB Netz und DB Station & Service übernahm. Schienenverkehr aus einem Guss wurde so wieder möglich und erleichterte maßgeblich die Aufwertung der oft vernachlässigten Zweigstrecken. Für den Raum Mühldorf wurde dafür die Südostbayernbahn (SOB) ins Leben gerufen, die seitdem große Erfolge zu verzeichnen hat. Beispielsweise konnten auf der Rottalbahn Kreuzungspunkte wieder eingerichtet und Bahnübergänge geschlossen werden, abschnittsweise hob man die Höchstgeschwindigkeit an. Im Gegenzug bestellte die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zusätzliche Fahrten zur Angebotsverdichtung. Auch die Industriestadt Traunreut erhielt ihren SPNV-Anschluss



212 084 des Vereins „DBK Historische Bahn“ mit einem klassischen Nahverkehrszug (Mühldorf – Trostberg) an der Bahnhofseinfahrt Garching. Der hübsche Zug entsprach nicht ganz dem Motto „Nahverkehr wie vor 25 Jahren“, sondern erinnerte eher an den „Nahverkehr vor 50 Jahren“.



Garching (Alz) fast wie damals: Während der VT26 der Chiemgauer Lokalbahn gerade von Traunstein aus auf Gleis 1 angekommen ist, macht sich die Schienenbusgarnitur der Passauer Eisenbahnfreunde auf den Weg nach Trostberg.

nach vielen Jahrzehnten zurück, allerdings wurde dieses Angebot aufgrund der langen Fahrtzeiten und schlechteren Bedienung der Unterwegshalte von den Reisenden bislang nur verhalten angenommen.

Bei der SOB wollte man das Jubiläum nicht unbeachtet lassen und so beschloss man, am 25. Mai 2019 einen Tag lang wieder einen SPNV anzubieten, wie er vor der Einführung des Liniensterns aussah. So kehrten viele ehemalige Baureihen und Reisezugwagen nochmals in die Region zurück und zogen viele tausend Besucher an. Das Programm war gut durchdacht und machte es möglich, dass fast alle historischen Züge auf den meisten Strecken zumindest eine Fahrt absolvierten.

Es bleibt zu hoffen, dass der Schienenverkehr im Linienstern Mühldorf in den nächsten Jahren weiter aufgewertet werden kann und die SOB mit dem Ansatz einer integrierten Bahngesellschaft noch lange Bestand hat.

cg



FOTOS: CHRISTOPH GRIMM

Bei Heiligenstadt passiert die private 218 402 von Railsystems RP (siehe Seite 26) sommerliche Wiesen auf dem Weg nach Altötting und Burghausen.

FUNKLOCH-HOPPING

In den seltenen Momenten, in denen es gelingt, kurz innezuhalten, lohnt es sich, über die umwälzenden

Veränderungen in vergangenen drei, vier Jahrzehnten nachzudenken. Bei der Feier zum 40-jährigen Bestehen des Digitalpioniers Lenz bot sich mal wieder die Gelegenheit.



Stefan Alkofer

Sogar unsere kleine Nische Modelleisenbahn ist längst geprägt von Computer und Internet. Das betrifft nicht nur die digitale Steuerung der Loks und Anlagen. Längst basteln wir Bausätze, die mittels Laser geschnitten wurden und was der Zubehörmarkt nicht anbietet, entsteht am heimischen 3D-Drucker.

Sollten noch Fragen aufkommen oder Hilfe nötig sein, ist das Smartphone schnell zur Hand und die Suchmaschine einsatzbereit.

Sofern man Netz hat – keine Selbstverständlichkeit hierzulande. Sogar die teuersten Regionen sind betroffen: Als ich vor ein paar Tagen mit der S-Bahn von Fürstenfeldbruck nach Geltendorf fuhr (fünf Stationen, knapp 20 Minuten Fahrzeit), wollte ich auf „Bahn.de“ die Abfahrtszeit meines Anschlusszuges erfahren. Mein Handy teilte mir meist „kein Netz“ mit. Hielt die S-Bahn kurz im Bahnhof, blinkten auf dem Bildschirm ein paar Balken auf. Die Zeit reichte jedoch nie, um die Seite aufzubauen und kurze Zeit später erreichte mein ET 420 zielsicher das nächste Funkloch.

Der S-Bahn-Triebzug mit 50-jähriger Geschichte war jedenfalls zuverlässiger als die oberbayerische Netzabdeckung.

Für mich war es kein großes Malheur, aber Fortschritt sieht anders aus.

Vielleicht wird's ja mit 5G besser?

BAHPARK AUGSBURG

TEE-Abschied und neuer Partner

Ä Für Freunde des VT 11.5 hieß es am 28. Mai 2019 Abschied nehmen: Die aus den Triebköpfen 601 013 und 019 gebildete Trans-Europ-Express-Garnitur des Nürnberger DB Museums musste ihren Standort am Bahnpark Augsburg verlassen. Die bisherigen Abstellflächen südlich des eigentlichen Museumsgebiets in Augsburg sollen künftig von einer Wohnungsbaugesellschaft entwickelt werden. 218 402 von Railsystems RP brachte den historischen Triebzug zur weiteren Abstellung nach Lichtenfels, das Schicksal des Fahrzeugs ist ungewiss. Eine betriebsfähige Aufarbeitung erscheint aufgrund der immens hohen Kosten eines solchen Vorhabens unwahrscheinlich.

Nur wenige Tage später gab der Bahnpark eine neue Kooperation mit der Centralbahn AG aus Basel bekannt. Das auf Sonderfahrten spezialisierte Eisenbahnverkehrsunternehmen aus der Schweiz will auf dem Gelände des Bahnparks einen neuen Betriebsstandort eröffnen. Dazu möchte die Centralbahn mehrere historische Reisezugwagen fest in Augsburg stationieren, die



FOTO: MARKUS HEHL/BAHPARK AUGSBURG

Am 6. Juni 2019 war es so weit: 218 402 der Railsystems RP verließ mit dem VT 11.5 des DB Museums den Bahnpark mit Ziel Lichtenfels.

von dort aus europaweit vor Sonderzügen eingesetzt werden sollen. Der Vertrag über die Anmietung der denkmalgeschützten Gleisanlagen wurde bereits am 24. Mai 2019 unterzeichnet.



FOTO: STEFAN KARKOWSKI

Ä Äußerlich wie neu präsentierte sich V83 der Salzburger Lokalbahn (SLB) am 3. Juni 2019 bei der Gmeinder Lokomotiven GmbH in Mosbach (Baden). Die 2012 bei Gmeinder gebaute Maschine wurde am 25. September 2017 in einen schweren Unfall verwickelt. Nach Abschluss der aufwendigen Reparaturarbeiten, im Zuge derer auch eine Führerkabine neu gebaut werden musste, wurde die Lok auf einen Tieflader-Lkw der Pressnitztalbahn verladen und zurück ins österreichische Zell am See transportiert. Dort waren noch einige Restarbeiten auszuführen und die Logos der SLB anzubringen. Nun kommt die Lok wieder im Netz der SLB bei der Pinzgauer Lokalbahn zum Einsatz. Die SLB betreibt die 760-Millimeter-Schmalspurbahn seit 2008.

ZWISCHENHALT

■ Die **DBAG** will mit einer neuen Konzernstrategie unter dem Motto „starke Schiene“ den Marktanteil der Bahn im Personen- und Güterverkehr deutlich steigern. Neben einer besseren Vernetzung mit dem Nahverkehr sieht das Papier einen 30-Minuten-Takt zwischen den größten Städten des Landes und ein Wachstum des Güteraufkommens um bis zu 70 Prozent vor.

■ Das **Land Schleswig-Holstein** möchte beim Hersteller Stadler 55

Flirt-Akku-Triebzüge erwerben. Die Fahrzeuge sollen in den SPNV-Netzen Nord und Ost eingesetzt werden. Der künftige Betreiber der Züge wird derzeit in einer Ausschreibung ermittelt.

■ Die **polnische PKP Intercity** bestellt bei der Firma Cegielski in Poznan 55 neue Reisezugwagen für ihre Express-Intercity-Züge (EIC). Die Bestellung im Wert von rund 113 Millionen Euro beinhaltet neben 2.-Klasse-Großraum- auch 1.- und 2.-Klasse-Abteilwagen.

■ **Israel Railways** bestellt bei Bombardier 74 weitere Twindexx-Vario-Doppelstockwagen. Die Fahrzeuge werden in Bautzen und Görlitz gefertigt, der Auftrag hat ein Volumen von rund 147 Millionen Euro.

■ **Trenitalia** kauft bei einem Konsortium aus Hitachi und Bombardier 14 weitere Hochgeschwindigkeitstriebzüge des Typs Frecciarossa 1000. Die 360 km/h schnellen Züge sollen Platz für bis zu 460 Fahrgäste bieten.



FOTO: MARCUS HENSCHKE

Â Im Beisein von Konzernchef Dr. Richard Lutz taufte die DBAG am 22. Mai 2019 ihren ICE-Triebzug 4601 (406 001) in Brüssel auf den Namen „Europa“. Der Zug soll fortan, mit einem blauen Seitenstreifen versehen, für die europäische Idee werben. Das Bild zeigt den Zug am 1. Juni 2019 in Arnheim-Central.



FOTO: JURGEN HUBSTEL

Â Auf Initiative des international tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmens Metrans war 86333 der Press am 24. Mai 2019 im regulären Rangierdienst im Hamburger Hafen aktiv. Das Bild zeigt die Lok beim Verlassen des Bahnhof Waltersdorf/Burchardkai mit einem fast 1800 Tonnen schweren Containerzug.

Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats August: Interregio mit Agfa und McDonald

Die amerikanische Fastfood-Kette eröffnete im Mai 1992 erste Restaurants auf Schienen. Die Weltpremiere waren zwei Speisewagen vom Typ EWIV, die zwischen Basel SBB, Genève-Aéroport und Brig verkehrten. Ab Mai 1997 sah man sie auch in Zürich HB. An Bord servierte McDonalds erstmals Wein und Bier! Der Versuch endete ernüchternd schon 1998. Die beiden Wagen wurden zu RailShops von Coop. Der am Kaeserberg eingesetzte Zug entspricht, leicht verkürzt, dem Umlauf von 1997. Innovativ war auch die Re 460 015-1. Als erste SBB-Lok trug sie ein Werbekleid, enthüllt im April 1994 für Agfa. Im August 1997 zog sie sich fürs Fernsehen TSR um. In der Agfa-Zeit trug sie – mit Rücksicht auf die Re 6/6 11618 Dübendorf – den Namen „Dübendorf II.“



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.



Schiene kreuzt Straße

Best.-Nr. 540608-e
nur € 4,99

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

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

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

unsere

VGB MEDIATHEK

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

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

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

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: HELMUT SANGWEISTER

Ä Seit der Wiederinbetriebnahme der Schwarzatalbahn 2002 ist der Bahnhof Schwarzburg zum Haltepunkt degradiert. Wir wollen von Ihnen wissen: Welcher bekannte Modellbahnzubehör-Hersteller hat diesem wohl schönsten Empfangsgebäude der Schwarzatalbahn ein Denkmal im Maßstab 1:87 gesetzt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 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 Juniheft lautete: „Baureihe 252“. Gewonnen haben: Meiling, Eckerhard, 06869 Coswig; Traube, Ulrich, 14776 Brandenburg; Seidel, Walter, 08371 Glauchau; Hommel, Wolfgang, 08499 Mylau (Vogtland); Pietsch, Wolfgang, 04827 Machern; Schöneberg, Erich, 64347 Mühlthal; Mätzig, Werner, 04209 Leipzig; Mausbach, Manfred, 33034 Brakel; Walter, Günther, 99867 Gotha; Hack, Rainer, 92245 Kümmersbruck; Jenke, Ullrich, 39291 Lostau; Römuß, Ralph, 04357 Leipzig; Quitsch, Axel, 13129 Berlin; Lindner, Manfred, 01159 Dresden; Grimm, Wolfgang, 01744 Dippoldiswalde; Fischer, Roswitha, 84079 Bruchhof; Joecks, Horst, 34369 Hofgeismar; Fleischer, André, 12527 Berlin; Kümmerle, Klaus, 73027 Donzdorf; Halm, Hartmut, 52062 Aachen.



FOTO: KARSTEN WURM

Am 4. Juni 2019 machte „Noah's Train“ in München Ost Station, als Zuglok diente der mit einem passenden Werbeslogan versehene DB Cargo-Mehrsystem-Vectron 193361.

RAIL FREIGHT FORWARD

Ein feiner Zug fürs Klima

Ä Ein bunter Containerzug wirbt für den Klimaschutz: „Noah's Train“ startete am 14. Dezember 2018 aus Anlass der UN-Klimakonferenz im polnischen Katowice seine Reise. Seitdem tourt der Zug durch Europa. An jeder Station werden die ursprünglich grünen Container des Zuges von Streetart-Künstlern gestaltet. In der Zwischenzeit ist der Zug laut dem Initiator Rail Freight Forward zum längsten rollenden Kunstwerk der Welt geworden. Rail Freight Forward ist ein Bündnis verschiedener europäischer Güterverkehrsunternehmen, das sich zum Ziel gesetzt hat, die durch den Gütertransport verursachten Emissionen drastisch zu reduzieren.

Am 3. und 4. Juni 2019 machte der Zug anlässlich der Messe „Transport Logistic“ in München Station, am 4. Juni folgte ein Halt am Münchner Ostbahnhof. Dort hatten Schülerinnen und Schüler aus der Region unter dem Motto „Kinder fürs Klima“ die Gelegenheit, sich an der Gestaltung des Kunstwerks zu beteiligen und ihre Botschaft zum Klimaschutz auf den Containern zu verewigen. Zugleich nutzte die DBAG den Anlass, um feierlich den Beitritt des Unternehmens zur bayerischen Klima-Allianz zu verkünden. Weitere Informationen zum Zug und den Initiatoren gibt es unter: www.railfreightforward.eu/noahs-train.



FOTO: PATRICK GESSNER

Ä Vom 30. Mai bis zum 2. Juni 2019 öffnete der Verein Sächsische Eisenbahnfreunde e.V. die Tore des ehemaligen Bahnbetriebswerks in Schwarzenberg für Besucher. Die Veranstaltung stand in diesem Jahr unter dem Motto „50 Jahre Lokomotive 118 776“. Eigens aus diesem Anlass wurden auch die Babelsberger Großdieselloks 118505 und 118749 von Arnstadt ins Erzgebirge überführt. Zusammen mit der ITL-118552, die am Samstag, den 1. Juni 2019, einen Sonderzug von Löbau nach Schwarzenberg beförderte, bot sich die seltene Gelegenheit immerhin vier V180 bei bestem Abendlicht im Bild festzuhalten.



Ä Der 1954 von Allan in Rotterdam gebaute Direktionstriebwagen DE20 der Nederlandse Spoorwegen (NS) wurde am 4. Juni 2019 feierlich dem Utrechter Eisenbahnmuseum übergeben. Der noch betriebsfähige diesel-elektrische Triebwagen trägt wegen seiner beiden Führerstandskanzeln auf dem Dach den Spitznamen „Kamel“. Nach seiner Abstellung 1991 diente das Fahrzeug als Ersatzteilspeicher, in den Jahren 2004 bis 2008 wurde er aufwendig in den Originalzustand versetzt und betriebsfähig aufgearbeitet. Seitdem wird er zu speziellen Anlässen auf Sonderfahrten eingesetzt.



Ä Um Pfingsten herum fanden in Berlin Testfahrten mit dem zum „Advanced Train Lab“ umgebauten 605 017 statt. Erprobt wurde die für autonomes Fahren und Fahrerassistenzsysteme nötige Sensorik zur Ortung und Hinderniserkennung. Am 11. Juni 2019 befuhr der Zug das nicht mehr regulär genutzte Gütergleis der Wannseebahn beim S-Bahnhof Nikolassee.



Ä Die Havelländische Eisenbahn (HVLE) ist der erste Kunde, der die sechsachsigen EURODUAL-Lokomotiven von Stadler in Empfang nehmen konnte. Die leistungsstarken Maschinen mit bimodalem Antrieb sind für den Gütertransport in Deutschland vorgesehen. Die Sechsscher erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und bieten sowohl Elektro- als auch Dieselantrieb. Sie können auf elektrifizierten Strecken (25 kV bei 50 Hz und 15 kV bei 16,7 Hz) mit einer Nennleistung von 7000 kW eingesetzt werden. Ein CAT-Motor (C175-16) mit 2800 kW ermöglicht den Betrieb auf nicht elektrifizierten Strecken.



Ä 218 139 der Eisenbahnlogistik Vienenburg (ELV) brachte einen VEV-Sonderzug voller Feinschmecker von Vienenburg über Braunschweig und Hannover nach Emden zu den „Emder Matjes-Tagen“. (kurz hinter Schladen/Harz, 1. Juni 2019).



FOTO: ROLAND WIRTZ

Am 11. Juni 2019 durchfährt 2016 071 der ÖBB mit EC 115 Münster (Westf)–Klagenfurt den Bahnhof Garching (Alz) an der Strecke Mühldorf (Oberbayern)–Freilassing. Umlaufbedingt lief eine weitere Lok dieser Baureihe im Zugverband mit. Auch die 101 der DBAG, die in Österreich wieder die Traktionsleistung übernimmt, wurde über die nicht elektrifizierte Umleitungsstrecke mitgeschleppt.

SPERRUNG DER KBS951

Interessanter Umleiterverkehr

Ä Gleisbauarbeiten im Bahnhof Freilassing sorgten über die Pfingsttage für eine komplette Sperrung der KBS951 im Abschnitt zwischen Teisendorf und Freilassing. Vom 7. bis zum 12. Juni 2019 mussten daher mehrere Züge des internationalen Güter- und Personenfernverkehrs über Mühldorf umgeleitet werden, dar-

unter so interessante Leistungen wie die Nightjet-Zugpaare Budapest–München (mit Kurswagen Gruppen von Zagreb, Rijeka und Venedig) sowie Rom–München (mit Kurswagen Gruppe von Mailand). Außerdem wurde ein Eurocity-Zugpaar aus Münster und Dortmund nach Klagenfurt über Mühldorf umgeleitet.

Bei diesem Zugpaar lief die E-Lok der DBAG (Baureihe 101) im Zugverband mit. Die Dieseltraktion für diese EC-Züge stellten die ÖBB in Form einer Lok der Reihe 2016. Die Traktion der Nachtzüge oblag DBAG-Maschinen der Baureihe 218. Im Güterverkehr befuhren täglich bis zu acht Zugpaare die Umleitungsstrecken, wofür die nächtliche Betriebsruhe teils aufgehoben und die noch zahlreich vorhandenen

mechanischen Stellwerke zwischen Mühldorf und Freilassing rund um die Uhr besetzt werden mussten. Die Güterzüge wurden – abgesehen von einigen privaten Bauzügen – ausschließlich von Lokomotiven des Typs Class 77 gezogen. Insgesamt ergab sich damit ein ungewohnt vielfältiger, dichter und bunter Verkehr auf der infrastrukturell wie landschaftlich interessanten Umleitungsstrecke.

Ä Neue Farben für die Ludmilla: Ende 2018 musterte die DBAG die 1975 gebaute 232 173 aus. Nun hat die Maschine bei der Triangula-Logistik-GmbH aus Gelenau eine neue Bleibe gefunden. Der neue Eigner spendierte ihr auch ein Farbleid, das die originalen DR-Farben der Lok mit dem weißen Lätzchen des orientroten DB-Schemas zu kombinieren scheint.

Im Juni 2019 kam die frisch lackierte Maschine für letzte Fristarbeiten ins AW Cottbus. Die Aufnahme entstand dort am 15. Juni 2019.



FOTO: STEVEN METZLER



FOTO: HELMUT SCHEIBA

Ä Zum Muttertag 2019 schickte die DBAG ihren ICE3-Triebzug 403 514 in einer Beklebung, die an das DB-Kindermaskottchen „Der kleine ICE“ angelehnt war, auf die Strecke. In einer medienwirksamen Aktion brachte der Zug 150 Kinder zu ihren Müttern nach Frankfurt. Am 19. Mai war 403 514 auf der Schnellfahrstrecke Frankfurt–Köln unterwegs.



FOTO: BODO SCHULZ

Ä Snälltåget kämpfte im Mai mit Problemen bei seinem „Berlin Night Express“ Berlin–Malmö. Nach dem plötzlichen Tod von Rolf Georg, dem Inhaber der GVG Verkehrsorganisation, fehlte Snälltåget ein wichtiger Partner in Deutschland: Der Betrieb der schwedischen Reisezugwagen mit ihrem größeren Lichtraumprofil war in Deutschland nur mit einer Ausnahmegenehmigung der GVG möglich. Statt der Snälltåget-Wagen beförderte am 30. Mai 2019 ein Ersatzzug aus Ex-DB-Silberlingen der WFL unter Führung von 155 159 die Reisenden von Berlin nach Sassnitz. Dort konnten die Fahrgäste in die regulären Liegewagen umsteigen.



FOTO: GABRIEL HABERMANN

Ä Dem seit zwei Jahren in Villingen abgestellten TEE-Triebzug (VT 11 5014) des DB Museums droht aktuell die Verschrottung. Anfang Juni 2019 wurde der Zug für vorbereitende Arbeiten sowie zur Entnahme von Ersatzteilen auf ein Ladegleis in Marbach (bei Villingen) geschleppt. Ein Wiederaufbau sei laut DB Museum wegen des schlechten Zustands der Fahrzeuge nicht mehr vertretbar.



FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Ä Wegen Problemen mit den Flirt3-Triebzügen kommen seit März 2019 auf dem Meridian-Netz aushilfsweise zwei Triebzüge der Baureihe 1440 der Mitteldeutschen Regiobahn/MRB zum Einsatz (bei Großkarolinenfeld, 4. Juni 2019).

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

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Wir verbinden Bayern.



FOTO: ALEXANDER HERTTEL

■ Neben zahlreichen Lok-Klassikern war beim 24. Weimarer Eisenbahnfest am 1. und 2. Juni 2019 auch die frisch lackierte 243 936 der EBS (Fahrzeugwerk Karsdorf) zu bestaunen. EBS-234 822 („Weiße Lady“) und Lok 243 117 des TEV-Weimar sorgten für den passenden Rahmen.



FOTO: LARS BRÜGGEMANN

■ Am 22. Mai 2019 rollte der Hamburger S-Bahn-Triebwagen 471 462 bei einem kleinen Festakt ins Deutsche Technikmuseum Berlin, hier auf einer der zwei Drehscheiben des Technikmuseums auf dem Gelände des ehemaligen Bw Anhalter Bahnhof zu sehen. Im Anschluss an den Festakt brachte man den traditionsreichen Triebwagen zu seinem neuen Standort im historischen Rundlokschuppen.

ZEITREISE

Auf den Spuren der RhE



FOTO: DIETMAR BECKMANN

1974

216 003 passiert mit einem Zug mit Flüssigeisen und glühenden Stahlbrammen das westliche Einfahrtsignal von Mülheim-Speldorf.

■ In drei Etappen baute die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (RhE) zwischen 1866 und 1874 eine Bahnstrecke durch das Ruhrgebiet, von Osterrath (Meerbusch) bei Rheinhausen über den Rhein und weiter über Mülheim-Speldorf bis Dortmund. In Mülheim entstand ein Bahnknoten, der auch Anschluss über Ratingen nach Troisdorf bot. In Mülheim-Speldorf errichtete die RhE eine Hauptwerkstatt. Die

Bundesbahn schloss das AW Speldorf 1959. Um die Jahrtausendwende wurde auch der Streckenabschnitt zwischen Mülheim-Speldorf und Bochum-Präsident für den durchgehenden Verkehr stillgelegt. Zu jener Zeit kursierten Pläne für den Bau einer Transrapid-Strecke durch das Ruhrgebiet, für die man Teile der Trasse nutzen wollte.

Heute kann man den Bahnhof Speldorf nur noch über Duisburg-Hochfeld



FOTO: MARCUS HENSCHKE

2019

Am 29. Mai 2019 war 218 396 der Brohltalbahn von Spellen (Niederrhein) kommend auf dem Weg zum Mülheimer Hafen.

anfahren, um den Mülheimer Hafen zu bedienen. Das Streckenstück ist bis zum Bahnhof Speldorf noch elektrifiziert, wird aber derzeit nicht von E-Loks angefahren.

Weiter in Richtung Osten dient die Bahntrasse heute dem Radschnellweg 1, der in den kommenden Jahren weiter auf dem nicht mehr genutzten Gleisplanum der alten RhE-Strecke nach Duisburg ausgebaut werden soll.

Exklusive
Weltpremiere

Der Schaffner
kündigt das Eintreffen
des Zuges zu jeder
vollen Stunde an



„Brockenbahn-Romantik“

Produkt-Nr.: 422-FAM03.01

Produktpreis: € 199,80

(auch bezahlbar in
4 Monatsraten
zu je € 49,95)

zzgl. € 9,95 Versand

Größe inkl. Gewichte:

26,7 x 57,5 x 22,2 cm
(B x H x T)

Die Ton- und Bewegungs-
effekte sind abschaltbar

Betrieb der Uhr mit
einer „AA“-Batterie

Betrieb der Ton- und
Bewegungseffekte
mit zwei „D“-Batterien

(Batterien nicht im
Lieferumfang enthalten)

Mit Pfliff und
Fahrgeräuschen

Designed in
Germany

Erleben Sie echte Brockenbahn-Romantik!

DIE BROCKENBAHN FÄHRT



Jahr für Jahr lockt die Brockenbahn Hunderttausende von Fahrgästen an. Gelegen in dem romantischen Harz ist die Brockenbahn ein Traum für alle Eisenbahn- und Naturfreunde. Wenn die historischen Loks mit Volldampf den Brocken erklimmen, genießt man Natur und Eisenbahn in schönster Eintracht.

Zum 60. Jahrestag der Brockenloks!

Feiern Sie das 60-jährige Jubiläum der „Brockenloks“. Genießen Sie jetzt zu jeder Zeit echte „Brockenbahn-Romantik“: mit dieser einzigartigen, Kuckucksuhr aus Sammler-Skulpturenguss, handkoloriert und gefertigt mit detailreichen Figuren. Sie ist der Atmosphäre einer historischen Bahnstation nachempfunden, komplett mit Schaffner, gemütlichem Vordach, nostalgischen Laternen und authentischen Szenen. Das Zifferblatt ist von der Rauchkammertür einer Dampflokomotive inspiriert. Im Zentrum erblickt man die detaillierte Skulptur des „Harzbullen“, eingebettet in die grünen Wälder des Harz. Reservieren Sie diese einzigartige Wanduhr am besten gleich heute!

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 86860

Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **26. August 2019**

☐ **Ja**, ich reserviere die Wanduhr –Brockenbahn-Romantik

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (8):

☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung

☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

Name/Vorname

Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

Unterschrift

Datenschutz: Hixepiwi Ilrjsqewsrir -yq Hxirwglyx- Ährir Wli yrxiw **www.bradford.de/datenschutz**. [w {ivhir Ilrir keine Erklfsxi zsr Xli Fvehjsvh Exchange per E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht zukommen lassen. Sie können Ilvi Osrxextv@jivir-ir sihv-ix @rhivrd rhiq Wli yrw yrxiw rifirwilihiriv Ehviwli f- {2 Xijijrsryq qiv osrxepivir2 Fxix xigir Wli yrw tiv Xijijrsr l1Qep shiv wglvnpjgl qnd jggw Wli oirri fwiäglir Erklfsxi ivlexir q'glxir2

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **86860**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

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

Telefon: **0 60 74 / 916 916**

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

WEEE: 9707536

Vor 50 Jahren wurde der erste ET 420 geliefert.

Der „Olympia-Triebzug“ wurde zum unersetzlichen Massenverkehrsmittel in vier Ballungsräumen. Die große Zeit ist vorbei, doch noch immer kann man die alten S-Bahn-Züge zum Verbundtarif genießen.



Von der S-Bahn zum Kultobjekt



Am schönen Vormittag des 9. Juli 2012 treffen sich 420 930 und 934 in Stuttgart-Feuerbach und legen sich einträchtig in die Kurve. Die Sicht des Triebfahrzeugführers ist auf das Notwendigste beschränkt.

Von der S-Bahn
zum Kultobjekt



FOTO: HUBERT G. KÖNIGER

So hat alles angefangen: Ihre erste Bewährungsprobe bestand die Baureihe 420 während der Olympischen Spiele 1972 in München (siehe MEB 9/2012). Auch die Münchner Bevölkerung war zuvor gefragt worden, in welcher Farbe sie ihre S-Bahn gern hätte. Das Votum fiel eindeutig zugunsten von Weiß/Blau aus. Ob auch die nicht so hübschen rotbraunen Polster mehrheitlich so gewählt wurden, ist nicht bekannt. Eingebaut wurden sie jedenfalls, zumindest in der 2. Klasse.

Warum Eisenbahnfahrzeuge ihren Spitznamen bekommen, lässt sich manchmal leicht, oft aber nur schwer nachvollziehen. So nennen Fans eine eigentlich sehr normale S-Bahn den „heiligen ET“. Doch was soll am ET 420 heilig sein? Gut, die Triebzüge haben nun insgesamt 50 Jahre brav ihren Dienst getan, die jüngsten Exemplare werden noch immer gebraucht. Doch mit dieser Einsatzzeit ist der 420 nicht allein unter den deutschen Bahnfahrzeugen. Fast die ganzen 50 Jahre habe auch ich den 420 genutzt. Nichts daran kam mir je heilig vor, eher war er ein lästiges Übel, eigentlich keine richtige Ei-

senbahn. In unserem ersten gemeinsamen Jahrzehnt, anfangs, da war eine S-Bahn-Fahrt vielleicht noch etwas Besonderes. Insbesondere, weil es beim Blick aus dem

S-Bahn-Fahren: für Kinder anfangs schon etwas Tolles

Fenster noch Raritäten zu entdecken gab. In München hatten die Altbau-E-Loks noch ihre Reviere: 116, 118, 144 und 145

oder 194 konnte man allenthalben oder mit Glück entdecken.

Doch spätestens ab dem Zeitpunkt, ab dem man die S-Bahn täglich benutzen musste, verlor sie jeden Reiz und machte stattdessen Ärger. Es begann mit den Türproblemen im Winter. Flugschnee in den Türtaschen war die Ursache dafür, dass sich die Schiebetüren oft nicht mehr schließen ließen. Und selbst wenn alles funktionierte, war es Sache des Lokführers, wann er sie



FOTO: SIG. A. BAUER-FÖRNER



FOTO: WOLFGANG BÜGEL/EISENBahnSTIFTUNG

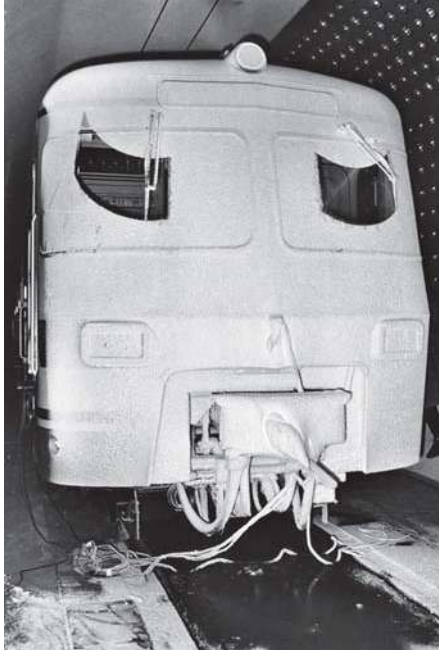
Die zweite zur Wahl stehende Farbgebung Orange/Kieselgrau machte das Rennen in allen anderen Einsatzgebieten, auch an Rhein und Ruhr.



Leider blieb diese schöne Kombination mit Karminrot dem Einzelgänger 420 003 vorbehalten (Holzkirchen, Ende der 1970er-Jahre).



FOTO: FRANK LÜDECKE/EISENBahnSTIFTUNG



Im Jahr 1977 entstanden in den MBB-Werkshallen in Donauwörth die Triebzüge 420251 bis 260 aus der dritten Bauserie, nunmehr vollständig in Aluminium-Leichtbauweise.

Ab in die Klimakammer! In Wien testete man den ET 420, um ihn winterhart zu machen.

endlich widerschluss. Hatte er – bei empfindlichen Minusgraden draußen – die Ruhe weg, froren einem schon mal die Füße fest. Die langen Öffnungszeiten lagen natürlich an den aus Prinzip immer auf die letzte Sekunde zur S-Bahn hechelnden Zeitgenossen.

Ganz anders im Sommer: Rotbraune Kunstledersitze und kurze Hosen, das war eine klebrige Angelegenheit. Eine Klimaanlage besaß der 420 (mit zwei Ausnahmen) nie. Klar ließen sich die Fenster oben kippen – theoretisch – wenn nicht aus der Sicht der Jugend überempfindliche Rentner das verhinderten. Spätestens auf der Tunnelstrecke war jedenfalls Schluss mit offenen Fenstern, denn schon in der ersten engen Tunnelkurve nach dem Münchner Ostbahnhof juckte es im Trommelfell.

Letzterer Ausdruck kommt für den Münchner S-Bahn-Fahrer nicht von ungefähr: Er kennt natürlich die Karikatur von



Ernst Hürlimann, die von längst vergangenen Zeiten erzählt. Ein Walkman, was ist das? Eine weit, oft deutlich in das Territori-

um des Nachbarn hinein aufgeschlagene Zeitung ist heute eine Rarität in der S-Bahn.

So erreiche ich doch die Phase der wehmütigen Erinnerung. Denn heute ist's ja nicht besser in der S-Bahn, nur anders. Der bayerische Lokführer, der mit „näxta Hoit: Giasing!“ auswärtige oder zugezogene Fahrgäste erschreckte, ist längst in Pension, er hätte heute im Normalfall auch nichts mehr zu sagen. Es gibt zwar nun eine Klimaanlage, die Türen schließen sich (mit nervigem Piepsen) sehr bald wieder, dafür erinnern die Sitze bezüglich des Komforts an befleckten Stahl. Ob es die Münchner Nachfolgebaureihe, der quietschende 423, je zum Heiligtum bringen wird? Inzwischen bekamen auch die 423 ein „Redesign“ verordnet. Wieder wird manches anders, aber auch nicht besser. Ä



FOTOS (G): MIV-ARCHIV



FOTO: A. BAUER-PORTNER

Der spröde Charme eines Krankenhaus-Korridors ging vom Inneren der ersten Bauserien aus. Die Reisenden auf dem Bild wissen auch nicht so recht, wie sie das finden sollen.

Passt! Technisch waren 420 und 403 eng verwandt (Neubiberg, 22. Juli 1979).



FOTO: JOST DATKO

In Produktfarben: Am 22. Februar 1995 fährt 420 917 im Haltepunkt Esslingen-Mettingen ein. Er wirbt für das damalige Kultradio SDR 3, „das Radio für den wilden Süden“.



FOTO: HARALD BOSCH

Mit der S-Bahn zum Flughafen – aber zum falschen: Statt des Münchner Airports steuert der nach Stuttgart ausgeliehene 420 679 am 23. April 1993 den dortigen Flughafen an.



FOTO: GERHARD HAUPTMANN



420 400 war eines der beiden ET-420-Plus-Versuchsfahrzeuge. LED-Frontleuchten und Klimaanlage-Aufsätze waren sofort erkennbare Merkmale (Stuttgart, 14. Oktober 2005).

Redesign: Der verbesserten Inneneinrichtung mit türkisgrün gestreiften Sitzen folgte die Bestuhlung in DB-Regio-Farben (Zug der siebten Bauserie, Leonberg, 27. Oktober 2008).

Zu Beginn der 60er-Jahre wurde deutlich, dass außerhalb der Großstädte Berlin und Hamburg auch für weitere, schnell wachsende Ballungsräume ein modernes S-Bahn-System notwendig werden würde. In den Bereichen Rhein/Ruhr, Rhein/Main sowie in Stuttgart und München zeichnete sich ab, dass man dem immer stärker wachsenden Pendlerstrom allein mit den Vorortzügen auf den bestehenden Strecken nicht gewachsen sein würde. Parallel zu den Planungen der S-Bahn-Netze, für die in München, Stuttgart und Frankfurt neue, von den jeweiligen Hauptbahnhöfen ausgehende Tunnelstrecken vorgesehen waren, stellte sich die Frage nach geeignetem Fahrzeugmaterial.

Vier Ballungsräume verlangen nach der S-Bahn

Rascher Fahrgastwechsel und schnelle Beschleunigung waren für die Strecken in den Städten gefragt, doch auch die Außenäste der künftigen S-Bahn-Netze mussten berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu Hamburg und Berlin war für die neuen Netze das 15 kV/16 ²/₃ Hz-Wechselstrom-System maßgeblich. Erfahrungen mit dafür geeigneten Triebzügen lagen nur in Form des ET 27 vor, der 1964 in fünf Einheiten ausgeliefert wurde. Zwar wiesen diese dreiteiligen Züge bereits die notwendige Zahl an Einstiegen auf, doch die Fahrleistungen ließen zu Wünschen übrig. Wegen der Fußbodenhöhe von nur 90 Zentime-



FOTO: PHILIPP KUHNEN

Nur drei Jahre währte der Einsatz der Baureihe 420 in Schweden, wo die Triebzüge in Stockholm zum Einsatz kamen. An einem Nachmittag im September 2005 stand der Abschied der Baureihe bereits bevor. Ein Langzug, angeführt von 420 067, entflieht einem Unwetter.

tern mussten kleine Fahrmotoren verwendet werden, zudem blieb der Mittelwagen ohne Antrieb. Nur 1200 kW Leistung waren zu wenig. Für das neue, zunächst intern noch als ET 20 bezeichnete Projekt eines ebenfalls dreiteiligen S-Bahn-Triebzuges sah man deshalb Allachsantrieb und eine Fußbodenhöhe von 100 Zentimetern vor. Die Hersteller MAN und MBB wurden für den wagenbaulichen Teil, AEG, BBC und Siemens mit der elektrischen Ausrüstung beauftragt. In den Triebzügen bestanden, mit Trennung im Mittelwagen, zwei unabhängige Antriebsanlagen mit je einem Transformator und sechs Fahrmotoren. Erstmals wurden Mischstrommotoren in Verbindung mit einer Phasenanschnittsteuerung verwendet. Deren Fremderre-



FOTOS (2): VOLKER ERMESLEBEN

Seit 2014 sind die Einsätze der 420 in Frankfurt am Main Geschichte. Am 10. Juni 2007 konnte 420 276 noch in der eindrucksvollen Halle des Hauptbahnhofes beobachtet werden.

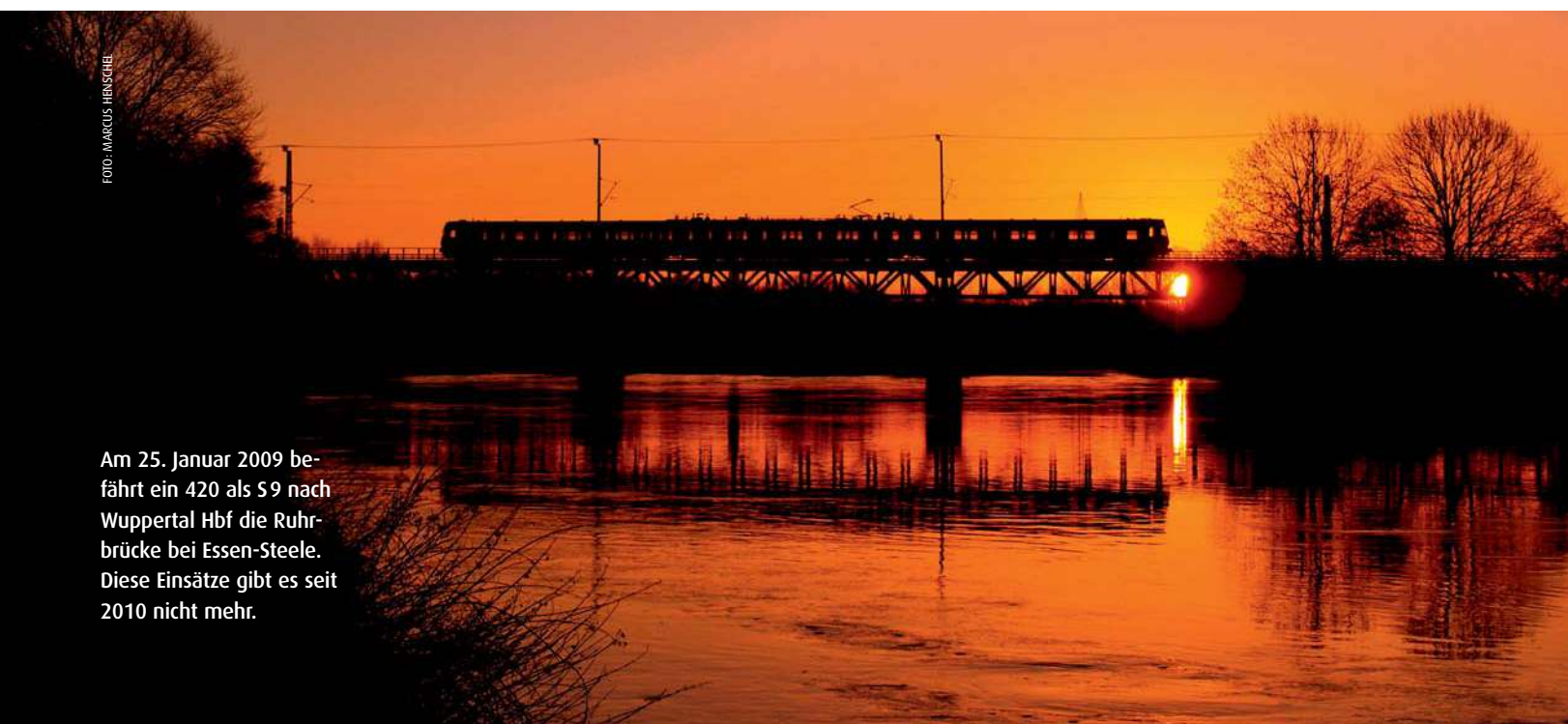


FOTO: MARCUS HENSCHKE

Am 25. Januar 2009 befährt ein 420 als S9 nach Wuppertal Hbf die Ruhrbrücke bei Essen-Steele. Diese Einsätze gibt es seit 2010 nicht mehr.



Beruhigendes Grün: Auch der Führerstand (hier des Museums-ET 420 001) erinnert an ein Krankenhaus. An der Seitenwand: das Mikrofon mit Türbedienung.



FOTOS (2): A. BAUER-PORTNER

2. Juni 2012: Die Münchner S-Bahn feiert ihr 40-jähriges Bestehen – mit kleiner Ausstellung im Inneren des 420.

gung wurde über Thyristoren gesteuert. Dies gewährleistete eine stufenlose Beschleunigung, auch eine automatische Anfahr- und Bremssteuerung (AFB) war damit möglich. Als Radsatzantrieb diente die bewährte Tatzlagerbauweise mit ihrem charakteristischen, heute bei den Fans so beliebten Heulen. Die Gesamtleistung der zwölf Motoren des 420 lag bei 2400 kW, (doppelt so hoch wie die des ET 27), das ermöglichte eine Anfahrbeschleunigung von 1 m/s^2 . Auch die Bremsanlage aus

elektrischer Widerstandsbremse und zusätzlich bei niedrigeren Geschwindigkeiten wirkender Druckluft-Ergänzungsbrem-

Spurtstark und ruckfrei mit Phasenanschnittsteuerung

se war leistungsfähig und ermöglichte Verzögerungen von $0,9\text{ m/s}^2$. Dies ermöglichte, bei 2,7 Kilometern Halteabstand, 30 Sekunden Haltezeit und maximal 120 km/h , ein Fahrprogramm mit 65 km/h

Reisegeschwindigkeit. Für einen neuartigen Fahrkomfort sorgte die Luftfederung als Abstützung der Wagenkästen. Diese entstanden für die Endwagen in Stahl- und für die Mittelwagen in Aluminium-Leichtbauweise. Ab der Betriebsnummer 131 wurden alle Wagenkästen in Aluminium ausgeführt. Der 420 bot in der ersten Version 194 Sitzplätze, davon 30 der 1. Klasse, maximal konnten etwa 600 Personen befördert werden. WC-Anlagen waren wegen der Tunnelstrecken beim damaligen Stand der Technik nicht möglich.

Nach nur vier Jahren Entwicklungs- und Bauzeit (!) stand im Dezember 1969 der erste Triebzug, 420 001, für die Erprobung zur Verfügung. Die beiden anderen Vorserienfahrzeuge folgten im Januar 1970. Bekanntermaßen wurden bei den ersten 420 die drei Farben Blau, Orange oder Rot mit Kieselgrau kombiniert und bei der öffentlichen Vorstellung den Fahrgästen zur Wahl gestellt. In Frankfurt wollte man mehrheitlich die karminroten Farbstreifen, bekam sie aber nicht. Man entschied sich bei der DB für Orange als „Produktfarbe“ für die S-Bahn, so, wie sie auch in Düsseldorf eine Mehrheit fand. Die Münchner



FOTO: VOLKER EMERSEN

Werk München-Steinhausen am 28. November 2002: Die Ablösung in Form der 423 ist schon angekommen, doch noch immer stehen einige 420, sogar im Originallack, aber reichlich ramponiert, im Einsatz. Noch ahnt niemand deren Renaissance ab 2014.



FOTO: LENNART ANTON

Einsam auf der Lokalbahn. Dem Lauf des Stumpfentbaches folgend, mäandert auch die Strecke von Dachau in Richtung des Endpunktes Altmünster. Dank leichtem Föhn am 26. August 2015 zeigten sich hinter der S2 und dem regionaltypischen Bauernhof die Alpen, vom Hirschberg (I.) bis zum Guffert.

entschieden sich natürlich für Weiß/Blau. In dieser Farbkombination bestanden die neuen Züge 1972 während der Olympischen Spiele ihre erste Bewährungsprobe, die sie mit Bravour meisterten. Erst der Winter brachte die eingangs erwähnten Schwierigkeiten, die mit der Zeit, wie auch einige andere Kinderkrankheiten, behoben werden konnten.

In der Folge wurden in acht Bauserien insgesamt 480 Triebzüge gebaut, die ab 1972 auch ins Ruhrgebiet, ab 1975 nach Frankfurt und ab 1977 nach Stuttgart kamen. Heute müssten auch die moderneren Fahrzeuge der siebten und achten Bauserie (Baujahre 1989 bis 97, mit Schwenkschiebetüren und nur noch einem Stromabnehmer sowie mit offenem Innenraum) eigentlich aufs Abstellgleis. Doch noch immer rollen sie, an Rhein und Ruhr im Auslaufbetrieb, in München in einer letzten Renaissance:

36 Einheiten wurden oder werden bis Ende 2019 mit den Anlagen der aktuellen Linienzugbeeinflussung (LZB 80E, nach Aufrüstung sogar ETCS-geeignet) ausgerüstet, damit sie ohne Einschränkungen auch die Stammstrecke mit deren enger Taktung (Zugfolge zwei Minuten) befahren können. Die ersten dieser Einsätze konnte man ab März 2019 erleben. Zusätzlich erhalten diese 420 seitliche Zugzielanzeiger und neue Fahrgastinformationsanzeigen im Innenraum. Die 420 können so auch in 423-Umläufen eingesetzt werden. Ein Einsatzende ist derzeit nicht absehbar. Wer hätte das gedacht? **Ä**

abp



FOTO: ROBIN KLINGLER

In Zukunft wieder öfter zu sehen: Ein „heiliger ET“ befährt, mit LZB ausgerüstet, die Münchner S-Bahn-Stammstrecke. An Silvester 2017 war 420 971 bei der Hackerbrücke als S4 unterwegs.



Keine Dampflokomotive, auch wenn es so aussieht: Mit ihren markanten Auspuffrohren und der unterschiedlichen Lackierung (auf der anderen Seite trägt die Maschine die Farben des Lokvermieters Railpool) war das nicht fahrfähige Messe-Modell der Toshiba-Dreikraftlokomotive HB 800 ein Hingucker.

Alle zwei Jahre findet in München mit der Messe „transportlogistic“ die Leistungsschau der Güterverkehrsbranche statt. Auch 2019 waren neue Trends zu sehen.

Volldampf mit Zwei- und Dreikraftloks



FOTO: ANDREAS BAUER-PÖRTNER

Mit innovativen Komponenten und viel Sensorik wartet der basierend auf den Erfahrungen des 5L-Versuchszuges neu konstruierte 5L-Next-Tragwagen von SBB Cargo auf.

Zehn Hallen, 2374 Aussteller und rund 64 000 Besucher aus 125 Ländern: Damit brach die „transportlogistic“ auch 2019 wieder Rekorde. Während in den Hallen die Themen Logistik, Mobilität, Lieferkettenmanagement und IT vorherrschten, stand das Freigelände weitgehend im Zeichen des Schienengüterverkehrs. Übergreifendes Thema war dieses Jahr die Automatisierung, was besonders auf dem Stand der „SwissMovers“ mit der Vorstellung eines Tragwagens für das Projekt 5L-Next erkennbar war.

Für viele überraschend zeigte Toshiba ein auf dem ehemaligen SDE 1800-Prototyp der Schalker Eisenhütte aufgebautes Messedemonstrationsmodell seiner Dreikraftlokomotive HDB 800 für DB Cargo. Die Daten: zwei Motor-Generator-Module (Gensets) von MAN mit jeweils 470 kW Leistung,

zwei Batterien mit einer Gesamtkapazität von 242 kWh und die Möglichkeit des Oberleitungsbetriebs. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h (Drehgestelle 120 km/h). Bis Ende 2019 sollen sechs Prototypen in verschiedenen Konfigurationen gebaut werden, fest bestellt wurden von DB Cargo bisher 100 Loks.

Neue Dreisystem-Loks für DB Cargo

Neben der bekannten HELMS-Hybrid-Lok von DB Cargo zeigte Siemens Mobility mit dem Vectron-Dual-Mode eine Zweikraftlok, die in jeder Betriebsart 2000 kW am Rad leistet. Zusätzlich bekamen die Besucher mit dem Smartron 192 002 von Siemens und der DB Cargo-193 362 in



Für den automatischen Rangierdienst ist das von Siemens Mobility vorgestellte Güterwagen-Last-Mile-Drehgestell mit Elektroantrieb gedacht.

Europa-Lackierung jeweils einen neuen Vectron zu sehen. Alle weiteren Hersteller waren mit Ständen in den Hallen vertreten.

Dort stellte Stadler seine neue sechsachsige EURO 9000 mit neun Megawatt

Leistung und zwei 900 kW-Last-Mile-Diesels vor. Mit der Zulassung der EURO DUAL für die HVLE rechnet Stadler gegen Ende dieses Jahres.

Zudem präsentierte Siemens Mobility einen Last-Mile-Antrieb für Güterwagen. Dabei wird in einem Drehgestell eine Bremsscheibe gegen einen Elektroantrieb mit zehn bis 40 kW getauscht, Umrichter und Batterie finden im Untergestell Platz. Ziel ist die Automatisierung des Rangierbetriebs bei Geschwindigkeiten von bis zu 10 km/h. Erprobt wurde das Konzept bereits bei den ÖBB und bei SBB Cargo.

Das Thema Automatisierung zog sich auch durch die weiteren Ausstellungsstücke. Ziel ist es, mit Einführung der automatischen Kupplung und der automatischen Bremsprobe den Personalbedarf für die Zusammenstellung von Güterzügen auf einen Mann zu reduzieren.

Gespannt darf man darauf sein, welche der teils ehrgeizigen Vorhaben bis zur „transportlogistic 2021“ dann tatsächlich umgesetzt werden. *Richard Oed*



Mit der 248 002 präsentierte Siemens Mobility seinen zweiten „Vectron Dual Mode“. Das Umschalten zwischen den Modi während der Fahrt dauert weniger als eine Sekunde.



Den platzsparenden Transport von Neu- und Gebrauchtwagen demonstrierte CFR-Rinkens anhand dreier VW T-Cross.



CRRC zeigte Modelle seiner Maschinen: DB-Hybridlok Bison, Zweifrequenzlok mit Last-Mile-Antrieb und dreiteilige E-Lok mit 14,4 MW.

FOTOS (5): RICHARD OED



FOTO: GABRIEL HABERNANN

Am 9. Juni 2019 um 1.43 Uhr morgens traf der erste planmäßige Go-Ahead-Zug aus Aalen in Schorndorf ein. Links daneben: 430 547 der DBAG.

Mit dem kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2019 traten in Baden-Württemberg mit Abellio und Go-Ahead gleich zwei neue Anbieter in die Fußstapfen der DB Regio.

Wechsel im Ländle

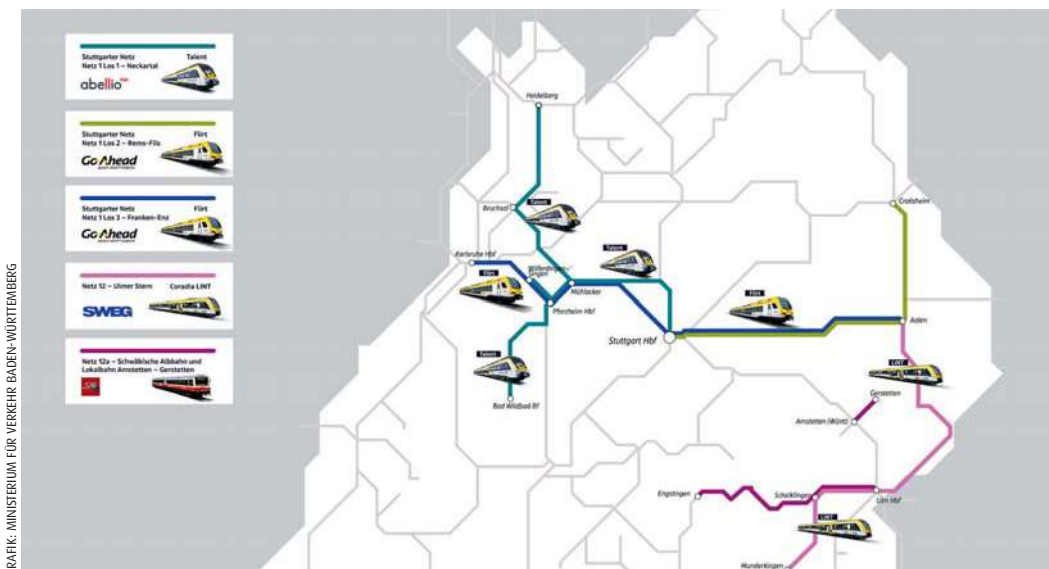
Der Fahrplanwechsel am 9. Juni 2019 brachte große Neuerungen für den Schienenregionalverkehr in Baden-Württemberg. Mit den Verkehrsunternehmen Abellio und Go-Ahead beerbten zwei neue Anbieter DB Regio auf mehreren Verbindungen im Ländle. Während Abellio mit neuen Talent-Triebzügen die Landeshauptstadt mit Pforzheim, Heidelberg und Bad Wildbad verbindet, fahren Flirt-Triebzüge von

Go-Ahead zwischen Stuttgart und Karlsruhe sowie Aalen/Crailsheim. Den Verkehr zwischen Aalen, Ulm und Munderkingen übernimmt die landeseigene SWEG mit neuen Lint-Triebzügen.

Der Start in das neue Eisenbahnzeitalter im Ländle war von einigen Schwierigkeiten begleitet. So konnte Abellio wegen Lieferverzögerungen des Herstellers nicht rechtzeitig auf alle bestellten Talente zurückgreifen. Stattdessen setzte man kurzfristig Er-

satzfahrzeuge der Baureihen 425 und 426 von DB Regio sowie 440 von „agilis“ ein.

Im Netz von Go-Ahead fielen in der ersten Betriebswoche zahlreiche IRE-Züge zwischen Stuttgart und Aalen wegen Software-Fehlern aus. Immer wieder verklebten sich zudem die ausfahrbaren Trittbretter der neuen Züge an den Bahnsteigen. Um die Störungen an den Fahrzeugen rasch zu beheben, setzte Go-Ahead auch mobile Technik-Teams ein. **Ä** ke



Alle Neufahrzeuge der Stuttgarter Netze 1 bis 3 sowie des Ulmer Sterns sind im aktuellen weiß-gelb-schwarzen Landesdesign von Baden-Württemberg lackiert, einzig die rot-beigefarbenen Ne81 der SAB sorgen für Farbtupfer. Fahrgäste können sich in den neuen Zügen auf einige Verbesserungen sowie einen einheitlichen Komfortstandard mit WLAN und Steckdosen an ihren Plätzen freuen.



Es ist das amerikanische Eisenbahn-Märchen schlechthin: die Wiedergeburt des legendären Big Boy. Auf vielfachen Wunsch haben wir 13 Meisterfotos von den ersten Einsätzen und aus den 1950er Jahren zu einem einmaligen, großformatigen Kalender zusammengestellt.

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

Best.-Nr. 551905 | € 19,95

Brandaktuell

inkl. DVD



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



Eisenbahn-Romantik-Video-Express

Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 157. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 120 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: ?fdê?lv7eAfbêIbdbkabêib_qê±êBm1`eb^fffA^jmc7eJfqêabkê?^robfbekê11êrkaê32es1kêJçohifkêrkqbo t bdpê^rcêeboif`ebkê>ki^dbk-êP1ê_ibf_qêafBm1`ebêfffjêJ1abiîib\_bk\*afidê±ê?oG`hbkhî^ppfbho7êWreâbkê_bh^kkqbkkê?^rbkê^kêaboêhi^ppfp`ebkêDlqqe^oa\_êkêwçeiqêafBêRkqbobêT^vqfkdb\_oG`hb-êEfbôê t foaêpfbêdbhlkkqêfkpêE-*J1abiîiê j dbpbqwg

Die DVD:êOlii1rqêfkêabkêO1`hfbp7e?fdê?lvêrkqboêSliia^jmcê±êIra j fii^êrkaê//2êf j êPq^eisbohbeoê±ê/0/êf j ê>kdbog^iê±ê//.ê..3êf j êP`e t ^ow t ^iaê±ê?boifkê-êPqbqgkê j fqê-.+2ê-0ê-0+.êrkaê11ê±êA^jmcêf j êQ^r_bog^iê±êKb t p7e/.5ê130)êf@Bê1êrkaêKLE>?pê

Bonus: Dampf auf den Rheinstrecken

Sfabl*BumobppêmirpêWÄDBêf j êPbqêê±êê?bpqbiî*Koê5.24êê±êê€ê.2)62
Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Eisenbahn
Romantik
Züge**

SD?êSboi^dpdormmbê?^ekêD j _Eê±êBO*Ffabl*Bumobppê±ê> j êClêibke1cê6^ê±ê5//23êCgopqbkcbia_or`h
Qbiê-5.1.,2015.-ê±êC^uê-5.1.,2015.--ê±êê_bpqbiîrkd=sd_êk^abê±ê t t^ofl do^kab^ab
Oder im gut sortierten Fachhandel



Farbenfrohe Dieselloks aus DB-Beständen machten RailsystemsRP bekannt, mittlerweile ist das Unternehmen auch für die DBAG ein wichtiger Partner. Den Herausforderungen der Zukunft blickt man optimistisch entgegen.

Allrounder aus Gotha

Bereits seit 2009 hat die RailsystemsRP GmbH ihren Sitz auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Gotha. Im frisch renovierten einstöckigen Verwaltungsgebäude befinden sich die Arbeitsplätze der beiden Betriebsleiter Marcel Mansfeld und Tim Schmidt.

Marcel Mansfeld ist als örtlicher Betriebsleiter für die Fahrzeuginstandhaltung zuständig. Er fand während seiner Hochschulausbildung zum Wirtschaftsingenieur für Eisenbahnwesen an der FH Erfurt im Zuge eines Praktikums zum Unternehmen.

Tim Schmidt ist Leiter des Fachbereichs Betrieb und als Teamleiter für die Triebfahrzeugführer verantwortlich. Er absolvierte seine Ausbildung zum Eisenbahner im Be-

triebsdienst bei der DBAG in Köln. Anschließend war er für DB Cargo und DB Regio tätig, bevor ihn ein früherer Ausbilder Anfang 2015 zu RailsystemsRP holte.

Mit gut 30 Mitarbeitern zählt RailsystemsRP noch zu den kleineren Anbietern am Markt. Mansfeld und Schmidt schätzen die familiäre Atmosphäre im Unternehmen. Die beiden Betriebsleiter sind gemeinsam mit dem Werkstattchef direkt dem Firmengründer und -eigentümer Stefan Müller unterstellt. „Alles läuft Hand in Hand, schließlich kennt hier jeder jeden“, erklärt Schmidt. So sei man in der Lage, auch spezielle Kundenwünsche zu erfüllen, ergänzt Mansfeld.

Den meisten Eisenbahnfreunden und Branchen Kennern ist das Unternehmen



Im Stile eines Pin-ups zierte „Betty Boom“ die gleichnamige 218 469 jeweils rechts unterhalb der Seitenfenster des Führerstands. Der Ritt auf der Bombe mag an Stanley Kubricks Filmklassiker „Dr. Seltsam“ erinnern, beim Publikum ruft die Grafik ein geteiltes Echo hervor.



aus Gotha besonders durch seine spektakulären Sonderlackierungen bekannt. Dabei betrachte man eigentlich das ozeanblau-beigefarbene Farbkonzept der DB als Standard-Farbschema des Unternehmens, verraten die beiden Betriebsleiter. Abweichende Lackierungen folgten anfangs einem festen Muster: 225 001 kam als erste Lok dieser Baureihe in historischen altroten DB-Farben, ebenso 290 008, die erste Vorserien-V90 des Unternehmens. 291 004 wurde in einer Kombination aus Altrot mit beigefarbenen Kontrastflächen lackiert, bei 291 037 wich das Altrot dann einem tiefen Schwarz, das Beige blieb. Mit 218 402 präsentiert sich seit 2018 eine erste Lok des Unternehmens im 1985 eingeführten orientroten DB-Schema.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER



Im Juli 2018 war 218 469 „Betty Boom“ im Auftrag der Staudenbahn vor den Alex-Zügen zwischen Immenstadt und Oberstdorf unterwegs.

FOTO: ALEXANDER BAUER

An „Betty Boom“ scheiden sich die Geister

Große Aufmerksamkeit erregen die drei künstlerisch gestalteten Unikate des Unternehmens: 295 076, 291 034 „Amazing Amelie“ und 218 469 „Betty Boom“. Ein befreundetes Unternehmen aus Gotha, eigentlich auf Fahrzeugdesign spezialisiert, entwarf die aufwendigen Seitenzeichnungen. Das Design der drei Loks stellt eine Mischung aus moderner „Steampunk“-Ästhetik und US-amerikanischen Retro-Motiven dar. Konsequenterweise ziert die drei Loks ein spezielles Unternehmenslogo in Retro-Optik. Ein Detail an 218 469 erhitzt jedoch immer wieder die Gemüter: Unterhalb der Führerstands-



FOTO: THOMAS LEH

218 381 gehört erst seit dem Frühjahr 2019 zur Flotte von Railsystems RP. Am 17. April 2019 passierte die Maschine gemeinsam mit 212 297 der Rennsteigbahn den Bahnhof Marksuhl.



FOTO: ALEXANDER BAUER

München Hbf, 25. März 2019: Im Frühjahr half 218 402 zwischen München und Lindau vor den Eurocity-Zügen nach Zürich aus.

seitenfenster prangt in Fahrtrichtung rechts ein Bild der namensgebenden „Betty“ – beim Ritt auf einer Fliegerbombe. Als die Lok im Sommer 2018 im Auftrag der Staudenbahn vor Alex-Zügen zwischen Immenstadt und Oberstdorf fuhr, regte sich in der Lokalpolitik Widerstand gegen das vermeintlich gewaltverherrlichende Design der Maschine. „Für uns ist die Gestaltung der Lok mit keiner Botschaft verbunden“, stellt Mansfeld klar, „für uns fiel das immer unter künstlerische Freiheit.“ Dennoch habe man die Lok im Sinne der Kundenzufriedenheit rasch gegen eine andere 218 getauscht. Ansonsten, ergänzt Schmidt, werde „Betty Boom“ beim Publikum durchweg positiv aufgenommen.

Railsystems-Loks fahren regelmäßig für die DBAG

Besonders stolz sind Mansfeld und Schmidt darauf, dass mittlerweile auch die DBAG zu den Stammkunden der Firma zählt. Im Sylt-Verkehr sowie vor den EC-Zügen zwischen München und Lindau waren die 218 von Railsystems RP bereits für das frühere Staatsunternehmen im Einsatz, an vielen Knotenpunkten übernimmt man zudem Rangieraufgaben für die DBAG. Aktuell sind acht Lokomotiven der Baureihe V90 in Maschen im Rangierdienst für DB Cargo im Einsatz.

Nicht nur wegen solch prestigeträchtiger Aufträge spiele das Erscheinungsbild der Lokomotiven eine wichtige Rolle: „Es gibt fast nichts Peinlicheres, als mit einer komplett verdreckten Lokomotive zum Kunden zu fahren,“ meint Tim Schmidt. Schließlich lasse das Erscheinungsbild der Lokomotiven auch Rückschlüsse auf die Arbeitsweise im Unternehmen und damit auf den technischen Zustand der Loks zu.

Die Ursprünge der 2001 gegründeten Firma liegen in der Fahrleitungsinstandhaltung und der Bauzuglogistik. Den Grund-

stock der Flotte bildeten vier MZA-Gleisarbeitsfahrzeuge aus Beständen der DR, später kamen die Arbeitstriebwagen der Baureihe 711.0 von der DBAG sowie Ex-DR-Trommelwagen hinzu. Erst nach und nach entwickelte sich das Dienstleistungsangebot mit dem wachsenden Maschinenpark weiter: „Mit stärkeren und schnelleren Lokomotiven kamen immer weitere Einsätze hinzu, insbesondere seit 2014 sind wir enorm gewachsen – von damals zehn auf jetzt gut 30 betriebsfähige Fahrzeuge“, resümiert Tim Schmidt. Heute tra-



FOTO: HELMUT SANGHEISTER

291 004 trägt eine spezielle altrot-beigefarbene Lackierung. Das Bild zeigt die Lok im April 2017 mit einem Fahrleitungsmontagewagen auf dem Betriebsgelände in Gotha.

FAHRZEUGFLOTTE

Baureihe	Aktiv	In HU
➤ Baureihe 107	1	1
➤ Baureihe 218	8	3
➤ Baureihe 290	1	
➤ Baureihe 291	3	
➤ Baureihe 294	2	
➤ Baureihe 295	3	3
➤ Baureihe 362	1	
➤ Baureihe 363	5	1
➤ Baureihe 711	2	1
➤ MZA	3	

FOTO: STEFAN WINKLER



Mehrere Jahre lang erledigten RAILSsystems RP-Lokomotiven Rangierleistungen in Hof (295 088 im Mai 2014). Die Loks waren auch vor Containerzügen von und nach Glauchau anzutreffen.

gen der Bauzugdienst, die eigenen Verkehrsleistungen sowie die Lokvermietung zu ähnlich großen Teilen zum Umsatz bei.

Mit früheren Dieselloks der Bundesbahn zum Erfolg

Während viele Verkehrsunternehmen in den neuen Bundesländern auf frühere DR-Lokomotiven setzen, besteht die Flotte von RAILSsystems RP zum großen Teil aus ehemaligen Bundesbahn-Maschinen. Das hatte ganz praktische Gründe, wie Tim Schmidt erläutert: „Die Loks der Baureihen

V60 und V90 sind relativ einfach aufgebaut. Sie sind in der Wartung günstiger als viele vergleichbare Fahrzeuge und haben dementsprechend lange Einsatzzeiten und Laufzyklen.“ „Außerdem“, ergänzt Marcel Mansfeld, „haben sich die Lokomotiven innerhalb der letzten Jahrzehnte bewährt und es gibt ausreichend Ersatzteile, auf die man zurückgreifen kann.“

Manchmal müsse man aber auch erst austesten, ob sich eine neue Baureihe in das Geschäftsmodell des Unternehmens integrieren lasse. Der Kauf von 225 001, der ersten Lok der V 160-Familie, im April 2015

sei in diesem Sinne zunächst ein „Betriebsversuch“ gewesen. 2016 folgte das erste Exemplar der stärkeren 218.

Als die erste 218 auf dem Hof stand, seien viele Mitarbeiter skeptisch gewesen, erinnert sich Schmidt: „Wie das eben so ist mit neuen Sachen – aber wir haben die Integration mehr als gut hinbekommen. Mittlerweile freuen sich die Triebfahrzeugführer, wenn sie statt einer V90-Schicht eine mit der 218 machen dürfen.“

Für das Unternehmen sei die 218 mit ihren Endführerständen, der vergleichsweise hohen Geschwindigkeit sowie der



295 076 war die erste von bisher drei künstlerisch gestalteten Lokomotiven des Unternehmens. Im Gegensatz zu den späteren Kunst-Loks 291 034 „Amazing Amelie“ und 218 469 „Betty Boom“ trägt die Lok keinen Spitznamen.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER



FOTOS: HELMUT SANGMEISTER (3)

Die V60 der Railsystems RP erledigen in Leipzig regelmäßig Rangierarbeiten im Auftrag der DBAG, die Aufnahme zeigt die 1959 gebaute 363 678 am 30. August 2016.

hohen Anhängelasten ideal. Spricht Tim Schmidt über den Arbeitsplatz auf der V18, gerät er schnell ins Schwärmen: „Die Führerstände sind ergonomisch und relativ schallgedämmt, sie bieten direkten Blick auf die Strecke und die Kontrolle der Betriebsstoffe findet auch meist unter dem Dach statt.“ Wer wie er selbst von der V60 und V90 komme, wisse diesen Luxus zu schätzen, meint Schmidt.

Rückwärtsfahrten über längere Strecken können auf der V90 eine leidvolle Erfahrung sein. Deshalb hat man bei Railsystems RP auf eigene Initiative einige Anpassungen an den Führerständen vorge-

nommen: Für Rückwärtsfahrten wurden Tachos eingebaut, bei funkferngesteuerten Loks zusätzlich die Bedienpulte versetzt, um ein Sitzen oder Stehen in Fahrtrichtung zu ermöglichen. Zugleich gibt es neue Sitze sowie Steckdosen und Halter für Tablets.

In einigen Jahren steht eine Flottenerneuerung an

Doch bei aller Verbundenheit zu den bewährten Loks: In den kommenden Jahren werde sich der Bestand an Rangier- und Streckenlokomotiven beim Unternehmen verändern müssen, sind sich

Schmidt und Mansfeld einig. Man gehe zwar davon aus, dass alle Loks, die in diesem und im folgenden Jahr zur HU gehen, noch die volle HU-Periode durchlaufen können, doch irgendwann seien auch die Werkstoffe selbst angegriffen und die Ersatzteilversorgung werde schwieriger. Zudem sei noch nicht absehbar, wie sich die aktuelle Diskussion um Emissionswerte im Straßenverkehr langfristig auf die Schiene auswirken werde.

Versuchsweise rüstete das Unternehmen 290 008 und 363 666 mit Rußpartikelfiltern aus. Die beiden Loks bewährten sich so gut, dass nun weitere Umbauten geplant sind. Auch das HELMS-Projekt der DBAG, in dessen Rahmen die V90 zur Hybrid-Lok umgebaut und für weitere 16 Einsatzjahre ertüchtigt werden soll, verfolgt man mit Interesse (siehe MEB 3/17).

Die Suche nach Nachfolgerinnen für die V90 und 218 gestaltet sich schwierig: Mit Rangier- und Streckendiesellokomotiven sowie Infrastruktur-Instandhaltungsfahrzeugen hat sich Railsystems RP auf einen Markt spezialisiert, den andere Verkehrsunternehmen nicht im selben Umfang bedienen möchten. Um auch langfristig die kompletten Leistungen, von der Lokvermietung bis zur Baustellenlogistik, anbieten zu können, müsse man bald in neue Fahrzeuge investieren. Entsprechende Neubau-Dieselloks seien jedoch der-

Immer wieder helfen die Lokomotiven von Railsystems RP beim Sylt-Shuttle der DBAG aus. Am 13. Oktober 2018 waren 218 490 und 480 mit AS 1423 auf dem Weg von Sylt nach Niebüll. Im Frühjahr 2019 kam auch die orientrote 218 402 im hohen Norden zum Einsatz.



FOTO: ANDREAS MELCHERT



Die beiden T435.0 des Unternehmens kommen vornehmlich vor Nostalgiezügen zum Einsatz, am 29. März 2016 brachte 107 018 die 364 578 der Basler Centralbahn zur Revision nach Gotha.

zeit nicht am Markt erhältlich und die bisherigen Last-Mile-Lokomotiven eigneten sich auch nur eingeschränkt. Dafür befindet man sich aktuell in Lieferverhandlungen über Dual-Mode-Fahrzeuge, die bereits ab Ende 2020 in die Flotte integriert werden könnten, verrät Marcel Mansfeld.

Von der Politik wünscht er sich ebenso wie Tim Schmidt vor allem Planungssicherheit für die Zukunft. „Es ist im Moment unklar, wo die Reise für den Schienenmarkt hingehen soll“, klagen Schmidt und Mansfeld. Dennoch sehen beide das Unternehmen gut aufgestellt. Durch die Konzentration des Marktes auf wenige große Anbieter ergebe sich die Chance, in der Nische zu wachsen. „Je mehr das Interesse an den Langläufen und großen Relationen wächst, umso mehr können wir uns auf unsere Stärken besinnen.“ Schließlich werden mit dem Rangier-, Zubringer- und Bauzugverkehr bei vielen Unternehmen genau diejenigen Bereiche ausgegliedert, die zu den Kerngeschäften der Railsystems RP zählen. *Ä Bernd Keidel*



Seit 2009 gehören die Oberleitungs- und Tunnelinstandsetzungsfahrzeuge der Baureihe 711.0 zur Flotte. Insgesamt wurden 1995/96 neun Fahrzeuge dieses Typs für die DBAG gebaut.

FÜR EMPFINDLICHE SCHÜTTGÜTER: BEHÄLTERTRAGWAGEN BTMMS 58 MIT MITTELCONTAINER EFKR 401

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

Liefertermin: 2. Quartal 2019



WEITERE INFOS ERHALTEN SIE IM
FACHHANDEL UND AUF UNSERER WEBSITE:

WWW.BRAWA.DE

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

UVP 72,90 €*



HO



S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr bundesweit vertaktet: Der angedachte Deutschland-Takt würde den Schienenverkehr attraktiver gestalten. Bahnhöfe wie der Hamburger Hbf (Bild) wären übergeordnete Knoten.

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Dirk Flege stand dem MEB Ende März zu einem langen Gespräch zur Lage auf der Schiene zur Verfügung. Dabei legte er den Finger in die aktuellen Wunden.

Die TEIL 2 Schienenverstärker



Eines der aktuell unter Eisenbahnfachleuten meistdiskutierten Themen ist der Deutschland-Takt. Dieser ist auch eine zentrale Forderung der Allianz pro Schiene (ApS). Im Oktober 2018 wurde der Gutachterentwurf für einen Zielfahrplan des Deutschland-Takts im Bundesverkehrsministerium präsentiert. Man wolle damit „bis 2030 die Zahl der Fahrgäste verdoppeln“ und sehe den Takt als „das größte Projekt im Eisenbahnbereich seit der Bahnreform von 1994“, verkündete Bundesverkehrsminister Scheuer damals vollmundig.

Der Geschäftsführer der ApS Dirk Flege hingegen mahnt zur Vorsicht: „Die Maßnahmen für den Deutschland-Takt sind noch gar nicht im Haushalt eingeplant. Wir reden über einen Zielfahrplan, der aktuell mit den Marktteilnehmern des Schienengüter- und des Schienenpersonenverkehrs abgestimmt wird. Es ist nur ein erster Ent-

wurf.“ Erst wenn dieser mit den beiden genannten Interessensgruppen abgestimmt sei, habe man Klarheit, was die erforderliche Infrastruktur betreffe und wo welche Maßnahmen nötig seien. „In diesem Stadium sind wir längst noch nicht.

Die Politik habe es bisher nicht einmal geschafft, die Ziele aus dem Bundesver-



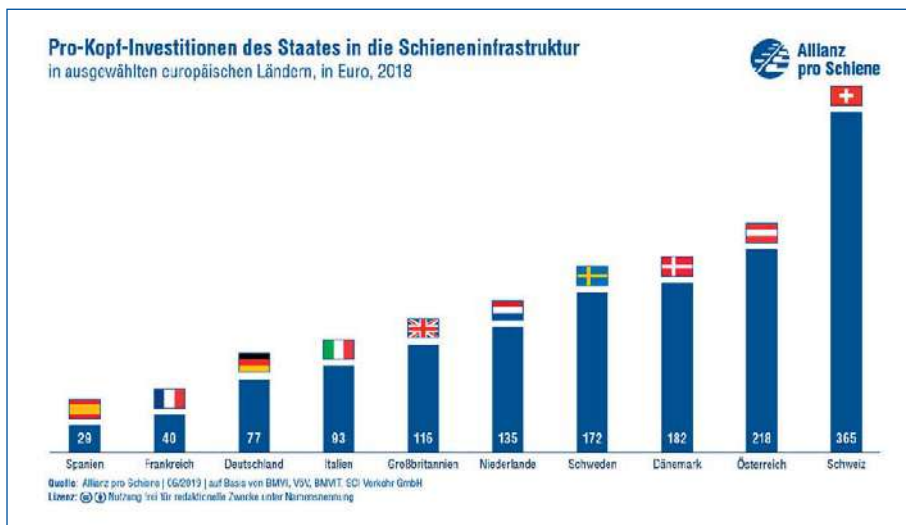
FOTO: ALLIANZ PRO SCHIENE

Dirk Flege, Geschäftsführer der ApS, besitzt keine Scheuklappen, wenn es darum geht, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

kehrswegeplan zu finanzieren. „Dort gibt es den so genannten vordringlichen Bedarf, doch im Schienenverkehr hatten wir etliche zusätzliche Baumaßnahmen in der neu geschaffenen Kunst-Kategorie ‚Potentieller Bedarf‘. Auch das ist ein Euphemismus. Dahinter verbirgt sich nichts anderes, als die Tatsache, dass das Ministerium seine Hausaufgaben zu spät gemacht und diese Projekte nicht zu Ende bewertet hatte. Normalerweise gibt es nur den vordringlichen Bedarf, den weiteren Bedarf und gar keinen Bedarf. Vordringlicher Bedarf bedeutet: Das ist wichtig und soll gebaut werden“, erklärt Flege. Der vorherige Verkehrsminister Dobrindt habe im Herbst 2017, als der Bundesverkehrswegeplan verabschiedet wurde, behauptet, das sei der erste Plan, der kein reiner Bedarfsplan sei, sondern der erste, der auch durchfinanziert sei. Die damaligen Vorhaben des vordringlichen Bedarfs hätten jährlich eine Summe von 1,8 Milliarden Euro an Investitionen des Bundes in den Neu- und Ausbau von Bundesschienenwegen bedeutet. Flege erläutert weiter: „Diese 1,8 Milliarden standen noch nie im Haushalt. Das war nur der damalige vordringliche Bedarf. Jetzt wurde der potentielle Bedarf noch hochgestuft. Wir reden also mittlerweile bei dem, was von der Regierung vollmundig beschlossen und als finanziell abgesichert erklärt wurde, von drei Milliarden Euro jährlich. Im Haushaltsplan 2019 stehen de facto jedoch nur 1,7 Milliarden Euro. Das würde eine Verdopplung des Haushalts bedeuten, nur um den vordringlichen Bedarf des Verkehrswegeplans abzudecken. Da ist der Deutschland-Takt noch gar nicht dabei.“ Und dies sei nicht das einzige Fi-

finanzierungsproblem, unter dem die Schiene derzeit leidet:

Auch bei der LufV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung), die das Netz benötigt, um den Bestand zu erhalten und zu sanieren, läuft es nicht rund. Grundsätzlich gebe es zwei große Instrumentarien zur Infrastruktur-Finanzierung: das Bundes-schienenwege-Ausbaugesetz für Neuprojekte und daneben die Trasseneinnahmen für den Erhalt des Bestandsnetzes. Dabei zeigte sich, dass letztere nicht ausreichen. „Daraufhin stimmte der Bund vor einigen Jahren (2009) zu, dass über die LufV zusätzliche Mittel bereitgestellt werden. Ab diesem Zeitpunkt wurde zusätzlich unterschieden zwischen Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz, die von der LufV abgedeckt sind, und Instandhaltungsmaßnahmen, die aus den Einnahmen der Trassengebühren gespeist werden. Der Anspruch ist, dass die Trassenpreise so kalkuliert sind, dass die DBAG damit das Netz instand halten kann: Weichen schmieren erfolgt aus den Trasseneinnahmen. Wenn die Weiche erneuert werden muss, greift LufV. Dann ist es zu 100 Prozent bundesfinanziert. Wenn dann noch die Strecke darüber elektrifiziert wird, ist es das Bundesschienenwegeausbaugesetz.“ Flege bringt die komplizierte Finanzierungssituation auf den Punkt: „Es gibt also tatsächlich drei verschiedene Finanzierungsstöcke. Problematisch ist nun vor allem die Unterscheidung zwischen Instandhaltung und Ersatz. Der Bundesrechnungshof wirft der Bahn und dem Bund vor, Fehlallokationen (Fehlzuweisungen) vorzunehmen, weil bei der aktuellen Gestaltung der LufV Anreize vorliegen, die Instandhaltung zugunsten des Ersatzes, den der Bund zahlen muss, zu vernachlässigen. Die DBAG behauptet



Bei den Pro-Kopf-Investitionen in das Schienennetz belegt die Bundesrepublik Deutschland nur einen traurigen Rang auf den hinteren Plätzen.

zwar, das stimme nicht, weil die vorgeschriebenen Summen seitens der Bahn investiert worden seien.“ Flege zweifelt die Auskünfte der Bahn an: „Ich halte die Kritik des Bundesrechnungshofes dennoch für diskussionswürdig, weil mir aus der Praxis von einigen Baufirmen, die bei der ApS or-

Problemfall: Netzausbau und -instandhaltung

ganisiert sind, dies bestätigt wurde. Wir reden hier immerhin über mehrere Milliarden Euro an Steuergeldern. Über die Bahnhöfe, die ohne Debatte abgewickelt wurden, sprachen wir schon, und ich finde, dass bei der LufV nicht dasselbe passieren darf. Bei mehreren Milliarden Euro stehen Vorwürfe des Rechnungshofes im Raum, dass fehlgesteuert würde. Und schon wieder gibt es keine öffentliche Debatte.“ Es gebe zwei Gutachten über den Investitionsbedarf, „wie viel wir für die LufV 3 brauchen“, so Flege, „denn es handelt sich tatsächlich schon um die dritte Vereinba-

rung, damit das Bestandsnetz nicht weiter altert, sondern wieder jünger wird. Das Ziel ist eine Trendumkehr“, betont der ApS-Geschäftsführer. „Die Philosophie der LufV ist gut, ergebnisorientiert: Geld gegen Leistung, eine vernünftige Abkehr vom alten Rechnungsbürokratie-Prinzip“, wo nach einer Projektbewilligung für eine Investition von A nach B bei jedem Zwischenschritt kontrolliert worden sei, was geschah, damit Zweckentfremdung vermieden wurde, alles verbunden mit enormer Bürokratie. Aber es müsse trotzdem eine Debatte über Instandhaltung und Ersatzinvestition geben. Flege hebt die Dringlichkeit einer öffentlichen Auseinandersetzung hervor: „Was ist sanktionsbewehrt, wo liegen eventuell noch weitere Fehler? Diese Debatte kann doch nicht DBNetz allein mit der Bundesregierung führen! Da müssen die EVU mit an den Tisch, die Verbände. Die vorliegenden Gutachten müssen öffentlich gemacht werden. Wir reden über Milliarden.“

Dieses grundsätzliche Aufsichts-Problem herrsche leider nicht nur im Infrastruktursektor. „Die Milliarden, die in den Schienenpersonennahverkehr fließen, sind auch nicht ausreichend kontrolliert. Hier zeigt sich ein ganz wesentliches Merkmal des hiesigen öffentlichen Schienenverkehrs: die organisierte Verantwortungslosigkeit. Bei parlamentarischen Anfragen zur DBAG wird häufig auf Geschäftsgeheimnisse und das Aktienrecht verwiesen und Auskünfte werden nicht erteilt. Die Bahn hingegen behauptet, wir sind ein po-



FOTO: BODO SCHULZ

Instandhaltung oder Ersatz? Eine Frage, die bei vielen Maßnahmen, die das Netz der DBAG betreffen, von entscheidender Bedeutung ist.



FOTO: MARCUS HENSCHKE

Die Finanzströme im aktuellen, von den Bundesländern bestellten Personennahverkehr sind nach Ansicht der Allianz pro Schiene nicht transparent genug.

litisch gesteuertes Unternehmen. Infrastrukturplanung ist nicht unsere Aufgabe. Wir führen aus, was der Bund entscheidet. Hinzu kommen die ganzen Querverbindungen bei der Finanzierung mit den Ländern, jede Menge Mischfinanzierung. Da blickt keiner mehr durch und man weiß nicht, an wen man sich wenden soll, wenn etwas nicht funktioniert.“ Es gebe ein riesiges Hin- und Herschieben der Verantwortung. Ein Phänomen, das bereits in den untersten Strukturen einsetze und sich bis nach ganz oben ziehe. Dirk Flege resümiert

Mehr Transparenz bei den Finanzen ist nötig

trocken: „Die einzigen, die sich in diesen Strukturen wohlfühlen, sind die Unternehmensberatungen, die für Millionenhonorare diesen Zustand erhalten, an dem sie als einzige profitieren.“

Die von vielen geforderte Trennung von Netz und Betrieb sei laut Flege nicht der Weisheit letzter Schluss: „Auch ein Netz in Bundeshand würde das nicht besser machen. Nur weil man bei DB Netz ein anderes Firmenschild anbringt, wird zunächst überhaupt nichts besser. Es gibt in Deutschland schon seit vielen Jahren einen beinahe religiösen Meinungskampf um das Thema ‚Trennung von Netz und Betrieb‘. Das ist nicht die entscheidende Fragestellung! Viel wichtiger für den Erfolg des Verkehrsträgers Schiene wäre eine bahnpolitische Strategie des Bundes. Der Bund muss wissen, wo er verkehrspolitisch hin will. Der Bund hat aber derzeit keine Zukunftsstrategie für den Verkehr in Deutschland im Gan-

zen – und auch keine für den Schienenverkehr“, stellt Flege fest.

Die letzte strategische Entscheidung sei die Bahnreform vor 25 Jahren gewesen. Diese Entscheidung sei zwar aus der Not geboren worden, weil Bundes- und Reichsbahn zusammengeführt werden mussten. Damals habe man aber einen Plan gehabt, es habe eine fundierte Debatte gegeben. „Und ich bleibe dabei, die Bahnreform war vom Grundsatz her eine gute Entscheidung. Man hätte damals die Bahn auch zum Auslaufmodell erklären können. Jetzt brauchen wir wieder eine Vision, und ein erster Ansatz dazu wäre der Deutschland-Takt. Das ist eine qualitativ neue Debatte, es wird wieder visionär diskutiert. Das ist endlich eine neue Stufe der Bahnpolitik des Bundes und keine Spinnerei von Fahrplanfuzzies. Wenn man eine bahnpolitische Strategie besitzt, dann macht man sich auch Gedanken, wie man das organisiert. In der Wirtschaft spricht man von

„structure follows strategy“. Vom Grundsatz her sollte das auch für die Bahnpolitik gelten. Solange man keine Strategie hat, kann man an den Strukturen rumfummeln, aber man löst kein einziges Problem“, dessen ist sich der Geschäftsführer der ApS sicher.

Das Problem sei nur, dass jeder dazu eine Meinung habe. Das sei wie in der Schule oder beim Fußball. „Ich war mal Sachverständiger im Verkehrsausschuss des Bundestags zu ‚Primon‘, Privatisierung mit und ohne Netz. Da hatte jeder eine Meinung. Es war ein reines Symptommagel, völlig ohne Koordinatensystem, strategisch unreflektiert, nur nach ideologischen Grundsätzen und persönlichem Gusto. Die einen wollten vorgeblich den Wettbewerb stärken, die anderen argumentierten mit Arbeitsplätzen.“ Es sei aber nie um eine verkehrspolitische Strategie gegangen. Vor allem, betont Flege, sei der vielbeschworene intramodale Wettbewerb kein Wert an sich, sondern nur Mittel zum Zweck. „Wettbewerb auf der Schiene war nie ein erklärtes Ziel der Bahnreform, sondern nur ein abgeleitetes Ziel. Die Bahnreform hatte zwei Vorgaben: Der Steuerzahler muss entlastet werden. Das war der Ausgangspunkt und das wurde auch explizit als Ziel formuliert. Das zweite gleichberechtigte Ziel, und damit wurde sogleich ein Zielkonflikt geschaffen, lautete: mehr Verkehr auf die Schiene. Zusammengefasst: ein besseres System zu geringeren Kosten.“

Der Wettbewerb auf der Schiene sei lediglich ein abgeleitetes Ziel. Er könne ein Mittel sein, um beide Hauptziele zu erreichen. „Ich persönlich glaube auch, dass der Wettbewerb hilfreich ist, aber er ist nicht im Range der Hauptziele. Die Trennung von Netz und Betrieb hat unter Wettbe-



FOTO: DB AG

Dr. Richard Lutz, der Vorstandsvorsitzende der DB AG, steht vor großen Herausforderungen. Der Druck auf die DB AG wird noch wachsen, da die Schiene ein Hoffnungsträger beim Klimaschutz ist.

werbsbedingungen sicherlich einige Vorzüge. Aber am wahren politischen Dilemma der Verkehrspolitik ändert sich nichts. Das einzige, was sich ändern würde und das wäre in der Tat segensreich: Man müsste nicht so viel regulieren. Wir haben im Eisenbahnbereich wahrlich keinen Mangel an Bürokratie.

Die Schiene ist ein komplexes System, einiges ist systemimmanent. Aber wir sind tatsächlich komplizierter, als wir sein müssten. Das hängt unter anderem damit zusammen, dass jede Menge Regulierung nötig ist, weil Netz und Betrieb bei der DBAG in einer Hand sind. Ein Vorteil der Trennung wäre: Man könnte das System vereinfachen.“ Das Diskriminierungsargument, die DBAG behindere andere Unternehmen, steche heute nicht mehr, wenn man über die Trennung von Netz und Be-

Zu viel Bürokratie bremst die Schiene aus

trieb spreche. Davon ist Flege überzeugt. „99 Prozent aller Betreiber von Nahverkehr sind bei der Allianz pro Schiene organisiert. Am Anfang der Bahnreform war die Diskriminierung durch DBNetz gegenüber Fremden wirklich ein Thema. Aber das ist seit Jahren nicht mehr so. Hätten die Privaten ein Problem, so hätten sie es mir längst erzählt und ich wäre politisch aktiv geworden. Aber dem ist nicht so.“ Bei der DBAG habe sich in den letzten Jahren viel geändert. Auch der Verkauf von Rollmaterial an Mitbewerber sei möglich, und man habe eher den Eindruck, dass man bei der DBAG mit Argusaugen darauf achte, keine Angriffsfläche zu bieten. Es gebe aber auch objektive Vorteile der Systemvariante



FOTO: BOBO SCHULZ

Die Usedomer Bäderbahn (UBB) ist eines von sechs erfolgreichen Regionetzen der DBAG. Bei diesen kann man auch Synergien beim integrierten Betrieb belegen.

„Netz und Betrieb in einer Hand“. Zahlreiche erfolgreiche Beispiele im Ausland wie etwa in Japan zeigten, dass diese Systemvariante nicht so schlecht sein könne, denn nur so gebe es Synergieeffekte. Flege wird wieder konkret: „Ich war vor kurzem bei einem für mich erhellenden Vortrag von Jürgen Boße, Geschäftsführer der Usedomer Bäderbahn, der endlich einmal belegte, was DBAG und EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft) mantraartig behaupten, aber selten belegen können: dass Infrastruktur und Betrieb zusammengehören, weil man dann innerhalb des Systems Innovationen besser voranbringen kann. Auf Usedom gab es ein Fahrradproblem. Die Züge sind in der Saison voll und mit Fahrrädern geht dann gar nichts mehr. Die Räder mussten raus aus den Triebwagen. Die UBB installierte deshalb einen innovativen, einfachen Fahrradverleih an allen Stationen. Das ging aber nur, weil Boße Betrieb und Infrastruktur unter einem Dach hat. Ein kleines Beispiel dafür, dass



Von Berlin nach München in gut vier Stunden – das Erfolgsprojekt der letzten Jahre. Pech hat nur, wer dann weiter in die Provinz muss. Der verplemptet womöglich seinen Reisezeitgewinn zwischen den Metropolen beim Warten auf den Regional-Express. Die Schweiz, wie so oft im Schienenverkehr, zeigte, wie es besser geht: 1982 führte sie einen landesweiten integralen Taktfahrplan ein. Für Bahnreisende bedeutete dies nutzerfreundliche Umsteigezeiten an Knotenbahnhöfen. In Deutschland gibt es zwar in zahlreichen Regionen Taktfahrpläne, doch an deren Rändern kommt es häufig zu inakzeptablen Wartezeiten. Auch der Fernverkehr ist bestenfalls zufällig in die bestehenden Takte integriert.

Das soll sich ändern. Ziel ist ein integraler Taktfahrplan für ganz Deutschland. Fernzüge sollen im 60- oder 30-Minuten-Takt zur selben Minute an ihren Haltepunkten abfahren. In Knotenbahnhöfen treffen sich alle Züge im gleichen Zeitfenster und ermöglichen ein bequemes Umsteigen.

Dass „ein Deutschland-Takt betrieblich, technisch und rechtlich realisierbar“ sei, befand eine Studie der TU Braunschweig im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2015. Derzeit wird ein Zielfahrplan für das Jahr 2030 entwickelt, der auch die Bedürfnisse des Güterverkehrs berücksichtigt. Sobald dieser Zielfahrplan feststeht, kann man erkennen, an welchen Stellen Strecken ertüchtigt oder gar neu gebaut werden müssen, um die erforderlichen Fahrzeiten des Deutschland-Taktes zu ermöglichen.

Drei Anbieter von Nahverkehrsleistungen (Abellio, DB Regio und National Express) friedlich vereint: Diskriminierungen beim Zugang für private Anbieter sind heute längst Geschichte.



FOTO: MARCUS HENSCHKE



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Der inzwischen von zahlreichen privaten EVU geprägte Schienengüterverkehr ist ein Erfolgsmotiv, dessen Möglichkeiten längst noch nicht ausgeschöpft sind.

die Integration Vorteile bringt“, freut sich Flege. Am Ende stünden sich die beiden Modelle gegenüber: Entbürokratisierung und weniger Regulation gegen Innovationsmöglichkeiten bei einem integrierten Ansatz. Es gebe Innovationen, die ohne einen integrierten Ansatz nicht möglich wären. Man könne einfach nicht sagen: Die eine Lösung sei nur gut und die andere nur schlecht. „Meine These ist: Die Schiene kann mit beiden Ansätzen erfolgreich sein. Viel wichtiger ist eine strategische Bahnpolitik des Staates. Keine neue Organisationsform kann das Strategiedefizit der deutschen Verkehrspolitik ausgleichen. Es fehlt eine Vision.“

Dass das abgeleitete Ziel des Wettbewerbs auf der Schiene funktioniere, habe sich im Güterverkehr gezeigt, wo er sich als segensreich für die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene in Gänze ausgewirkt habe. Das bestehende Potential könne aber nicht ausgeschöpft werden, „weil die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern nicht stimmen. Man kann sich auf der Schiene toptimie-

ren – wenn der Gesamtrahmen nicht stimmt, ist jedes Bemühen zum Scheitern verurteilt. Der Rahmen stimmt nicht, weil der Staat die Lkw-Maut in den vergangenen Jahren günstiger machte, während sich die Trassenpreise steil nach oben entwickelten. Die Schere geht immer weiter zuungunsten der Güterbahnen auf und das in einem Bereich, den der Staat zu 100 Prozent zu verantworten hat! Da sind wir wieder bei der organisierten Verantwortungslosigkeit.“ Natürlich sei die DB Netz AG, welche den Trassenpreis festlege, eine Aktiengesellschaft, „aber es ist Staats-Infrastruktur, es sind Bundesschienenwege, genauso wie es Bundesautobahnen sind. Letztendlich trägt der Staat die Verantwortung, wie sich die Preise entwickeln. Wollte man mehr Güterverkehr auf die Schiene bringen, müsste man die Rädchen bei der Infrastruktur anders stellen. Die Margen im Logistiksektor sind heutzutage so gering, dass steigende Infrastrukturkosten die Wettbewerbsfähigkeit ruinieren. Knapp 20 Prozent der Produktionskosten im Schienengüterverkehr sind Infrastruktur-

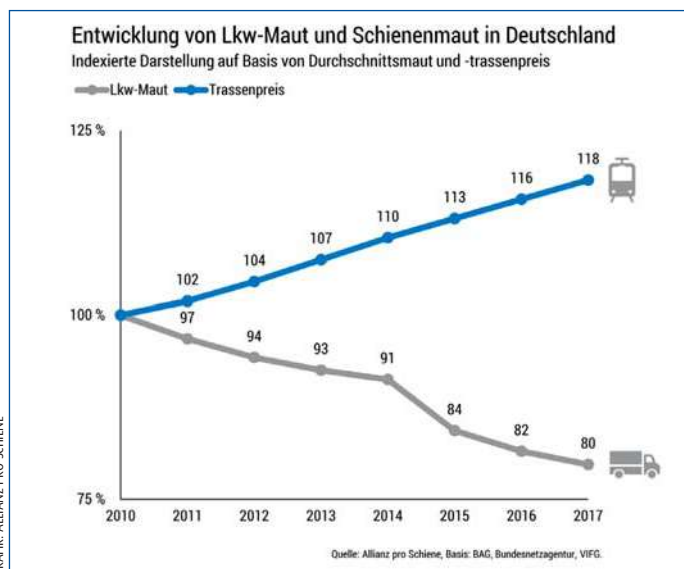
kosten. Wenn die von Jahr zu Jahr steigen, dann ist man irgendwann nicht mehr wettbewerbsfähig. Da wir seit Jahren einen erbitterten Preiskampf erleben, besitzen die Güterbahnen viel zu wenig Spielraum, um Innovationen entwickeln zu können. Wir haben einen riesigen Innovationsstau im Schienengüterverkehr. Das ist auf Kante genäht und kein Lobby-Gejammer. Das kann man alljährlich im Jahresbericht des Bundesamtes für Güterkraftverkehr nachlesen. Dort ist auch immer die Umsatzrendite aufgelistet, und die Güterbahnen bewegen sich dabei im Bereich von null Komma ein bisschen, haarscharf an der Grenze zu Non-Profit“, empört sich Flege.

Dass DB Cargo im Vergleich zu privaten Güterbahnen noch schlechter dastehe, liege an hausgemachten Management-Fehlern und erneut an der mangelnden Strategie des Bundes. „Eine Privatbahn hat es leichter, sie spezialisiert sich, sucht sich ein Geschäftsfeld aus, Mineralölverkehr,

Der Güterverkehr auf der Schiene ist benachteiligt

Autotransport oder Ähnliches. DB Cargo besitzt als De-facto-Staatsunternehmen diese Freiheit nicht und muss den nicht rentablen Einzelwagenladungsverkehr, das größte Sorgenkind des Güterverkehrs, bedienen. Die Frage, ob man diese Verkehre will, ist am Ende wieder eine politisch-strategische Frage. Ihr muss sich der nicht-bundeseigene Wettbewerber jedoch nicht stellen. Die DB AG besitzt als bundeseigenes Unternehmen diese Freiheit nicht, besitzt aber auch keinen Plan und versäumt die notwendigen Investitionen in Innovationen, in moderne Güterwagen, selbstfahrende Güterwagen, automatische Kupplungen – in Systeminnovationen, die unbedingt notwendig wären.“

Der Einzelwagenladungsverkehr sei ebenso wie die Infrastruktur bei DB Netz ein schönes Beispiel für eine mangelhafte Unabhängigkeit der DB AG: „Da nötigt der Bund einem scheinbar privat agierenden Unternehmen einen Verkehr auf, der sich betriebswirtschaftlich nicht trägt, erlaubt es aber seinem Bundesunternehmen nicht, diesen abzustoßen, weil es verkehrspolitisch nicht gewünscht ist. Überall, wo man hinguckt, findet man Zwitterrollen, wo Dinge nicht zu Ende gedacht sind, wo mangelnde Ehrlichkeit herrscht, wo Trans-

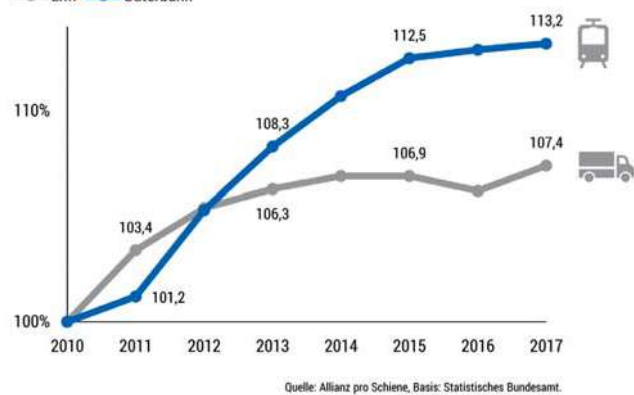


Während die Trassengebühren in den vergangenen Jahren kontinuierlich stiegen, wurde der Betrieb von Lkw immer günstiger. So wird man nicht mehr Verkehr auf die Schiene bekommen.

Preisentwicklung im Güterverkehr in Deutschland

Erzeugerpreisindex in Prozent

— Lkw — Güterbahn



Bis vor wenigen Jahren herrschte beim Wettbewerb zwischen Schiene und Straße noch Chancengleichheit. Seit 2012 hat sich der Transport auf der Schiene allerdings erheblich verteuert.

als Lokführer. Erkenntnis zwei: Der Schienenverkehr ist eine Wachstumsbranche. Auch die Zahl der Gesamtbeschäftigten habe ich zusammengetragen und im Ministerium präsentiert. Die sind beinahe vom Stuhl gefallen. Die Zahl steigt. Wir befinden uns in einem Wachstumsmarkt. Der Bedarf ist größer als das, was der Markt anbietet. Damit klingt das auch viel positiver.“ Jetzt stelle sich, so Flege, die Frage, wie könne man den Bedarf ausschöpfen? Welche Faktoren trügen dazu bei, dass sich

parenz fehlt. Das ist Murks. Ich habe manchmal den Eindruck, da wird das Schlechteste aus beiden Welten vermischt. Auf der einen Seite benimmt man sich wie ein Dax-Konzern mit Millionengehältern beim Vorstand, schicken Dienstwagen und allem, was dazugehört, spielt das ganz normale Unternehmen, und auf der anderen Seite mischt sich der Staat überall mit ein. Das kann nicht funktionieren.“

Und am Ende leiteten die Mitarbeiter, die frustriert seien. „Es gibt keine richtige Steuerung, das Koordinatensystem verschiebt sich ständig, je nach Tageslaune des jeweiligen Verkehrsministers und/oder Bahnchefs. So kann man gute Leute auf Dauer nicht bei der Stange halten. Und da schließt sich der Kreis erneut. Es läuft auf die Frage hinaus: Welche Bahn wollen wir eigentlich?“ Diese Frage könne nur die Politik beantworten, und am Ende der Wähler, der Souverän, so Flege. Dennoch wagte es bisher keine Partei, mit Bahnthemen in den Wahlkampf zu ziehen. Aber das werde sich ändern, davon ist Flege überzeugt: „Wir erleben gerade einen fulminanten Wechsel der Debatte. Da kommt tektonisch etwas ins Rutschen bei der Verkehrs-, Umwelt und Klimapolitik, weil wir nicht anders können! Und es wird in Wahlkämpfen künftig gefragt werden: Was für eine Bahn wollen wir?“

Vielleicht ist es dann eines Tages auch wieder schick, bei der Eisenbahn zu arbeiten. Derzeit scheint es anders auszusehen. Allerorten suchen die Bahnen Personal und selbst der einst so angesehene Beruf des Lokführers genießt nur mehr mäßige Reputation. Flege hat dieses gesellschaftliche Vorurteil längst genau analysiert: „Es gibt verschiedene Erklärungsmuster. Häufig wird einfach gesagt, niemand möchte Lokführer werden, und manche behaupten noch, daran sei der frühere Bahnchef



DB Cargo, die Güterverkehrssparte der DBAG, leidet unter dem unwirtschaftlichen Einzelwagenladungsverkehr, den die privaten EVU in der Regel nicht anbieten.

Grube schuld, weil er gesagt habe, 2022 führen alle Züge autonom. Das ist aber zu kurz gesprungen. Ich habe mich auf die Suche nach amtlichen Zahlen gemacht. Wie viele Lokführer gibt es in Deutschland? Alle jammern, es gebe zu wenige. In Deutschland arbeiten aktuell 45 000 Lokführer, und jetzt kommt die Antwort auf die Frage, ob denn keiner mehr Lokführer werden wolle: Wir haben seit Jahren steigende Lokführerzahlen. Damit ist das Deutungsmuster, es wolle niemand mehr Lokführer werden, widerlegt. Trotzdem haben wir einen eklatanten Mangel an Lokführern, weil es einen noch viel größeren Bedarf gibt.“ Das sei aber eine andere Geschichte, als zu sagen, niemand wolle den Beruf ergreifen, „weil die am Wochenende arbeiten müssen, weil die mit Suizid konfrontiert sind. Man kann so jammern, das ist auch berechtigt, weil es schwer ist, Stellen zu besetzen. Aber Erkenntnis eins ist: Es arbeiten von Jahr zu Jahr mehr Menschen

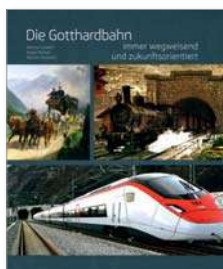
mehr Menschen für einen Job bei der Schiene begeistern? Da spielten Dinge wie Wertschätzung, Geld, Work-Life-Balance und Ähnliches eine große Rolle – wie im ganz normalen modernen Personalmanagement. Hier bestehe bei vielen EVU noch Nachholbedarf. **Ä S. Alkofer**



Die Hamburger Zugchefin Mareen Harder belegte 2019 im Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“ der Allianz pro Schiene den ersten Platz.

Die Gotthard-Geschichte

A. Cavadini, S. Michels und F. Viscontini:
Die Gotthardbahn. AS Verlag, Zürich 2018.
 ISBN 978-3-906055-90-9, gebunden, 264 Seiten,
 ca. 350 Schwarzweiß- und Farbbabb.; Preis: 68 Euro.



Ü Vieles wurde über die 1882 eröffnete Gotthardbahn geschrieben und publiziert. Dennoch fehlte eine umfassende und leicht verständliche Einführung zu dieser berühmten Schweizer Alpenquerung, fand Adriano Cavadini. Mit weiteren Mitstreitern machte sich der ehemalige Schweizer Nationalrat selbst daran, diese Lücke in der Literatur zu füllen. Gemeinsam legen die insgesamt acht Autoren nun ein Buch vor, das die Geschichte der Gotthardbahn aus

verschiedenen Blickwinkeln betrachtet. Das Eröffnungskapitel zeigt anhand zeitgenössischer Illustrationen die Situation vor dem Bau der Bahnlinie, anschließend zeichnen die Autoren den langen Weg von den ersten Planungen bis zur Eröffnung der Strecke sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen der Linie für das Tessin und die Schweiz nach.

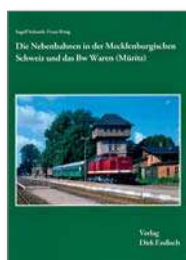
Der Bau des Gotthardbasistunnels wird ebenfalls ausführlich dokumentiert und ganz nebenbei wagen die Autoren auch einen Blick in die Zukunft der Gotthardbahn. Als einziger Kritikpunkt ist die schlechte Qualität einiger Abbildungen zu nennen. Ansonsten ist dieses Buch trotz seines Preises eine Empfehlung für alle Freunde der großen Alpenbahnen.

ke

Fazit: Ein großes Kapitel Eisenbahngeschichte

In die Mecklenburger Schweiz

Ingolf Schmidt, Franz Rittig: *Die Nebenbahnen in der Mecklenburgischen Schweiz und das Bw Waren (Müritz).*
 Verlag Dirk Endisch, Stendal 2019. ISBN 978-3-947691-00-5, gebunden, 192 Seiten, 198 Abbildungen; Preis: 37,50 Euro.



Ü Wie die Eidgenossenschaft ist auch die Landschaft zwischen der Müritz und dem Kommerower See ein Paradies für Eisenbahnfreunde. Vier Nebenbahnen verbanden Waren (Müritz) einst mit Malchin, Teterow, Gnoiien und Dargun. Ingolf Schmidt und der VG-Bahn-Redakteur Franz Rittig erinnern mit einem reich bebilderten Band an diese Bahnen. Die Texte halten so manche Kuriosität aus dem täglichen

Bahnbetrieb bereit – etwa den letzten GmP der DBAG, der noch 1995 die Strecke Teterow – Gnoiien befuhr. Neben Aufnahmen aus dem frühen 20. Jahrhundert lassen zahlreiche Farbfotos die Nachwendejahre wieder aufleben. Modellbahner können sich von vielen Gleisplänen sowie Seitenrissen charakteristischer Gebäude inspirieren lassen.

ke

Fazit: Erinnerungen an eine verschwundene Bahnlandschaft

Wagen für Reisende

A. Marks, H. Drosdeck: *Von Traglasten, Großenstrigen und Packmeistern. Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e.V., Schönheide 2019. Ohne ISBN, broschiert.*
 80 Seiten, 76 Sw- und 67 Farbbabb.; Preis: 19,90 Euro.

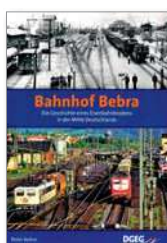


Ü Band 10 der „WCd-Themen“ beschäftigt sich mit den auf der Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau – Carlsfeld eingesetzten Reisezugwagen. Die Broschüre folgt dem bewährten Konzept, einen umfangreichen Teil vorwiegend unveröffentlichter Farbfotos vorzustellen. Die fundierte Ausarbeitung des Spezialthemas mit bisher unbekannten Erkenntnissen als Kern des Werks ist nach Sitz-, Gepäck, Bahnpost- und Bahndienstwagen unterteilt sowie chronologisch geordnet. Bestandstabellen von 1944 verschaffen Übersicht. Der Wagenbestand der lokalen Museumsbahnen wird zusammenfassend dargestellt. Aktuelle Meldungen vom Schönheider Vereinsgeschehen schließen das Heft ab. Bestellanschrift: FHWE e.V., Ottostr. 14, 09113 Chemnitz; per E-Mail an bestellung@fhwe.de.

Fazit: Erster Teil einer zweibändigen WCd-Wagen-Schrift

Bahnknoten-Geschichte

Dieter Kehm: *Bahnhof Bebra – Die Geschichte eines Eisenbahnknotens in der Mitte Deutschlands.* DGE Medien, Hövelhof 2019. ISBN 978-3-946594-14-7, gebunden, 200 Seiten, zirka 300 Farb- und Schwarzweißabbildungen; Preis: 34,80 Euro.



Ü In seiner besten Zeit war Bebra in aller Munde. Man kannte den Bahnhof, in dem man umsteigen musste, um aus der Nord-Süd- in die Ost-West-Richtung zu wechseln. Nach der Teilung Deutschlands stieg die Bedeutung des Bahnknotens enorm an: Einerseits war er eine wichtige Zwischenstation der Nord-Süd-Strecke mit großem Bw und extrem geforderten Loks – die ölgefeuerten 01.10 und 44 waren hier beheimatet. Andererseits

lag Bebra am Ausgangspunkt einer der wichtigsten Strecken in die DDR. Die Interzonenzüge über Gerstungen mit 01.5 der DR sind jedem Eisenbahnfreund geläufig. Doch über Bebra gibt es noch viel mehr zu erzählen. Der Autor war (wie seine Vorfahren) die längste Zeit seines Berufslebens eng mit der Bahn in Bebra verbunden und konnte aus dem Vollen schöpfen, um über 170 Jahre der heimatlichen Eisenbahn zu erzählen. So bleibt kein

Randgebiet unerwähnt, und mancher Blick hinter die Kulissen ist erhellend, insbesondere auch bezüglich des langsamen Niedergangs des Bahnhofs in den Zeiten der DBAG. Das mächtige Empfangsgebäude steht zum Beispiel heute leer, wurde von der Stadt Bebra gekauft und sucht eine neue Zweckbestimmung.

abp

Fazit: Detaillierte und aufschlussreiche Dokumentation

DIE SCHÖNSTEN BAHNERLEBNISSE IN NAH UND FERN

**116
SEITEN**
Mit DVD

Die Sommerausgabe unserer beliebten Zeitschrift Eisenbahn-Romantik entführt den Leser wieder zu den schönsten Eisenbahnen dieser Welt – wie immer in Begleitung von exzellenten Aufnahmen namhafter Fotografen und mit unterhaltsamen und informativen Texten.

Heft 2/19 – mit DVD „Glacier-Express Teil 2“
Best.-Nr. 401902 • € 7,90



Eine der bisherigen Ausgaben verpasst?
Bestellen Sie noch heute nach! Oder digital im
Bahn-Kiosk für Ihr Tablet oder Smartphone.

Sichern Sie sich noch heute Ihre Vorteile:

- ✓ 4 Ausgaben + Prämie für nur € 29,-*.
- ✓ Sonderpreis für ER-Clubmitglieder und Mitglieder der Märklin-Kundenclubs: nur € 24,-*.
- ✓ Ersparnis von 10% bzw. 20% gegenüber dem Einzelheftkauf.
- ✓ Kostenfreie Zustellung nach Hause
- ✓ Eine Prämie Ihrer Wahl: XL-Edition „Die letzten Dampfparadiese“ oder „ER-Clubmitgliedschaft 2020“ oder Kalender „Eisenbahn Galerie 2020“.
- ✓ Und zusätzlich die Gewinnchance auf vier Eintrittskarten für die Smilestones | Miniaturwelt am Rheinfall

* Ausland + € 10,- für erhöhten Portoaufwand

** Eine Clubmitgliedschaft für bereits bestehende Clubmitglieder ist nicht wählbar.



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

2019 ist das bislang kritischste Jahr in der Geschichte der Harzer Schmalspurbahnen GmbH. Angesichts zunehmender Schwierigkeiten wird die HSB über neue Wege nachdenken müssen.

HSB am Scheideweg?

In eigenen Veröffentlichungen präsentiert sich die „Größte unter den Kleinen“ stets als erfolgreiches touristisches Unternehmen. Zum Ende jedes Winters nennt man die Erfolge des Vorjahres, wie zuletzt am 27. Februar 2019: „Die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) blickt auf ein insgesamt erfolgreiches Jahr 2018 zurück. So wurde das bereits hohe Niveau der Vorjahre bei Fahrgastzahlen und Umsätzen gesteigert. Mit über 1,1 Millionen Fahrgästen waren 2018 insgesamt zehn Prozent mehr Reisende auf dem 140,4 Kilometer langen Streckennetz der Harzer Schmalspurbahnen unterwegs als im Vorjahr.“ Zudem wird konstatiert: „Im vergangenen Jahr erzielte die HSB mit über 14 Millionen Euro den bislang höchsten Umsatz ihrer Geschichte.“ Die vermeintlichen Erfolgszahlen täuschen darüber hinweg,

dass die Schmalspurbahn derzeit erheblichen Problemen gegenübersteht, welche ohne umfängliche Erneuerungen künftig kaum noch zu beherrschen sein dürften. Es stehen kaum mehr genug Fahrzeuge zur Verfügung, um den seit Jahren unveränderten Fahrplan aufrechtzuerhalten, die Personalsituation ist besorgniserregend, auch die Nachfrage ist keineswegs steigend, sondern langfristig rückläufig.

Die Fassade der „Größten unter den Kleinen“ bröckelt

Es ist durchaus eine Errungenschaft der HSB, bisher den weltweit umfangreichsten Dampfbetrieb aufrechtzuerhalten, doch waren spätestens mit dem stillschweigenden Wegfall eines zusätzlichen Wochenend-Dampfzugumlaufs seit 2017 auf der

Selketalbahn und mitunter wochenlangem Schienenersatzverkehr die dunklen Wolken am Horizont des Harzer Eisenbahnhimmels für jedermann zu erkennen. Die Bekanntgabe des diesjährigen Sommerfahrplans am 21. März 2019 glich schließlich einem Eingeständnis des eigenen Versagens: Erstmals in der Geschichte der kommunalen Gesellschaft wurde das Zugangebot zum Brocken, das existenzielle Fundament der Bahn, verringert beziehungsweise wochenweise ein fahrplanmäßiger Diesellok-Einsatz angekündigt (siehe MEB 6/2019). Bisher galt der bei vielen Fahrgästen unbeliebte Diesellokeinsatz als kategorisch ausgeschlossen.

Es war absehbar, dass die einzige mit betriebsfähigem Heizkessel personenzugtaugliche HSB-Diesellok 199 861, im März und April notdürftig vorbereitet, die wo-



FOTO: ALEXANDER SCHMIDT

Das letzte Aufgebot: Die 199.8, selbst störungsanfällig, füllen 2019 Lücken im Dampfpark der HSB (Bahnhof Wernigerode, 16. April 2019).

13.06.2019 - 8903 / 8904 Zugausfall			
Diese Verbindung zwischen Drei Annen Hohne (planmäßige Abfahrt: 12:40 Uhr) und Eisfelder Talmühle (planmäßige Ankunft: 13:48 Uhr) sowie zwischen Eisfelder Talmühle (planmäßige Abfahrt: 14:08 Uhr) und Drei Annen Hohne (planmäßige Ankunft: 15:16 Uhr) fällt leider aus.			
13.06.2019 - Änderung Fahrzeugsatz:			
8903	Wernigerode - Eisfelder Talmühle	fährt mit Diesellok statt Dampflok	
8904	Eisfelder Talmühle - Drei Annen Hohne	fährt mit Diesellok statt Dampflok	
8929	Drei Annen Hohne - Nordhausen	fährt mit Diesellok statt Dampflok	
14.06.2019 - Änderung Fahrzeugsatz:			
8920	Nordhausen - Drei Annen Hohne	fährt mit Diesellok statt Dampflok	
8903	Drei Annen Hohne - Eisfelder Talmühle	fährt mit Diesellok statt Dampflok	
8904	Eisfelder Talmühle - Drei Annen Hohne	fährt mit Diesellok statt Dampflok	
8929	Drei Annen Hohne - Nordhausen	fährt mit Diesellok statt Dampflok	
15.06.2019 - Änderung Fahrzeugsatz:			
8920	Nordhausen - Drei Annen Hohne	fährt mit Diesellok statt Dampflok	
8903	Drei Annen Hohne - Eisfelder Talmühle	fährt mit Diesellok statt Dampflok	
8904	Eisfelder Talmühle - Wernigerode	fährt mit Diesellok statt Dampflok	



25
Dampflokomotiven



10
Triebwagen



12
Diesellokomotiven



137
Wagen

Die HSB-Internetseite zeigte im Juni 2019 häufig Lokausfälle. Der darunter aufgezählte Fahrzeugbestand erscheint imposant, verschweigt jedoch den tatsächlich einsatzbereiten Lokbestand von aktuell nur acht Dampf- und drei Dieselloks.

chenlangen Einsätze auf der Bergstrecke nicht ohne Ausfälle überstehen würde. Die Werkstatt am Bahnhof Westerntor rechnete fest damit, denn die drei 43 Jahre alten, maroden 199.8 der HSB, bislang fast nur in untergeordneten Diensten tätig, sind längst nicht in einem Zustand, wie er dem täglichen Planeinsatz auf einer Gebirgsstrecke angemessen wäre. Eine gründliche Hauptuntersuchung erhielten diese Lokomotiven schon lange nicht mehr.

Nachdem 199.861 bereits im April und Mai 2019 wiederholt ausgefallene Dampflok ersetzt hatte, konnte sie am 25. Mai ihren ersten planmäßigen Dienst zum Brocken nicht antreten. Während der Umlauf 8935 ff. komplett entfiel, ersetzte sie stattdessen auf der Harzquerbahn sowie vor den beiden Brocken-Zugpaaren 8920 bis 8924 eine defekte Dampflok. Am 27. und 28. Mai kam zusätzlich zu der nun wie vorgesehen eingesetzten 199.861 mit 199.874 eine zweite Diesellok in den Reisezugdienst und bespannte ein Zugpaar auf der Harzquerbahn. Am 30. Mai sollte 199.874 für die planmäßig von Nordhausen aus verkehrende schadhafte Dampflok einspringen, blieb jedoch bereits am selben Tag mit einem Lüfterschaden liegen. Am 31. Mai half daher die nun einzige noch verbliebene Diesellok aus: 199.872. Ende Juni verschärfte sich die Situation erneut, denn mit dem Fristablauf am 29. Juni wurde 199.872 abgestellt.

Anschließend standen der HSB neben 199.861 und der für den Rangierdienst benötigten 199.874 nur noch sechs Dampflokomotiven (99.7232, 7234, 7239, 7240, 7241 und 7247) für den Plandienst auf der Harzquer- und der Brockenbahn zur Verfü-

gung, außerdem 99.6001 für die Regelzüge auf der Selketalbahn und 99.5906 für Sonderfahrten – acht Dampflokomotiven also. Der Unterhaltungsbestand der Dampftraktion (einschließlich jeweils in Revision befindlicher Loks) betrug über viele Jahre zwölf Lokomotiven der Reihen 99²² und 99²³⁻²⁴ sowie vier bis fünf ältere Lokomotiven, insgesamt also etwa 16 bis 17 Maschinen.

Liegt die Verantwortung allein beim Dampflokwerk?

Eine Schuld an der kritischen Situation weist die HSB von sich, obgleich Ähnliches bei vergleichbaren Bahnen bisher nicht eintrat: „Ursächlich hierfür waren in erster Linie lange Lieferzeiten für Ersatzteile sowie erhebliche Verzögerungen von Untersuchungen bei den beauftragten Instand-

haltungswerken“ (Pressemitteilung), insbesondere dem Dampflokwerk Meiningen (DLW), welches, wie in einer HSB-Mitarbeiterinformation vom 12. Juni 2019 zu lesen war, „(schon erwartbar?) keine zugesagten Termine einhält.“ Doch das ist nur die halbe Wahrheit. Denn zugunsten einer „korrekativen Instandhaltung“ wurde die Vorhaltung von Ersatzteilen, vermeintlich totes Kapital, zurückgefahren. Die Wartungsintervalle wurden durch den Entfall von Zwischenuntersuchungen gestreckt.

Zudem reduzierte man den Unterhaltsbestand der 99^{22/23-24} auf elf Maschinen – eine Einschränkung der Reserve, bei langfristig gestiegener Belastung der Loks und unverändertem Fahrplan. Zwar halten die engagierten Mitarbeiter der Werkstatt die Fahrzeuge so gut es geht instand, doch können ohne Vorhaltung die zumeist einzeln zu fertigenden Ersatzteile für die historischen Fahrzeuge erst dann bestellt werden, wenn sie benötigt werden. Da oft Monate bis zur Auftragsvergabe und weitere Monate bis zur Lieferung vergehen, wurden zunehmend auch Lokomotiven mit gültigen Untersuchungsfristen abgestellt. Aber nur fahrend können sie die regelmäßig fälligen hohen sechsstelligen Summen für ihre Unterhaltung verdienen.

Marcel Scholz, der Leiter des DLW, das bis Herbst 2020 gut ausgelastet ist und derzeit jährlich zwölf Dampfloks vollständig zerlegen und aufarbeiten kann, sieht in jüngster Vergangenheit Unregelmäßigkeiten bei der Auftragsvergabe: „2016 war mit 99.7232 nur eine der für die HSB so wichtigen Neubaulokomotiven zu Gast. Dafür



FOTO: JURGEN STEINKE

99.7237 (vorn; Zylinderschaden) und 99.7245 sind im Werkstattgelände in Wernigerode-Westerntor abgestellt (17. Juni 2019). 99.7237 hat gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ESO gültige Fristen für Fahrwerk und Kessel, 99.7245 erwartet eine Kesseluntersuchung.



FOTO: ALEXANDER SCHMIDT

Mancher Eisenbahnfreund begrüßt die Einsätze der „Harzkamele“ wie am 4. Juni 2019 bei Ilfeld. Für einen dauerhaften Einsatz eignen sich die veralteten Maschinen jedoch kaum.

konnten 2017 mit 99 7222, 7241, 7234 und 5906 vier (!) Lokomotiven der HSB erfolgreich aufgearbeitet werden. Dabei handelte es sich um aufwendige Aufträge mit Neubauzylindern sowie umfangreichen Rahmen- und Kesselarbeiten. 2018 war 99 6001 das einzige HSB-Fahrzeug in Meiningen“, so Marcel Scholz: „Nahezu alle betriebsfähigen Lokomotiven der HSB erhalten ihre im Rahmen der üblichen Fristen fälligen Kessel- und Fahrwerksuntersuchungen im DLW. Demnach müssten jedes Jahr mindestens zwei Lokomotiven in den Werkshallen zur Aufarbeitung weilen. Dazu kommen Unfallschäden und die umfangreiche Komponenten-Aufarbeitung.“ Scholz sieht der weiteren Zusammenarbeit aber positiv entgegen: „Die Instandhaltung historischer Schienenfahrzeuge ist immer wieder mit Überraschungen verbunden. Umso wichtiger ist eine exakte Vormeldung der zu erwartenden Arbeiten. Hierzu erstellen wir gegenwärtig Unterlagen, um den Auftraggebern die Angabe der wichtigsten Daten zu erleichtern. Dazu haben viele Kunden die zu erwartenden

Fahrzeuge der nächsten Jahre bereits frühzeitig angekündigt. Auch die HSB hat vor kurzem eine sehr detaillierte Instandhaltungsplanung ihrer Fahrzeuge erstellt.“

Die „VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH“ in Halberstadt, einer der Auftragnehmer für die Instandhaltung der Reisezugwagen, würde ebenso ein Überdenken der Untersuchungsstrategie begrüßen. Aufgrund langer Lieferzeiten bei unvorhergesehenen Ersatzteilbeschaffungen war es der VIS nicht möglich, die von November bis April geplante Untersuchung von acht Wagen verzögerungsfrei durchzuführen. Im Anlegen und Beistellen eines Tauschteilvorrates nach den Erfahrungen oder die Auftragsvergabe per längerfristigem Rahmenvertrag sieht man als Möglichkeit, um die Ersatzteilverfügbarkeit zu erhöhen und die Durchlaufzeit der Wagen zu verkürzen.

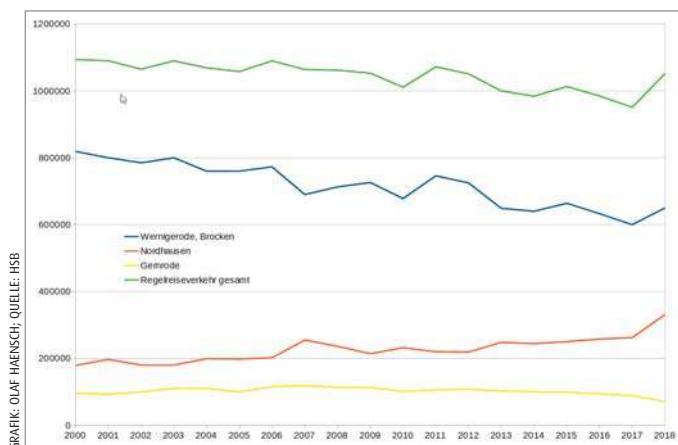
Der gravierende Fahrzeugmangel ist nicht das einzige Problem, das es dringend zu lösen gilt. Auch die Personalsituation ist problematisch. Obgleich die HSB viel daran setzt, personelle Lücken zu schließen, gelingt dies nur begrenzt. Auch hier sieht

man sich offenbar nicht in der Schuld und benennt stattdessen beispielsweise zu geringe Zuschüsse, ein weit unter Branchen-niveau liegendes Lohnniveau (eine Angleichung ist bis 2021 geplant), die annähernde Vollbeschäftigung im Landkreis Harz und einen allgemeinen Fachkräftemangel. Bleibt die Frage, warum etwa hochqualifizierte und/oder langjährige Mitarbeiter, vom Arbeiter bis zum Abteilungsleiter, sowie von der HSB selbst Ausgebildete, meist mit großem Enthusiasmus für historische Eisenbahnen, auffallend häufig nicht im Unternehmen bleiben. Die Stimmung sei schon seit Jahren nicht die beste, ist oft zu hören, was trotz großer Professionalität beispielsweise vieler Zugbegleiter zunehmend auch den Fahrgästen auffalle. Auch vor Eisenbahnfreunden mit freundschaftlichem Kontakt zu Eisenbahnern blieb die schwindende Motivation kein Geheimnis. Als Gründe werden nicht selten etwa der Führungsstil, mangelhafte Kommunikation oder fehlende Anerkennung genannt.

Generationswechsel mit guten Vorsätzen

Derweil hat in der HSB-Geschäftsleitung ein Generationswechsel begonnen. Neben Personalchef Eckhard Wolter, der bereits Ende März 2019 nach einem Zerwürfnis vorzeitig das Handtuch warf, und dem kaufmännischen Leiter und Prokuristen Rüdiger Simon, der im Mai verabschiedet wurde, wird Ende des Jahres auch der Eisenbahnbetriebsleiter der HSB, Jörg Bauer, in den verdienten Ruhestand gehen. Mit Christian Klamt, vormals Kurdirektor in Braunlage und auf Borkum, wurde bisher lediglich Simons Nachfolger bekanntgegeben. Klamt hat sich offenbar große Ziele gesetzt: Den Fahrzeugmangel wolle er beheben, den Zustand einiger Bahnhöfe verbessern, die Personalsuche intensivieren und mehr Nachfrage generieren.

Doch gute Vorsätze eines Einzelnen dürften nicht ausreichen, denn die HSB braucht eine Vision, ein Bewusstsein dafür, was sie eigentlich sein will. Es gibt offenbar keine Strategie, wo sie sich in zehn oder 20, nicht einmal in fünf Jahren sieht. Dabei sollte die HSB eigentlich gut orientiert sein: In ihrer 2018 erschienenen Publikation „Unsere HSB“ sah sie sich „in der Pflicht: Bald werden nirgendwo mehr Lokomotiven dampfen als hier im Harz. Mit diesem



GRAPHIK: OLAF HAENSCH; QUELLE: HSB

Pfund gilt es [...] stärker denn je zu wuchern. [...] Die HSB wird also, anders als es manchem mit Blick auf die Dampflok erscheinen mag, innovationsfreudig und hochmodern sein müssen!" In Geschäftsberichten findet sich der Satz: „Die Harzer Schmalspurbahnen konkurrieren [...] mit unzähligen, ebenfalls teils außergewöhnlichen Angeboten für einen Tagesausflug. Aufgabe ist es hier nach wie vor, den Erlebnischarakter der historischen Bahnen im Harz weiterzuentwickeln und zielgruppenspezifische Angebote, die sich einzigartig von anderen abheben, anzubieten.

Aus Sicht der Fahrgäste hat sich seit der Übernahme des damals 132 Kilometer langen Streckennetzes von der DR im Jahr 1993 außer stark gestiegener Fahrpreise jedoch wenig verändert. Für ihre Fans mag die HSB noch ein Magnet bleiben, im touristischen Vergleich stimmt die Stagnation jedoch nachdenklich. Zwar sitzt man heute auf angenehmem Stoff statt auf grünem Kunstleder und erhält im Zug über Lautsprecher mit GPS gesteuerte Hinweise zur Strecke, die Fahrscheine sind im Zug und jüngst auch online erhältlich, doch beschränkt sich das Angebot in der Regel weiterhin auf die reine Beförderung von A nach B, in denselben rumpelnden Wagen (überwiegend Aufbauten der 1980er- auf Fahrgestellen der 1920er-Jahre).

Abgesehen vom modernen Nahverkehr um Nordhausen, generiert nur die Brockenbahn eine stark zielorientierte Nachfrage und daher rund 75 Prozent des HSB-Umsatzes. Doch die Bereitschaft, für die begehrte Fahrt zum Gipfel, mangels Reservierungssystems womöglich stehend in einem überfüllten und überhitzten Zug, immer tiefer in die Tasche zu greifen, nimmt ab. Denn der Harz hat inzwischen auch andere Attraktionen zu bieten als eine eigentlich anachronistische Eisenbahn mit einem weitgehend auf das Erlebnis Dampflok beschränkten Unterhaltungswert, ohne dass die Touristen aber mehr Geld oder Zeit mitbringen würden.

Auf den übrigen Strecken gibt es kaum attraktive Ziele, so dass hauptsächlich das Erlebnis der Bahnfahrt selbst eine Nachfrage erzeugen kann. Gerade im Sanketal, einer zwar landschaftlich reizvollen, aber touristisch nahezu abgehangenen Region, wäre daher eine Reform des Angebots naheliegend. Die HSB verlor dort in nur zehn Jahren mehr als ein Drittel ihrer Fahrgäste.

Für die Zufriedenheit der Kunden sind heute Faktoren wie ein leicht verständliches Buchungssystem mit Sitzplatzgarantie, Komfort, eine zuvorkommende Betreuung, Zuverlässigkeit und Transparenz sowie positive Überraschungen maßgeblich. In allen Punkten gibt es mindestens Nachholbedarf. Beispiel: Auf der vor wenigen Wochen erneuerten Internetpräsenz hsb-wr.de gibt es jetzt zwar eine Online-Buchungsoption für Fahrscheine, jedoch keine Multilingualität. Informationen in weiteren Sprachen sind nur in gedruckter Form erhältlich. Auch die Fremdsprachenkenntnisse der Ansprechpartner, bei einer touristischen Attraktion von weltweitem Bekanntheitsgrad eigentlich eine Selbstverständlichkeit, sind häufig nicht oder nur rudimentär vorhanden. Die Bedeutung ist allein schon dadurch gegeben, dass die HSB potentielle Zuwächse nur noch im Ausland sieht.

Neue Werkstatt: Baubeginn für Herbst 2019 geplant

Im Moment vermittelt die HSB nicht den Eindruck, einen Dampfbetrieb in einem Umfang wie noch vor wenigen Jahren langfristig aufrechterhalten zu können. Sie verweist zwar regelmäßig auf die neue Werkstatt, welche 2021 eingeweiht werden soll, doch wird ein neues Gebäude allein nicht die substantiellen Schwachstellen des in Schieflage geratenen Unternehmens kompensieren können, zumal

ungeklärt ist, woher zum Beispiel die dafür benötigten Spezialisten mit dem allmählich aussterbenden Fachwissen kommen sollen. Bislang konnten nicht einmal mehrfache Abwanderungen kompetenten Werkstattpersonals verhindert werden.

Aufgrund einer drastischen Unterfinanzierung gibt es zudem kaum Spielraum für Investitionen in die Zukunft. Pro gefahrenem Zugkilometer stehen der HSB nur etwa zwölf Euro zur Verfügung. Die Schmalspurbahnen in Sachsen können dagegen mit rund dem Dreifachen haushalten. Im Harz jedoch hielt man, anstatt die kommunalen Gesellschafter und beteiligten Bundesländer immer wieder an den runden Tisch zu bitten, gegenüber Öffentlichkeit und Politik ein Trugbild aufrecht, welches nun in sich zusammenfiel. Nachdem lange versäumt wurde, das zunehmende finanzielle Defizit zu kompensieren, wurden erst 2018, angesichts der aufziehenden ernsten Schwierigkeiten, diesbezüglich Gespräche anberaumt. Eine finanzielle Besserstellung der HSB, welche einen künftigen Finanzbedarf von 15,54 Millionen Euro pro Jahr benennt, ist frühestens 2020 zu erwarten.

Mit Geld allein lassen sich aber nicht alle Probleme lösen. Die oft noch an ein Relikt der DDR-Reichsbahn erinnernde HSB wird sich früher oder später im eigenen und öffentlichen Interesse zukunftsorientiert verändern müssen. Nur so kann sie langfristig ihrer Rolle als „Größte unter den Kleinen“ gerecht werden. *Ä Olaf Haensch*



Mitte Juli 2019, zwei Monate später als geplant, wird 997243 das Meininger Dampflokwerk wieder in Richtung Wernigerode verlassen (Foto vom 4. September 2018).

FOTO: LUDWIG STEINWASSER

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.

* Große Zustimmung

**Betrifft: „Die Schienen-
verstehert“, Heft 7/2019**

Der Artikel spricht mir zutiefst aus der Seele. Herr Flege ist meiner Meinung nach jemand, der Tiefenwissen besitzt, wenn es um Eisenbahnen in Deutschland geht. Vor allem aber zeigt er in dem Artikel seine Fähigkeit, komplexe Zusammenhänge so zu vermitteln, dass sie Otto Normalverbraucher versteht. Das ist eine Gabe, die nur ganz wenige Führungskräfte in Unternehmen besitzen. Noch viel weniger ist sie bisher im Bahnvorstand und in der Verkehrspolitik vorhanden. Hier wurden vor allem Größenwahn-Projekte der Bauindustrie, Fahrzeughersteller und Politiker ausgelebt. Der Sachverstand der Bahnmanager und der Politiker war so gut wie nicht vorhanden. Zum großen Schaden der Bahn und natürlich der Umwelt. Aber auch die Haltung der Medien und eines Großteils der Bürgerinnen und Bürger haben zur heutigen Misere der Bahn beigetragen. Fast jeder hat den völlig überzogenen Anspruch zu jeder Zeit überall hinkommen zu können – oder ein Auto besitzen zu müssen. Das ist schon beschämend. Der Artikel macht mir nach Jahrzehnten der Enttäuschung endlich wieder Hoffnung. Ich hoffe, Herr Flege wird noch lange sein Amt wahrnehmen können. Ihm und seinem Team wünsche ich nur alles erdenklich Gute und vor allem Erfolg! *Ludger Ketteler, E-Mail*

* Anderer Meinung

**Betrifft: „Standpunkt“,
Heft 7/2019**

Als langjähriger Leser freue ich mich jeden Monat auf das neueste Heft am Kiosk. Die im „Standpunkt“ geäußerten Ansichten zur Klimaänderung kann ich aber nicht teilen. Es ist schlicht falsch, die Skeptiker der offiziell verkündeten Theorien als „Ignoranten“ zu bezeichnen, nur weil sie mit wissenschaftlich fundierten Fakten sich gegen die ständig zunehmende Klimahysterie verwahren. Ihre Stimmen sind nur deshalb lediglich schwach zu vernehmen, weil die Katastrophenverkünder geschickt verstanden haben, sämtliche Subventionstöpfe zu erobern und diese jetzt verteidigen müssen. Deshalb sind sie sehr schnell zur Hand mit Diskriminierungen wie „Klimaleugner“, „Vasallen der Mineralölindustrie“ usw. Im Übrigen ist es bestenfalls nur die halbe Wahrheit, dass bei den Europawahlen die „Klimaparteien“ zugelegt hätten – dies trifft fast ausschließlich auf Deutschland zu, in vielen anderen europäischen Ländern spielen die Grünen auch nach den Wahlen kaum eine Rolle.

In einem kann man aber frohen Herzens zustimmen, nämlich dass sehr viel mehr (vor allem Güter-)Verkehr auf die Schiene gehört. Das hat die Bahn viele Jahre verschlafen. *Jürgen Schmidt, E-Mail*

* Vorteil für die Bahn

**Betrifft: „Standpunkt“,
Heft 7/2019**

Eigentlich bin ich kein großer Leserbriefschreiber. Aber der MEB 7 hat mich dazu gebracht: Herzlichen Glückwunsch zum „Standpunkt“. Diesen hätte ich mir gerne als Kommentar in „Welt“, „FAZ“, „Süddeutsche“ gewünscht. Besser kann man es nicht formulieren. Wir alle, die wir der Eisenbahn gewogen sind, habe doch die Pflicht, unsere Mitbürger von deren Vorteilen in Sachen Umwelt zu überzeugen. Nur bei einer Passage geriet ich leicht ins Nachdenken: „Vor allem jene Parteien, welche die Klimafrage ernst nehmen, legten zu.“ Plural? Mir fällt nur eine Partei ein. Die verfolgt das Thema schon mehrere Jahrzehnte. Welche Konzepte es dort für andere brennende Probleme gibt, ist natürlich eine spannende Frage.

Rainer Schnell, E-Mail

* Verwahrlost

**Betrifft: „Die Schienen-
verstehert“, Heft 7/2019**

Zu dem Bild des Bahnhof Wittgensdorf auf Seite 33 möchte ich Folgendes hinzufügen: Ich wohne in der Nähe des Scheitelpunktes der unter uns Bahnliebhabern bekannten Frankenwalddrampe. Wenn man von Lichtenfels kommend Richtung Probstzella fährt und aus dem Fenster schaut, kommt einem das kalte Grausen. Verglichen mit den Gebäuden von Hochstadt, Redwitz/Rodach, Küps, dem total vermüllten Bahn-

hof Neuses/Kronach und Kronach selbst ist der Bahnhof Wittgensdorf noch eine Perle. Pressig/Rothkirchen, einst ein Vorzeigebahnhof mit seinem Bahnbetriebswerk, ist dem Verfall preisgegeben. Die Unterführung, vom Bahnhof kommend, wurde verschlossen. Das komplette Bahnhofsgelände wird von Unkraut überwuchert. Der Bahnhof Steinbach am Wald mit seinem Wasserturm und dem Toilettenhaus aus Naturstein verfällt. Die Bahnsteige mit ihren windschiefen unter Denkmalschutz stehenden Unterführungen wurden vor etwa zehn bis zwölf Jahren mit billigstem Material saniert, so dass die Platten völlig kaputt sind. Die Unterführungen selbst sind in einem dermaßen maroden Zustand, dass man Angst haben muss, dass eines Tages ein Zug einbrechen könnte. Bei Starkregen stehen die Unterführungen unter Wasser. Auch der ehemalige Grenzbahnhof Ludwigsstadt sieht nicht besser aus. Zusammengefasst: Die Bahnwelt hört in Lichtenfels auf und so lässt man die Strecke bis Probstzella vor sich hin gammeln.

Martin Treuner, E-Mail

* Würdigung

**Betrifft: „100 Jahre
Krokodil“, Heft 5/2019**

Herzlichen Dank für das Titelthema „100 Jahre SBB-Krokodil“ in der Juni-Ausgabe des MEB! Endlich erfährt diese SBB-Ikone die Würdigung, die ihr zusteht! Auch die herrlichen Fotos mit dem Krokodil sind eine wahre Augenweide! Zum Farbfoto auf S. 19 (Mitte rechts unten) eine Ergänzung: Die Ce 6/8 14201 hatte unter Eisenbahnfreunden zwei Spitznamen: „Köfferrilok“ und „Großmutter“!

Erwin Wanningner jun. E-Mail

IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

- u Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen & Zubehör
- u Modellautos in den Nenngrößen N & H0
- u Blechbahnhöfe und Fahrzeuge in den Spurgrößen 0 & 1
- u Gebrauchtes Blechspielzeug
- u Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- u Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- u 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
u u u MONTAG: RUHETAG n n n

JETZT NEUER STANDORT IN DER RITTERSTRASSE
+5=1;<=; #' @ \$"%%& *A79 @ ,17 (0221 / 37 999 008

592:) 0:991;.>1/4<1 31.;->/4=?-;1 / : 8
WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM



!0:991;.>1/4<1 6:179



!0:991;.>1/4<16:179

Auf den NÖVOG-Strecken im Waldviertel wurden im Mai „60 Jahre ÖBB-Schmalspurloks der Reihe 2095“ gefeiert. Die kräftigen Bullen auf 760-Millimeter-Spur stehen größtenteils bis heute im Einsatz.

Schmalspur-Jubilarin



FOTO: EDUARD SASSMANN

Abfahrt des Geburtstags-Festzugs mit geschmückter Vorspannlok V5 (2095.05) und Zuglok V12 (2095.12) im Bahnhof Weitra am 25. Mai 2019.

Ab dem Jahr 1927 gab es auf den 760-Millimeter-Schmalspurstrecken in Österreich erste Versuche, den wirtschaftlicheren Betrieb mit Diesellokomotiven einzuführen. Neben dem Prototyp einer Streckenlok (2093.01) beschafften die BBÖ auch vier kleinere Maschinen für den Verschub (2090.01, 2190.01 bis 03). Lediglich in den Jahren 1936 und 1940 wurden insgesamt zwölf dieselektrische Loks der Reihe 2091 beschafft. Die rund 120 PS (88 kW) starken Maschinen mit der Achsfolge

1'Bo1' hatten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und bewährten sich im leichten Reisedienst. Sie waren bis zum Ende des Planbetriebes im Einsatz.

Um den Schmalspurbetrieb zu modernisieren, erhielt die Firma Simmering-Graz-Pauker (SGP, heute Siemens) im Jahr 1958 den Auftrag zum Bau einer universell verwendbaren Schmalspur-Diesellok, um die Dampfloks im Güter- und Personenverkehr zu ersetzen. Dabei sollten Komponenten, wie etwa der 600 PS (440 kW) starke S 12 a-Viertakt-Dieselmotor und das

hydraulische Zweiwandler-Turbogetriebe TL26/WAG/V, die sich bereits im Lok- und Triebwagenbau der SGP bewährt hatten, verwendet werden. Zur Ausführung kam eine vierachsige Drehgestell-Lok mit der Achsfolge B'B' und einem Kastenaufbau mit zwei Endführerständen. Dazwischen befand sich der Maschinenraum mit Dieselmotor, Turbogetriebe, Kühlanlage und den Hilfsbetrieben. Der elastisch am Lokrahmen gelagerte Dieselmotor wirkte über eine elastische Kupplung auf das hydraulische Getriebe mit eingebauter



Eine Werksaufnahme der 2095.02 aus dem Jahr 1959 zeigt die Maschine im Ablieferungszustand. Für die ÖBB-Schmalspurbahnen bedeutete dieser Loktyp einen gewaltigen Fortschritt.

Wendeschaltung und einem Differential im Abtrieb. Die weitere Kraftübertragung erfolgte mittels Gelenkwellen zu den Achsgetrieben der beiden äußeren Achsen. Die inneren Achsen waren jeweils mit Kuppelstangen verbunden.

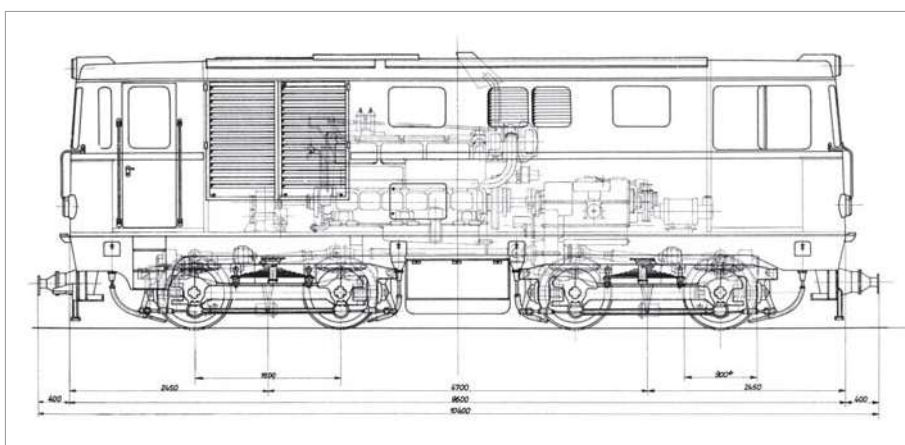
Am 13. Dezember 1958 wurde die erste Lokomotive mit der Werksbezeichnung LDH 600s geliefert und in der Zugförderungsstelle St. Pölten-Alpenbahnhof, dem Ausgangspunkt der Mariazeller- und Grestnerbahn (St. Pölten – Obergrafendorf – Wieselburg – Gresten, „Krumpe“), erprobt. Die Länge über Puffer betrug 10 400, der Gesamtradstand 6500, der Treibraddurchmesser 900 Millimeter, die zulässige

Höchstgeschwindigkeit lag bei 60 km/h und das Dienstgewicht betrug bei vollen Vorräten 30 Tonnen. Die direkt wirkende Druckluft-Lokbremse wurde wegen der

Die 2095 erfüllten alle Erwartungen

allgemein vorhandenen Saugluftbremsen der Waggonen um eine Vakuum-Zugbremse ergänzt.

Es folgten Mitte 1960 zwei weitere Prototypen der inzwischen von den ÖBB als Reihe 2095 bezeichneten Lokomotiven.



Das Typenblatt der Reihe 2095 aus dem Jahr 1960: Der große 600-PS-Dieselmotor dominiert das Innenleben der seinerzeit modernen Konstruktion.



Im Sommer 1963 ist 2095.12 soeben mit Zug OG 12 aus Gresten im Bf Wieselburg eingefahren.



FOTO: GOZDAL/SIG. EDUARD SASSMANN



Im Jahr 1971 ist 2095.012 mit einem Personenzug unterwegs in Richtung Groß Gerungs im Waldviertel.

Am 19. August 1978 hält 2095.13 mit einem Personenzug aus Gresten im Bahnhof Stainakirchen a. Forst.



FOTO: SIG. EDUARD SASSMANN

Am 9. Oktober 1983 stellte 2095.07 im Bf Bregenz den Personenzug nach Kennelbach bereit.

Sie kamen ab 1961 auch auf der Bregenzerwaldbahn (Bregenz – Bezaun) zum Einsatz und bewährten sich bestens, so dass in den Jahren 1961/62 eine Bestellung über weitere zwölf Maschinen erfolgte. 2095.01 bis 03 waren anfänglich mit Zugheizkesseln ausgerüstet, doch wurden diese mit Einführung von Webasto-Heizungen in den Waggonen in den Jahren 1967/68 wieder ausgebaut.

See (Pinzgauer-/Krimmlerbahn), Waidhofen a.d.Ybbs (Ybbstalbahn) und Gmünd (Waldviertlerbahnen) stationiert war. Sie ersetzte dort die bis dahin hauptsächlich verwendeten Dampflokreihen 298, 398, 498, 598, 199, 299 und 399.

In den darauffolgenden Jahren waren in Zell/See und Bregenz in der Regel drei bis vier, in Waidhofen und in St. Pölten drei

und in Gmünd zwei bis drei Maschinen beheimatet und der ÖBB-Hauptwerkstätte St. Pölten zur Erhaltung zugewiesen. Am 2. Juli 2005 wurden bei einem Frontalzusammenstoß auf der Pinzgauerbahn 2095.02 und 03 so schwer beschädigt, dass eine Ausmusterung erfolgte. Von den übrigen Lokomotiven wurden nach Ende des Schmalspurbetriebes bei den ÖBB von den Salzburger Lokalbahnen (SLB) 2095.001, 004, 006, 008 (mit den neuen Nummern V71 bis V74 bezeichnet) übernommen. Die NÖVOG erwarb 2095.005, 007, 009, 010, 011 (später verkauft nach Rumänien), 012, 014 (Rumänien) und 015 (V5, V7, V9, V10, V12, V15) und 2095.013 kam zur Bregenzerwaldbahn (BWB).

Anlässlich des 60. Geburtstags der Bauerei 2095 fanden auf den von Gmünd ausgehenden NÖVOG-Strecken mit den Museumslokomotiven V12 (2095.12) und V5 (2095.05 in der Originallackierung) zahlreiche Sonderfahrten nach Alt-Nagelberg und Weitra statt. **Ä**

Eduard Saßmann/al

15 Lokomotiven werden zum Rückgrat

Einlieferungs-Dienststelle der Lokomotiven war die Zugförderungsstelle (Zfst) St. Pölten-Alpenbahnhof, wo nach einmonatigem Probebetrieb die Abnahme der Maschinen erfolgte. Ab 1962 verblieben in der Regel nur die zuletzt gelieferten zwei bis drei Loks in St. Pölten, da die Reihe 2095 ab 1963 nicht nur in Bregenz und St. Pölten, sondern auch bei den Zfst Zell/

Auf der Ybbstalbahn war der Holztransport das wichtigste Aufgabengebiet im Güterverkehr.

FOTO: ALEXANDER BAUER



EXPERTEN-TIPPS AUS DER PROFI-WERKSTATT

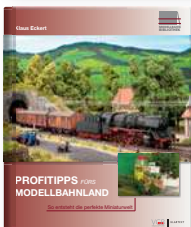
In den Bänden der VGB-Modellbahn-Bibliothek zeigen Meister ihres Fachs, wie Modellbahn-Anlagen entstehen und vorbildgerechter Modellbahn-Betrieb abläuft. Jeder Band behandelt auf 112 Seiten im Großformat 24,0 x 29,0 cm mit Hardcover- und ein abgeschlossenes Thema – von A bis Z, mit tollen Anlagenfotos und leicht nachvollziehbaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen.



Ladegüter für die Bahn

2 U_eclj_bslecl l_af
Vorbild: Grundlagen und
@_srgnq

Best.-Nr. 581727



Profitipps fürs Modellbahnland

2 ?lpeslecl slb @_s-
rgnq dČp bgc ?sqecqr_j-
tung von Anlagen und
Bgmp_kcl

Best.-Nr. 581521



Brücken, Mauern und Portale

2 Islqr`_srcl gl tcp+
schiedenen Ausführ-
rungen schmücken die
H0-Anlage

Best.-Nr. 581316



Starke Loks und schwere Züge

2 Bgc EČrcp`_fl gl Tmp-
bild und Modell
2 Tml bcp B_kn-mixcgr
bis heute

Best.-Nr. 581304



Lust auf Landschaft

2 Ugc cglc KČpijgl+
Anlage entsteht
2 Tmk Ejcgg`\_s`_gg xsp
PC-Steuerung

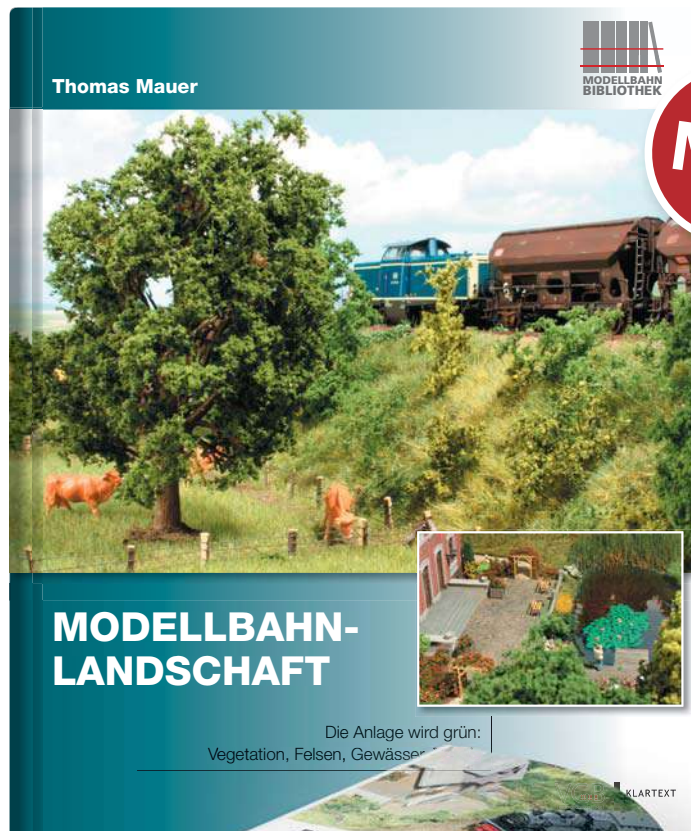
Best.-Nr. 581305



Elegante Loks und schnelle Züge

2 PcggcxČec gl Tmp`_gjb
und Modell
2 Tml bcp B_kn-mixcgr
bis heute

Best.-Nr. 581606



MODELLBAHN- LANDSCHAFT

Die Anlage wird grün:
Vegetation, Felsen, Gewässer



Vorbildgerechter

Modellbahnbetrieb in

naturgetreuer Landschaft – das

soll das Ergebnis der Anlagengestaltung

qcgl, Bgc Ucec xsp cafr ugpicl bcl Kmbcjj_l b-

schaft sind zahlreich und verschlungen, nahezu unüberschaubar ist inzwischen das

Angebot der Zubehörhersteller. Im neuesten Band aus der Modellbahn-Bibliothek

xcger Rfm k_q K_scp_l f_l b tml @cgqngcjl _sq qcgl cp j_l ehCfpgecl Kmbcjj`_f lnp_vgq*

ugc cp`_cg bcp Qaf_ddsle bcp J_lbqaf_dr_sd qcglcl ?lj_ecl slb Bgmp_kcl tmpecfr,

112 Seiten, Format 24,4 x 29,3 cm, Hardcover- und ein abgeschlossenes Thema – von A bis Z, mit tollen Anlagenfotos und leicht nachvollziehbaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen.

Best.-Nr. 581904

nur € 19,95 je Band



Die beiden Triebwagen BFe 2/3 Nr. 4 und 3 sowie der Beiwagen B4 Nr. 42 am Endpunkt, dem Anleger Giardino, abfahrtbereit nach Dino Aque.

Lugano im schweizerischen Tessin war für Eisenbahnfreunde einst ein Eldorado. Neben dem SBB-Bahnhof an der Strecke Bellinzona – Chiasso lockten zwei innerstädtische Standseilbahnen, die Straßenbahn mit vier Linien, die Standseilbahnen auf den Mt. Bré und den San Salvatore sowie drei Privatbahnen. Im Oktober 1964 besuchte Gerd Wolff die Region.

Lugano – Dino

Be 2/2 TL 4 war nach dem Ende des städtischen Trambetriebes 1959 zur LCD überstellt worden, blieb aber Eigentum der Stadt Lugano. Der Wagen wurde ab 1960 im Lokalverkehr Lugano – La Santa eingesetzt.



Das Cassaratetal nördlich von Lugano wurde von zwei Bahnen erschlossen: Die Linie nach Teserete schlängelte sich am rechten (westlichen) Talhang hoch, die nach Lugano – Cadro – Dino (LCD) führte am linken Hang hinauf zum 480 Meter ü. NN gelegenen Bergdorf Dino. Diese Bahn begann am Seeufer (272 Meter ü. NN) in Lugano, am Anleger Giardino. Dort gab es bis 1947 eine Gleisverbindung zur städtischen Straßenbahnstrecke nach Paradiso. Die LCD-Linie folgte ein kurzes Stück der See-

uferstraße, führte über die Piazza Indipendenza, kreuzte bei der Piazza Castello die Gleise der Straßenbahnstrecke nach Casarate und führte weiter durch die Stadt bis La Santa. Dort befand sich das Depot, ein formschöner Bau mit klassizistischer Fassade und drei Rundbogeneinfahrten. Beim Hospital lag eine Ausweiche. Ab La Santa verliefen die Gleise auf eigenem Bahnkörper in ständiger Steigung bis Dino. Die Streckenführung – an Wäldern entlang, durch Wiesen und Felder und vorbei an mehreren Bergdörfern – war ungemein reizvoll. Mehrere Zuflüsse zum Cassarate wurden auf kleinen und größeren gemauerten Brücken überquert. Die Stahlträgerbrücke Ponte die Cassio südlich von Cadro überspannte eine tiefe Schlucht. Zur Höhenengewinnung führte die Strecke oberhalb von La Santa durch zwei enge Schleifen. Zwischen den beiden 180-Grad-Bögen lag der Haltepunkt Viganello mit einer Ausweiche, der einzigen auf der Bergstrecke. Hinter dem zweiten Bogen befand sich ein 96 Meter langer Tunnel, ein weiterer kleinerer Tunnel wurde zwischen Ventuno und Soragno passiert. Während der Fahrt boten sich herrliche Ausblicke auf die andere Talseite mit der Strecke nach Tesserete und talwärts auf die Stadt und den See. Nur am Endbahnhof Dino befanden sich ein massives Bahnhofgebäude, ein Umfahrgleis und ein zweistöckiger Fahrzeugschuppen. Zwischen La Santa und Dino lagen acht Haltepunkte mit hübschen im Chalet-Stil errichteten hölzernen Unterstellhäuschen und sehr einfachen Bahnsteigen.

Die LCD diente ausschließlich der Personenbeförderung. Güterverkehr fand nicht statt, denn die Bahn endete in der Stadt und hatte keine direkte Verbindung zum SBB-Bahnhof. An Markttagen brachten die Frauen aus den Bergdörfern Obst, Gemüse, Eier, Käse und Kleintiere in Körben zum Markt nach Lugano, dafür hatten die Beiwagen besonders große offene Plattformen. Die Früh- und Spätzüge nahmen die an den Haltepunkten bereitgestellten Milchkannen mit.

Am 29. Dezember 1908 wurde die „Ferrovia Elettrica Lugano – Cadro – Dino“ gegründet, doch die wirtschaftlichen Erfolgsaussichten waren von Anfang an mager. Lediglich der Stadtverkehr versprach gute Einnahmen. Ende 1910 war der untere Teil der Bahn fertig, der obere Teil verzögerte sich wegen des Tunnelbaus und



BFe2/3 Nr. 3 im Depot La Santa. Die vier ursprünglich zweiachsigen Triebwagen erhielten in den 1940er-Jahren dreiachsige Lenkachs-Fahrwerke mit mittiger Laufachse.



Be4/4 Nr. 10 im Depot: Der 1937 von SIG/BBC gebaute Wagen kam nach nur drei Einsatzjahren bei der Bahn Biel – Meisburg im Jahr 1941 nach Lugano, behielt aber den orangefarbenen BMB-Anstrich.

Grundstücksfragen. Auf der Stadtstrecke wurde der Betrieb im Januar 1911 vorerst von der städtischen Straßenbahn im Pachtbetrieb mit eigenen Wagen und Personal aufgenommen. Mit der Betriebseröffnung der Gesamtstrecke am 27. Juni 1911 übernahm die LCD auch den Stadtverkehr in eigener Regie. Bis Dino verkehrten täglich neun Zugpaare.

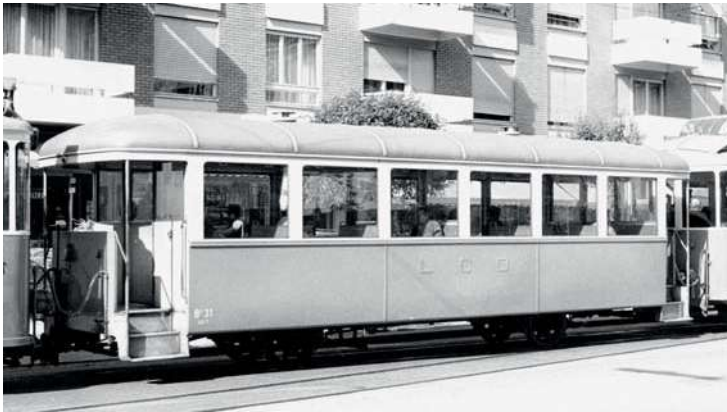
Stadtverkehr und Überlandbahn

Die Beförderungsleistungen lagen lange Zeit bei maximal etwa 300 000 Fahrgästen im Jahr, die Hälfte davon nutzte die Stadtstrecke. Die großen Jahre der LCD waren die 60er: Berufspendler und Schüler und sonntags Touristen füllten die Früh- und Nachmittagszüge, die mit drei Trieb- und zwei Beiwagen verkehrten. 1962/64 wurden mehr als eine Million Fahrgäste pro Jahr befördert. 1964 wies der Fahrplan zwölf Zugpaare aus, einige Fahrten mit Einschränkungen nur an bestimmten Tagen. Die Fahrzeit betrug 32 Minuten. Zwischen



Vom städtischen Endpunkt am Seeufer schlängelte sich die Bahn hinauf nach Dino.

Das sehr ansehnliche Depot La Santa: Links BFe 2/3 Nr. 3 und B 4 Br. 42, in der Mitte Be 2/2 Nr. 7. Der Anbau rechts mit weiteren zweiachsigen Trieb- und Beiwagen ist nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut worden. Alle Bilder entstanden, soweit nicht anders angegeben, am 13. Oktober 1964.



Der Beiwagen Nr. 31 kam 1930 von der Rhätischen Bahn zur LCD und erhielt 1950 einen neuen Wagenkasten.

dem Endpunkt und La Santa pendelte ein Triebwagen im 15-Minuten-Takt.

Die Stadt Lugano setzte nach dem Krieg auf den Bus beziehungsweise den Trolleybus. Die städtische Straßenbahn verschwand daher schon 1959. Ab dem 1. Januar 1965 ersetzte eine Buslinie den LCD-Stadtverkehr, am 27. November 1967 wurde der Endpunkt zur Piazza Indipen-

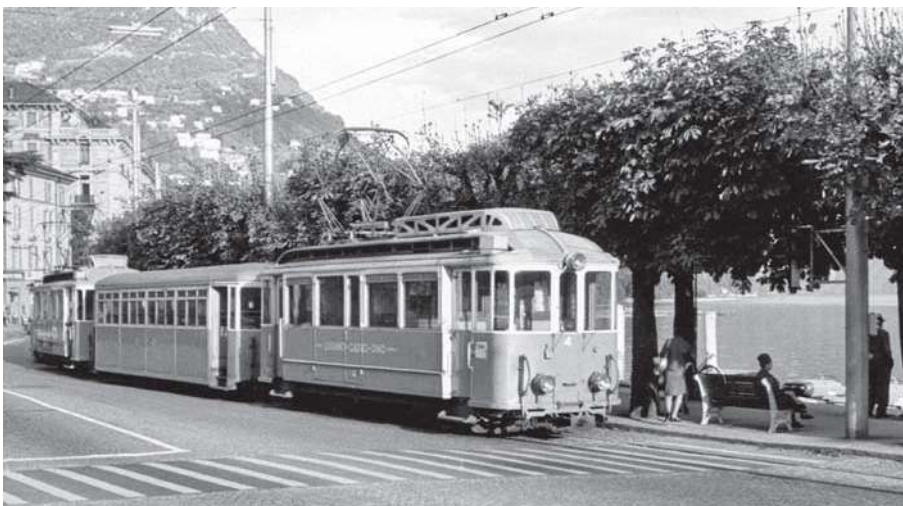
denza zurückverlegt. Am 31. Mai 1970 wurde der Gesamtverkehr der LCD eingestellt, vorerst vorübergehend, der Bus übernahm versuchsweise den Verkehr nach Dino. Die Fahrzeuge wurden im Depot und in einem der Tunnel abgestellt. Zwei Jahre später war die Betriebseinstellung definitiv, die Strecke wurde abgebaut und die Fahrzeuge wurden verkauft oder ver-

schrottet. Die Betriebseinstellung kam nicht von ungefähr: Die Bahn war überaltert, die Straßenkonkurrenz erdrückend, die Gleisanlagen waren in schlechtem Zustand, die Fahrzeuge abgewirtschaftet.

Der Fahrzeugpark der LCD war zusammengewürfelt und gerade deshalb interessant. Zu Betriebsbeginn standen die vier zweiachsigen Triebwagen CFe 2/2 Nr. 1 bis 4 (SWS/SLM/Alioth), mit halboffenen Plattformen und Gepäckabteil zur Verfügung, ferner der zweiachsige Beiwagen, der B 11 und der offene Sommerwagen B 21 („Giardiniera“). Zur Verbesserung der Laufruhe erhielten die elf Meter langen Triebwagen mit vier Metern Radstand in

Zusammengewürfelter Fahrzeugpark

den 1940er Jahren ein neues dreiachsiges SLM-Lenkachs-Fahrgestell mit mittlerem Laufradsatz sowie geschlossene Plattformen. Der Anstrich der Fahrzeuge war blau/cremefarben. 1913 übernahm die LCD einen der ab 1910 abgestellten Drehstrom-Triebwagen der Luganer Tram, die den Betrieb 1910 von Dreh- auf Gleichstrom umgestellt hatte. Der Wagen wurde umgebaut und als Be 2/2 Nr. 5 für den Lokalverkehr in Betrieb genommen. 1930 kam als dritter Beiwagen (B 31) ein Fahr-



BFe 2/3 Nr. 4, B 4 Nr. 42 und BFe 2/3 Nr. 3 verlassen den Anleger Giardino. Die BFe 2/3 Nr. 1 bis 4 hatten eine doppelte Anzahl an Schaltwiderständen und konnten einen zweiten Triebwagen über ein Hochspannungskabel mit Fahrstrom versorgen. Auch die Beiwagen besaßen das Hochspannungskabel.



Am 15. Oktober 1964 war das Wetter schlechter. BFe2/3 Nr. 4 befindet sich am Bedarfshaltepunkt Viarnetto auf dem Weg nach Lugano. Die Fahrgäste müssen aus dem Schotter heraus einsteigen.

zeug der Rhätischen Bahn hinzu. Der Zweiachser erhielt 1950 einen neuen Wagenkasten. 1941 konnte von der stillgelegten Bahn Biel – Meisburg ein vierachsiger Triebwagen übernommen werden, der als Be 4/4 Nr. 10 den Stadtverkehr übernahm und seinen orangefarbenen Anstrich bis zum Schluss behielt. 1945 erwarb die LCD den fabrikneuen vierachsigen SIG-Beiwagen B 4 Nr. 41 und 1946 einen Exoten, den vierachsigen B 4 Nr. 42, einen ursprünglich Züricher Wagen, auf dessen Untergestell mit Teilen eines alten Luzerner Wagens im Jahr 1946 von der Firma Hochstrasser ein neuer Wagenkasten aufgebaut wurde. Beide Wagen hatten geschlossene Plattformen. 1951 gelangten von der stillgelegten Bahn Chiasso – Mendrisio drei kleine zweiachsige Trambahnwagen und ein kleiner Beiwagen zur LCD, die als Be 2/2 Nr. 6 bis 8 und B 12 eingestellt wurden. 1954 bestellte die LCD schließlich bei ACMV/BBC den modernen vierachsigen Triebwagen Be 4/4 Nr. 9.

Für den Baudienst und gelegentliche Transporte von Milchkannen, Kleintierbehältern und sperrigen Teilen stand ab 1911 ein kleiner offener Güterwagen bereit.

Überlebt haben der Be 4/4 Nr. 9, der zur MOB kam, der Sommerwagen B 21, heute bei der Museumsbahn Bloney – Chamby im Einsatz, sowie der B 11, der sehr schön restauriert wurde und heute in der Bushalle La Santa hinterstellt ist. Alle übrigen Wagen wurden verschrottet oder noch als Schuppen genutzt. *Ä Gerd Wolff*

BFe2/3 Nr. 4 hat am 15. Oktober 1964 den Endpunkt Dino erreicht. Am Fahrzeugschuppen steht Be 2/2 Nr. 8 als Reserve.



Zuvor hatte derselbe Triebwagen bereits am hübschen Haltepunkt Davesco gehalten. Kleineres Gepäck wird schnell ins Trockene verladen.



FOTOS: GERD WOLFF



FOTO: NICKEL, SIG. MACHSEL

In Friedland wird am 18. Mai 1968 der Gmp 9193 nach Anklam von Lok 993461 bereitgestellt.

Vor 50 Jahren endete der Betrieb auf der Strecke Anklam – Friedland und damit die Existenz der letzten 600-Millimeter-Bahn für den öffentlichen Verkehr in Deutschland.

Pionier auf schmaler Spur



FOTO: GÜNTHER MEYER

Am 16. Oktober 1958 hat der Gmp 9194 Anklam – Friedland mit der Lok 993461 die Haltestelle Sanitz (Kreis Anklam) erreicht.

Zweifellos zählte die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB) mit ihrem einst weite Teile des Großherzogtums Mecklenburg-Strelitz und der preußischen Provinz Pommern erschließenden engmaschigen Streckennetz zu einem wichtigen Bindeglied zwischen der Landwirtschaft und der Industrie.

Mit einer Spurweite von nur 600 Millimetern, der geringsten Gleisbreite für Eisenbahnen mit öffentlichem Personen- und Güterverkehr auf deutschem Boden, leistete dieses Verkehrsmittel auf regionaler Ebene überdies einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zum Zusammenwachsen der beiden deutschen Staaten Mecklenburg-Strelitz und Preußen.

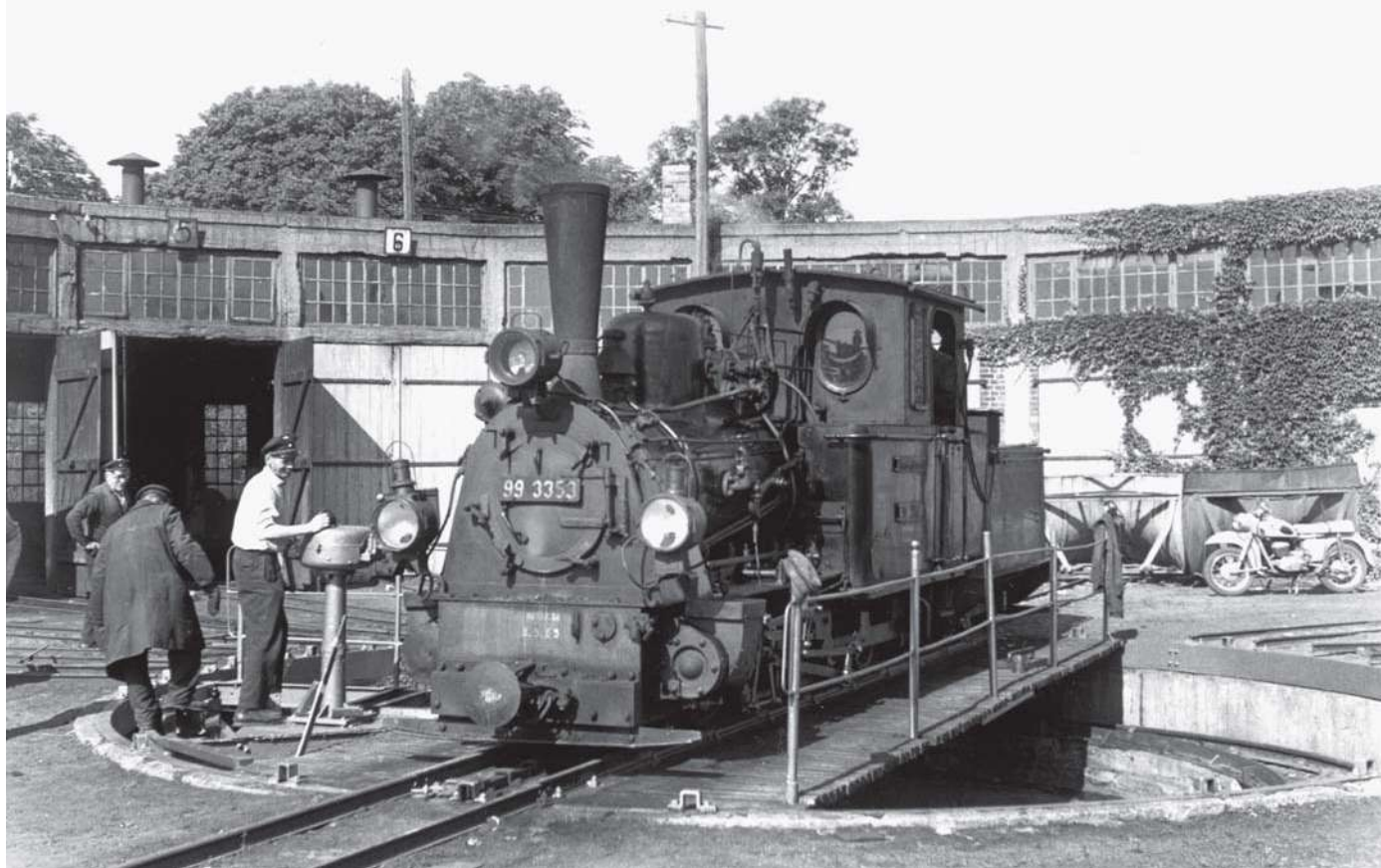


FOTO: BEN BAU/SIG. PRUISSEN

Die Lokomotive 993353 auf der Drehscheibe des zum Bw Pasewalk gehörenden Lokbahnhofs Anklam im Jahr 1967.

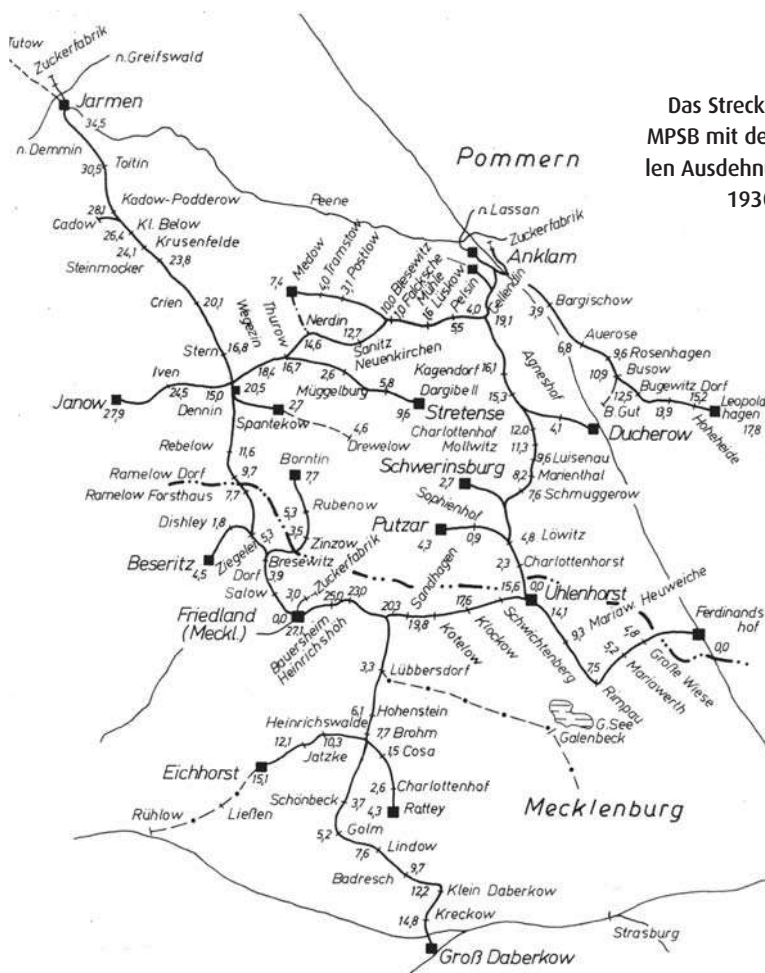
Keimzelle für den Bau von Schmalspurbahnen im Areal zwischen Ferdinandshof, Anklam, Friedland und Jarmen waren die 1888 begonnenen Meliorationsarbeiten auf der Großen Friedländer Wiese (Mecklenburg-Strelitz). Die Initiative dafür ging von einem Mann aus, der im Kreis Anklam (Preußen) ansässig war und in Deutschland als Landwirtschaftsexperte sowie deutsch-nationaler Politiker – nicht zuletzt als Reichstagspräsident (1910 bis 1912) – bekannt wurde: Hans Graf von Schwerin-Löwitz (1847 bis 1918). Ab 1886 kaufte und pachtete er Teile der Großen Friedländer Wiese, gewann das „Culturtechnische Bureau von Schweder“ in Groß Lichtenfelde bei Berlin für die Entwässerungsarbeiten und gründete 1887 die Moorkulturgesell-

Bahn auf den Hof der Zuckerfabrik. Inzwischen bestand dringender Bedarf, die Strecke auch für den öffentlichen Güterverkehr zu nutzen. Doch dafür fehlten geeig-

nete und von den preußischen Aufsichtsbehörden akzeptierte Betriebsmittel.

Zur Urbarmachung des Landes war die Bahn nötig

schaft Mariawerth. Die Firma Schweder baute im Frühjahr 1888 unter anderem vom Staatsbahnhof Ferdinandshof eine 600-Millimeter-spurige Feldbahn bis nach Mariawerth. Diese Wirtschaftsbahn erwies sich auch für den Abtransport der ersten auf der Wiese angebauten landwirtschaftlichen Erzeugnisse als nützlich. Im Zusammenhang mit dem Bau der Zuckerfabrik Friedland wurde das Gleis 1891 von Mariawerth bis Friedland verlängert. Ab 1. November 1891 gelangten die Rüben per



Das Streckennetz der MPSB mit der maximalen Ausdehnung in den 1930er-Jahren.

ZEICHNUNG: WOLFDIETGER MACHEL



FOTO: DELANG, SLG, MACHIEL

Die heute vom Frankfurter Feldbahn-Museum betriebsbereit vorgehaltene 993351 vor dem Gmp 9194 in Wegezín-Dennin nach Friedland im Frühjahr 1967.

Unter Führung von Graf Schwerin-Löwitz wurde am 20. Mai 1892 in Berlin die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn AG (MPSB) mit Sitz in Friedland, Mecklenburg, gegründet. Ziel des Unternehmens waren der Bau und Betrieb von

Schmalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr im grenznahen Raum von Vorpommern und Mecklenburg-Strelitz. Dem jungen Unternehmen gelang es zwischenzeitlich, sowohl von den preußischen als auch den mecklenburgischen Behörden

die erforderlichen Betriebskonzessionen für die bereits bestehende Strecke mit mehreren Abzweigungen zu erhalten.

Am 1. Oktober 1892 nahm die MPSB als erste 600-Millimeter-Bahn im Deutschen Reich den öffentlichen Güterverkehr auf. Vom 1. August 1894 an kam der uneingeschränkte öffentliche Personenverkehr hinzu. Das Grundnetz dieser Bahn mit den weitläufigen Bahnanlagen im Kreis Anklam wurde bis 1896 fertiggestellt. Zu diesem Zeitpunkt hatte die MPSB eine Länge von 141 Kilometern. Es existierten 13 Lokomotiven, acht Personenwagen und 452 Güterwagen. Schritt für Schritt wurde das Streckennetz bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs weiter ausgebaut.

Neue Strecken entstehen bis 1928

Im Gegensatz zu vielen anderen deutschen Schmalspurbahnen fuhr die MPSB bis 1945 fast ausnahmslos schwarze Zahlen ein – ein Fakt, der ebenso einmalig wie ungewöhnlich ist und in der außerordentlichen verkehrsgeografischen Lage des Streckennetzes begründet war. Die MPSB setzte den Streckenausbau bis 1928 fort.

Im Jahr 1943 beförderte die MPSB 320 000 Personen und transportierte



FOTO: OLAV CASANDER/SLG, PRUSSEN

Gmp 9194 mit der 993462 aus Anklam während der Einfahrt in den Bahnhof Wegezín-Dennin. Zum gegenwärtigen Einsatz dieser Lok siehe Kastentext auf Seite 57.



FOTO: HAN ESSER/SIG. PRUSSEN

Verkehr wie er heute kaum mehr vorstellbar ist. Ein kleiner Schmalspurzug auf nur 60 Zentimeter entfernten Schienen rumpelt durch die Landschaft und ist dennoch kaum verzichtbares öffentliches Verkehrsmittel.

340 000 Tonnen Güter. Sie erschloss drei Zuckerfabriken, zwei Binnenhäfen, mehrere Kartoffelstärkefabriken und Getreidespeicher. Vorhanden waren im selben Jahr 27 Lokomotiven, 34 Reisezugwagen und 751 Güterwagen sowie für den ab 1927 eröffneten bahneigenen Kraftverkehr zahlreiche Omnibusse und Lastkraftwagen. Noch im Jahr 1944 wurde trotz einiger Bombenschäden auf dem Kleinbahnhof Anklam mit dem Ausbau einer Privatanschlussbahn südlich von Friedland zu einer Strecke für den öffentlichen Verkehr begonnen, aber nicht mehr vollendet.

Das dunkelste Kapitel in der MPSB-Geschichte begann im Juni 1945: Das inzwischen 215 Kilometer lange Streckennetz wurde von der sowjetischen Besatzungsmacht beschlagnahmt und bis auf den 36 Kilometer langen Torso Anklam – Friedland als Reparationsleistung an die UdSSR demontiert. Das Reststück blieb nicht zufällig erhalten, sondern war als Verkehrsader zur Versorgung der Friedländer Industriebetriebe mit Kohle über den Anklamer Peenehafen dringend notwendig. Bis Mitte 1946 mussten 20 Lokomotiven, über 500 Wagen und Schienen für 200 Kilometer Strecke in die Sowjetunion abgefahren werden. Indes hatten die Besatzer die Notwendigkeit einiger MPSB-Strecken zur Versorgung der Bevölkerung erkannt.

Im Mai 1946 erließ die Landesstelle Schwerin der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland einen Befehl zum Wiederaufbau von drei Strecken. Gleichzeitig wurde die MPSB zu Volkseigentum erklärt und einer Landesbahnbehörde unterstellt. Vom 1. April 1949 an gehörte die MPSB zur Deutschen Reichs-

bahn und erhielt 1950 den Status einer vollwertigen Nebenbahn. Zwischenzeitlich war es nur gelungen, die älteste MPSB-Strecke von Ferdinandshof nach Friedland wieder aufzubauen und am 7. November 1947 durchgängig in Betrieb zu nehmen.

In den 1950er-Jahren erwiesen sich die Strecken Anklam – Friedland und Friedland – Ferdinandshof trotz ihrer geringen Spurweite von 600 Millimetern noch als

wichtige Transportadern für die Volkswirtschaft der DDR. Trotzdem war die DR recht bald bestrebt, sich von der ehemaligen MPSB zu trennen. Die einmaligen Fahrzeuge und Bahnanlagen und nicht zuletzt die besonderen Bedingungen bei der Betriebsführung ließen die Schmalspurbahn in einem Großunternehmen rasch zum fünften Rad am Wagen werden. Modernisiert wurde fast nichts. Die Kosten für die

Die MPSB bei der WEM

Am 1. Juni 2019 – der Reisezugverkehr auf der Strecke Anklam – Friedland war auf den Tag genau 50 Jahre zuvor eingestellt worden – organisierte die Waldeisenbahn Muskau (WEM) zur Erinnerung an den Stilllegungstag eine Sonderfahrt von Weißwasser

nach Bad Muskau sowie auf der 2017 eröffneten Neubaustrecke zum Schweren Berg. Zum Einsatz gelangte dabei die ehemalige MPSB-Lokomotive 99 3462, die seit 2012 als Leihgabe für Sonderzugfahrten in der Oberlausitz eingesetzt wird.



FOTO: WOLF-DIETGER MACHEL

Der Sonderzug auf dem Bahnhof Schwerer Berg mit 99 3462. Hinter der Maschine folgen zwei ehemalige Fakultativwagen der MPSB, die 1955 von Friedland zur WEM gelangten.



Gmp 9194 Friedland – Anklam mit der Lok 993361 im August 1968 hinter dem 1950 eingerichteten Haltepunkt Anklam Vorstadt vor dem Bahnübergang der Fernverkehrsstraße.

Instandhaltung der Bahn wuchsen ständig. Am 11. Juli 1960 endete der Betrieb auf der Teilstrecke Uhlenhorst – Ferdinandshof durch die Reichsbahn, sechs Jahre später folgte die Stilllegung des Streckenabschnitts Friedland – Uhlenhorst. Am 31. Mai 1969 verkehrten zwischen Anklam und Friedland die letzten planmäßigen

Personenzüge, am 27. September 1969 die letzten Güterzüge.

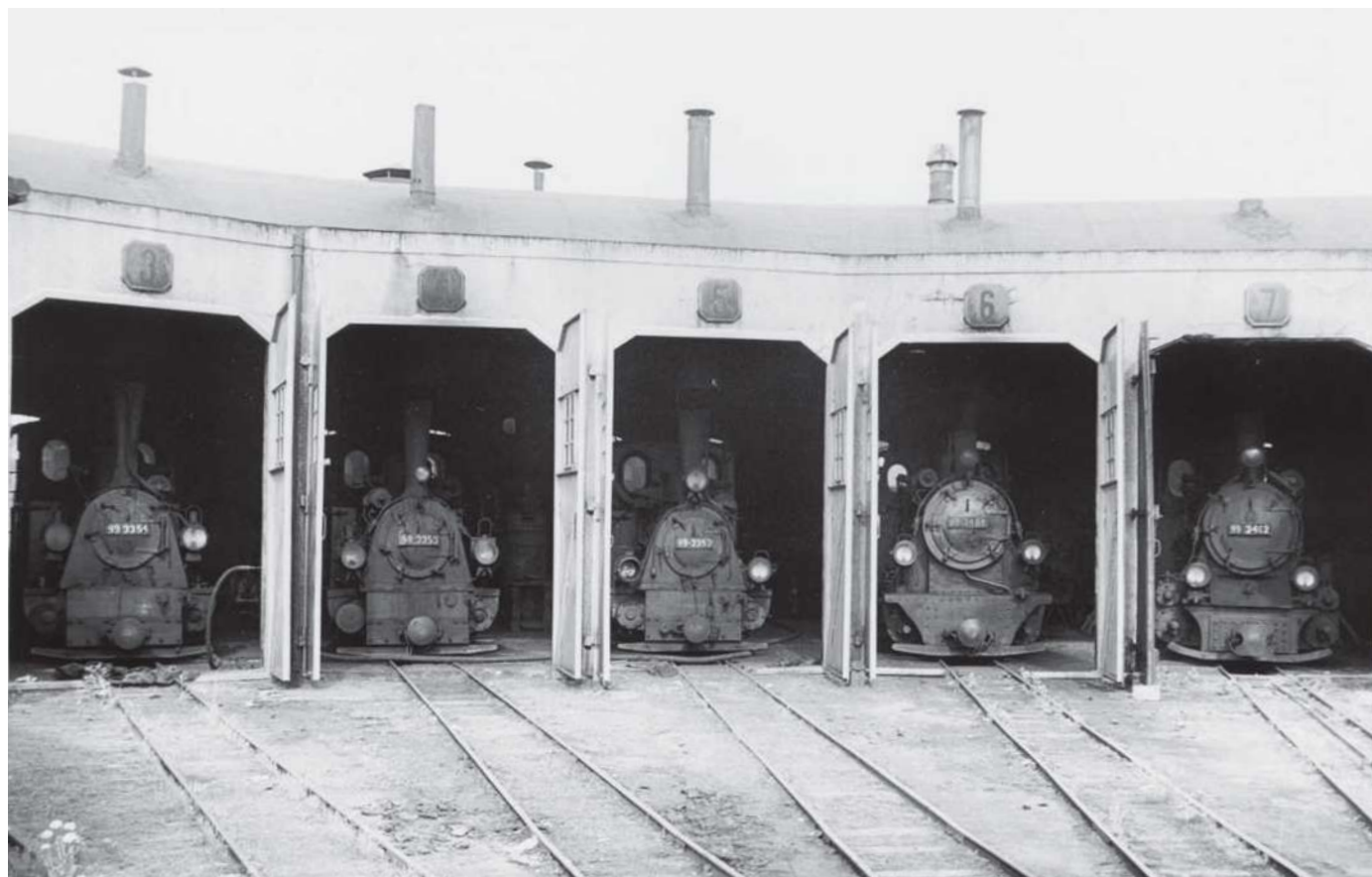
Die Rest-MPSB hatte sich trotz der allgemein bekannten materiellen Engpässe in der DDR-Wirtschaft als Verkehrsmittel bereits zu Beginn der 1960er-Jahre schlicht überlebt. Sie galt aber bis 1969 als unverzichtbar, da die Reichsbahn nicht in der

Lage war, die für die Friedländer Betriebe notwendige Kohle auf ihren vielfach noch immer eingleisigen Hauptstrecken zu fahren. Deshalb blieben nur der Schiffstransport bis nach Anklam und die Zuführung auf der Schmalspurbahn nach Friedland als Alternative. Dies erübrigte sich erst mit dem kompletten Aus- beziehungsweise

Bis 1969 unverzichtbar, dann schnell abgebaut

Neubau der Hauptstrecke Berlin – Neustrelitz (– Rostock). Fortan gelangte die Kohle auf der Normalspur über Neustrelitz und Neubrandenburg nach Friedland.

Die ehemalige MPSB war aber zu diesem Zeitpunkt bei Eisenbahnfreunden bereits so bekannt, dass fünf Lokomotiven und über 60 Wagen für Touristik- und Museumszwecke in die Bundesrepublik Deutschland, die Schweiz, die USA sowie nach Frankreich und Großbritannien verkauft wurden. Durch glückliche Umstände gelang 1973 die Aufstellung einer Lokomotive, eines Personenwagens und eines Güterwagens als technische Denkmäler auf



Nochmals aufgereiht in aller Pracht: Fünf Lokomotiven präsentieren sich am 28. Mai 1969 in Friedland im Rundschuppen.

FOTOS (3): GÜNTER MEYER



Eisenbahner der für die Wageninstandhaltung zuständigen Werkabteilung Friedland des Raw Malchin geben am 1. Juni 1969 ein Ständchen vor dem aus Anklam eingetroffenen Abschiedszug.

dem Bahnhof Friedland. Die Fahrzeuge befinden sich seit 1994 in einer eigens für sie erbauten Halle unweit des Bahnhofs, sind der Öffentlichkeit zugänglich und werden vom Museum der Stadt Friedland betreut.

Am 30. März 1996 wurde in Friedland der Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn e.V. gegründet. 1999 und 2000 gelang es den Vereinsmitgliedern, den 1,6 Kilometer langen Streckenabschnitt Schwichtenberg – Uhlenhorst der ehemaligen MPSB als Touristikbahn wieder in

Betrieb zu nehmen. Allerdings wird hier kaum Wert darauf gelegt, das einstige Flair der MPSB zu präsentieren, da völlig untypische Fahrzeuge zum Einsatz gelangen und authentische Hochbauten und Gleisanlagen fehlen. Wer liebevoll restaurierte Originalfahrzeuge der MPSB im Betrieb erleben möchte, wird in Deutschland aber im Frankfurter Feldbahnmuseum, bei der Dampfkleinbahn Mühlenstrotz in Gütersloh, der Waldeisenbahn Muskau und der Berliner Parkseisenbahn auf seine Kosten kommen. *Wolf-Dietger Machel/al*



In Ton Pruiszens Schatzkiste findet sich auch herrliches Filmmaterial zur MPSB. In Teil sieben der beliebten Rio-grande-Reihe, dreht sich alles um die lebenswerte 600-Millimeter-Bahn. (Erhältlich im Pressehandel oder bei der VGBahn unter www.vgbahn.info)

28. Heizhausfest – 23. bis 25. August 2019 Sächsisches Eisenbahnmuseum e.V. Chemnitz-Hilbersdorf



±Ü>ppqbiirkdûsIkûA^jmc*ûrkaûAfbpbiihl j lqfsbk
±ûM^o^iibic^eoqbkûk^`eûCobf_bodûjfqû/ûA^jmcilhl j lqfsbk
±ûP`ekrmboc^eoqbkûk^`eûE^fkf`ebkû±ûEbfwe^rpbumbppûjfqû/ûû.-64
±ûC^eowbrdm^o^abk)ûK^`eqc lqIsbo^kpg^iqrk d
±ûCceobopq^kap j fqc^eoqbkû^rcûA^jmc*ûrkaûAfbpbiihl j lqfsbk
±ûCbia_`ek\*ûrkaûJlabii\_`ek_bqofb_)ûJlabii_`ek_Ćopb
±ûP`e^rmi^qw\*Bfbpbk\_`ekûrkaûQb`ekfh j rpbr j ûPbfi^_i^rc^ki^db



P÷`epfp`ebpûBfbpbk_`ek j rpbr j ûb+S)û>kûlaboûAobpakboû?^ekifkfbû.0-`ûû-6.0.û@eb j kfqw)û t t t+pb j *`eb j kfqw+ab)û t t t+c^`b_ l l h+` l j ,pb j `eb j kfqw

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



VERKÄUFE

Dies + Das

Auflösung einer Modellbahn-Sammlung von Privat: Versch. Epochen u. Hersteller, Spurw. H0, 2-Leiter GS, Loks, Triebwagen, Personen- u. Güterwagen. Ganzzug Metronom m. Lok BR 246, Beleuchtg. nachger., sep. schaltbar. Ganzzug TGV, beide Triebköpfe angetrieben, Beleuchtg. nachger.; Ganzzug Rheingold m. Lok BR 112, Aussichts- u. Salonwagen, 3 Abteilwagen, Beleuchtg. nachger.; Bitte Übersichtsblätter per E-Mail anfordern: manrau0@gmail.com.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

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

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

www.lok-doc-wevering.de

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

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

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

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Noch-Landschaft Silvretta 280x110 halbiert wegen Transport. Gut erhalten. Preis VS. Bitte E-Mail an dr.fredhold@web.de.

www.nordbahn.net
 Qualität, Auswahl, preiswert

VERKÄUFE

Fahrzeuge 0, I, II

Verkaufe aus Altersgründen preisgünstig rollendes Mat.: Gartenbahn € 10,- bis € 20,-, VT/VB € 55,-. Alles Eigenbau Holz, nichts für Nietenzähler. Dampf-, Dieselloks made in China, Batt.betrieb. Weitere Infos: Löscher, Tel./Fax: 030/6318708.

www.spur-0.de

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

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

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahnen-berlin.de

www.mbs-dd.com

Von Privat nur an Privat: Konvolut an Märklin H0 der Epochen 1 bis 4. Dampf-, Diesel- und Eloks sowie Personen- und Güterwagen. Unbespielt und in Originalverpackung. Details unter 0172/6555477.

www.modellbahnritzer.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Personen- und Güterwagen von Fleischmann, Märklin und LS-Modells. 1a-Sammlerqualität, teilweise im Originalkarton. Tel.: 02454/6350.

www.jano-modellbau.de

Lokschuppen Hagen-Haspe

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 31/404453
 B+36/13 F_ecl 2 Tmecjq_l ecq Qrp_Öc 2.

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
Jb Modellbahn Service
 Lotter Straße 37
 49078 Osnabrück
 Tel. 0541.433135 www.jbmodellbahnservice.de

Modellbahn 2. Hand

?l+slb Tcpi_sd tml Kmbcij`_flcl
 _jjcp Qnspl slb EpEcll
 Q_k kjslecl* ?lj_ecl* CglxcjqqrGaic*
 Xs`cfEp squ,* Kmbcij_srmq,
 Lcsu_pc.

üülsleqxccll Km,-Dp./...-/6,... 2 Q_3/...-/2...
 Rcj_3 .51/-4 .0427/2 D_v8 .51/-4/77/5
 uu u,kmbcij`\_fl+sjk,be 2 cldm> kmbcij`_fl+sjk,be
 67.51 Sjk ° Fcpplcljcpe_qqc /4

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

Digital-Profi

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

www.ldt-infocenter.com

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox
Karlshorst
 Modelleisenbahn-Fachgeschäft
 Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
 Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
 Öffnungszeiten: Di.–Do. 10–13 + 14–18 Uhr, Fr. 10–13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9–12.30 Uhr
 E-Mail: modellbahnbox@t-online.de ° Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

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

www.augsburger-lokschuppen.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

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.suchundfind-stuttgart.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.puerner.de

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

www.moba-tech.de

www.modellbahnshop-remscheid.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

www.jbmodellbahnservice.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.carocar.com

www.modellbahn-keppler.de

www.modellbahn-pietsch.com

VERKÄUFE

Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe TT-Sammlung: Loks, Wagen (teils Club- und Exklusivmodelle), alles neuwertig und unbespielt. Bitte Liste anfordern: DV.Rail@t-online.de.

VERKÄUFE

Fahrzeuge sonstige

Verkaufe Märklin-Z aus Sammlung, neu/ neuwertig, im OK, sowie Mä.-H0 Öbb Nr. 3154 + 3159 + 3078, zusammen € 200,-. Alle im OK, neuwertig. Fleischmann OE-Wagen-MC-Nr. 2405, 2415, 2480, zusammen € 60,-. Anfragen bzw. Liste über Tel. + Fax: 06247/991365.

www.modelltom.com

VERKÄUFE

Zubehör alle Baugrößen

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

Verkaufe ca. 1.100 H0-Automodelle: Wiking, Herpa, Brekina und Schuco-Piccolo! VB bei Komplettabnahme: € 5.000,-! Tel.: 02191/75598.

modellbauvoth

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahn-keppler.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

VERKÄUFE

Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

Zu verschenken: ca. 100 Eisenbahn-Bücher, Technik, Geschichte, Originale, vor allem, sehr schöne Bildbände von US-Bahnen. Nur Abholung, Nähe Tübingen. € 10,- Insetatskosten. Tel.: 07472/21809.

www.modellbahn-keppler.de

Sammlungsauflösung! Eisenbahn-fachbücher Lok- und Wagenkunde, Bahn- und Gleisbau, Bahngeschichte, BW, AW, Strecken und Bahnhöfe, Privat-, Klein- und Schmalspurbahnen, Bildbände In- und Ausland, Baureihenbände EK/Endisch u.a., Original-Lokbeschreibungen DB/DR/SBB, Lok-Archive, Verkehrsgeschichte, Glasers Annalen, Lokfabriken, Loewe/ Zimmermann: Eisenbahnbau u.a. Antiquarische Bücher, Kursbücher Ausland bis aktuell 2019, Dienstvorschriften DB/DR, Eisenbahnlehrbücherei u.a.; 36 Seiten Detailliste: Siegfried. Knapp@t-online.de oder S. Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny.

Märklin-Freunde sind informiert!

KOLL'S PREISKATALOG

MÄRKLIN 00/H0

www.koll-verlag.de

Tel.: 06172/302456

GESUCHE

Dies + Das

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

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

Ist die defekte Eisenbahn, der verbaute Plastikbausatz zu schade für den Müll? Begeisterter Modell- und Dioramenbauer holt umsonst alles ab. Tel.: 06107/6999994, E-Mail: uwe-hess@mail.de.

Pgw i guvcnvgvgu"Nc fgpnmcm" cwh" ' dgt"722| o²

– Seit 1978 –
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227

66363 Fqtv o w p f

Telefon 0231/ 41 29 20

info@lokschuppen-berlinski.de

Fgt"pgwg"Qpikpgu j q r"xqp"fg o"Vtc fkwqpuwpgtgp j o gp"cwu" Fqtv o w p f<

www.lokschuppen-berlinski.de



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

Herpa/Trix-Auslaufmodelle zum Sonderpreis
Herpa 269117 Trix 21227 Zugpackung "Startrain" – BR 182
+ 4 RoLa-Wagen beladen mit MB Actros Lkws 599,00€ 499,99 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,90 € Versand)

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



**...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:

Tcpj_eqeqsnnc @_fl Ek 'F' ? ? k DmTjcl fmd 7_ 2 B+60034 Dcpqrcl dcbj 'psai' 2 Rcj, 8./6/2/-3126/+ /30 &Dp, Clcj' pcaf'r' 2 D_v8 .6/2/-3126/+ /3.
Lmaf cpld afcp ecfr cqp ncq C+K gj_l8 _clcj' pcaf'r> te _fl, bc mbcp Qsc j bcl bcl Amsnml slrcp www.modelleisenbahner.de fcpslrcp

@nrc nrm @safqr_ cl*Umpruxgafclp_sk slb Q_rxxcgafcl cgl IÇqafcl tpuclbcl,?saf?bpcqqc'Rjcdml cra, &Çfjr `ç bcp @cpafslsle kgr ' ! bç IÇqafcl cgl\_ncl, Pcafsls+ ecl ucpcbcl `ç çlcp Npqr_r_lxcçc lgafr cprqjir, Cpr_l af Cgle_le ffrp @_px_fjsle mbcp ffrp @_litç`lgsle uqb ffrp ?lxcçc tpeçcllrgafr, @ç ecucp`jga fcl Iççl_lxcçcl) Ps`çi @Epocl cpdmir Pcafslsleqrcjsle l af Tpeçcllrga fslsle, ?lxcçcl`bac l af ?lxcçclqafjsq cglmçcl`ucpcbcl smk rgafr k IÇafqrçpçaf` pcl Fodr `ecbysair,

[illegible]

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

$\frac{3}{4}Tcpi\dot{C}sdc\ Bgcq\)\ B_q$
 $\frac{3}{4}Tcpi\dot{C}sdc\ D_fpxcsec\ .\ /\ * 0$
 $\frac{3}{4}Tcpi\dot{C}sdc\ D_fpxcsec\ F\ .\ * F.\ c^{\circ} F.\ k$
 $\frac{3}{4}Tcpi\dot{C}sdc\ D_fpxcsec\ RR^{\circ} L^{\circ} X$
 $\frac{3}{4}Tcpi\dot{C}sdc\ D_fpxcsec\ qmlqr,$
 $\frac{3}{4}Tcpi\dot{C}sdc\ Xs^{\circ} cfEp_jjc\ _@_sepE\acute{O}cl$
 $\frac{3}{4}Tcpi\dot{C}sdc\ Jgcrg_rsf^{\circ} T\dot{I}gbcm^{\circ} BTB$
 $\frac{3}{4}Tcpi\dot{C}sdc\ Dnmrq\)\ @gibcp$

¾Eqcsafc Bqcg) B_q
 ¾Eqcsafc D_fpxcsec . /* 0
 ¾Eqcsafc D_fpxcsec F.*F.c°F.k
 ¾Eqcsafc D_fpxcsec R® L* X
 ¾Eqcsafc D_fpxcsec qmlqr,
 ¾Eqcsafc Xs`cfEpf_jjc @_seqEQcl
 ¾Eqcsafc Jgrcp_rsp`Tjbc® BTB
 ¾Eqcsafc Dnmq) @qibcp

```

3/4 Qm1qrqecq
3/4 Spj_s`Pcqc1* Rmspgqri
3/4 @Eppq1*?s1gm1cl* KĆpirc

XsqCrxjgaf_l_saf imk`lgcp`_p
ecu cp`jgaf xxej, KuQr`

3/4 Dcrrbpsai npm Xcjcj ) h /-
3/4 D_p`bpsai pmr npm Xcjcj ) h /-
3/4 Ep_scp Dm1b npm Xcjcj ) h /-

```

```

¾4Ecucp`jgaf l i j , @Epgcl`KÇpire*
?sirmlcl h 6'- nrm Xcgjc ) KuQr
¾4 / v tcpEddclrjgafcl
¾4 0 v tcpEddclrjgafcl
¾4 1 v tcpEddclrjgafcl
¾4 2 v tcpEddclrjgafcl
¾4 3 v tcpEddclrjgafcl
¾4 ,,,,,,,,,, v tcpEddclrjgafcl

```

L_kc - Dgpk

Tmpl_kc

Qrp_Óc - F_sq l s k k c p

NJX - Mpr

Rcjdml - D v

B_rsk - Slrcpqafpgdr

X fjsle8 € _____ Keine Briefmarken senden!

? ``safsle & lsp Glj lb'8

Ipcbgrglqrgrsr &L kc slb @GA'

IBAN

[illegible]

☐ Betrag liegt bar bei

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

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

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

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

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

www.modellmobildresden.de

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

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

vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

GESUCHE Fahrzeuge 0, I, II

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 07309/4105044, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

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.

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

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

Funktionsmodellbau RAL KESSELBAUER
Vitrine Schattenbahnhof individuell n. Mass Platz sparend alle Züge sofort verfügbar
Tel. 07144 / 97494 Fax 07144 / 997 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.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.

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

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

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.

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 2 Kncbj smg 2 Zubehör
Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gauschwitz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
E-Mail: 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)

Internet www.modellbahn-ehrhhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
Angebote für Märklin H0:

151054 Taurus Fuldazug Herpa	299,99 €	37385 BR 101 DBAG Märklin Systems	199,99 €
26020 ICE und Videobrille	299,99 €	37581 ET 91 DB Sound	249,99 €
36194 BR 193 MRCE Sound Wiedervereinigung	199,99 €	37855 E 50 DB Sound	249,99 €
36433 BR 232 DBAG Sound Rauch geallert	299,99 €	37927 BR 41 DB Sound	299,99 €
36631 BR 187.0 BLS Cargo Sound	199,99 €	39205 BR 01.5 DR Kohle Sound	399,99 €
37338 Serie 3600 CFL Sound	199,99 €	39552 BR 57.5 DB Sound	349,99 €

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

modellbau.fischer
Unser Sonderwagen! Gleich bestellen bei uns im Shop unter: **www.mbs-fischer.de**
Artikelnummer 4415.636
Hcrxr Tmp`cqrjncpgqc
dGp Lcs fgcrl 0. / 7 qga fcl
Npcq_l dp_ec s lrcp8
gldm < kmbcjj`_s npm < 02, bc
U_qrj k Gfjqr, 7 ? 72.3/ F_sxc1`cpe
j27 k. '6364 757254 ? gldm < kmbcjj`_s npm < 02, bc

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

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

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 07309/4105044, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

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

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

LoK - Doc
Michael Wevering
Dpgcbp, C' cprlQrp, 16
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de



Autos für die Anlage

Autos sind die größte Konkurrenz der Bahn – und doch geht es nicht ohne sie. Diese Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion zeigt, mit welchen Tricks sich Modelle vorbildgerecht altern lassen, wie und womit Lkws beladen werden, wie mit individuellen Beschriftungen ganz besondere Fahrzeuge entstehen und vieles mehr rund um den Straßenverkehr auf der Anlage.

100 Seiten im DIN-A4-Format • Klebebindung • mehr als 250 Abbildungen • Best.-Nr. 681901 • 15,-

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

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

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

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

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



KUSWA Modellbau
KUSWA* G1 bcp E_prc1gmp / 0 123/1 U_jbcai* .3401*751515 1jgcl / *- h mbcp uuu, isgu, bc
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, O, 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 06331/808508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albu@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-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Modellautosammlungen von 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.

www.modellbahnen-berlin.de

Bgp PEfgafr 2 Fmjrc1bmnd 2 Egp gegbmdpcqrp, 14 2 .0607 K_p1cpqbmpd
MODELBAHNSERVICE
Modellbahnsteuerungen 2 Rcj, + Fax: 03581/704724
SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

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



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.

Suche für Nohab M 61 H0 DC eine Antriebseinheit. Weiter suche ich für BR 103 H0 DC eine Antriebseinheit, auch leicht reparabel. Nur die keramischen Lager lassen sich nicht mehr reparieren. Geb. an 03941/24373.

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

Suche 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.

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

flexilicht.de



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

GESUCHE

Fahrzeuge TT, N, Z

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.

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

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

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carotte, 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.: 07309/4105044, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

www.menzels-lokschuppen.de

www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn - Treffpunkt SCHWEICKHARDT

**40 Jahre Eisenbahn Treffpunkt
Feiern Sie mit uns!
am 14./15. September 2019
im Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT
Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen**



1979-2019

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.

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.

www.puerner.de

GESUCHE

Zubehör alle Baugrößen

Suche Spur N Strassenleuchte von Brawa, Art.Nr. 4644 „Harz-Wernigerode“. Angebote an H.J. Pescht, Pfännereck 5, 06126 Halle/S. oder pescht.h-achim@gmx.de.

GESUCHE

Fotos + Bilder

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

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

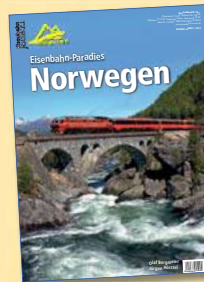
SONSTIGES

Im Tausch gegen ein Original-E03-Schild biete ich ein Originalschild von 01 239 in Hohlguß an. 01 239 war vormals 02 006. Die Ex-Hofer Lok wurde am 4.3.66 ausgemustert. Angebote bitte an klaus.kreussel@deutschebahn.com, Tel.: 0175/5739648 oder 0711/2092 2081. Lok 01 239 war von 13.7.41–14.5.45, 25.5.57–6.12.64 + 21.12.64–15.11.65 im BW Hof beheimatet. Bitte nur im Tausch. Kaufanfragen sind zwecklos.

Christian, 28 J.: Suche Leute (w/m) zum Kennenlernen & Freizeit: u.a. (Modell-) Eisenbahn + Freunde treffen + Natur + vieles mehr, am Bodensee + Umkreis. Einfach kurz mal melden bei mir! cs9@posteo.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. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de.

www.vgbahn.de



Eisenbahn-Paradies Norwegen

Viele der Hauptstrecken in Norwegen weisen lange Abschnitte auf, die sie eindeutig als Gebirgsbahnen kennzeichnen. Die schwierige Topographie führte zu einer meist kurvenreichen Trassierung mit zahlreichen Kunstbauten. Gleichwohl arbeitet die staatliche Netzgesellschaft an Ausbaustrecken, um das Bahnsystem zu modernisieren und attraktivere Reisezeiten zu erreichen. In den letzten 30 Jahren haben sich bei der Eisenbahn in Norwegen zahlreiche Änderungen vor allem beim Fahrzeugpark ergeben. Die im Heft in Text und Bild vorgestellten Bahnlinien führen vielfach durch landschaftlich äußerst attraktive Regionen. **100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, rund 140 Abb. Best.-Nr. 731901 | € 15,-**

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Pensionist, Hobby Modellbau, erfahren, baut Ihre Landschaft oder Gebäude, auch nach Fotos! Individuell und einmalig. Fotos schon gefertigter Objekte via Mail: n.dueringer@gmx.at anfordern. Norbert +43/676884001472. Freue mich auf Ihre Anfragen.

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



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.

==>>

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

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

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

Aktion ab 229,99 € H0



Hobbytrain H305000

269,99 € (UVP* 389,90 €)

S-Bahn Berlin, 2-teilig, BR 480, DR, Ep.IV, motorisiert

Hobbytrain H305010

229,99 € (UVP* 324,90 €)

S-Bahn Berlin, 2-teilig, BR 480, DR, Ep.IV, unmotorisierte Ergänzung

Aktion 179,99 € UVP* 239,99 € H0



Trix 22653 E-Lok BR185.2, Captrain, Ep.VI, DC-MFX-Sound

Aktion je Wagen 19,99 € UVP* 48,90 € H0



Liliput 235655 Kühlwagen, DB, Ep.IV „VELTINS“
Liliput 235660 Bierwagen, DB, Ep.IV „König Pilsener“

Aktion 16,99 € UVP* 25,90 € H0



Roco 67279
Gedeckter Güterwagen, DR, Ep.III

Aktion 19,99 € UVP* 31,99 € H0



Piko 54082 Kühlwagen
Ibbhss8366 Interfrigo, DR, Ep.IV

Aktion 27,99 € UVP* 39,90 € H0



Rivarossi HR6305
Flachwagen mit Schotter, DB, Ep.IV

Aktion 27,99 € UVP* 39,90 € H0



Rivarossi HR6306 Flachwagen
mit Container, DR, Ep.IV „DSR“

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



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

www.elriwa.de

Unsere H0-Aktionen für Sie!

Zeitreise durch die Pfalz

Neu

122 eindrucksvolle Bildvergleiche von Bahnlinien, Bahnanlagen und Bahnhöfen



Die gegenübergestellten Aufnahmen zeigen jedoch nicht nur Eisenbahnen, sondern verdeutlichen auch den Strukturwandel der Wirtschaft mit seinen Auswirkungen auf die Landschaft und den Städtebau. Für diese Ausgabe der Reihe Schienenwege gestern und heute haben wir uns explizit auf die Pfalz beschränkt, die nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Bundesland Rheinland-Pfalz aufgegangen ist. Die Pfalz gehörte zur Zeit des Bahnbaus und über die Zeit der Länderbahnen hinaus zu Bayern. Somit gibt es bis heute kleine, aber feine Unterschiede zu den Bahnstrecken in Rheinhessen und den weiteren Gebieten von Rheinland-Pfalz. Dank den historischen Aufnahmen von Helmut Röth, Wolfgang Löckel, Werner Bischoff und Prof. Dr. jur. Wolfgang Feuerhelm sowie weiteren namhaften Fotografen belegt dieses Buch einerseits den Niedergang der Eisenbahn in der Pfalz, andererseits aber auch die erfolgreiche Modernisierung ab Mitte der 1980er-Jahre, die in der Erneuerung des Fuhrparks in den letzten drei Jahren mit dem SÜWEX und den modernen Dieseltriebwagen ihren vorerst finalen Höhepunkt gefunden hat. Es war nicht immer einfach, die Aufnahmepunkte der historischen Fotos aufzuspüren, doch in den meisten Fällen ist dies gelungen. Besonders beeindruckend sind die Vergleiche aus Ludwigshafen mit seinem früheren Kopfbahnhof. Die Pfalz ist ein wunderschöner Landstrich und so soll dieses Buch auch einladen, die Gegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erkunden - gemäß dem Motto: Annerschwu is annerschd unn hald nett wie in de P(f)alz...

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.Nr. 581802 | € 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



DIE KLEINE NORD-SÜD-STRECKE

Die 200 km lange Strecke Frankfurt (Main) – Gießen – Marburg – Kassel hatte in den 1950er- und 1960er-Jahren große Bedeutung für den Güterverkehr, da die Nord-Süd-Strecke über Bebra vollkommen ausgelastet war. Südlich von Gießen benutzten zudem die Güterzüge vom Ruhrgebiet nach Süddeutschland die Main-Weser-Bahn mit. Einst wurden auch Fernreisezüge mit klingenden Namen über die Main-Weser-Bahn geführt: die F-Züge „Roland“, „Senator“ und „Kommet“ sowie der „Basel-Expreß“. Eigene Kapitel dieser neuen EJ-Sonderausgabe beschäftigen sich mit den Bahnbetriebswerken zwischen Frankfurt (Main) und Kassel, die zur Dampflokomotivzeit unentbehrlich waren. Zahlreiche, teils großformatige Fotos belegen den vielfältigen und abwechslungsreichen Bahnbetrieb von 1945 bis heute.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,
mehr als 140 historische und aktuelle Fotos

Best.-Nr. 531902 | € 12,50



www.facebook.com/vgbahn

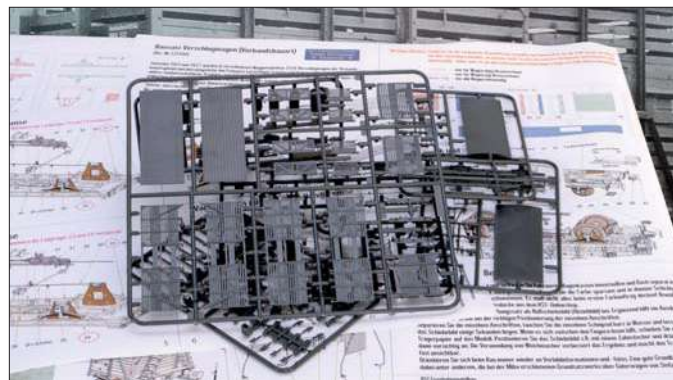
Eisenbahn
JOURNAL

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



Tiertransport

Manche Kleinserie ist Bastlers Freud': So erwies sich der Kunststoff-/Metallbausatz für das H0-Modell eines Verschlagwagens Vh14 im Maßstab 1:87 von „RST-Eisenbahnmodellbau“ als präzise gefertigtes und passgenaues kleines Meisterwerk.



Im Bausatz des Verschlagwagens finden sich mehrere Spritzlinge und eine ausführlich bebilderte Bauanleitung.



Die Verschlagwagen der Verbandsbauart, produziert ab 1913, waren in den Epochen I bis III anzutreffen. RST bietet daher eine Vielzahl von Beschriftungsoptionen an.

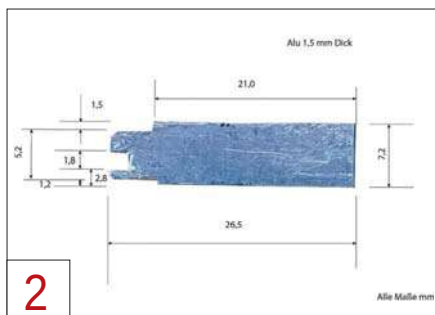
Zwischen 1913 und 1927 wurden 2134 Verschlagwagen der Verbandsbauart gebaut. Ihr Haupteinsatzzweck war der Transport von Geflügel, Schafen und Schweinen. Auch landwirtschaftliche Produkte anderer Art und Stückgüter wurden mit ihnen befördert. Durch die Folgen der politischen Er-

eignisse des Ersten und Zweiten Weltkrieges kamen zahlreiche Verschlagwagen auch in den Bestand anderer europäischer Bahnverwaltungen. In Deutschland waren die Wagen bis Mitte beziehungsweise Ende der 1960er-Jahre – sowohl bei der Bundesbahn als auch bei der Reichsbahn – im Einsatz.

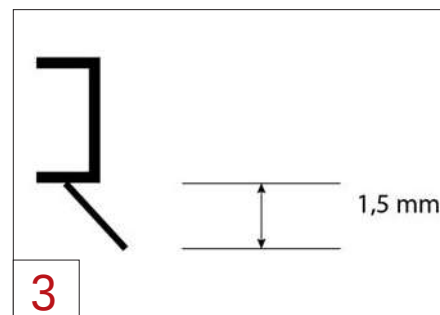
Der aus rund 140 Teilen bestehende Bausatz aus Kunststoffspritzguss- und Metallteilen ermöglicht den Bau eines solchen Verschlagwagens mit oder ohne Handbremse und Endfeldverstärkungen, originalem oder verkürztem Bremserhaus sowie Stangen- oder Hülsenpuffern. Eine maßstäbliche Umsetzung mit korrekter



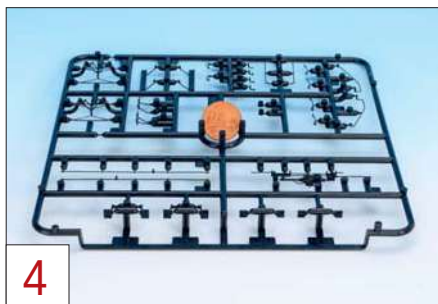
Beim Heraustrennen ist darauf zu achten, dass die Schrägen erhalten bleiben.



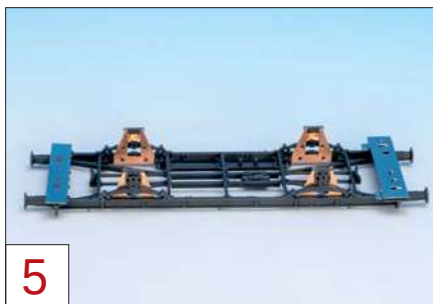
Dieses kleine, selbst hergestellte Werkzeug hilft, präzise zu arbeiten.



Die Handgriffe werden erst nach dem Einsetzen und Aushärten gebogen.



4 Die Münze zum Größenvergleich verdeutlicht es: Die Teile am Spritzling sind maßstäblich und daher sehr filigran.



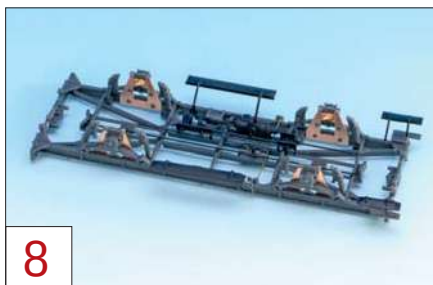
5 Die mitgelieferten Lehren helfen, die wenigen Löcher mit Hilfe eines Bohrerhalters genau zu bohren.



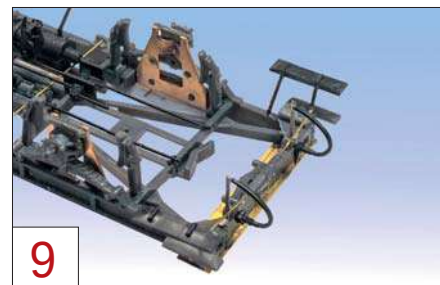
6 Durch Ansenken der Löcher im Achshalter verbessert sich die Festigkeit nach dem Verkleben.



7 Zierlich, aber dennoch bruchsicher sind die Tritte unter den seitlichen Schiebetüren sowie für den Aufstieg zum Bremserhaus.



8 Das Fahrwerk von unten zeigt die filigranen und nahezu vollständig nachgebildeten Teile der Bremsausrüstung.



9 Die Bremsschläuche von Brawa werden von kleinen Blechstreifen an den Pufferträgern vorbildgerecht gehalten.

Rahmenbreite und Metallachshaltern war bei der Entwicklung dieses Modells das Hauptanliegen. Die detaillierte Bremsanlage, freistehende Griffstangen und Tritte sowie eine Innendetaillierung tragen zum Erscheinungsbild maßgeblich bei. Eine Kurzkupplungskinematik und RP25-Radsätze sorgen für sicheren Anlageneinsatz.

Seit mehr als 50 Jahren baue ich Bausätze und beschreibe deren Montage. Mo-

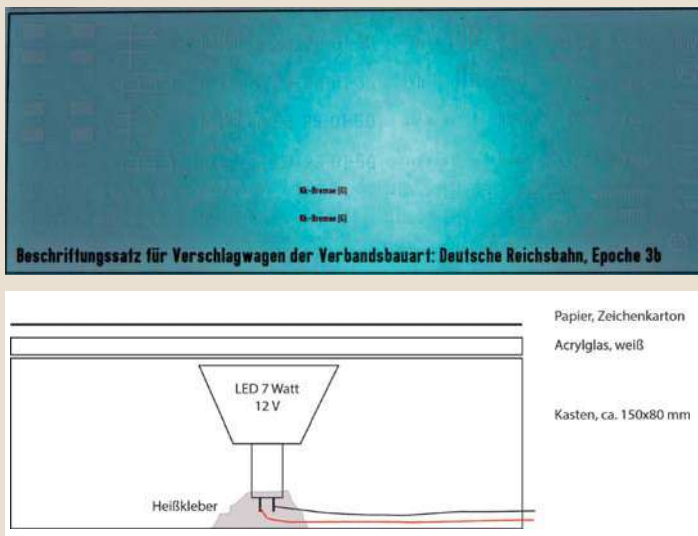
delle aus Metall oder Kunststoff, Häuser, Zubehör, Lokomotiven, Brücken und vieles mehr: Jeder dieser Bausätze hatte seine guten und schlechten Seiten, war mal leichter, mal schwerer zusammenzusetzen. Viele Jahre des Modellbaus brachten auch Veränderungen in Bezug auf Fertigungstechnik, Detaillierung und neue Technologien mit sich. Auch die bastelwilligen Modellbahner haben sich geändert:

Die einen sind zu alt und obwohl ihre Augen und Finger noch möchten, sind Grenzen gesetzt. Die Jüngeren möchten gern, doch fehlen ihnen Zeit und Geld.

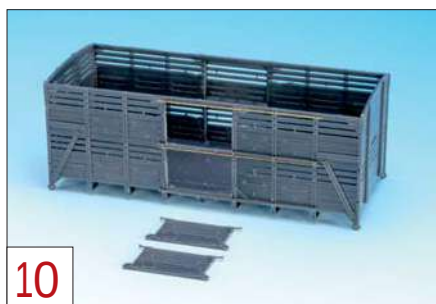
Schön, dass es auch heute noch Menschen gibt, die neue Wege beschreiten und auch großen Herstellern zeigen, wie die Modellszene bereichert werden kann. Mit Mut, Wissen und Können Kleinserienmodelle zu kreieren, ist ein Weg, neue Ide-

LEUCHTKASTEN

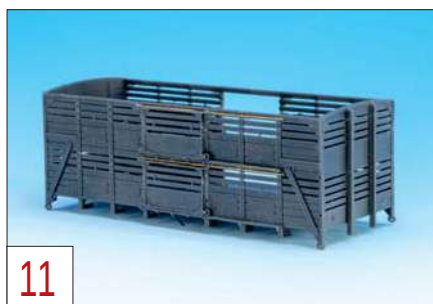
Wer öfters mit Schiebebildern zu tun hatte, wird wissen, wie schwer es ist, weiße Schrift beziehungsweise Zeichen auf weißem Papier randnah zuzuschneiden. Da kam mir eine Idee und ich nahm ein LED-Filmpanel und legte den Schiegebilder-Satz darauf: Nun sah man deutlich die Konturen, doch mit dem Skalpell kann man darauf nicht schneiden. Daher habe ich für diesen Zweck einen kleinen Lichtkasten gebaut. Benötigt wurden dafür ein kleiner PVC-Kasten, eine 12-Volt-LED-Lampe (5 bis 7 Watt), etwas Kabel, eine 12-Volt-Stromquelle, ein kleines Stück weißes Acrylglas und Heißkleber. Zeichenkarton wird als Schneidunterlage fixiert und schon ist unser Schneidleuchttisch fertig.



Nur wenige Teile aus der Bastelkiste sind notwendig, um den kleinen Helfer, einen Schneid-Leuchttisch, zu basteln. Die Konturen der weißen Anschriften sind darauf gut zu erkennen. Diese können mit dem Skalpell exakt ausgeschnitten werden.



10 Vor dem endgültigen Einkleben der Türen muss man sich für eine offene oder geschlossene Darstellung entscheiden.



11 Das Einkleben sollte mit sehr wenig Sekundenkleber erfolgen, um sichtbare Klebstoffreste zu vermeiden.



12 Nach dem Grundieren kann man die Baugruppen zusammensetzen, um die Passgenauigkeit zu überprüfen.

en umzusetzen. Der neue Bausatz von RST ist kein gewöhnlicher, schnell zu bauender Wagen aus Spritzlingen. Die Wahl der Kunststoffe ist bemerkenswert und so erstaunlich präzise Teile sind mir bisher nicht unter die Finger gekommen.

Jedes Teil sollte mit Lupe und Skalpell oder einem präzisen, waffreiem Schrägschneider herausgetrennt werden. Ein Verputzen ist kaum erforderlich, allenfalls mit einer kleinen Feile beziehungsweise einem Glasfaserradierer. Geklebt wird mit sparsam verwendeter Nitroverdünnung, wie sie zum Beispiel bei RST erhältlich ist. Bestimmte Teile aus Messing, ebenso in der Bauanleitung besonders gekennzeichnete Kunststoffe, werden mit Sekundenkleber verbunden. Kleber und Farben sind ebenfalls von Ralph Steinhagen zu beziehen (www.rst-modellbau.de).

Die Reihenfolge der Montage ist der reichhaltig und dreidimensional bebilderten Bauanleitung zu entnehmen, daher möchte ich mich auf einige Details beschränken.

Exaktes Heraustrennen der Teile ist wichtig

Welche Werkzeuge werden benötigt? Die wichtigsten sind eine Lupe, feine Pinzetten (gerade und gebogen), ein Skalpell, eine feine Flachspitzzange, ein Schrägvornschneider, ein Glasradierer, ein kleiner Pinsel für das Verkleben und alles, was je nach Gewohnheit des Modellbauers sonst noch in dessen Bastelwerkstatt vorhanden ist. Hat man sein persönliches Vorbild gefunden, wählt man die passenden Teile an den Spritzlingen aus, trennt aber jeweils

nur so viel heraus, wie man in den nächsten Schritten überschaubar verbauen kann. Schauen Sie sich die Schnittstellen genau an! Erst, wenn Sie sicher sind, setzen Sie das Werkzeug an. Es geht bei vielen Teilen um Zehntel-, wenn nicht gar um Hundertstelmillimeter (zum Beispiel bei den Vorderwandstützen, Teile 13 und 14).

Die Langträger werden rechtwinklig in die markierten Eckverstärkungen der Pufferträger gelegt und mit je einem winzigen Tröpfchen NC-Verdüner fixiert. Ist der Rahmen ausgerichtet, lässt man etwa zehn Minuten bis zum Einlegen des inneren Rahmengestells verstreichen. Bevor das Gestell von oben eingesetzt wird, sollte man die Puffer einstecken (ohne Verkleben!). Die Zapfen bilden in den Ecken die Auflage, so dass das Gestell eben nach oben abschließt. Bevor man die Achslager

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt Preßnitztalbahn

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

Jeden Samstag und Sonntag Dampfbetrieb von Mai bis Oktober

Besondere Höhepunkte

- Ä 3./4. August Dampffahrbetrieb zum Wildbachfest/ 17. Steinbacher Ziegentreffen
- Ä 17. August Wettlauf Mensch gegen Maschine – „Wer ist schneller, Dampfzug oder Läufer?“ (Sportveranstaltung – Läuferanmeldungen über Gästeformation Jöhstadt)
- Ä 18. August Annaberger-Landring-Radeln mit Start und Ziel am Bahnhof Steinbach (Sportveranstaltung für Jedermann – Radfahrer-anmeldungen über Verein Annaberger Land e.V.)



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



13

Vor dem endgültigen Lackieren sollte man die vorerst nur gesteckten Baugruppen auf exakten Sitz und offene Spalten hin prüfen.



15

In der oberen Ebene gibt es eine weitere Möglichkeit der Beladung, zum Beispiel mit Schafen.

einsetzt und mit Sekundenkleber fixiert, empfehle ich ein leichtes Ansenken der Passlöcher von innen, damit der Sekundenkleber besser die feinen Zapfen erreicht.

Bevor man die Bremsanlage und Bremsklötze einfügt, sollten die Teile der Stelleinrichtung eingebaut werden. Für die Rangierergriffe und Tritte müssen noch 0,3-Millimeter-Löcher gebohrt werden. Dafür liefert RST zwei Schablonen mit, so dass das Bohren mittels Hand und Bohrerhalter ein leichtes Spiel ist. Die Schablonen dienen gleichzeitig auch dazu, die Rangierergriffe passgerecht zu biegen. Ich habe mir ein kleines Stück Aluminium (1,5 mm dick) so zurechtgefeilt, dass der 0,3-Millimeter-Draht darüber gebogen werden kann. Das Alu-Stück ist auf der anderen Seite so gefeilt, dass es auch als Abstandslehre beim Einkleben der Griffe gute Dienste leistet.

Es liegen Stangen- und Hülsenpuffer bei. Wem diese nicht zusagen, kann auch Puffer von anderen Herstellern verwenden, muss dann aber die Löcher aufbohren und gegebenenfalls Freiraum im Inneren Rahmen schaffen. Richtig passende Brems-schläuche habe ich nicht gefunden. Die von Brawa passen in die Löcher und sind auch fein. Was fehlt, sind deren Halterungen an den Pufferträgern. Wer sich daran



14

Durch eine vorbildgerechte Beladung mit Schweinen (Weißmetall) lässt sich das unbeladen recht leichte Modell beschweren.



16

Nach dem Aufbringen der Nassschiebebilder sollte man einen hauchdünnen Film aus Klarlack darüberspritzen.

stört, der kann sich bei RST unter der Best.-Nr. ZB2001 feine Neusilber-Streifen (0,4 mm breit) besorgen, diese abwinkeln und passend unter den Pufferträger und an den offenen Bremsschlauch kleben.

Verklebt wird mit Nitroverdünnung

Mit dem Wagenkasten ist ebenso zu verfahren. Seiten-, Vor- und Rückteile werden unter Zuhilfenahme eines kleinen Winkels rechtwinklig zusammengeklebt, anschließend wird der Boden eingesetzt und fixiert. Passt alles richtig und ist keine Fuge mehr zu sehen, dann werden die Ecken stückchenweise mit NC-Verdünnung verklebt. Bitte auch hier sehr sparsam dosieren! Nun ist das Dach anzupassen beziehungsweise das entsprechende Bremserhaus zusammenzubauen und einzupassen. Das Wagendach und das Dach des Bremserhauses werden erst ganz zum Schluss fixiert. Nach einer Anprobe des Aufbaus und des Untergestells werden diese Baugruppen, sofern alles passt, wieder zerlegt und zum Lackieren vorbereitet.

Die notwendigen Versteifungen in den großen seitlichen Öffnungen können vorsichtig mit einem Skalpell herausgeschnitten werden. Hilfreich ist ein Holzklotz, der

angezwingt in den Wagenkasten hineinragt und so als Unterlage für das Skalpell dient.

Nun kann alles grundiert werden. Das Fahrgestell wird komplett schwarz gespritzt (RST NL9005, tiefschwarz). Innen wird der Wagenkasten eisengrau (RAL 7011, RST NL7011) lackiert, dasselbe gilt für den Zwischenboden und die Gatter. Nach ausreichender Trocknungszeit wird der Wagenkasten innen komplett abgeklebt, damit die braune Außenfarbe (RAL 8012, RST NL8012) nicht durch die Bretterspalten nach innen dringt. Die Dächer werden umbragrau (RST NL7022) eingefärbt.

Nun zur Beschriftung: Die Verwendung von Schiebebildern gehört zur Hohen Schule des Modellbaus und kann zur Sisyphosarbeit ausarten: Nur mit entsprechendem Werkzeug – feinsten Pinzetten, einer Lupenbrille und viel Weichmacher – lassen sich die exakt ausgeschnittenen Schiebebeschriftungen platzieren. Achten Sie bitte auf die Beschriftung der Gatter, diese haben immer die gleiche Bezeichnung, links wie rechts, oder anders gesagt: Gegenüberliegende Klappen sind gleich zu beschriften. Als Lese- und Markierungshilfe habe ich mir einen kleinen Leuchtkasten gebaut. Preiswert und schnell gefertigt, ist er eine große Hilfe (siehe Seite 70).

Sind die Baugruppen nun wieder vorsichtig vereint und passen die kleinen Stifte am Fahrgestell in den Wagenkasten, werden diese von innen mit Sekundenkleber fixiert. Dann kommen die Griffstangen, Halter und Griffe in ihre vorgesehenen Positionen. Hier ist sehr wenig Kleber nötig, denn die Teile passen perfekt.

Die Scheiben des Bremserhauses werden passgerecht abgedeckt, und das Modell bekommt abschließend einen hauchdünnen Überzug mit Mattlack (RST DC7004) aus der Spritzpistole. Dieser Mattlack von Microscale ist wasser-/spirituslöslich und lässt sich hervorragend sehr dünn auftragen. Er gibt dem Modell erst das richtige Finish. Wer es nicht ganz matt mag, der kann, ebenfalls von Microscale, den seidenmatten Lack verwenden.

Da der Wagen trotz der beigelegten Gewichte sehr leicht ist, empfiehlt sich eine Beladung mit Schweinen oder Schafen aus Weißmetall (RST FZ5301, 5300). Grundiert und dann etwas farblich behandelt, vervollständigen sie das kleine Modellbahn-Meisterwerk in H0. **Ä Rainer Albrecht**

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Modellbahn-Kalender 2020

Meisterfotos von Anlagen der Spitzenklasse



12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49,0 x 34,0 cm

Best.-Nr. 16284180 | € 12,95

Modellbahn-Impressionen 2020

Ausgewählt von der MIBA-Redaktion



Modellbahn vom Feinsten, kompromisslos und technisch perfekt eingefangen von den Spitzenfotografen der bekannten Modellbahnzeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen“ für einen Monatskalender, der mehr ist als ein bloßer Wandschmuck für kahle Hobbyräume. 13 meisterhaft inszenierte Motive, entstanden auf Anlagen der Extraklasse, wiedergegeben im Großformat, laden Monat für Monat aufs Neue zum Träumen und Genießen ein.



12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt auf hochwertigem Bilderdruckpapier, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49,0 x 34,0 cm

Best.-Nr. 551902 | € 16,95

Modellbahn-Träume 2020

Meisterwerke von Josef Brandl



Wenn eine Modellbahn-Anlage von Josef Brandl gebaut wird, hat sie den Status eines Gesamtkunstwerks. Von der Streckenführung mit ihren Brücken und Kunstbauten über die Landschaftsgestaltung und die individuell gefertigten Gebäude bis hin zur liebevollen Detailausstattung – alles trägt die unverwechselbare Handschrift des bekanntesten deutschen Modellbahn-Anlagenbauers. Einige der schönsten Motive und Szenen finden sich in diesem exklusiven Monatskalender, der Modellbahn-Träume wahr werden lässt.



14 Blätter, eines davon mit Bildlegenden, auf schwerem Kunstdruckpapier im Großformat 47,5 x 33,0 cm, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

Best.-Nr. 951901 | € 19,99

Traumanlagen 2020

von Modellbahnprofis



Traumanlagen, fotografiert von Meistern ihres Fachs für die Zeitschrift „Modelleisenbahner“: Bekannte Fotografen wie Martin Knaden, Andreas Bauer-Portner, Dirk Kuhlmann, Andreas Mock, Gerhard Peter, Stephan Rieche und Markus Tiedtke setzen Modellbahnen und Landschaften realistisch und lebendig in Szene.

Weitere Kalender finden Sie unter
www.vgbahn.de/kalender



Vom runden Schienenräumer über die Schürze bis hin zum geschlossenen Spalt zwischen Pufferträger und Lokkasten: Pikos H0-Modell der Einzelgängerin 120 005 setzt Maßstäbe.

Piko erweitert sein E-Lok-Sortiment im Maßstab 1:87 um ein Modell der Baureihe 120. Den Anfang macht mit 120 005 eine ganz besondere Lok.

Wegbereiterin

Dank moderner Drehstrom-antriebstechnik schien Mitte der 1970er-Jahre der Weg frei für eine neue universell verwendbare Elektrolokomotive. Die DB bestellte bei der Industrie 1975 fünf Vorserienloks der neuen Baureihe 120. Langfristig sollten mehrere hundert Maschinen dieses Typs den bisherigen E-Lok-Fuhrpark der DB ersetzen. Die Bestellung einer letzten Serie der Baureihe 151 unterblieb bereits in Erwartung der neuen zugkräftigen Universallokomotiven.

Piko schließt mit dem neuen Modell der Baureihe 120 eine Lücke im eigenen Sortiment und bereitet zugleich Freunden

der Epochen IV bis VI eine Freude, schließlich war ein zeitgemäßes H0-Großserienmodell dieser Baureihe überfällig. Als Vorbild wählten die Konstrukteure mit 120 005 zunächst diejenige Lok, die sich von den übrigen Vorserienmaschinen sowie den späteren Serienloks durch ihren tiefer liegenden Frontknick von allen anderen 120 unterschied. Im Ablieferungszustand zeichnete sich 120 005 auch durch eine Schürze sowie einen verschlossenen Spalt zwischen Pufferträger und Lokkasten aus.

Pikos Modell stellt 120 005 im Ablieferungszustand dar und berücksichtigt alle diese Änderungen auf vorbildliche Weise: So gibt das makellos gravierte Gehäuse mit



seinen glatten Seitenwänden und klaren Kanten die Form dieses Exoten perfekt wieder. Die vorbildgerecht montierten Schürzen weisen eine Aussparung für den NEM-Schacht auf. Für den Vitrineneinsatz liegen als Alternative geschlossene Frontschürzen bei.

Auf dem Dach begeistern die filigranen Nachbildungen der Stromabnehmer des Typs SBS 80 AL. Auch ansonsten lässt die Dachgestaltung keine Wünsche offen: Die feine Riffelblech-Gravur der Abdeckungen wirkt ebenso realistisch wie die aluminumfarbenen Dachleitungen. Besonderes

Hervorragende Umsetzung eines zeitlosen Vorbilds

Lob verdienen die fein geätzten, extra eingesetzten Gitter der Abluftöffnung des Bremswiderstands auf dem Dach sowie der Ansaugöffnungen der beiden Ölkühler an der Seite neben den fünf Lamellenlüftern. Die geätzten Rangiertritte an den Fronten sowie die sauber gravierte Gitterstruktur der Aufstiege runden den hervorragenden Eindruck des Gehäuses ab.

Ebenso gelungen sind die plastischen Drehgestellnachbildungen mit vielen extra

Die angesetzten Flexicoilfedern und Schlingerdämpfer sind eine Augenweide. Neben den Sandfallrohren erkennt man auch die Batteriekästen.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Nach dem Lösen zweier Schrauben lässt sich das Kunststoffgehäuse problemlos abziehen, die PluX22-Schnittstelle auf der zentralen Leiterplatte ermöglicht die nachträgliche Digitalisierung.

angesetzten Teilen und freistehenden Sandfallrohren. Gleiches gilt für den mittig zwischen den Drehgestellblenden sichtbaren Transformator sowie die plastischen Batteriekästen und Zwischenkühler.

Das Fahrwerk aus Zinkdruckguss verleiht dem Modell ein Gewicht von 561 Gramm und zudem hervorragende Fahreigenschaften. Lediglich die Höchstgeschwindigkeit ist bei zwölf Volt mit 281 km/h etwas zu hoch, die vorbildgerechten 160 km/h (bei Ablieferung) erreicht die Lok bereits bei einer Spannung von acht Volt. Erst bei der Fahrt offenbart sich mit dem beleuchteten Instrumentenbrett ein weiteres Highlight des Modells.

Pikos 120 ist eine rundum gelungene Umsetzung des zeitlos schlichten Vorbilds. Das Modell weckt die Vorfreude auf weitere Form- und Farbvarianten. **Ä** **ke**



STECKBRIEF

- Hersteller: Piko
- Bestellnummer: 51320
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Motor mit zwei Schwungmassen wirkt auf alle Radsätze
- Haftreifen: Zwei, diagonal innen
- Gewicht: 561 Gramm
- $V_{\min}$ bei 1,0 V: 1 km/h
- $V_{\max}$ bei 12 V: 281 km/h
- Ausstattung: PluX22-Schnittstelle, LED-Beleuchtung für Spitzen- und Schlusslicht sowie Instrumentenbrett, Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.
- Preis: 179,99 Euro (UVP)



Die Waggon lassen sich mühelos über die kulissengeführten Faltenbalge zusammenstecken. Die Dachausrüstung ist vereinfacht.

„nnen Kino, außen schnell.“ So oder mit einigen Varianten des Slogans wirbt die DBAG derzeit für ihre ICE-Züge und weist dabei vor allem auf deren Ausstattung mit vielerlei Unterhaltungs- und Informationsmöglichkeiten (WLAN). Denn gerade im ICE 4, dessen Planeinsätze langsam Fahrt aufnehmen, steht ja das Reisen an sich, gar mit lang andauerndem Aus-dem-Fenster-Schauen, eher im Hintergrund. Wie dem auch sei, der ICE 4 ist das Neueste und Modernste auf den Gleisen, und das wollen viele Modellbahner auf der eigenen Anlage oder in der Vitrine sehen. In H0 wird Piko bald liefern, Märklin wird 2020 mit einer verkürzten Ausführung folgen, doch die N-Bahner dürfen dem neuen Paradeferd – in maßstäblicher Ausführung – schon jetzt die Sporen geben.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Kato
- ▶ Bestellnummer: 10950 + 10951
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- ▶ Antrieb: Vom fünfpoligen Motor mit Schwungmasse auf vier Radsätze
- ▶ Haftreifen: Zwei
- ▶ $V_{\min}$: 11 km/h (1,6 V)
- ▶ $V_{\max}$: 430 km/h (12 V)
- ▶ Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot (LED)
- ▶ Schnittstelle: Herstellerspezifisch
- ▶ Gewicht: 69 Gramm („Powercar“)
- ▶ Preis: 269,95 + 209,90 Euro (UVP)

Als erster Hersteller kündigte Kato schon 2017 ein Modell des ICE 4 an. Die N-Bahner sind nun auch die ersten, die den neuen Starzug der DBAG einsetzen können.

Außen sehr schnell

Beim Vorbild zeichnen sich die ICE 4-Triebzüge durch ein neuartiges Konzept aus, mit über die Züge verteilten angetriebenen Einheiten, den sogenannten Powercars. Bei den derzeit eingesetzten zwölfteiligen Zügen sind es sechs angetriebene Mittelwagen. Die künftig zusätzlich vorgesehenen siebenteiligen Garnituren werden mit drei „Powercars“ auskommen.

Der Hersteller Kato (Vertrieb über Lemke) war bei der Motorisierung sparsamer: Im Modell genügen je ein motorisierter „Powercar“ im siebenteiligen Grundset und im fünfteiligen Ergänzungsset. In der ausführlichen Betriebsanleitung (deutsch/englisch) wird die vorbildgerechte Zugreihung genau beschrieben. Die zwölf Waggon lassen sich, sind sie aus den buchartigen Verpackungen genommen und auf

das Gleis gestellt, mühelos aneinanderklippen, die mechanische Verbindung übernehmen die nachgebildeten Faltenbalge. Eine elektrische Verbindung fehlt. Auch das Trennen des Zuges gelingt ohne Probleme durch schräges Anheben der Wagen. Mit Hilfe einer Kuppelstange, die anstelle der Bugklappe eingesetzt wird, werden bald auch zwei gekuppelte siebenteilige Garnituren im Modell darstellbar sein.

Der Kato-ICE ist für den Digitalbetrieb vorbereitet, allerdings vermisst man bei der japanischen Konstruktion weiterhin eine genormte Schnittstelle. Der Digital-Bahner benötigt ein Set (61-10950-D1; 58,90 Euro) der Firma Zimo, bestehend aus einem Fahrdecoder und zwei Funktionsdecodern für die Endwagen. Für das Ergänzungsset ist ein weiterer Zimo-Motordeco-

Die Proportionen und das gesamte Erscheinungsbild des neuen Paradeferds der DBAG im Maßstab 1:160 stimmen.





der (K10950-D2; 34,90 Euro) nötig. Diese Zimo-Artikel sind derzeit jedoch noch nicht lieferbar. Kato bietet zwei Sets für die Innenbeleuchtung (kalt- oder warmweiß). Wollte man auch diese digital schalten, wären etliche weitere Funktionsdecoder nötig, es sein denn, man wagt sich an die Nachrüstung einer Stromverbindung zwischen den Wagen.

Für Aufregung in der (über das Internet dokumentierten) N-Bahner-Szene sorgten

Einsatz auf sehr engen Radien ist nicht möglich

die Einsatzmöglichkeiten des weißen Renners: Der kleinste befahrbare Radius liegt bei 282 Millimetern. Das ist weder ein Radius R 1 noch R 2! Beide werden von manchen N-Bahnern aus Platzmangel verwendet, wenn auch oft nur in den nicht sichtbaren Anlagenteilen. Kato hat aber die überlangen Wagen des Vorbilds (Betriebsnummern „xxxx“ 010) maßstäblich lang umgesetzt und auch auf ausschwenkbare Gehäuseteile im Bereich der Drehgestelle verzichtet. Das begründet den Kompromiss hinsichtlich der befahrbaren Radien. Im sichtbaren Bereich sähe der schnittige Zug im R 1 wegen der großen Überhänge aber tatsächlich „verboten“ aus. Zudem besteht die Gefahr, dass der ICE aus zu engen Bögen kippt: Mit umgerechnet fast 430 km/h flitzt der rasende Wurm über die Gleise. Der Auslauf beträgt dann über 50 Zentimeter. Die NEM erlauben maxi-

Wer will, kann sich eine zwölfteilige ICE4-Garnitur auf die N-Gleise stellen. Länge: satte 220 Zentimeter. Siebenteilige Modellzüge sind wegen der abweichenden Zugzusammensetzung und einer anderen Baureihenbezeichnung des Vorbilds nur bedingt realistisch.

mal 375 km/h, was auch schon sehr viel wäre. Die Detaillierung der Gehäuse gibt keinen Anlass zur Kritik, die abgedunkelten Fenster sitzen exakt bündig. Auch die Bedruckung wirkt sehr gut, allerdings wurden die grauen Rahmen ausgespart. Die Dachausrüstung ist im Prinzip vorbildgemäß angeordnet, leider aber deutlich vereinfacht. Die Stromabnehmer bestehen aus Kunststoff, freistehende Dachleitungen sind (fast) nicht vorhanden. Die unterschiedlichen Drehgestellbauarten des Vorbilds sind richtig und realistisch nachgebil-



Die Drehgestelle sind sehr gut detailliert, die Radsätze aber leider nicht brüniert.

det. Den guten Eindruck trüben aber die metallglänzenden Radsätze. Angesichts des Verkaufspreises gehen die genannten Kompromisse in Ordnung. **Ä** abp



Der Antrieb im „Powercar“ mit Flachmotor und zwei kleinen Schwungmassen bleibt unter dem Metallgewicht verborgen. Seitlich liegen die Rahmenverlängerungen mit Kulissenführung.





Die Kesseldetaillierung ist ganz exquisit, was bei einem Modell in der Spur 0 auch zu erwarten ist.



Ein Teil der Elektronik ist unter dem Fußboden verstaut und stört nicht den Blick in den eingerichteten Führerstand.

Die T 16.1 wurden zwischen 1913 und 1924 in über 1200 Exemplaren ausgeliefert. Konstruiert waren sie für den schweren Rangierdienst, aber auch als kräftige Zugmaschinen auf steigungsreichen Verbindungen und Rampen. Mit einer Radsatzfahrmasse von nur 17 Tonnen konnten die T 16.1 auch auf Strecken mit schwächerem Oberbau genutzt werden. 1119 Maschinen, die nach dem Ersten Weltkrieg in Deutschland verblieben oder noch im Bau waren, wurden unter der Bezeichnung 94.5–17 bei der DRG eingereiht. Nach dem Zweiten Weltkrieg strandeten zahlreiche Loks bei der Reichs- und Bundesbahn. Erst in den frühen 70er-Jahren mussten beide Bahnen ihre letzten Loks aus-

Zu diesen Exemplaren gehörte auch 94 1538, die 1971 nach 49-jähriger Dienst-

zeit im Bw Dillenburg abgestellt wurde. 2006 gelangte sie zur thüringischen Rennsteigbahn, wo sie seitdem mit kleinen Unterbrechungen touristische Dampfzüge zwischen Schleusingen und Ilmenau bespannt.



94 1538 in ihren letzten Dienstjahren

Diese Maschine in Epoche-III-Ausführung des Bw Dillenburg liefert Lenz als eine der ersten 94-Varianten aus. Das 1:45-Modell der Gießener weiß auf Anhieb zu gefallen. Das Fahrwerk ist schön detailliert, feine Speichenradsätze zieren die Lok. Niedrige Spurkränze und eine brünierte Steuerung tragen zum guten Gesamteindruck bei. Die seidenmatte Lackierung steht dem Modell ausgesprochen gut und

die gestochenen scharfe Bedruckung ist einwandfrei lesbar.

Die Kesseldetaillierung ist vollständig, alle Leitungen sind selbstverständlich freistehend. Sehr gut nachempfunden wurden auch Speisepumpe, Turbogenerator und Oberflächenvorwärmer, der bei späteren 94 zugunsten eines Speisedoms vom Kesselscheitel an die Seite verdrängt wurde. Auch die Details der Riggenbach-Gegendruckbremse, die zahlreiche 94 für den Einsatz auf Teilstrecken erhielten, sind korrekt wiedergegeben.

Der Blick ins Führerhaus zeigt Lokführer und Heizer sowie einen detailreich nachempfundenen Führerstand.

Eine 94 des Digitalspezialisten Lenz wäre nur eine halbe Sache, wäre sie nicht mit einem Digitalpaket ausgestattet. Dieses ist aber gar nicht so umfangreich, wie man es

Bulliger Lastesel



vielleicht erwartet hätte, und umfasst nur die wichtigsten Licht- und Soundfunktionen sowie eine Digitalkupplung und einen Dampferzeuger. Das genügt aber auch. Der Dampflok sound ist ganz hervorragend

und passt jederzeit zum Fahrzustand der Lokomotive. Auch Pfeife, Glocke und Rigenbachbremse klingen authentisch. Die Fahreigenschaften sind tadellos. **Ä**

Stefan Alkofer

Die Rangierlok ist mit einer Digitalkupplung ausgestattet, die den Spielwert erheblich erhöht.

STECKBRIEF

- Hersteller: Lenz
- Bestellnummer: 40294-01
- Gehäuse/Fahrwerk: Metall/Kunststoff
- Antrieb: Vom Motor über Getriebe auf die letzte Achse; vier Achsen werden über Kuppelstangen mitgenommen
- Gewicht: 2200 Gramm
- V_{min} bei Fs 1: 1 km/h
- V_{max} bei Fs 28: 52 km/h
- Beleuchtung: Konstantlicht, fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel
- Haftreifen: –
- Preis: 1349 Euro



FOTOS: GERHARD PETER

Auch von unten alles tiptopp: Sogar den nur wenig sichtbaren Einzelheiten am Fahrwerk widmeten die Gießener viel Aufmerksamkeit.

40 Jahre – und die neue 94.5

Manchmal fallen Ereignisse zusammen, vielleicht wird auch ein bisschen nachgeholfen, damit man einen noch schöneren Grund zum Feiern hat. So geschehen vergangenen Juni in Gießen und am Rennsteig. Vor 40 Jahren hat Bernd Lenz sein Unternehmen aus der Taufe gehoben. Seitdem prägt er die Modellbahnlandschaft wie nur wenige andere.

Der passende Ort für diesen feierwürdigen Anlass ergab sich quasi von selbst, denn das Modell der Baureihe 94.5 war rechtzeitig fertig geworden.

So luden die Gießener zu einer Fahrt über den Rennsteig ein: von Ilmenau nach Themar und zurück. Zahlreiche geladene Modellbahnhändler, Vertreter der einschlägigen Presse und vor allem viele Lenz-Mitarbeiter bestiegen den stilechten Zug, der natürlich vom Vorbild des neuen Modells über die Höhen des Thüringer Waldes geschleppt wurde.

Als Bernd Lenz anfang, steckte die Computerwelt noch in den Kinderschuhen. Anfangs entwickelte er elektronische Komponenten, unter anderem für Arnold und Märklin. In den frühen 90er-Jahren erarbeitete Lenz den DCC-Standard, der später zur internationalen Norm erhoben wurde. Daneben entwarf er seinen ersten Decoder und auch eine Zentrale, war aber immer noch für Fremdfirmen im Einsatz, so ist die legendäre Lokmaus von Roco auch eine Erfindung von Bernd Lenz.



FOTO: STEFAN ALKOEFER

Wassernehmen in Stützerbach. Es sollte nicht das letzte Mal an diesem Tag sein, dass 94 1538 Durst hatte. Für die Mitreisenden war dies ein willkommener Anlass, Lok und Zug abzulichten.

In den frühen 2000er-Jahren steigt Lenz in die Fertigung von rollendem Material ein, anfangs in der gebräuchlichsten Nenngröße H0.

Bernd Lenz küsste die Spur 0 wach

Ein Paukenschlag war die Ankündigung, Modelle für die Spur 0 zu produzieren, jene früher so gebräuchliche Nenngröße, die aber schon lange einen Dornröschens-

schlaf hielt. Danach ging es Schlag auf Schlag. Mittlerweile ist Lenz Vollsortimenter im Maßstab 1:45 und hat in den vergangenen gut 15 Jahren ein umfangreiches Portfolio an Modellen auf den Markt gebracht und somit der Spur 0 neues Leben eingehaucht.

Es ist daher höchste Zeit, Bernd Lenz für seinen umtriebigen Einsatz für die Modellbahn zu danken und seinen engagierten Mitarbeitern zu ihrer erfolgreichen Arbeit zu gratulieren. **Ä** *Stefan Alkofer*



Die 94 wird es auch als antriebsloses Vitrinenmodell geben. Bernd Lenz schenkte ein Exemplar Manfred Thiele von der Rennsteigbahn.



FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

Herbert Schmidt stand am Regler auf der Fahrt nach Themar und zurück. Er war zufrieden beim Vergleich zwischen Original und Modell.



NEU

Stefan Carstens präsentiert

Aufgrund des großen Erfolges der vom VGB-Bestsellerautor Stefan Carstens in den letzten Jahren zusammengestellten Bücher über außergewöhnliche Fotografen wird dieses auch für Modellbahner interessante Konzept zukünftig in der neuen Buchreihe *Das besondere Archiv* publiziert. Mit dem Band über den ab 1954 aktiven Soester Fotografen Klaus Gerke setzen Stefan Carstens und Christoph von Neumann die Buchreihe mit einzigartigen Zeitdokumenten fort. Gegenüber den bislang erschienenen Werken wurde der Umfang noch einmal erweitert und auch der Einband grundlegend überarbeitet. Wie immer wurden alle Fotos aufwendig digitalisiert (z.B. Vierfachscans mit einem Nikon-Scanner bei Kodachrome-Dias) und bearbeitet. Sie lassen die Blütezeit der Deutschen Bundesbahn wieder aufleben und versetzen den begeisterten Betrachter in eine längst vergangene Epoche.

192 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, mehr als 320 historische Farb- und Schwarzweißbilder mit informativen Texten
Best.-Nr. 581921 | € 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 · www.vgbahn.de



MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Aus dem Inhalt:

Loks, Wagen, Gebäude und Figuren
Hafen und Arneburger Kreisbahn

Baureihe V 180 von Roco
Felsen selbst gegossen

Best.-Nr. 7565 ± 14,80 €

WEITERE FASZINIERENDE MOBTV-AUSGABEN



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





In die TEE-Zeit der 60er-Jahre entführt dieses schicke N-Modell des zweiteiligen SNCF-Triebwagens der Bauart RGP-TEE.

REE bietet die N-Nachbildung des französischen TEE-Dieseltriebwagens an.

Zwischenlösung

Als das europäische TEE-Netz aus der Taufe gehoben wurde, sollten die beteiligten Bahnverwaltun-

gen geeignete Triebzüge zur Verfügung stellen. In Frankreich war man darauf schlecht vorbereitet und konnte zunächst nur abgewandelte Fernverkehrs-Dieseltriebwagen der Bauart RGP1 (Rame à grand parcours) anbieten. Bevor die Verbindung zunächst auf VT11.5 und dann auf lokbespannte Züge umgestellt wurden, kamen diese RGP-TEE auch bis nach Dortmund.

REE bietet in Zusammenarbeit mit Mikadotrain diese Triebwagen der Baureihe X-2778 mit Steuerwagen XR-7778 nun für die Spur N an. Es stehen zwei TEE-Versionen mit

unterschiedlichen Beheimatungen zur Wahl. Unser Muster gehört zum Depot Lyon-Vaise. Daneben sind auch zwei grün-beigefarbene Modellausführungen des innerfranzösischen Schnellverkehrs erhältlich.

Die Miniaturen zeigen sich sehr fein detailliert. Die Griffstangen sind freistehend, die Drehgestelle realistisch nachgebildet. Kompliziert und allesamt unterschiedlich ausgebildet, überzeugen die Trieb- und Steuerwagenfronten durch sehr stimmige Ausführungen, Fenster und Leuchten sind bündig eingesetzt. Die Bedruckung einschließlich der TEE-

Signets ist sauber und auch bei kleinen Anschriften vollständig lesbar. Leider sind die Farb-trennkanten der silberfarbenen Zierstreifen, insbesondere im Bereich der Rundungen, nicht ganz exakt ausgeführt.

Die Fahreigenschaften sind gut, wenn auch ein sehr langsames Rangieren nicht gelingen mag. Bei Höchstgeschwindigkeit entwickelt der kleine TEE durchaus kräftige Geräusche. Sehr einfach gelingt das Kuppeln der beiden Modelle: Sie werden einfach aneinander geschoben, zwei starke Magnete übernehmen auch die zweipolige elektrische Verbindung. Das Kuppeln einer weiteren Triebwagen/Steuerwagen-Garnitur ist nach Modifikation der Fronten möglich. Im Triebwagen ist eine NEXT18-, im Steuerwagen eine Schnittstelle gemäß NEM 651 verbaut. Eine Lautsprecherzurüstung ist vorbereitet. **Ä** **abp**



Sehr praktisch: stromführende Kupplung mit zwei Magneten.



Das nicht windschnittige Ende der französischen TEE-Garnitur.



Auch ohne Kurzkupplungskulissen ergibt sich ein weitgehend geschlossenes Erscheinungsbild der beiden Einheiten.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; LED-Beleuchtung

KONTRA: Kleine Schwächen der Lackierung; Fahrgeräusch

BESTELLNUMMER: NW-130

PREIS: 249,90 Euro (UVP)

URTEILE: 



Realismus bis ins Detail: Der gelbe Punkt in der Frontscheibe kennzeichnet ein Software-Update.

Piko bietet seine 151 nun auch in der aktuellen Epoche-VI-Version an.

Sechssachser mit Kultfaktor

Auch nach mehr als vier Jahrzehnten im schweren Güterzugdienst sind die Sechssachser der Baureihe 151 noch immer ein gewohnter Anblick auf den Gleisen. Ein gutes Jahr nach dem Erscheinen der Vorserienlok 151 001 legt Piko die kultige Maschine nun als Serienlok im Zustand der Epoche VI auf. Akribisch bildeten die Sonneberger alle sichtbaren Änderungen am Gehäuse nach, um die Lok in den Jetzt-Zustand zu

versetzen: Auf dem Dach gefallen die filigranen Einholmstromabnehmer, dafür fielen vorbildgerecht die Druckluft-Antriebe weg. Rechteckpuffer und Signalhörner sind weitere typische Accessoires der heutigen 151. Als Vorbild diente 151 146. Diese Lok verfügt als Besonderheit über rot lackierte UIC-Steckdosen unterhalb der Führerstandsfläche. Auch ansonsten gibt die Front mit dem nun höher liegenden dritten Spitzenlicht das Original her-

vorragend wieder. Nur die Scheibenwischer aus Kunststoff wirken etwas zu grob. Das Testmodell ist ab Werk mit dem Piko-eigenen Sound-Decoder ausgerüstet. Die realistisch wirkenden Fahrgeräusche und Sound-Sequenzen sind das eine, doch auch die vielen Zusatzfunktionen überzeugen: Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung und sogar die Anfahrleuchten an den Führerstandsufstiegen sind geboten. **Ä** ke



Einholm-Stromabnehmer des Typs DSA 200 zieren das Dach.



Das typische Epoche-VI-Gesicht der 151 mit Rechteckpuffern.

AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierung; Beschriftung; Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb

KONTRA: Scheibenwischer

BESTELLNUMMER: 51308

PREIS: 269,99 Euro (UVP)

URTEILE: 

Jim Knopf ist Kult. Das weiß auch Märklin. Deshalb kommt Emma jetzt in G.

„Eine Insel mit zwei ...“

Diese Zeile können Erwachsene, die ihre Kindheit ab den 70er-Jahren erlebten, jederzeit vervollständigen. Bis heute ist Michael Endes Geschichte von Jim Knopf, Lukas und der Dampflokomotive Emma fest in den Erinnerungen verhaftet. Nicht zuletzt der große Erfolg der Neuverfilmung vor zwei Jahren spricht für die Kinderzimmerlegende. Zum Filmstart präsentierte Märklin die Emma in H0, nun folgt eine LGB-Version.

Einfach und solide ausgeführt, verträgt das Kunststoff-



modell auch eine unvorsichtige Kinderhand.

Lok Emma ist ordentlich detailliert, lackiert sowie bedruckt und besitzt einen eingerichteten Führerstand. Die analoge B-Kupplerin trägt ein Spitzenlicht, die Fahreigenschaften sind ordentlich. Je eine Jim-Knopf- und eine Lukas-Figur liegen bei. **Ä** al

AUF EINEN BLICK

PRO: Solide Verarbeitung; Detaillierung und Lackierung; 50€-Gutschein für Gleisset

KONTRA: Keine digitale Schnittstelle

BESTELLNUMMER: 22222

PREIS: 229,99 Euro (UVP)

URTEILE: 



Die Säuretopfwagen gibt es in vielen Varianten mit Bremserhaus (rechts, DB), aber auch ohne (links, DR).

Brawa hat kürzlich seine formneuen H0-Säuretopfwagen ausgeliefert.

Vorsicht, ätzend!

Es gibt diese Güterwagentypen, die beim Vorbild zwar selten zu sehen, aber bei den Modellbahnern dennoch stets beliebt waren.

Säuretopfwagen gehören auf jeden Fall dazu.

Sie wurden für den Transport ätzender Chemikalien im frühen 20. Jahrhundert entwickelt, da deren Beförderung in stählernen Kesselwagen unmöglich war. Als Untergestell nutzte man Wagen der Verbandsbauart mit vier oder 4,5 Metern Achsstand. Darauf wurden

zehn oder zwölf Steingtöpfe mit je 1000 bis 1200 Litern Fassungsvermögen verstaut. Hauptschwierigkeit war die Sicherung der keramischen Töpfe wegen deren Bruchempfindlichkeit. Sie mussten rutschsicher verkeilt werden.

Brawa hat diese aufwendige Sicherung der zwölf Töpfe mit dämpfenden Holzkeilen und Gummielementen auf dem Wagen in der langen Bauform detailliert wiedergegeben.

In bester Brawa-Manier ist der Topfwagen geradezu überwuchert von feinsten Details, angefangen bei der akribisch



Auch die Beschriftung ist außerordentlich gut gelungen.

nachgebildeten Bremsanlage des Fahrgestells bis hin zu den feinen Achslagern sowie den zierlichen Haltern, Tritten und Griffen und den filigranen Pufferträgerdetails.

Am auffälligsten ist die Nachbildung der Säuretöpfe sowie des Gestells zu deren Sicherung. Die Töpfe stehen auf einem speziellen Boden, der zum Schutz gegen auslaufende Säure oder Lauge imprägniert ist. Die charakteristischen Gefäße sind kurz unterhalb ihrer Einfüllöffnung gegen Verrutschen und gegenseitige Berührung mit einem Gestell gesichert. Dieses ist im Modell von Brawa sehr exakt nachgebildet worden. **Ä** **al**

AUF EINEN BLICK

PRO: Hervorragende Detaillierung; exzellente Lackierung und Bedruckung

KONTRA: –

BESTELNRN.: 49300/49304

PREISE: je 53,90 Euro (UVP)

URTEILE: **XXXX**

Roco belädt sein 1:87-Modell des Samms 710 mit einer Schredderwalze.

Ab zum Schredder

Außergewöhnliche Ladegüter sorgen auch in Modell-Güterzügen für Abwechslung. Roco bestückt

seinen DB-Schwerlastwagen der Gattung Samms 710 nun mit einem auffälligen Ladegut in Form einer Schredderwalze.

Die bewährte Form des sechsachsigen Schwerlastwagens ist über jeden Zweifel erhaben. Die saubere mehrfarbig ausgeführte Bedruckung weist das Modell als Fahrzeug der Epoche IVb aus. Leider wirken die Anschriften etwas unscharf, kleinere Schriftzüge



Sauber gefräste Echtholzteile schützen die Schredderwalze.

wie die Hinweise für die Rangierer, sind kaum lesbar. Das eigentliche Highlight des Modells ist die Schredderwalze in ihrer hervorragend gelungenen und vorbildgerechten Holzverschalung. Bei dieser Beladung müssen die beiliegenden Rungen nicht montiert werden. **Ä** **ke**

AUF EINEN BLICK

PRO: Bewährtes Modell; außergewöhnliches Ladegut mit Echtholz-Verschalung; viele Zurüstteile

KONTRA: Bedruckung

BESTELLNUMMER: 76826

PREIS: 54,90 Euro (UVP)

URTEILE: **XXXX**

Busch bietet Hochregale für die Gestaltung von H0-Industrie-Szenen an.

Ordnung = halbes Leben

Wer eine Fabrik- oder Lagerszene im Modell nachbildet, wundert sich meist sehr bald, wie viele Details nach dem Gebäudebau noch notwendig sind, bis sich ein realistisches Ambiente einstellen



Die Regale passen genau an die Wand einer Auhagen-Werkhalle.

will. Busch hilft dem Detail-Gestalter nun mit einem weiteren „Action-Set“: Es enthält zwei Hochregale aus blauen, gelaserten Profilen mit „Wellblech“-Dach, einen gelben Hochhubwagen samt passendem Lagerarbeiter in brauner Latzhose (beides 3D-Druck) und die passende Bestückung der Regale. Da sind zu nennen: Vier Holzbalken, fünf Kupferrohre sowie mehrere Kunststoff-Rohre und -Profile in verschiedenen Farben. Der Packung liegen auch zwei (etwas grob ausgefallene) Leitern und eine umso realistischer wirken-

de Palette bei, welche der Bastler aus vier gelaserten Teilen zusammensetzen kann. Wer die Kunststoffteile lackiert und altert, erhält eine schöne Detailszene. **Ä** **abp**

AUF EINEN BLICK

PRO: Umfangreiche Zusammensetzung des Bastel-Sets; leichter Zusammenbau

KONTRA: Glänzende Kunststoffteile; Preis

BESTELLNUMMER: 7844

PREIS: 29,99 Euro (UVP)

URTEILE: 

UNSERE BEWERTUNG

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

} KOMPAKT

Glückner: So 12

Bis hierher und nicht weiter: Die Grenze zwischen zwei Gleisen vor Weichen zeigen an, bis zu welcher Stelle ein Gleis belegt werden darf, ohne dass die Fahrzeuge in das angrenzende Profil ragen. Bei der DB erhielt dieses Sonderzeichen die Bezeichnung Ra 12, bei der Reichsbahn So 12. Gefordert wird eine weiß-/rote Markierung. Besonders auffallend war und ist die in Sachsen weit verbreitete Form aus behauenen Sandstein, die vergleichsweise mächtig ausfiel. Auch der Modellbahner sollte diese Grenzzeichen anbringen, sie sichern auch seinen Fahrbetrieb. Modellbau Glückner bietet nun sehr sauber verarbeitete Kunststoff-Fertigmodelle dieser sächsischen Version des So 12 in einer Fünfer-Packung für H0 an. Die Modelle besitzen eine Stahl-Nadel, mit deren Hilfe sie sich sehr einfach im Gleisbett fixieren lassen. **Ä** **abp**



AUF EINEN BLICK

PRO: Saubere und maßstäbliche Ausführung

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: –

PREIS: 5,90 Euro (fünf Stück)

URTEILE: 

} KOMPAKT



NME: Starre Kurzkupplungsstange für N

Für einen sicheren Betrieb sind stabil gekuppelte Modellzüge eine wesentliche Voraussetzung. Manch N-Bahner verzweifelt aber an sich immer wieder verabschiedenden Zugteilen. Schuld sind oft schief hängende Kupplungsaufnahmen oder die gegenüber Gleisunebenheiten empfindliche Fleischmann-Kurzkupplung. Abhilfe schaffen Kuppelstangen für Zuggarnituren, wie zum Beispiel Ganzzüge, die im festen Verband laufen. NME bietet nun Kunststoffstangen mit nachgebildetem Bremsschlauch an. Neben der Zehner-Packung sind auch 25 Stück im Beutel zu haben (29,90 Euro). **Ä** **abp**

AUF EINEN BLICK

PRO: Realistisches Aussehen; Kuppelabstand nicht „knalleng“

KONTRA: Preis

BESTELLNUMMER: 900002

PREIS: 14,90 Euro (UVP 10 Stk.)

URTEILE: 

Gute drei Meter breit sollte das Modellbahnzimmer sein, wenn man diese schöne Kompaktanlage auch für sich selbst verwirklichen will. Günther Jirouschek hat sie gebaut.

Pit Pegs Idee



Kompakte Fläche und trotzdem abwechslungsreicher Betrieb: Diese Kombination wünscht sich immer noch der größte Teil der Modelleisenbahner. Nur selten jedoch finden solche Anlagen den Weg ins Licht der Öffentlichkeit. Günther Jirouschek sorgt dafür, dass auch solch klassische Modellbahnkonzepte auf großen und kleineren Ausstellungen zu finden sind.

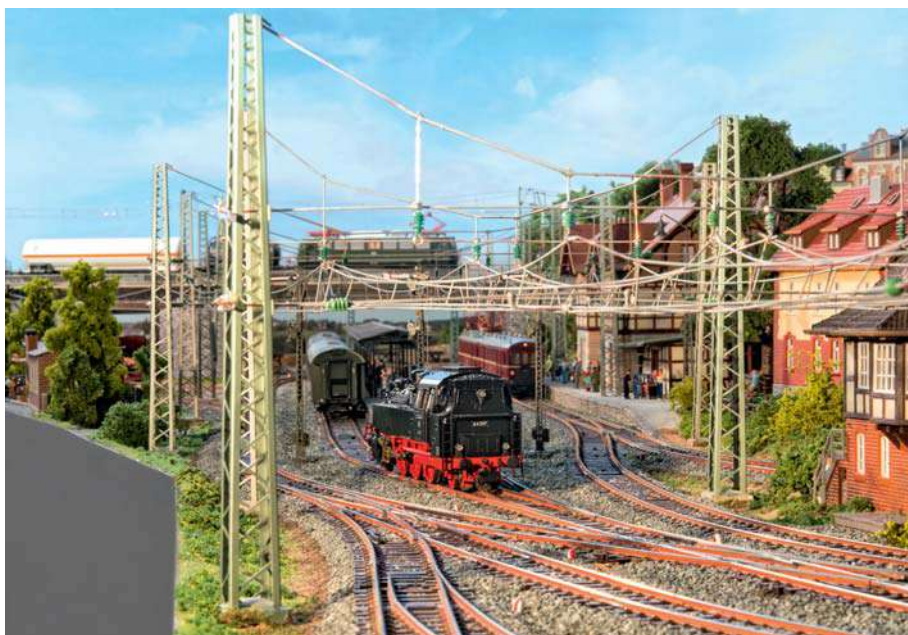
Vor gut vier Jahren, im MEB 1/2015, stellten wir seine Kompaktanlage mit quadratischem Grundriss vor. Mittlerweile hat der emsige Anlagenbauer schon zwei weitere Konzepte verwirklicht und auf Ausstellungen präsentiert. Den darauffolgenden dritten Neubau, den wir nun zeigen, stellte Jirouschek erstmals während der Stettener Modellbahntage im Januar 2019 vor.

Die Vorlage lieferte der Altmeister „Pit Peg“, der viele Jahrzehnte für den MIBA-Verlag arbeitete und ungezählten Modellbahnern mit seinen Anlagen- und Detailvorschlägen auf die Sprünge half. Darge-

stellt wird eine zweigleisige Hauptstrecke, die aus einem Tunnel kommend in weitem Bogen um ein Bw herum in einem Kopfbahnhof endet. Der Anlagenvorschlag im MIBA-Report erwies sich aber nicht zu 100

Der Anlagenvorschlag wird etwas verändert

Prozent umsetzbar. „Pit Peg zeichnet zwar wunderbar. Aber hingezeichnet ist schnell etwas. Die Realität sieht dann etwas anders aus,“ sagt Günther Jirouschek zu seinen Erfahrungen mit dem Gleisplan-Vorschlag.



Nachdem die 64 in den Kopfbahnhof eingefahren war (großes Bild), setzte sie über Gleis 4 um. Nun rollt sie wieder an den Personenzug (oben) und eine 140 überquert den Bahnhof.



Nach kurzem Warten kann der Fotograf auch die langsame Ausfahrt (das Signal zeigt Hp 2) des kurzen Personenzuges aus zwei 3yg-Pärchen verewigen.



Auch der moderne Bahnbetrieb wird während der Ausstellungen gezeigt. Die 181.2 bespannt einen Wendezug aus „Rotlingen“. Davor sieht man das Einfahrsignal der Umfahrungsstrecke.



Im MIBA-Report 7 „Pit Pegs Panoramen“ waren dieser Gleisplan und ein dazugehöriges Schaubild enthalten. Norbert Sepp Pittrof aus Pegnitz („Pit Peg“) konzipierte einen kleinstädtischen Kopfbahnhof an einer zweigleisigen Strecke mit einer eingleisigen Umfahrung. Damit kann das Kopfmachen vermieden und auch im Kreis gefahren werden. Ein Burgberg und das Bw sind weitere Zutaten.

Durchblick: Von den Stumpfgleisen aus erkennt man die drei Bahnsteiggleise und die Weichenverbindungen zum Umsetzen.

„Mein Bahnhof hat deshalb nur drei Bahnsteiggleise und ein Umfahrgleis.“ Die komplizierten Weichenverbindungen ließen sich auf der knappen Fläche mit Großserienmaterial (Roco Line) nicht realisieren. „Ich habe deshalb eine zusätzliche Weichenverbindung hinter dem Lokschuppen eingeplant. Diese Weichen kommen ohne Antrieb aus. Eine wird immer aufgeschnitten, die zweite (im inneren Gleis) ist mit einem Stahldraht auf „gerade“ festgelegt und wird in der anderen Fahrtrichtung aufgeschnitten. So kann ich alle Bahnsteiggleise, auch das Gleis 1, in beiden Richtungen erreichen.“

Auch der linke Anlagenschenkel sieht etwas verändert aus. Jirouschek erklärt: „Ich habe die zweigleisige Strecke nach außen geführt, damit es die Züge in der Wendel beim Bergauf-Fahren etwas leichter haben.“ Im Untergrund liegen die alten Roco-Gleise mit 2,5 Millimetern Profilhöhe, es wurden die Restbestände aus der früheren stationären Anlage aufgebraucht. „Meine Frau sagt aber: Deine Restekiste wird trotzdem nie leer.“ Bei jedem neuen Projekt fallen eben auch neue Reste an.

Drehscheibenantrieb im Eigenbau

Die Kibri-Handdrehscheibe hat Jirouschek selbst motorisiert: „Dazu habe ich mir einen neuen Königsstuhl drehen lassen. Die Scheibe läuft auf vier Standard-Kugellagern. Darunter sitzt ein großes Zahnrad, das von einem Getriebemotor in Bewegung gesetzt wird. Diesen steuert ein

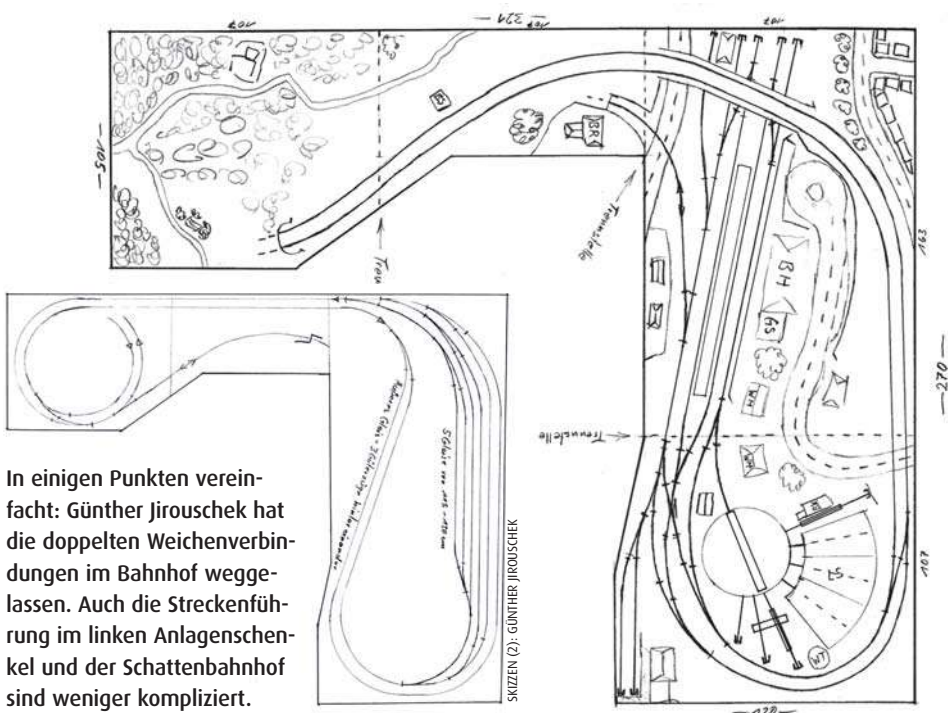




Modellbahntypisch ist diese Brücke, auf der nach kurzer Strecke schon der Bahnhof überquert wird. Die Züge kommen so aber gut zur Geltung.

lastgeregelter Lok-Decoder. So kann ich die Scheibe mit der Roco-Funk-Maus in Kriechgeschwindigkeit und millimetergenau steuern.“ Zum Umsetzen im Kopfbahnhof sind Entkupppler eingebaut. „Lieber fahre ich aber mit Digitalkupplungen.“ Diese kommen zum Teil von Roco (als Ersatzteil) oder, etwas filigraner, von Krois.

Günther Jirouschek betreibt die Anlage halbautomatisch. Ein Zug in Richtung Schattenbahnhof stellt sich den Fahrweg mit Hilfe einer vom Sohn Michael entwickelten Transponder-Steuerung. Das Transponderplättchen, etwa so groß wie ein Euro-Stück, sitzt im ersten Wagen des Zuges. Jeder Zug hat ein fest zugewiesenes Gleis. Der Transponder-Empfängerbaustein erkennt den Zug und steuert über bis zu acht Ausgänge je ein Relais an. Die Weichen der Fahrstraßen werden nach dem bewährten Prinzip einer Dioden-Matrix gestellt. (Infos: www.ame-transponder.de).



In einigen Punkten vereinfacht: Günther Jirouschek hat die doppelten Weichenverbindungen im Bahnhof weglassen. Auch die Streckenführung im linken Anlagenschinkel und der Schattenbahnhof sind weniger kompliziert.



Die von Michael Jirouschek entwickelte Transponder-Elektronik erkennt die Züge und weist über acht Ausgänge das für jeden Zug fest vergebene Abstellgleis zu.

Drei relativ kurze Güterzüge rollen auf der Rundstrecke hintereinander und teilen sich im Schattenbahnhof ein langes Abstellgleis.



Zurück in die Epoche III: Eine 23 rollt mit drei vierachsigen Umbauwagen über die Weichenverbindungen mit einer EKW. Im Endbahnhof wird sie in Gleis 3 einfahren.

Der Schattenbahnhof wird mit selbst entwickelten Lichtschranken-Bausteinen gesteuert. Ist ein Gleis belegt, schaltet es sich komplett ab. Das gilt auch für die Abschnitte des Güterzug-Gleises, auf dem drei Züge hintereinander Platz haben. Jirouschek:

Automatische Steuerung für den Untergrund

„Das vereinfacht den Betrieb ungemein, man schickt den Zug einfach nach unten und braucht sich nicht mehr darum zu kümmern. Währenddessen kann man bereits den nächsten Zug nach oben übernehmen. Ansonsten fahre ich aber ganz ohne Automatik, nur auf Sicht.“ Neuralgische Stellen wie die Gleisverbindung in der Wendel unter dem Burgberg muss man dann schon im Auge behalten. „Das stimmt, man ist dann voll ausgelastet, aber das empfinde ich als den Sinn des Spielens. Es ist ja eigentlich eine Heimanlage.“ Eine elektronische Hilfe steht trotzdem zusätzlich zur Verfügung: Drei Kameras und ein Monitor im Stellwerk ermöglichen die Überwachung des Schattenbahnhofs und der Zug-Stellung im Digitalbetrieb.

„Auf den Ausstellungen erlebe ich eine sehr positive Resonanz“, fasst Jirouschek seine Erfahrungen zusammen. „Das ist etwas, das man nachbauen kann – und das in die Stube passt.“ Auf der Modell-Hobby-Spiel in Leipzig im Oktober 2019 wird die Anlage wieder zu sehen sein. **Ä** abp

Feierabend: Die 23 hat abgespannt und das kleine Bw erreicht. Drehscheibe (mit Eigenbau-Antrieb) und Lokschuppen stammen von Kibri.



Auch für Rangier-Spaß bleibt auf der Anlage etwas Platz. In der Restekiste fand sich genügend Material, um kleine Szenen am Rande gestalten zu können.





www.donnerbuechse.com
info@donnerbuechse.com

- ➔ Neuware in: Z Å N Å TT Å H0m Å H0e Å G
- ➔ Ihr TT Spezialist in NRW Å Sondermodelle
- ➔ Elektrik Å Decoder Å Digitalzubeh^or
- ➔ Landschaftsbau-Artikel Å Fertiggel^ande
- ➔ Modellbahn Print-Medien Å DVD^os
- ➔ Versandkostenfrei ab û 49,ö innerhalb Deutschland
- ➔ W^ochentlich neue Aktionen im Onlineshop



Vogteistr.18 50670 K^oln Tel. 0221 -12 16 54

3 Minuten
Fuçweg von



Hansaring

5 eigene Kundenparkpl^atze

¥ffnungszeiten:

>>> 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**

Mit Spontaneität und Liebe zum Detail gestalteten die „Spur H Nuller“ aus Willich am Niederrhein eine H0e-Anlage in Anlehnung an die Pinzgauer Lokalbahn. Die nächsten Anlagenprojekte sind bereits in Planung.

Pinzgau-Bahn

Steffen Pohl und zwei seiner Hobbykollegen der „Spur H Nuller I.G.“ stehen vor ihrer H0e-Anlage. In den Fiddle-Yards an beiden Enden der 4,80 Meter langen Anlage warten typisch österreichische Schmalspurgarnituren auf ihren nächsten Einsatz. Neben einer Lok der Reihe 2095 steht auch ein Dieseltriebwagen der Reihe 5090 bereit.

Die Anlage orientiert sich am Vorbild der Pinzgauer Lokalbahn, einer von der Salzburger Lokalbahn (SLB) betriebenen 760-Millimeter-Schmalspurbahn. Mitten im typisch österreichischen Fuhrpark kann man jedoch auch das Bemo-Modell einer V52 der DB entdecken. „Die hat die Pinzgauer Lokalbahn in unserer Fiktion gerade erst aus Beständen der DB gekauft“, erklärt

Rainer Dargel augenzwinkernd. Die H0e-Anlage sei eben eine eher freie Interpretation des Originals.

Die Vorbildwahl geht ebenso wie die Spurweite auf Rainer Dargel zurück, der sei von Anfang an der „Schmalspurverrückte“ im Team gewesen, berichten Steffen Pohl und Michael Geifes schmunzelnd. Das Schmalspur-Fieber hatte Dargel schon früh



Vs 73 der SLB (Reihe 2095) verlässt mit ihrem Personenzug den Haltepunkt „Tischlerhäusl“, rechts ist der Abzweig zur Holzfabrik zu erkennen.

gepackt. Als Kind verbrachte er die Ferien oft in Österreich an der echten Pinzgauer Lokalbahn: „Während der Urlaube fuhren da immer diese kleinen Loks mit ihren Wägelchen hin und her – das musste ich einfach mal nachbauen.“

Der lange Weg zum eigenen Anlagenprojekt

Pohl, Geifes und Dargel kennen sich bereits seit Jahren. Damals waren die drei Gründungsmitglieder der „Spur H Nuller“ in einem großen Modellbahnverein in Willich aktiv. Schließlich überzeugte Steffen Pohl seine beiden Vereinskollegen, sich mit einem eigenen Projekt selbstständig zu machen. Die ersten Pläne sahen einen vier Meter langen Kopfbahnhof in H0 vor, der in Pohls Wohnung aufgebaut werden sollte. Ein Umzug vereitelte diese Pläne – in der neuen Wohnung gab es nur noch Raum für eine drei Meter lange Anlage.

So beschlossen die drei, stattdessen eine Schmalspur-Anlage zu bauen. Bei einem Dienstleister aus Wuppertal bestell-



Feierabend in der Holzfabrik: Die Arbeiter machen sich in Grüppchen auf den Heimweg. Der vorbildgerecht mit Nummernschildern versehene Sattelschlepper bleibt unbeachtet zurück.



Seit Kurzem ergänzt die Ex-DB-V52 901 die SLB-Flotte. Hier rangiert die Lok eine Ladung Holz auf dem Anschlussgleis der Holzfabrik.



Eine Gmeinder-D75 der Zillertalbahnen bringt gerade eine Ladung Stammholz in die Holzfabrik. Die vierachsigen Regelspur-Rungenwagen laufen auf Rollwagen von Liliput.

ten sie drei Modulkästen mit den Abmessungen 50 mal 100 Zentimeter. Doch stattdessen maßen die gelieferten Module dann 60 mal 120 Zentimeter. „Mit den 120 Zentimetern konnten wir am Ende ganz gut leben, nur die Tiefe mussten wir nochmals ändern“, erinnert sich Pohl. Nachdem

Zufälle bestimmten die endgültige Gestalt

die Anlage nun ungeplant um 60 Zentimeter gewachsen war, ergänzten Pohl und seine Kollegen an den Enden noch zwei je 60 Zentimeter lange Teilstücke, um einen stimmigeren Übergang zu den beiden Fiddle-Yards zu erzielen. „Jetzt können wir die Anlage allerdings am Stück nur noch auf Messen sehen“, stellt Pohl grinsend fest.

In die gelieferten Modulkästen wurde das aus Sperrholz ausgesägte Gleisbett eingepasst. Die Basis für die Landschaft bilden drei Zentimeter dicke Styrodur-Platten. So ließ sich die Struktur der Landschaft mit Entwässerungsgräben, Wegen und Kanälen direkt in den Untergrund modellieren.

Das Herzstück der Anlage ist die große Holzfabrik mit Anschlussgleis auf dem mittleren Modul. „Steffl Pohlinger – Ideen aus Holz“ prangt am blau gestrichenen Aufzugturm des zweckmäßigen Backsteinbaus. Das Modell entstand im Selbstbau aus Teilen von Trix, Walthers und Auhaugen. Auch für das kleine Bürogebäude daneben verwendeten die drei H-Nuller das Auhaugen-Baukastensystem.

Der Steg am alten Bootshaus ist ein idealer Ort für ein heimliches Stelldichein.

Die kleinen Schuppen sowie das Wartehäuschen am Haltepunkt Tischlerhäusl stammen von „Model Scene“, das Material für die Landschaftsgestaltung lieferten Langmessers Modellwelt und Silhouette. Auf der Anlage sind ausschließlich Gleise von Tillig verbaut, das Rollmaterial stammt von Bemo, Ferro-Train, Roco und Liliput.

Die Anlage ist mit Reglern und einer Lenz-Digitalzentrale so weit digitalisiert, dass ein vollautomatischer Betrieb möglich wäre, doch im Ausstellungsbetrieb fahren die „Spur H Nuller“ lieber manuell.

Viele Ausstellungsbesucher bewundern die Details, die auf der liebevoll gestalteten Anlage versteckt sind. Zum hervor-



Vorbildgetreu gealterte Schienen- und Straßenfahrzeuge sind ein Merkmal der Anlage, die perfekt abgestimmte Hintergrundkulisse stammt von der Firma Jowi.





FOTOS (6): FRANK ZARGES

„Ob man das Ding noch einmal zum Laufen bringen kann?“ Das alte Schotterwerk wurde vor vielen Jahren stillgelegt, seitdem rostet die verlassene Feldbahnlok vor sich hin.

genden Gesamteindruck der Anlage tragen auch die realistisch gealterten Loks und Wagen bei. Damit nicht genug: Auch die Automodelle auf den Straßen sind gealtert und mit Kennzeichen versehen. „Das ist das Werk von Michael“, erklären Pohl und Dargel, „der hat da ein Händchen für.“

Noch während der Arbeit an der Anlage stießen mit Michael Hergarten und Rainer Just zwei neue Mitglieder zum Team.

Gemeinsam arbeiten die fünf nun daran, die Pinzgau-Anlage um eine Fußbodenschlucht in einer weiträumigen Kurve zu erweitern. Parallel ist bereits ein weiteres Anlagenprojekt nach Vorbild der Brohltalbahn im Bau. Derweil beweisen Michael Geifes und Rainer Just, dass es auch eine Nummer größer geht: Die beiden haben soeben mit dem Bau einer Spur-0-Modulanlage begonnen. **Ä** Bernd Keidel



Erlaubt ist, was gefällt: Aus zwei Steuerwagen des Zillertalbahn-Pendelzugs von Liliput entstand ein zweiteiliger Triebwagen.

»Auf Ihrem Smartphone«

Scannen Sie diesen QR-Code und erleben Sie die Anlage der Spur H Nuller in Aktion. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



Auf der Intermodellbau 2019 präsentierten sie ihre H0e-Anlage: Michael Hergarten, Steffen Pohl, Rainer Dargel, Rainer Just, Michael Geifes (v.l.n.r.).

FOTO: SPUR H NÜLLER



Oggersheim im Jahr 1921: Die Straßenbahn durchfährt den Schillerplatz. Links in der Häuserzeile liegt das Frisörgeschäft Sebastian Werst.

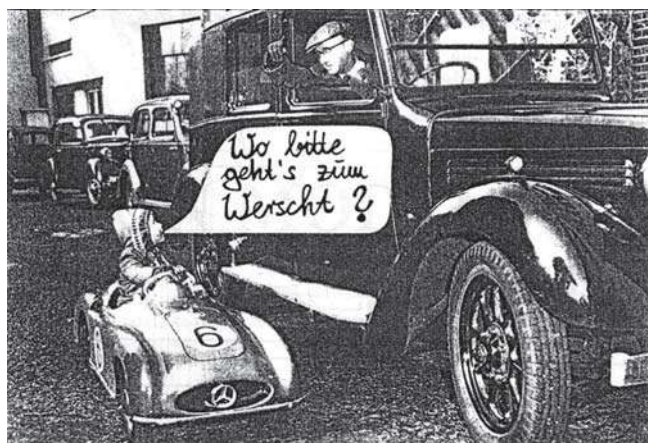
Vor 100 Jahren wurde in Ludwigshafen-Oggersheim ein Frisörsalon gegründet. Daraus entstand eines der bekanntesten und beliebtesten Modellbahngeschäfte.

Spielzeug und geföhnte Haare

Wer als Spielwaren-Einzelhändler bis zum heutigen Tag erfolgreich bestehen will, braucht mehr als nur unternehmerischen Mut, Fleiß und Disziplin. Flexibilität am Markt und das Gespür für neue Chancen und Möglichkeiten gehören dazu, aber auch außergewöhnliche Persönlichkeiten: Bernhard Werst, der heutige Inhaber in dritter Generation, strahlt diesen ungebrochenen Willen aus, das Beste für seine Kunden und Geschäftspartner zu geben. Das 100-jährige Bestehen wurde entsprechend rauschend gefeiert.



Die ersten Eisenbahn-Artikel kamen um 1955 in den Laden: von Trix-Express und Fleischmann.



Als die Kunden und Sammler noch analog informiert wurden, leistete sich Werst eine eigene Kundenzeitung. Im November 1990 sorgte ein bisschen Mundart für Auflockerung.



Begegnung mit dem damals zweifachen Weltmeister: „Schumi“ signiert einen Benetton-Rennanzug, fährt aber schon Ferrari.

Ungewöhnlich ist die Entstehung des erfolgreichen Unternehmens. Die Keimzelle war ein kleiner Frisörladen am Oggersheimer Schillerplatz. Das 1919 von Sebastian Werst (sen.) gegründete Geschäft konnte sich über schwierige Jahrzehnte etablieren, vielleicht auch wegen des ungewöhnlichen Sortiments: Mit der Erweiterung um einen Damensalon im Jahr 1921 zogen auch Spielwaren in den Laden ein. Bis 2003 bestand diese spezielle Kombination, oft verkaufte man die Spielwaren mit kleiner Frisierschere am Kragenaufschlag. Zudem konnte sich der heutige Eigentümer „bestfrisierter Modell-Experte der Kurpfalz“ nennen. Die Belegschaft in der Spielwarenabteilung zeigte stets die aktuellsten Föhnfrisuren. Zum In-

ventar gehörte lange Zeit auch „Opa“ Sebastian Werst: Vor der Parfümerie-Theke Zeitung lesend, hatte er alles im Blick, jederzeit bereit, seltenste Zubehörartikel aufzuspielen. Sein Interesse und seine Fachkunde, vor allem was die Modelleisenbahn anging, waren maßgeblich für den Ausbau des Spielwarenbereichs bei Werst.

Etwas anders gelagert sind die Interessen beim Nachfolger Bernhard: Der (selbst praktizierte) Rennsport hat es ihm angetan, kein Wunder, liegt der Hockenheimring doch gleich um die Ecke. Die Zeit der großen Rennsportbegeisterung während der Formel-1-Erfolge von Michael Schumacher lässt auch den Modellauto-Markt boomen, das auch heute noch zweite wichtige Standbein des Unternehmens.

Modellbahnexperten und Rennwagenfans

Nach mehreren Um- und Ausbauten des Eck-Geschäftshauses an der zweiten Werst-Adresse, dem Schillerplatz 1, wurde es nach 84 Jahren Zeit, noch einmal zu expandieren. In unmittelbarer Nähe, in der Schillerstraße 3, wurden die Geschäftsräume einer Bank frei. 600 Quadratmeter Ladenfläche ermöglichten nun endlich eine angemessene Präsentation des so vielfältigen Warenangebots. Hinzu kamen 15 eigene Kundenparkplätze.

Während der ganzen Jahre bleibt es nicht beim Verkauf von Spielwaren: Bernhard Werst zeigt sich ebenso umtriebig wie seine Vorgänger. Ob auf der örtlichen Gewerbeausstellung, in der mittelständi-



100 Jahre, das bringt hohen Besuch: Wolfram Bächle kam vorab schon vorbei und überreichte ein wertvolles Märklin-Krokodil.

schen Werbegemeinschaft „TopinLU“ oder mit der Organisation der Oggersheimer Oldtimertage – die Präsenz in der Öffentlichkeit ist enorm wichtig. Hinzu kommt der intensive Kontakt mit den Herstellern der Modellbahn wie auch der Modellautobranche, ob in der „Märklin-Händler-Initiative“, der „Wilden 13“ oder im Brawa-Händlerbeirat. Im Zentrum steht jedoch die Dienstleistung: Günstige Preise, große Auswahl, beste Qualität, Topservice und Freundlichkeit gegenüber dem Kunden zeichnen Werst aus. Das spiegelt sich in der ungebrochenen Beliebtheit bei den Kunden. Wir wünschen weitere 100 Jahre Erfolg mit Modellen aller Arten. **Ä abp**



Spielwaren Werst ist Mitglied in der Händlervereinigung „Wilde 13“. Die Rheingold-E03 als Vorbild für ungewöhnliche Modelle war eine Idee der „Wilden“.



„Sie sind der Motor des Unternehmens“. Bernhard Werst ist stolz auf seine Belegschaft (und den roten Ape-Lieferwagen).



Franken-Gold

Mit 130 Teilnehmern war die Verleihung des Goldenen Gleises 2019 die bisher größte Veranstaltung der VGB.

Die Dampfbahn Fränkische Schweiz war eine romantische wie würdige Kulisse für die Verleihung des begehrten „Goldenen Gleises 2019“ der Verlagsgruppe Bahn.



Zugkraft für das Goldene Gleis 2019: DFS 4 bei einem Betriebshalt in Gößweinstein.

Auch bei der diesjährigen Verleihung des „Goldenen Gleises“ der Verlagsgruppe Bahn im Rahmen einer großen Veranstaltung war Moderator Hagen von Orloff nicht um die Lobpreisung des beliebten Hobbys verlegen. „Ein Wunderwerk der Technik und Präzision ist die elektrische Modelleisenbahn. Mit ihrer kleinen ‚Majestät‘ befassen sich nicht nur Enkel und Großväter, vor ihr kniet der Hochschulprofessor genau so am Boden wie der Postbeamte oder der einfache Handwerker“, zitierte er aus dem Buch „Durch die weite Welt“ von 1951.

Jene Majestät, die Modelleisenbahn, hielt am 23. Mai 2019 einen Tag lang Hof in Ebermannstadt. Zum Rahmenprogramm der VGB-Veranstaltung gehörte eine Sonderfahrt mit der Dampfbahn Fränkische Schweiz (DFS). Wie Vereinssprecher Stephan Schäff erläuterte, fahren die DFS-Züge bereits seit 1980 auf der 1976 stillgelegten Strecke Ebermannstadt – Behrin-

gersmühle. Rund 450 Mitglieder, davon zehn Prozent aktive, hat der Verein, der 30 Fahrtage pro Jahr abwickelt. Er besitzt neben zahlreichen weiteren Fahrzeugen vier Dampf- und vier Diesellokomotiven. Die VGB übergab eine Spende von 1000 Euro.

Nicht nur Tillig-Geschäftsführer Günter Kopp war angesichts der Bespannung des Sonderzuges entzückt, arbeiten die Seb-

Ihre Majestät, die Modelleisenbahn

nitzer doch gerade mit Hochdruck am für Ende des Jahres angekündigten Modell einer solchen Elna 6. Die Fahrt hinter dem D-Kuppler im stilreinen „Donnerbüchsen“-Zug führte durch das liebevolle Tal des bei Paddlern beliebten Flüsschens Wiesent, vorbei an der Burgruine Neideck, bis nach Behringersmühle, wo nach einer kleinen Verköstigung im Freien kehrt gemacht wurde. Sonniges Frühlingswetter sorgte für



A photograph of two German police officers in uniform. The officer on the left is wearing a dark blue uniform with a peaked cap and glasses, looking towards the right. The officer on the right is also in uniform, wearing a peaked cap and glasses, looking towards the left. They are standing in front of a light-colored building with a sign that reads "Marktstadt". The building has several windows with orange frames. The sky is blue.

99



MEB-Chefredakteur Stefan Alkofer überreichte den Preis für die 08 1001 in H0 an Wolfrad Bächle (l.) und Uwe Müller (r.) von Märklin.

land, das komplett klimaneutrale Transporte und Reisen abwickelt", so Götz.

Nicht nur Patrik Alfes von Lemke betonte den produktiven Austausch untereinander, gerade auch im Interesse der Kunden. Das „Goldene Gleis“ ist nicht zuletzt ein großes Branchentreffen, welches inzwischen kaum mehr wegzudenken ist.

Den Sonderpreis erhielt die Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt, vertreten durch den Betreuer des riesigen Bildarchivs Joachim Bügel. Die Verlagsgruppe ehrte mit dem „Goldenen Gleis“ das Engagement für die Bewahrung historischer Zeitzeugnisse des Kulturgutes Eisenbahn. Diese wären sonst, ohne Archivierung durch die Stiftung, in ungezählten Fällen nicht erst in zehn oder 50 Jahren, sondern jetzt schon verloren. **Ä** *Olaf Haensch*



Patrik Alfes (Lemke) nahm den Preis von „Züge“-Chef Klaus Eckert entgegen.



Rolf Weinert dankte MIBA-Chefredakteur Martin Knaden für sein Goldenes Gleis.



Den diesjährigen Ehrenpreis erhielt die durch Joachim Bügel vertretene Eisenbahnstiftung.

Der jüngste Gast Marie freute sich über ein Präsent von Bettina Wilgermein und Hagen von Ortloff.



Die Gewinner hochkarätiger Preise aus dem Kreis unserer Leserschaft beim Finale der Preisverleihung: Sie erhielten Einkaufsgutscheine von Vedes und von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt sowie einen Reisegutschein der IGE Erlebnisreisen.

MEB komplett – das digitale Archiv 1952–2018



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



MODELLEISENBAHNER Digitales Archiv 1952-2018

3 DVD-ROMs in Multibox plus DVD-ROM in Singlebox

Paket 4/2019 nur € 50,- (statt € 55,-)

Sie wollen Ihre digitalen MEB-Archive 1952-2015 oder 1952-2016 auf den aktuellen Stand bringen?

MODELLEISENBAHNER Digitales Archiv 2016-2018

DVD-ROM in Singlebox

Best.-Nr. 951902 | € 15,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Modell Eisen Bahner

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



www.facebook.de/vgbahn

Alles in N. Perfekter Modellbau 1:160.

Nach dem großen Erfolg der ersten Sonderausgabe „Faszination Spur N“ setzt die Verlagsgruppe Bahn die Reihe fort, die sich ausschließlich der Spur N widmet.

Auch in der zweiten Folge präsentiert MEB-Redakteur und N-Bahn-Spezialist Andreas Bauer-Portner vier ausführliche Anlagenportraits. Jede Anlage ist einzigartig und demonstriert die Möglichkeiten und Vorteile, welche diese Baugröße bietet. Von der Nebenbahn auf kompakter Fläche über die „Lemiso“-N-Bahn mit funktionierendem Schiffshebewerk geht die Reise ins Ausland: liebenswerte Szenen von der Ligurischen Küste und spannende Einblicke in die imposante Schweizer Bergswelt.

Den zweiten Schwerpunkt des Sonderheftes bilden Werkstattberichte, in denen vom Landschaftsbau bis zur Digitalisierung detailliert und nachvollziehbar alle Schritte beschrieben werden. Auch die realistische Alterung eines Dampflokomotivmodells wird ausführlich dargestellt.

Die große Marktübersicht widmet sich nach den zweiachsigen Kesselwagen im ersten Heft nun den vierachsigen Exemplaren. Ein Blick hinter die Kulissen eines großen Herstellers rundet das zweite Sonderheft für die Spur N ab. Die beigelegte DVD mit drei Filmen nur zum Maßstab 1:160 (Laufzeit 31 Minuten) machen auch diese zweite Sonderausgabe zu einem Muss für alle Freunde der Spur N.

100 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 200 Abbildungen, inkl. Film-DVD mit 31 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 321901 | € 15,-



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

Eisenbahnfreunde unterwegs im hohen Norden: 62. Verbandstag des BDEF in Hamburg

Ein strammer Fahrplan galt beim 62. Verbandstag des Bundesverbands Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V., der vom 30. Mai bis 2. Juni in Hamburg über die Bühne ging. Wie gewohnt bot das Rahmenprogramm mit verkehrspolitischer Exkursion und großer Rundfahrt zwei echte Highlights, Modellbahner kamen bei Besuchen im Miniatur Wunderland und bei der Spur-1-Anlage der Modelleisenbahn Hamburg e.V. (MEHEV) auf ihre Kosten.

Einen einvernehmlichen und harmonischen Verlauf nahm die jährliche Delegiertenversammlung. Die Jahres- und Kassenberichte für 2018 wurden einstimmig genehmigt, Vorstand und Schatzmeister entlastet, der langjährige Schatzmeister Ernst Wilhelm Holländer mit einer Ehrenurkunde ausgezeichnet, das Programm des Verbandstages 2020 in München ebenso vorgestellt wie die neue digitale Verbandsverwaltung namens hitobito.

Die äußerst aufschlussreiche verkehrspolitische Exkursion am 31. Mai führte mit dem Triebwagen 628 495 zunächst von Hamburg Hbf über Eidelstedt auf die Güterumgehungsbahn Lokstadt – Barmbek – Horn – Rothenburgsort. Eindrucksvolle Stationen im weiteren Fahrtverlauf waren die Kattwyk- und Rethebrücke, der Bahn-

hof Alte Süderelbe der Hamburger Hafenbahn, das Containerterminal Burchardkai der HHLA sowie der Rangierbahnhof Maschen und schließlich der Billwerder Umschlagbahnhof.

Mit demselben Fahrzeug ging es zwei Tage später auf die traditionsreiche Große Rundfahrt, welche über die Rendsburger Hochbrücke zunächst nach Flensburg führte. Nach einem Schiffstörn mit der 1908 gebauten „Alexandra“ fuhr man über Süderbarup, Eckernförde, Kiel und Lübeck wieder zurück nach Hamburg Hbf.

Dass die Hansestadt auch den Modellbahnern mindestens zwei Topattraktionen bieten kann, ist nicht unbekannt. Das Miniatur Wunderland ist inzwischen der größte Touristenmagnet Hamburgs und bot den Teilnehmern des Verbandstages exklusive Einblicke hinter die Kulissen – unter Schweizer Bergmassive beispielsweise oder bei den „Ladestationen“ der gewaltigen CarSystem-Flotte. Wenn auch nicht so spektakulär, dafür aber traditionsreicher ist die große Spur-1-Anlage des Modelleisenbahn Hamburg e.V. im Museum für Hamburgische Geschichte. Sie wurde bereits 1949 erstmals öffentlich vorgeführt, kann also auf eine inzwischen über 70-jährige Geschichte zurückblicken. Dort ist der



Mit dem 628 495 ging es ab Hamburg Hbf auf verkehrspolitische Exkursion. Ziele waren unter anderen die Güterumgehungsbahn Hamburg sowie die Hamburger Hafenbahn.

Bahnhof Hamburg-Harburg ebenso nachgebildet wie Motive vom Hauptgüterbahnhof, von der legendären Pfeilerbahn, von Kaischuppen mit typischen Gleisanschlüssen der Hafenbahn und vielem mehr – hier werden 100 Jahre Hamburger Eisenbahngeschichte wieder lebendig. Leider ziehen sich dunkle Wolken über dieser einzigartigen Anlage zusammen, denn im Rahmen eines Museumsumbaus ist eine andere Nutzung der momentanen Räumlichkeiten vorgesehen.

Mit einem festlichen Abschlussabend, auf dem Ingulf Leuschel – ehemaliger Konzernbevollmächtigter der Bahn für Berlin – zum Ehrenmitglied des BDEF ernannt wurde, ging der 62. Bundesverbandstag zur Ende. Auf Wiedersehen in München 2020!



FOTOS (3): THOMAS HILGE

Der Leiter des Hamburger Amtes für Verkehr und Straßenwesen, Martin Huber, begrüßt die Delegierten des Verbandstages. Auf dem Podium der BDEF-Vorsitzende Michael Krumm, Geschäftsführer Manfred Bachmann und Schatzmeister Markus Peschel (v. r.). Links: Die beeindruckende Spur-1-Anlage des MEHEV im Museum für Hamburgische Geschichte bildet bekannte Bahn motive aus Hamburg nach – inklusive vorbildgetreuen Betriebsabläufen.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Abschied von Wolfgang Drichelt Ein Nachruf auf einen großen Eisenbahnfreund

Ü Auf der Intermodellbau in Dortmund im April 2019 war Wolfgang Drichelt gemeinsam mit seiner Frau Ione Scheuble-Drichelt auf Abschiedstour. Die große Schau in den Westfalenhallen wollten sie für einen letzten Besuch unter Freunden nutzen. Und das waren so viele, dass die vier Ausstellungstage kaum genügten.

Schon damals war Wolfgang von seiner Krankheit gezeichnet. Nun erreichte uns die traurige Nachricht, dass er am 1. Juni friedlich im Kreise seiner Familie eingeschlafen ist.

Wolfgang war unüberhörbar Hanseat. Hamburg war seine Heimat, bevor ihn die Begeisterung für die Eisenbahn und die Liebe in den Süden der Republik verschlugen. Für viele Jahre waren Wolfgang und Ione das untrennbare Duo des Südwest-

rundfunks und lange Jahre in Begleitung von Hagen von Ortloff das Aushängeschild der Eisenbahnromantik. In ihren orangenen Hemden waren sie auf den schönsten und größten Modellbahnmessen und auch auf vielen Sonderfahrten unterwegs. Wolfgang war dabei stets für die Bilder zuständig, die zum Beispiel auf den SWR-Internetseiten der Eisenbahnromantik veröffentlicht wurden. Für ungezählte Modellbahn- und Eisenbahnfreunde schoss Wolfgang die Erinnerungsbilder mit Hagen von Ortloff.

Beim Fotografieren kam er natürlich mit vielen Ausstellern und Gästen ins Gespräch. Seine unkomplizierte, aufrichtige und sympathische Art führten dazu, dass er auch überall ein gern gesehener Kollege und Gast war.

FOTO: MIRKO CASPAR



Unzertrennlich: Ione und Wolfgang sah man immer in Orange und immer gemeinsam.

Im letzten Jahr ging Wolfgang stets offen mit seiner Krankheit um. Mit seiner positiven Einstellungen gegenüber den anstrengenden Therapien machte er auch anderen Mut.

Dass der Abschied im Dortmunder Messetrubel einer für immer geworden ist, und wir auf den künftigen Messen ohne Wolfgang auskommen müssen, trifft uns alle sehr. Er wird uns als Freund und Kollege fehlen, uns allen aber auch stets in bester Erinnerung bleiben.

Unsere aufrichtige Anteilnahme gilt Wolfgangs Angehörigen und engen Freunden – vor allem seiner Frau Ione.

Michael Krumm und Mirko Caspar im Namen des Vorstände von BDEF und SMV.



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

Fr 12.7. bis So 14.7.

- Große Modellbahnausstellung in 17207 Röbel, OT Bollewick, Dudel 1, Feldsteinscheune Bollewick, Eisenbahnclub Neubrandenburg, Fr und Sa 10 bis 18 Uhr, am Sonntag bis 17 Uhr, Tel. 0171 3652774, www.eisenbahnclub-neubrandenburg.de.

Sa 13.7.

- Themenführungen im Rundhaus Europa, Loks erzählen Geschichte, Beginn 14 Uhr, Treffpunkt: Eingang Dampflokhalles, Firmhaberstraße 22c, 86159 Augsburg, Anmeldung zwingend erforderlich, Herr Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Betrieb auf der Museumsbahn Schönberger Strand – Probststeierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Sa 13.7. und So 14.7.

- Modellbau-Seminar „Am Ufer – Wasser-Illusion, Straßenbau und Begrasungs-Grundlagen“ von und mit Michael Robert Gauß im Markelsheimer Kunsthäusle, Weingasse 50, 97980 Bad Mergentheim, Tel. (07931) 2412, Mobil: 0175 9487603, E-Mail: MRG-mail@gmx.de, www.michael-robert-gauss.de.
- Modellbahn-Ausstellung in 12559 Berlin, Firlstraße 16a, jeweils 9 bis 17.30 Uhr, Tel. 0173 6562843, www.mekb.de.

So 14.7.

- Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.
- Schienenersatzverkehr zwischen Amstetten und Gerstetten mit einem historischen Magirus-Deutz-Omnibus, Fahrzeiten wie Zug, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de.
- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass, Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn und Schiff im Bahnhof Volgselsheim um 15 Uhr, Kontakt Dr. Hermann Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Betrieb auf der Museumsbahn Schönberger Strand – Probststeierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Diesel-Betriebstag mit V100 auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
- Fahrttag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

- Ammersee-Dampfbahn, Sonderfahrten zwischen Augsburg und Utting, Bahnpark Augsburg, Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.

Mi 17.7.

- Vereinsabend Hamburg-Barmbek, Aktuelles von Bahnen, Bussen und unseren Museen, 18 Uhr, Tunicis Restaurant Dubrovnik, Adolph-Schönfelder Str. 49, 22083 Hamburg, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 18.7.

- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 18.7. bis Sa 20.7.

- Modellbahnfahrttage Spur 1, jeweils 13 bis 17 Uhr, Sportpark „Grenzlos“, Barbara-Uthmann-Ring 156B, 09456 Annaberg-Buchholz, Tel. 0171 7748754, www.juebe-modelle.de.

Fr 19.7.

- Grillfahrt mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.
- Mondscheinfahrten bei der Trossinger Eisenbahn ab 20 Uhr, mit Anschluss an die Fahrt ins Eisenbahnmuseum in der Wagenhalle geöffnet, Tel. (07425) 940236, www.trossinger-eisenbahn.de.

Sa 20.7.

- Seebrückenfest mit Feuerwerk am Schönberger Strand und zusätzlichen Fahrten, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Dampfpzüge im Hasetal zwischen Haselünne und Lönigen, Tel. (05432) 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.de.
- Gemütliches Treffen an der Spur-0-Blechbahn bei A. Schatz, Anmeldung erforderlich, Freunde des Eisenbahnwesens, Verkehrsmuseum Dresden, Tel. (0351) 8644-0, www.ovps.de/verein.
- Modellbahn-Ausstellung in A-9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6A, Modelleisenbahn Kärnten, 10 bis 12 Uhr, 13 bis 17 Uhr, Tel. (0043) 664 2113605, www.carinzia.net.

Sa 20.7. und So 21.7.

- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass, Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn und Schiff im Bahnhof Volgselsheim um 15.00 Uhr, Kontakt Dr. Hermann Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Schienentrabfahrten auf der Muldentalbahn zwischen Rochlitz, Wechselburg und Göhren, Abfahrt im Bahnhof Rochlitz um 10, 12, 14 und 16 Uhr, Fahrzeit eine Stunde und 50

- Minuten, Reservierung erforderlich, Tel. Familie Krauß (037384) 6515, www.schienenrabi.de.
- Heimatfest Biesenrode mit Fahrttag der Wipperliese zwischen Klostermansfeld und Wippa, Tel. (034772) 27640, www.wipperliese.de.

Sa 20.7. bis Mi 24.7.

- Glacier- und Bernina-Express, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

So 21.7.

- Ammersee-Dampfbahn, Sonderfahrten zwischen Augsburg und Utting, Bahnpark Augsburg, Herr Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Museumsdampfbahn- und Triebwagenfahrten auf der Strecke Harpstedt – Delmenhorst Süd (Grüne Straße), Delmenhorst-Harpstedter-Eisenbahnfreunde, Tel. (04244) 2380, www.jan-harpstedt.de.
- Dampfbahnfahrten mit 751118 auf der Lokalbahn zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de.
- Vortrag „Lokalbahnen in Schwaben“ von und mit Siegfried Baum im Bauernhofmuseum Illerbeuren, Museumstraße 8, 87758 Kronburg-Ilberbeuren, Tel. (08394) 1455, www.bauernhofmuseum.de.
- Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.
- Betrieb auf der Museumsbahn Schönberger Strand – Probststeierhagen – 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.
- Fahrttag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

Mi 24.7.

- Planfahrten mit Diesellok V60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.
- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 25.7.

- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Sa 27.7.

- Betrieb auf der Museumsbahn Schönberger Strand – Probststeierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Fahrttag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.
- Traditionsverkehr auf der Kimitzschalbahn mit historischen Fahrzeugen, Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH, Tel. (03501) 792-0, www.ovps.de.
- Sonderfahrt nach Rügen ab Cottbus, Berlin-Ostkreuz mit 143, Lausitzer Dampflokclub, Tel. (0355) 3817646, www.ldcev.de.

Sa 27.7. und So 28.7.

- Modellbahn- und Puppenausstellung in 03103 Neupetershain, Thomas-Mann-Straße 3, jeweils 10 bis 18 Uhr, Tel. 0177 2445300, www.modellbahn-neupetershain.de.
- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass, Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn und Schiff im Bahnhof Volgselsheim um 15 Uhr, Kontakt Dr. Hermann Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Volksfest Vatterode mit Fahrttag der Wipperliese zwischen Klostermansfeld und Wippa, Tel. (034772) 27640, www.wipperliese.de.
- Sommerfest im Eisenbahnmuseum Gramzow (Ueckermark) mit Museumsfahrten nach Damme, 10 bis 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.

So 28.7.

- Planfahrten mit Diesellok V60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.
- Ammersee-Dampfbahn, Sonderfahrten zwischen Augsburg und Utting, Bahnpark Augsburg, Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Schmalspurmuseum Wilsdruff von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Draisinenfahrten, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Laabertalbahn Eggenmühl – Langquaid fährt zum Jakobimarkt in Langquaid, vier Zugpaare im 2-Stunden-Takt, Tel. (09452) 949707, www.laabertalbahn.de.
- Großer Familientag im Eisenbahnmuseum Lokschnuppen Aumühle, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Diesel-Betriebstag mit V100 mit Bundesbahnflair auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
- Betrieb auf der Museumsbahn

Schönberger Strand – Probsteierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
 ● Museumsausstellung im Eisenbahn- und Heimatmuseum Lokschnuppen Erkrath-Hochdahl, Ziegeleiweg 1-3, 40699 Erkrath, 11 bis 17 Uhr, (0211) 30 26 90 05, www.lokschnuppen-hochdahl.de.
 ● Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

Mi 31.7.

- Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.
- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 1.8.

- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Fr 2.8.

- Grillfahrt mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.

Fr 2.8. bis Di 6.8.

- Bahn-Nostalgie rund um Mecklenburg-Vorpommern, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Sa 3.8.

- Betrieb auf der Museumsbahn Schönberger Strand – Probsteierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Dampfzüge im Hasetal zwischen Haselünne und Lönigen, Tel. (05432) 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.de.
- Sonderfahrt zu „Historik Mobil“ im Zittauer Gebirge ab Cottbus, Senftenberg mit V 100, Lausitzer Dampflokclub, Tel. (0355) 3817646, www.ldcev.de.
- Modellbahn-Ausstellung in A-9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6A, Modelleisenbahn Kärnten, 10 bis 12 Uhr, 13 bis 17 Uhr, Tel. (0043) 664 2113605, www.carinzia.net.
- Zuckertütenfest bei der Parkbahn Vatterode, Anreise mit der Wipperliese zwischen Klostermansfeld und Wippra, Tel. (034772) 27640, www.wipperliese.de.

Sa 3.8. und So 4.8.

- Fahrten der 5-Zoll-Gartenbahn in 09456 Annaberg-Buchholz, Louise-Otto-Peters-Straße 5, 13 bis 18 Uhr, Nachtfahrten am Samstag von 21 bis 23 Uhr, AMVOE Annaberger Modellbahnverein Oberes Erzgebirge, Tel. 0171 7748754, www.gartenbahn-frohnau.de.
- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass. Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn und Schiff im Bahnhof Volgelsheim um 15.00 Uhr, Kontakt Dr. Hermann Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Schienentrabfahrten auf der Muldentalbahn zwischen Rochlitz, Wechselburg und Göhren, Abfahrt im Bahnhof Rochlitz um 10, 12, 14 und 16 Uhr, Fahrzeit eine Stunde und 50 Minuten, Reservierung erforderlich, Tel. Familie Krauß (037384) 6515, www.schientrabi.de.
- Sommerfest im Bahnbetriebswerk Weimar mit großer Lokausstellung, Modellbahnmesse sowie großem DDR Nutzfahrtzeugtreffen, 9 Uhr bis 17 Uhr, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

Sa 3.8. bis So 11.8.

- Museumsbahnen in der Bretagne, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

So 4.8.

- Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.
- Gartenbahn in 89567 Sontheim an der Brenz mit öffentlichem Fahrbetrieb, 11 bis 17 Uhr, Interessengemeinschaft für Brauchtum und Technik, Jakob-Häfele-Weg 23, Tel. (07325) 6867, www.igs-sontheim.de.
- Kultur im Lokschnuppen: Der DESY-Chor tritt auf, Eisenbahnmuseum Aumühle, 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.
- Betrieb auf der Museumsbahn Schönberger Strand – Probsteierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Ammersee-Dampfbahn, Sonderfahrten zwischen Augsburg und Utting, Bahnpark Augsburg, Herr Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.
- Jazzsommer im Eisenbahn- und Heimatmuseum Lokschnuppen

Erkrath-Hochdahl, Ziegeleiweg 1-3, 40699 Erkrath, 11 bis 15 Uhr, (0211) 30 26 90 05, www.lokschnuppen-hochdahl.de.

- Führungen im Bahnpark Augsburg, Beginn 14.00 Uhr, Treffpunkt: Eingang Dampflokhalles, Firnhaberstraße 22c, 86159 Augsburg, Anmeldung zwingend erforderlich, Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Museumsdampfzug- und Triebwagenfahrten auf der Strecke Harpstedt – Delmenhorst Süd (Grüne Straße), Delmenhorst-Harpstedter-Eisenbahnfreunde, Tel. (04244) 2380, www.jan-harpstedt.de.

Mi 7.8.

- Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.
- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

Do 8.8.

- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Sa 10.8.

- Betrieb auf der Museumsbahn Schönberger Strand – Probsteierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Sonderfahrt zur Hanse-Sail in Rostock und Warnemünde ab Cottbus, Berlin-Gesundbrunnen mit 143, Lausitzer Dampflokclub, Tel. (0355) 3817646, www.ldcev.de.
- Sonderfahrt von Berlin nach Rostock und Warnemünde zur „Hanse-Sail“, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (030) 678973-40, www.berlin-macht-dampf.de.

Sa 10.8. und So 11.8.

- Netter Klassik-Treff im Nahverkehrsmuseum Dortmund, Sa 11 bis 19 Uhr, So 11 bis 18 Uhr, Mooskamp 23, Dortmund-Nette, Tel. (0231) 3956417, www.hvds.de.
- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass. Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn und Schiff im Bahnhof Volgelsheim um 15.00 Uhr, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.

So 11.8.

- Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden

und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.

- Betrieb auf der Museumsbahn Schönberger Strand – Probsteierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Dampfzugfahrten mit 751118 zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de.
- Ammersee-Dampfbahn, Sonderfahrten zwischen Augsburg und Utting, Bahnpark Augsburg, Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Jazzsommer im Eisenbahn- und Heimatmuseum Lokschnuppen Erkrath-Hochdahl, Ziegeleiweg 1-3, 40699 Erkrath, 11 bis 15 Uhr, (0211) 30 26 90 05, www.lokschnuppen-hochdahl.de.
- Diesel-Betriebstag mit altrotter V100 mit Bundesbahnflair auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

Mo 12.8.

- Clubabend bei den Eisenbahnfreunden Helmstedt, Schöninger Straße 15 A, ab 17 Uhr, Tel. (05352) 6471, www.eisenbahnfreundehe.jimdo.com.

Mi 14.08.2019

- Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoef.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Hefes 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.

ROCO u ČD-TAURUS UND 628 FÜR HO

Die tschechische ČD betreibt seit 2014 sieben Railjet-Garnituren, die vorwiegend zwischen Prag und Graz oder Wien verkehren. Mit 1216 249 präsentiert Roco nun eine dieser tschechischen Railjet-Loks im Maßstab 1:87. Dem bewährten Modell steht die elegante blau-weiße Lackierung gut zu Gesicht. Die Bedruckung ist sauber ausgeführt und auch im Detail noch sehr gut lesbar. Zur Lok passend sind zwei drei- beziehungsweise vierteilige Sets mit Railjet-Wagen erhältlich. Interessierte sollten sich beeilen: Das Vierer-Set mit Endwagen ist ab Werk vergriffen. Während die Railjet-Züge auf den Magistralen Europas pendeln, sind die DB-Triebwagen der Baureihe 628.4 auf den Nebenbahnen der deutschen Provinz zu Hause. Roco bringt die Formneuheit aus dem vergangenen Jahr (siehe MEB 6/18) nun auch als Fahrzeug der frühen Epoche V in Mintgrün mit alten DB-Keksen auf den Markt.

CD-Railjet-1216: 73218; Preis: 219,90 €,
DB-628.4: 72075; Preis: 354,90 €



Der Mehrsystem-Taurus der ČD ist auch für Fahrten nach Deutschland zugelassen.



Roco liefert mit dem 628.4 den Nebenbahnretter der späten 1980er-Jahre im Ursprungsfarbkleid.

MÄRKLIN u RHEINGOLD-28 FÜR Z, DB-110 FÜR HO



Den „Rheingold“ der 30er-Jahre können Z-Bahner mit diesem Zugset, das auch eine 18.4 mit Windschneidenführerhaus enthält, nachbilden.

Im vergangenen Jahr feierte Märklin den 90. Geburtstag des „Rheingold“, der MEB be-

richtete im Heft 5/2018. Doch manche passgenau zum Anlass geplante Neuheit brauchte

dann doch etwas länger, so die Z-Ausführung des Luxuszugs. Neben dem Modell der historisch nicht ganz passenden 18.4 (mit Glockenankermotor) sind im Set ein Gepäckwagen (SPw4ü-28), ein Salonwagen 2. Klasse ohne Küche (SB4ü-28), ein Salonwagen 2. Klasse mit Küche (SB4üK-28), ein Salonwagen 1. Klasse ohne Küche (SA4ü-28) und ein Salonwagen 1. Klasse mit Küche (SA4üK-28) enthalten. Zudem liegt die verkleinerte Nachbildung des Fabrikschildes der 18 433 aus Metall bei.

Aus der ebenfalls im Jahr 2018 kreierten Serie der „Märklin Klassiker“, die dauerhaft verfügbar sein sollen, stammt das Modell der kobaltblauen DB-Kasten-110. Mit Doppellampen, Doppeldüsenlüfter mit senkrechten Lamellen, abgerundeten Maschinenraumfenstern und umlaufender Regenrinne entspricht sie weitgehend dem Ablieferungszustand. Der Spielwelt-Decoder mfx sorgt für umfangreiche Digital- und Spielfunktionen.

Z-Rheingold: 81332; Preis: 499,99 €
110 in HO: 37108; Preis: 309,99 €



Im Kleid der frühen Epoche IV rollt 110 263 auf die Märklin-Gleise.

LGB u „RHÄTIA“-SPENDENLOK FÜR G



Die RhB plant, ihre erste Lokomotive, die 1889 gebaute „Rhätia“, wieder in Betrieb zu nehmen. Mit einer speziellen Beklebung wirbt die Ge 4/4 II Nr. 616 derzeit um Spenden für das ambitionierte Projekt. Wer die RhB bei ihrem ehrenvollen Vorhaben unterstützen

will, kann beim jetzt in einer einmaligen Auflage erhältlichen LGB-Modell der 616 zugreifen. Je verkauftem Modell werden 50 Euro zur Unterstützung der Wiederaufarbeitung der Dampflokomotive „Rhätia“ an die RhB gespendet.

Bestellnr.: 28444; Preis: 999,99 €

PIKO u BUNDESBahn-E18 FÜR N

Pikos gelungene 1:160-Verkleinerung der E 18 (Test im MEB 7/2018) wurde nun in einer Ausführung der Epoche III mit stahlblauem Anstrich und Nachbildung der Original-Lampen ausgeliefert. Vorbildlokomotive E 18 26 war in den 60er-Jahren im Bw Regensburg beheimatet. Die Stromabnehmer geben die Bauart HISE 7 mit einfachem Schleifstück wieder. Die Fahreigenschaften sind sehr ausgeglichen. Eine zeitgemäße Digitalisierung ist dank PluX16-Schnittstelle möglich. Bestellnummer: 40307; Preis: 199,99 €



MINITRIX u RHEINGOLD-62 FÜR N



Der „Rheingold“ der 60er-Jahre lässt sich mit dem neuen Minitrix-Set nachbilden. In der Zugmitte: der Buckelspeise- und der Aussichtswagen.

Vor Beginn der Einführung des TEE-Farbschemas lackierte die Bundesbahn ihren neuen Luxuszug in einem gefälligen Kobaltbau/Beige. Für den „Rheingold“ des Jahres 1962 kamen neu entwickelte und zeitgemäß luxuriös eingerichtete Wagen zum Einsatz, die später auch die TEE- und IC-Züge prägen sollten. Höhepunkt einer Reise mit dem „Rheingold“ war die Fahrt im Aussichtswagen AD4üm-62. Minitrix bildete dessen erste Kuppelausführung mit acht Fensterreihen nach. Immer angrenzend an

den „Dome Car“, war der Speisewagen WR4üm-62 eingereiht. Die erste Bauart war am erhöhten Dach, dem Buckel über der Küche, erkennbar. Neben den Nachbildungen dieser Sonderbauarten enthält das von der Märklin-Händler-Initiative (MHI) aufgelegte Set aus den Herbstneuheiten 2018 einen Ap4üm-62-Großraumwagen sowie zwei Av4üm-62-Abteilwagen. Einer davon ist mit LED-Zugschlussbeleuchtung ausgestattet. Bis auf den Aussichtswagen sind alle Modelle für den Einbau einer Innenbe-



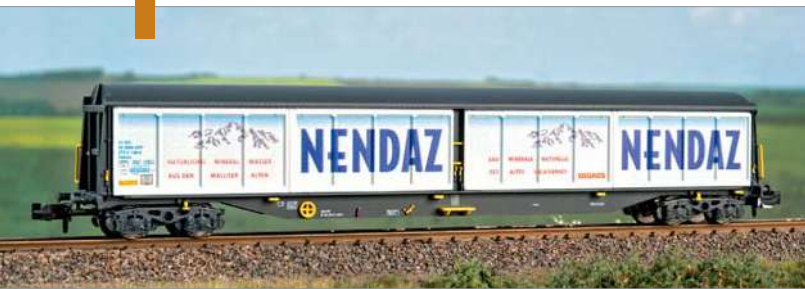
Die Beschriftung ist vollständig und in richtiger Größe aufgedruckt.

leuchtung vorbereitet. Die Ausführung ist jeweils tadellos, insbesondere die saubere Lackierung und Bedruckung gefallen. Mit dem Modell der E 10 1240, einer der Übergangs-Rhein-

goldloks mit normalem Kastenaufbau, steht in Bälde auch die geeignete Zuglokomotive von Minitrix zur Verfügung, ebenfalls als MHI-Sonderserie.

Bestellnr.: 15870; Preis: 239,99 €

HOBBYTRAIN u NEUE SCHWEIZER GÜTERWAGEN FÜR N



Der SBB-Großraumwagen macht Werbung für Wasser aus dem Wallis.

Im Jahr 2017 erschien das neu konstruierte Hobbytrain-Modell des Schweizer Habils nach dem Vorbild einer Serie von 100 Wagen, die ab 1975 von Schindler für die SBB gebaut wurden. Nun sind weitere Varianten des gelungenen Modells mit den Nachbildungen

gegossener Y-Drehgestelle zu haben, darunter solche mit „Nendaz“-Werbung. Ebenfalls eine Neukonstruktion des Jahres 2017 sind die SBB-Silowagen der Bauart Tagnpps 31, die ab 2002 von den SBB beschafft wurden. Ursprünglich waren die Wagen ausschließlich für den Transport von Zucker vor-

gesehen, einige Wagen tragen seit 2004 entsprechende Werbeanschriften. Neu ist ein Zweier-Set mit roten Werbebannern und dreisprachiger Beschriftung. Die Detaillierung dieser Modelle ist ebenfalls ausgezeichnet ausgefallen.

Habils: H23462; Preis: 42,90 €

Tagnpps: H23469; Preis: 84,90 €



Vermutlich wird der Zucker für die Schoggi-Produktion gebraucht. Für wie viele Tafeln das wohl reicht?

FLEISCHMANN u BTs MIT BREMSERHAUS FÜR N

Fleischmann bietet den N-Bahnern eine neue Version des zweiachsigen Behältertragwagens der Bauart BTs 50 an. Das Epoche-III-Modell ist mit einem neu konstruierten Blech-Bremsenhaus versehen und trägt drei offene Eokrt-Behälter mit „Von-Haus-zu-Haus“-Beschriftung der Deutschen Bundesbahn. Die Detaillierung und Bedruckung des mit Kurzkupplungskinematik ausgestatteten Modells sind ausgezeichnet.

Bestellnummer: 823702; Preis: 30,90 €



WIKING u LKW-KLASSIKER UND MODERNE RADLADER FÜR H0

Mehrere Lkw-Modelle der klassischen Bundesbahnzeit erleben Neuauflagen in verbessertem Gewand: Der bis 1972 gebaute MAN-Frontlenker erscheint in elegantem Schwarz als Pritschensattelzug der „Eisen- und Stahlhandel A.G.“, der MB-Mö-

bellastzug fährt jetzt für „Adam Kroth“ aus dem schönen Königstein im Taunus. Der Hanomag-Henschel-Container-Sattelzug ist in den schlichten Henschel-Frühauf-Werksfarben lackiert. Zwei neue Radlader stehen zum Einsatz auf H0-Baustellen be-

reit: der Kramer 280 und der im Vergleich dazu riesige Volvo L350H.

MAN-Pritsche: 0488 03; Preis: 22,99 €, MB-Möbellaster: 0500 48; Preis: 25,99 €, Hanomag: 0527 05; Preis: 22,99 €, Kramer 280: 0653 05; Preis: 14,49 €, Volvo L350H: 0652 10; Preis: 34,99 €



Wiking bringt drei Lkw-Modelle der 1970er-Jahre mit besserer Bedruckung.



Den Schaufelvergleich gewinnt klar der mächtige Volvo L350H.

Digitale Modellbahn – Schritt für Schritt



Herstellerunabhängig vermittelt das neue Schritt-für-Schritt-Buch Basisinformationen zur technischen Funktion der Modellbahn (Gleise, Strom, Bits, Bytes, Datenübertragung etc.). In den jeweiligen Kapiteln werden die einzelnen am (digitalen) Betrieb beteiligten Komponenten von Decodern über Melder bis hin zu Zentralen detailliert und leicht verständlich erläutert. Den Fragen, was wie kombiniert werden kann und welche Teile für welche Spiel- oder Betriebsidee sinnvoll und empfehlenswert sind, räumt das Buch breiten Raum ein. So kann jeder Modellbahner für sich entscheiden, wie, in welche Richtung und womit er seine Anlage auf- und ausbauen will. Mehr noch: Eine Einführung in Themen wie z.B. „Action auf der Anlage“, „Automatisierung“ oder „Selbermachen“ eröffnet Perspektiven für eine langanhaltende Freude am Hobby Modelleisenbahn.

120 Seiten, Format 24,0 x 27,0 cm, Klebebindung, mit 290 Fotos, Zeichnungen und Grafiken
Best.-Nr. 581902 | € 15,-



Dieses Buch begleitet den Leser von der ersten Inbetriebnahme einer einfachen digitalen Startpackung bis hin zum Anschluss einer entstehenden Anlage an einen Computer. Am Beispiel von Komponenten der Firma Märklin beschreibt der bekannte Fachautor Thorsten Mumm, welche Möglichkeiten der Digitalbetrieb bietet.

120 Seiten, Format 24,0 x 27,0 cm, Softcover-Einband, mit 290 Fotos, Zeichnungen und Grafiken
Best.-Nr. 581627 | € 15,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



Die Spezialisten

Nebenbahnen – kleine Strecken für großes Vergnügen! Unsere Autoren befassen sich mit typischen Bahnanlagen, die trotz überschaubarer Größe viel Rangierbetrieb ermöglichen. Wir zeigen einige beispielhafte Bahnhöfe nach authentischen Vorbildern und beschreiben die Vereinfachungen im Gleis- und Brückenbau. Ein besonderes Kapitel befasst sich mit den beliebten Zuggattungen Pmg und Gmp, aber auch charakteristisch kurze Reisezuggarnituren und Nahverkehrsgüterzüge rücken in den Fokus. Überhaupt bildet der Güterverkehr mit seinen umfangreichen Rangierbewegungen einen Schwerpunkt in dieser Ausgabe. Und schließlich erläutern wir noch die Sicherungstechnik, die vielerorts mit einfachen Tafeln auskam. Die Nebenbahn ist also keine Nebensache!

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, mehr als 300 Abbildungen
Best.-Nr. 12012119 | € 12,-

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt
beim VGB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 081 41 / 534 81 0,
Fax 081 41 / 534 81 -100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de

NEU

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL



BRAWA u BAYER-KESSELWAGEN UND NEUE PA-BEHÄLTER FÜR H0



Vorkriegs-Relikt in Bayer-Diensten: der ZZd-Kesselwagen.

Neue Pa-Behälter im Dekor der Epoche III (hinten) und der Epoche IV.



Das hervorragend detaillierte Modell des sechssachsigen DRG-Kesselwagens erscheint nun als Fahrzeug der Epoche IV mit Anschriften der Firma Bayer. Die DB-Behältertragwagen der Gattung BTmms58/Lbs389 werden mit neuen Pa-Behältern bestückt. Die filigranen Behälter kommen im traditionellen „Von-Haus-zu-Haus“-Dekor

und in bunten Südzucker-Farben der Epoche IV. Bayer-Kesselwagen: 48536; Preis: 54,90 €, „Von-Haus-zu-Haus“-Tragwagen: 49131; Preis: 72,90 €, Südzucker-Lbs: 49133; Preis: 72,90 €

BUSCH u OST-LASTER FÜR H0



Der IFA-G5-Tankwagen erscheint als Formvariante mit dem seitlichen Warnhinweis „Feuergefährlich“. Laut UN-Nummer hat das sehr detaillierte Modell Dieselkraftstoff geladen. Auch der Framo-Lieferwagen in „Minol“-Farben passt zum Thema „fossile Brennstoffe“. IFA-Tankwagen: 51552; Preis: 28,99 €, Framo-Lieferwagen „Minol“: 51212; Preis: 22,49 €

MODELLBAHN UNION u HOCHBAHN FÜR N

Neu im Lasercut-Sortiment von Modellbahn Union (Vertrieb über DM-Toys) ist ein Bausatz-System zur Nachbildung einer sogenannten Hochbahn, also der für Großstädte typischen Hochlage von Bahnstrecken. Neben den Grundelementen mit gemauerten Bögen sind Werkstätten, Läden sowie Brücken in zwei Bauarten zu haben.



Ein Modellbahn-Hingucker entsteht mit dem Nachbau einer Hochbahn.



AB-MODELL u RHÄTISCHE VARIANTEN UND NEUE BAUSÄTZE FÜR N

Ein umfangreiches Paket aus kleineren und größeren Zubehör-Neuheiten hat AB-Modell geschnürt. Zur Verbesserung und Individualisierung von Modellen der RhB-Ge4/4II werden beispielsweise Steckdo-

sen für die Vielfachsteuerung (Bild unten), Seitenspiegel, Führerstandsauftiege und verschiedene Beschriftungssätze angeboten. Die Kato-Modelle dieser Baureihe sind nun umgespurt auf 6,5-Millimeter-Nm-

Schmalspur zu haben. Für die Streckendetaillierung gibt es Bausätze einer RhB-Schranke und eines Kabelhäuschens sowie verschiedene Rundrohrzäune aus Metall. Info: www.n-schmalspur.de



Die RhB-„Bobo“ mit Vielfachsteuerungsdosen.



Die Barriere kommt als detaillierter Bausatz.



Den Rundrohrzaun gibt es in vier Varianten.

US-CORNER

Die sehen doch vollkommen gleich aus! Das könnte man auf den ersten Blick meinen. Und es spricht nicht für die Design-Abteilungen der beiden Hersteller, dass sich zwei Hauptkonkurrenzmodelle auf dem US-Diesellokmarkt äußerlich so ähneln. Im Automobilbau gäbe es das ebenso wenig wie unter europäischen Lokomotivherstellern, die darauf achten, dass sich ihre Modelle in der Gestaltung unterscheiden. Wer genau hinsieht, wird die Unterschiede im Detail schnell erkennen. Die Anordnung des voluminösen Kühlers am Lok Heck ist neben der unterschiedlichen Drehgestellkonstruktion am augenfälligsten. Auf dem oberen Bild ist ein so genannter Demonstrator abgebildet, welche US-Lokomotivhersteller gerne zu Vorführzwecken oder besonderen Anlässen ablieferten. Das Modell der SD 70 ACe 1201 wurde nach der Übernahme von EMD aus den Händen von General Motors (GM) durch die Caterpillar-Tochter Progress Rail anlässlich der



Ein Leckerbissen für Detailverliebte ist die SD 70 Ace aus dem Genesis-Programm.

Eröffnung eines neuen Werkes in Muncie in den typischen Caterpillar-Farben abgeliefert. Das superdetaillierte digitale H0-Modell mit Sound von Athearn-Genesis lässt keine Wünsche offen.

Ein wenig älter als die SD 70 Ace ist die C44-9W, einfach bekannt als „Dash Nine“. Seit 1993 baute EMDs Hauptkonkurrent General Electric (GE) diese Type, die in hunderten Exemplaren in Nordamerika eingesetzt wird.

Das H0-Modell in den Farben der Burlington Route entstammt dem Ready-to-Roll-Sortiment von Athearn, das im Vergleich zu Genesis-Modellen geringfügig einfacher gestaltet ist.



Kaum weniger detailliert, dafür preiswerter: die „Ready-to-Roll“-Dash 9.

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



Thüringer Waldbahn

mit historischer E-Lok zum 90. Geburtstag

sa., 21. September 2019

SPEISEWAGEN im Zug

Feiern die Sie die runden Jubiläen von 125 Jahre Gothaer Straßenbahn und 90 Jahre Thüringer Waldbahn, der einzigartigen Überlandstraßenbahn! Relation: Dresden – Chemnitz – Zwickau – Leipzig-Messe – Halle (Saale) – Naumburg – Gotha und retour



Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)			
ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Dresden	89 €	59 €	195 €
Zwickau	79 €	53 €	175 €
Leipzig-Messe	69 €	46 €	155 €

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

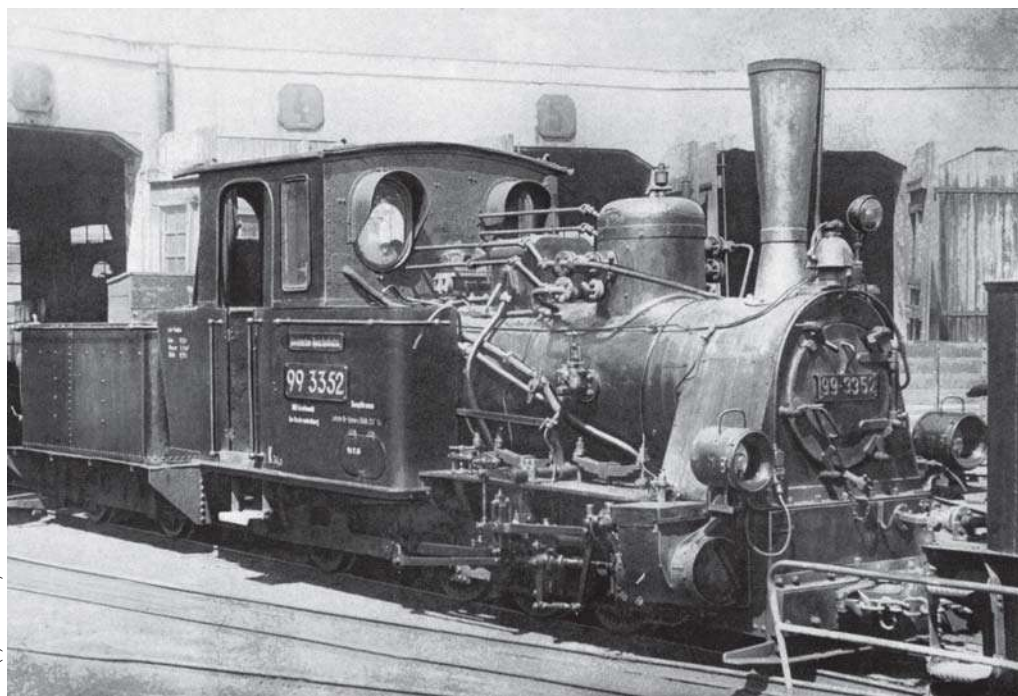
IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 38, ODER AUCH VOR 52 JAHREN: Die MPSB

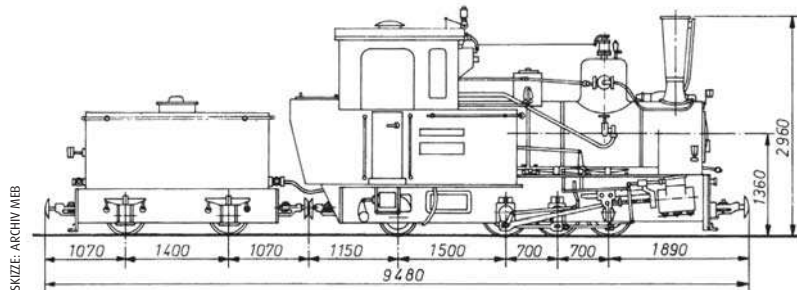
Über die Geschichte und die Fahrzeuge der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen (siehe ab Seite 54) konnte man schon mehrfach im **MODELLEISENBAHNER** lesen. Als „Lokfoto des Monats“ war im Heft 5/81 der C-Kuppler 99 3352 mit Schlepptender abgebildet, aufgenommen im Mai 1966 im Bw Friedland. Dazu gab es eine schöne Zeichnung der eigenwilligen Maschine. Die Lok bleibt erhalten und steht in einer kleinen Halle in Friedland. Noch besser erging es der Schwesterlok 99 3351, die heute betriebsfähig im Feldbahnmuseum Frankfurt zu bewundern ist.

Schon in den Heften 8 und 9/1967 des **me** findet sich ein langer, zweiteiliger Artikel zur MPSB von Klaus Kieper und Lothar Nickel. Ausführlich wird die Geschichte beschrieben, aber auch die Bahnanlagen. Die Lokomotiven werden in einer textlichen Übersicht nur knapp behandelt, dafür aber in vielen Bildern vorgestellt. Der zweite Teil des Artikels ist vor allem den Wagen gewidmet. Auch die beachtlichen Transportleistungen auf 600-Millimeter-Gleisen sind benannt. Schließlich finden die damals noch vorhandenen, aber bereits in Woldegk abgestellten Lokomobile Erwähnung, mit denen man ansonsten unpassierbare Moore tiefpflügte und „kultivierte“. Als Ergänzung wurde im **me** 5/1969 eine

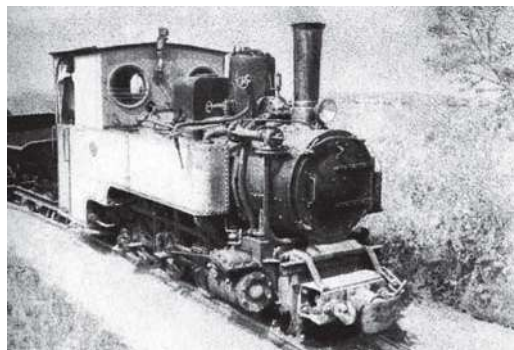
vollständige Liste aller MPSB-Lokomotiven veröffentlicht. Gut ein halbes Jahr später folgten im Heft 1/1970 drei Zeichnungen zu Personen- und Güterwagen der beliebten Schmalspurbahn. 1974 wurde darüber berichtet, wie der Museumszug mit 99 3352 am Bahnhof Friedland aufgestellt wurde. Auch in den Jahren 2003 und 2004 gab es nochmals etwas zur offensichtlich sehr beliebten Schmalspurbahn im **MEB** zu lesen.



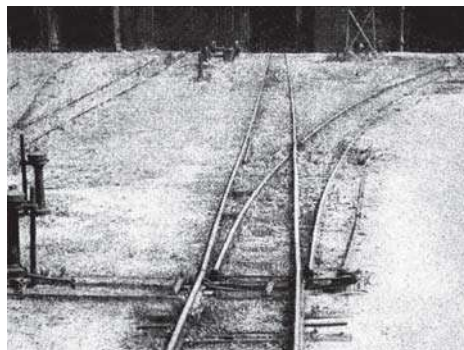
FOTOS (3): K. KNIEPER/ARCHIV MEB



Skizze der von 1903 bis 1913 von Jung gebauten C1'-Nassdampfloks, die von der DR nachträglich mit zweiachsigen, in der Hauptwerkstatt Friedland gebauten Tendern ausgestattet wurden.



Kurz vor der Ausmusterung konnte die Cn2-Lok (Krauss, 1915) der Zuckerfabrik Jarmen fotografiert werden (**me** 8/1967).



Das Bild dieser Schleppweiche im RAW Friedland mit beweglichem, über Hebel bewegtem Herzstück stammt ebenfalls aus dem Heft 8/1967.



Der maßstäblich ausgebildete ICE 4 kam zum „Roll Out“ ins Hamburger „MiWula“. René Wilfer zeigt das Exklusiv-Set zum Tag der offenen Tür.

PIKO Der ICE 4 rollt an

Ä Vor dem Tag der offenen Tür in Sonneberg am 22. Juni 2019 lud Piko zur Pressekonferenz: Alles im Plan, so könnte man die Geschäftsentwicklung und die Aussichten für das Jahr 2019 zusammenfassen. Insbesondere im Auslands-geschäft in der Schweiz sowie in Polen oder Italien, konnte Piko deutlich zulegen. Piko kann Ende Mai ein Umsatz-Plus von etwa vier Prozent gegenüber dem Vorjahr vorweisen und somit die positive Umsatz- und Ertragsentwicklung der letzten Jahre erfolgreich fortführen. Wichtigster Markt mit 60 Prozent des Gesamtumsatzes bleibt allerdings Deutschland, auch dort konnte man leichte Steigerungen erzielen. Die Position als drittgrößter Hersteller in Kontinental-Europa hat sich damit gefestigt. Das attraktive Neuhei-



FOTOS (2): PIKO

ten-Programm, zum Beispiel mit dem ICE4, wird auch 2019 zuverlässig ausgeliefert. Dies wird vom Fachhandel honoriert, der die Sonneberger Produkte zunehmend stärker präsentiert.

LGB Neues aus Jöhstadt

Ä Anlässlich des Pfingstfestes der Preßnitztalbahn in Jöhstadt vom 8. bis 10. Juni 2019 stellte LGB zwei interessante Neuheiten vor: Die Zahnradampflokomotive HG 4/4 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) wird in hochdetaillierter „Fine Art“-Ausführung in schwerer Metallbauweise mit vielen angesetzten Teilen gefertigt. Die Modelle der sehr interessanten Vorbilder, die im Jahr 1990 aus Vietnam in die Schweiz zurückgeholt wurden, werden in zwei Varianten angeboten. Die Serie ist auf insgesamt 399 Stück streng limitiert. Die Aufteilung auf die beiden Varianten (entsprechend der aktuell eingesetzten Museumlok – Bild oben – beziehungsweise im schwarzen Ablieferungszustand des Jahres 1923) erfolgt flexibel nach Bestelleingang.



Aussichtreich durch die Gärten: Das neue LGB-Modell wartet schon auf die Fahrgäste.



FOTOS (2): MARKLIN

Für den Einsatz im damaligen Französisch-Indochina (heute Vietnam) wurde die HG 4/4 einst gebaut.

Ausgerüstet sind die Modelle mit mfx/DCC-Decoder für viele Licht- und Soundfunktionen. Der Rauchgenerator sorgt für radsynchronen Dampfausstoß, sowie Zylinder- und Pfeifendampf. Auch der Zahnradbetrieb ist möglich.

Als zweite Neuheit präsentierte LGB den Aussichtswagen vom Typ KS4 der Preßnitztalbahn. Das fein detaillierte Modell mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung einschließlich Bar wird in der aktuellen roten Farbgebung im 4. Quartal 2019 ausgeliefert.

Impressum

MODELLEISENBÄHNER

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR

Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION

Andreas Bauer-Portner (abp), Bernd Keidel (ke),
Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Rainer Albrecht, Wolf-Dietger Machel, Richard Oed,
Eduard Saßmann, 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 Fürstentfeldbruck

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

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstentfeldbruck
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, 85705 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung –
auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Daten-
träger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung
des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht aner-
kannt werden.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird
keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unter-
lagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu
kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und
sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.
Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen
On- bzw. Offline-Produkten ein.

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN

des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.
(BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung
e. V. (SMV)

Der MODELLEISENBÄHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG

Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

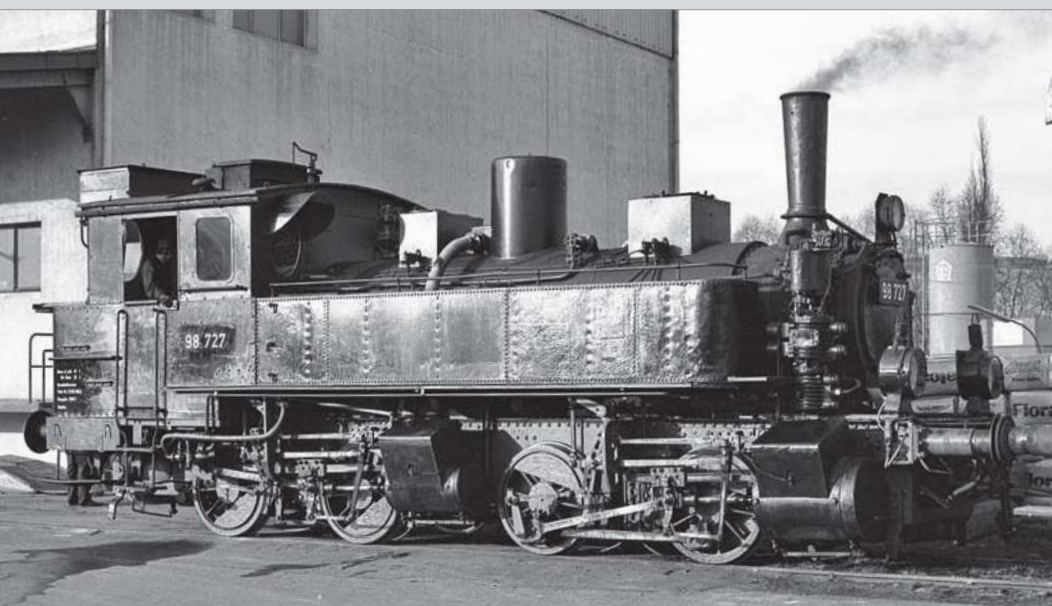


FOTO: BURKHARD WOLNY

MIT GELENK UND VERBUNDPRINZIP

Der aus der Schweiz stammende Ingenieur Anatole Mallet war mit der Anwendung des Verbundprinzips und der Konstruktion bogengängiger Lokomotiven maßgeblich an der technischen Weiterentwicklung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert beteiligt.



FOTO: S.G. PERKOWITSCH

EINER MUSS GENÜGEN

Die Zunahme der Höchstgeschwindigkeit erhöhte aus mechanischen und aerodynamischen Gründen den Druck, mit einem Stromabnehmer auszukommen.

Unser September-Heft
erscheint am

6. August

bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Dienstag



FOTO: MARC HECKMANN

VOMAG-SCHLEPPER IN PERFEKTION

Weinert-Bausätze bieten die Gewähr für absolut realistische Fahrzeuge. Wir beschreiben Bau und Modellgestaltung.

AUSSERDEM

Wie aus vergangenen Zeiten

Auf der Filstalbahn Plochingen – Ulm
verkehren immer noch n-Wagen.

Durchs flache Land

Unser Blick auf die aktuelle Lage der
europäischen Bahnen führt diesmal in
die Niederlande.

Bewegter Ikarus

Faller bietet für sein Car-System
universelle Chassis-Bausätze. Wir
motorisieren einen Ikarus-Bus.

Die Redaktion behält sich Änderungen
aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: GERHARD BAUER

MIT DER SPUR 1 NACH DRAUSSEN

Es müssen nicht unbedingt die bekannten Gartenbahn-
Fahrzeuge sein, will man im Garten Betrieb machen.



FOTO: RIEGER

MIT DER 86 DURCHS MANSFELDER LAND

Die Baureihe 86 prägte über Jahre die Strecken der ehemaligen Halle-
Hettstedter Eisenbahn. Erst 1976 endete die Kleinbahn-Romantik.

Roco

Roco 56335 ▶

Selbstentladewagen 00t42,
DB, Ep.IV „Bahnschotter“
BN: 676 5 241-1

Roco 56336 ▶

Selbstentladewagen 00t42,
DB, Ep.IV
BN: 676 5 255-1

Roco 56337 ▶

Selbstentladewagen 00t42,
DB, Ep.IV „Lokstreusand“
BN: 676 5 274-2

Roco 56338 ▶

Selbstentladewagen 00t42,
DB, Ep.IV
BN: 676 5 287-4

**Exklusiv-
modelle H0**
jeder Artikel
nur 19,95 €

Jedes Modell

mit Kurzkupplungskulisse und
NEM-Schacht, inkl. Ladung

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

Modellbahnshop elriwa

01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 035 28 - 44 12 57 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim

31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 051 21-28 99 40 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies

33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 052 41-263 30 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig

38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70 21 43 13 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de/shop

Modellbahn Kramm

40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 021 03-510 33 · kramm.hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.de

Modellbahn Raschka

44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-52 05 05 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellsportwaren Lindenberg

50676 Köln · Blaubach 26–28
Tel. 0221-23 00 90 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünenbein

52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-339 21 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH

57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 027 42-93 05 16 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer

58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 023 31-134 77 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers

59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 023 81-250 68
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar

66589 Merxweiler · Auf Pfuhst 7
Tel. 068 25-800 78 31 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst

67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-68 24 74 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler

90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 09 11-22 78 39 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress

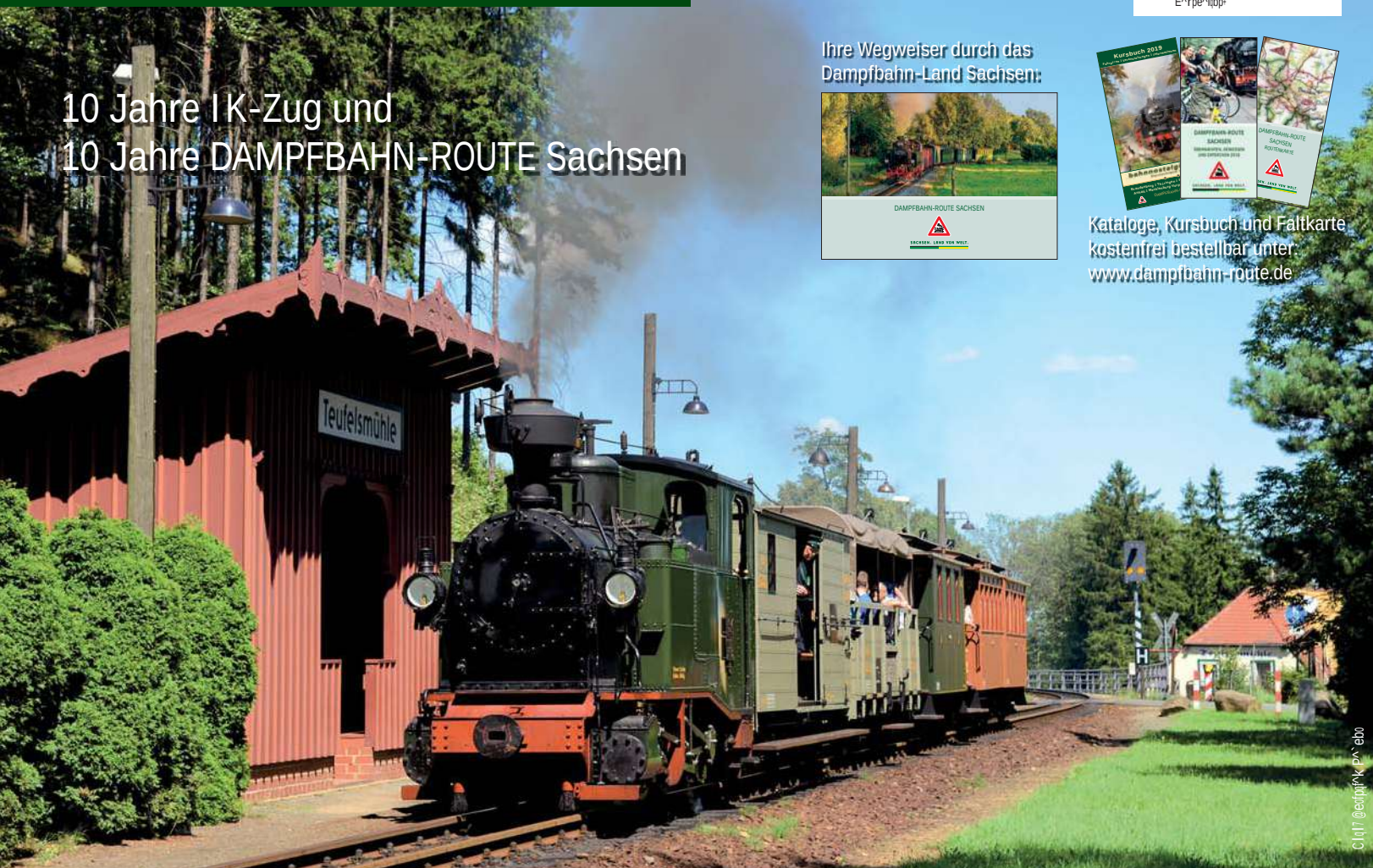
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 010 435 77 67 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

10 Jahre IK-Zug und
10 Jahre DAMPFBahn-ROUTE Sachsen

Ihre Wegweiser durch das
Dampfbahn-Land Sachsen:



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



www.dampfbahn-route.de



facebook.com/dbrsachsen



Feiern Sie mit uns!
10 Jahre IK-Zug und
10 Jahre DAMPFBahn-ROUTE Sachsen
am 2. August 2019, 17.30 Uhr im Bf. Bertsdorf
zur 13. HISTORIK MOBIL

PLBD j _E * MoIqbhq A>JMC??EK*OLRQB ±>j >iqbK Däqbo_labk 1 ± - .112 O^ab_bri ± QbibeIk7 -02. / .0111- ± B*J^fi7 fkcI =a^ j mc_^ek*oI rqb+ab

13. HISTORIK MOBIL

2. bis 4. August 2019

Naturpark Zittauer Gebirge - Oberlausitz/Sachsen

] ?/:?@/5 A;2 ?<;;@/5

, B3>?167323;3 E^53 7: 37;?/E

Aussichtswagenzug, Speisewagenzug, Sachsenzug,

>JiHmVGMRLXLI 2>"EXL QIII .. *-) IJU 205! ?SR IJUkFMUJR QIII

78"EXL VVHMPFLTainMML XRI @JUGZFLJR BQ &(. ('

CJLJR IJU @JUQIRYJUWHMUGXRL K^U IJU >JTfufixu FR IJU @VVI
.. +((IXIHM IFV 2FQTaSOZJUO : JIRILJR
ZJUJIR IJU 2>"E^LJ YSR IJU .. *-) IJU 2_PRRINGFMR LJSLJR

] 4>37@/5" A;2 ?/:?@/5/03;2

=/>@D 7: 0/6;6<4 03>@?2<>4

QIII 9IKJ ?IIJ OFRI

37;@>1@4>37



?^ekel cpqo^Öb 1. ± - /430 Wfqp^r ± QbibeIk7 -0250 21-21-

www.zittauer-schmalspurbahn.de

