Mit großem
Big Boy-Poster!

Modell Eisenbahner

Die führende Fachzeitschrift

Nr. 7
Juli 2019
68. Jahrgang

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

4 191341 105502 07
B13411

MEB-Testreport:
- *SP-9010 von UTI*
- *BB 7200 von Roco*

Werkstatt:
- *Sächsischer Postwagen*

Vor 50 Jahren
Beginn der DMV-Sonderfahrten

Klartext von Dirk Flege
Eine Allianz für die Schiene

Rückkehr eines Giganten

BIG BOY is back

www.mc-vedes.com

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

EXKLUSIV
NUR BEI UNS

In Gleich- und Wechselstrom erhältlich.

Erscheint Ende 2019

7-tlg. Wagenset D256 Frankfurt – Paris

L.S.Models

5x 2. Klasse Btu Corail, 1x 1. Klasse Artu Corail, 1x 1. Klasse Avmz DB.

MW 1702 / 115 77 890 | H0 | IV NEM | = | ~ | Auflage 199 | SET | **579,99**

Schwerlastwagen der Bundeswehr, DB-AG

Roco

Beladen mit zwei Wiesel-Panzer in getarnter Ausführung.

76395 / 116 29 580 | H0 | VI NEM | = | 124 | Auflage 400 | **54,99**

Diesellok BR 232 „East-West-Railways“, DB

Roco

Mit 3-Licht-Spitzensignal und 2 roten Schlusslichtern. Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf 6 Achsen. Formvariante erstmals ohne Blindstromkompensation am Dach.

58505 / 116 23 115	H0	VI NEM	~	237	digital		Auflage 150	**249,99**
52505 / 116 23 107	H0	VI NEM	=	237	digital		Auflage 150	**249,99**
52504 / 116 23 093	H0	VI NEM	=	237			Auflage 150	**154,99**

Weitere Sets der Johann Strauß Reihe erhältlich.

ÖBB EC 22 Johann Strauß – Teil 1

A.C.M.E.

Set A: ÖBB 1. Klasse Avm mit Wagennummer 262 und 263 und ÖBB 2. Klasse Bvm mit Wagennummer 259.

AC90125 / 115 59 263 | H0 | V NEM | = | 909 | Auflage 350 | SET | **199,99**

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

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCD9

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583 500970

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 2860

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

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

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Krempenstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937033

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6–8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123

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

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

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

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

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

Modellbahnshop H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241 66653

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

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904 1292

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

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508012

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

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611

Spiel + Freizeit Wagner (Goetz & Storz GmbH)
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt
Tel.: 07441 7609

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

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

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 3969460

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941 94950

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5–9, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261 92120

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

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

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

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

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

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

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

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342 98395

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 16, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911 753175

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

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

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

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

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 6599494

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042

vedes
www.vedes.com

SPIELZEUG-RING
www.spielzeug-ring.com

16 Die Sensation

Jahrzehntelang war die Rückkehr eines „Bis Boy" auf die Strecke ausgeschlossen worden. Nun war es soweit: Die Union Pacific Railroad schickte ihren Giganten 4014 erstmals wieder auf Reisen durch Wyoming und Utah!

Titel: „Big Boy" UP 4014 am 7. Mai 2019 in Green River (USA). Foto: Melinda White

TITELTHEMA

16 BIG BOY
Die größte betriebsfähige Dampflok der Welt ist nach 60 Jahren wieder im Einsatz.

VORBILD

DREHSCHEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 WOHIN ROLLT DER BLUE-STAR-TRAIN?
Retter gesucht: Der VT 11.5 im Bahnpark Augsburg steht vor einer unsicheren Zukunft.

26 KUNST-WERK
Gudrun Geiblinger hat es wieder getan: Die Künstlerin schuf einen Da-Vinci-Taurus.

28 DIE SCHIENENVERSTEHER (TEIL 1)
Der Interessenverband „Allianz pro Schiene" setzt sich aktiv für den Bahnverkehr ein.

36 STRASSENBAHNFIEBER
150 Jahre Straßenbahn in Brüssel – gefeiert mit einer Parade, wie man sie noch nicht sah.

LOKOMOTIVE

40 LEICHTER DIESEL FÜR DIE REICHSBAHN
1989 erprobte die DR eine zweiachsige Rangierlok aus der Tschechoslowakei.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

44 IN VOLLEN ZÜGEN GENIESSEN
Die ab 1968 etablierten Sonderfahrten des DMV der DDR waren 20 Jahre lang eine Institution.

52 IN DIE BIERSTADT
Früher eine Stilllegungskandidatin, hat die Ilmebahn seit 2018 wieder Personenverkehr.

EUROPA

56 EISENBAHN MIT SCHLÜSSELROLLE
Luxemburgs Eisenbahn muss weiterhin steigenden Anforderungen gerecht werden.

BAHN & TECHNIK

60 AM KUPFERNEN FADEN (TEIL 1)
Stromabnehmer von E-Triebfahrzeugen wurden immer weiterentwickelt – ein Rückblick.

KORBINIAN UNTERWEGS

66 AUF NACH SACHSEN!
Die ITL und Tillig feiern gemeinsam das Jubiläum des Modellbahnherstellers.

MODELL

WERKSTATT

76 SACHSENPOST
Michael Siemens baut einen Schmalspur-Postwagen aus einem Hilbert-Bausatz in G.

AN MEINEM KÜCHENTISCH

80 LICHT INS DUNKEL
Leuchten und Laternen können ganz einfach auch im Selbstbau entstehen.

TEST

82 DAS DENKMAL
Krauss-Maffeis ML 4000 von Boo-Rim in 1:87.

84 NEZ CASSÉ
Roco bringt die BB 7200 der SNCF in H0.

PROBEFAHRT

86 VON OST NACH WEST
Wagen-Set für den EC „Molière" um 1991/92 von Minitrix in N.

87 KOMFORT-ZONE
Tilligs Regierungszug der DDR in TT wächst mit einem zweiten Set um drei Wagen.

UNTER DER LUPE

88 WASSERVORRAT GESICHERT
Wasserturm Sternebeck in H0 von Märklin.

88 SPIEL-TRIEB FÜR SPUR 1
Ferngesteuerte Traktoren von Siku in 1:32.

89 SEETAL-STATION
Bahnhof „Beinwil am See" von Faller in H0.

SZENE

92 LUDWIGS ERSTE
Die erste deutsche Eisenbahn von 1835 als fein detailliertes Betriebsdiorama in H0.

96 IM TAL DER MULDE
Die H0-/H0e-Privatanlage „Krausenstein" ist auch ein Modell persönlicher Erinnerungen.

AUSSERDEM

34 BAHNPOST

38 INTERNET

42 BUCHTIPPS

102 BDEF & SMV

104 TERMINE + TREFFPUNKTE

106 MODELLBAHN AKTUELL

113 IMPRESSUM

114 VORSCHAU

44 Erfolgsfahrten des DMV

Das Sonderfahrtenprogramm, vor 50 Jahren initiiert, sucht bis heute seinesgleichen.

76 Wagenselbstbau

Der Bausatz eines Gartenbahn-Postwagens ermöglicht einen einfachen Einstieg.

92 Schritt in ein neues Zeitalter

Ein lebendiges Diorama setzt der Eisenbahn Nürnberg – Fürth ein würdiges Denkmal.

FOTO: REINER STEGER

Das kühle und regnerische Wetter ermöglichte bei den Sonderfahrten am 11. Mai 2019 eine besonders spektakuläre Dampfentwicklung. Unter Führung von 01 2066 kämpften sich die beiden „Großohrigen“ die Steigung zwischen Dörrberg und Gehlberg auf der Strecke zwischen Arnstadt und Oberhof hinauf.

01 2066 UND 01 2118

Nulleins-Doppel

☐ Eine besondere Gelegenheit bot sich Eisenbahnfreunden am Wochenende des 11. und 12. Mai 2019 zwischen Arnstadt, Meiningen und Eisenach: Unter der Regie der IGE „Werrabahn Eisenach“ e.V. waren die beiden „großohrigen“ Schnellzug-Veteraninnen 01 2118 und 2066 vor einem Sonderzug aus immerhin neun Schnellzugwagen unterwegs. Auftakt zu der Veranstaltung war ein Fotoshooting am Abend des 10. Mai im Bw Arnstadt. Am Samstag zogen beide Lokomotiven ihren Sonderzug mit vereinten Kräften von Arnstadt aus bis nach Gehlberg und von dort zurück nach Gräfenroda. Nach

Die Sonderfahrten im Mai 2019 waren eine der letzten Gelegenheiten, die beiden 01 gemeinsam in Aktion zu erleben. 01 2118 (hier bei Bad Salzungen) soll in wenigen Wochen wegen Fristablaufs abgestellt werden.

einem Wasserhalt in Oberhof setzten die beiden Loks ihre Fahrt nach Meiningen fort. Dort trennten sich kurzzeitig die Wege der beiden Akteurinnen, um anschließend in Immelborn wieder zusammenzufinden. Am 12. Mai standen schließlich separate Fahrten der beiden Maschinen auf dem Programm.

FOTOS: JAN-HENDRIK SELLIN (2)

Am 12. Mai 2019 waren die beiden 01 getrennt unterwegs. So dampfte 01 2066 durch die Frühlingslandschaft bei Breitungen.

FOTO: SSN/ROBERT VAN AGTHOVEN

Mit vereinten Kräften für die 23: Nach zwei erfolgreichen Probefahrten posierten am 13. April 2019 insgesamt 42 an der Restaurierung von 23 023 beteiligte Mitarbeiter in Rotterdam vor der Lok. Die jüngst erfolgte Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Bundesbahn-Maschine ist der Lohn für die jahrelange Arbeit.

STOOM STICHTING NEDERLAND (SSN)

23 023 kehrt zurück

☐ Wegen Fristablaufs hatte man sie vor zwölf Jahren abstellen müssen, doch nun ist 23 023 der Stoom Stichting Nederland (SSN) wieder in betriebsfähigem Zustand. Bereits im Februar 2019 konnte die Lok erstmals seit Jahren wieder unter Dampf gesetzt werden, und so standen am 5. April 2019 selbstständige Probefahrten in Begleitung der Railexperts-Lokomotive 9901 (NS-Reihe 1600) zwischen Rotterdam Noord Goederen und Rotterdam Centraal auf dem Programm. Am 6. April folgten Probefahrten nach Gouda und Utrecht. Am 25. Mai 2019 schließlich kehrte 23 023 im Rahmen einer Feier in den Museumsbetrieb zurück. Der Aufarbeitung von 23023 kam auch die im November 2018 erfolgte z-Stellung von 65 018 der SSN zupass, da bei dieser einige fehlende Teile, etwa der Überhitzer oder niederländische Zugbeeinflussungssysteme, entliehen werden konnten.

23 023 ist eines von insgesamt acht erhaltenen Exemplaren dieser letztgebauten Dampflokbaureihe der Bundesbahn. Die Maschine befindet sich seit 1976 in den Niederlanden, nachdem die SSN die 1975 z-gestellte Lokomotive des Bw Crailsheim erworben hatte. Weitere Informationen zur Baureihe sowie ein Poster der 23 finden Sie im MEB 4/19.

FOTO: YANNICK KRUSE

■ ***Mit Heavy Metal zum Hafengeburtstag: Weil sowohl die eingeplante 216 002 als auch die Ersatzlok der Osnabrücker Hafenbahn nicht zur Verfügung standen, bespannte die spektakulär lackierte Railsystems RP-291 034 einen Sonderzug der Osnabrücker Dampflokfreunde, der am 11. Mai 2019 Besucher des Hamburger Hafengeburtstags in die Elbmetropole brachte. Die bunte Lok stand in einem interessanten Kontrast zum grünen Wagenpark des Zuges.***

KLIMA? KLIMA!

Stefan Alkofer

Der Mai war Mist. Regen, Kälte. Selten zuvor habe ich im Mai so häufig die Heizung angestellt. Wo bitte bleibt die Erderwärmung?

Diese Frage stellen jene Ignoranten, die Wetter nicht von Klima unterscheiden können. Wetter ist lokal, kann Kapriolen schlagen. Klima ist global und wird zur Bedrohung. Es gibt längst keine ernstzunehmenden Wissenschaftler mehr, welche die potentielle Klimakatastrophe leugnen.

Die gestrige Europawahl zeigte, dass dieses Thema den Bürgern unter den Nägeln brennt. Vor allem jene Parteien, welche die Klimafrage ernst nehmen, legten zu.

Noch können wir gegensteuern. Unsere Kinder, die freitags demonstrieren, verlangen das von uns. Es ist ihre Zukunft.

Und die Eisenbahn kann entscheidend zur Lösung der Probleme beitragen – das ist eine wunderbare Nachricht. Mehr denn je gilt die simple Grundprämisse der Allianz pro Schiene: „Mehr Verkehr auf die Schiene".

Die Bahn muss attraktiver werden; Benachteiligungen gegenüber Auto, Lkw und Flugzeug müssen jetzt abgebaut werden: Mehrwertsteuer, EEG-Umlage und Trassen- beziehungsweise Mautgebühren sind Stellschrauben, an denen man sofort drehen kann.

Dann fehlt noch der große Plan, eine Agenda 2030 für den gesamten Verkehr, hierzulande und in Europa. Diese Agenda kann nur ein Ziel haben: moderne und intelligente Mobilität bei größtmöglicher Umweltverträglichkeit.

Je früher wir beginnen, desto sanfter die Einschnitte. Vollkommen schmerzfrei geht es längst nicht mehr.

FOTO: ALEXANDER BAUER

Die Weißeritztalbahn bot Ausflüglern in der Woche nach dem Osterfest 2019 eine besondere Überraschung: Erstmals seit gut vier Jahrzehnten war mit der VIK 99 713 wieder ein Exemplar der einst für die Strecke typischen Gattung im Planeinsatz auf der Schmalspurbahn zwischen Freital-Hainsberg und Kurort Kipsdorf unterwegs. Bei dieser Gelegenheit gab es auch, erstmals seit DR-Zeiten, wieder Zugkreuzungen im Bahnhof Seifersdorf.

REAKTIVIERUNGSPROGRAMM IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Werbefahrt auf der Kandertalbahn

FOTO: BERND KEIDEL

Die „IG pro Kandertalbahn" simulierte am 4. Mai 2019 mit 644 058 einen modernen Nahverkehrsbetrieb auf der Kandertalbahn, hier kurz vor dem Halt in Binzen auf der Fahrt von Kandern nach Haltingen zu sehen.

Das Land Baden-Württemberg will mit der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken mehr Fahrgäste auf die Schiene bringen. Seit 2018 konnten kommunale Gebietskörperschaften und Verkehrsverbände Vorschläge für mögliche Reaktivierungsstrecken einreichen. 41 der insgesamt 75 vorgeschlagenen Strecken überstanden eine eingehende fachliche Prüfung.

Im nächsten Schritt werden diese Bahnstrecken nun bis Ende 2020 auf ihr Fahrgastpotential sowie die erforderlichen Investitionen hin untersucht. Am Ende sollen voraussichtlich 15 Strecken in das Reaktivierungsprogramm aufgenommen werden.

Unter den 41 Kandidaten ist auch die 1983 stillgelegte, gut 13 Kilometer lange Kandertalbahn Haltingen – Kandern, die seither nur noch im Museumsbetrieb bedient wird. Unmittelbar nach Start der nächsten Auswahlrunde lud die „IG pro Kandertalbahn" am 4. Mai 2019 zu mehreren Schnupperfahrten mit einem modernen Dieseltriebwagen der Baureihe 644 auf der historischen Strecke ein.

ZWISCHENHALT

Der RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) bestellte über seine Tochtergesellschaft „fahma" 27 Brennstoffzellen-Triebzüge des Typs iLint beim französischen Hersteller Alstom. Die Züge sollen ab 2022 auf den HLB-Linien RB 11, RB 12, RB 15 und RB 16 zum Einsatz kommen. Sie bilden dann die weltweit größte Brennstoffzellenzug-Flotte.

Ex-Bahnchef Rüdiger Grube ist neuer Aufsichtsratsvorsitzender von Bombardier Transportation Deutschland. Grube ist Nachfolger von Wolfgang Tölsner, der Mitte April von seinem Posten zurückgetreten war.

Die S-Bahn-Dresden soll neue Fahrzeuge erhalten. Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) erwägt den Kauf von bis zu 15 Twindexx-Doppelstocktriebzügen von Bombardier.

National Express sowie die Auftraggeber SPNV-Nord, NVR und VRR vereinbarten, die Kapazität auf der neu eingeführten RRX-Linie RE 5 zu erhöhen. Dazu soll auf einen Teil des ursprünglichen Stärken-/Schwächen-Konzepts verzichtet werden.

Die griechische Train OSE nahm im Mai den durchgehenden elektrischen Betrieb zwischen Athen und Thessaloniki auf. Die schnellsten Züge bewältigen die gut 500 Kilometer lange Strecke nun in vier Stunden. Neben fünf täglichen IC-Zugpaaren verbindet auch ein Nachtzugpaar die beiden Städte.

FOTO: SASCHA DUWE

An das legendäre Eilzugpaar E 802/805 Sonneberg–Leipzig wollten die Eisenbahnfreunde Sonneberg e. V. am 18. April 2019 mit ihrem Sonderzug „Messestadtexpress II“ erinnern. Auf dem Rückweg von Leipzig in die thüringische Spielzeugstadt verkehrte der Sonderzug in einer ähnlichen Fahrplanlage wie der E 805, der einst Leipzig über Zeitz und Gera mit Saalfeld verband. Mit 010 509 der Pressnitztalbahn war dem Zug sogar ein Exemplar der für diese Leistung einst so typischen Dampflok-Baureihe 01.5 vorgespannt.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

SBB Cargo setzt ihre 482 029 derzeit im Auftrag der Hamburger Rail Service (HRS) ein. Trotz der frischen orangefarbenen Seitenbeklebung sind am Rahmen der Lok noch Reste des SBB Cargo-Schriftzugs zu erkennen. Am 1. April 2019 war die Maschine auf dem Weg von Neustadt (Donau) nach Magdeburg.

Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats Juli: Reservekomposition BLS 1999

Um 1950 beschaffte die BLS Leichtstahlwagen mit offenen Plattformen und Holzbänken für den Regionalverkehr. Als Höchstgeschwindigkeit waren 110 km/h zugelassen und, sobald mit Reisenden besetzt, galt Tempo 100 als Maximum. Eine Revision beim Hersteller in Schlieren brachte 1971/72 einmal dank Polstern mehr Komfort und dann durch geschlossene Plattformen mit Gummiwulsten ein neues Limit von 125 km/h. Diese Umbauwagen rückten trotzdem rasch in die Reserve. Am Kaeserberg ergänzen neuere Wagen eine Komposition für den Spitzenverkehr. Die Umbauwagen fahren 1999 und 2000 ins Altmetall. Die nunmehr 75jährige Ae 4/4 251 gehörte schon damals zur Reserve.

www.kaeserberg.ch

Stream eBooks VGB

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.

Faszination Lasercut
Best.-Nr. 920027-e
nur € 8,99

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

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

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

UNSERE
VGB MEDIATHEK

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

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

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

www.facebook.de/vgbahn

Kompetenz aus Leidenschaft.
Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

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

FRAGEZEICHEN

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

FOTO: STEFAN KLEIN

☐ *Seit 2015 fährt 212907 für das Unternehmen Captrain. Insgesamt verließen zwischen 1963 und 1969 nur zehn Exemplare dieser als V100PA bezeichneten Privatbahn-Variante der V100 die Werkshallen. Wir wollen von Ihnen wissen: In welcher traditionsreichen deutschen Lokfabrik wurden die zehn Exoten gebaut?*

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2019 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Naumburg (Saale) Hbf". Gewonnen haben: Müller, Gert, 09126 Chemnitz; Sack, Lothar, 06366 Köthen; Büchele, Josef, 79576 Weil am Rhein; Biallas, Thomas; 06618 Naumburg; Ade, Roland, 01309 Dresden; Kolberg, Sven, 19063 Schwerin; Schnelle, Bernd, 01277 Dresden; Engel, Torsten, 04668 Grimma; Hanl, Jörg, 04509 Delitzsch; Herrman, Jens, 04357 Leipzig; Sommer, Georg, 01855 Sebnitz; Barmeyer, Holger, 56073 Koblenz; Fischer, Roswitha, 84079 Bruckberg; Becker-Poschen, Waltraud, 51379 Leverkusen; Börner, Frank, 89407 Dillingen (Donau); Lück, Klaus, 69502 Hemsbach; Gluma, Lieselotte, 14167 Berlin; Halm, Hartmut, 52062 Aachen; Kerch, Brigitte, 67663 Kaiserslautern; Schneider, Helmut, 06618 Naumburg.

FOTO: DBAG/OLIVER LANG

■ *DB Cargo unterstreicht die Bedeutung Europas für den Schienengüterverkehr. Aus diesem Anlass präsentierte das Unternehmen seinen Mehrsystem-Vectron 193360 am 15. Mai 2019 in Seelze in einem speziellen Design mit dem Slogan „I am European #BahnfuerEuropa".*

FOTO: SYLVIO OHLT

■ *Mit 232704 kehrt eine weitere Ludmilla nach ihrer Ausmusterung bei der DBAG im Privatbahngewand auf die Gleise zurück. Nach ihrer Hauptuntersuchung im lettischen Ausbesserungswerk in Daugavpils fährt die Lok nun für das estnische Unternehmen Skinest Rail, das sich verstärkt im Deutschen Markt engagieren möchte. Im Mai 2019 absolvierte die farbenkräftige Maschine ihre ersten Einsätze für die Firma „Triangula Logistik". Am Morgen des 19. Mai 2019 war sie im Bahnhof Nossen zu sehen.*

FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ *Am 23. Mai 2019 feierte die neue Flixtrain-Verbindung zwischen Berlin und Köln Premiere. Als Zuglok mietete Flixtrain 193826 von Railpool. Die Maschine des Typs Siemens Vectron kommt in einem neuen „Europa Design" zum Einsatz. Auf seinem Weg von Berlin Südkreuz nach Köln hält der Zug unter anderem in Wolfsburg, Hannover, Bielefeld, Dortmund, Essen, Duisburg und Düsseldorf. Während der Sommerferien in NRW wird der Flixtrain aufgrund einer Baustelle über Wuppertal umgeleitet. Das Bild zeigt den Eröffnungszug auf dem Weg nach Köln bei Essen-Kray.*

HYBRID-MUSTERUMBAU DER BAUREIHE 294

Grüne Zukunft für die V90

☐ Im Instandhaltungswerk Cottbus werden derzeit zwei Loks der Baureihe 294 zu Hybrid-Musterlokomotiven umgebaut. Im Einzelnen handelt es sich um die Oberhausener 294 789 (1094 001) und die Gremberger 294 832. Beide Lokomotiven standen in ihren Heimat-Betriebshöfen seit 2013 auf „z". Der Musterumbau läuft bei der DB AG unter dem Projektnamen HELMS Nr. 45 (Hybrid Electro Mechanical Shunter). Beteiligt an der Entwicklung des neuen Hybrid-Antriebssystems sind neben dem Instandhaltungswerk Cottbus der DB Systemtechnik und DB Cargo auch die Firmen Toshiba und Henschel. Ziel ist es, den Dieselverbrauch sowie den CO_2- Ausstoß der Lokomotiven um 30 Prozent zu reduzieren. Auch der Lärmpegel der Maschinen soll deutlich gesenkt werden. Durch den Einbau einer Traktionsbatterie wären zudem in eingeschränktem Rahmen völlig emissionsfreie Fahrten möglich. Im Zuge des Umbaus werden das Getriebe und der Motor ausgebaut und durch neue Elektromotoren ersetzt. Diese werden durch Akkumulatoren sowie einen Dieselmotor über einen Generator gespeist. Verlaufen die Versuche zufriedenstellend, plant DB Cargo seine gesamte Rangierdiesellok-Flotte der Baureihe 294 entsprechend umweltfreundlich umzurüsten. Kofinanziert wird das Projekt HELMS durch die Fazilität „Connecting Europe" (CEF) der Europäischen Union.

FOTO: FRANK HEILMANN

HELMS-Lok 1094 001 am 25. April 2019 im Instandhaltungswerk Cottbus.

FOTO: NIELS KUNICK

■ *Im Zuge der Diskussionen über die Wiederbelebung der Regionalbahnlinie 110 zwischen Döbeln und Meißen fanden am 18. Mai 2019 zwei Sonderfahrten zwischen den beiden Städten statt. Zum Einsatz kam ein Pesa-Link (Baureihe 632) der Niederbarnimer Eisenbahn. Die gut besetzten Züge gaben einen Vorgeschmack darauf, wie ein moderner Schienennahverkehr in der Region aussehen könnte. In Döbeln traf der aus Meißen kommende Sonderzug auf den planmäßigen Zug der MRB aus Leipzig.*

FOTO: JOHANNES M. CONRAD

■ *Eine Oberleitungsstörung auf der linken Rheinstrecke bei Remagen sorgte am 4. Mai 2019 für einen außergewöhnlichen Umleiter-Verkehr: Weil baustellenbedingt auch die rechte Rheinstrecke nicht befahren werden konnte, wurden die Intercitys in Richtung Rhein-Main-Gebiet über die Sieglinie, die Dillstrecke und die Main-Weser-Bahn umgeleitet. Insbesondere an der Dillstrecke, über die planmäßig seit vielen Jahren keine Fernverkehrszüge mehr verkehren, boten sich interessante Motive: So passierte 101 110 mit dem IC 2025 von Hamburg Altona nach Frankfurt (Main) den Bahnhof Dillenburg vor der Kulisse einiger Formsignale. Am Zugschluss lief die abgebügelte Schwesterlok 101 120 mit.*

WEISSERITZTALBAHN

Lokschuppen-Neubau in Freital

☐ Gemeinsam mit dem Freistaat Sachsen und dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) weihte die SDG (Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft) am 9. Mai 2019 ihre neue zweigleisige „Instandhaltungs-Halle" am Bahnhof Freital-Hainsberg ein. Tatsächlich handelt es sich bei dem modernen Betonbau mit holzverkleideter Fassade um einen hochmodernen Dampflokschuppen. Für die SDG bedeutet der neue Lokschuppen einen enormen Vorteil, schließlich mussten bis dato Lokomotiven in Freital-Hainsberg und Wagen in Freital-Pottschappel unterhalten werden. Der Freistaat Sachsen, der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und die SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft investierten rund 3,6 Millionen Euro in das neue Gebäude. Die neue Halle entstand zwischen Juni 2017 und März 2019 unter Beachtung der Anforderungen des Denkmalschutzes, da sie unmittelbar an den über 100 Jahre alten Lokschuppen der Weißeritztalbahn angrenzt.

Die neue Werkstatt bietet einen modernen und zeitgemäßen Rahmen für die tägliche Wartung der Fahrzeuge: Eine Hubbockanlage ermöglicht das Anheben der Fahrzeuge und ein Brückenkran erleichtert den Transport und die Montage schwerer Einzelteile. Zudem wurden 160 Meter Gleis und zwei Weichen verlegt.

FOTOS: LARS BRÜGGEMANN (2)

Die Architekten Joachim Lindner (links) Michael Gäbler (rechts) und André Dörfelt von der SDG bei der Schlüsselübergabe am 9. Mai 2019.

Der neue Lokschuppen in Freital liegt direkt an der Bahnhofsausfahrt nach Kurort Kipsdorf. Die moderne Gestaltung harmoniert mit den älteren Gebäudeteilen.

■ *Dem Schneidbrenner entkommen: Überraschend gelangten am 25. April 2019 die beiden DB-Mehrsystem-Loks 181 213 und 215 aus dem Stillstandsmanagement nach Frankfurt Griesheim. Dort sollen die Maschinen, die noch über gültige Einsatzfristen verfügen, auf den Dienst für ihren neuen Eigentümer Schlünß Eisenbahnlogistik (SEL) aus Wankendorf vorbereitet werden. Die Aufnahme entstand am 28. April 2019 im Umschlagbahnhof Ost in Frankfurt (Main).*

FOTO: THORSTEN STAPPERT

FOTO: JOACHIM STÜBBEM

■ *In Anlehnung an die historischen Einsätze der Baureihe 86 vor Ort fanden auch in diesem Jahr auf der Insel Usedom in Zusammenarbeit der Bahnnostalgie Deutschland und der Usedomer Bäderbahn zahlreiche Dampfsonderfahrten statt. Vom 1. bis 5. Mai 2019 pendelte die mit Windleitblechen versehene 86 1333 als 86 1323 zwischen Zempin und Zinnowitz.*

FOTO: NILS FLOSS

■ *Erstmals seit mehr als fünf Jahren wurden die Übergabegleise im Gewerbegebiet des Ortes Lichtenstein im Landkreis Zwickau am 3. Mai 2019 von einem vollwertigen Güterzug bedient, der auch vor Ort beladen wurde. 202 743 der „Regio Infra Service" brachte die leeren Holzwagen nach Lichtenstein und beförderte den beladenen Zug anschließend nach Glauchau. Das Bild entstand während der Rangierarbeiten.*

FOTO: FELIX SERAPHIN

■ *Triebzugmangel zwang die DB AG im April 2019 dazu, für ihre Erzgebirgsstrecken zusätzlich zu den üblichen 642 auf 628 490 der Westfrankenbahn zurückzugreifen. Am 24. April 2019 passiert der Triebzug auf dem Weg nach Chemnitz den Haltepunkt Hohenfichte.*

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.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

FOTO: MARCUS HEINSCHEL

Am Abend des 23. April 2019 befuhr 101 073 mit dem IC 2223 von Berlin nach Aachen die Haus-Knipp-Brücke über den Rhein bei Duisburg.

IC 2222/2223 AACHEN – BERLIN

Die Erben der Hecken-Eilzüge

Zur Bundesbahn-Zeit waren Hecken-Eilzüge, die einen langen Zuglauf abseits der Magistralen durch das Land hatten, keine Seltenheit. Ein interessantes Intercity-Zugpaar schickt sich jedoch an, in die Fußstapfen dieser legendären Züge zu treten. Eine Brückenbaustelle bei Bielefeld, eine langfristige Langsamfahrstelle auf der Strecke zwischen Münster und Dortmund sowie hohe Streckenauslastungen auf den Ruhrgebietslinien veranlasste die Fahrplanmacher der DB AG dazu, das Intercity-Zugpaar 2222/2223 Aachen – Berlin Südkreuz, auf Teilabschnitten über ungewöhnliche Strecken zu leiten. Auf dem Weg nach Berlin zweigt der IC bei Essen-Dellwig auf eine Güterzugstrecke in Richtung Bottrop ab.

Weiter geht es über Gladbeck, Marl-Mitte, Münster und Osnabrück nach Löhne, erst in Hannover gibt es dann wieder einen Halt.

Auf dem Rückweg verkehrt der IC von Münster aus über Recklinghausen, Gladbeck, Oberhausen und durch den Güterbahnhof Oberhausen-West, um auf Deutschlands nördlichster Eisenbahn-Rheinbrücke, der Haus-Knipp-Brücke, den großen Fluss zu überqueren. Nächster Halt ist erst wieder Krefeld Hbf.

FOTO: FELIX SERAPHIN

Die Stadt Stollberg veranstaltete am 18. und 19. Mai 2019 ein zweitägiges Fest auf dem Bahnhofsgelände von Stollberg. Anlass dafür war der 140. Jahrestag der Eröffnung der Linie zwischen Stollberg und St. Egidien. Am 19. Mai pendelte neben einem dampfbespannten Sonderzug auch der Doppelstocktriebwagen 670 002 von Köstners Schienenbusreisen (KSR). Bei St. Egidien befindet sich der Triebwagen auf Überführungsfahrt nach Lichtenstein (Sachs.) zur ersten Pendelfahrt bis Stollberg.

FOTO: OLIVER WINNER

Seit wenigen Wochen ist 132 068 wieder im Einsatz für die Leipziger Eisenbahngesellschaft. Die 1974 gebaute Maschine fuhr nach ihrer Ausmusterung bei der DB AG als Lok 313 für die Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft (MEG), 2017 gelangte sie zur LEG. Nach einer Aufarbeitung steht sie seit dem 18. April 2019 wieder in ihrem bordeauxroten Ursprungskleid im Dienst. Am 24. April 2019 passierte sie gemeinsam mit 232 238 vor einem Kesselzug nach Ingolstadt den markanten Turm der Friedenskirche Ponitz.

Brocken-Nostalgie

Weltneuheit!

Jubiläumsarmbanduhr – 25 Jahre Zugverkehr zum Brocken

- Goldplattiertes Edelstahlgehäuse
- Zifferblatt im Stil einer Bahnhofsuhr
- Genarbtes Echtlederarmband

Ø Uhrengehäuse: 4,2 cm
Gehäuse Höhe: 1 cm
Lederarmband für Handgelenkumfang: 17,5–22,5 cm

Produkt-Nr.: 522-FAN13.01
Produktpreis: € 149,85
(zahlbar auch in 3 Monatsraten zu je € 49,95)
zzgl. € 8,95 Versand

Designed in Germany

WELTWEITE LIMITIERUNG

Jede Uhr ist ein nummeriertes Unikat

Rückseite mit detaillierter Seitenansicht und individueller Ausgabenummer

Ihre Uhr kommt in einer edlen Präsentbox zu Ihnen nach Hause

Mit Volldampf auf den Brocken

Vor 25 Jahren hieß es zum ersten Mal wieder: „Mit Volldampf auf den Brocken." Denn erst seit dem 1. Juli 1992 nehmen die „Brockenloks" wieder planmäßig Kurs auf den höchsten Berg Norddeutschlands. Feiern Sie dieses Jubiläum mit einer einzigartigen Armbanduhr!

Das nostalgische Design der Uhr rückt das Brockenbahn-Zugensemble prominent in den Vordergrund und wird zu einem einzigartigen Blickfang an Ihrem Handgelenk. Das aus dem Zentrum gerückte kleine Zifferblatt ist im Stil einer altertümlichen Bahnhofsuhr gestaltet. Die Uhr erscheint exklusiv bei The Bradford Exchange und ist auf nur 99 Fertigungstage limitiert. **Genießen Sie das nostalgische Flair der Dampflok-Ära und bestellen Sie Ihr Exemplar der Armbanduhr „Brocken-Nostalgie" am besten noch heute!**

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 86613
Mit 120-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **29. Juli 2019**

☐ **Ja,** ich reserviere die Armbanduhr **„Brocken-Nostalgie"**

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (✗):
☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum — E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

✗
Unterschrift

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

WEEE: 97075536

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **86613**

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

FOTO: SASCHA DUWE

Traditionell fällt das Bahnhofsfest der Eisenbahnfreunde Kötzschau e. V. auf den internationalen Museumstag. In diesem Jahr wurden in Kooperation mit dem Unternehmen „Leipziger Dampf Kul Tour" (LDK) Pendelfahrten zwischen Leipzig Hbf und Großkorbetha durchgeführt. Dabei kam am 2. Mai 2019 die Schweriner 91134 zum Einsatz, welche aktuell als Leihlok bei LDK verweilt. Leider bietet die Strecke seit ihrer Modernisierung kaum noch passende Motive für einen Dampfzug. Auf der Saalebrücke zu Bad Dürrenberg ließ sich dennoch eine Aufnahme ohne die störenden Beton-Oberleitungsmasten anfertigen.

ZEITREISE

Runderneuerung in Mosbach

Am 24. Oktober 2017 zeigte die 1972 gebaute ehemalige BASF-Werkslok 40 deutliche Spuren eines langen Einsatzlebens.

FOTOS: STEFAN KARKOWSKI (2)

Frisch lackiert und fast wie neu präsentierte sich die Lok am 15. Mai 2019 in den Farben des neuen Eigentümers VW.

Nach einem Insolvenzverfahren im Jahr 2012 konzentriert sich die traditionsreiche Lokomotivfabrik Gmeinder aus dem nordbadischen Mosbach auf die Aufarbeitung und Modernisierung von Diesellokomotiven. Das Beispiel der ehemaligen BASF-Werkslok 40 zeigt, dass dabei quasi neuwertige Maschinen entstehen: Die 1972 bei Krauss-Maffei unter der Fabriknummer 19577 gebaute Lokomotive des Typs M1200BB befindet sich seit Oktober 2017 auf dem Gmeinder-Werksgelände in Mosbach.

In den vergangenen anderthalb Jahren wurde die Maschine mit einer neuen Kühlanlage, je einer neuen Lok- und Fernsteuerung sowie mit neuen Kompressoren versehen. Für den Einbau eines neuen MAN-Motors des Typs D2862 LE633 (588 kW/800 PS bei 1800 U/min) musste der Vorbau vor dem Führerstand verbreitert werden. Lediglich das originale Voith-Getriebe des Typs L5r4U2 blieb erhalten.

Nach ihrer Neulackierung präsentierte sich die Lok im Mai 2019 bereit zur Auslieferung an den neuen Abnehmer, das VW-Werk in Emden. Die 88 Tonnen schwere vierachsige Maschine dürfte damit eine der größten Werkslokomotiven sein, die je im Einsatzbestand von VW waren.

STEFAN CARSTENS

präsentiert

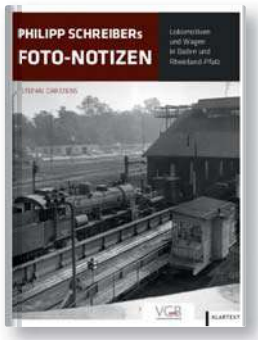
192 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, mehr als 320 historische Farb- und Schwarzweißbilder mit informativen Texten
Best.-Nr. 581921 | € 39,95

Aufgrund des großen Erfolges der vom VGB-Bestsellerautor Stefan Carstens in den letzten Jahren zusammengestellten Büchern 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 einzigarten Zeitdokumenten fort. Gegenüber den bislang erschienenen Werken wurde der Umfang noch einmal erweitert und auch den Einband grundlegend überarbeitet.

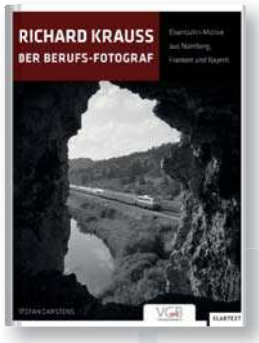
Wie immer wurden alle Fotos aufwendig digitalisiert (z.B. Vierfachscans mit einem Nikon-Scanner bei Kodachrome-Dias) und bearbeitet.

Sie lassen die Blütezeit der Deutschen Bundesbahn wieder aufleben und versetzen den begeisterten Betrachter in eine längst vergangene Epoche.

Nach wie vor erhältlich sind die hervorragenden, von Stefan Carstens zusammengestellten Bände über die Archive Willke, Krauss und Schreiber:



Philipp Schreibers Foto-Notizen
Best.-Nr. 581403
€ 29,95



Richard Krauss Der Berufs-Fotograf
Best.-Nr. 581732
€ 29,95

Fritz Willke – Fotograf und Archivar
Best.-Nr. 581515
€ 29,95

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

www.facebook.de/vgbahn

A Beautiful One

Die Legende „Big Boy" ist wieder unterwegs! Tausende Menschen waren dabei, als UP 4014 auf ihrer ersten Fahrt nach fast 60 Jahren den Scheitelpunkt des berühmten Sherman Hill Summit überquerte.

Big Boy

Die oft langen Unterwegshalte kamen den fotografierenden Eisenbahnfreunden gelegen. Ganz selten, wenn 4014 schon früh unterwegs war, gelangen auch Bilder bei noch kühlen Temperaturen in der Morgensonne – Dampfatmosphäre pur!

FOTO: JIM KLEEMAN

FOTOS (2): HENDRIK BLOEM

Die Brenner sind abgestellt, der Kessel hat Spitzendruck, die Lok ist bereit für die Nachtruhe. Nun hat man den Big Boy fast für sich allein!

Wir neigen dazu, den „Big Boy“ einen Jungen zu nennen. Für die Personale aber ist „Big Boy“, „die 4014“ (Four-o-fourteen), in alter Tradition ganz klar eine Sie. Gerne folge ich dabei dem, was mir ein 90-jähriger ehemaliger Betriebseisenbahner in Evanston mit Blick auf den unter Spitzendruck stehenden Giganten ins Ohr flüsterte: „She is such a beauty. Isn't she? Oh boy, she is ...“

Die Fakten zur Wiederauferstehung von UP 4014 sind öffentlich und schnell recherchiert. Seinerzeit schlug die Pressemeldung wie eine Bombe ein und bestätigte ein Gerücht, das sich seit 2012 hartnäckig unter den Eisenbahnfreunden hielt: Die Union Pacific Railroad (UP) erwog, für die im Mai 2019 geplanten Feierlichkeiten zur Fertigstellung der ersten transkontinentalen Eisenbahn der USA vor 150 Jahren eine „Big-Boy“-Lokomotive der Klasse 4000 wieder in Betrieb zu nehmen Aus den acht noch vorhandenen, über die ganzen USA verstreut aufbewahrten Maschinen dieser Gattung (4004 bis 4006, 4012, 4014, 4017, 4018 und 4023) wählte man die im Eigentum der Southern California Chapter der Railway & Locomotive Historical Society (R&LHS) befindliche und in Pomona, Kalifornien, ausgestellte 4014 als besterhaltene Lok aus und kaufte sie 2013 zurück. Sie war bestens gepflegt, mit einem Schutzlack beschichtet und wies gut konservierte Lager auf.

Fertigstellung pünktlich zum großen Jubiläum

4014, eine (2'D)D2' h4, gemäß Whyte-Notation 4-8-8-4, gehörte zur Serie der bei ALCo (American Locomotive Company) 1941 zunächst gebauten 20 Lokomotiven

FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Vornehmlich minderwertige Kohle war früher auf den „Big Boys“ zu verfeuern, die Feuerbüchse musste entsprechend riesig, mit einem Rost von fast 14 Quadratmetern, ausgelegt werden.

FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Überwiegend europäische Fans haben sich am Bahnhofskopf aufgereiht. Ortskundigere Fans standen meist dort, wo die Loks noch arbeiteten.

(4000 – 4019), denen im Jahr 1944 nochmals ein Baulos weiterer fünf Maschinen folgte (Nr. 4020 – 4024). Die UP-Klasse 4000 zählt mit fast 550 Tonnen Gewicht und einer Länge von 40,5 Metern nicht nur zu den größten in Serie gebauten Dampfloktypen, sondern mit 4560 kW indizierter Leistung bei fast 50 km/h auch zu den leistungsfähigsten Baureihen der Welt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 mph (112 km/h).

4014 stand bis zum Juli 1959 planmäßig im Einsatz, bevor sie 1962 der R&LHS übergeben wurde. Zu diesem Zeitpunkt hatte sie über eine Million Meilen Laufleistung erzielt. Die Überführung nach Cheyenne vollzog sich mit teils mehrwöchigen Pausen von November 2013 bis April 2014. Zunächst gingen die Arbeiten im eigens ausgebauten UP Steam Shop in Cheyenne verhalten voran. Weil sich auch UP 844 (2'D2'h2-Bauart „Northern", ALCo 1944) in Aufarbeitung befand, arbeitete man erst nach deren Fertigstellung am 17. Juni 2016 mit ganzer Kraft an 4014. Die Aufarbeitung stellte das Team vor große Herausforderungen, nicht zuletzt war der Zeitplan äußerst knapp. Die auf Ölfeuerung umgebaute Maschine erhielt nach Aussagen des UP-Teams den Öltender der derzeit nicht betriebsfähigen „Challenger" UP 3985 ((2'C) 2'h4, ALCo 1936), mit welchem sie nach ihrer Fertigstellung am 1. Mai 2019 unter Dampf selbstständig die Werkstätte in Cheyenne verließ. Am 2. und 3. Mai erfolgten Probefahrten nach Nunn (Colorado) und zurück. Schon am nächsten Tag sollte eine mehrtägige Überführung ohne Fahrgäste über gut 700 Kilometer von Cheyenne (Wyoming) nach Ogden (Utah) zum großen Jubiläum „Spike 150" beginnen, bei der sie zur Freude der Fans einen Neun-Wagen-Zug, der mit UP 844 und einer Diesellok bespannt war, anführte. Die Wagen wurden nach Ogden überführt, um mit dort bereitstehenden Waggons vereinigt zu werden. Für die Rückreise nach Cheyenne mit diesem Zwölf-Wagen-Sonderzug konnten Mitfahrten für 3000 US-Dollar je normalem Sitzplatz und 5000 US-Dollar je Platz im Dome Car (Aussichtswagen) erworben werden.

Auf der Rückfahrt bildete der bekannte Kanzelwagen der UP den Zugschluss. Er war mit diesem passenden Emblem versehen.

Nicht nur Zaungast, sondern in erster Reihe

Zusammen mit tausenden Enthusiasten hatte auch ich das unverschämte Glück, bei diesem Ereignis, in dessen Rahmen die historische erste große Fahrt von „Big Boy" als „The Great Race to Ogden" stattfand, dabei zu sein. Aber ganz entgegen den uns mit auf den Weg gegebenen Einschätzungen standen wir, die deutsche Reisegruppe, angesichts der erwarteten Massen nicht in der hinteren Reihe, unterlagen keinen Restriktionen des Sicherheits-

FOTO: ANDREW M. WIRTH

Bewegungsunschärfe, die Lage der Steuerung und der Abdampf verraten es: 4014 ist in Fahrt!

personals und durften uns schon vom ersten Abend dieses mehrtägigen Ereignisses an nicht nur als Zaungäste fühlen. Wir erlebten ein freundliches Amerika, eine entspannte Union Pacific als Gastgeberin, sehr verständnisvolle Polizisten und waren fortan nah dran! Dass dies so war, ist vor allem Ed Dickens, dem Senior Manager of Heritage Operations (Chef des historischen Dampfprogramms der UP), der stets am Regler der 4014 zu sehen war und unter Eisenbahnfreunden zum Star avancierte, und seinem Team zu verdanken. Nahezu allabendlich trafen wir ihn dort, wo „Big Boy" zur Nachtruhe einkehrte. Ed war einfach da. Für seinen „Big Boy" und für uns. Und so ruhig wie 4014 nach ihren jeweiligen Etappen auf den Unterwegsstationen in Rawlins, Rock Springs, Evanston oder Ogden in den frühen Abendstunden vor sich hin schmauchte, so ruhig war die

FOTO: JOACHIM SCHMIDT

„Big Boy" in voller Schönheit: Die Anfahrten waren am frühen und kalten Morgen oft spektakulär anzusehen.

In Rock Springs vor der morgendlichen Abfahrt: Der Autor konnte sich der Mächtigkeit des Triebwerks beim „Big Boy“ (einfache Dampfdehnung, keine Verbundwirkung) selten entziehen.

FOTO: HENDRIK BLOEM

FOTO: ANDREW M. WIRTH

Zuglok auf der Hin- und Rückfahrt war UP 844, 4014 wurde vorgespannt. Eine Diesellok lief ebenfalls vorne im Zug mit. Beide Dampfloks fuhren mit Zusatztendern.

Szenerie insgesamt. Man arbeitete oft noch lange an der Maschine und es war Ed, der mit manchmal nur kurzen Handbewegungen in Richtung seines Teams dafür sorgte, dass die begeisterten Menschen tun konnten, was ihnen wichtig war: Kontakt mit „Big Boy" aufnehmen, ihn anfassen, ihn ganzheitlich erleben und fühlen. Ed war spätestens dann, wenn die Arbeiten beendet waren, daran interessiert, fachlich mit den Fans ins Gespräch zu kommen. So unterhielten wir uns auch über den deutschen Dampflokbau – aber das ist eine andere Geschichte.

Wir erfuhren durchaus, wie die jeweilige Tages-Etappe verlaufen, was an den Unterwegsbahnhöfen vor sich gegangen war, nachdem wir gesehen hatten, dass man sich vornehmlich und intensiv um das vordere Triebgestell kümmerte: Dieses war im Rahmen der mehrjährigen Aufarbeitung

Band zwischen Menschen und ihrer Eisenbahn

von 4014 tatsächlich total neu aufgebaut worden. Ed machte immer wieder klar, dass die Maschine insgesamt noch eingefahren werde und Einstellungsarbeiten sowie Nacharbeiten allenthalben nötig seien. Im Grunde genommen war die gesamte Fahrt deshalb auch als Testlauf zu werten, während dessen das Team die Maschine im Betrieb noch kennen lernte. Dank Ed waren wir früh informiert und erwarteten keinesfalls mehr eine wild dampfende 4014 auf Steigungsabschnitten, verstanden, warum die anstrengenden Streckenprofile, für uns alle hörbar, vornehmlich die mitfahrende UP 844 übernahm.

Aber wann immer 4014 an den insgesamt über 30 Fotostandpunkten, die wir in den zwölf Tagen unserer Begleitung einnehmen konnten, die Bühne betrat, freuten wir uns maßlos: Es war jedes Mal ein überwältigendes Erlebnis, diese Riesin in den Rocky Mountains, zwischen den Felsen des Echo-Gebirges oder in den endlos erscheinenden Weiten Wyomings und Utahs zu erleben. Wir begegneten ihr bei Sonnenaufgängen, bei Wind und Wetter, im strömenden Regen genauso wie unter gleißender Sonne und im goldenen Licht des zu Ende gehenden Tages. Und wir erlebten, wie die Menschen sich ihrer annahmen. Vielerorts war die Gigantin nach stundenlanger Beschau ein so selbstverständlicher Gast geworden, dass in ihrem Schatten Kinder unbekümmert im Schotter spielten, Eltern in ruhigen Gesprächen vertieft waren oder Fans sich der Faszination hingaben. Mir selbst war es erlaubt, mich tief ins Triebwerk hinein zu begeben. Wahnsinn! In jeder dieser oft andächtigen Situationen entstanden unsere Bilder, die an vielerlei Stellen gezeigt werden sollten, damit klar wird, dass das Band zwischen

An 4014 fanden trotz des wartungsarmen Triebwerks mit Rollenlagern viele Arbeiten statt. Am vorderen, neu aufgebauten Triebgestell wurde bei …

FOTO: MICHAEL HUBRICH

… fast jedem Halt mit Pressdruck nachgeschmiert. Ed Dickens im „Cab" seiner Lok.

FOTO: MICHAEL HUBRICH

UP 4014 „Big Boy“ unterwegs. Die obligatorische Rauchfahne der Ölfeuerung wies nur selten auf eine Kraftanstrengung der Lok hin. Der Faszination tat dies keinen Abbruch.

den Amerikanern und ihrer Eisenbahn immer noch da ist und sich in den letzten Wochen sogar ein gutes Stück gefestigt haben dürfte.

Vor allem auf der Rückfahrt von Ogden nach Cheyenne dann, die am 12. Mai begann, erlebten wir 4014 auf dem ein oder anderen Steigungsabschnitt als zwar für ihre Verhältnisse verhalten, aber doch kraftvoll arbeitende Maschine. Ed hatte am Abend zuvor angedeutet, dass dies anderntags nach dem „Heißfahren“ der Maschine zu erwarten sei. Nicht zuletzt sollte auch ein Presseteam mit an Bord sein. Wir haben in diesem Moment Eds Augenzwinkern vernommen und wussten, was gemeint war: Obacht an den Steigungen, ein wenig Show dürfte zu erwarten sein. Dies galt dann auch für die Anfahrten und kurzzeitig bei so mancher Vorbeifahrt, während der wir fassungslos staunten oder in Jubel ausbrachen. Darüber hinaus wurde 4014 aber mit äußerster Vorsicht und zurückhaltend gefahren. Und das war für ihren ersten Auftritt unter besonderen Bedingungen auch gut so. Wir alle wollen die 4014, ohne dass sie vorab einen Schaden erleidet, zur optimal eingestellten Maschine avanciert sehen, die möglichst bald ohne Unterstützung vor schweren Zügen auf Strecke geht. Wir vernahmen, dass genau dies noch in diesem Jahr, erstmals im Juli, geplant sei. □ *Hendrik Bloem*

Perfekt organisiertes Volksfest in Ogden

Am 9. Mai 2019 feierte UP den 150. Jahrestag der Fertigstellung der ersten transkontinentalen Eisenbahn – einen Tag vor der „Golden-Spike“-Feier in Utah, Promontory Summit. 1869 hatte man dort mit einem letzten Schienennagel die Zusammenführung der Streckenäste von Central Pacific (CP) und UP symbolisch vollendet (Bild rechts). Heute veläuft diese transkontinentale Eisenbahn nach einer Streckenverlegung abseits der historischen Stätte. Übrigens: Der damals extra von der CP angefertigte goldene Nagel wurde tatsächlich nie in die Schwellen eingeschlagen. In Ogden nun geriet die UP-eigene Feier zu einem mehrtägigen, perfekt organisierten Volksfest mit geschätzten 100 000 Besuchern. UP 4014 „Big Boy“ und UP 844 „Living Legend“ nahmen daran teil: mit einer an das „Golden Spike“-Ereignis angelehnten Aufstellung. Ein wichtiger Gast war, neben der Prominenz aus der UP und der Politik, Margaret Yee, Nachfahrin einer der vielen tausend chinesischen Arbeiter, die seinerzeit maßgeblich am Streckenbau beteiligt waren und dabei viel Leid erdulden mussten.

FOTO: ANDREW J. RUSSELL

Vollendung der „Transkontinentalen“ 1869 mit den Loks No. 60 „Jupiter“ der CP (links) und No. 119 der UP (rechts).

FOTOS (2): HENDRIK BLOEM

In den USA weiß man, Massen zu lenken: Nach der Zeremonie konnte jeder über eine Gasse unmittelbar an die Loks heran.

Ungewisse Zukunft für einen berühmten Triebzug der Baureihe VT 11.5: Der im Bahnpark Augsburg abgestellten Garnitur droht schlimmstenfalls die Verschrottung.

Einst fuhr er sogar als „Max Liebermann" für die Reichsbahn. Es wäre sehr traurig, wenn dieser Zeitzeuge auf Schienen in den Schrott müsste.

Wohin rollt der Blue-Star-Train?

Sie sind Ikonen des deutschen Wirtschaftswunders und gelten nicht nur unter Eisenbahnfreunden bis heute als Stars der Schiene: Die Triebzüge der Baureihe VT 11.5 (601) wurden ab 1957 von der DB als Trans-Europ-Express in Dienst gestellt. Später fuhren die luxuriösen Züge im Intercity-Verkehr und zuletzt im Urlauber-Sonderverkehr – bis sie 1988 aus dem planmäßigen Dienst ausschieden. Mehrere Fahrzeuge blieben beim Nürnberger DB-Museum erhalten.

Ein Triebzug kam nach Italien, wurde dort wieder in Betrieb genommen und schrieb noch einmal deutsch-deutsche Geschichte, als er kurz nach dem Fall der Mauer als „Max Liebermann" zwischen Hamburg und Berlin eingesetzt wurde. Nach seiner Rückkehr nach Italien wurde er massiv umgebaut zum „Italy-Express" für den Touristik-Verkehr auf dem Streckennetz zwischen Brenner-Pass und Sizilien. Mehrmals wechselte der Zug den Besitzer. Dann landete er auf einem Abstellgleis in der Schweiz, wo er von Vandalen beschädigt und mit Graffitis besprüht wurde.

FOTOS: MARKUS HEHL

Ein Triebkopf erhielt beide Lackierungen und zeigte sich so auf der Drehscheibe des Bahnparks.

Der Augsburger Koch und Gastronom Jürgen Drexler entdeckte den Zug im Jahr 2005 im Tessin, erwarb und restaurierte ihn. Mit neuem, blau-weißen Anstrich kam der Zug schließlich nach Augsburg, wo er in direkter Nachbarschaft zum Bahnpark von 2006 bis 2016 unter dem Titel „Blue-Star-Train" als stationäres Restaurant diente. Feiern und Speisen im Ambiente des ehemaligen Trans-Europ-Express – das wurde zur weithin bekannten Attraktion.

Doch dann zogen dunkle Wolken am „transeuropäischen" Himmel auf: Aufgrund des von den Behörden verordneten Planfeststellungsverfahrens mit den einschlägigen Immissionsschutzvorschriften für den Bahnpark Augsburg, durften die Parkplätze im Bahnpark für den Restaurantbetrieb nach 22 Uhr nicht mehr genutzt werden. Das Konzept eines stationären Restaurants war damit wirtschaftlich nicht mehr darstellbar; der Blue-Star-Train hatte keine Zukunft mehr in Augsburg und musste zum Verkauf angeboten werden.

Doch alle Verkaufsverhandlungen und damit die Bemühungen zum Erhalt des legendären Triebzuges sind bisher gescheitert. Nun hat der Blue-Star-Train noch eine letzte Gnadenfrist: Sollte bis zum 1. Dezember 2019 kein Käufer gefunden werden, bleibt als letzte Konsequenz nur die Verschrottung. Bestenfalls würde dann ein Triebkopf für die Ausstellung „Rundhaus Europa" im Bahnpark Augsburg erhalten bleiben. □

Markus Hehl

Profitipps für die Praxis

NEU

Der neueste MIBA-Praxis-Band vermittelt Grundwissen rund um das Thema Licht und Farben sowie elektrotechnische Basisinformationen zum Umgang mit LEDs und deren Einsatz. Maik Möritz zeigt an verschiedenen Gebäudebeispielen, wie die effektvolle Beleuchtung einzelner Zimmer und deren Inneneinrichtung für lebendige und äußerst realistische Detailszenen sorgt. Vor den Gebäuden runden eine passende Straßenbeleuchtung, illuminierte Werbetafeln und Lichtzeichenanlagen das nächtliche Stadtbild ab, zu dem auch beleuchtete Straßenfahrzeuge von Bussen und Lkws bis hin zu Zweirädern gehören. Im Gleisbereich sorgen u.a. Weichenlaternen und Bahnsteigleuchten für Orientierung. Und damit die mit Licht gestaltete Modellbahnanlage richtig in Szene gesetzt werden kann, ist der perfekten Anlagenbeleuchtung im Modellbahnzimmer ein eigenes Kapitel gewidmet.

Ein neuer MIBA-Praxis-Band für alle, die ihre Modellbahn mit Licht und Lichteffekten bereichern wollen!

84 Seiten im DIN-A4-Format 21,0 x 29,7 cm, Klammerbindung, mehr als 250 Abbildungen

Best.-Nr. 15087457 | € 12,–

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:

Best.-Nr. 150 87446

Best.-Nr. 150 87447

Best.-Nr. 150 87448

Best.-Nr. 150 87449

Best.-Nr. 150 87450

Best.-Nr. 150 87451

Best.-Nr. 150 87452

Best.-Nr. 150 87454

Best.-Nr. 150 87455

Best.-Nr. 150 87456

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,–

eBooks VGB

Jetzt als eBook verfügbar!

Best.-Nr. 150 87432-e

Best.-Nr. 150 87427-e

Je eBook € 8,99

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

www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL

Gudrun Geiblinger besitzt längst eine eigene Handschrift bei der Gestaltung von Lokomotiven. So zeigt auch 1216 019 ein unverwechselbares Design.

Die ÖBB und Roco präsentierten Anfang Mai in Salzburg eine neue Kunstlok. Gewidmet ist sie dem großen Meister Leonardo da Vinci.

Kunst-Werk

Die Künstlerin präsentiert ihr Werk – in 1:1 sowie in 87-facher Verkleinerung.

Der Modellbahnhersteller Roco und die Österreichischen Bundesbahnen erinnerten am 9. Mai 2019 an den 500. Todestag (2. Mai 1519) des Universalgelehrten und großen Künstlers Leonardo da Vinci. Anlässlich des Gedenktags trafen sich mehr als 80 geladene Gäste aus Öffentlichkeit und Politik am Salzburger Hauptbahnhof. Sie waren Zeugen der ersten Fahrt der Leonardo-da-Vinci-Kunstlokomotive. Diese wurde im Anschluss von Landesrat Stefan Schnöll getauft, der dabei die Ansicht äußerte, dass so der öffentliche Verkehr auch fürs Auge attraktiver gemacht werde.

FOTO: ROCO

Landesrat Stefan Schnöll, Stefanie Pirkner (Roco-Marketing), Christian Auerweck (Roco-Produktmanager), Gudrun Geiblinger, Herbert Breitfuß, Verkehrsleiter der ÖBB-Produktion in Salzburg, und Tassilo Gruber, Geschäftsführer der Modellbahn München GmbH.

1216 019 ist Teil einer erfolgreichen Reihe

Das bemerkenswerte Farbkleid der Leonardo-da-Vinci-Lok wurde von der Designerin Gudrun Geiblinger geschaffen. Eines der Highlights ist die Hommage an die „Mona Lisa", welche auf der Kunstlokomotive mit im Fahrtwind wehendem Haar abgebildet ist. Aber auch das Selbstportrait Leonardo da Vincis mit Gedankenblitz unterstreicht den bis heute unvergleichlichen Mythos des Universalgenies. Gudrun Geiblinger gab allerdings unumwunden zu, dass es eigentlich unmöglich sei, das Werk da Vincis auch nur annähernd auf nur einer Lok darzustellen. Dennoch ist es ihr gelungen, einen modernen Gesamtüberblick über zahlreiche Schaffensgebiete des bekannten Meisters auf einen ÖBB-Taurus zu projizieren.

Die ÖBB stellten für die Kunstaktion die Lokomotive 1216 019 zur Verfügung. Der mehrsystemfähige Taurus besitzt eine Italien-Zulassung. Er soll mit der Da-Vinci-Beklebung überwiegend im Italienverkehr zum Einsatz kommen und so auch im Heimatland Leonardos unterwegs sein.

Mit 1216 019 setzt Roco eine liebgewordene Tradition fort. In der erfolgreichen „KUNSTlok"-Reihe wurde schon so manche besondere Persönlichkeit der Geschichte (Galileo, Mozart, Van Gogh, Verdi, Wagner) gewürdigt oder an spezielle Jubiläen (175 Jahre Eisenbahnen für Österreich, 150 Jahre Brennerbahn) erinnert. Bei zahlreichen Lokomotiven war Gudrun Geiblinger die Designerin. Fotos des H0-Modells sehen Sie auf Seite 106. □

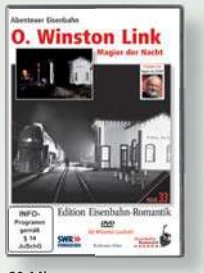
Stefan Alkofer

Dampflok-Giganten in Aktion

Weitere sehenswerte Eisenbahn-Romantik-Filme

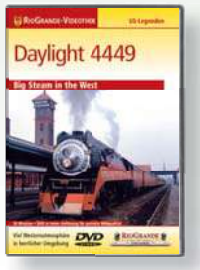
Big Boy – das war eine Legende, nicht nur bei der berühmten Union Pacific Railroad UP, die ab 1941 immerhin 25 dieser Lokgiganten bei der American Locomotiv Company beschafft hatte. Bis zu 7000 PS brachten die Big Boys auf die Schienen, sie waren fast 130 km/h schnell. Die 550 t schweren Kolosse schleppten in der Ebene 6000 Tonnen-Güterzüge. Mitte der 50er Jahre ließ die UP einen aufwendigen Film produzieren. Sein Titel: „Last of the Giants". Er ist Schwerpunkt dieses Eisenbahn-Romantik-Films. Nicht minder faszinierend ist ein Besuch in der einstigen Heimat der Big Boys in Cheyenne. Ehemalige Big-Boy-Lokführer erzählen vom aufregenden Dienst auf den Kolossen. Insgesamt ein tolles Porträt einer faszinierenden Lokomotiv-Type.

60 Min. | Best.-Nr. 6417 | € 22,95



60 Minuten
DVD VIDEO Best.-Nr. 6433
€ 22,95

58 Minuten
DVD VIDEO Best.-Nr. 6701
€ 22,95



50 Minuten
DVD VIDEO Best.-Nr. 6702
€ 22,95

55 Minuten
DVD VIDEO Best.-Nr. 6703
€ 22,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

Eisenbahn Romantik

Für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

NEU € 49,95

Der zweite Teil unseres Bestsellers

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

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

Best.-Nr. 581827 | € 49,95 *Soeben erschienen*

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

Best.-Nr. 581826 | € 59,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

www.facebook.de/vgbahn

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

101 037 fuhr eine Zeit lang mit seitlicher Werbung für die Aktion „Eisenbahner mit Herz“ der Allianz pro Schiene. Am 2. August 2014 bespannte sie den IC 2083 Königssee bei Möhren.

Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, führt einen besonderen Verband, der schon viel erreichte und noch mehr will.

Die Schienenversteher

TEIL 1

Die „Allianz pro Schiene“ (ApS) ist ein bemerkenswerter Verein. Dessen Gründung war eine Idee von Norbert Hansen. Er versprach nach seiner Wahl zum Vorsitzenden der Eisenbahnergewerkschaft Transnet, eine breite Allianz für die Schiene aus der Taufe zu heben. Es war sein verkehrspolitisches Wahlversprechen und ein Jahr später, im Sommer 2000, war sein Versprechen umgesetzt. Von Beginn an war die Deutsche Bahn AG ein Fördermitglied, aber auch Unternehmen wie Siemens und andere Verbände, etwa der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV). Die ApS sollte von Anfang an breit aufgestellt sein. Dirk Flege, Geschäftsführer der ApS, erläutert deren Grundkonstruktion, „bei der die Wirtschaft zahlen soll. Und die ganzen NGOs (Nichtregierungsorganisationen) aus der Zivilgesellschaft, die aus ideellen Gründen den Schienenverkehr voranbringen wollen, sollen beteiligt sein, aber nicht die Musik bezahlen müssen.“ Mit dieser Finanzierungsidee gehe eine Menge Inhalt einher, den man erst auf den zweiten Blick verstehe, erklärt Flege. „Wir sind bis heute zu über 70 Prozent aus der Wirtschaft finanziert. Nach dieser Logik wären wir ein reiner Wirtschaftsverband. Wenn man sich unseren eingetragenen Verein jedoch genau ansieht, mit unserem ehrenamtlichen Vorstand, da sind nur ‚Gutmenschen-Verbände‘ vertreten wie Pro Bahn, der Bahnkundenverband, der BDEF, sogar die Kirchen – das ganze Spektrum von Menschen und Organisationen, die eine andere Mobilitätspolitik wünschen und eine bessere Bahn.“ Diese zahlten aber wiederum nur zwei Prozent der Einnahmen der ApS. „Damit haben wir ein latentes Spannungsverhältnis, zwischen de jure und de facto, und das leben wir und es ist prägend für die Art, wie wir inhaltlich an die Dinge rangehen: Wir sehen die Schiene ganzheitlich. Für uns ist die Wirtschaft nicht bedeutender als die Zivilgesellschaft. Für uns sind beide Säulen, die Zivilgesellschaft und die Bahnbranche, prinzipiell gleichberechtigt“, unterstreicht Dirk Flege. „Der gesellschaftliche Rückenwind ist für uns enorm wichtig, was die verkehrspolitischen Weichenstellungen angeht, weil das ganze System Bahn steht und fällt mit öffentlicher Finanzierung, ob es um die Infrastruktur geht oder den Regionalverkehr.“ Es sei ein Irrglaube mancher Bahnmanager, anzunehmen, man führe ein ganz normales Unternehmen. „Das ist Quatsch. Wir sind, ob wir wollen oder nicht, abhängig von der Politik und von den politischen Rahmenbedingungen.“ Diese Analyse bei der Gründung der ApS und die Finanzierungsidee mit den zugehörigen Implikationen inhaltlicher Natur seien sehr weitsichtig und klug gewesen und sie trügen die Allianz bis heute. „Als wir gegründet wurden, waren wir ein einzigartiges strategisches Bündnis. Das gab es zuvor nicht. Auch der Name ist ein Symbol, ein strategisches Bündnis, eine Allianz aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Das war ein hochinnovativer Politikansatz“, erklärt Flege, der zuvor schon für andere Verbände wie den NABU arbeitete. „Der Name Allianz hat seit unserer Gründung Konjunktur. Wenn man heute in die Lobbyliste des Deutschen Bundestages schaut, findet man eine ganze Reihe von

FOTO: ALLIANZ PRO SCHIENE

Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Seine Kennzeichen: eine enorme Fachkenntnis und ein großes Kommunikationstalent.

Von Beginn an mit innovativem Ansatz

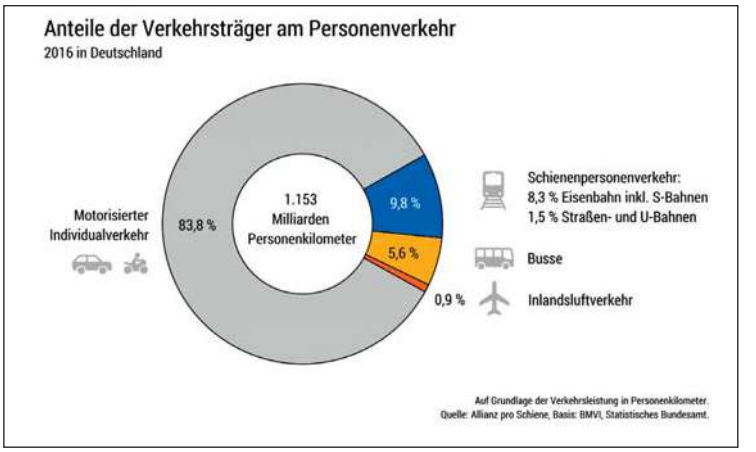
Allianzen. Aber wir waren die ersten und sind weiterhin einzigartig, weil niemand so konsequent diese Gleichberechtigung von Wirtschaft und Zivilgesellschaft lebt wie wir." Natürlich habe es seitens der zahlenden Mitglieder aus der Wirtschaft immer wieder den einen oder anderen Versuch gegeben, mehr Einfluss zu entwickeln, aber man müsse „da breite Schultern haben und ein eigenes Standing entwickeln. Dafür braucht man vor allem ein klares Koordinatensystem in der Satzung, und das haben wir", betont Dirk Flege. Die Akteure der ApS wüssten ganz genau, weshalb sie auf dem Markt seien und sie hätten einen glasklaren Satzungsauftrag: den Marktanteil des Schienenverkehrs zu steigern; sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. „Damit haben wir eine Richtschnur, die lässt an Orientierung nichts zu wünschen übrig und ist kompatibel etwa auch zu den Forderungen der Schüler, die derzeit auf die Straße gehen und für den Klimaschutz protestieren." Jeder Umweltverband könne sich dahinter versammeln, auch diejenigen, „die sagen, wir wollen weniger Verkehr, weniger Güterverkehr weniger Autos und Lkw-Verkehr. Den Marktanteil der umweltfreundlichen Schiene insgesamt zu steigern, ist auch im Jahr 2019 das Gebot der Stunde, unabhängig davon, ob das Gesamtverkehrsvolumen wächst oder schrumpft. Dieser Leitsatz war damals ungeheuer weitsichtig und modern. Er trägt uns bis heute."

Die Allianz pro Schiene arbeitet sehr öffentlichkeitswirksam. Regelmäßige Pressemeldungen, zahlreiche Expertisen und Forschungsvorhaben kursieren im verkehrspolitischen Raum. Nicht zuletzt die bekannten Wettbewerbe zum „Bahnhof des Jahres" und zum „Eisenbahner mit Herz" sorgen für Publizität. „Wir sind in jeglicher Hinsicht flexibel, schlank und ergebnisorientiert. Wenn wir uns gegenüber der Presse äußern, müssen wir nicht zuvor irgendwelche Gremien fragen und keine 44 Runden drehen, bis das Thema längst wieder durch ist. Wir können binnen einer halben Stunde eine Pressemitteilung erstellen." Flege ist von der Schlagkräftigkeit seines Teams überzeugt. Der größte Teil der Arbeit findet jedoch im Hintergrund statt. „Wir haben sieben Themennetzwerke, Facharbeitsgruppen. Wir laden diejenigen ein, die daran interessiert sind, mitzuwirken. Jeder aus dem NGO- oder Unternehmensspektrum kann sich beteiligen. Wer dabei sein möchte, hat seine Gründe. Gerade die knappe und kostbare Arbeitszeit der Unternehmensvertreter investiert man ja nur, wenn man zu einem Thema etwas zu sagen hat. Wir brauchen aber die Expertise unserer Teilnehmer. Deshalb halten wir unsere Arbeitskreise immer offen", so Flege. „Dann sitzen wir zusammen, in der Regel mit Vertretern aus beiden Lagern, und dann wird diskutiert. Und die Devise bei der Allianz pro Schiene heißt: Das beste Argument zählt. Dann bekommen wir ein Gefühl dafür, wo der Schuh drückt, wenn wir die Schiene nach unserem Satzungsauftrag voranbringen wollen, und werden sprachfähiger durch diese inhaltlichen Themennetzwerke."

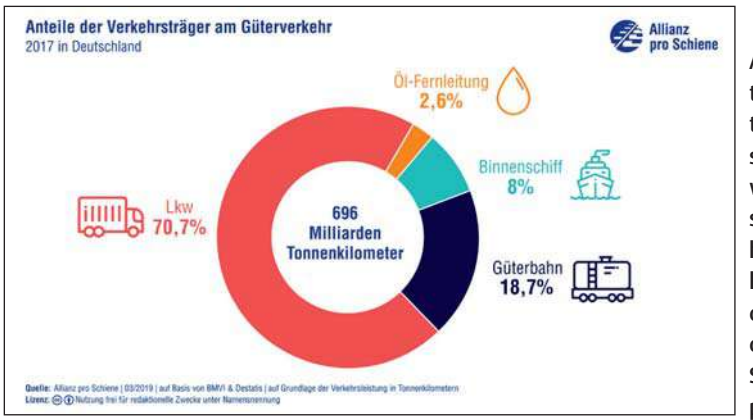
Am Ende des Tages müsse einer, falls etwas strittig wäre, beurteilen, was das beste Argument sei, aber es sei immer wieder überraschend, wie viel im Konsensprinzip gelöst werden könne. Flege ist zu folgender Überzeugung gelangt: „Wenn ohne übertriebene Hierarchie, ohne übertriebenen Formalismus diskutiert wird, regeln sich die meisten Dinge von alleine, da braucht es am Ende keinen Schiedsrichter mehr."

FOTO: ALLIANZ PRO SCHIENE

Sehr öffentlichkeitswirksam ist die Wahl zum „Bahnhof des Jahres", bei der gelungene „Bahnhofs-Metamorphosen" prämiert werden. Zu den Gewinnern 2018 zählte: Eppstein.



Klimaschutz sieht anders aus. Im Jahr 2016 betrug der Anteil der Schiene am Personenverkehr schwache 9,8 Prozent.

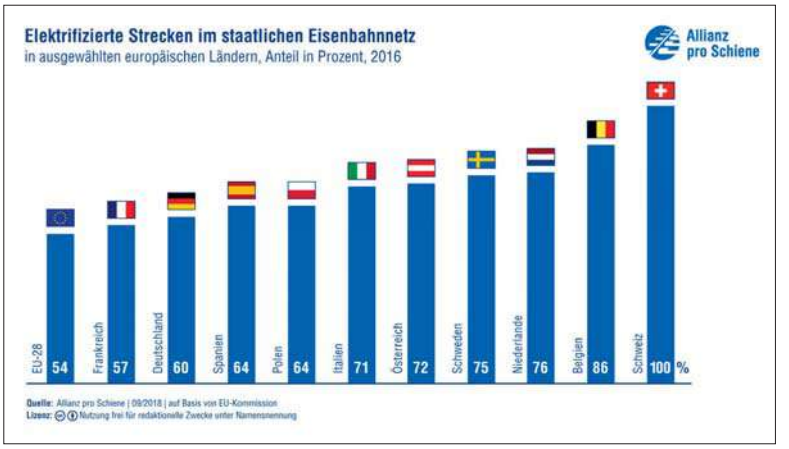


GRAFIKEN: ALLIANZ PRO SCHIENE

Auch beim Güterverkehr könnte es 2017 besser aussehen, wäre der politische Wille vorhanden. Lediglich 18,7 Prozent der Waren werden auf der Schiene transportiert.

FOTO: TIMO KLOSA

Der iLint von Alstom ist noch ein Prototyp, aber erste Bestellungen liegen bereits vor. Der Brennstoffzellen-Betrieb erfordert jedoch den Aufbau einer aufwendigen Infrastruktur.



GRAFIK: ALLIANZ PRO SCHIENE

Um die Elektrifizierung ist es in Deutschland nicht gut bestellt. Nur 60 Prozent der Gleise sind mit Fahrdraht überspannt.

„Ich erinnere mich noch gut an die Diskussion ‚Lärm', die am Ende sehr einvernehmlich ablief und das Bewusstsein entstand, dass die Allianz selber voranschreiten muss und sich nicht treiben lassen darf. Die Schienenbranche möchte gerne leiser werden und sollte die Bundesregierung dabei um Hilfe bitten." Aktuell sieht der Geschäftsführer noch keine Einigkeit hinsichtlich alternativer Antriebe, Batterie, Wasserstoff sowie der Elektrifizierung. Da gebe es schlicht unterschiedliche wirtschaftliche Interessen. „Aber wir haben in dem Papier, das wir konzentriert erstellt und am Ende gemeinsam verabschiedet haben, eine ganz klare strategische Aussage: Wir sind technologieoffen, was Wasserstoff und Batteriebetrieb betrifft. Für den reinen Diesel sehen wir beim SPNV keine Zukunft. Wasserstoff und Batterie sind zwei vielversprechende Alternativen für unterschiedliche Einsatzzwecke, die wir in der jetzigen Diskussion für gleichwertig und -berechtigt halten." Diese drei Themen, Oberleitungen inklusive Elektrifizierungsinsel, Wasserstoff- und Batterieantrieb im SPNV, müssten gemeinsam vorangetrieben werden. „Die hohe Kunst ist es nun, Politik aus einem Guss zu machen, weil die Aufgabenträger wissen müssen, wo die Oberleitung in den nächsten Jahren kommt. Und dann muss man sich im Zusammenspiel mit den verschiedenen Ausschreibungsfristen, die einem immer wieder eine zentrale Planung zu einem Zeitpunkt X verhageln, überlegen, ausgehend von den Distanzen, wo man Batterietriebzüge einsetzen kann, die eine deutlich kürzere Reichweite besitzen, und wo es sich lohnen könnte, eine Wasserstoffinfrastruktur parallel zu errichten. Das ist die Gemengelage, und der koordinierende Akteur, der diese Planung strategisch vorantreiben könnte, kann nur der Bund sein", betont Flege. „Der Bund hat die Aufgabe angenommen, noch ist er nicht so weit, wie wir es gerne hätten und wie es objektiv nötig wäre. Uns läuft ja die Zeit davon, wenn wir das Ziel der Koalitionsvereinbarung erreichen wollen, bis 2025 70 Prozent des Netzes elektrifiziert zu haben. Weil man sehr schnell wissen muss, wo elektrifiziert wird, damit sich im SPNV-Bereich die Ausschreibungen und die Aufgabenträger daran orientieren können." Auch die Industrie müsse wissen, wohin die Reise geht. Das sei alles sehr mühsam, aber man habe auch fast bei null angefangen. „Wir haben als Allianz diese 70 Prozent mit in den Koalitionsvertrag gebracht. Wir stellten die Forderung erstmals 2012 auf, und es dauerte dann sechs Jahre, bis sie in der Koalitionsvereinbarung stand." Die Politik sei nicht vorbereitet gewesen und die Branche ebenso nicht. DB Netz und der Bund hätten keine Elektrifizierungsstrategie gehabt, bis die ApS eine solche einforderte. „Wir fangen jetzt mit der Basisarbeit an, es müssen Referate aufgebaut werden, und das erforderliche Personal ist noch immer nicht vollständig an Bord." Das werde auch noch Jahre dauern, bis man wirklich sehe, wo die Reise hingeht. „Ein Teil der Aktivitäten muss jetzt ohne vorhandene Gesamtstrategie stattfinden, wir haben ja schon den Wasserstoffantrieb als Prototyp im Einsatz, dieses Jahr kommen die Batterie-Triebzüge. Siemens ist da engagiert in Österreich und Süddeutschland. Stadler hat einen Akkutriebzug vorgestellt, Bombardier hat ihn. Wir werden im Juni bei unserem nächsten Förderertreffen den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages komplett bei Stadler begrüßen dürfen. Dort wird es eine Fahrt in einem neuen Akku-Triebzug geben, und dann

Fahrleitung, Akku oder Brennstoffzelle?

sind die Abgeordneten und die Förderer gemeinsam in einem Zug für eine Stunde eingesperrt. Wann hatten wir das jemals, dass sich der gesamte Ausschuss beim offiziellen Ausschusstermin mit der Eisenbahn beschäftigt, und zwar nicht mit Problemen der Deutschen Bahn AG, sondern mit Innovationen?", freut sich Flege. Mit der DB AG würden die Ausschussmitglieder oft genug sprechen, aber häufig über die falschen Themen.

Das Engagement der letzten Verkehrsminister für die Schiene sieht Flege kritisch. Oftmals seien es Personen aus der zweiten Reihe, die etwas bewegten, wie etwa der beamtete Staatssekretär Michael Odenwald, er sei der Initiator des Masterplans Schienengüterverkehr gewesen und habe sich wirklich dafür interessiert. Inzwischen

ist Odenwald Aufsichtsratsvorsitzender der DB AG. Die Minister würden zu häufig aus partei- und wahlkampftaktischen Gründen handeln, egal von welcher Partei. Dass sich der aktuelle Verkehrsminister Andreas Scheuer anscheinend mehr für die Bahn interessiere, sei kein Wunder nach all den jahrelangen Diesel-Zankereien mit der Autoindustrie. Da könne die Schiene ein Gewinnerthema sein.

Hinzu komme der Handlungsdruck bei der Regierung beim Erreichen der Klimaziele. Dieser Druck ist „irre groß, weil es jetzt ökonomisch relevant wird. In den derzeitigen Planungen für den kommenden Haushalt werden erstmals dreistellige Millionenbeträge aufgeführt für drohende Strafzahlungen wegen der Nichteinhaltung von Klimazielen. Nicht praktizierter Klimaschutz beginnt, etwas zu kosten. Da gibt es rechtlich verbindliche Verträge, die mit ökonomischem Sanktionspotential hinterlegt sind. Deutschland drohen in Zukunft zweistellige Milliarden-Strafzahlungen wegen des Verfehlens der Klimaziele. Deutschland wird sich innerhalb der EU CO_2-Zertifikate von Ländern, die ihre Ziele erfüllen und deshalb Guthaben besitzen, kaufen müssen."

Seit der Bahnreform vor 25 Jahren erlebte die Bundesrepublik zehn Verkehrsminister: Matthias Wissmann (CDU), Franz Müntefering (SPD), Reinhard Klimmt (SPD), Kurt Bodewig (SPD), Manfred Stolpe (SPD), Wolfgang Tiefensee (SPD), Peter Ramsauer (CSU), Alexander Dobrindt (CSU), Christian Schmidt (CSU) und Andreas Scheuer (CSU). Die Besetzung des Verkehrministeriums war in den vergangenen 25 Jahren anscheinend einer gewissen Willkürlichkeit unterworfen. Dirk Flege glaubt, dass dies künftig nicht mehr so sein werde. „Ich gehöre nicht zu denjenigen, die von einem Minister vor Amtsantritt bereits Expertentum erwarten. Minister zu sein, ist eine generelle Managementaufgabe. Man muss kommunizieren können, muss analysieren können, lernfähig sein. Aber beim Verkehrsministerium hatte man in den vergangenen Jahren das Gefühl, das sei so etwas wie ‚Rudis Resterampe'. Diejenigen, die noch einen Versorgungsposten benötigen, bekommen das Verkehrsministeri-

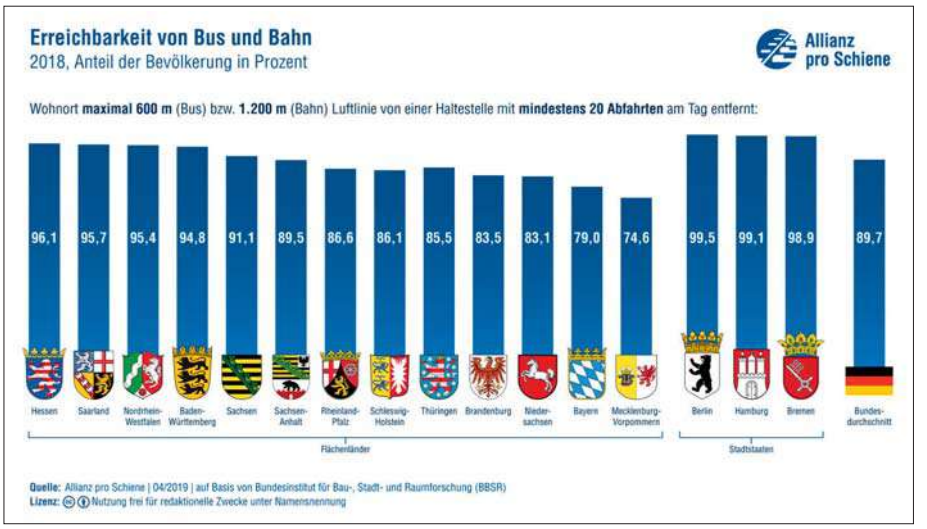
Verfehlte Klimaziele erhöhen den Druck

um. Meine These lautet jedoch: Das ist Geschichte. Spätestens beim nächsten Verkehrsminister werden wir dieses Gefühl nicht mehr haben. Das Haus hat objektiv an Wichtigkeit gewonnen, auch in der Fremdwahrnehmung. Das Thema Verkehrspolitik hat Konjunktur. Es ist das Politikfeld mit dem größten Reformstau in ganz Deutschland!" Das hätten mittlerweile alle verstanden, fügt Flege hinzu. „Ich habe Indizien für meine These: ‚Rudis Resterampe' setzte sich ja beim Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags fort. Für den bildete sich früher keine Schlange. Er galt für die meisten MdB nicht als Wunschausschuss. Beim aktuellen Bundestag war es erstmals so, dass die Nachfrage aus allen Fraktionen so groß war, dass nur ein Bruchteil derer, die in den Verkehrsausschuss wollten, dort hineinkamen. Das ist ein neues Phänomen, und ich merke an vielen anderen Stellen, dass dieses Politikfeld wegen des riesigen Reformstaus an Bedeutung gewinnt. Mal ganz abgesehen vom Budget. Das Verkehrsministerium verwaltet eines der größten Investitionsbudgets überhaupt."

Flege hat auch sogleich ein Beispiel für den immensen Reformstau: „Es gibt eine so genannte Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, die gibt's seit ewigen Zeiten. Die beinhaltete Nachhaltigkeitsindikatoren, die vor ein, zwei Jahren geändert wurden. Einer dieser Indikatoren ist die Erreichbarkeit von Bus und Bahn. Und wenn man sich die Nachhaltigkeitsindikatoren, die alljährlich veröffentlicht werden, ansieht, dann steht dort: Kann nicht berichtet werden. Weil es keine Datengrundlage gibt." Nun gebe es aber seit wenigen Monaten eine Datengrundlage vom Bundesamt für Raumordnung (BBR). Dies habe äußerst mühsam, aber methodisch ganz hervorragend erarbeitet, wo es Bus- oder Bahnhaltestellen gebe, „aber sie haben nicht nur die tatsächliche Existenz ermittelt, das haben schon viele gemacht. Das besitzt wenig Aussagekraft. Das BBR habe ein ortsscharfes Kataster erstellt, aus dem erkennbar ist, welche Bedienpunkte mindestens 20 Abfahrten täglich besitzen." Zudem hätte das BBR je nach Verkehrsträger eine Distanz formuliert, für die eine gute Erreichbarkeit angenommen werden

FOTO: ALLIANZ PRO SCHIENE

Der zweite „Bahnhof des Jahres 2018" ist Winterberg. Die Bahnhöfe des Jahres zeigen, wie die Visitenkarten der Eisenbahn aussehen könnten.



GRAFIK: ALLIANZ PRO SCHIENE

Die gute Erreichbarkeit von Bus und Bahn ist ein Anliegen der Allianz pro Schiene. Es ist gut zu erkennen, dass in zahlreichen Bundesländern noch erheblicher Entwicklungsbedarf besteht.

könne. „Daraus wurde ein Qualitätsindex für die Erreichbarkeit von Orten abgeleitet", erläutert Flege. „Diese Studie war aber für meine Begriffe zu kleinteilig und zu unübersichtlich. Für die Allianz pro Schiene wurde die Studie nochmals auf Bundesländer spezifiziert, und wir haben das in anschauliche Grafiken umgestaltet und werden alle zwei Jahre eine Aktualisierung erhalten. Wir haben jetzt erstmals amtliche und belastbare Zahlen, wie gut die Bevölkerung je nach Region an Bus und Bahn angebunden ist. Und zwar nicht nur rein hinsichtlich der Infrastruktur, sondern auch von der Angebotsqualität. Einen besseren Nachhaltigkeitsindikator gibt es kaum."

Die Ergebnisse sind teils erwartbar, teils aber auch überraschend: „Den mit Abstand letzten Platz nimmt Mecklenburg-Vorpommern ein." Dort müsse man Auto fahren. „Aber Meck-Pomm muss sich Qualitätsziele setzen", betont Flege. „Die Politik muss sich Ziele setzen: Wo will man hin? Der Anspruch des Wählers an einen Politiker ist es nicht, die Macht zu verwalten. Er soll die Zukunft gestalten. Wenn wir über Erreichbarkeit im ländlichen Raum sprechen, ist mein Anspruch, dass sich die Politik damit auseinandersetzt. Unser Ziel als Allianz pro Schiene ist die Themensetzung. Mit solchen Grafiken setzen wir die Themen und dann kommen die Fragen der Bevölkerung und der Journalisten an die Politiker: Warum ist es dort so schlecht und warum ist es an anderen Orten so viel besser?" Die Politik könne es dann nicht mehr nur zur Kenntnis nehmen, sondern müsse sich überlegen, wie sie unter gegebenen Rahmenbedingungen besser agieren könne. „Natürlich ist es utopisch, für ein dünnbesiedeltes Flächenland wie Meck-Pomm einen Qualitätsstandard wie für eine Großstadt zu fordern. Das wird auch kein Wähler verlangen. Aber man kann ja realistische Verbesserungsziele formulieren: Bis zum Jahr soundso wollen wir den Wert X erreichen, damit das Leben der Menschen dort besser wird. Darum geht es doch. Damit etwa in Meck-Pomm nicht noch mehr Menschen abwandern. Man muss das proaktiv angehen, man muss sich Ziele setzen und man muss es ernst meinen. Und wenn man es als Politiker gut gemacht hat und vielleicht sogar eine zweite Legislatur machen darf, dann kann man auch Erfolge vorzeigen", davon ist der ApS-Geschäftsführer überzeugt. „Wir bauen als Allianz Druck auf, wir machen Agenda-Setting und wir bleiben dran. Wenn wir Themen anpacken, dann haben wir auch einen langen Atem." Man werde die im Zweijahresrhythmus aktualisierten Grafiken immer wieder publizieren und Fleges Prognose lautet: In wenigen Jahren werde man darüber reden und dann sei das ein Thema in Wahlkämpfen.

In diesem Jahr jährt sich die Bahnreform zum 25. Mal und es stellt sich die Frage, ob das ein Grund zum Feiern ist. Für Dirk Flege, der kurz reflektiert, ist es „ein Grund zum Innehalten." Jedes Jubiläum solle Ansporn sein, in Ruhe zurückzugucken. Die Bilanz der Bahnreform sei äußerst durchwachsen. Es gebe viele gute und positive Elemente. Das betriebswirtschaftliche Denken sei in die Bahnbranche eingezogen und das sei vom Grundsatz her richtig. „Wir bewegen uns in einem Mobilitätsmarkt, also müssen auch die Akteure nach den Gesetzen des Marktes handeln. Wir haben durch die Bahnreform die Regionalisierung bekommen, die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr inklusive der Finanzierung ist auf die Länder übergegangen. Das ist eine Erfolgsgeschichte: besseres Angebot, neue Fahrzeuge, besserer Service. Das führte auch zu viel mehr Fahrgästen. Das bleibt auch eine Erfolgsgeschichte, wenn man die Umwandlung des Interregios berücksichtigt, der früher Teil des Fernverkehrs war und heute im Nahverkehr aufging. Keine Erfolge gebe es beim Thema Infrastruktur zu vermelden, so Flege. „Hier wurden viele Sachen nicht mit

FOTO: BODO SCHULZ

Mit einer großen Zeremonie am ehemaligen Berliner Hauptbahnhof (heutiger Ostbahnhof) feierte man am 10. Januar 1994 die Gründung der DB AG.

Bedacht oder unglücklich ausgeführt, wie etwa beim Thema Bahnhöfe. Es ist gegen jeglichen Systemgedanken, den Bahnhof als eigenes Profit-Center zu sehen." Die Entwicklung sei aber in diese Richtung gegangen. Das sei in der Bahnreform gar nicht vorgegeben gewesen. Man habe drei Infrastrukturgesellschaften gegründet, DB Netz, DB Energie und DB Station & Service, und dies genau wie bei den Strecken mit dem irrwitzigen Anspruch, dass sich jede Nebenstrecke alleine betriebswirtschaftlich rechnen müsse, den Systemgedanken dabei aus dem Auge verlierend. Genauso kleinkariert sei man an das Thema Bahnhöfe herangegangen. Jeder Bahnhof solle sich isoliert betrachtet betriebswirtschaftlich rechnen. Das könne bei den alten Empfangsgebäuden nicht funktionieren, empört sich Flege. „Dann hat man sie, ohne dass es im Bundestag eine politische Debatte gab, tausendfach verkauft, an dubiose Gesellschaften, auch an Finanzhaie, welche die Gebäude jahrelang vergammeln ließen. Und das ist jetzt die Visitenkarte der Deutschen Bahn, des Systems Eisenbahn in der Fläche: ein verheerendes Bild. Und das ohne jede politische Debatte. Das muss man sich einmal vorstellen. Es gab nicht eine einzige Debatte im Bundestag, was mit dem Volksvermögen Bahnhof zu passieren hat. Skandalös. Das kann nicht das letzte Wort sein. Das ist völlig aus dem Ruder gelaufen." Es ginge nicht darum, dass der Verkauf eines Bahnhofsgebäudes an sich schlecht sei. Aber es sei ein Unterschied, ob man eine Strategie verfolge oder „etwas macht, was nicht zu Ende gedacht ist. Und das Thema Bahnhöfe ist nicht zu Ende gedacht." Man hätte damals aber eine Strategie zum Thema Bahnhöfe entwickeln müssen und durchaus sagen können, wir verkaufen auch Bahnhöfe. „Wir haben viele tolle Einzelbeispiele, bei denen Bürgerinitiativen aus vielen Bahnhöfen was Tolles machten, nachdem der Eigentümer wechselte. Aber es ist eben nicht strategisch passiert. Es waren immer Zufälle, Einzelfälle, abhängig vom Engagement von Einzelpersonen. Das darf nicht die Richtschnur von politischem Handeln sein", unterstreicht Flege. Zahlreiche Bahnhöfe in der Fläche würden verrotten und es gebe bis heute keine strategische Konzeption, was damit passieren solle. Das Gleiche gelte für die Infrastruktur, so Flege. „Es kann definitiv nicht das letzte Wort sein, dass die Schieneninfrastruktur permanent unter betriebswirtschaftlichem Renditedruck steht." Keine Straße müsse sich permanent rechnen. Das sei eine strukturelle Benachteiligung des Verkehrsträgers Schiene, die dem verkehrspolitischen Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene, diametral entgegenlaufe. „Dass dann derselbe Bund, der das verkehrspolitisch nicht zu Ende gedacht hat, sein Bundesunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Kennzahlen bei einem natürlichen Monopol nach ROCE-(Return on Capital Employed)-Kennzahlen mit acht Prozent bewertet, das ist ein Stück aus dem Tollhaus. Das ist eine betriebswirtschaftliche Kennzahl, die bei natürlichen Monopolen nichts zu suchen hat. Sie hat im System Schiene nichts zu suchen, wenn

25 Jahre DB AG – ein Moment zum Innehalten

man sie einzelstreckenscharf als Kennzahl nimmt. Da ist Riesennachbesserungsbedarf", schimpft der Schienen-Lobbyist.

Für ihn ist jetzt der Zeitpunkt für Korrekturen gekommen: „Die Debatte hat ja zum Glück ein bisschen an Fahrt gewonnen, weil wir 25 Jahre Bahnreform haben. Aber, der entscheidende Grund ist: Das System stößt an seine Grenzen, ist gar schon am kollabieren. Der DB AG-Chef Dr. Lutz nennt das noch etwas euphemistisch ‚Wachstumsschmerzen'. Wir haben große Probleme, was im Übrigen für alle Verkehrsträger gilt. Die Straße funktioniert ebenso wenig wie der Flugverkehr. Alles funktioniert nicht mehr, weil es zu viel Verkehr gibt. Wir haben grundsätzliche Probleme und deshalb ist auch eine Grundsatzdiskussion nötig. Im Zuge dessen wird jetzt das ganze Feld neu beleuchtet, inklusive der DB AG, ob das alles so richtig ist oder war, und ob man für die Zukunft nicht etwas verändern muss. Diese Debatte läuft und ich bin mir ziemlich sicher, dass nachgesteuert wird, vor allem was die Infrastruktur betrifft." Denn so könne es nicht weitergehen, lautet Fleges Fazit.

Aktuell beginnt wieder eine Diskussion über eine neue Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen Berlin und Köln, gleichzeitig wird ein Mega-Projekt wie Stuttgart 21 von Jahr zu Jahr teurer. Es besteht stets die Befürchtung, dass Mittel für kostspielige Vorhaben Investitionen an anderer Stelle verhindern. Dirk Flege hat dazu eine klare Meinung: „Ich gehöre nicht prinzipiell zu denjenigen, die Großprojekte ablehnen. Aber: Die Schnellfahrstrecken, die derzeit diskutiert werden, müssen sich alle am aktuell diskutierten Deutschlandtakt messen. Ins Spiel gebracht hat sie der Staatssekretär Ferlemann, Bahnbeauftragter der Bundesregierung, mittlerweile im Wochenrhythmus. Finanziert ist gar nichts, aber man kann sich damit profilieren. Im Moment ist es jede Menge PR. Aber, was Ferlemann richtigerweise sagt: die Infrastruktur muss sich künftig aus den Zielvorgaben ableiten. Wenn es so sein sollte, dass eine Strecke X oder Y aus Deutschlandtakt-Gründen auf 300 km/h ertüchtigt werden sollte, dann ist das der richtige Ansatz."

Im zweiten Teil des großen Flege-Gesprächs geht es unter anderem um den Deutschland-Takt und die künftigen Herausforderungen für die Politik. □ *S. Alkofer*

FOTO: FELIX SERAPHIN

Leider sehen hierzulande viele Bahnhöfe aus wie Wittgensdorf: verrammelt, verfallen und wenig einladend. Hier möchte man in keinen Zug einsteigen.

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.

✉ Ergänzungen

Betrifft: „Wer trägt die Krone?“, Heft 5/2019

Die beiden deutschen Loks 01 1075 und 03 1010 sind mit ihrer nominell zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h heute sicher in der Gruppe der schnellsten Dampfloks. In Großbritannien gibt es aber drei weitere Loks, die nominell für 90 oder 100 mph zugelassen waren: die „Flying Scotsman“ 60103, die „Duchess of Sutherland“ 46233 und die 71000 „Duke of Gloucester“. Die „Flying Scotsman“, eine 2´C1´h3, wurde als eine A1 der LNER 1922 in den Doncaster Works gebaut. Die Lok wurde mehrfach umgebaut und optimiert. Mit einem neuen leistungsfähigeren Kessel, der dem der später gebauten A3 entsprach, wurden die Loks ebenfalls der Class A3 zugeordnet. In den 50er-Jahren wurde eine doppelte Kylchap-Saugzuganlage eingebaut, um Wirtschaftlichkeit und Leistung zu erhöhen, und 1960 erhielt sie die in GB unüblichen Witte-Windleitbleche. Nach einer von 2006 bis 2016 dauernden Überholung ist die Lok wieder regelmäßig vor Dampfzügen im Einsatz. Die „Duchess of Sutherland“, eine 2´C1´h4 ist eine von zwei erhaltenen Loks der von der LMS für „High Speed“-Verkehr gebauten „Coronation Class“. Sie wurde 1938 von Crewe Works abgeliefert. Da man mit der Leistung der Loks nicht zufrieden war, wurde auf einer Lok eine doppelte Blasrohranlage eingebaut und erfolgreich getestet. Die bis dahin gebauten Loks wurden umgebaut und spätere Lieferungen ab Werk so umgerüstet. Bei Versuchen wurde eine Leistung von 3333 hpi (3380 PSi) ermittelt, was die „Coronations“ bis zur Wiederinbetriebnahme des „Duke“ zu den leistungsfähigsten Dampfloks in Großbritannien machte. Sie wurden in Europa nur noch von Chapelon-Pacifics der französischen Nordbahn übertroffen, die über 3700 PSi lieferten. Die 71000 „Duke of Gloucester“ war die letzte neuentwickelte britische Schnellzuglok, eine 2´C1´h3 mit Caprotti-Ventilsteuerung. Die Lok wurde ebenfalls in Crewe gebaut und 1954 abgeliefert. Weil beim Bau statt der vom Hersteller der Ventilsteuerung geforderten Kylchap-Saugzuganlage eine doppelte Riddles-Standardausführung eingebaut wurde und zudem die Luftzuführungen am Aschenkasten abweichend von den Plänen zu klein dimensioniert wurden, brachte die Lok mit weniger als 2700 hpi nicht die erwartete Leistung und war deswegen und wegen ihres hohen Kohleverbrauchs beim Personal unbeliebt. Bereits 1962 wurde sie ausgemustert und landete auf einem Schrottplatz. 1974 wurde die Lok in einem erbärmlichen Zustand von Dampflokenthusiasten gekauft und in einer 13-jährigen Aufarbeitung wieder betriebsfähig gemacht. Dabei mussten die beiden Außenzylinder samt Caprottisteuerung und etliche weitere Teile neu gebaut werden. Weiter wurde die ursprünglich geforderte Kylchap-Saugzuganlage eingebaut und die Frischluftzufuhr am Aschekasten erweitert. Dank dieser Modifikationen liefert der Kessel nun 30 Prozent mehr Dampf und damit werden die ursprünglich erwarteten 3500 hpi erreicht. Damit nahm der wiedererstandene „Duke“ den „Coronations“ den Titel der leistungsfähigsten Lok in GB ab. Zurzeit ist die Lok erneut in der Überholung und sollte im Laufe des Jahres wieder betriebsbereit sein. Bei den US-Loks ist bei der N&W Class J der geringe Treibraddurchmesser von nur 1778 Millimetern zu erwähnen. Dank sorgfältigen Massenausgleichs und Leichtbautriebwerk aus hochfesten Alulegierungen konnte mit wesentlich höheren Drehzahlen gefahren werden als für Loks mit ähnlichem Raddurchmesser üblich. *Rolf Schenk, E-Mail*

✉ Falscher Ort

Betrifft: „100 Jahre Krokodil“, Heft 6/2019

In der Ausgabe Nr. 6 Juni 2019 ist Ihnen bei der Bildbeschreibung auf der Doppelseite 14/15 ein geographischer Fehler unterlaufen. Das beeindruckende Foto der Ce6/8III 14305 wurde nicht am Gotthard aufgenommen. Das Bild zeigt den historischen Zug gerade bei der Einfahrt in den Bahnhof Ausserberg an der Lötschberg-Südrampe von Osten her kommend. Die Häuser an der Bergflanke im Hintergrund gehören zur Gemeinde Eggerberg, hinter dem Bergrücken im Tal liegt der Ort Brig. Der Zug fährt hier bergwärts dem Lötschberg-Scheiteltunnel entgegen.

Harald Scheibler, E-Mail

✉ Bahnen, Knoten und Konten

Betrifft: „Jede Stunde, jede Klasse“, Heft 5/2019

Mit großem Interesse lese ich gerade Ihren Artikel „Jede Stunde ...“. In den 80er-Jahren war ich beruflich viel in Deutschland unterwegs und bevorzugte als Reisemittel die Bahn. Was mir besonders geund auffiel zu der Zeit, war die absolute Pünktlichkeit der Züge: Am Bhf Ulm konnte ich meine Uhr nach dem von München kommenden IC stellen, und das nicht nur einmal, sondern die Pünktlichkeit der Bahn war zu der Zeit sprichwörtlich. Umso mehr ist der Verfall der Bahn bis zum heutigen Niedrig-Niveau, was Pünktlichkeit, Sauberkeit und Personal anbelangt, erschreckend. Man kann das nur eine Schande für das „Hightech-Land“ Deutschland bezeichnen, umso mehr, wenn man in anderen Ländern erfahren hat, dass auch heute noch ein ordnungs- und zeitgemäßer Bahnverkehr möglich ist – nur in Deutschland nicht.

Jürgen Schmidt, E-Mail

✉ Dankeschön

Betrifft: „Der letzte kleine SVT“, Heft 5/2019

Herzlichen Dank für den Beitrag über den Triebzug „Der letzte kleine SVT“. Ihn im Modell nachzubauen, ist sicherlich eine Herausforderung, aber ich denke, lösbar.

Siegfried Krippel, 77815 Bühl

DONNERBÜCHSE
Köln Modellbahnen Gebrauchtware

IN UNSERER GEBRAUCHTWARE BIETEN WIR IHNEN:

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

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

ÖFFNUNGSZEITEN: Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 - 18:30 Uhr
Samstag von 10:00 - 16:00 Uhr
▶▶▶ MONTAG: RUHETAG ◀◀◀

JETZT NEUER STANDORT IN DER RITTERSTRASSE

Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

info@donnerbuechse-gebrauchtware.com

WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM

/donnerbuechse.koeln /donnerbuechsekoeln

Straßenbahnen, so weit das Auge reicht: Rue de la Régence vor dem Justizpalast, vorne Tw 9098 (Baujahr 1960 auf Fahrgestell der 30er-Jahre).

150 Jahre Straßenbahn in Brüssel – das muss gefeiert werden! Das Tram-Museum veranstaltete am 1. Mai im Herzen der belgischen Hauptstadt eine Jubiläumsfeier, die Maßstäbe setzte.

Straßenbahnfieber

Kraftpaket auf der Rue Royale im Herzen von Brüssel: Windhoff-Arbeitszug 1+101+102+2, bestehend aus Motorwagen mit Dieselantrieb sowie zwei Zwischenwagen.

In Brüssel nahm am 1. Mai 1869 die erste Pferdebahn ihren Betrieb auf. Sie fuhr vom Bois de la Cambre über die Avenue Louise zur Porte de Namur. Später wurde sie über die Place Royale und die Rue Royale verlängert und bildete die Keimzelle der Brüsseler Straßenbahn.

Das Straßenbahnmuseum Brüssel organisierte entlang der historischen Strecke eine große Feier zum 150-jährigen Bestehen. Mit seiner Sammlung von etwa 130 Fahrzeugen aus allen Epochen der Brüsse-

Die vierachsigen PCC-Wagen prägten über Jahrzehnte das Brüsseler Stadtbild. Wagen 7047 von 1952 während des Fahrzeugkorsos auf der Rue Royale.

ler Straßenbahngeschichte kann das Museum aus dem Vollen schöpfen.

Am Jubiläumstag, dem 1. Mai 2019, wurden 40 historische und moderne Straßenbahnfahrzeuge ins Zentrum der Stadt gebracht und zunächst in langer Reihe in der Rue de la Régence zwischen der Place Royale und dem Justizpalast aufgestellt. Tausende Besucher strömten ab 11 Uhr herbei und schlenderten entlang der Freiluftausstellung durch die Brüsseler Straßenbahngeschichte.

Von der Pferdebahn bis zum Niederflur-Triebzug

Von den Pferdebahnen und ältesten elektrischen Bahnen über die ersten Vierachser der 30er-Jahre, die PCC-Wagen der 50er-Jahre, bis hin zu den Gelenkwagen und aktuellen Niederflurtrams konnten die Besucher die komplette Entwicklung der Brüsseler Straßenbahn erleben. Auch alte und aktuelle Arbeitswagen, die selten auf der Strecke zu sehen sind, waren vertreten. Auf der Place Royale waren meterspurige Fahrzeuge der ehemaligen Brüsseler Vorortbahnen ausgestellt, die bis 1978 die Hauptstadt mit dem Umland verbanden.

Ab 14 Uhr setzten sich die Fahrzeuge in Bewegung und präsentierten sich in einem großen Korso auf der Rue Royale. Rechts und links der Gleise standen zahlreiche Zuschauer dichtgedrängt. Die meisten Fahrzeuge fuhren zunächst im Linksverkehr bis zur Marienkirche. Anschließend erfolgte die Rückfahrt auf dem gleichen Gleis bis zum Königlichen Park. Hier starteten bis in den frühen Abend viele der Fahrzeuge zu öffentlichen Touren, die in etwa entlang der historischen Route der ersten Bahnen über die Av. Louise führten. Besonders begehrt waren bei strahlendem Sonnenschein die Plätze auf den offenen Plattformen der alten Fahrzeuge.

Dem Tram-Museum Brüssel und seinen 120 ehrenamtlichen Mitarbeitern gelang eine großartige Veranstaltung. Jedem Brüssel-Besucher sei ein Besuch des Museums zu dessen regulären Öffnungszeiten wärmstens empfohlen (trammuseum.brussels/de). ☐ *Hans Joachim Schad*

FOTOS: HANS JOACHIM SCHAD

Tw 346 (Baujahr 1903) mit geschlossenem und offenem Abteil am Pl. Stéphanie. Wegen seiner Ähnlichkeit mit den Cable Cars in San Francisco wird er „California" genannt.

www.allianz-pro-schiene.de

Im Interesse der Bahn

Das Verkehrsbündnis kämpft mit spektakulären Aktionen für ein besseres Image der Schiene.

Viele Bundesbürger denken beim Thema Bahn an Verspätungen und Lärm. Das Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene e.V. will das ändern. Öffentlichkeitswirksame Wettbewerbe, wie die Suche nach „Eisenbahnern mit Herz" oder den „Bahnhof des Jahres" sollen helfen, das Image der Bahn zu verbessern. Daneben wendet sich das Bündnis aber auch mit konkreten Forderungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur an die Politik. Die Website bietet einen gelungenen Überblick über die vielfältigen Aktivitäten der Organisation. Daneben liefert die Seite auch hervorragende Unterhaltung zum Thema Eisenbahn: Neben den Geschichten der Preisträger des „Eisenbahner mit Herz"-Wettbewerbs werden die „Bahnhöfe des Jahres" in sehenswerten Kurzfilmen präsentiert.

www.die-tt-bahn.de

Mehr als nur ein Maßstab

Neben Informationen über die Vereinsanlagen gibt es auch Praxistipps für Modellbauer.

Neben der H0/H0m-Anlage „Krausenstein" (siehe Seite 96) betreuen Frithjof Krause und seine Hobbykollegen der Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Halle-Stadtmitte zahlreiche weitere Anlagenprojekte verschiedener Spurweiten. Zum Weiterlesen empfiehlt sich insbesondere der Bericht über die 1979 begonnenen Arbeiten an der TT-Anlage „Von Waldungen nach Kornbach" auf der Website des Vereins. Daneben gibt es dort auch zahlreiche Praxistipps für Modellbahner. Die Spanne reicht vom Altern und Zurüsten bis hin zu umfangreichen Fahrzeug-Selbstbauprojekten. Für Tüftler hält die Seite zudem viele Praxistipps zum Thema Kupplungen sowie zum Selbstbau von Weichen und Schranken bereit.

www.up.com/heritage

Die Herrin des „Big Boy"

Die Reaktivierung des „Big Boy" ist Teil des umfangreichen Nostalgieprogramms der UP.

Die Union Pacific Railroad (UP) ist eine der traditionsreichsten Eisenbahngesellschaften der USA. Für das Unternehmen aus Omaha im US-Bundesstaat Nebraska fuhren einige der größten und stärksten Dampflokomotiven der Welt, darunter die als „Big Boy" bekannte UP-Klasse 4000. Rechtzeitig zum 150-jährigen Bestehen der ersten transkontinentalen Eisenbahnstrecke versetzte die UP ihren „Big Boy" 4014 unter großem Aufwand wieder in betriebsfähigen Zustand (siehe Seite 16). Daneben beweist die UP aber auch mit einem großen Park betriebsfähiger historischer Loks und Wagen ihr Traditionsbewusstsein. Die englischsprachige Website des Unternehmens informiert unter der Rubrik „heritage" ausführlich über die Aktivitäten dieser Traditionssparte. Auch die Aufarbeitung der 4014 wird dort dokumentiert, zwei kurze Filme bieten einen Blick hinter die Kulissen.

www.luebeck-buechener-eisenbahn.de

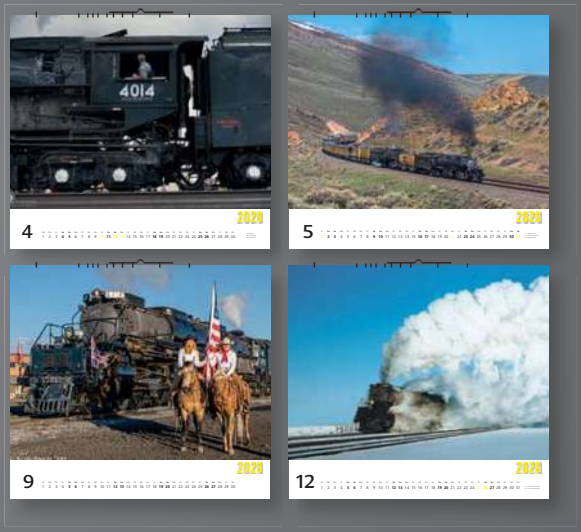
Norddeutsche Privatbahntradition

Außergewöhnliche und äußerst umfangreiche Dokumentation einer besonderen Privatbahn.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) war eines der innovativsten Eisenbahnunternehmen seiner Zeit. Die für den Wendezugverkehr zwischen Hamburg und Lübeck gebauten Doppelstock-Stromlinienzüge sind bis heute legendär. Die Erfolgsgeschichte der LBE endete erst mit deren Verstaatlichung im Januar 1938. Der Arbeitskreis der Freunde der Lübeck-Büchener Eisenbahn LBE bewahrt die Erinnerung an diese besondere Privateisenbahn. Regelmäßig treffen sich die Engagierten in der Hansestadt Lübeck, im Jahr 2019 bereits zum zehnten Mal. Die Website des Arbeitskreises zeugt vom großen Engagement aller Beteiligten: Dort wird nicht nur die Geschichte der LBE umfangreich und spannend in Wort und Bild dokumentiert, der Leser stößt auch auf eine beeindruckende Materialfülle zum Thema LBE. So werden neben ausführlichen Streckenbeschreibungen selbstverständlich auch die Lokomotiven, Wagen und Triebwagen des Unternehmens gelistet. Die Rubrik „Fundus" ist das Produkt umfangreicher Recherchearbeit. Sie verlinkt direkt zu online einsehbaren Dokumenten über die LBE, die sich im Besitz verschiedener Archive befinden. Sehr sehenswert ist auch die Rubrik „Die LBE in Modell und Simulation". Dort stellt Jörg Windberg zahlreiche farbige Computeranimationen des LBE-Betriebs in den 1930er-Jahren vor.

Brandaktuell

inkl. DVD



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

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

www.facebook.com/vgbahn

DER NEUE BRANDL IST DA!

Noch erhältlich:

Bauen wie Brandl, Teil 1 und Teil 2

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

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

NEU

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

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

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

In der heißen Phase des politischen Umbruchs in der DDR erprobte die Reichsbahn in Dresden eine neu entwickelte Rangierlokomotive aus der Tschechoslowakei.

Am 8. November 1989 präsentierte das tschechische Lokpersonal ihre 704 002 im besten Fotolicht.

Leichter Diesel für die Reichsbahn

Während in Berlin am 4. November 1989 die größte Massendemonstration in der Geschichte der DDR für Reformen, Meinungsfreiheit und freie Wahlen stattfand und den Rücktritt der gesamten Regierung und des SED-Politbüros drei beziehungsweise vier Tage später erzwang, erprobte die Deutsche Reichsbahn für mehrere Tage im Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Dresden-Altstadt eine aus der Tschechoslowakei stammende, neu entwickelte Rangierdiesellokomotive. Dazu weilte ab 31. Oktober 1989 die ČSD-Diesellok der Baureihe T 234.0 mit der in einem neuen Umzeichnungsplan vorgesehenen Betriebsnummer 704 002-5 beim Bw Dresden. Die Deutsche Reichsbahn führte die Lok intern als 102 920-6.

Das tschechische Unternehmen ČKD Prag stellte auf der Leipziger Frühjahrsmes-

Am 8. November 1989 rangierte 704 002, die nur wenige Tage in Deutschland weilte, im Bww Dresden-Altstadt.

se im März 1989 einen Prototyp der neu entwickelten Dieselrangierlok-Baureihe T 237 vor, die für leichtes Rangieren und leichten Streckendienst konzipiert war. Schon damals zeigte die Reichsbahn reges Interesse an ihrer Beschaffung. Allerdings sollte erst nach umfangreichen eigenen Testfahrten und Betriebserprobungen über eine Bestellung und einen späteren Einsatz auf dem Streckennetz der Deutschen Reichsbahn beziehungsweise auf Anschlussbahnen entschieden werden.

Die auf der Frühjahrsmesse gezeigte ČKD-Lokomotive T 237 0001 erreichte bei einer Leistung von 235 kW eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Die Dienstmasse betrug 36 Tonnen, die Dauerzugkraft 64 Kilonewton. Die zweiachsige Maschine war damit in der Lage, in bestimmten Fällen vierachsige Triebfahrzeuge zu ersetzen und so Betriebskosten einzusparen. Zum Angebot des Herstellers gehörten auch die modifizierten Varianten T 238.0 und T 234.0. Unterschiede bestanden unter anderen in der Gestaltung der Maschinenanlage und des Führerstandes. Gerade für letztere Bauvariante zeigte die Reichsbahn Interesse. Da diese Reihe T 234.0 speziell für leichtes Rangieren im innerbetrieblichen Verkehr und in Bahnbetriebswerken geeignet schien, kam es zu Testfahrten auf Sachsens größtem Betriebsbahnhof für Reisezugwagen in Dresden-Altstadt, wo beim Bedienen der Wagenwerkstatt und der Abstellanlage rund um die Uhr umfangreiche Rangierbewegungen durchgeführt werden mussten. Charakteristisch für die Lokomotive waren die turmartige Lokführerkabine hinter dem vorderen Vorbau und die Verkleidung mit Seitengangblechen. Als Leistungsquelle diente der Dieselmotor M2-650, welcher mit dem Traktionsgenerator verbunden war. Die Lok mit ihrer Masse von 28 Tonnen wies gegenüber der T 237.0 eine geringere Leistung von 220 Kilowatt auf und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die Dauerzugkraft betrug 59 Kilonewton.

Der Versuch endete abrupt nach wenigen Tagen

Die in Dresden erprobte 704 002 verließ erst im Oktober 1989 die Montagehallen bei ČKD in Prag. Ihre rot/gelbe Lackierung mit fünfzackigem Stern erfolgte in Anlehnung an die ČSD-Farben. Während der wenigen Betriebstage in Dresden erfüllte die Rangierlok die dortigen Anforderungen zur vollsten Zufriedenheit des Betriebsdienstes. Mit der Verkündung der Öffnung der Grenzen am Abend des 9. November 1989 kam es zu einer spontanen Beendigung der Versuchsfahrten. Bereit zwei Tage später verließ 704 002 die DDR nahezu unbemerkt über Bad Schandau in Richtung Děčín. □ *Rainer Heinrich*

Am Tag vor dem Mauerfall

Die drei mitgereisten Lokpersonale aus der ČSSR dürften in Dresden wohl die aufregendsten Tage ihrer Dienstzeit bei der Eisenbahn erlebt haben. Noch in bester Erinnerung ist ein spontaner Gedankenaustausch über die erst wenige Tage zurückliegende Auseinandersetzung zwischen Demonstranten, Ausreisewilligen, der Stasi und der Volkspolizei am Dresdner Hauptbahnhof. Mit Verwunderung betrachteten sie deshalb in der gegenwärtigen Situation mein Interesse für die neue Diesellok. Ob ich nichts Besseres zu tun hätte? Meine Rückreise nach Zwickau bestätigt noch am Abend des 8. November die Richtigkeit meines Besuches in Dresden-Altstadt. Sprichwörtlich in letzter Minute, einen Tag vor dem Mauerfall, entstanden in Dresden einzigartige Aufnahmen von einer Lokomotive, über deren Episode bei der DR sonst heute wohl nichts mehr bekannt wäre.

FOTOS: RAINER HEINRICH

Den 1988/89 gebauten Prototypen folgte 1992 eine 20 Exemplare umfassende Serie. Die Lokomotiven sind bei der ČD im Rangier- und leichten Reisezugdienst im Einsatz.

Die Baureihe 704 bekam bei der ČSD den naheliegenden Beinamen „Kleiner Legostein".

Die Bahn im Bayerwald

Rupert Berndl: Als die Eisenbahn in den Wald kam. Süd Ost Verlag, Regenstauf 2019. ISBN 978-3-95587-750-7, gebunden, 135 Seiten, 70 Schwarzweiß- und Farbabb.; Preis: 19,90 Euro.

Als die Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Bayerischen Wald erreichte, brachte sie der Region einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung, bedeutete die Eisenbahn doch gegenüber dem langsamen und unzuverlässigen Postkutschenwesen geradezu eine Zäsur. Rupert Berndl verdichtet diese historischen Fakten zu einer unterhaltsamen „Erfolgsgeschichte", in der er die Pioniertage der Eisenbahn im Bayerischen Wald aus einer kulturhistorischen Perspektive beschreibt. Nach einem kurzen Überblick über die gesellschaftspolitischen Verwicklungen des Jahrhunderts benennt das Buch die enormen Umwälzungen, die der Bahnbau im Bayerischen Wald mit sich brachte. Mit gleicher Aufmerksamkeit widmet sich der Autor auch der Architektur sowie der heutigen Nutzung einiger prominenter Empfangsgebäude – auch für den Modellbahner ein interessanter Aspekt. Demgegenüber verlieren die klassischen Eisenbahnthemen an Gewicht: Baureihen-Bezeichnungen sucht man ebenso vergebens wie Streckenkarten. Der lockere und anekdotenreiche Stil des Autors macht das Buch zu einem vergnüglichen Einstieg in ein interessantes Kapitel regionaler Verkehrsgeschichte. *ke*

Fazit: ***Unterhaltsame lokalhistorische Spurensuche***

Die Bahn der Hellenen

Eisenbahnatlas Griechenland. Verlag Schweers + Wall, Köln 2018. ISBN 978-3-89494-148-2, broschiert, 64 Seiten, 175 Sw- u. 100 Farbabb.; Preis: 28 Euro.

Griechenland hat etwa ein Drittel der Fläche Deutschlands, die Länge des Schienennetzes von rund 2500 Kilometern macht jedoch weniger als ein Fünftel des deutschen Netzes aus. Der Eisenbahnatlas Griechenland dokumentiert die griechische Staatsbahn nicht nur hinsichtlich ihrer Lage, sondern geht darüber hinaus auch auf die (Vor-)Geschichte, gegenwärtige Situation und Zukunft ein. Neben detaillierten, mit Farbfotos ergänzten Kartendarstellungen finden sich im Buch auch zahlreiche Gleispläne von Bahnhöfen der Normal- und Schmalspurlinien, auch einzelne Streckenprofile werden gezeigt. Der Athener Metro und Straßenbahn sind eigene Seiten gewidmet. Eine doppelseitige Karte stellt Hellas und seine Eisenbahn im Kontext der angrenzenden Länder Südeuropas dar. *oh*

Fazit: ***Überblick zur Eisenbahn Griechenlands***

Der Stand der Technik

Dirk Bödeker, Ruedi Hösli und Sepp Moser: Praxisbuch Bahnsicherung. AS Verlag, Zürich 2019. ISBN: 978-3-906055-80-0, gebunden, 157 Seiten, ca. 140 Schwarzweiß- und Farbabb.; Preis: 34,90 Euro.

Die Digitalisierung verändert das Eisenbahnwesen rasant. Moderne Zugsicherungssysteme wie ETCS kommen bereits ohne optische Signale aus. Doch auch die modernste Technik ist das Produkt einer jahrzehntelangen Entwicklung. So beschreiben die Autoren in zwölf Kapiteln nicht nur den heutigen Stand der Sicherungstechnik, sondern bieten zugleich einen Überblick über die historische Entwicklung vom mechanischen Stellwerk vor Ort zum Stellwerk in der Cloud. Jedes Kapitel umreißt ein eigenes Thema, von der Weichensicherung bis hin zu Bahnübergängen. Ein ausführliches Glossar rundet das kleine Büchlein ab. Trotz seines Zuschnitts auf das schweizerische Bahnsystem ist das Buch wegen seines umfassenden Anspruchs eine Empfehlung für Eisenbahnfreunde aller Couleur. *ke*

Fazit: ***Eisenbahnwissen verständlich vermittelt***

Heimat des „Wilden Robert"

Dirk Endisch: Das Bahnbetriebswerk Mügeln. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2019. ISBN 978-3-936893-65-6, gebunden, 192 S., 38 Farb- und 133 Schwarzweißabb.; Preis: 29 Euro.

Als letztes Domizil mehrerer Dampflokomotiven der sächsischen Gattung IV K ist das Bw Mügeln der DR, ab 1967 eine Einsatzstelle des Bw Nossen, noch vielen Eisenbahnfreunden in Erinnerung. Dirk Endisch beschreibt die wechselvolle Geschichte der Dienststelle, die er seit den 1980er-Jahren aus eigenem Erleben kennt, erstmals ausführlich in Buchform. Eingangs wird die Entwicklung des einstigen betrieblichen Mittelpunkts des ausgedehnten Mügelner Schmalspurnetzes geschildert, bevor sich die nächsten, rund 100 Seiten umfassenden Kapitel explizit der Geschichte der Einsatzstelle und Lokbeheimatung widmen. Neben zahlreichen statistischen Übersichten, etwa zum Fahrzeugbestand oder den Einsätzen einzelner Lokomotiven, zeigen detailreiche Gleispläne den großen Schmalspurbahnhof in vier unterschiedlichen Ausbausituationen von 1903 bis 1988. Weitere Gleispläne finden sich zu den Bahnhöfen der Außenstellen Wermsdorf, Lommatzsch, Oschatz, Strehla, Döbeln Nord und Neichen. Sie werden durch einige Gebäudezeichnungen ergänzt. Die Zeichnungen von Uwe Volkholz sind von hochwertiger Qualität. Gleiches ist den zahlreichen, kontrast- und detailreichen Fotos zu bescheinigen. *oh*

Fazit: ***Angemessene Darstellung der bedeutenden Dienststelle***

Zeitreise durch die Pfalz

122 eindrucksvolle Bildvergleiche von Bahnlinien, Bahnanlagen und Bahnhöfen

Neu

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 *Verfügbar ab Mai 2019*

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

RioGrande Dampf • Reise • Abenteuer FILM-EXPRESS

Die Filmprofis

Die unverwüstliche DB-Rangierlok

Die Diesellok-Baureihe V 60 der Deutschen Bundesbahn gehört zu den ganz großen Erfolgsgeschichten im deutschen Lokomotivbau. Zwischen 1955 und 1963 wurden immerhin 942 Exemplare dieser dreiachsigen Stangenlok mit 650 PS Leistung in Dienst gestellt. Heute, rund 60 Jahre später, ist davon immer noch rund ein Viertel aktiv. Als Museumslok ist die V 60 gleichzeitig Denkmal für eine einzigartige Einführung der Dieseltraktion bei der DB und damit auch Teil des westdeutschen Wirtschaftswunders. Da lag es nahe, diesem robusten Arbeitstier, das in der ganzen Bundesrepublik zu erleben war und ist, ein ausführliches filmisches Porträt zu widmen – wie gewohnt mit seltenen historischen Szenen, mit fundierten technischen Infos, Erfahrungsberichten von Eisenbahnern und natürlich mit äußerst abwechslungsreichen Sequenzen vom normalen Alltagsbetrieb.

Laufzeit 78 Minuten • Best.-Nr. 6384 • € 16,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] www.vgbahn.de

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

www.facebook.de/vgbahn

In vollen Zügen genießen

Von der 01 bis zur E 94: Zählt man alle Lokbaureihen zusammen, die vor DMV-Sonderzügen bewundert werden konnten, kommt man auf über 60. Über 20 Jahre lang prägten die großen und kleineren DMV-Fahrten das Leben der Eisenbahnfreunde in der DDR.

FOTO: RAINER HEINRICH

Am 2. Oktober 1983 veranstaltete der DMV-Bezirksvorstand Erfurt eine Rundfahrt mit der frisch untersuchten 38 1182. In Bad Frankenhausen war das Wasserfassen der P 8 ungezählte Bilder wert.

Vor 50 Jahren, am 16. August 1969 führte die erste vom DMV-Bezirksvorstand Dresden organisierte Sonderfahrt über 64 Kilometer auf Schmalspurstrecken von Freital-Potschappel über Willsdruff, Oberdittmannsdorf und Klingenberg-Colmnitz nach Frauenstein. Ein Jahr zuvor, im August 1968, hatte der Deutsche Modelleisenbahnverband der DDR (DMV) die erste Fahrzeugausstellung auf dem Bahnhof Radebeul-Ost organisiert, doch nun beschritt man einen weiteren Weg der Öffentlichkeitsarbeit. Die Organisatoren wussten damals noch nicht, wie sich diese Art von Hobby-Veranstaltungen bewähren würde. Aber bereits diese ersten beiden waren ein voller Erfolg.

Der größte Vorteil der organisierten Ausstellungen und Sonderfahrten bestand darin, dass man während der Teilnahme das strenge Fotografierverbot auf Reichsbahngelände umgehen konnte. Der Veranstalter beantragte die begehrte rote Fotoerlaubniskarte über die Presse-

Fotografieren fast ohne Einschränkung

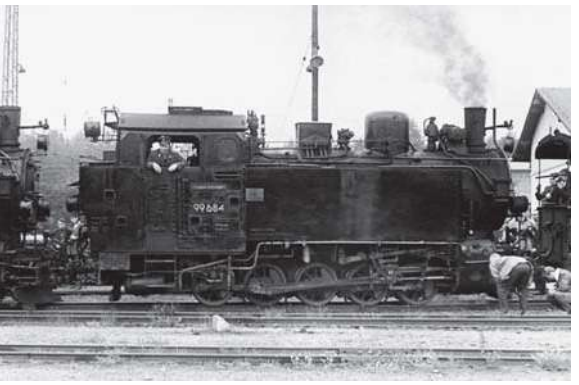
stelle der Reichsbahndirektion. Mit ihr genoss man eine gewisse Freiheit im bis dahin eigentlich verbotenen Tun.

Nach der Gründung des DMV im Jahr 1962 organisierten viele Arbeitsgemeinschaften (AG) schon kleinere Studienfahrten. Doch zweifellos war der Bezirksvorstand Dresden der Vorreiter für die Sonderfahrt-Veranstaltungen in der DDR. In der Regel wurde der Tag des Eisenbahners (das zweite Wochenende im Juni) als

FOTO: REINER PREUSS/SLG. R. HEINRICH

Gute elf Jahre früher, am 15. April 1972, trafen sich 38 2471 und 38 3860 auf einer Fahrt des Bezirksvorstandes Cottbus in Wilthen.

Am Ziel der Reise: 99 655 und 684 am 16. August 1969 mit ihrem Sonderzug in Frauenstein. Der Bildautor, damals Lehrling im Raw Zwickau, gehörte zu den jüngsten Teilnehmern.



Die Fabrikschilder von 99 684 gaben in Klingenberg-Colmnitz Rätsel auf.

Termin für Sonderfahrten gewählt. Eisenbahn- und Stadtjubiläen sowie Abschiedsfahrten für Dampflokbaureihen ergänzten das Programm. Die anderen sieben Bezirksvorstände (in der regionalen Zuständigkeit identisch mit den Reichsbahndirektionen Berlin, Cottbus, Erfurt, Greifswald, Magdeburg und Schwerin) zogen mehr oder weniger zügig nach, oft mit jeweils einer Fahrt pro Halbjahr.

Acht Bezirksvorstände organisieren die Fahrten

Der Anklang war immer groß, vor allem aber in den einwohnerstarken und/oder für Eisenbahnfreunde attraktiven Regionen. Die hohen Teilnehmerzahlen übertrafen stets die Erwartungen der Veranstalter. Erst als die Sonderfahrten der 80er-Jahre in wahre Massenveranstaltungen mit bis zu 1000 Teilnehmern und zusätzlich vielen Autobegleitern ausuferten, wurde auch Kritik laut.

FOTOS (5): RAINER HEINRICH

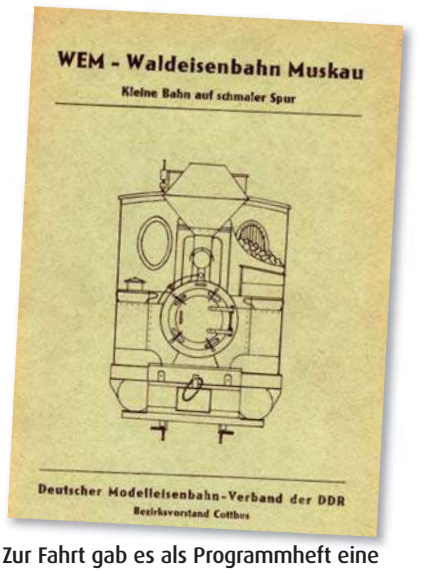
Hochzeitskutsche als ungeplante Zugabe: 993317 zog den Sonderzug des BV Cottbus am 8. Mai 1976 auf der Muskauer Waldeisenbahn bei Weißwasser.

Ein Sonderzugzuschlag von 33 1/3 Prozent wurde für die vermutlich erste zentral organisierte DMV-Sonderfahrt auf Schmalspurgleisen nach Frauenstein erhoben.

Wenige Monate nach dem Höhepunkt des Machbaren, der großen Fahrzeugparade 1989 in Riesa, führte die politische Wende zum baldigen Abbruch der DMV-Sonderzugfahrten. Es bleiben die Erinnerungen an ein 20 Jahre dauerndes erfolgreiches Programm, bei dem die historischen Loks – anders als heute – nahezu zum Nulltarif präsentiert wurden.

Alles begann also im Jahr 1969. Die Fahrkarte für den Verwaltungssonderzug war für ganze sieben Mark zu haben. Dafür konnte man zehn Stunden lang zwei VIK-Schmalspurloks erleben. Im „Modelleisenbahner" 2/1970 räumte man dieser ersten Sonderfahrt eine Seite ein.

Im Sommer 1969 war das Wilsdruffer Schmalspurnetz mit Ausnahme der Strecken nach Meißen noch voll intakt. Das Bw Wilsdruff war die letzte Heimat der sächsischen VIK. Von den vorhandenen 21 Maschinen waren 15 planmäßig eingesetzt. In Radebeul aber waren die VIK gegen VIIK-Neubauloks ausgetauscht worden. Für die Sonderfahrt nach Frauenstein kam mit 99 655 eine der Radebeuler Maschinen zum Einsatz. Die Identität



Zur Fahrt gab es als Programmheft eine kurze Geschichte der kleinen Bahn.

FOTOS (2): RAINER HEINRICH

Erstmals ins Ausland: Der Bezirksvorstand Dresden organisierte am 16. und 17. Mai 1981 die Fahrten von Dresden nach Děčin anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Elbtal-Strecke. Die Fahrzeug-Ausstellung am Zielpunkt der Fahrt zeigte jeweils zehn Dampfloks der ČSD und der DR, mit dabei waren 475 1142 und 35 1113.

03 001 war in Děčin nicht zum ersten und nicht zum letzten Mal umlagert von einer nicht ganz disziplinierten Fotografenmeute.

Ende der 60er-Jahre verkehrten mehrmals Massenverkehrszüge zum beliebten Ausflugsort Frauenstein, zum Beispiel am 30. Juni 1968 zur 750-Jahrfeier der Stadt. Der Sonderzug des DMV war aber mit zehn Reisezug- und zwei Packwagen der zweiten Sonderzuglok, 99 684, warf allerdings Fragen auf, es waren zwei unterschiedliche Fabrikschilder angebracht, von denen keines zu dieser Maschine gehörte. Wie der Tausch zustande kam und wo die originalen Fabrikschilder der 99 684 waren, bleibt offen.

FOTO: JOACHIM NEU

„So, bitte Vorsicht!" Freundlich, aber bestimmt verweist der Reichsbahner auf Gefahren des Eisenbahnbetriebs (Bischofswerda, 13. August 1978).

FOTO: H. CONSTABEL/SLG. CARSTENS

Am 23. September 1973 führte eine Sonderfahrt des BV Magdeburg mit 04 0015 und 03 1010 über Kirchmöser (Bild) nach Belzig.

FOTO: H. SCHRÖDTER/SLG. CARSTENS

92 598 zeigte sich am 3. Oktober 1973 bei einem Fotohalt in Jänschwalde während der Fahrt Cottbus – Guben des BV Cottbus.

Zehn vollbesetzte Wagen für 58 3047: Die Sonderfahrten des BV Dresden am 7. und 8. Juni 1980 führten von Dresden über Meißen und Großbothen nach Glauchau und wieder zurück.

wohl der längste und zugleich mit 196 Tonnen auch der schwerste Reisezug, der jemals nach Frauenstein gefahren wurde. In Klingenberg-Colmnitz und Frauenstein musste er zum Umsetzen der Zugloks getrennt werden. Die DMV-Fahrt war der letzte Höhepunkt auf der Strecke nach Frauenstein. Schon ein Jahr später wurde der Güterverkehr und am 20. Oktober 1971 nach dem Umkippen der Lok 99 715 der Gesamtverkehr eingestellt.

Dampflokraritäten in den 70er-Jahren

Schon im September 1970 machte der Bezirksverband Erfurt von sich reden und veranstaltete für weit über 100 Teilnehmer eine Fahrt von Suhl nach Schleusinger-Neundorf mit 94 1541. Wieder war davon im „Modelleisenbahner" zu lesen, nun als unterhaltsamer Reisebericht auf fünf Seiten. In der Folge wurden alle geplanten Fahrten dort angekündigt.

In den frühen 70er-Jahren boten viele Bezirke unwiederbringliche Fahrten mit wahren Dampflokraritäten wie 19 015, 55 4154 oder 93 304. Auch das „Lieschen", 89 6024 aus dem Raw Görlitz, war mit dabei. Die Sonderfahrten mauserten

Das Bild vom 13. Juli 1986 mit 01 137 und 62 015 zeigt den beliebten Fotostandort in Döbeln aus anderer Perspektive.

Gemütlicher war die Fahrt des BV Berlin am 8. Mai 1982 von Nauen nach Basdorf.

Damals konnte 74 1230 mit dem noch nagelneuen „Veltener Traditionszug" bei einem Fotohalt in Kremmen beobachtet werden. Fahrzeuge, Nebenbahnatmosphäre, Wetter – alles passte!

Der Sonderzug am Zielort: 99 1746 und 1747 waren mit zwölf Wagen gefordert.

Von Berlin bis Freital-Hainsberg führte 218 019 den Sonderzug aus elf Städteexpress-Wagen und zusätzlichem Speisewagen und zog ihn anschließend weiter nach Tharandt zur Abstellung.

Am 13. Oktober 1984 gingen die Berliner auf Fernbahn- und Schmalspurgleisen nach Kipsdorf auf Tour.

sich bald zum stattlichen Programm. Die Gründe dafür lagen auf der Hand: Der Traktionswechsel bei der Deutschen Reichsbahn war nicht mehr zu übersehen, so manche Dampflokbaureihe war ihm schon zum Opfer gefallen. Auch das Streckensterben im Schmalspurnetz riss von Jahr zu Jahr weitere Lücken.

Daher war eine zentrale Organisation der Fahrten gefragt. Wolfgang Pawlik vom

Sterntreffen des BV Dresden am 16. Juni 1984 in Dürrröhrsdorf: Aus Dresden, Zwickau und Hoyerswerda kamen die Züge, bespannt mit E 77 10, 86 049, 86 501, 01 137, 23 1113, 38 205, 50 849, 64 007 und 52 8122. Auch wichtig: Zu Essen gab es aus vier Gulaschkanonen der NVA.

1982 gründete man die Traditionsbahn Erfurt. Nach sechs Kilometern erreichten die Museumszüge den Bahnhof Erfurt West. Am 9. Juli 1985 bespannten 64 007 und 74 1230 den Zug. Mit einer großen Fahrzeugausstellung feierte man „40 Jahre Eisenbahn in Volkeshand".

Günter Fromm zeichnete für viele der Erfurter Programmhefte. Für das Jahr 1987 wählte man das nebenstehende Motiv mit 94 1292 in Erfurt West.

FOTOS (10): RAINER HEINRICH

74 1230 und 52 6666 bespannten am 29. August 1986 Pendelzüge auf der Berliner Stadtbahn zwischen Lichtenberg und Alexanderplatz.

Am 26. Juli 1987 führte eine Sonderfahrt mit 175 019 durch die Hauptstadt. Ausgangspunkt war Berlin-Lichtenberg.

ehemaligen Bezirksvorstand Berlin erklärt den Ablauf: „Im Februar eines jeden Jahres traf man sich in der Reichsbahnschule von Donnerstag bis Sonntag. Nach einem Referat des Vorsitzenden, das uns sozusagen auf Vordermann gebracht hat, haben wir uns mit den anderen Bezirksvorständen gegenseitig abgestimmt. Jeder hat das, was er wusste, die Termine, den Lokeinsatz, auf den Tisch gelegt, daraus haben wir das Programm gemacht. Das wurde zentral vorgeplant für die ganze DDR. Das lief über die „Kommission Eisenbahnfreunde" beim Präsidium des DMV in der sogenannten Funktionärsberatung. Mit dabei waren auch die Bezirkssekretäre des DMV. Deren nächste Vorgesetzte waren meist schon die Direktions-Chefs, damit war das nach oben hin abgesichert. Die DMV-Bezirksvorstände haben das dann ausgeführt, zusammen mit den jeweiligen Dienststellen der DR. Die hatten ja die Information auch von oben bekommen. Damit waren sie in der Pflicht, das durchzuführen."

89 6009 legte am 13. Juli 1986 in Bienenmühle einen Zwischenhalt ein. Die Fahrt des BV Dresden führte entlang der Mulde von Freiberg nach Holzhau.

Die Bezirksvorstände planten die Details der Fahrten und beantragten den Fahrplan. Wolfgang Pawlik: „Ich bin meistens zwei bis drei Monate vorher die Strecke abgefahren, mit der Bahn, ein Auto hatte ich nicht. Es mussten ja geeignete Stellen für die Fotohalte gefunden werden." Ein Gelände zu finden, auf dem sich Hunderte von Menschen aufstellen konnten, war nicht einfach. Brücken, die berüchtigten „Affenfelsen", waren dabei sehr beliebt. Fast immer konnten die Wünsche der Planer berücksichtigt werden. Anschließend folgte die Gestaltung der begehrten Programmhefte, die nicht nur den genauen Fahrplan mit allen Fotohalten, sondern auch interessante Fakten zu den Loks und zur Strecken- oder Bw-Geschichte enthielten.

Fotohalte für „einen Haufen Ameisen"

Die Bezirksvorstände stellten auch die Wagenverantwortlichen, einen für jeden Wagen des Zuges. „So habe ich Anfang der 70er auch angefangen", erinnert sich Pawlik, „schließlich konnte man kostenlos mitfahren. Begonnen hat es im März 1972, als Gast bei den Cottbusern, die Fahrt ging

FOTO: KARL-HEINZ SIEBKE

Zu einem Volksfest geriet die Ankunft von 64 007 am 24. Mai 1987 in Neukloster. Der BV Schwerin veranstaltete die Fahrt von Parchim über Karow und Blankenberg nach Wismar.

zur Straußberger Eisenbahn. Die erste von uns organisierte Fahrt war das Triebwagen-Treffen im Oktober 1975 in Beeskow, mit der Bauart Ruhr, dem SVT Köln und dem Neubau-LVT aus Cottbus. Danach habe ich mich breitschlagen und in den Vorstand wählen lassen, als zuständigen Mann für Sonderfahrten. Doch da hing mehr dran: Als gewählter Funktionär war man auch zuständig für Koordination der Arbeitsgemeinschaften oder für die Reklame."

Städteexpress-Züge mit bis zu zwölf Wagen

Menschenmassen waren bald die Regel bei den Berliner Fahrten, meist 300, aber auch mal 400 oder 500 Personen, wenn es mit dem Städteexpress aus neun oder gar elf Wagen und Zusatz-Speisewagen auf Tour ging. „Keiner konnte uns sagen, welcher Zug zur Verfügung stand, wir haben also nur für den kurzen Zug verkauft. Aber kriegen sie mal so einen Haufen Ameisen organisiert ...".

Pawlik erinnert sich an die Fahrt nach Kipsdorf im Jahr 1984: „Das waren 350 Mann. Zuerst elektrisch bis Freital, dann Umsteigen auf die Schmalspurbahn. Dort musste ich tatsächlich einen Fotohalt abbrechen. Ich ließ die Leute wieder einsteigen. Über das Megaphon habe ich dann eine kleine Ansprache gehalten: ‚Leute, ihr habt euch benommen wie eine Viehherde, so bekommen wir keine Fotos hin.' Danach lief das ganz sauber ab, es gab sogar drei Anfahrten hintereinander. Oft waren ja Westdeutsche dabei, die haben auch rumgeschimpft: ‚Hier geht´s ja zu wie bei der Armee.' Aber am Ende waren doch alle begeistert: ‚So ne schöne Fahrt ham wa noch nie gehabt.'"

In den Programmheften fanden sich immer auch Hinweise für die Teilnehmer: Mussten anfangs mindestens zwei Meter Abstand zu den Loks eingehalten werden, waren es später 15 Meter. Wolfgang Pawlik erklärt: „Das wurde von Fahrt zu Fahrt immer weiter ausgeklügelt, das musste sein. Es gab ja Leute, die förmlich in den Kessel reingekrochen sind." □

Rainer Heinrich/abp

Die Reko-50 3670 war am 12. Juni 1988 einer der Stars in Glauchau. Das traditionsreiche Bw diente ab 1980 zum dritten Mal als attraktiver Zielpunkt der Sonderfahrten des BV Dresden.

Am 8. September 1989 führte eine Fahrt des BV Erfurt ab Gera mit 65 1049 auch durch Falkenstein (Vogtl.).

FOTOS (6): RAINER HEINRICH

Die letzte Fahrt des BV Dresden ging am 7. Juli 1990 zur Müglitztalbahn. In Altenberg gab es eine letzte DMV-Fahrzeugausstellung.

FOTOS: JÜRGEN HÖRSTEL (3)

Bis zum Sommer 1982 war das noch Alltag: V 601 der Ilmebahn verlässt mit dem N 8539 die Leinebrücke kurz vor Salzderhelden (19. Mai 1982).

Seit Dezember 2018 ist die südniedersächsische Stadt Einbeck wieder mit Reisezügen erreichbar. Als erste Strecke aus dem aktuellen Reaktivierungsprogramm des Landes wurde die Stichlinie bis zum Bahnhof Salzderhelden an der Nord-Süd-Strecke Hannover – Göttingen wiederbelebt.

In die Bierstadt

Ganze 34 Jahre mussten die Einbecker warten, bis sie wieder mit dem Zug direkt nach Salzderhelden, Northeim oder Göttingen fahren konnten. Der Schienenpersonennahverkehr auf ihrer Strecke wurde noch zu Bundesbahn-Zeiten, im Jahr 1984, aufgegeben. Die Linie gehörte damit auch zu den vielen anderen, auf denen in den 1970er- und 1980er-Jahren der Personenverkehr durch die DB aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt wurde.

Die „Hannoversche Südbahn", die heutige Nord-Süd-Strecke, ging 1854 im Abschnitt Alfeld – Kreiensen – Northeim – Göttingen in Betrieb. Ein direkter Anschluss an diese Strecke war zuvor zwar von der Stadt Einbeck gefordert worden, aber aus wirtschaftlichen und technischen Gründen zugunsten der heutigen Linienführung im Leinetal verworfen worden. Danach dauerte es bis 1879, bis auch die traditionsreiche Bier- und Fachwerkstadt Einbeck an das Bahnnetz angeschlossen wurde, und zwar mit einer vom Bahnhof Salzderhelden ausgehenden 4,6 Kilometer langen Stichstrecke. Die Stadt Einbeck wünschte eine Verlängerung zum Solling, dem waldreichen Höhenzug westlich von Einbeck, die Staatsbahn zeigte sich allerdings nur mäßig interessiert. So gründete man in Einbeck 1882 die Ilmebahn-Aktiengesellschaft, um den Weiterbau in Richtung Solling zu betreiben. Bereits ein Jahr später wurde die etwa 13 Kilometer lange Strecke bis Dassel eröffnet.

Nachdem der Eisenbahnbetrieb zunächst nacheinander in den Händen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, der Preußischen Staatsbahn und der Deutschen Reichsbahn gelegen hatte, übernahm die Ilmebahn AG 1924 erstmals mit eigenen Fahrzeugen selbst den Betrieb zwischen Einbeck und Dassel. Ab 1954 führte die Ilmebahn AG zusätzlich den Betrieb der Bundesbahn-Strecke Einbeck – Salzderhelden durch. Dafür wurden bis Anfang der 1960er-Jahre die bislang eingesetzten Dampfloks durch neue Dieselloks von MaK ersetzt und stark befahrene Bahnübergänge signaltechnisch gesichert. Das Betriebswerk wurde modernisiert. Doch bereits 1975 ersetzte man den Reisezugverkehr im Abschnitt Einbeck – Dassel durch Busse, es verblieben nur der Güterverkehr sowie die Zug- und Rangierleistungen auf der Bundesbahnstrecke bis

In Salzderhelden besteht Anschluss von der Ilmebahn zur Nord-Süd-Strecke Hannover–Göttingen. Am 6. April 1978 machte 110 378 mit dem Heckeneilzug E 2071 Westerland–Luxemburg Station in Salzderhelden.

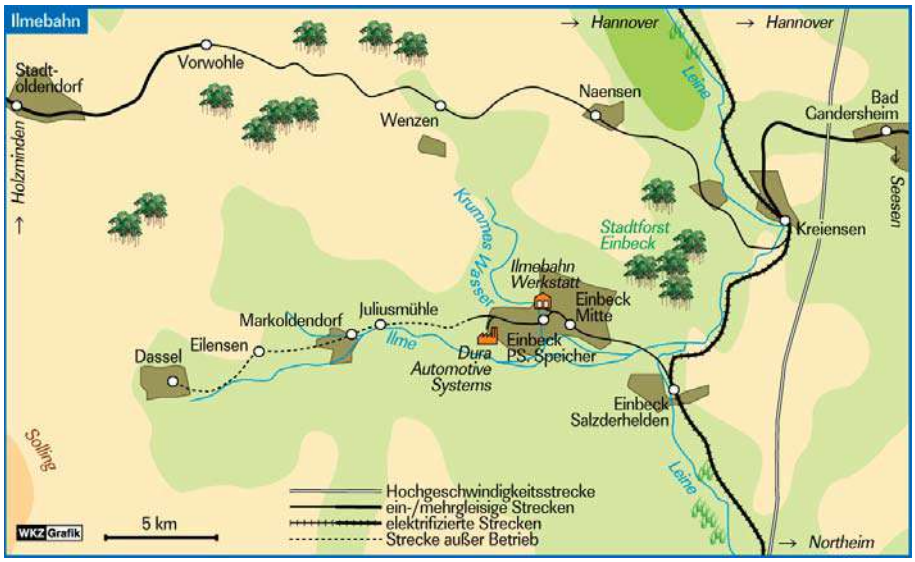
V 601 steht am 27. September 1984 im Endbahnhof Dassel für die Rückfahrt nach Einbeck bereit.

Salzderhelden. Wohl um im überregionalen Verkehr etwas präsenter zu erscheinen, wurde der Bahnhof Salzderhelden 1978 in Einbeck umbenannt, der bisherige Bahnhof Einbeck dafür in Einbeck-Mitte, nachdem Salzderhelden bereits 1974 in die Stadt Einbeck eingegliedert worden war. Seit 1994 trägt der Bahnhof Einbeck den Namen Einbeck-Salzderhelden.

1982: Die Bundesbahn löst die Ilmebahn AG ab

Um ihre eigenen Kapazitäten auszulasten, führte die Bundesbahn ab 1982 den Personenverkehr zwischen Einbeck und Einbeck-Mitte wieder selbst durch und ersetzte die kurzen lokbespannten Züge mit den Stangendieselloks der Ilmebahn durch Akku-Triebwagen der Baureihe 515. Zwei Jahre später, 1984, beendete die Bundesbahn dieses Angebot allerdings. Es verblieb nur noch ein mäßiger Güterverkehr bis Einbeck sowie auf der Ilmebahn bis Dassel. 1992 übernahm die Ilmebahn AG erneut den Betrieb auf der Strecke Einbeck-Mitte – Einbeck von der DB, 1994 folgte die Umwandlung der Aktiengesellschaft in die Ilmebahn GmbH. Diese gab 1995 die beiden MaK-Stangendieselloks ab und kaufte eine 212 der DB AG (Ilmebahn-V 100 01). Während im selben Jahr die Güterabfertigung in Einbeck-Mitte sowie der Tarifpunkt Dassel für Stück- und Expressgut aufgelöst wurden, akquirierte man von der DB AG Rangier- und Zugleistungen in Kreiensen sowie Northeim, die später bis Seesen, Uslar und auch Alfeld ausgedehnt wurden. Dafür beschaffte man im Jahr 2000 eine weitere Lok, eine ehemalige 202 der Deutschen Reichsbahn (Ilmebahn-V 100 02).

2007, im 125. Jahr nach der Gründung der Ilmebahn AG, wurde für Sonderfahrten noch ein Wismar-Triebwagen von der OHE übernommen. 1999 trat die Ilmebahn GmbH dem neu gegründeten Verkehrsverbund Südniedersachsen (VSN) bei und pachtete auch die Infrastruktur der Strecke Einbeck-Mitte – Einbeck-Salzder-



KARTE: WOLFGANG KIESLICH

Ab 1883 verband die Ilmebahn Einbeck mit Dassel. Nach 2002 wurde der Großteil der Strecke etappenweise stillgelegt, heute endet die Ilmebahn kurz hinter Einbeck.

FOTO: ARCHIV ILMEBAHN

Ab 1924 führte die Ilmebahn AG den Betrieb auf ihrer Strecke in Eigenregie, neben zwei preußischen T 9.3 (hier Mitte der 1950er-Jahre in Markoldendorf) kam auch eine T 10 zum Einsatz.

FOTOS: JÜRGEN HÖRSTEL (4)

Von 1982 bis zur Einstellung des Verkehrs im Jahr 1984 pendelten Akku-Triebwagen der Reihe 515 zwischen Einbeck und Salzderhelden, hier auf der Brücke über die Leine-Niederung nahe Salzderhelden. Die Aufnahme entstand am 27. September 1984.

helden von der DB AG. Sechs Jahre später folgte der Kauf dieses Abschnitts, um den Schienenanschluss Einbecks endgültig zu sichern. Dieser Ausweitung der eigenen Infrastruktur standen jedoch auch abschnittsweise Stilllegungen der klassischen Ilmebahn-Strecke gegenüber: 2002 wurde die Linie Markoldendorf – Dassel aufgegeben, zwei Jahre später der Abschnitt Juliusmühle – Markoldendorf. Heute endet die Ilmebahn in Richtung Juliusmühle an einem Prellbock auf freier Strecke knapp außerhalb der Stadt Einbeck.

Langer Weg zur Reaktivierung

Dass in der Stadt und der Region großes Interesse an der Wiedereinführung des Schienenpersonennahverkehrs bestand, wurde nicht zuletzt Ende Juli 2010 deutlich, als ein DB AG-Triebwagen der Baureihe 648 anlässlich der Zugtaufe auf den Namen „Stadt Einbeck" als Sonderzug bis Einbeck-Mitte kam und etwas westlich des Bahnhofs vor dem Neuen Rathaus von einer großen Menschenmenge begrüßt wurde. Die anschließenden Pendelfahrten nach Einbeck-Salzderhelden gaben dann auch einen kleinen Vorgeschmack auf eine eventuelle Reaktivierung.

Bewegung in entsprechende Planungen kam aber erst auf, als das niedersächsische Verkehrsministerium konkrete Überlegungen zur Reaktivierung von Bahnstrecken anstellte und dazu einen Lenkungskreis einsetzte, dem neben den Landtagsfraktionen und den Aufgabenträgern auch Verbände wie der BUND und Pro Bahn angehörten. Mit Kosten-Nutzen-Analysen wurde eine Liste aus über 70 Streckenvorschlägen zunächst auf acht reduziert, von denen nach gutachterlicher Überprüfung drei Strecken übrig blieben, deren Reaktivierung empfohlen wurde: Einbeck-Mitte – Einbeck-Salzderhelden, Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Freden-

Ein Prellbock markiert den heutigen Endpunkt der Ilmebahn knapp westlich der Stadt Einbeck. Der Rest der Strecke ist abgebaut, der Güterverkehr läuft per Lkw (Januar 2019).

Seit 1995 fährt die frühere 212 268 der DB für die Ilmebahn AG. Am 23. Oktober 2008 war der „Ilmebahn-Frosch“ V 100 01 mit einer Übergabe nach Alfeld auf der Nord-Süd-Strecke bei Freden zu sehen.

berg sowie Neuenhaus – Bad Bentheim. Die Strecke nach Einbeck sollte trotz Verzögerungen die erste reaktivierte aus diesem Programm werden.

Die Detailplanungen sahen nach Durcharbeitung des Oberbaus, Installation der Signalanlagen und Reparatur der Brücken die Wiederinbetriebnahme für Dezember 2017 vor. Bei der Begutachtung der fast 150 Jahre alten, denkmalgeschützten Ilmebrücke stellte man jedoch so schwere Schäden fest, dass ein Neubau notwendig wurde. Zuvor hatte auch das Hochwasser im Sommer 2017 für Verzögerungen gesorgt. Letztendlich konnte der Betrieb mit einem Jahr Verspätung im Dezember 2018 aufgenommen werden.

Am 31. Juli 2010 wurde der Braunschweiger 648 256 auf den Namen „Stadt Einbeck“ getauft. Das Ereignis nahe dem Einbecker Rathaus lockte zahlreiche Zuschauer an, die auch die anschließenden Pendelfahrten nach Einbeck-Salzderhelden nutzten.

FOTO: YANNICK KRUSE

Seit 9. Dezember 2018 verbindet DB Regio Einbeck-Mitte mit Einbeck-Salzderhelden und Göttingen. Zum Einsatz kommen Triebwagen der Baureihe 640. Am Eröffnungstag wartete 640 022 in Einbeck-Mitte auf die ersten Fahrgäste.

Der Fahrplan sieht nun stündliche Pendelfahrten zwischen Einbeck-Mitte und Einbeck-Salzderhelden mit dortigem Anschluss an den Metronom vor, dazu in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Züge von und nach Göttingen. Dafür sind Triebwagen der Baureihe 640 von DB Regio vorgesehen, deren Leistungen in den bis Ende 2029 laufenden Verkehrsvertrag des Dieselnetzes Niedersachsen-Südost integriert wurden. □ *Jürgen Hörstel*

IGE Eisenbahn-Romantik Reisen
seit mehr als 37 Jahren

Eisenbahnnostalgie in der Weinregion Steiermark

Unser Leistungspaket: 6x Übernachtung mit Frühstück (F) im 3-Sterne-Hotel (Landeskategorie) „Drei Raben“ in Graz ▪ Nostalgiefahrten: Dampfzug Feistritztalbahn, mit Depotbesuch und Stainzer Flascherlzug, mit Depotbesuch ▪ Sonderfahrt „Roter Blitz“, Graz – Lieboch und „Mixnitzbahn“, mit Depotbesuch ▪ Sonstiges: Stellwerksbesichtigung Deutschlandsberg ▪ Besichtigung Eisenbahnmuseen Lieboch ▪ Besichtigung Modellbahnanlagen in Graz, Wies-Eibiswald, Stellwerk in Deutschlandsberg, Tramway-Museum Graz ▪ Schlossbergbahnfahrt Graz

Termin: 2. bis 8. Oktober 2019 · Reisenummer: 29818
Ihr Reisepreis: € 750,- ab/bis München Hbf im DZ p. P. · Einzelzimmerzuschlag: € 160,-

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

Weinregion Steiermark

Bei Vorlage dieses Coupons erhalten Sie

200 €

Nachlass pro Person auf die Reise

Nur gültig bis 31. Juli 2019

FOTO: MATTHIAS FREY; KARTE: WOLFGANG KIESLICH

Über das große Viadukt der Nordstrecke im Stadtgebiet Luxemburgs erreichte am 6. Oktober 2017 eine Coradia-Duplex-Einheit der CFL die Hauptstadt.

Die Hauptstadt Luxemburg stellt als Knoten fast aller Strecken das Zentrum der 274 Kilometer langen Eisenbahn des Großherzogtums dar.

Die Eisenbahn Luxemburgs glänzt mit modernsten Fahrzeugen und führt einen kostenlosen Nahverkehr ein. Andernfalls würde ein Verkehrsinfarkt drohen.

Eisenbahn mit Schlüsselrolle

Im Großherzogtum Luxemburg, dem mit 2586 Quadratkilometern zweitkleinsten EU-Staat, der etwa so groß ist wie das Saarland, spielt die Eisenbahn eine bedeutendere Rolle, als man meinen könnte. Zwar wurde nach dem Zweiten Weltkrieg die Hälfte des damals noch 550 Kilometer umfassenden Schienennetzes stillgelegt, was insbesondere die 140 Kilometer langen Meterspurbahnen betraf, doch erfüllen die noch vorhandenen 274 Kilometer (davon 154 Kilometer zweigleisig) heute eine umso wichtigere Aufgabe. Denn Luxemburg hat auf den Straßen ein gravierendes Stau-Problem. Nahezu 200 000 Grenzgänger, Tendenz stark ansteigend, pendeln jeden Tag – zusätzlich zum ohnehin vorhandenen Berufsverkehr – aus Frankreich, Belgien und Deutschland in das Her-

FOTO: HORST LÜDICKE

Luxemburg Hbf, 27. April 2018: Täglich begegnen sich hier zum Beispiel KISS der CFL (links) und Alstom Coradia Duplex der SNCF (rechts).

zogtum, das selbst gerade einmal 600 000 Einwohner hat. Um den drohenden Infarkt abzuwenden, bleibt dem kleinen Land kaum eine andere Wahl, als eine Vorreiterrolle im Schienenverkehr einzunehmen.

Die Eisenbahn erreichte die Hauptstadt Luxemburg im Jahr 1859. Die ersten Strecken führten nach Kleinbettingen (– Brüssel) und Bettembourg (– Metz). Seit 1861 besteht auch eine direkte Verbindung nach Trier über Wasserbillig. Für den Bau und Betrieb der luxemburgischen Eisenbahnstrecken waren private Eisenbahngesellschaften verantwortlich, die teilweise bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs unter wechselnder Verwaltung standen. Erst am 17. April 1946 führte der Staat alle Eisenbahnaktivitäten in der neu gegründeten Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) zusammen. Im Fahrzeugpark der jungen CFL dominierten Fahrzeuge ausländischer Herkunft. Neben Nohab-Dieselloks waren Nahverkehrswagen, die bei Wegmann gebaut wurden und eine große Ähnlichkeit mit den Silberlingen der DB aufwiesen, charakteristisch.

Fast vollständig elektrifiziertes Streckennetz

Bereits 1961 waren die meisten Strecken, zuerst solche mit Transitverkehr, im Süden Luxemburgs elektrifiziert. Die Nordstrecke, eine der wichtigen Hauptlinien, die in den 1970er-Jahren nur aufgrund von wirkungsvollen Protesten seitens der Bevölkerung von der geplanten Stilllegung verschont blieb, folgte bis 1993. Heute wird das Netz, bis auf einige Anschlussbahnen mit 13 Kilometern Länge, die mit zwei Dieselloks bedient werden, elektrisch mit 25 kV/50 Hz Wechselspannung betrieben. Lediglich die Strecke Luxemburg – Kleinbettingen ist analog zum belgischen System unter Gleichstrom. Fast alle Strecken werden mindestens im Stundentakt bedient, manche sogar halbstündlich oder zeitweise noch häufiger.

Als erster Bahnbetreiber überhaupt hat sich die CFL zur landesweiten Einführung des European Train Control System (ETCS) entschlossen. Das Netz war 2014 umgerüstet, bei allen im Personenverkehr eingesetzten Fahrzeugen geschah

FOTO: JOHN PETER PHOTOGRAPHY/ALAMY STOCK PHOTO

Das neobarocke Empfangsgebäude des Bahnhofs Luxemburg wurde von 1907 bis 1913 errichtet. 2012 war ein mehrjähriger, umfangreicher Umbau abgeschlossen.

FOTO: VIENNASLIDE/ALAMY STOCK PHOTO

Am 10. Dezember 2017 wurde der erste Abschnitt der neuen Straßenbahn Luxemburgs eröffnet. Im Sechs-Minuten-Takt werden täglich mehr als 110 000 Personen befördert.

FOTOS (2): YVES GILLANDER

Die Triebwagen der Reihe 2000 zählen zu den ältesten CFL-Fahrzeugen. Am 8. März 2015 hielt CFL 2008 als Ersatz für einen Triebwagen der Reihe 2200 in Dippach-Reckange.

FOTO: HANS DE ROND

Die TRAXX-Lok CFL 4008 war am 13. Mai 2012 mit einem Doppelstock-Interregio bei Mersch auf dem Weg nach Troisvierges.

dies bis Ende 2017. Ein Zugunglück bei Bettembourg am 14. Februar 2017 führte zu einer Beschleunigung der Umrüstung.

Der Fahrzeugpark der CFL ist im europaweiten Vergleich der modernste. Im Personenverkehr dominieren mit TRAXX-Lokomotiven der Reihe 4000 (Variante P 140 AC 1) bespannte Doppelstock-Wendezüge von Bombardier sowie Doppelstock-Triebzüge der Typen KISS von Stadler und Coradia Duplex von Alstom. Mehrsystem-E-Loks der Reihe 3000 fahren im grenzüberschreitenden IC- und Güterverkehr nach Belgien und Frankreich. Die Maschinen basieren auf der Reihe 13 der belgischen SNCB. Noch vorhandenes älteres Rollmaterial, wie die Triebzüge der Baureihe 2000, wird bis 2024 durch 34 hochmodern ausgerüstete Alstom-Coradia-Regionalzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und einer Gesamtkapazität von rund 15 000 Sitzplätzen ersetzt. Bis 2024 sollen insgesamt 39 100 Plätze zur Verfügung stehen und so dem in den letzten 15 Jahren um 70 Prozent gestiegenen und weiterhin zunehmenden Fahrgastaufkommen gerecht werden.

Während die Doppelstockzüge als RE auch ins deutsche Koblenz fahren, sollen die Coradia neben dem Inlandsverkehr auch nach Belgien und Frankreich eingesetzt werden. Luxemburg ist im grenzüberschreitenden Fernverkehr nach Belgien mit stündlich nach Brüssel, Liers oder Arlon fahrenden Intercitys verbunden. Zwischen Luxemburg und Paris fahren täglich mehrere TGV-Paare. Fernverkehrszüge nach Deutschland gibt es seit der Abschaffung der IC-Verbindung ins Ruhrgebiet 2014 nicht mehr. Allerdings verkehrt seit dem Fahrplanwechsel 2017 eines der RE-Zugpaare nach Koblenz als IC weiter bis nach Düsseldorf.

Vorreiter im modernen Eisenbahnbetrieb

Nicht nur bei der Einführung des ETCS war Luxemburg ein Pionier, denn das Großherzogtum wird bereits 2020 weltweit auch das erste Land mit kostenlo-

FOTO: WOUTER DE HAECK

Auf der Nordstrecke bei Michelau war am 27. Juni 2016 ein IC aus Belgien unterwegs. Oberhalb thront die Burg Bourscheid.

sem Nahverkehr sein. Zwar sind die Fahrpreise schon jetzt fast vollständig subventioniert und daher sehr günstig – Studenten und Fahrgäste unter 20 Jahren fahren ohnehin bereits kostenlos, doch möchte die neue Regierung mit diesem Ende 2018 angekündigten Schritt neben der Entspannung des Verkehrs die Attraktivität Luxemburgs erhöhen. Eine im Koalitionsvertrag verankerte, „Modu 2.0" genannte Strategie sieht bis 2035 außerdem die Erweiterung des Luxemburger Bahnhofs um zwei Bahnsteige und den Ausbau des Schienennetzes vor, etwa mit einer neuen, zweigleisigen Strecke nach Bettembourg.

Die CFL hat insgesamt etwa 4500 Mitarbeiter und verzeichnet jährlich zirka 23 Millionen Fahrgäste. Der Güterverkehr (CFL Cargo) erwies sich in den letzten 15 Jahren als kaum konkurrenzfähig: Die Transportmenge sank von 18 Millionen Tonnen im Jahr 2004 auf rund zwei Millionen Tonnen im Jahr 2017. In Deutschland mischt die CFL-Tochter CFL Cargo Deutschland mit angemieteten Elektroloks der Baureihe 185 im Güterverkehr mit. Außerdem ist die CFL mit der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (neg) im Personenverkehr vertreten. □ *Olaf Haensch, Bernd Keidel*

Zwei Vossloh-DE 18 der CFL Cargo bespannten am 6. August 2018 einen über Rodange und Dippach umgeleiteten Güterzug auf dem Weg nach Köln-Gremberg, aufgenommen in Hollerich.

Eisenbahn-Tradition im Großherzogtum Luxemburg

Die verbliebenen Dampflokomotiven wurden in Luxemburg im Mai 1964 abgestellt. Die letzten 21 Maschinen gehörten alle zur CFL-Baureihe 55 und waren bis auf die aus Deutschland stammende 42 1503 Nachkriegslieferungen aus Wien-Floridsdorf. Die auf einem Sockel als einzige erhalten gebliebene Maschine, 5519, wurde 1991 im Raw Meiningen reaktiviert. Sie ist aufgrund ihrer Einsätze in Deutschland auch hierzulande sehr bekannt. Betreut wird die betriebsfähige 42 vom gemeinnützigen Verein „5519 a.s.b.l." in Bettembourg (Bettemburg).

Mit dem Industrie- und Eisenbahnmuseum „Minett Park" in Fond-de-Gras und dessen Museumsbahn „Train 1900" nach Pétange (Petingen) und Bois de Rodange (Rodingen) besitzt Luxemburg eine weitere bedeutende eisenbahnhistorische Attraktion. Im betrieblichen Zentrum, dem Kopfbahnhof Fond-de-Gras einer früheren Industriebahn, sind acht Dampf- und zwei Dieselloks sowie fünf Diesellokomotiven erhalten, außerdem gibt es eine umfangreiche, aus fast 50 Fahrzeugen bestehende Wagensammlung. Betriebsfähig sind unter anderem die 1903 in Hannover für eine luxemburgische Bergwerksbahn gebaute Dampflok AMTF No. 12 des preußischen Typs T 7 sowie der Uerdinger Schienenbus Z 151, dessen Beiwagen ebenfalls vorhanden ist. Gemeinsam mit weiteren Fahrzeugen werden sie auf der Museumsbahn eingesetzt. Die mit Dampf-, Diesel- und E-Loks betriebene 700-Millimeter-Grubenbahn „Minièresbunn" mit einer Länge von vier Kilometern führt vom Museum in Fond-de-Gras in ein ehemaliges Arbeiterdorf, wo sich zwei weitere Museen befinden, und in einen Stollen.

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Der Uerdinger Schienenbus Z 151 gehört zur Prototyp-Serie von 1951.

FOTO: JEAN-MARC FRYBOURG

CFL 5519, eine 1948 in Wien gebaute 42, überquerte am 1. Mai 2018 bei Wasserbillig die Grenze zwischen Deutschland und Luxemburg.

FOTO: PICTURE-ALLIANCE/ HAUKE-CHRISTIAN DITTRICH

Am Bahnhof Pétange beginnt die acht Kilometer lange Museumsbahn „Train 1900".

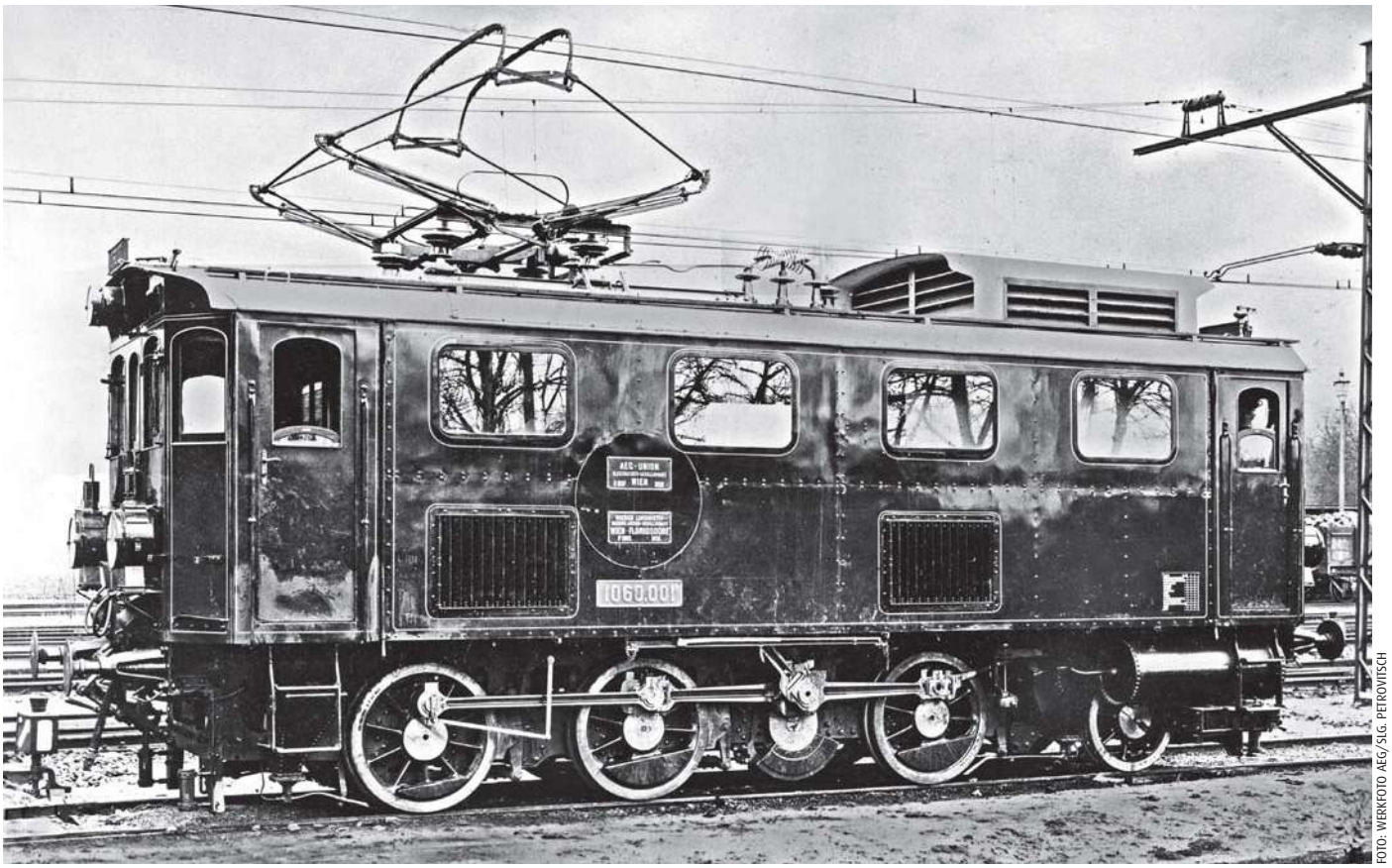


FOTO: WERKFOTO AEG/SLG. PETROVITSCH

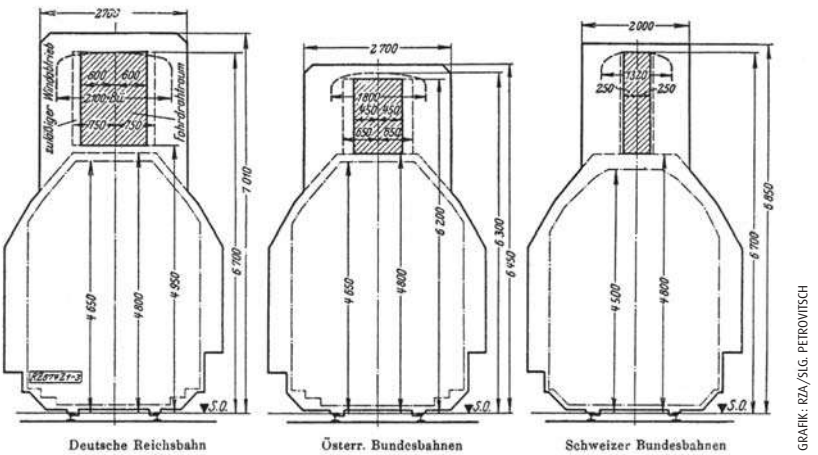
Die österreichische Mittenwaldbahn-Lok 1060.001 absolvierte von Februar bis April 1912, vor Fertigstellung ihrer Stammstrecke, Testfahrten zwischen Dessau und Bitterfeld; dabei trug sie eine 2400 Millimeter breite AEG-Schere, Typ HDS, statt des 1700 Millimeter breiten Schleppbügels.

Ein essenzielles und durchaus komplexes Bauteil einer E-Lok ist der Stromabnehmer. Wir blicken zurück auf die Entwicklungsgeschichte im deutschsprachigen Raum.

TEIL 1

Am kupfernen Faden

In der Pionierphase der Elektrifizierung waren die frühen Musterloks mit unterschiedlichsten herstellerspezifischen Stromabnehmern in Dienst gestellt worden. Die elektrischen Netze in Deutschland, Österreich und der Schweiz entstanden zwar systemgleich, aber mit abwei-



GRAFIK: RZA/SLG. PETROVITSCH

Die Elektrifizierung in Deutschland, Österreich und der Schweiz begann mit divergierenden Normen für Zickzack und Wippenbreite. Der Zickzack-Spielraum wurde bei der DRG ab 1927 von 600 auf 500 und bei den BBÖ ab 1933 von 450 auf 400 Millimeter zurückgenommen (gestrichelt: Fahrdraht-Grenzlage bei Windabtrieb).

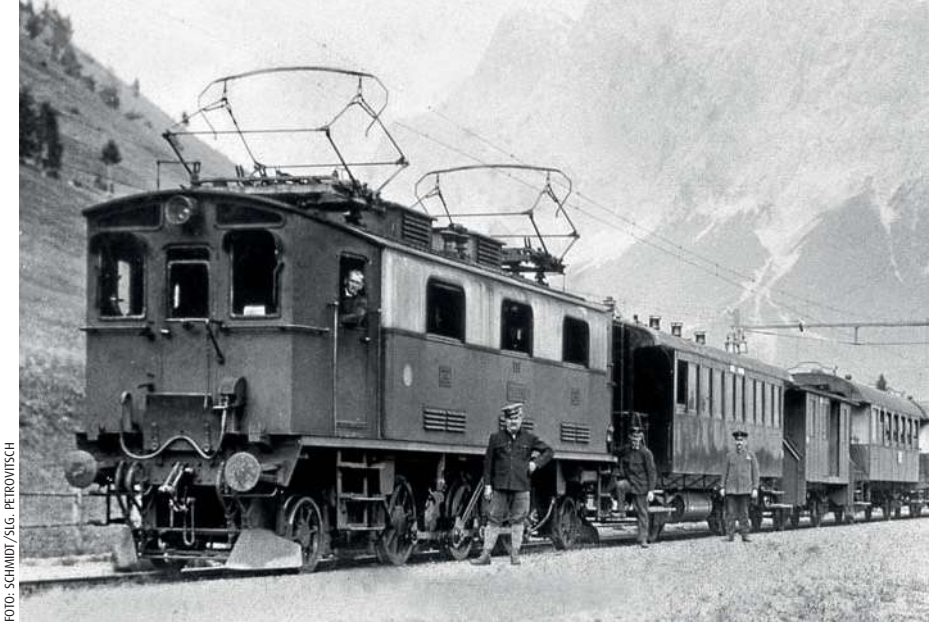


FOTO: SCHMIDT/SLG. PETROVITSCH

Bayerische EP 3/5 20003 mit Probezug auf der Außerfernbahn in Lermoos im Sommer 1913. Die Strecke Mittenwald – Garmisch – Reutte i. T. war ab Betriebsaufnahme sowohl mit 1700 Millimeter breiten österreichischen als auch 2100 Milllimeter breiten deutschen Stromabnehmern befahrbar.

chenden Normen für Fahrleitung und Stromabnehmer. Auf der KPEV-Versuchsstrecke Dessau – Bitterfeld etwa waren Loks mit differierender Schleifstückbreite von bis zu 2400 Millimetern unterwegs.

Die Reichsbahn legte später ein gewölbtes Wippenprofil mit 2100 Millimetern Außenbreite fest, ebenso wie den Zweibügel-Betrieb zur Vermeidung von Kontaktunterbrechungen bei Bügelsprüngen. In den Alpenländern erforderten die Tunnelprofile eine wesentlich geringere Wippenbreite. Die Erstfestlegungen der Lötschbergbahn (BLS) im Jahr 1913 auf 1300 Millimeter beziehungsweise der Mittenwaldbahn 1912 auf 1700 Millimeter verfestigten sich in den nationalen Nor-

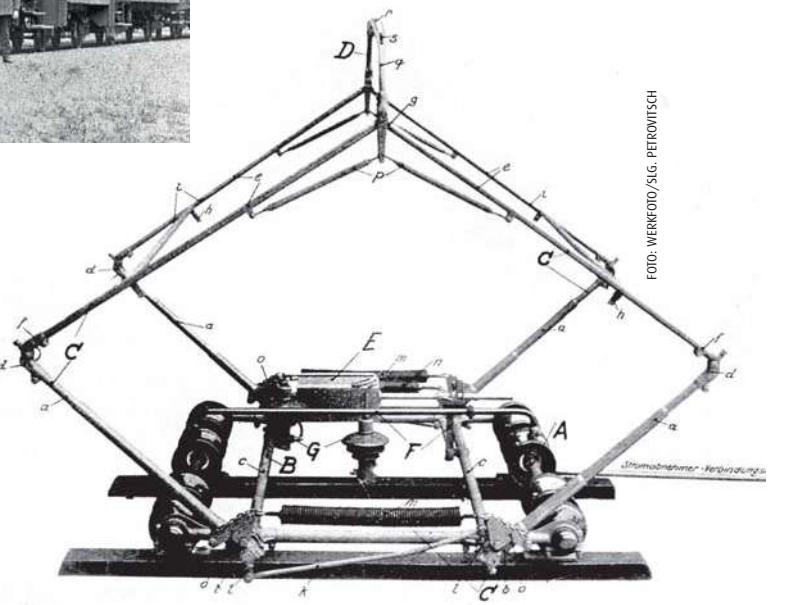
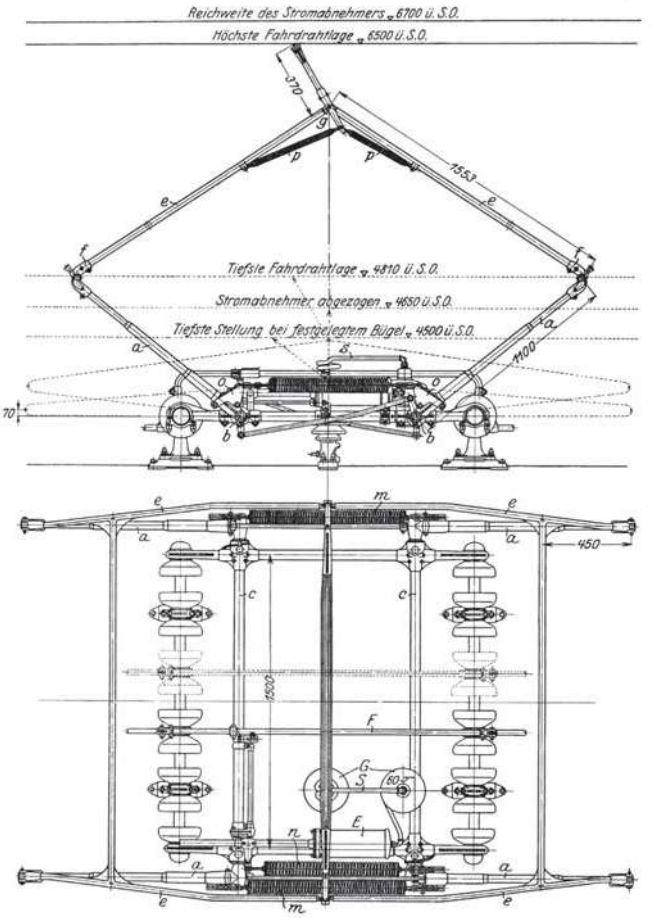


FOTO: WERKFOTO/SLG. PETROVITSCH

Nach 1923 fertigten SSW und AEG einheitliche Stromabnehmer für die Reichsbahn, die später dann die Typenbezeichnung SBS 9 erhielten.



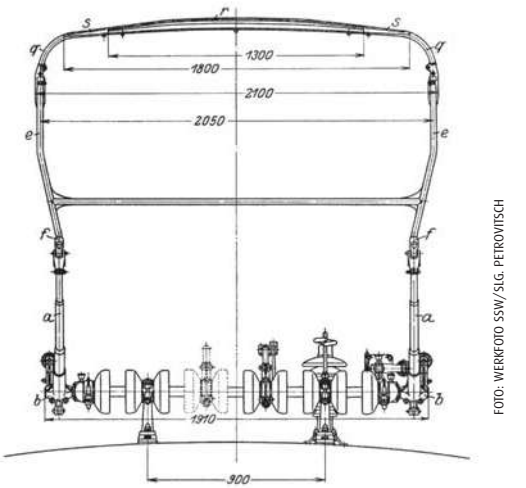


FOTO: WERKFOTO SSW/SLG. PETROVITSCH

Typische Merkmale des SBS 9 waren querliegende Tragrohre mit Glockenisolatoren, eine schmale Stützbasis, eine ausbauchende Oberschere und (ab 1940 ausgebaute) Trennmesser. Die Grafik zeigt die originale Zusammenstellungszeichnung des SBS 9 in der Erstlieferform. (SBS 10 war eine Variante, bei der Rillenisolatoren mit kleinerem Durchmesser einen niedriger liegenden Rahmen ermöglichten; der SBS 11 war eine Sonderbauform.)

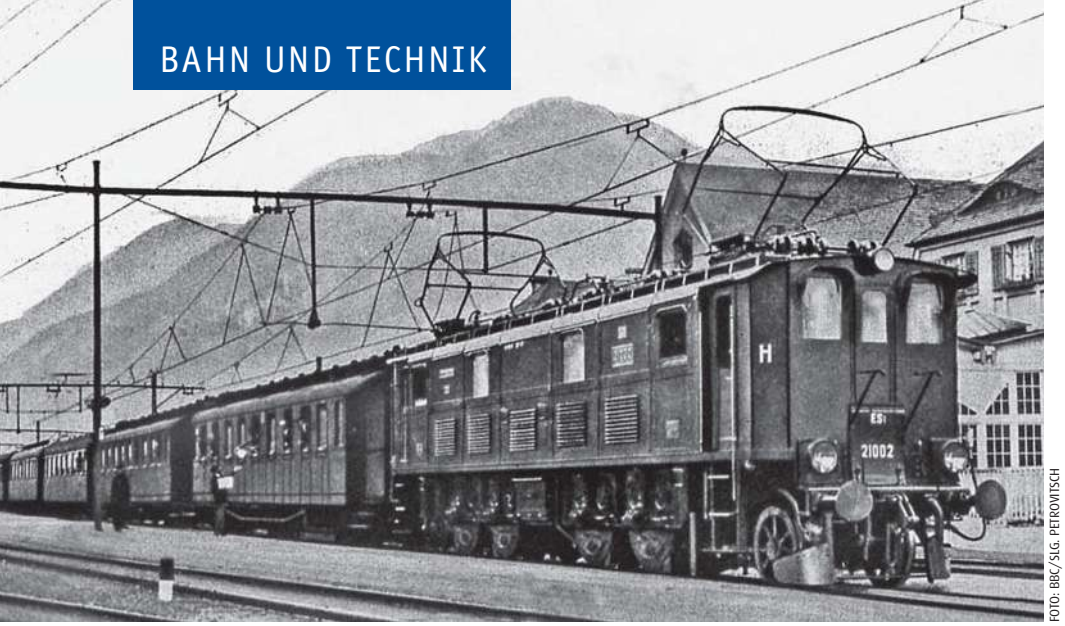


FOTO: BBC/SLG. PETROVITSCH

Zu den ersten mit SBS 9 bestückten Reichsbahn-Loks zählten 1925 die ES1 der Gruppenverwaltung Bayern (nachmalige Baureihe E 16). Im Bild steht die ES1 21002 unter der damaligen BEW-Hochketten-Fahrleitung mit Dreiecks-Gleithängern im Grenzbahnhof Mittenwald.

FOTO: H. PETROVITSCH

Innsbruck, 21. Mai 1978: Auf der Lok 116 009 verblieb ein SBS 9/10 mit Glockenisolatoren bis zur Ausmusterung. In den 60er-Jahren war für den Einbügel-Betrieb die Oberschere zur Montage einer DSB 54-Pendelwippe mit Doppelschleifstück verschmälert worden.

men. Doch es gab bereits eine erste Interoperabilität: Die Strecke Mittenwald – Garmisch – Reutte i. T. war sowohl mit 1700 Millimeter breiten österreichischen als auch 2100 Millimeter messenden bayerischen Stromabnehmern befahrbar.

1923 führte die Reichsbahn einen von Siemens-Schuckertwerke (SSW) entwickelten Einheitsstromabnehmer ein, später benannt als SBS 9. In den beidseitigen Scheitelgelenken seiner Schere war ein niedriger, von Rückstellfedern tendenziell vertikal gestellter Schleifbügelbogen drehbar gelagert. Mit relativ geringer Masse (bei leichtem Alu-Schleifstück) konnte er Unstetigkeiten und Schwingungen des Fahrdrahtverlaufs ziemlich unverzögert folgen. Die Beschreibung von 1927 benannte den Teil noch als „Peitsche". Mit Bezug auf seine ausgleichenden Dreh- und Wippbewegungen bürgerte sich später die Bezeichnung „Wippe" ein.

Die an der Scherenbasis über Kurvenscheiben angreifende Zugkraft zweier Hauptfedern war so bemessen, dass sie allein nicht für den Anhub aus der Senklage ausreichte. Dieser erfolgte erst, wenn ein auf Hochspannungspotential sitzender Druckluft-Kolbenantrieb eine zusätzliche dritte Feder anspannte. Die winkelgleiche Hebung beider Unterarme wurde durch Diagonallenker erreicht. Die Austarierung ließ das schwere Gestell mit einer Restkraft

Von der Peitsche zur Wippe

von lediglich 50 bis 60 N (damals sagte man 5 bis 6 kg) gegen den Fahrdraht drücken, möglichst gleichbleibend über den Hubarbeitsbereich von 4800 bis 6500 Millimetern über der Schienenoberkante. Der Rückfall in die Senklage erfolgte nach Wegnahme der Druckluft infolge des Eigengewichts der Schere.

Die Gelenke dürfen keinen Stromfluss führen, sie erfordern stets einen Bypass aus flexiblem Kupferseil. Als Tragisolatoren hatte man beim SBS 9 solche in standardmäßiger Glockenform aus dem Fahrleitungsbau übernommen. Bei reduzierter Bauhöhe der Tragböcke ging man bei dem als

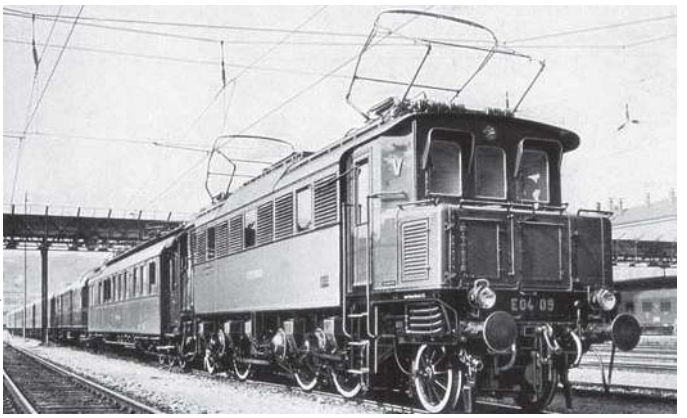


FOTO: WERKFOTO AEG/SLG. PETROVITSCH

E 04 09 unternahm mit SBS 10-Stromabnehmern Probefahrten bei Geschwindigkeiten von bis zu 153 km/h, wobei man auch metallisierte Kohleschleifleisten testete (Versuchszug in Ulm Hbf, 28. Juni 1933).

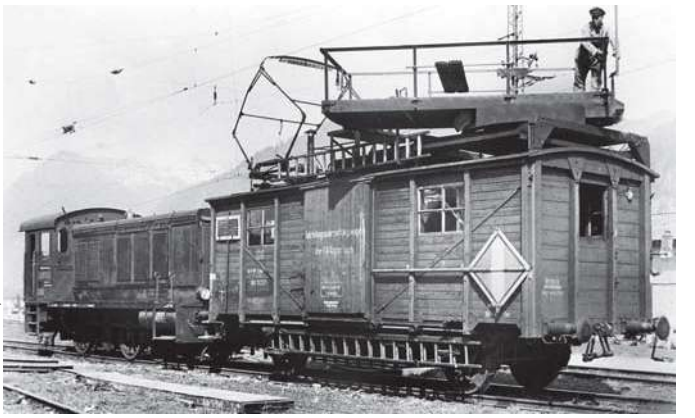


FOTO: BD MÜ DEZ. 25/SLG. PETROVITSCH

Als Erdungsbügel auf dem antriebslosen Garmischer Turmwagen Mü 6257 war ein SBS 10 in der 2100 Millimeter breiten Originalbauform mit Alu-Schleifstück bis in die DB-Ära hinein verblieben.

SBS 10 (SBS 11 für Triebwagen) bezeichneten Weiterbau ab 1928 auf Rillenisolatoren geringeren Durchmessers über. Beibehalten wurde die doppelte Isolation. Die Queranordnung der Isolatorachse brachte eine schmale Abstützweite von nur 900 Millimetern mit sich. Die Stromabnehmer waren bei der Deutschen Reichsbahn von 1927 bis 1940 übrigens mit Eisenglimmer-Alu-Farbe gestrichen, nur die Gelenk-Ecken waren feuerrot hervorgehoben.

Bei der Weiterentwicklung des Stromabnehmers für schneller fahrende Loks (E 18) als HISE 2 wurde eine auch aerodynamisch günstigere Längsanordnung der liegenden Tragisolatoren zusammen mit einer sehr breiten Stützbasis gewählt. Wesentlich war auch die Einführung von torsionssteifen dicken Basis-Rohrwellen, die an die Enden des Tragrahmens gerückt waren. Die H-förmige Aussteifung der Oberschere wie beim SBS 9/10/11 wurde beibehalten. AEG fertigte die Oberschere für den HISE 2 aus einer Leichtmetall-Legierung, die sich später als nicht dauerfest erwies. Über den Kolbenfederantrieben montierte man zum Teil Sonnenschutzhauben, um ein Austrocknen der dichtenden Ledermanschetten zu verhindern.

Als verschleißendes Kontaktmaterial wurde bei Wechselstrombahnen anfänglich durchwegs Aluminium verwendet: Alu-Schleifleisten mit W-förmigem Querschnitt und Schmierrillen, die für alle Winkelstellungen der Wippe genügten (bei Gleichstrombahnen mit hohen Stromflüssen kamen Stahl und Kupfer zum Einsatz). Um die von Abreiß-Lichtbögen herrührenden Störungen des damaligen Mittelwellen-Rundfunkempfangs zu vermindern, stellte die Reichsbahn ab 1940 auf Kohleschleifstücke um. Die Ersterprobung von Kohleschleifleisten, die den Fahrdraht nicht aufrauten, sondern vielmehr glätteten, hatte ab 1935 unter anderem in den Netzinseln Hamburger S-Bahn und Schlesien stattgefunden. Die SBB vollzogen die Umstellung von Alu- auf Kohleschleifstücke übrigens erst Jahrzehnte später, schlagartig zum 29./30. November 1965.

Wegen des höheren Übergangswiderstandes muss ein breites Kohleschleifstück, im Gegensatz zur Alu-Leiste, stets ganzflächig am Fahrdraht anliegen, was aber bei einer schwenkenden Einzelwippe a priori nicht gegeben ist. In geänderter Konstruktion wurde im Bügel ein gerades Scheitel-

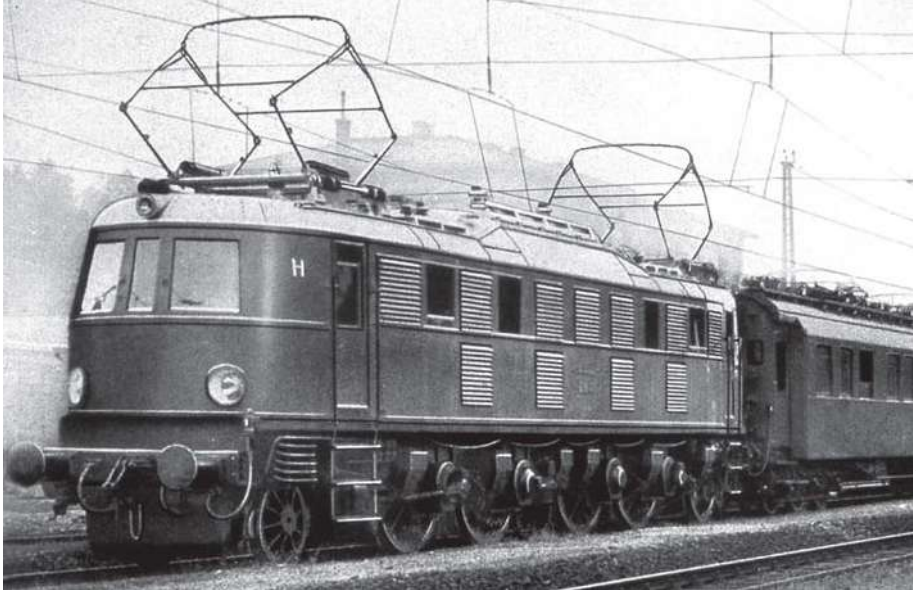
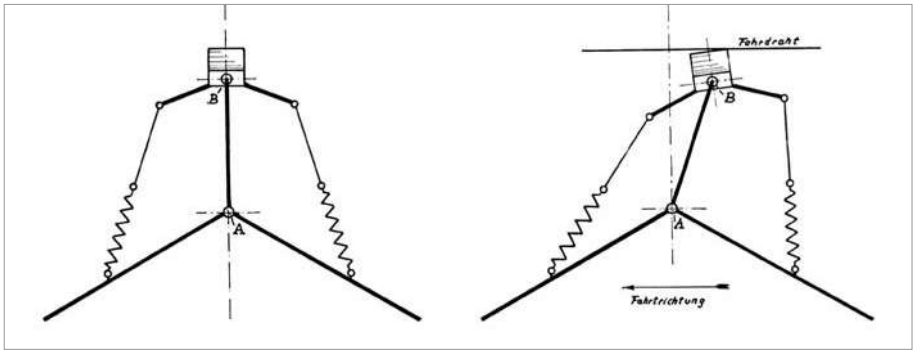


FOTO: WERKFOTO AEG/SLG. PETROVITSCH

Für die schnellfahrenden E 18 baute AEG den Stromabnehmer HISE 2 mit breiter Stützbasis und Rillenisolatoren in Längsrichtung. Dessen Scherenaufbau (Oberschere aus Leichtmetall) mit Querausseifung blieb dem SBS 10 formverwandt (E 18 01, Neuoffingen, 17. Mai 1935).



GRAFIK: RZA/SLG. PETROVITSCH

Wegen des höheren Übergangswiderstands sollte das Kohleschleifstück bei jeder Wippenneigung vollflächig am Fahrdraht anliegen. Es wurde zwischen den am Scheitelrohr montierten End-Anlaufstücken schwenkbar gelagert und über eine gefederte Parallelführung angelenkt.

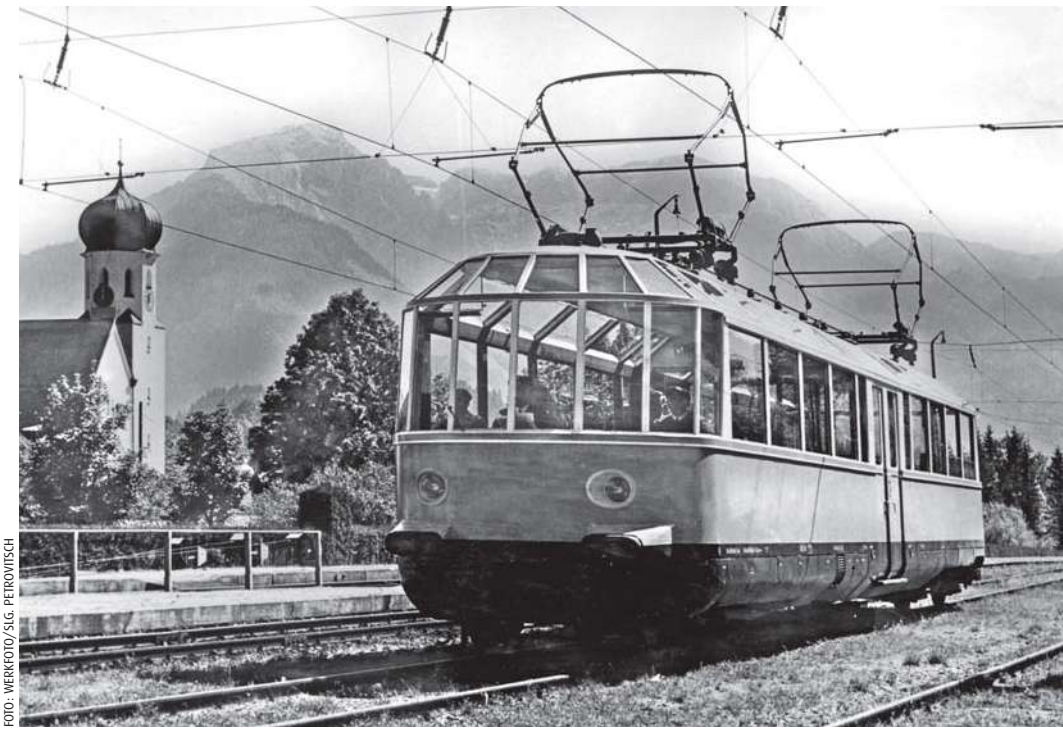
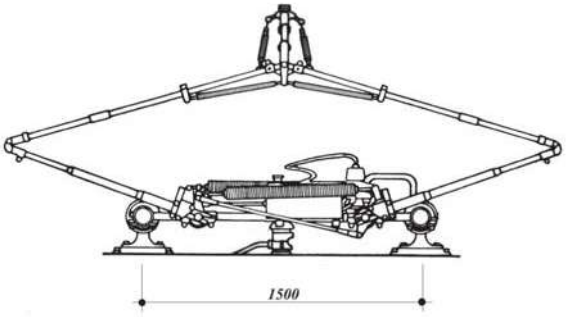


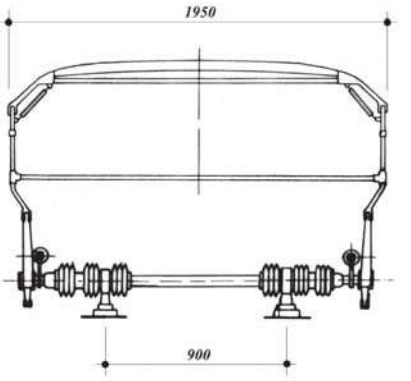
FOTO: WERKFOTO/SLG. PETROVITSCH

Anfangs waren die beiden Gläsernen Züge nicht für den Übergang nach Österreich vorbereitet, sondern trugen zwei HISE-Stromabnehmer mit der Reichsbahn-Normalbreite von 2100 Millimetern, typbedingt mit spezieller Isolatoranordnung (elT 1999 in Bischofswiesen, 23. Mai 1935).

FOTO: HELMUT PETROVITSCH

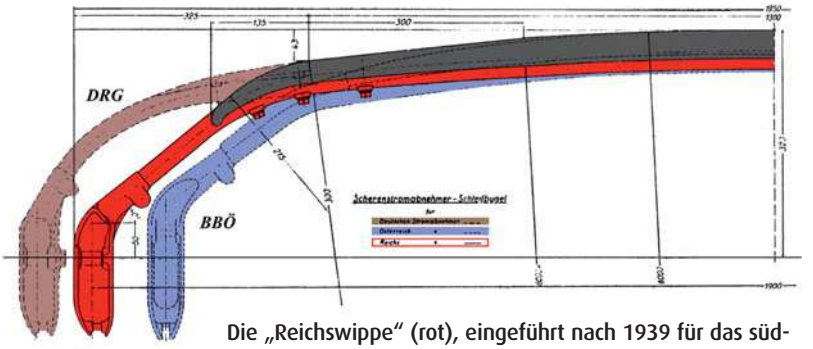
Die Garmischer 163 002 trug zuletzt einen normalen Reichswippen-Stromabnehmer SBS 10 mit Kohleschleifstück. Bei ihrer Ablieferung waren E 60 und E 63 mit speziellen HISE-Bügeln mit einer Langpalette von 1,4 Metern Schleifleistenabstand ausgerüstet gewesen (AW Freimann, 25. Mai 1979).





GRAFIK (2): RZA/SLG. PETROVITSCH

Gemäß Vorgabe des RZA vom 18. September 1940 wurden SBS 9, SBS 10 und HISE 2 mit anders abgewinkelter Oberschere auf die 1950-Millimeter-Reichswippe umgerüstet. Zugleich erfolgte der Umbau auf ein über dem geraden Scheitelrohr schwenkbar aufgesetztes Kohleschleifstück.



Die „Reichswippe" (rot), eingeführt nach 1939 für das süddeutsche und österreichische Netz, folgte bei gleichzeitiger Verbreiterung von 1746 auf 1950 Millimeter Außenmaß der BBÖ-Hüllkurve mit 40-Grad-Anlaufschrägung.

rohr eingezogen. Auf diesem waren seitlich Anlaufstücke montiert, die auch das Drehlager für eine beschränkte Wippbewegung des Schleifstückträgers enthielten. Dessen horizontale Ausrichtung erfolgte durch trapezförmig gespreizte, direkt an der Oberschere angreifende gefederte Lenker. Die Kohle wurde auf dem Schleifstückträger mit einer Schwalbenschwanz-Fassung geklemmt, später (verkupfert) auf einen Blechträger gelötet. Ein Kohleschleifstück erreicht bis zu seiner Restabnützung 100 000 bis 160 000 Lauf-Kilometer.

Aus Gründen der Fahrleitungsdynamik (Windabtrieb usw.) hatte man in Deutschland das anfängliche Zickzack-Maß von

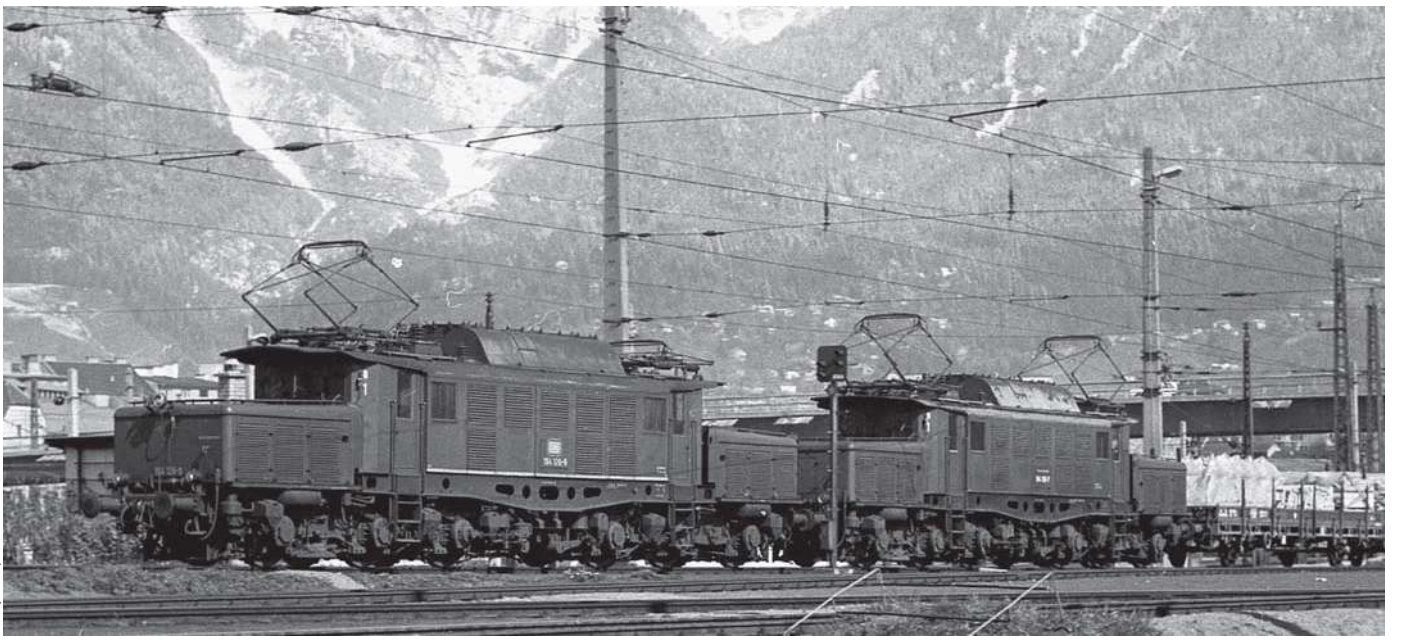


FOTO: JANUSZ/SLG. PETROVITSCH

Der Durchlauf von DB-194 mit Einfach-Schleifstücken auf den SBS 39 zum Brenner war ab 1971 problembehaftet. Die kurzen ÖBB-Schutzstrecken durften nicht im Doppelbügelbetrieb passiert werden, eine Vorspannlok durfte nur den vorderen Bügel anheben (Innsbruck, 4. Mai 1979).

600 Millimetern ab 1927 bereits auf 500 Millimeter reduziert, eine weitere Rücknahme auf 400 Millimeter war angedacht. In Österreich erfolgte ab 1933 eine Reduktion von 450 auf 400 Millimeter. Die Stromabnehmer der BBÖ wiesen einheitlich eine Scherenbreite (Achsabstand der Rohre) von 1700 Millimetern auf. Aus dem Hüllmaß am Scherengelenk folgte die stets angeführte Außenbreite von 1746 Milli-

Dem Radio zuliebe: Kohle statt Aluminium

metern. Nach dem Anschluss Österreichs stellte sich das Problem, dass die deutschen Stromabnehmer auf den übernommenen BBÖ-Strecken nicht tunnelgängig waren. Für den wechselseitigen Durchlauf München – Innsbruck mit E 16 und 1670 (neu E 22.1) wurde zunächst bis April 1939 der Rattenberger Tunnel für die Reichsbahn-Bügel passierbar gemacht und der Zickzack nördlich von Kufstein auf 400 Millimeter zurückgenommen.

Als Synthese aus deutschem und österreichischem Bügelprofil entstand die „Reichswippe". Diese übernahm bei Verbreiterung des Außenmaßes von 1746 auf 1950 Millimeter grundsätzlich die BBÖ-Hüllkurve mit seitlicher Anlaufschrägung von 40 Grad. Bei den deutschen Bügeln entfiel der ausgreifende Rohrbogen. Das Schleifstück war nun zum Scheitelgelenk hin schräg abgedacht, die Oberschere zeigte eine geringere Ausbauchung (Außenmaß 1950 statt 2100 mm). Die Angleichung von Stromabnehmer-Wippenprofil, Zickzack und klemmfreiem Raum betraf nur das österreichische und süddeutsche Netz (bis Nürnberg, ab 1942 Leipzig). Die Befahrbarkeit der Strecken im Altreich mit 2100 Millimeter breiten Bügeln blieb erhalten.

Für die während des Kriegs gebauten E 44 und E 94 entwickelte man eine neue Stromabnehmerbauart, die grundsätzlich deckungsgleich von Siemens als SBS 38 (beziehungsweise 39) und von AEG als HISE 7 gebaut wurde. Unterschiedlich war nur der Hubantrieb, mit Drehisolator auf dem Dach bei SBS 38 oder Kolbenfederantrieb auf Hochspannungspotential beim HISE 7. Die schmälere Schere ohne Ausbauchungen bedingte frei überstehende Notlaufhörner der Wippe, neu war auch die Diagonalverstrebung in der Oberschere. SBS 38 und HISE 7 wurden bereits mit Reichswippen und Kohleschleifstücken geliefert. Nach 1940 galt für die Bügel wie für alle spannungsführenden Teile der Dachausrüstung einheitlich ein Anstrich in Feuerrot. □ *Dr. Helmut Petrovitsch/al*

FOTO: WERKFOTO ÖSSW/SLG. PETROVITSCH

Für die Arlbergstrecke benötigten die Loks bis zur Tunnelaufweitung 1927 eine Schmalwippe, die der Bügelbauart BBÖ I zufolge bei Drehpunktsverlagerung in der Doppelschere unter 5,1 Metern Fahrdrahthöhe die sich senkende Normalwippe überragte (1080.004 bei Schönwies, Juli 1924).

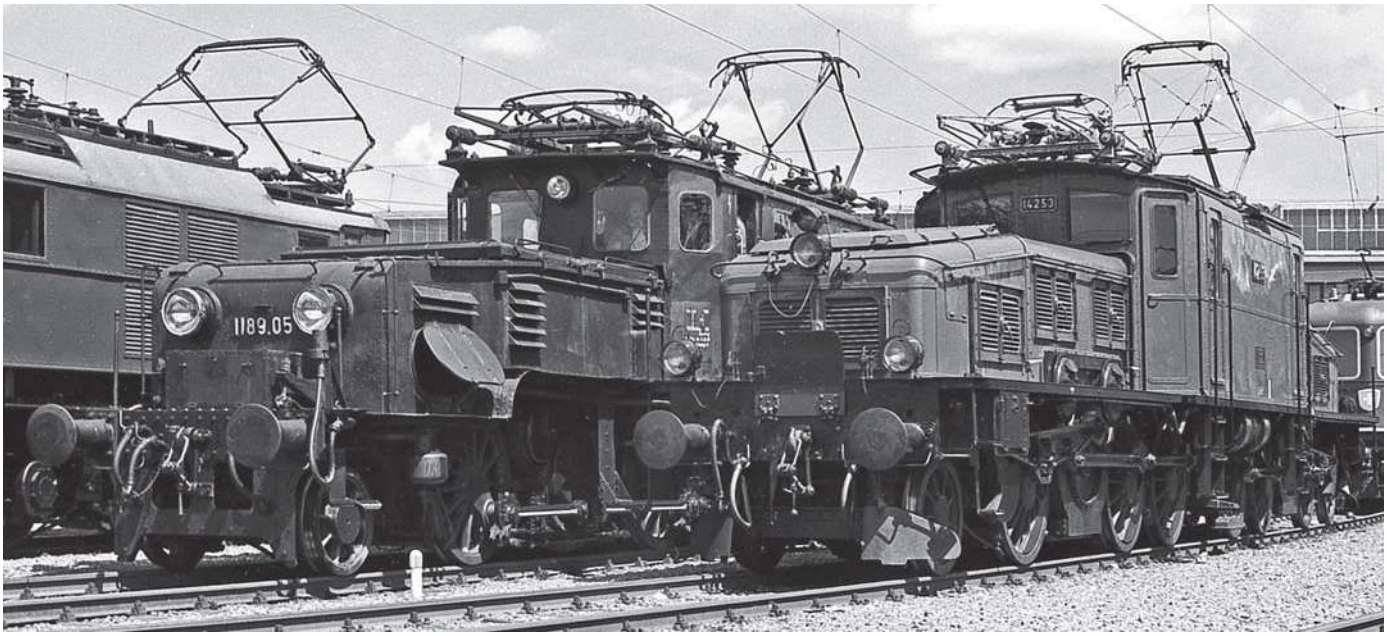


FOTO: H. PETROVITSCH

Die Ausstellung „100 Jahre Elektrische Bahnen" ermöglichte das Nebeneinander von DB-193 012 mit SBS 10 samt Reichswippe, ÖBB-1189.05 mit Neubauschere und Wanisch-Palette (Basis II/Umbau S ab 1962) sowie SBB-Be 6/8 II 14283 mit MFO-Bügel PP 950 (AW Freimann, Mai 1979).

Auf nach Sachsen!

Im Elbtal fährt die S-Bahn Dresden in einem dichten Takt. Nach Pirna verkehren die Züge direkt, nach Sebnitz muss man in Bad Schandau oder ebenfalls in Pirna umsteigen.

Mitte Juni 2019 ist der ideale Zeitpunkt für einen Kurzurlaub im Bundesland Sachsen. Zwei Termine am Wochenende nach Pfingsten geben Anlass für eine Exkursion nach Pirna und Sebnitz.

Sachsen ist gut mit der Eisenbahn erreichbar. Von allen Himmelsrichtungen bestehen schnelle Verbindungen. Wer etwa aus Richtung Bayern kommt, kann mit den bequemen Triebwagen der Mitteldeutschen Regiobahn anreisen und muss nicht mehr mit

Tag der offenen Tür bei der ITL-Eisenbahngesellschaft

In Zusammenarbeit mit Tillig öffnet die ITL Eisenbahngesellschaft mbH in Pirna am 15. Juni für Besucher ihre Tore. Die ITL ist im Verbund der Captrain-Deutschland-Gruppe ein Dienstleister, wenn es um schienengebundene Logistikdienstleistungen auf der Ost-West-Verkehrsachse geht. Seit ihrer Gründung im Dezember 1998 entwickelte sich die ITL mit Sitz in Dresden von einem regionalen Anbieter für Baustellenlogistik zu einem international agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für die Wartung und Instandhaltung des Fahrzeugparks der ITL sorgt die eigene Fachwerkstatt in Pirna, deren Dienstleistungen darüber hinaus auch externen Partnern, Herstellern, Leasinggebern und Eisenbahnverkehrsunternehmen angeboten werden. Im April 2008 wurde die SNCF Geodis mit 75 Prozent Mehrheitsgesellschafterin der ITL und erwarb mit Wirkung zum 31. Dezember 2010 die verbliebenen Anteile. Am Tag der offenen Tür bekommt man einen faszinierenden Einblick in die Arbeit und den Fahrzeugpark der Bahngesellschaft. Dazu gehören Firmenrundgänge, Führerstandsmitfahrten und eine große Fahrzeugausstellung. In der Werkstatthalle findet eine große Modellbahnausstellung mit 20 Vereins- und Heimanlagen in H0 und TT statt.

KARTE: TILLIG

Nicht nur bei Regenwetter lohnt sich ein Besuch im Verkehrsmuseum Dresden. Wertvolle Fahrzeuge können dort bestaunt werden.

den Neigetechniktriebwagen der Baureihe 612 vorlieb nehmen. In Dresden angekommen, geht die Reise mit der S 1 mit dem Zielbahnhof Schöna oder mit der S 2 mit dem Ziel Pirna weiter. Während nach Pirna zum Tag der offenen Tür bei ITL kein Umstieg erforderlich ist, muss man nach Sebnitz entweder in Pirna oder in Bad Schandau in die Züge der Städtebahn Sachsen umsteigen.

Zur Anreise sind die VVO-Tageskarten preiswerte Fahrscheine. Auf einer Tageskarte für Einzelpersonen zum Normalpreis dürfen zwei Schüler bis zum 15. Geburtstag mitfahren. Sie kostet 14 Euro. Die Familientageskarte für den Verbundraum können zwei erwachsene Personen und maximal vier Schüler bis zum 15. Geburtstag nutzen. Das Ticket gilt am Entwertungstag bis 4 Uhr des Folgetages. Es kostet 20 Euro. Auch eine Kleingruppenkarte für bis zu fünf Personen ist an den Automaten für 29,50 Euro erhältlich.

Zwischen den beiden Veranstaltungsorten pendeln die Direktzüge der Städtebahn Sachsen über Neustadt mit einer Fahrzeit von knapp über einer Stunde. Ein paar Minuten schneller geht es mit Umstieg in Bad Schandau, wo sich auch ein Besuch bei der Kirnitzschtalbahn lohnt. Sie erreicht man mit dem Bus oder zu Fuß über die Fährverbindung ab dem Bahnhof Bad Schandau. Natürlich gilt das VVO-Tagesticket auch auf der Kirnitzschtalbahn und der Fähre. Weitere sehenswerte Ziele, nicht nur für Eisenbahnfreunde, sind in der Region die bekannte Festung Königstein, die Stadt Dresden und natürlich das überregional bekannte Verkehrsmuseum Dresden, mit dem man auch einen Regentag überbrücken kann. □ *K. Fleischer*

25 Jahre Tillig Modellbahnen

Am 15. Juni 2019 veranstaltet die Firma Tillig einen Tag der offenen Tür. Von 9 bis 18 Uhr gibt es im Firmengelände in Sebnitz Rundgänge durch die Produktion, Neuheitenpräsentationen und Gesprächsrunden. Außerdem ist die Modellbahngalerie mit Museum und Ladengeschäft geöffnet. Dort gibt es auch den beliebten Sonderverkauf mit allerlei Überraschungen. Die Ausgabe der Clubmodelle sowie der traditionelle Lokworkshop sind ebenfalls dort zu finden. Für Modellbahner, die sich zuvor über die Website der Firma Tillig angemeldet haben (www.tillig.com), besteht die Möglichkeit zum Besuch des tschechischen Kooperationspartners OK-Form. Der Veranstaltungsort, Promenade 1, 01855 Sebnitz, ist vom Bahnhof Sebnitz durch die Straße „Am Bahnhof" und die Schützen- und Rosenstraße in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen.

KARTE: TILLIG

Im S-Bahn-Verkehr im Elbtal wurden inzwischen die modernisierten Reichsbahn-Doppelstockwagen durch moderne und deutlich bequemere Fahrzeuge ersetzt.

Direkt in Bad Schandau ist auch die Kirnitzschtalbahn einen Abstecher wert.

FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER

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.

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

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
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

Gleispläne mit grossen Radien entsprechend den Weichen mit ca. 900mm, damit die Züge vorbildgerecht auf der Strecke nicht langsamer fahren müssen als auf den Weichen selbst!! Youtube: mappe4, dann Playlists.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Für Museumsbahn-Personal: Historische Uniformteile von DB und DR aus den 50er bis 80er Jahren. Anfragen bitte an Dieter Birnstein, Holtenstr. 17, 32457 Porta Westfalica. Tel.: 05731/1531051 (abends) oder per Post mit Rückporto.

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

Verkaufe H0-Lokomotiven/Wagen Wechsel- u. Gleichstrom. Märklin, Piko, Roco, Liliput, u.a., meist guter Zustand, analog. Anfrage nach Liste mit Bild, Gesuche und andere Anfragen per E-Mail an: kfleischhauer@oregio.de (36251 Bad Hersfeld).

Achtung: Verkaufe Trix Express 60 Jahre alt, 3 Schienen, Gleise, Weichen, Anschlussgleise, rollendes Material, teilweise im Originalkarton. Nachfragen bitte unter Tel.: 0157/83845800.

H0-Bahnhöfe als Fertigmodelle von mir zusammengebaut: 1x Vollmer 43510 Bahnhof Neuffen € 90,– / 1x Kibri 39519 Bahnhof Surava € 80,– / 1x Faller 109111 Bahnhof Neustadt (Vorbild Bahnhof Goch) € 100,– / 1x Kibri 39514 Bahnhof Kehl inkl. Etageninnenbeleuchtung € 110,– zuzüglich Versandkosten zu verkaufen. Plz. 42499, Kontakt: Tel. 02192/933543, Mobil 0175/5714077.

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0+H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel. 0371 / 5 36 25 37

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

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

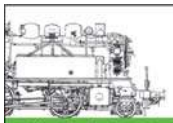
www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkaufe Feldbahnanlage auf Grundstück von ca. 3.500 qm: Spur 600mm: ca. 400m Gleis S18, 7 Weichen, 1 Dreiwegeweiche, 1 Doppelkreuzweiche, 4 Dieselloks, 1 Kuli, 6 Personenloren, ca. 40 verschiedene Loren. Spur 500mm: ca. 350m Gleis S18, 5 Weichen, 4 Personenloren, ca. 15 verschiedene Loren. Reichlich Gleismaterial S18, Lokschuppen und div. Nebengelaß. Bei Bedarf ca. 1.500 qm voll erschlossenes Bauland verfügbar. Besichtigung nach Vereinbarung. Tel.: 035693/233 (auch AB).

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

www.jano-modellbau.de

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



Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
Modellbahn Service
Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541.43135
www.jbmodellbahnservice.de

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

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!
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kontakt über:
Bühler electronic GmbH
Ulmenstr. 43 / 15370 Fredersdorf
www.ldt-infocenter.com

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

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

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Spur 0-Sammlung wird zum Teil aufgelöst. Loks und Wagen von Brawa, Lenz, MBW und MTH. Alles neu, z.T. nur zur Probe gelaufen. Weichen von Lenz. Liste anfordern: karl-heinz.raidt@gmx.de.

Märklin Spur 1 Silberlinge (58341) neu, 2x2. Kl. und 1x1./2. Kl., nur komplett, statt UVP € 2.200,– für € 1.700,–. Alle in OVP. Kaiser, Tel.: 06207/9257310 (ab 18 Uhr).

www.spur-0.de

Spur 1 Modellbahn Kompaktanlage, 1:32, digital gesteuert, kompl. ausgestaltet: Gleise, Weichen, Gebäude, Bäume. Lokschuppen, Wasserkran, Bekohlung, Straße m. Car-System u. div. Kfz., mod. Tankstelle, Shop, Autowäsche, Schlossanw., Gärtnerei, Gaststätten, Festwiese m. Tanzboden, Karussell, Kinderbahnen, Verkaufsstellen, Figuren, Fahrz., Blumenbeete. Bewegte Details, Kfz-Blitzer, Laternen, 2 Weichen f. Gleisanschl. frei, 40 Klapptische Unterbau, 8.4 x 2.6m, Anl. transportabel zerleg- u. aufbaubar. Altershalber abzugeben. Preis Anlage VS, gew. Fahrzeuge separat. Tel.: 0371/7252118, Neumerkel.

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

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahnen-berlin.de

www.modellbahn-keppler.de

Biete: Märklin Ce 6/811 32560 Legende in Gold zum Tausch. Tauschangebot VS. Bin privater Sammler. Tel.: 0152/29224790.

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.moba-tech.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe: Loks mit Decoder =, Personen- u. Güterwagen, Rocoline: Gleise, Weichen mit und ohne Digitalantrieb. Liste unter: jwlemke@t-online.de, Tel.: 030/41702271. Verkauf nur an Privat.

www.modellbahnritzer.de

www.modelltechnik-ziegler.de

www.menzels-lokschuppen.de

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

Märklin H0: Verkaufe E-Loks, Dampf-Loks, Diesel-Loks, alle sehr gut erhalten. K-Gleis fabrikneu, Weichen, Kreuzweichen, Signale neu, alle Arten Wagen fabrikneu, Faller Gebäude (fertig), Märklin-Bücher (Bibliothek). Tel. 09128/9250829.

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.Modellbau-Gloeckner.de

www.puerner.de

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

www.augsburger-lokschuppen.de

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

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Märklin H0, jede Menge Ersatzteile, Faller Car neu 1626, Hofzug-Lok neu 2681, Hofzug-Wagen zu 2681, Dampf-Lok 37133, Adlerzug 26351, ICE 37787, Doppel-Lok 3781 digital, Güterzug 2933, viele MB-DVDs (Anlagen), MB-Bücher, etc. Tel.: 09128/9250829.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

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

www.jbmodellbahnservice.de

www.carocar.com

www.modellbahn-pietsch.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge sonstige

www.suchundfind-stuttgart.de

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

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

PRINT + INTERNET
ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | Modell Eisen Bahner | MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL | Eisenbahn JOURNAL

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

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

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

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

ANZEIGENSCHLUSS MEB 9/2019: 12.07.2019

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

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ❍ Verkäufe Dies + Das
- ❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ❍ Verkäufe Fotos + Bilder

- ❍ Gesuche Dies + Das
- ❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ❍ Gesuche Fotos + Bilder

- ❍ Sonstiges
- ❍ Urlaub, Reisen, Touristik
- ❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

- ❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
- ❍ 1 x veröffentlichen
- ❍ 2 x veröffentlichen
- ❍ 3 x veröffentlichen
- ❍ 4 x veröffentlichen
- ❍ 5 x veröffentlichen
- ❍ ..... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____ Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE74249000000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ **Betrag liegt bar bei**

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Umfangreicher Literaturverkauf: Bücher ab € 5,–, Zeitschriften ab € 2,–. 3 Bücher „100 Jahre Eisenbahn" im Original und auch als Nachdruck je € 50,–. Keine Liste. Anfragen an Dieter Birnstein, Tel.: 05731/1531051 (abends).

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

www.modellmobildresden.de

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

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

www.modellbahn-keppler.de

www.bahnundbuch.de

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.

www.lok-doc-wevering.de

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

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

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

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

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: annedetlefgerth@aol.com.

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

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

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

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

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig !
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

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

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

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.

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

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

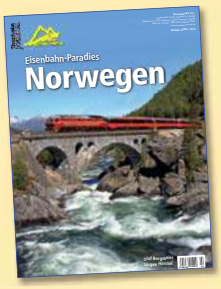
Lok-Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art
Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

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

151054	Taurus Fuldazug Herpa	299,99 €	37385	BR 101 DBAG Märklin Systems	199,99 €
26606	BR 232 DBAG Sound Militärzug	499,99 €	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 gealtert	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-Götze-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
Jetzt Vorbestellpreise für Neuheiten 2019 sichern! Preisanfrage unter: info@modellbauprofi24.de
Wastlmühlstr. 9 • 94051 Hauzenberg
+49 (0)8586 979476 • info@modellbauprofi24.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**

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

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

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

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

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

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

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

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

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

MODELLBAHNSERVICE
Dirk Röhricht • Holtendorf
• Girbigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
Modellbahnsteuerungen, SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
• Tel. + Fax: 0 35 81 / 7 04 72 4
www.modellbahnservice-dr.de

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

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.gebrauchte modellbahn.de.

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

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

flexilicht.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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 Roco NSB Waggon! 2 x Roco 45853, 2x Roco 45854, 1x Roco 45848, 1 x Roco 45849. Bin privater Sammler! Tel.: 0152/29224790.

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

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen 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.

Die Eisenbahn im XL-Format

Dieser neue Sammelband aus der EditionXL beschreibt die beiden deutschen Staatseisenbahnen in den Jahren 1980 bis 1989. Er berichtet u.a. über neue Triebfahrzeuge, über die Fernreisezüge links und rechts der innerdeutschen Grenze, über den „Designwechsel" beim DB-Rollmaterial, über Streckenstilllegungen im DB-Netz sowie die letzte Blüte und den Abschied vom Dampfbetrieb auf Normalspurgleisen in der DDR.

240 Seiten im DIN-A4-Format · Softcover-Einband · ca. 440 Farb- und historische Schwarzweißbilder
Best.-Nr. 601901 · € 19,95

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

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

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

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.

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

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

elriwa®
Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

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

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

Unsere Aktionen für Sie!

Aktion 189,99 € *UVP* 289,99 €*

Piko 50114 Dampflok 03 117, DR, Ep.III

Aktion 69,99 € *UVP* 99,90 €*

Roco 76418 Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000, AAE, Ep.VI „Geest"

Aktion 69,99 € *UVP* 99,90 €*

Roco 76415 Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000, AAE, Ep.VI „samskip"

Aktion 14,99 € *UVP* 22,49 €*

Busch 51600
Robur LO 1800 A Volkspolizei

Aktion 7,90 € *UVP* 16,50 €*

Herpa 092487
Wartburg 353 `85 „NVA"

Aktion 6,90 € *UVP* 16,95 €*

Herpa 303200 Framo V901/2
Planen-LKW, blau

Aktion 9,99 € *UVP* 19,95 €*

Herpa 093002 Framo 901/2
Plane „LPG Roter Oktober"

Aktion 20,99 € *UVP* 28,90 €*

Roco 76271 Offener Güterwagen „Linz", DR, Ep.III

** Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers*

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

www.elriwa.de

Bauen mit Brandl, Teil 3

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

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

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

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

Suche Spur N - BR 118 (Brawa), 110 (Fleischmann), BR 171/172 (Ferkeltaxe). Tel.: 0151/28992948.

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

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

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche Formhauptsignale der ehemaligen Fa. G. Dietzel, Leipzig, in H0. Bitte alles anbieten: W. Sager, Leipzig. Tel.: 0341/4225368 (nach 18 Uhr).

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

www.menzels-lokschuppen.de

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.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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.

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

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.puerner.de

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

URLAUB
Reisen, Touristik

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

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

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

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

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

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

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
16.06. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
23.06. Troisdorf, Stadthalle, Kölnerstr. 167
30.06. Mönchengladbach, Haus Erholung
Johann-Peter-Boelling-Platz 1
Marktzeiten 11–16 h
SOMMERPAUSE 01.07. - 31.08.2019
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7068703 oder 02103-51133 info@adler-maerkte.de

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

29./30.06.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt (Sa.18–23 Uhr, So. 9-17 Uhr), 78462 Konstanz, Bürgersaal, St.Stephansplatz 15. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

07.07.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 23570 Travemünde, Strandbahnhof, Bertlingstr. 21-23 (ca. 100m vom Strand). Info-Tel.: 040/6482273.

13.07.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Eimsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

13.07.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt (10–17 Uhr), 87484 Nesselwang, Alpspitzhalle, Von-Lingg-Straße 30. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

www.modellbahnboerse-berlin.de
NEU 07.12.: 07381 Pößneck, Shedhalle von 10-15 Uhr mit Ausstellungsanlage. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

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

Modellbahnmärkte
07.Juli DORSTEN, CreativQuartier
14.Juli MÜLHEIM, Alte Dreherei
21.Juli CASTROP-RAUXEL, Europahalle
23./24. Nov. RAILHOBBY Messe Bremen
Messe für Modellbahnen & Modellautos
25 Bahnen in Betrieb-riesiger Handelsbereich
mehr unter www.bv-messen.com

17. GROSSBAHNTREFFEN
FR 21. BIS SO 23. JUNI 2019
HISTORISCHES STRASSENBAHNDEPOT
auf dem Rathausplatz
in 04435 Schkeuditz
www.ig-modellbahn-schkeuditz.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

30. Juni	46 Oberhausen,	Revierpark Vonderort, Bottroper Str. 322
7. Juli	33 Kaunitz-Verl,	Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. 408 *10-16 Uhr
14. Juli	47 Duisburg-Homberg,	Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Strasse 2
28. Juli	45 Hattingen,	Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr. 31-33
4. Aug.	44 Dortmund,	Galopp-Rennbahn, Rennweg 70
11. Aug.	46 Oberhausen,	Revierpark Vonderort, Bottroper Str. 322
18. Aug.	34 Baunatal/Kassel,	Stadthalle, Friedrich-Ebert-Allee 1 *10-15 Uhr
25. Aug.	47 Duisburg-Homberg,	Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Strasse 2

Alle Märkte 11–15 Uhr außer *

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

Ton Pruissens Filmschätze:

Reichsbahn-Dampf vom Feinsten

NEU

Ton Pruissens einmalige Filmschätze – exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt die herrlichen Rügenschen Kleinbahnen in den späten 1960er-Jahren, als neben der Bäderbahn auch noch die Nordstrecke nach Altenkirchen und die romantische Linie Altefähr – Putbus in Betrieb standen. Alle Szenen dieses Farb- und Schwarz-Weiß-Films wurden mit modernster Technik neu digitalisiert.

Laufzeit 55 Minuten
Best.-Nr. 3513 • € 22,95

Ton Pruissens einmalige Filmschätze – exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt die einmalig schöne Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn in den späten 1960er-Jahren, als auf diesem 600-mm-Netz noch Hochbetrieb mit Personen und Güterzügen herrschte. Alle Szenen dieses außergewöhnlichen Farb- und Schwarz-Weiß-Films wurden mit modernster Technik neu digitalisiert.

Laufzeit 54 Minuten
Best.-Nr. 3514 • € 22,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

RIOGRANDE

www.facebook.de/vgbahn

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

Sichern Sie sich 67 Jahrgänge geballtes Eisenbahn- und Modellbahnwissen auf vier DVDs! Der MODELLEISENBAHNER ist eines der traditionsreichen deutschsprachigen Eisenbahnmagazine. Seit 1952 freuen sich Eisenbahnfreunde allmonatlich auf sein Erscheinen – erleben Sie, wie sich die Modellbahnszene in dieser Zeit veränderte: Prägten in den ersten Jahrzehnten Anleitungen zum Selbstbau den MEB, so wurden in jüngeren Jahren ausführliche Produkt-Tests immer bedeutender. Dieses sensationelle digitale Archiv beinhaltet sämtliche Monatsausgaben des MEB seit der ersten Ausgabe von 1952 bis Ende 2018 im praktischen pdf-Format. Eine Suchfunktion erlaubt es, gezielt nach Artikeln, Autoren oder Themen zu recherchieren – ein einzigartiges Nachschlagewerk.

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

Warum nicht einmal ein Fahrzeug für die Modellbahn selbst bauen? In der Baugröße G gelingt das vergleichsweise leicht und man kann so den Fuhrpark mit einem besonderen Modell bereichern.

Sachsenpost

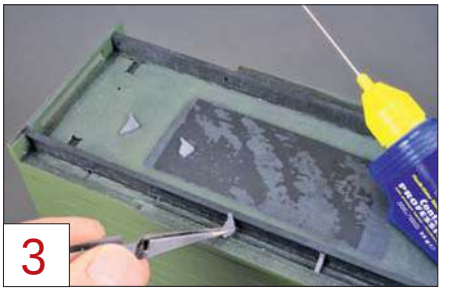
Wer nach einem geeigneten Bausatz sucht, wird meist bei den Kleinserienherstellern fündig. Der hier vorgestellte Postwagen der Gattung 710 aus der Epoche I stammt von Hilbert-Modellbau. Der kompakte Zweiachser eignet sich dank seiner einfachen Bauweise sehr gut als Erstlings-Werk.

Zum Lieferumfang gehören eine sehr ausführliche Bauanleitung und mehrere Zeichnungsblätter mit verschiedenen Ansichten und Querschnitten des Fahrzeugs. Wie bei allen Bauvorhaben empfiehlt es sich, Anleitung und Zeichnungen schon im Vorfeld gründlich zu studieren. Das hilft auch bei der Identifizierung der Bauteile, denn eine Nummerierung tragen diese nicht. Die Teile sind aber fast alle nach Baugruppen sortiert abgepackt, was die Zuordnung vereinfacht.

Der Wagenkasten ist bereits ab Werk montiert und in Länderbahn-Grün lackiert. Das macht das Fahrzeug vor allem für solche Modellbahner interessant, die nicht über eine Farb-Spritzausrüstung verfügen oder wenig Erfahrung im Lackieren größerer Flächen besitzen. Ganz ohne Farbgebung geht es zwar auch bei diesem Bausatz nicht. Fahrgestell und Anbauteile lassen sich in diesem Maßstab aber problemlos mit der Spraydose behandeln. Neben Modellbau-Fachgeschäften führen auch viele Baumärkte geeignete Bastelfarben.

Spezielle Werkzeuge sind für die Montage des Wagens nicht erforderlich. Alles

Eine schöne Ergänzung: LGB bietet einige Modelle nach königlich-sächsischem Vorbild an. Der Postwagen passt perfekt dazu.



Der Zusammenbau beginnt mit den Langträgern und Kastenstützen. Als Klebstoff ist zum Beispiel Revell-Contacta geeignet.

Die Weißmetall-Gussteile des Wagens müssen mit Feile und Minischleifer sorgfältig entgratet werden.

Notwendige wie etwa Feilen, Seitenschneider, Sandpapier, Messer und Klebstoffe sind üblicherweise in der Hobbywerkstatt vorhanden. Hilfreich beim Versäubern der Weißmetall-Teile ist allerdings ein Mini-Schleifgerät.

Die Aufmerksamkeit richtet sich zuerst auf die Unterseite des Wagens. Es gilt, das Fahrgestell aufzubauen. Das beginnt mit dem Einsetzen der Langträger und Kastenstützen. Dank der Aussparungen im Wagenboden ist die Ausrichtung der passgenauen Teile kein Problem. Als Klebstoff

Verbindungen mit Klebstoff und Schrauben

eignet sich dünnflüssiger Polystyrolkleber wie etwa Revell-Contacta oder Faller-Expert. Während die Verbindungen aushärten, kann man sich den Metallteilen zuwenden. An diesen sind die Gussreste mit Schlüsselfeile und Schleifgerät zu entfernen. Dabei ist Vorsicht angebracht, denn an den relativ weichen Gussteilen ist

Die Anzahl der Bauteile für den sächsischen Postwagen ist überschaubar, baugruppenweise sind sie in Tütchen verpackt.

Die Achshalter werden verschraubt, etwas Sicherungslack schützt vor dem Verlust von Schrauben oder Muttern.

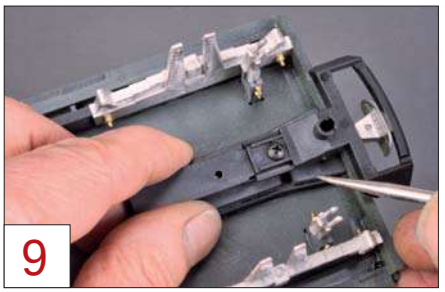
Es ist sinnvoll, sich mit den abgepackten Teilen des Bausatzes und der Anleitung zunächst eine erste Übersicht zu verschaffen.

Wie hier, an den Bremsschuh-Haltern, müssen fast alle Bohrungen etwas nachgearbeitet werden.

schnell zu viel Material entfernt. Wichtig ist außerdem, dass die Lagerblöcke, ohne zu klemmen und zu haken, in den Achshaltern laufen, damit die Federung später einwandfrei funktioniert. Die Achshalter selbst werden danach an den Langträgern verschraubt. Die Ausrichtung der Halter sollte man mit einem Winkel kontrollieren. Es schadet auch nicht, die kleinen Muttern der Verschraubung mit etwas Sicherungslack zu fixieren. Auch die Bremsschuhhalter, die ebenfalls aus Metall bestehen, werden verschraubt. Vorher steht das Entgraten und Aufbohren der Schraubenlöcher auf dem Arbeitsplan, Gleiches gilt bei den Trichterkupplungen. Die Kupplungsaufnahmen sind aus Kunststoff gefertigt und schnell zusammengesetzt. Zusätzlich kann das Modell auch mit der LGB-Hakenkupplung ausgerüstet werden. Nach der Montage überprüft man am besten die Ausrichtung der Kupplung mit dem Beistellen eines Serienfahrzeugs.

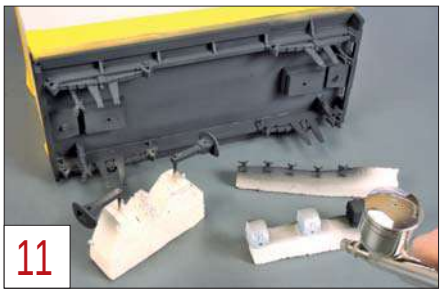
An den Wagen können Trichter- und LGB-Kupplungen montiert werden. Die Teile sind schnell angebracht.

Auch die Trichterkupplung aus Metall muss versäubert werden. Die Bohrungen arbeitet man am besten im Bohrständer nach.



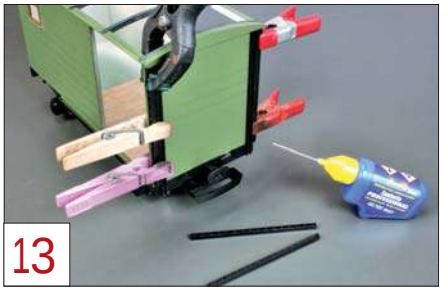
Die Aufnahme für die Trichterkupplung wird am Wagenboden verklebt, die LGB-Kupplung ist verschraubt.

Eine Probe mit einem Serienfahrzeug zeigt, ob die Kupplung in der richtigen Höhe montiert ist.

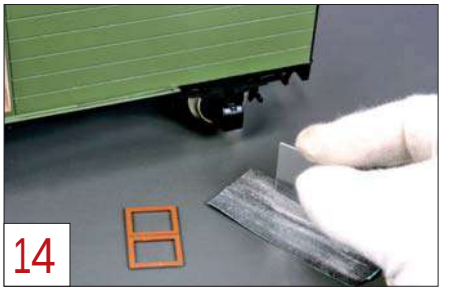


Alle Teile der Wagen-Unterseite erhalten eine mattschwarze Grundierung, die Schlusslackierung erfolgt in Seidenmatt-Schwarz.

Aus dünnen Furnierholzstreifen, in die der Bastler die Bretterstruktur einritzt, entsteht der Boden für den Innenraum.



Für das Verkleben der Kastenprofile verwendet man wieder Revell-Kleber, die Teile werden mit Wäscheklammern fixiert.



Der transparente Fenstereinsatz ist auf Maß zu schleifen, Handschuhe verhindern eine Verschmutzung des Teils.

Wenn alles passt, geht es an das Lackieren der Wagenunterseite mit den montierten Bauteilen. Nach der Behandlung mit einer Metallgrundierung folgt eine Schicht Mattschwarz. Für den Abschluss eignet sich Seidenmatt-Schwarz.

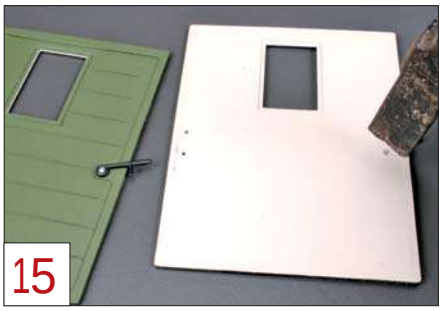
Mit der Komplettierung des Wagenkastens geht es weiter. Wer möchte, kann das Aussehen mit einer Lackierung der Innen-

Der Innenraum wird etwas aufgemöbelt

wände und dem Einbau eines Holzbodens verbessern. Eine geeignete Farbe für den Innenraum findet sich zum Beispiel mit der Nummer XF 55 im Tamiya-Sortiment. Für den Holzboden genügt ein passend zugeschnittenes Stückchen Furnierholz, das mit Alleskleber befestigt wird. Die Bretterfugen ritzt man vorher mit einem Messer ein.

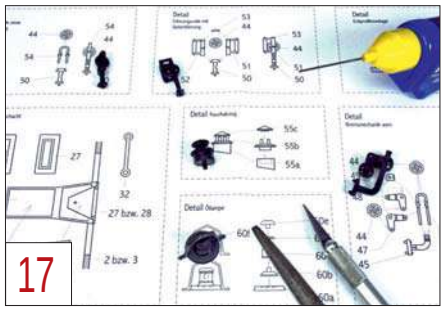
Danach werden die Kastenprofile aufgeklebt und mit Wäsche- oder Modellbauklammern bis zum Aushärten des Klebers fixiert. Vor dem Einsetzen des Fensters muss die Glasscheibe auf einem Stückchen Schleifpapier auf das passende Maß geschliffen werden. Die Schließbügel der Türen werden mit kleinen Aluminium-Nieten befestigt. Mit einem vorsichtig geführten Hammer ist dieser Punkt schnell abgehakt, dann kommen auch die Türen an den vorgesehenen Platz.

Als Nächstes steht der Aufbau des Daches an – auf dem Kunststoffteil müssen einige Bauteile befestigt werden. Die Positionen der dafür notwendigen 1,2-Millimeter-Bohrungen entnimmt man den Zeichnungen, einige Maße sind auch in der Bauanleitung vermerkt. Nach dem Bohren der Löcher wird das Dach mit einer Lage wasserfesten Schleifpapiers der Körnung 600 beklebt, das ergibt ein sehr vorbildgetreues Aussehen der Dachdeckung.



Mit einem kleinen Alu-Niet und einem Hammer wird der Schließbügel vorsichtig an der Tür befestigt.

Die Position der Dachaufbauten zeichnet man vor dem Bohren sorgfältig entsprechend dem Bauplan an.



Die Anbauteile des Daches bestehen aus Kunststoff, sie werden gemäß der Anleitung mit Klebstoff zusammengesetzt.

Nach dem Bekleben des Daches mit wasserfestem Schleifpapier kann man die lackierten Anbauteile montieren.

Bei den Beschriftungen handelt es sich um selbstklebende Folien, das Postwappen ist ein Wasser-Abziehbild.

Nach kurzer Bauzeit steht ein feiner und selbst gestalteter Postwagen für den Modellbahnbetrieb bereit.

FOTOS: MICHAEL SIEMENS

Die auf dem Dach befindlichen Teile wie Seilrollen, Rauchabzug und Petroleumlampe bestehen aus Kunststoff und müssen vor der Montage zusammengesetzt und lackiert werden. Den Abschluss des Wagenbaus bildet das Anbringen der Beschriftung. Der größte Teil besteht aus Klebeetiketten. Sie lassen sich leicht mit einer Pinzette aus dem Bogen lösen. Nach dem Ausrichten auf dem Modell drückt man sie mit einem Wattestäbchen fest an. Beim Postwappen handelt es sich um ein Wasser-Abziehbild. Es wird im Wasserbad angelöst, dann vorsichtig auf die angegebene Stelle gesetzt und durch Abtupfen getrocknet. Danach kann der Wagen die Post-Beförderung im Maßstab 1:22,5 aufnehmen. □ *Michael Siemens*

NEU 2019!
Ab Juli im Fachhandel.

#52826 Diesellok BR V60 DB Ep. III	169,99 €*
#52827 ~ Diesellok BR V60 DB Ep. III	209,99 €*
#52828 Diesellok BR V60 DB Ep. III, Sound	259,99 €*
#52829 ~ Diesellok BR V60 DB Ep. III, Sound	269,99 €*

Highlights: Epoche III Farbvariante der 2018er Formneuheit I Feine Spurkranzschmiereinrichtung I Eingebauter Pufferspeicher I Filligrane Ätzteile I LED Beleuchtung mit sehr guter Leuchtkraft I Digital schaltbare Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung (mit PluX22 Decoder) I AC Version mit eingebautem PIKO SmartDecoder 4.1 mit mfx-Fähigkeit I Nachrüstbar mit PIKO SmartDecoder 4.1 Sound inkl. Lautsprecher #56424

* unverbindliche Preisempfehlung

EXPERT

www.piko.de

Rik Martens präsentiert zwei Methoden, nach denen sich aus einfachstem Material preiswerte Leuchten und Laternen herstellen lassen.

Licht ins Dunkel

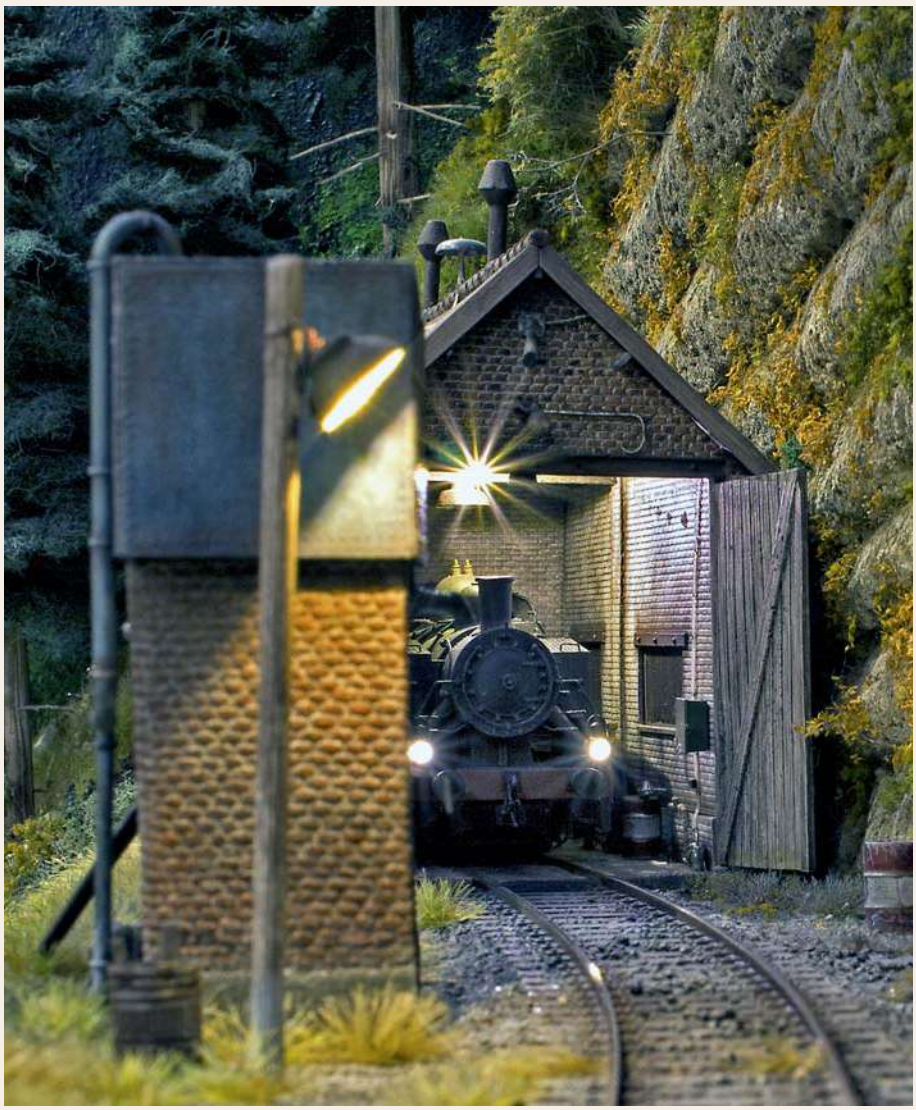


FOTO: GERARD TOMBROEK

Die H0-Anlage „Carrière de Petit Granit" von Rik Martens (siehe MEB 11/18) beeindruckt das Publikum auf Ausstellungen durch einen realistischen Tageszeitenwechsel. Neben der Hintergrundbeleuchtung aus mehrfarbigen LED sorgen viele selbst gebaute Lampen für die richtige Lichtstimmung. Beim Bau der kleinen Leuchtmittel griff Rik Martens auf einfache Haushaltsmaterialien zurück.

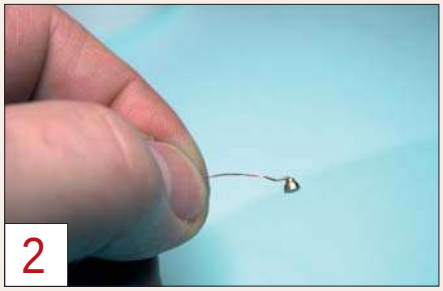
Methode 1: Als Ausgangsmaterial für die kleinen Wandleuchten, die den Lokschuppen der Anlage schmücken, dient eine leere Kugelschreibermine aus Metall (Bild 1).

Ist der Tintenbehälter entnommen, greift man die Miene vorsichtig mit einer Zange. Ein Schnitt mit der Metallsäge am dickeren Ende erzeugt den Lampenschirm. Das dünnere Ende wird passend zur gewünschten Lampenform abgelängt. Als Leuchtmittel dient eine warmweiße SMD-LED. Einige Anbieter offerieren solche Leuchten bereits fertig verlötet mit Zuleitungen aus isoliertem Kupferlackdraht.

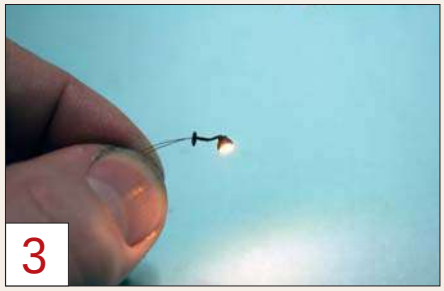
Ein dünnes Messingrohr bildet den Ausleger nach, es kann in beliebigem Winkel passend zu den jeweiligen Gegebenheiten gebogen werden. Die dünnen Kupferdrähte der LED lassen sich durch das Rohr hindurchführen (Bild 2). Ein kleiner

Die Zuleitungen zu den Lampen entstanden aus dünnem Draht. Sie erzeugen einen sehr wirklichkeitsgetreuen Eindruck.

Nach dem Entfernen des Tintenbehälters wird die Kugelschreibermine abgelängt.



Eine warmweiße SMD-LED dient als Leuchtmittel für die filigrane Wandleuchte.



Noch etwas Farbe und ein kleiner Wandteller – fertig ist die selbstgebaute Laterne.

Wandteller sowie eine passende Lackierung beenden die Bastelei (Bild 3). Weil auch das Innere des Lokschuppens bei geöffneten Toren sichtbar ist, werden nun die Stromleitungen im Inneren mittels 0,2-Millimeter-Kupferdraht imitiert. Ein Sicherungsschrank (aus der Restekiste) samt Verkabelung vervollständigt das Bild.

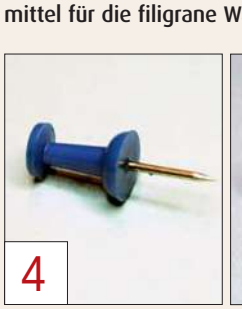
Methode 2: Auch die großen Mastleuchten, die das Gleisvorfeld der Anlage erhellen, entstanden im Selbstbau. Als Basis für den hölzernen Masten dienten farblich behandelte Schaschlikspieße aus Holz. Für die Lampenschirme mussten Pinnwandnadeln aus Kunststoff herhalten.

Zunächst ist der Metallstift aus der Pinnwandnadel zu entfernen. Dazu erwärmt man die Nadel vorsichtig so lange, bis sich der Stift aus dem Kunststoff herausziehen lässt, ohne dass sich dabei der Kunststoff selbst verformt (Bild 4).

Im nächsten Schritt wird der Lampenschirm ausgefräst. Dazu setzt man einen Metallbohrer mit zehn Millimetern Durchmesser vorsichtig exakt mittig am unteren Ende des Kunststoffkopfes an. Mit niedriger Drehzahl bohrt man nun gerade so lange in den Nadelkopf hinein, bis eine schöne konkave Wölbung entsteht und der Schirm an den Kanten nur noch eine geringe Materialstärke aufweist (Bild 5).

Beim Abtrennen des späteren Lampenschirms muss man nicht zimperlich sein: Weil die Trennkante später ohnehin verschliffen wird, genügt auch eine grobe Metallsäge (Bild 6). Die Öffnung für die Verkabelung entsteht mit Hilfe eines Bohrers mit einem Millimeter Durchmesser (Bild 7).

Anschließend wird der Lampenschirm in der jeweiligen Wunschfarbe lackiert, die Holzmasten erhalten durch die Behandlung mit Beize ein realistisches Äußeres. Als Leuchtmittel dient eine warmweiße SMD-LED (Bild 8). □ *Rik Martens/ke*



Aus einer Pinnwandnadel entsteht ein Lampenschirm. Ist der Metallstift entfernt, ...

... entsteht mit einem zehn Millimeter breiten Bohrer eine konkave Wölbung.

Mit einer Säge trennt man den Lampenschirm vom übrigen Nadelkopf ab.

Eine Bohrung von einem Millimeter Durchmesser genügt für die Zuleitung der Stromkabel. Anschließend wird die Lampe lackiert, bevor man die LED einsetzen kann.

Die selbst gebaute Mastleuchte sorgt für eine realistische und preiswerte Beleuchtung.

FOTOS: RIK MARTENS (8)

Der rundum reichlich verglaste Führerstand bot beim Vorbild beste Aussicht. Die Qualität der Fenstergestaltung im Modell ist exorbitant.

Leider konnte sich noch kein Großserienhersteller dazu durchringen, ein Modell der „Krauss-Maffeis" für die USA aufzulegen. Da bleibt nur die Kleinserie.

Das Denkmal

Es hätte eine ganz große Nummer werden können: die Einführung des dieselhydraulischen Antriebs in Nordamerika und ein Fuß in der Tür zum seinerzeit wichtigsten Lokomotivmarkt weltweit. Am Ende sind die deutschen Hersteller krachend gescheitert. Die Gründe reichen von Unvermögen über Pech bis hin zu Intrigen; die Geschichte hinter dem Scheitern ist spannend wie ein guter Krimi (s. MEB-Spezial Nr. 15).

Ende der 1950er-Jahre fragten die beiden großen US-Bahngesellschaften Southern Pacific (SP) und Denver and Rio Grande Western (D&RGW) in Deutschland nach 4000 PS starken Lokomotiven. Maschinen dieser Leistungsklasse hatten US-Hersteller nicht im Lieferprogramm und sie hatten wenig Interesse, solche zu entwickeln.

Krauss-Maffei hatte gerade die zweimotorige ML 3000 C'C' (DB-V 300 001, spätere 230 001) vorgestellt, auf welche die Amerikaner aufmerksam wurden. Die Münchner entschlossen sich, die gewünschten Prototypen zu bauen; je drei für die beiden US-Bahnen. Jede ML 4000 C'C' besaß zwei Maybach-Motoren mit jeweils 1470 kW (2000 PS). Doch die Probefahrten waren ernüchternd. Die D&RGW gab

ihre Loks 1964, nach nur drei Jahren, an die SP ab, die dennoch eine weitere Kleinserie von 15 Lokomotiven bestellte. Diese erhielten ein vollkommen verändertes Erscheinungsbild, bewährten sich aber ebenfalls nicht und wurden außer einer bis zum Jahr 1968 verschrottet.

Die letzte Überlebende, SP 9010, entging der Verschrottung nur, weil sie zu einem Camera Car umgebaut wurde, dabei behielt sie einen ihrer Motoren, der lediglich stillgelegt wurde. Inzwischen wurde die 9010 restauriert und ist sogar wieder betriebsfähig.

Das Modell entspricht einem betriebsfähigen Original

Der koreanische Kleinserienhersteller Boo-Rim Precision legte im Auftrag des US-Importeurs Union Terminal Imports Modelle der zweiten Lieferserie der ML 4000 C'C' für die SP auf, die seit wenigen Wochen im Handel sind. Es gibt unterschiedliche Betriebsnummern.

Das H0-Modell, das in enger Zusammenarbeit mit der Pacific Locomotive Association, der Betreiberin der restaurierten 1:1-ML 4000 C'C', entstand, wird ab Werk als Analog-Lok ausgeliefert, besitzt allerdings eine Schnittstelle und kann mit digitalem Sound nachgerüstet werden. Die Fahreigenschaften sind gut, nach ein paar Einfahr-Runden ist auch das anfängliche leichte Getriebekratzen verschwunden. Bei Probefahrten zog die schwere Lok problemlos einen 50-Wagen-Güterzug.

Auch wenn das Modell vollkommen betriebstauglich ist, wird ein Großteil der Exemplare wohl die meiste Zeit in der Vitrine verbringen, wofür die Lok dank ihrer sensationellen Detaillierungen ebenso bestens geeignet ist. Da den Koreanern sämtliche Unterlagen zur Vorbildmaschine vorlagen, wurde wirklich kein Detail vergessen. Grandios ist die Gestaltung der schweren Guss-Drehgestelle, auch die Dachlüfter sind eine wahre Augenweide. Geriffelte Laufbleche hat man noch nicht oft in solch hoher Qualität gesehen.

Auch die Lackierung im typischen „Bloody-Nose"-Design der SP und die Bedruckung sind außerordentlich gut gelungen.

Jetzt heißt es sparen auf das Modell mit der großen Geschichte dahinter. □ *al*

Die Lok war beim Vorbild ein ganz schöner Brocken (Gewicht: 162 Tonnen) und kann auch im Maßstab 1:87 ordentlich Eindruck schinden.

Unfassbar, wie weit Detaillierung reichen kann. Der gut einsehbare Führerstand ist akribisch dem Vorbild nachempfunden.

FOTOS: A. BAUER-PORTNER

Sensationell ist die Darstellung der Kühlerlüfter über den Motoren. Auch die Handläufe sind angenehm fein.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Boo-Rim/Union Terminal Imports
- **Bestellnummer:** 5100 bis 5103
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit zwei Schwungmassen über Kardanwellen und Schnecken-Stirnradgetriebe auf alle Radsätze
- **Gewicht:** 530 Gramm
- **V_{min} bei 2,5 V:** 4 km/h
- **V_{max} bei 12 V:** 119 km/h
- **Digitalschnittstelle:** achtpolig
- **Bezug:** www.union-terminal-imports.com
- **Preis:** 1885 bis 1955 US-Dollar (UVP)

Vor Schnellzügen, im Personen- und im Güterzugdienst ist die betonfarbene Baureihe BB 7200 das passende Zugpferd in den Epochen IV und V.

Die meistgebaute Gleichstromlok Frankreichs, die BB 7200, diente Roco als Vorbild für eine H0-Neukonstruktion.

Nez cassé

Als letzte reine Gleichstromvariante stellte die SNCF von 1976 bis 1985 von Alsthom gebaute Mehrzweckloks in Dienst. Mit dieser, 237 Maschinen umfassenden Baureihe, die erst nach der ähnlich aufgebauten Wechselstromversion BB 15000 auf die Gleise rollte, führte man die damals bei den Fans ungeliebte „Beton"-Farbgebung ein. Heute ist sie klassisch, wie auch das dem SNCF-Hausdesigner Paul Arzens zugeschriebene Design der „gebrochenen Nase" (Nez cassé).

FOTOS: ABP

Die charakteristischen Lokfronten bestechen durch zahlreiche feine Details.

Roco wählte für sein Modell mit der BB 7301 eine Lok der späteren Lieferserien mit weniger steil nach innen geneigten Frontscheiben. Nach dem Ende 2017 als Neukonstruktion aufgelegtem Modell der Mehrsystemvariante BB 22200 folgt nun die vor allem im Dachbereich abweichende Gleichstromausführung. Dieser ist entsprechend dem Vorbild deutlich weniger aufwendig ausgeführt, was die Zahl der Isolatoren und Dachleitungen angeht. Auch die Bauart der im Spießgang angeordneten filigranen und mit weiß angelegten Wippen-Endstücken versehenen Stromabnehmer ist richtigerweise verändert. Das Gehäuse ist mit zahlreichen feinsten und scharfkantigen Gravuren versehen, die Griffstangen aus Metall oder Kunststoff sind angesetzt. Eine besondere Augenweide sind die geätzten Trittstufen an den Lokfronten. Gleiches gilt für die Drehgestelle und die realistisch nachgebildete Abstützung des Lokrahmens. Das Modell kann noch mit zahlreichen Zurüstteilen (zum Teil nur für den Vitrineneinsatz) verfeinert werden. Dazu ist aber wegen der abstrakten Betriebsanleitung eine Portion Sachkenntnis bezüglich französischer Eisenbahntechnik nötig. Farbgebung und Bedruckung geben keinen Anlass zur klage. Die Fahreigenschaften des Analogmodells sind sehr ausgeglichen, die weiß/rote, beidseitig abschaltbare LED-Beleuchtung wirkt realistisch. Die BB 7301 ist auch als digitales Sound-Modell sowie für das Wechselstromsystem zu haben. □ *abp*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Bestellnummer:** 73875
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor über Schneckengetriebe auf alle Radsätze
- **Haftreifen:** zwei auf einem Innenradsatz
- **Gewicht:** 490 Gramm
- **V_{min}:** 7,8 km/h bei 2,6 Volt
- **V_{max}:** 199 km/h bei 12 Volt
- **Beleuchtung:** LED, weiß/rot
- **Preis:** 209,90 Euro (UVP)

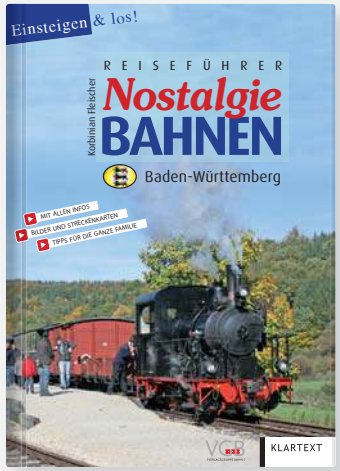
Best.-Nr. 581407 | € 13,70

EINSTEIGEN & LOS!

Der neue Reiseführer zu den Nostalgiebahnen in Nordrhein-Westfalen zeigt Ihnen den Weg in die Welt der historischen Eisenbahn in Nordrhein-Westfalen. Er bietet eine vollständige Übersicht für alle, die sich auf die Spuren von Opas und Omas Dampfeisenbahn begeben wollen. Aber nicht nur Dampfeisenbahnen findet man hier. Inzwischen haben auch die Schienenbusse und Fahrzeuge der 1950er- bis 1970er-Jahre bei den Eisenbahnvereinen eine neue Heimat gefunden. Hinweise auf Fahrzeiten und Tipps zur Anreise, Streckenkarten sowie Vorschläge für Familienausflüge runden das handliche Buch ab.

Je Band mit 160 Seiten, Format 14,8 x 21,0 cm, Softcovereinband mit Ausklappkarte, mit ca. 150 Fotos, Karten und Faksimileabbildungen

Der erste Band dieser Reihe:



Best.-Nr. 581303 | € 13,70

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.vgbahn.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 Gebirgswelt.

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 Dampflokmodells 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 beigefügte 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

Keine Farbgebung gleicht der anderen, trotzdem ist die Zusammenstellung des Minitrix-Zuges authentisch und bietet etwas Besonderes.

Mit zwei Minitrix-Zugpackungen lässt sich eine interessante Version des EC 41 „Molière" Dortmund – Paris der frühen 90er-Jahre in Spur N nachbilden.

Von Ost nach West

Nur im Winterfahrplan 1991/92 führte der EC „Molière", der in jener Zeit ansonsten aus DB-Intercity-Wagen gebildet war, auch drei Kurswagen aus Moskau, Warschau und Berlin mit. Sie wurden dem EC allerdings erst in Aachen aus dem „Ost-West-Express" D 240 überstellt. Nähere und sehr hilfreiche Informationen zur vorbildgerechten Zugbildung findet man im Internet nach kurzer Suche auf den Seiten von „www.vonderruhren.de/aachenbahn".

Minitrix bietet in einem schon vor längerer Zeit ausgelieferten Dreier-Set drei DB-Wagen an, die den (stark verkürzten) Zugstamm repräsentieren: einen Bpmz, einen ARmh (2017 neu konstruiert) und einen Avmz (schon in Produktfarben). Nun wurde auch das zweite Set ausgeliefert, darin befinden sich der Mitropa-WLAB vom Typ UIC-Y mit Übersetzfenstern als Kurswagen aus Berlin, derselbe Schlafwagentyp in hellblauer Farbgebung und „WARS"-Schriftzug der PKP als Kurswagen aus Warschau (Formvarianten) sowie als eigentliches Schmankerl der aus Moskau kommende SDZ-Schlafwagen. Dieser UIC-Schlafwagen Görlitzer Bauart zeigt die typischen Sicken an den Seitenwänden, eine andere Fensteraufteilung, einfache Drehtüren sowie abweichende Stirnfronten und Dachdetails. Er ist also eine komplette Neukonstruktion, die für die Zukunft noch viele interessante Varianten ermöglicht. Alle Modelle sind mit den jeweils passenden Zuglaufschildern versehen, die, wie auch die übrige Beschriftung, äußerst exakt und einwandfrei lesbar ausgefallen sind. An den Fensterinnenseiten sind die typischen halbhohen Vorhänge als Aufdruck nachgebildet. Die anderen Wagen der beiden Sets bieten dieselbe Druckqualität. □ *abp*

Der neue SDZ-Schlafwagen überzeugt durch authentische Details, doch auch der polnische WLAB gefällt.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Bedruckung; Lauf- und Kuppeleigenschaften*

KONTRA: *Fehlende Sets für die vollständige Zugbildung; Preise*

BESTELLNRN.: *15682, 15698*

PREISE: *149,99/139,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT

Tillig: Bahnpostwagen für TT

Nachdem die H0-Umsetzung des Postm-bII/24,2 der Deutschen Post etwa zeitgleich mit der Spielwarenmesse 2019 ausgeliefert wurde, ist nun auch das Pendant in 1:120 (wieder) lieferbar. Der unmaßstäblichen BTTB-Vorgängerkonstruktion gleicht die Neuerscheinung selbst mit großem Betrachtungsabstand kaum mehr. Natürlich ist diese maßstäblich und das markante Dachprofil ist ebenso überzeugend wie die Detailwiedergabe. Die Kästen und Zylinder unter dem Rahmen sind angesetzt, außerdem die beiden UIC-Kabel an den Stirnseiten. Türgriffe, Griffstangen und der Einwurfschlitz des Briefkastens sind silbern bedruckt, auch die übrige Farbgestaltung ist gelungen. Die Schiebetüren sind unbeweglich. Die Inneneinrichtung ist angedeutet, eine Beleuchtung nachrüstbar. □ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; präzise Farbgebung und Bedruckung; Maßstäblichkeit*

KONTRA: *Relativ teuer*

BESTELLNUMMER: *16810*

PREIS: *51,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

Das Set „Salonwagenzug 2“ enthält neben dem Salonwagen A und einem Beiwagen einen Schlafwagen.

Mit einem weiteren Set wächst der Tillig-Regierungszug auf die doppelte Länge.

Komfort-Zone

Die erfolgreiche Kooperation des Pianisten und Retters des DDR-Regierungszugs Axel Zwingenberger und der Firma Tillig erfährt mit dem Set „Salonwagenzug 2“ seine Fortsetzung. Es ist nicht nur im Maßstab 1:120, sondern auch in H0 (Artikelnummer 70039) erhältlich. Die hier vorgestellten TT-Wagen kommen im Unterschied zu den H0-Modellen, die vollständig im Spritzgussverfahren hergestellt werden, mit einer im 3D-Druck-Verfahren produzierten Inneneinrichtung. Diese kann sich sehen lassen: Auf winzigen Stützen stehende Drehsessel etwa oder Tische und Waschbecken ohne klobige Gusssockel erfreuen das Auge. Die glatten Oberflächen lassen kaum Rückschlüsse auf das Herstellungsverfahren zu. Wer es sich zutraut, könnte den vorbildgetreuen Eindruck mit Pinsel und Farbe perfekt machen. Der Abstand zwischen den jeweils zwei Teilen der Einrichtung ist jedoch manchmal etwas zu groß und ermöglicht den Durchblick.

Bei der Umsetzung der jeweils individuell angepassten Gehäuse war Tillig auf eine möglichst den Vorbildern entsprechende Modellwiedergabe bedacht. So unterscheiden sich die einzelnen Wagen beispielsweise bei der Fensteraufteilung und Dachgestaltung. Obgleich die angedruckten Wappen und DR-Buchstaben wie die übrigen Anschriften eine sehr gute Figur machen, lassen sich die Fahrzeuge mit den beiliegenden Ätzteilen noch deutlich aufwerten. Auch Pufferträgerdetails liegen bei. Von jedem verkauften Set fließen zehn Euro in die Restaurierung der Vorbilder. □ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Unterschiedliche Detailausführung; Ätzteile; Spenden*

KONTRA: *Passgenauigkeit innen; keine Gardinen*

BESTELLNUMMER: *01778*

PREIS: *259,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Präzise 3D-gedruckte Inneneinrichtung: Zwei Genossen mussten sich ein Bad teilen.

Die Gardinen werden wohl gerade gewaschen.

KOMPAKT

Busch: DR-Fernsprecher für H0

In einem weiteren „Action-Set“ liefert Busch seinen bekannten Fernsprecher der DR-Bauart nun auch mit passendem Bahn-Bediensteten (und einem Stück Kunststoff-Geländer) aus. Der Fernsprecher entstammt dem 3D-Drucker, die Oberflächenstruktur wirkt daher etwas unsauber. Zudem besteht Bruchgefahr an der Verbindung der beiden Kästen. Die Figur zeigt eine typische Telefonier-Haltung und ist sauber bemalt. Zur Beschriftung liegen „F“-Zeichen und der Schriftzug „Signalfernsprecher“ je dreifach in einem Ausschneidebogen bei. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Nettes Zubehör zur Darstellung typischer Bahnszenen*

KONTRA: *Bruchempfindlich; Oberflächenstruktur; Preis*

BESTELLNUMMER: *7848*

PREIS: *15,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒◪

„Hallo? Nein, hier ist niemand mehr, ich bin hier am A ... der Welt, alles verlassen!“

Stimmige Proportionen: Mensch, Maschine und Turm im Vergleich.

Märklin bietet einen mittelgroßen Wasserturm als Lasercut-Bausatz für die Baugrößen H0, N und 1 an.

Wasservorrat gesichert

Nach einem Vorbild in Sternebeck in Brandenburg (heute Museumsbahnhof, im Internet unter „mev-sternebeck.de“) bieten Märklin/Minitrix einen neuen Lasercut-Bausatz (Hersteller: Modellbau Laffont) an. Das Vorbild entspricht einer einst weit verbreiteten preußischen Grundbauart. Wir haben das H0-Modell zusammengesetzt. Bausätze sind in entsprechender Ausführung auch für die Spuren N und 1 zu haben.

Der Zusammenbau bereitet keine großen Schwierigkeiten und ist in etwa zwei Stunden erledigt. Die Bauanleitung ist erfreulich ausführlich und lässt keine Fragen offen. Man muss aber genau hinsehen, um alle Teile in der dem Vorbild entsprechenden Ausrichtung zu montieren. Die gelaserte Holzstruktur der Wasserbehälter-Umkleidung wirkt erstaunlich authentisch. Die Ziegelstruktur könnte allerdings etwas ausgeprägtere, tiefere Fugen vertragen. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Universelles Vorbild; für alle Epochen geeignet; Maßgenauigkeit; gelaserte Holz-Imitation, Anleitung*

KONTRA: *Fugenstruktur*

BESTELLNUMMER: *72890*

PREIS: *44,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

Siku stellt per WLAN fernsteuerbare Traktoren im Maßstab 1:32 vor.

Spiel-Trieb für Spur 1

Falls ein Freund der Spur 1 tatsächlich einmal des Hin- und Herfahrens mit seinen teuren Eisenbahnmodellen überdrüssig sein sollte – hier wäre eine Alternative: Siku bietet unter dem Namen „SikuCONTROL32“ eine ganze Palette an fernsteuerbaren Traktor-, Bagger- und Lkw-Modellen im Maßstab 1:32 an. Sie sind alle im Set einschließlich der Fernsteuerung zu erwerben. Die beiden neuesten Traktor-Modelle dieser Siku-Modellreihe werden mit WLAN-Fernsteuerung ausgeliefert, zu bedienen über das mitgelieferte Modul oder mit der kostenlosen „SikuCONTROL“-App über das Handy.

Viel Spielvergnügen bietet der per WLAN-Fernsteuerung voll funktionsfähige Fendt mit Frontlader.

Damit lassen sich feinfühlig alle Fahrbewegungen, der Frontlader, aber auch etliche Lichtfunktionen steuern. Zu haben sind der Fendt 933 Vario oder der John Deere 7310R. Beide Modelle sind in Metallbauweise mit Kunststoffteilen ausgeführt und ansehnlich detailliert, man darf aber keine Finescale-Ausführung erwarten. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Einfache Bedienung; viele Spielfunktionen; saubere Verarbeitung*

KONTRA: *Sehr knappe Bedienungsanleitung; Detaillierung*

BESTELLNUMMER: *6793*

PREIS: *149,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

Auch ohne Oberleitung: Das stets saubere Ambiente einer Schweizer Bahnstation kommt gut rüber.

Faller präsentiert einen schmucken Schweizer Bahnhof als Lasercut-Bausatz.

Seetal-Station

Dank seiner kompakten Maße und der schmucken Fachwerkfassade erscheint der Bahnhof „Beinwil am See", an der bekannten Seetallinie gelegen, geradezu prädestiniert für die Modellbahn. Das dachte man sich auch bei Faller und konstruierte ein neues Lasercut-Modell im Maßstab 1:87. Das in einigen Teilen vereinfachte Modell gibt das Vorbild stimmig wieder. Im Vergleich mit dem Original fällt auf, dass die beiden Seitenflügel etwas schmaler ausfallen und dadurch etwas zu hoch wirken. Die Grundplatte sowie zentrale Querriegel bestehen aus stabilen MDF-Platten, für die Seitenflügel wählte man jedoch dünneren Karton. Diese etwas biegsamen Bauteile und die geringe Toleranz der Aussparungen machen das Zusammensetzen der drei Gebäudekörper nicht ganz einfach, es lässt sich nur mit Mühe ohne Verzug bewältigen. Der sonstige Zusammenbau gelingt nach der gut bebilderten Bauanleitung ohne Probleme. Das Einsetzen der weit über hundert bedruckten Ausfachungen erfordert zwar Geduld, dafür kann man sich an einer perfekten Fachwerkfassade erfreuen. Ein weiteres Highlight des Modells ist der fein gelaserte Firstschmuck aus Holz und Karton. Leider stehen den vielen filigranen Details einige Vereinfachungen gegenüber: Die Regenrinnen sind lediglich durch graue Kartonplatten dargestellt, die Verkleidungen des Glockenturms sowie des Schornsteins wirken eher schlicht. Die Träger der Bahnsteigüberdachung bestehen nur aus dünnen Kartonteilen, das erfordert Vorsicht und wirkt aus bestimmten Perspektiven unrealistisch. Holzteile wären die bessere Wahl. □ *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Passgenauigkeit; Bauanleitung*

KONTRA: *Vereinfachungen; Materialstärken; Preis*

BESTELLNUMMER: *110139*

PREIS: *119,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

Die Lok mit Kultstatus
jetzt als Neukonstruktion im Handel

Die Serienproduktion kann in Details vom abgebildeten Modell abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

Zu schade zum Umblättern

Mit unseren tollen großformatigen Begleitern durch das Jahr 2020

Reichsbahn-Dampf

Mit Video-DVD von den RioGrande-Filmprofis „Dampf überm Schienenstrang" mit 58 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 581909 · € 19,95

Mit der DR durch Sachsen

In den 1970er- und 1980er-Jahren besuchte Burkhard Wollny den damals noch faszinierenden Dampfbetrieb bei der Deutschen Reichsbahn, wo er seltene Baureihen wie die G 12 oder die 94.20 aufspüren konnte.

Best.-Nr. 581920 · € 12,95

Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte

Best.-Nr. 581911 · € 12,95

Berlin Ost–West

Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt

Best.-Nr. 581919 · € 12,95

Hamburg – Bahn und Hafen

Mit stimmungsvollen Motiven von Walter Hollnagel

Best.-Nr. 581912 · € 12,95

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

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

Die Harzer Schmalspurbahnen

Nostalgischer Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen

Format 50 x 45 cm

Best.-Nr. 581916 · € 16,95

Eisenbahn Galerie

Fotografische Meisterwerke von stimmungsvoll romantisch bis avantgardistisch, von „streng nach Lehrbuch" bis hin zur experimentellen Langzeitbelichtung

Format 50 x 45 cm

Best.-Nr. 581914 · € 16,95

Lokomotiven mit Geschichte

Lokomotiven der deutschen Staatseisenbahnen mit Dampf-, Diesel- und Elektroantrieb in einem abwechslungsreichen, bunten Mix

Format 59,5 x 48 cm

Best.-Nr. 581913 · € 19,99

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck

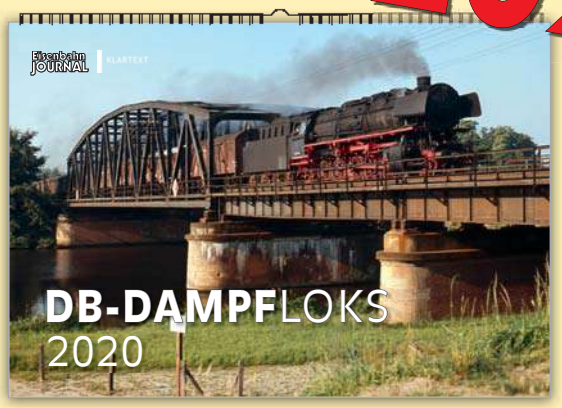
Unsere Kalender-Edition

Mit Sorgfalt zusammengestellt von den VGB-Redaktionen 2020

Eisenbahn und Landschaft

Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr

Best.-Nr. 551901 · € 12,95



DB-Dampfloks

Die Blütezeit des Dampfbetriebs

Best.-Nr. 581910 · € 12,95

Die schönsten Motive und die besten Fotografen

Taurus, Traxx & Co.

Lassen Sie sich durch erstklassige Motive der oft farbenfroh beklebten Maschinen von Siemens und Bombardier aus verschiednen europäischen Ländern durch das Jahr begleiten.

Best.-Nr. 102149 · € 16,95

Bahnen und Berge

Aktuelle und historische Schienenfahrzeuge zeigen sich im Spiegel der Jahreszeiten inmitten majestätischer Alpenkulisse.

Best.-Nr. 102148 · € 16,95

Baureihe 103

Kultstatus haben die Schnellfahr-E-Loks der Baureihe 103. Besonders fotogen wirken sie natürlich vor stilechten TEE-Garnituren.

Best.-Nr. 102147 · € 16,95

Dampfbahn-Route Sachsen

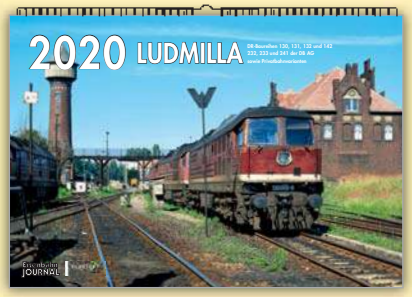
Herrliche Landschaften, faszinierende Fahrzeuge und nostalgische Technik

Best.-Nr. 581917 · € 16,95

Eisenbahn am Mittelrhein

Dem vielleicht schönsten Abschnitt des Rheins zwischen Rüdesheim/Bingen und Koblenz widmet sich dieser bildgewaltige Wandkalender.

Best.-Nr. 551904 · € 16,95



Ludmilla

Profifotos aus allen Betriebsepochen dokumentieren die Bedeutung des markanten Dieselbrummers für die DR, DB und DB AG.

Best.-Nr. 551903 · € 16,95

Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de/kalender

Ein herausragend detailliertes H0-Betriebsdiorama des Fürther Eisenbahnclubs e.V. erinnert an die 1835 eröffnete Ludwigseisenbahn von Nürnberg nach Fürth.

Ludwigs Erste

Der Fürther Bahnhof anno 1838: Das Dach der Bahnsteighalle ist geöffnet dargestellt, um einen besseren Blick ins Innere zu ermöglichen.

Die hölzerne Bahnsteighalle entstand anhand von Originalunterlagen und Gemälden.

Mit der Eröffnung der Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth begann am 7. Dezember 1835 das Eisenbahnzeitalter in Deutschland. Kein Wunder, dass der 1984 gegründete Fürther Eisenbahnclub sein erstes Bauprojekt der weltberühmten Strecke vor der eigenen Haustür widmete: Anlässlich der Feierlichkeiten zum Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ präsentierte

Auf dem Bauernhof scheint die Zeit stehen geblieben zu sein, doch die Eisenbahn kündet vom unaufhaltsamen technischen Fortschritt.

der Verein 1985 das H0-Diorama „Ludwigsbahn anno 1836". Auch als 2007 das 1000-jährige Bestehen der Stadt Fürth zu feiern war, wollte der Verein mit einer passenden Anlage präsent sein. „Das alte Diorama war damals nicht mehr zeitgemäß. Deshalb haben wir uns dafür entschieden, noch einmal völlig neu zu beginnen", erinnert sich Vereinsmitglied Peter Funk.

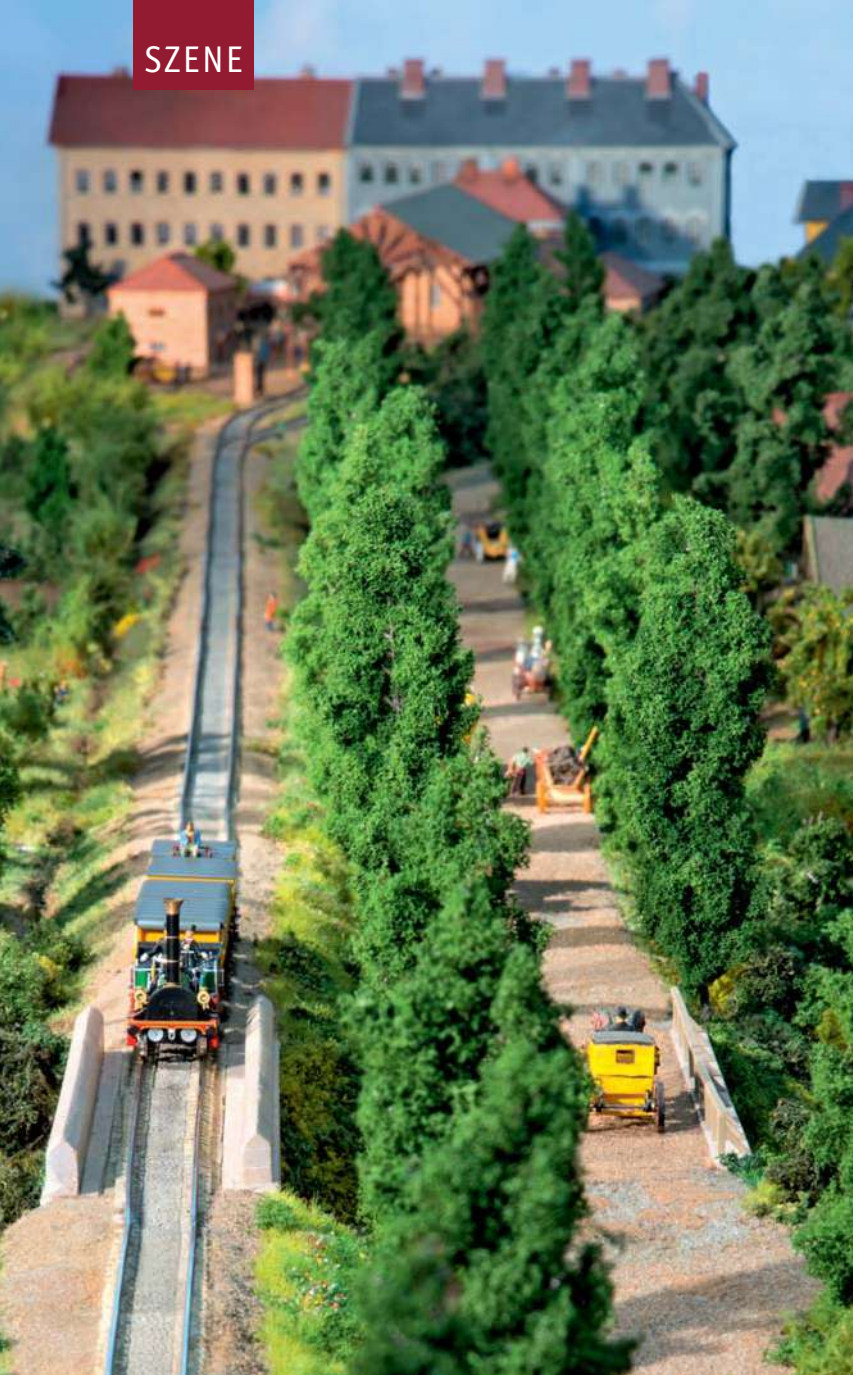
Eine Reise in die Kinderstube der Eisenbahn

Rasch stand das Konzept für die neue Anlage fest. Neben einer detailgetreuen Nachbildung des Bahnhofs Fürth sollte das Betriebsdiorama den ersten Streckenteil umfassen, der damals schnurgerade neben der pappelgesäumten Nürnberg-Fürther Chaussee verlief.

Die Anlage bestand zunächst aus drei Modulen der Größe 120 x 60 Zentimeter, nach 2010 kamen zwei weitere Module hinzu. Die Streckenführung ist denkbar einfach: Die eingleisige Strecke teilt sich in der Einfahrt zum Bahnhof Fürth in zwei Bahnsteiggleise, die untereinander durch zwei kleine Drehscheiben verbunden sind. Die Konstruktion des „Adlers", der ersten Lokomotive der Ludwigseisenbahn, machte diese Lösung nötig. Weil die Lok nur vorwärts fahren konnte, musste der Zug nach der Ankunft im Zielbahnhof gedreht werden. Dazu wurden Lok, Tender und Wagen einzeln nacheinander auf den

Der Zug passiert auf dem Weg nach Nürnberg ein typisch fränkisches Gehöft, dessen Haupthaus nach dem Vorbild eines Brauereigasthofs im oberfränkischen Breitenlesau entstand.

Liebevoll kümmert sich der Altbauer um den Garten des Austragshauses. Doch Obacht: So manch heute selbstverständliche Pflanzensorte war Mitte des 19. Jahrhunderts in Deutschland noch unbekannt.



Die Trasse der Ludwigseisenbahn verlief parallel zur Nürnberg-Fürther-Chaussee.
Um das steinerne Gleisbett nachzuformen, verwendeten die Modellbauer eine selbst gefertigte Urform aus Silikon. Die Abgüsse entstanden mit Hilfe einer Gießmasse auf Acrylbasis aus dem Künstlerbedarf (Woodstone). Für die Farbbehandlung kamen verdünnte Gouache-Farben, ebenfalls aus dem Künstlerbedarf, zum Einsatz.

Die Schleppweiche entstand auf Basis einer herkömmlichen Roco-Weiche. Ein Exzenter-Mechanismus sorgt dafür, dass die Weiche vom Anlagenrand aus bewegt werden kann.

die Drehscheiben gedreht und auf dem Nachbargleis wieder bereitgestellt.

Das „Adler"-Modell auf der Anlage stammt von Trix, die Anlagensteuerung erfolgt analog. Den komplizierten Betriebsablauf des Vorbilds stellen die Vereinsmitglieder im harten Ausstellungsbetrieb nicht nach. Stattdessen schiebt die Lok ihren Zug vom Anlagenende Tender voran zurück in die Bahnsteighalle.

Viele Sonderlösungen erfordern Kreativität

Die beiden selbst gebauten Drehscheiben sowie die Schleppweiche vor der Bahnhofseinfahrt sind aber voll funktionsfähig. Die Schleppweiche entstand auf Basis einer Einfachweiche von Roco. Dazu wurden die Weichenzungen abgetrennt und verkehrt herum wieder angebaut.

Das Gleisbett der Ludwigseisenbahn bestand aus Sandsteinquadern, die Schienen wurden mit Hilfe von Schienenfüßchen befestigt. Um das steinerne Gleisbett nachzubilden, schufen die Modellbauer ein graviertes Urmodell, von dem anschließend ein Silikonabguss entstand. Dank dieser Urform kann man das steinerne Gleisbett nun in Serie produzieren.

Den Fürther Bahnhof rekonstruierten die Vereinsmitglieder anhand von Originalplänen, Zeichnungen und Gemälden. Die Bahnsteighalle entspricht dem Zustand ab 1838 – ein Sturm hatte kurz zuvor die ursprüngliche Überdachung zerstört. Die Gebäude entstanden im Selbstbau, um den Originalzustand so gut wie möglich nachzuahmen. Das Verwaltungsgebäude, der Pferdestall und die Wagenremise weisen Grundkörper aus Sperrholz auf. Um die typischen Sandsteinfassaden zu imitieren, wurden die Fugen der massiven Quader sorgfältig in die Fassaden geritzt. 0,5 Millimeter dicke Sperrholzleisten stellen Gesimse und Fensterrahmen dar. Besonders wichtig sei die Bemalung der Sandsteinquader, meint Peter Funk: „Es gibt im Original keine zwei Steine, die gleich gefärbt sind."

Funk war zunächst für den Bau des Zauns rund um das Bahnhofsgelände verantwortlich. Weil der Zaun auch den rauen Ausstellungsbetrieb überstehen soll, ruht er auf einem Aluminiumrahmen, der im Anlagengrund versenkt ist. In den Rahmen sind senkrechte Stahlbolzen einge-

FOTOS: A. BAUER-PORTNER

Postkutsche, Treidelkahn und Eisenbahn: An der Kanalbrücke treffen die drei wichtigsten zeitgenössischen Verkehrsträger aufeinander.

lassen, auf die sich die Zaunpfähle einfach aufstecken lassen. Die Zaunfelder wurden einzeln mit den Querträgern verklebt: Um die nur einen Millimeter breiten Kunststoffprofile zu justieren, ließ sich Funk eigens eine Lehre aus Metall fräsen. Der Lohn aller Mühen war die Einladung zur renommierten Ausstellung „OnTraXS“ in den Niederlanden im Jahr 2010.

Zur selben Zeit begann der Bau zweier weiterer Module. Die beiden Erweiterungen stellen einen Bauernhof sowie die Kreuzung der Bahnlinie mit dem Ludwigskanal dar. Damit verschob sich der Zeitbezug auf der Anlage um einige Jahre – der Vorlaufbetrieb auf dem Kanalabschnitt zwischen Nürnberg und Bamberg startete

Zwei neue Module ergänzen das Schaustück

1843. Das Schleusenwärterhaus entstand nach dem Vorbild vergleichbarer Bauten am alten Kanal, für den Bauernhof stand das Etikett der Bierflasche einer oberfränkischen Brauerei Pate. Auch alle anderen Bauten – von den beiden Kanalbrücken für Schiene und Straße über die hölzernen Schleusentore bis hin zum Frachtkahn aus Sperrholz und Pappe, der sich am damals gängigen Typus orientiert – entstanden wieder im Selbstbau. Die beiden Module werden im Anlagenbetrieb zwischen die älteren Teilstücke montiert, den Abschluss bildet nach wie vor ein kleines Waldstück.

Natürlich wären darüber hinaus noch weitere Module denkbar, aber bis Nürnberg ist es dann doch noch ein ganz schönes Stück. □ *Bernd Keidel*

Ankunft in Fürth: Der Zug muss nun für die Rückfahrt gedreht werden. Dazu schiebt man als Erstes die Lok, dann den Tender sowie die Wagen auf die Drehscheiben. Beide Drehscheiben lassen sich mittels eines Rundriemens und Drehgriffen vom Anlagenrand aus bewegen.

Der Bahnhof „Krausenstein“ bildet das Zentrum der gleichnamigen Anlage. Wilkau-Haßlau lieferte die Inspiration für die Modellumsetzung.

Die H0/H0e-Anlage „Krausenstein“ der MEH kombiniert typische Eisenbahnmotive aus dem Erzgebirge mit ganz persönlichen Erinnerungen der Vereinsmitglieder.

Im Tal der Mulde

Im Bahnhof Krausenstein trifft die eingleisige Regel- mit der Schmalspurstrecke zusammen, die von dort aus hinauf ins Gebirge führt.

Sächsische Schmalspurbahnen begleiten Frithjof Krause schon fast sein gesamtes Leben lang. Im Alter von acht Jahren verbrachte er 1970 zum ersten Mal seine Ferien in Moritzburg an der Lößnitzgrundbahn. „Die Schmalspurbahn fuhr nur fünf Meter von unserem Haus entfernt. Das hat mich geprägt“, erinnert er sich. Viele Bilder von damals begleiten ihn bis heute: „Da wurden sechs, sieben oder acht Rollwagen hinter zwei sächsische VII K gespannt und dann ging es von Radebeul nach Radeburg. Das war hochinteressant.“

Die Fahrgäste können am selben Bahnsteig zwischen Regelspur- und Schmalspurzügen wechseln. Das Wehr rechts im Vordergrund verrät die Lage der vorbeifließenden Mulde.

Schmalspurfahrzeuge sächsischen Ursprungs bilden daher auch einen Großteil von Krauses Modellsammlung, viele davon hat er selbst gebaut. Die Fahrzeugsammlung wurde schließlich zur Initialzündung für ein großes Bauprojekt, das Krause gemeinsam mit den Kollegen der Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Halle-Stadtmitte (MEH) startete. „Irgendwann will man die ganzen Fahrzeuge auch mal fahren sehen", stellt er nüchtern fest.

Für die neue Anlage konnten Krause und seine Kollegen aus dem reichen Fundus des Vereins schöpfen: Eine ältere Modulanlage bot sich als Basis für das Bauprojekt an. Die Landschaftsstruktur und die Streckenführung auf der sechs mal 1,6 Meter großen Anlage passte zum gewünschten Anlagenthema, einer eingleisigen Haupt- mit abzweigender Schmalspurbahn. Die Landschaft und die Elektronik waren jedoch „reif", erinnert sich Krause.

So entstand innerhalb von knapp vier Jahren auf den sechs wiederverwendeten Modulen eine völlig neue Anlage. Dabei gelang es Frithjof Krause und seinen Kollegen meisterlich, auf dem gegebenen Rahmen eine überzeugende Modelllandschaft zu schaffen.

Den Mittelpunkt der Anlage bildet der Bahnhof „Krausenstein", hier treffen die eingleisige Hauptbahn und die Schmalspurbahn aufeinander. Das felsige Tal der Mulde begrenzt die Bahnanlagen in der Anlagenmitte, dahinter beginnen die Höhenzüge einer Erzgebirgslandschaft. Die Normalspurstrecke verschwindet auf beiden Anlagenseiten in Tunneln unter dem Gebirge. Die Schmalspurbahn windet sich hinauf zu den Stationen „Silberberg" und „Johannstadt" im hinteren linken und hinteren rechten Anlagenteil.

Die Anlage zitiert die sächsische Geschichte

Bei vielen Ausstellungsbesuchern weckt der Bahnhof Krausenstein Erinnerungen. Tatsächlich orientieren sich die Gleisanlagen in Umfang und Ausgestaltung am Bahnhof Wilkau-Haßlau an der Hauptstrecke Zwickau – Aue, der zugleich Ausgangspunkt der Schmalspurbahn nach Carlsfeld war.

Krause und seine Kollegen passten die Vorbildsituation geschickt an die Verhältnisse der Anlage an, schließlich eröffnete die durchgehende Schmalspurstrecke der Anlage vielseitigere Spielmöglichkeiten. Auch sonst verzichteten die Modellbauer darauf, eine bestimmte Vorbildsituation exakt nachzubilden.

Über die ganze Anlage verteilt verstecken sich Anspielungen auf die sächsische Geschichte. Das Städtchen „Johannstadt"

Eine enorme Fahrzeugvielfalt war typisch für die Epoche II. Selbst der legendäre „Sachsenstolz" macht mit dem D-Zug nach Dresden in Krausenstein Station. Ein Dreischienengleis führt aus den Bahnhofsanlagen heraus. Erst hinter der Muldebrücke teilen sich die Strecken wieder.

Das Kartonmodell des beeindruckenden Industriebaus (Modellbau Weimar) dominiert den rechten Anlagenteil. Geradezu klein wirkt dagegen die VIK 99 649.

In den 1920er-Jahren verbreiteten sich preußische Lokomotiven im Erzgebirge. Eine preußische T 11 schiebt ihren kurzen Zug unter dem Lademaß hindurch zur Rollwagenverladung.

trägt den Namen mehrerer sächsischer Kurfürsten, im Ortsnamen „Silberberg" spiegelt sich die reiche Bergbautradition des Erzgebirges wider. Im nahen Wald ist die Ruine einer alten Silbermine versteckt, daneben kann der aufmerksame Betrachter noch die Grundmauern eines alten Klosters erkennen, sie sind der Klosterruine Oybin bei Zittau nachempfunden. So setzte Krause mit seinen Kollegen die Urlaubserinnerungen aus Kindertagen in eine harmonische Modell-Landschaft um.

Eine idealtypische Erzgebirgslandschaft

Zusätzliche Inspiration lieferten ihm zahlreiche Eisenbahnfahrten, unter anderem auf der alten LDE-Strecke Borsdorf – Coswig, die immer wieder den Blick auf die Freiberger Mulde mit ihren alten Fabrik- und Mühlenanlagen erlaubt. Die große Getreidemühle, die den gesamten rechten Anlagenflügel dominiert, ist diesen Eindrücken nachempfunden.

Stück für Stück ersetzte Krause seither viele der anfangs verbauten Gebäudemodelle „von der Stange" durch Kartonmodelle und Eigenbauten typisch sächsischer Gebäude. So basiert etwa das Empfangsgebäude von Krausenstein auf dem Bahnhof Jöhstadt von Beckert-Modellbau.

Die Anlagensteuerung erfolgt im Ausstellungsbetrieb voll automatisch mit Hilfe der Steuerungssoftware „Train Controller". Insgesamt fünf Züge können die in sechs Blockabschnitte geteilte Anlage zur selben Zeit befahren: zwei auf der Regelspur- und drei auf der Schmalspurstrecke. Wird die

99 705 drückt die leeren Rollwagen an die Rampe, um die Regelspurgüterwagen in Empfang zu nehmen. Anschließend zieht die Lok den beladenen Zug auf die Strecke. Bemo lieferte das Modell dieser VIK, deren Vorbild der zweiten Bauserie von 1923 bis 1927 entstammt.

VT 137 322 verlässt den Bahnhof Krausenstein mit Ziel Silberberg. Wegen des großen Fahrgastaufkommens führt der Zug zwei Beiwagen mit. Die VIK zieht unterdessen ihren Personenzug aus dem Bahnsteiggleis zu den Abstellanlagen.

Anlage manuell gesteuert, lassen sich auch die zahlreichen Anschlussgleise der Schmalspurbahn bedienen.

Am Bahnsteig hinter dem Empfangsgebäude von Krausenstein können die Fahrgäste direkt zwischen Regelspur- und Schmalspurzügen wechseln. Das Empfangsgebäude in Insellage ist von Schmalspurgleisen umgeben, rundherum schließen die umfangreichen Gleisanlagen des Verladebahnhofs in Regel- und Schmalspur an. In Krausenstein gibt es neben einer Rollwagenverladung, die bisweilen sogar im Ausstellungsbetrieb simuliert wird, auch eine Umladehalle. Dort kann Stückgut zwischen den Schmalspur- und Regelspurgüterwagen verladen werden. „Solche Hallen waren noch bis in die 1970er-Jahre zu sehen", erinnert sich Krause.

Die Anlage stellt jedoch die Zeit der Epoche II nach. Damals habe auf den Gleisen der sächsischen Schmalspurbahnen eine enorme Fahrzeugvielfalt geherrscht, wie Frithjof Krause erklärt. Auf der Normal-

Vor der Kulisse der Muldemühle überquert die Hauptstrecke den Fluss. Die preußische P 4 wurde nach Gründung der DRG in Sachsen heimisch.

VT 137 322 ist soeben in den Bahnhof von „Johannstadt“ eingefahren.

spurstrecke seien hin und wieder Umleiterzüge mit Kurswagen Breslau – Dresden denkbar: „Den alten Kursbüchern zufolge gab es das.“ Entsprechend bunt ist auch der Fahrzeugpark. Neben Lokomotiven und Wagen von Fleischmann, Roco, Brawa, Gützold und Bemo laufen auch Wagen von Piko, Trix oder Technomodell. Selbst die Signale setzte Krause entsprechend den damals gültigen Vorschriften der DRG.

Meister des preiswerten Modellbaus

Das Gleismaterial stammt noch aus DDR-Zeiten: Auf der gesamten Anlage sind 2,5-Millimeter-Neusilberprofile von Technomodell verbaut.

Auch im Landschaftsbau erwiesen sich Krause und seine Kollegen als Meister des preisgünstigen Modellbaus. Alle Bäume in Krausenstein stammen noch von der vorherigen Anlage. Ein schonender Durchlauf in der Waschmaschine brachte das ursprüngliche Grün wieder zum Leuchten. Zwar habe man manche Bäume anschließend zusätzlich nachbegrünen müssen, „aber im Prinzip muss man nichts wegwerfen“, freut sich Krause.

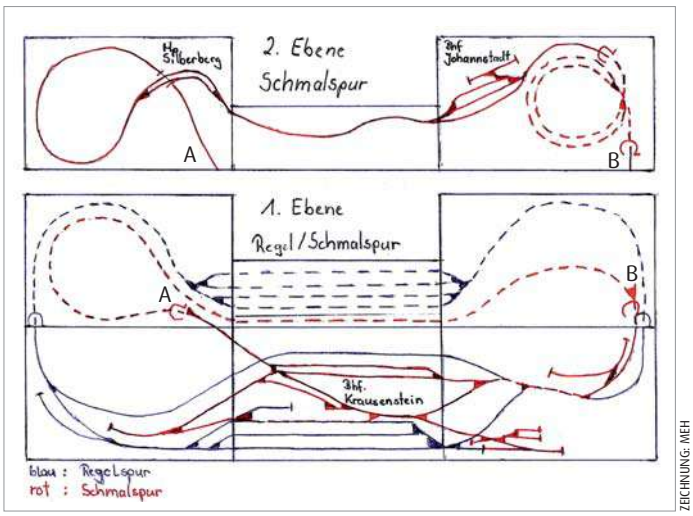
Er schwört nicht nur auf handelsübliche Materialien von Auhagen oder Heki, sondern auch auf die Kraft der Natur: Die Aschereste vor dem Heizhaus der Schmalspurbahn in Johannstadt entstanden aus Zigarrenasche. Dünne Ästchen bilden Baumstämme und -stümpfe nach. Gesiebte Gartenerde und getrocknete, fein gemahlene Christbaumnadeln stellen den Waldboden dar. Die Felsen am Ufer der Mulde bestehen zum Großteil aus Baumrinde. Von der Wirkung ist Krause überzeugt: „Das sieht besser aus als Plaste.“

Immer wieder findet er neue Anregungen, um die Anlage weiter zu verbessern. Als Nächstes will er den selbst gebauten Lokschuppen von Krausenstein mit Rauchabzügen versehen. □ *Bernd Keidel*

Der Bahnhof Johannstadt wurde nach den Erfordernissen des Betriebs komponiert: Neben einem Überhol- und einem Gütergleis gibt es auch ein Heizhaus, in dem Lokomotiven (hier eine IIIK) übernachten können.

FOTOS: A. BAUER-PORTNER

99 616 hat mit ihrem talwärts in Richtung Krausenstein fahrenden Zug den Haltepunkt das Bergbaustädtchens „Silberberg“ erreicht.



ZEICHNUNG: MEH

Die H0e-Strecke führt über eine Gleiswendel hinauf zu den Bergstationen, auf der unteren Ebene verläuft eine Durchgangsstrecke.

DONNERBÜCHSE KÖLN Modellbahnen

www.donnerbuechse.com

info@donnerbuechse.com

- Neuware in: Z • N • TT • H0m • H0e • G
- Ihr TT Spezialist in NRW • Sondermodelle
- Elektrik • Decoder • Digitalzubehör
- Landschaftsbau-Artikel • Fertiggelände
- Modellbahn Print-Medien • DVD's
- Versandkostenfrei ab € 49,– innerhalb Deutschland
- Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop

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

3 Minuten Fußweg von U S Hansaring

5 eigene Kundenparkplätze

Öffnungszeiten:

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

Sa.: 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr Sa.: Nov. Dez. 10:00 Uhr bis 18:30 Uhr

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Annaberger Modellbahnverein feiert 40-jähriges Bestehen
Einladung zum großen Spur-1-Treffen Mitte Juli

FOTO: AMVOE

Der erzgebirgische Winter verursacht alljährlich viel Arbeit bei der Saisonvorbereitung auf der Gartenbahn – wie hier an Ostern im Jahr 2010.

FOTO: BERND LEUOTH

Jürgen Berghäuser erzählt den Besuchern Interessantes zur Geschichte und Gegenwart der großen Gartenbahnanlage.

Am 11. Mai 2019 lud der „Annaberger Modellbahnverein Oberes Erzgebirge" e. V." zu einer kleinen Feier anlässlich seines 40-jährigen Bestehens ein. Treffpunkt war die große Gartenbahn, die der Verein seit reichlich 25 Jahren im Wohnpark „Louise-Otto-Peters" im Ortsteil Frohnau betreibt.

Die große Eisenbahn war der Ausgangspunkt des heutigen Vereins, wie von Jürgen Berghäuser, der seit fast 40 Jahren auch Vorsitzender der Gruppe ist, zu erfahren war. Denn 1979 fanden sich elf Eisenbahnfreunde zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft in Annaberg zusammen. Fast alle waren bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt, die zu der Zeit noch eine große Triebfahrzeugeinsatzstelle in der Erzgebirgsstadt unterhielt. Damit lag der Fokus in den ersten Jahren auf der Pflege und der Erhaltung von Dampflokomotiven.

In den ersten Jahren kümmerte sich die Annaberger Gruppe um die Pflege der richtig großen Lokomotiven.

Mitte der 1980er-Jahre rückte dann die Modellbahn in den Vordergrund. Nach dem Bau einer H0-Anlage für ein Pionierhaus in Karl-Marx-Stadt begannen die Arbeiten am Nachbau des Bahnhofs Annaberg-Buchholz Süd im Maßstab 1:87. Leider blieb dieses Mammutprojekt unvollendet, denn die politische Wende brachte große Einschnitte. Es wurde zunächst ein eingetragener Verein gegründet, die Räumlichkeiten erwiesen sich jedoch schnell als unerschwinglich. Das Aus des Vereins stand unmittelbar bevor. Doch glückliche Wendungen führten zum Angebot, am damaligen Seniorenzentrum in Frohnau eine Gartenbahn zu errichten und für die Bewohner und die Öffentlichkeit zu betreiben. 1992 begannen die Arbeiten an der 1600 Quadratmeter großen Anlage mit Motiven der Harzer Selketalbahn. In den Folgejahren erwies sich das Zusammenspiel aus Kommune, Wohnanlage und Verein als Glücksfall für alle Beteiligten. An rund 1700 Fahrtagen konnte man geschätzt etwa 700 000 Besucher in Frohnau zählen. Auf solche Zahlen kommen wohl nur die wenigsten Vereine.

Der SMV-Vorstand verband die Einladung zum Jubiläum mit einer Vorstandssitzung vor Ort und überbrachte dem Verein herzliche Glückwünsche. Vor Ort konnte natürlich – wenn auch bei wenig einladendem Wetter – die Gartenbahn besichtigt werden.

Die Möglichkeit dazu besteht an jedem Wochenende und an allen Feiertagen zwischen dem 1. Mai und dem 3. Oktober, vielleicht verbunden mit einem Besuch der nahe gelegenen „Adam-Ries-Stadt" Annaberg-Buchholz.

Wer es etwas kleiner mag, der ist auch zu den Spur-1-Modellbahnfahrtagen in Annaberg eingeladen. Diese werden vom 15. bis 20. Juli im Sportpark Grenzenlos abgehalten. Vom 18. bis 20. Juli ist die Veranstaltung auch für interessierte Besucher geöffnet. Auch an diesen Tagen ist die Gartenbahn im Seniorenzentrum zu besichtigen.

Weitere Infos zum Verein findet man im Internet unter www.gartenbahn-frohnau.de. *Jürgen Berghäuser/Mirko Caspar*

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Modelleisenbahn trifft Kunst

Die Eisenbahnfreunde Schelklingen gehen immer mal wieder neue Wege, um das Hobby Modelleisenbahn und ihren Verein in der Öffentlichkeit positiv darzustellen. Deshalb haben sie sich beim Landratsamt Alb-Donau-Kreis beworben, im Zyklus der jährlichen Kunstausstellungen das kreative und durchaus auch künstlerische Hobby um die kleinen Eisenbahnen und den damit verbundenen Modellbau zu präsentieren.

Der Kontext einer Kunstausstellung soll das oft etwas abschätzig bewertete Image der Eisenbahner verbessern und bei den Besuchern das Bewusstsein schärfen, dass insbesondere der Landschaftsbau für eine Modelleisenbahnanlage eine gestalterische, kreative und damit auch künstlerische Tätigkeit ist. Wer sich die verwendeten Materialien und die Techniken genauer ansieht, wird die Nähe zur Malerei, zum Zeichnen sowie zur plastischen Kunst erkennen.

Unter dem Motto „Die Welt in Klein" wird in zwölf Vitrinen, auf 20 Schautafeln und durch eine Diashow mit Ausschnitten aus den Vereinsanlagen der Bau einer Modellanlage in allen Facetten dokumentiert.

FOTO: EF SCHELKLINGEN

Malerei und plastische Kunst: Der Bau einer Modellbahn bietet durchaus auch künstlerische Beschäftigung.

Die Eisenbahnfreunde Schelklingen versprechen sich dadurch, neue Personengruppen anzusprechen, die bisher noch wenig oder keine Berührungspunkte mit der Modellbahn hatten oder bei denen diese schon lange zurückliegen. Die Modellbahn salonfähig zu machen, ist ein Beitrag zur Nachwuchsgewinnung in allen Altersbereichen für unser wunderbares Hobby. Die Eröffnung der Ausstellung findet im Rahmen eines kleinen Festaktes am Sonntag, 30. Juni 2019, um 11 Uhr statt. An diesem Tag werden zwei kleine Anlagen mit Fahrbetrieb ausgestellt.

Die Ausstellung läuft vom 1. bis 26. Juli 2019 während der Öffnungszeiten des Landratsamtes (Haus des Landkreises, Schillerstr. 30, 89077 Ulm): Montag bis Mittwoch und Freitag von 8.00 bis 12.30 Uhr, Donnerstag 8.00 bis 17.30 Uhr.

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: Big Boy: Die Legende lebt • Epoche-III-Dampf: Mit den Baureihen 44 und 65 von Märklin unterwegs auf herrlichen Anlagen. So bleibt die Epoche III im Modell lebendig • Brückenklassiker: Zu den bekannten Bauten an der klassischen Gotthardbahn zählt die Untere Wattingerbrücke. Hier wird sie gekonnt ins H0-Modell umgesetzt

Die DVD: Rollout in den Rockies: Big Boy unter Volldampf • Ludmilla und 225 im Stahlverkehr • 232 im Angertal • 221 116 im Schwarzwald • Berlin – Stettin mit 01.5, 03, 03.10 und 44 • Dampf im Taubertal • News: 218, 463, ICE 4 und NOHABs

Bonus: Dampf auf den Rheinstrecken

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8157 • € 15,95

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Eisenbahn Romantik Züge

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

www.facebook.de/vgbahn

Vorbild und Modell

Bis So 30.6.

- Geheimsache Bahn – Die neue Sonderausstellung im DB Museum Nürnberg, Dienstag bis Freitag jeweils von 9 bis 17 Uhr, Samstag, Sonntag u. an Feiertagen, 10 bis 18 Uhr, Lessingstraße 6, 90443 Nürnberg, Tel. 0800 32687386, www.dbmuseum.de.

Mi 12.6.

- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 13.6.

- Fahrabend in 74564 Crailsheim-Rüddern, Lokschuppen Rüddern, Gebäude 6a, ab 19.30 Uhr, Tel. (07904) 85 21, www.mec-crailsheim.de.

Sa 15.6.

- Themenführungen im Rundhaus Europa, Loks erzählen Geschichte, Beginn 14.00 Uhr, Treffpunkt: Eingang Dampflokhalle, Firnhaberstraße 22c, 86159 Augsburg, Anmeldung zwingend erforderlich, Herr Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Familienausflug zur Autostadt Wolfsburg im historischen Schnellzug aus Reichsbahnzeiten ab Berlin, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.
- Familienausflug zum Bahnfest im alten Ausbesserungswerk Braunschweig im historischen Schnellzug aus Reichsbahnzeiten ab Berlin, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.
- Sonderzug zum Braufest der Sinne ab Cottbus, Weißwasser mit LVT 772, Lausitzer Dampflokclub, Tel. (0355) 3817646, www.ldcev.de.

Sa 15.6. und So 16.6.

- Modellbau-Seminar „Schäumender Wasserfall und künstlerisch tiefgründige Bach-Illusion“ von und mit Michael Robert Gauß an zwei Tagen 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.
- Sonderverkehr auf der Heidebahn zwischen Lutherstadt Wittenberg und Eilenburg über Bad Schmiedeberg mit LVT 772, Stadtfest Eilenburg und Fest zu Luthers Hochzeit, Tel. (0341) 9678-480, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.

So 16.6.

- Hoffest in der Bahnwerkstatt Georgenthal (Thür.), 10 bis 18 Uhr, Friedensstraße 16, 99887 Georgenthal, Tel. 0174 5297162, www.hirzbergbahn.info.

So 16.6.

- Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.
- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass. Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn & Schiff im Bahnhof Volgelsheim um 15 Uhr, Kontakt Dr. Hermann Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Ausflugsfahrt mit dem Oldtimer-Schienenbus VT 98 von Augsburg nach Landsberg und zurück, Bahnpark Augsburg, Herr Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Dampfzugfahrten Stein am Rhein – Etzwilen – Rielasingen, Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen – Singen (VES), CH-8261 Hemishofen, Tel. (0041) 52 743 14 90, www.etzwilen-singen.ch.
- 40 Jahre Eisenbahnfreunde Werl, Tag der offenen Tür, 13 bis 18 Uhr, Bahnhofstraße 1, 59457 Werl, Tel. 0176 45709109, www.eisenbahnfreunde-werl.de.

Mi 19.6.

- Vereinsabend Hamburg-Barmbek, 18 Uhr, Tunici's Restaurant Dubrovnik, Adolph-Schönfelder Str. 49, 22083 Hamburg – rund 400 Meter westlich der U-Bahn-Station Hamburger Straße, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 20.6.

- Dampf-Betriebstag auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

Fr 21.6.

- Museumsbahn-Pendelfahrten Schönberger Strand – Schönberg mit Anschluss an die DB-Triebwagen Kiel – Schönberg, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Fr. 21.6. bis So 23.6.

- Großbahntreffen im Straßenbahndepot in 04435 Schkeuditz, Rathausplatz 11, 9 bis 14 Uhr, Tel. (034204) 62183 www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.

Sa 22.6.

- Museumsbahn-Pendelfahrten Schönberger Strand – Schönberg mit Anschluss an die DB-Triebwagen Kiel – Schönberg, die Museums-Straßenbahn fährt auch alle halbe Stunde und nach Bedarf, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Tag der offenen Tür bei Piko in 96515 Sonneberg, Lutherstraße 30, Anmeldung erwünscht, Tel. (03675) 897242, www.piko.de.

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

In Luxemburg verkehren die Züge von Pétange nach Fond-du-Gras vom 1. Mai bis zum letzten Sonntag im September, an allen Sonn- und Feiertagen, Tel. (+352) 26504124, www.train1900.lu.

- Sonderfahrt von Magdeburg nach Sonneberg zum Tag der offenen Tür bei Piko, Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt, Tel. 0152 01623539, www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de.
- Sonderfahrt von Leipzig nach Sonneberg zum Tag der offenen Tür bei Piko, Eisenbahnmuseum Leipzig, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de.
- Sonderfahrt von Berlin nach Sonneberg zum Tag der offenen Tür bei Piko, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (030) 678973-40, www.berlin-macht-dampf.de.
- Sonderfahrt mit dem Spielzeugexpress nach Sonneberg zum Tag der offenen Tür bei Piko, Tel. (0361) 2275227, www.ticketshop-thueringen.de.
- Dampfsonderfahrt mit 94 1538 von Ilmenau nach Sonneberg zum Tag der offenen Tür bei Piko, Rennsteigbahn, Tel. (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.
- Sonderzug von Berlin zum DB Museum in Nürnberg, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (030) 678973-40, www.berlin-macht-dampf.de.
- Fotosonderfahrt zum Brocken, ab Wernigerode, Tel. Ramona Peters (039455) 51280, www.ig-hsb.eu.
- Mit dem Schienenbus zum Sommerfest im DB Museum Koblenz, AKE-Eisenbahntouristik, Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.

Sa 22.6. und So 23.6.

- Großes Sommerfest „Von der Bundesbahn zur DB AG von 1949 bis heute“, Schönbornsluster Str. 14, 56070 Koblenz, 10 bis 18 Uhr, DB Museum Servicecenter Mo bis Fr, 9 bis 13 Uhr (ausgenommen an Feiertagen), Tel. 0800 32687386, www.dbmuseum.de.
- Schienentrabifahrten auf der Muldentalbahn zwischen Rochlitz und Penig, Abfahrt im Bahnhof Rochlitz um 10 und 14 Uhr, Fahrzeit 3,5 Stunden, Reservierung erforderlich, Tel. Familie Krauß (037384) 6515, www.schienentrabi.de.
- Internationales Spur-1-Treffen im Technik Museum Sinsheim, Sa 9 bis 18 Uhr, so 9 bis 16.30 Uhr, Museumsplatz, 74889 Sinsheim, Tel. (07261) 9299-0, www.sinsheim.technik-museum.de.

So 23.6.

Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

- Museumsbahn-Pendelfahrten Schönberger Strand – Schönberg mit Anschluss an die DB-Triebwagen Kiel – Schönberg, die Museums-Straßenbahn fährt auch alle halbe Stunde und nach Bedarf, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass. Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn & Schiff im Bahnhof Volgelsheim um 15.00 Uhr, Kontakt Dr. Hermann Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Dampf-Betriebstag 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.

Mi 26.6.

- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Fr 28.6.

- Museumsbahn-Pendelfahrten Schönberger Strand – Schönberg mit Anschluss an die DB-Triebwagen Kiel – Schönberg, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Sa 29.6. bis Mo 8.7.

- Museumsbahnen in Irland und Nordirland, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Sa 29.6.

- Museumsbahn-Pendelfahrten Schönberger Strand – Schönberg mit Anschluss an die DB-Triebwagen Kiel – Schönberg, die Museums-Straßenbahn fährt auch alle halbe Stunde und nach Bedarf, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Schienentrabifahrten auf der Muldentalbahn zwischen Rochlitz und Penig, Abfahrt im Bahnhof Rochlitz um 9.30 Uhr, nur einfache Fahrt, Reservierung erforderlich, Tel. Familie Krauß (037384) 6515, www.schienentrabi.de.
- Modellbau-Seminar „Individuelle Kleingebäude Grundkurs Hausbau“ mit Michael Robert Gauß im Markelsheimer Kunsthäusle, Weingasse 50, 97980 Bad Mergentheim, Tel. (07931) 2412, Mobil 0175 9487603, www.michael-robert-gauss.de.
- Sonderfahrt von Berlin nach Binz, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (030) 678973-40, www.berlin-macht-dampf.de.
- Sonderfahrt ab Erfurt über Berlin nach Stralsund mit 031010 und 243005, Traditionsgemeinschaft Bw Halle P, Tel. 0173 5623035, www.lokschuppen4.de.
- Sonderfahrt mit Dampf von Meiningen nach Fulda, Meininger Dampflok-Verein, Tel. 0170 2844092, www.meininger-dampflokverein.de.
- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahn-schmiden.de.

Sa 29.6. und So 30.6.

- Schienentrabifahrten auf der Muldentalbahn zwischen Amerika und Penig/Rochsburg, Abfahrt im Bahnhof Amerika Sa 14 bis 18 Uhr alle 30 Minuten, So 10 bis 17 Uhr alle 30 Minuten, Reservierung erforderlich, Tel. Fam. Krauß (037384) 6515, www.schienentrabi.de.

So 30.6.

- Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.
- Schienentrabifahrten auf der Muldentalbahn zwischen Rochlitz und Penig, Abfahrt im Bahnhof Penig um 17 Uhr, nur einfache Fahrt, Reservierung erforderlich, Tel. Familie Krauß (037384) 6515, www.schienentrabi.de.
- Schmalspurmuseum Wilsdruff von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Draisinenfahrten, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Großer Familientag im Eisenbahnmuseum Lokschuppen Aumühle, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Modellbau-Seminar „Weathering“ 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.
- Diesel-Betriebstag mit altroter V100 mit Bundesbahnflair auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass. Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn & Schiff im Bahnhof Volgelsheim um 15.00 Uhr, Kontakt Dr. Hermann Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Museumsbahn-Pendelfahrten Schönberger Strand – Schönberg mit Anschluss an die DB-Triebwagen Kiel – Schönberg, die Museums-Straßenbahn fährt auch alle halbe Stunde und nach Bedarf, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

Mo 1.7.

- Clubabend bei den Eisenbahnfreunden Helmstedt, Clubheim in der Schöninger Straße 15 A, ab 17 Uhr, Tel. (05352) 6471, www.eisenbahnfreundehe.jimdo.com.

Di 2.7.bis So 7.7.

- Westböhmen und Sudetenland, Eisenbahn und Kurorte, Mehrtagesreise ins heutige Tschechien, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Mi 3.7.

- Medienabend Hamburg-Jenfeld, 18.30 Uhr, Telefon (040) 554 211 0, Vereinsheim Gertrud-Märczel-Haus des TSV Wandsbek-Jenfeld von 1881, Bekkamp 27, 22045 Hamburg, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Mi 3.7. bis Mo 8.7.

- Flandern/Südwest-Holland: Museumsbahnen und Städte, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Do 4.7.

- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Fr 5.7. bis So 7.7.

- Viaduktfest in Altenbeken, Gemeinde Altenbeken, Tel. (05255) 1200-0, www.vivat-viadukt.de.

Sa 6.7.und So 7.7.

- Schienentrabifahrten auf der Muldentalbahn zwischen Rochlitz, Wechselburg und Göhren, Abfahrt im Bahnhof Rochlitz um 10, 12, 14 und 16 Uhr, Fahrzeit 1 Stunde und 50 Minuten, Reservierung erforderlich, Tel. Familie Krauß (037384) 6515, www.schienentrabi.de.

Sa 6.7. bis So 14.7.

- Historische Bahnen in Dänemark, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Sa 6.7. bis Do 15.8.

- Eisenbahnmuseum Chemnitz.-Hilbersdorf hat täglich geöffnet, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.

So 7.7.

- Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.
- Museumsdampfzug- und Triebwagenfahrten auf der Strecke Harpstedt – Delmenhorst Süd (Grüne Straße), Delmenhorst-Harpstedter-Eisenbahnfreunde, Tel.(04244) 2380, www.jan-harpstedt.de.
- Mit dem Schienenbus zum Eisenbahnfest Vivat Viadukt, AKE-Eisenbahntouristik, Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.
- Schienenbusfahrten auf dem „Teckel“ zwischen Hagen Hauptbahnhof und Ennepetal-Kluterthöhle, RuhrtalBahn Betriebsgesellschaft mbH, Tel. (0208) 309983010, www.ruhrtalbahn.de.
- Kultur im Lokschuppen-Lesungen, Theater, Musik zur Kaffeezeit – heute „Alberto Sanchez Lounge Orchestra“ Duo mit Harfe und Saxofon, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass. Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn & Schiff im Bahnhof Volgelsheim um 15.00 Uhr, Kontakt Dr. Hermann Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Deportation, Flucht und Vertreibung: Rabbiner Dr. Walter Rothschild führt im Rundhaus Europa, 11 Uhr,14 Uhr, Firnhaberstraße 22c, 86159 Augsburg, Anmeldung erforderlich, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Dampf-Betriebstag zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
- Betrieb auf den Museumsbahn Schönberger Strand – Probsteierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Führungen im Bahnpark Augsburg, 14 Uhr, Eingang Dampflokhalle, Firnhaberstraße 22c, 86159 Augsburg, Anmeldung erforderlich, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

Do 11.07.2019

- Fahrabend in 74564 Crailsheim-Rüddern, Lokschuppen Rüddern, Gebäude 6a, ab 19.30 Uhr, Tel. (07904) 85 21, www.mec-crailsheim.de.

Fr. 12.7. bis So 14.7.

- Ausstellung in 17207 Röbel, OT Bollewick, Dudel 1, Feldsteinscheune Bollewick, Fr u. Sa 10 bis 18 Uhr, So bis 17 Uhr, Tel. 0171 3652774, www.eisenbahnclub-neubrandenburg.de.

Sa 13.7. und 14.7.

- Modellbau-Seminar „Am Ufer – Wasser-Illusion, Straßenbau und Begrasungs-Grundlagen“ mit Michael Robert Gauß im Markelsheimer Kunsthäusle, Weingasse 50, 97980 Bad Mergentheim, Tel. (07931) 2412, www.michael-robert-gauss.de.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte“** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31, gültig ab 01.01.2019. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

ROCO ▶ DIE LOK FÜR DAS ROCO-„LEONARDO-DA-VINCI"-JAHR IN H0

Im typischen Stil: Gudrun Geiblingers Design für den Taurus zeigt gelungene Impressionen zum umfassenden Werk da Vincis.

Es wäre nicht verwunderlich, wenn in verschollenen Skizzen Leonardo da Vincis auch Entwürfe für eine Eisenbahn zu finden wären. Panzerwagen, Kanonen, Unterseeboote, Fluggeräte und ein Perpetuum mobile brachte das Universalgenie schon im 15. Jahrhundert zu Papier. Viele seiner Entwürfe wurden zu Lebzeiten nie umgesetzt. Er war ein Visionär, der seiner Zeit auf intellektueller, künstlerischer und technischer Ebene weit voraus war. Vor 500 Jahren, am 2. Mai 1519, verstarb er im Alter von 67 Jahren in Frankreich.

Roco widmete dem Genie nun eine weitere der beliebten Kunstloks, wiederum gestaltet von Gudrun Geiblinger (siehe Seite 26). Das gelungene H0-Modell des Mehrsystem-Taurus bietet die besten Voraussetzungen für ein Kunstwerk auch im Maßstab 1:87. Der Digitaldruck gibt die vielen Feinheiten und grafischen Effekte des neuesten Geiblinger-Entwurfs für 1216 019 der ÖBB überzeugend wieder. Ab Herbst werden die neuen H0-Modelle zu haben sein. Die Original-Lok ist bereits zwischen Deutschland, Österreich und Italien unterwegs. Den aktuellen Ort zeigt der „ÖBB-Lok Finder" (http://lokfinder.oebb.at) an.

Mona Lisa unterwegs: Der Fahrtwind führt zu kleinen Abweichungen.

Der Einzelgänger 23 001 kommt in einer Ausführung der Epoche III. Der Reko-Sonderling passt nicht ganz.

Wesentlich schlichter im Vergleich, aber nicht weniger imposant, wirkt eine klassische Dampflok. Mit einer neuen Modellvariante setzt Roco der DRG-Baureihe 23 ein weiteres Denkmal. Die 1'C1'-Maschine mit Reko-Kessel und Rundschlot entspricht dem Zustand der frühen 60er-Jahre. Die Dom- und Sandkastenverkleidung machen Vorbild und Modell besonders attraktiv. Die 23 ist auch als Soundvariante für das Gleich- und Wechselstromsystem zu haben.

Da-Vinci-Lok: 73484; Preis: 294,90 €
DR-23 001: 72254; Preis: 329,90 €

MÄRKLIN ▶ 01.5 UND KÖF FÜR H0

Die Märklin-Nachbildung der Baureihe 01.5 erschien erstmals 2015 als Neukonstruktion. Nun lieferten die Göppinger mit 01 0503 eine Epoche-IV-Variante mit den eindrucksvollen Boxpok-Radsätzen und Ölfeuerung aus. Beheimatet war die Vorbildlok in Wittenberge und kam daher vor Interzonenzügen regelmäßig auch nach Hamburg. Für knapp 500 Euro (UVP) bekommt man ein voll ausgestattetes Digitalmodell mit 28 Funktionen. Der im Tender erzeugte Sound, insbesondere das Fahrgeräusch, klingt leicht synthetisch, ein vorbildgerechtes Auslaufen ohne Auspuffschläge fehlt.

Erstmals mit Geräuschfunktionen und mit der neuen Telexkupplung ist die Köf III im Maßstab 1:87 ausgestattet. Das Modell der „großen" Köf bietet 21 Funktionen. Das Original, 333 009, war in Crailsheim beheimatet. Leider ist der Sounddecoder hinter den Führerstandsfenstern nicht zu übersehen.

Die Z-Freunde können die überarbeiteten Modelle des ICE 3 in der Mehrsystemausführung (Baureihe 406) erwerben. Neben dem Antrieb, jetzt mit Glockenankermotor, wurden auch die Wagenübergänge verbessert. Ausgestattet mit stromführenden Kupplungen, bieten sie nun ein geschlossenes Zugbild. Mit den beiden jeweils zweiteiligen Ergänzungssets 87715 und 87716 lassen sich vorbildgerecht achtteilige Garnituren auf die Z-Gleise stellen. Alle Wagen, mit Ausnahme eines angetriebenen Mittelwagens, sind mit einer LED-Innenbeleuchtung ausgestattet.

Mit Boxpok-Rädern und Öltender: Die DR-01.5 kommt in einer Epoche-IV-Version.

Auch die Köf III als 333 009 der DB zeigt sich in Epoche-IV-Farben.

Zum vierteiligen ICE 3-Set in Spur Z gibt es zwei zweiteilige Ergänzungen für vorbildgerecht lange Züge.

DR-01.5: 39209; Preis: 499,99 €
DB-Köf III: 36444; Preis: 279,99 €
ICE 3 Spur Z: 88715; Preis: 449,99 €

TRIX ▶ ZUGSET „800 JAHRE ROSTOCK" FÜR H0

Ihr 800-jähriges Bestehen feiert die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in diesem Jahr. Ein Höhepunkt ist sicherlich die 29. „Hanse-Sail" mit prächtigen Windjammern und vielen anderen Schiffen. Eine Veranstaltung mit Eisenbahnbezug sucht man vergeblich. Immerhin legt aber Trix ein schönes H0-Set der Epoche II mit der T 3 89 8061 und drei passenden Güterwagen auf. Auf dem Kesselwagen steht der (Schnaps-) Spruch: „Wat trink wi nu? Mann und Fru!" ***Bestellnr.: 21344; Preis: 399,99 €***

BUSCH ▶ (NICHT NUR) DDR-FAHRZEUGE FÜR H0

Das wohlgelungene Modell des IFA G5 bietet Busch nun als Formvariante mit Kofferaufbau als „rollende Werkstatt" des Nahverkehrskombinats (NVK) Karl-Marx-Stadt an. Ein detailliertes Fahrwerk und eine realistische Bereifung zeichnen diese Modellreihe unter anderem aus. Im letzten MEB stellten wir eines der „Zirkus-Busch"-Modelle vor. Nun wurde auch der passende Nagetusch-Verkaufswagen ausgeliefert. Fenstereinsätze sind leider nicht vorhanden, da drängt sich eine (am besten realistisch gealterte) Modellgestaltung als nicht mehr gebrauchtes Überbleibsel des im Jahr 1960 endgültig aufgelösten Zirkus auf.

Die Mehlhose-Modelle des Multicar M21 erscheinen bei Busch nun auch in einer „Exquisit"-Ausführung mit vollständiger Bedruckung (Firmenschild, Kennzeichen, Zierlinien und Beleuchtung).

Mit Werkstatt: Der G5 des Nahverkehrskombinats Karl-Marx-Stadt.

Das nette Modell des Fiat 500 kommt in einer Urlauber-Version mit am Heck angebrachtem Reisekoffer.

IFA G5: 51571; Preis: 29,99 €
Zirkuswagen: 51756; Preis: 18,99 €
Multicar: 210 009616; Preis: 17,50 €
Fiat 500: 48727; Preis: 13,49 €

Den Zirkuswagen braucht wohl keiner mehr.

Multicar mit detaillierter Bedruckung.

Süß, oder? Der Fiat 500 mit Kofferbeladung.

RIETZE ▶ FLIXBUS UND HAMBURGER E-BUS FÜR H0

Wer nach den aktuellsten Bus-Neuheiten im Modell sucht, wird meist bei Rietze fündig. Die Modelle „made in Germany" sind immer auf der Höhe der Zeit. So gibt es auch den MAN Lion's Coach des Jahres 2017 in den Farben von Flixbus. Die beworbene Verbindung und den viel zu günstigen Preis verschweigt das Modell. In der „collectors edition" bieten die Franken das Modell des MB-Typs „eCitaro" an, des ersten von 1000 Elektrobussen für Hamburg.

Flixbus: 74820; Preis: 32,90 €, eCitaro Hamburg: 75503; Preis: 36,90 €

Keine Chance für die Bahn: Auch die Preisers fahren mit den verflixt günstigen grünen Bussen.

Emmissionsfrei durch Hamburgs (Modell-) Straßen mit dem eCitaro.

N-SPUR-BLAULICHT ▶ KW 16

FOTO: MANFRED BAASKE

Der Magirus-KW 16 wurde hauptsächlich für deutsche Feuerwehren gebaut, einige Exemplare gingen auch in den Export. Die Bezeichnung bezieht sich auf die Hebeleistung von maximal 16 Tonnen. Chris Imhof hat dem Kranfahrzeug im Maßstab 1:160 ein kleines Denkmal gesetzt. Der Bausatz für 35 Euro besteht aus einer Vielzahl von feinen 3D-Teilen, dazu gibt es noch Ätzteile für den Kühlergrill und den hinteren Aufbau. Decals sind nicht vorhanden. Auf Anfrage werden auch Fertigmodelle gebaut. Info: www.n-spur-blaulicht.de

Anlagen planen mit Rolf Knipper
Best-Nr. 15087601
84 Seiten · € 10,–

Kompakte Anlagen raffiniert geplant
Best-Nr. 15087602
100 Seiten · € 12,80

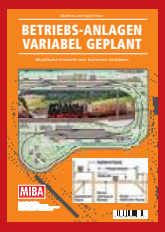
Anlagen-Vorbilder
Best-Nr. 15087604
116 Seiten · € 15,–

55 Modellbahn-Gleispläne
Best-Nr. 15087606
100 Seiten · € 12,80

Endbahnhöfe planen + bauen
Best-Nr. 15087607
116 Seiten · € 15,–

Rolf Knippers schönste Anlagen-Entwürfe
Best-Nr. 15087608
116 Seiten · € 15,–

Profi-Gleispläne für die Baupraxis
Best-Nr. 15087609
116 Seiten · € 15,–



Betriebsanlagen variabel geplant
Best-Nr. 15087610
116 Seiten · € 15,–

Anlagen-Planung f. vorbildg. Betrieb
Best-Nr. 15087611
132 Seiten · € 15,–

Minimax-Anlagen
Best-Nr. 15087612
100 Seiten · € 12,80

Anlagen-Varianten
Best-Nr. 15087613
100 Seiten · € 15,–

Kleinstanlagen
Best-Nr. 15087614
116 Seiten · € 12,80

Hiermit planen Sie richtig

Diese Ausgabe der erfolgreichen MIBA-Planungshilfen widmet sich ausschließlich dem Thema „Kleinbahnen" in Vorbild und Modell. In vier großen Kapiteln erhält der Leser umfangreiches Vorbildmaterial mit zahlreichen, bisher unveröffentlichten Fotos, bekommt durchdachte Planungsgrundlagen wie Gleispläne und Zeichnungen sowie ein buntes Kaleidoskop an beispielhaft geplanten, gebauten und gestalteten Anlagen. Sämtliche Gleispläne entstanden nach einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen. Modellbahner, die vor Planung und Bau einer eigenen Anlage stehen, finden in dieser MIBA-Sonderausgabe nicht nur Gleisplanvorschläge und Gestaltungsanregungen, sondern auch konkrete Empfehlungen zu Gleissystemen, Gebäudemodellen, Lokomotiv- und Wagenmodellen sowie zum Bau der jeweiligen Anlage.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, mit über 200 Farb- und historischen Schwarzweißfotos, 25 farbigen Gleisplänen, 3D-Schaubildern sowie zahlreichen Zeichnungen und Skizzen

Best.-Nr. 15087616 | € 15, –

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn

HERPA ▶ NEUE STRASSENFAHRZEUGE FÜR H0

Das beliebte Modell des DDR-Moped-Klassikers, der Simson „Schwalbe“, ist bei Herpa nun in der vierten Farbe zu haben, in Grün.

Immer wieder erstaunlich sind die Wortschöpfungen moderner Werbestrategen: In Candyweiß/Kurkumagelbmetallic wird der schicke VW T6 Multivan angeboten, nun auch sehr schön detailliert im Maßstab 1:87. Der Scania CG 17 8x4 Abrollmulden-Hängerzug mit funktionierender Abrollmechanik am Lkw-Modell trägt das beliebte Kommunalorange. Mit Abrollfunktion sind auch die neuen Pressmüllcontainer als passendes Zubehör versehen. Die Feuerwehr-Freunde bekommen eine neue hochdetaillierte Version der MB-Econic-Drehleiter mit sehr vielen Zurüstteilen.

Scania-Hängerzug mit Abrollcontainern, daneben Pressmüllcontainer.

Auf zum Kinoabend, mit der neuen minzgrünen „Schwalbe“!

„Können wir dann mal?“ – „Gleich, ich muss noch … wo ist denn der Schlüssel?“ Trotzdem, gute Fahrt mit dem neuen T6!

Mit filigraner und voll funktionsfähiger Ausziehleiter ist das Modell der Mercedes-Benz-Econic-Drehleiter der Feuerwehren Bocholt und Rhede ausgestattet.

Simson: 053136-004; Preis: 12,95 €
VW-T6: 038730; Preis: 22,95 €
Scania: 309950; Preis: 34,95 €
Pressmüllcont.: 076876; Preis: 9,95 €
MB-Econic: 094481; Preis: 39,95 €

HOBBYTRAIN ▶ „MONDAINE“ FÜR N

Die Armbanduhr hat schon einige Jahre auf dem Buckel, doch nun ist endlich auch das passende N-Modell von Kato bei Lemke erhältlich. Im Jahr 2016 versahen die SBB anlässlich des „Gotthardo“-Jahres Re 640 044 mit der Reklame des Uhrenherstellers, der für MEB-Redakteure und andere Fans auch eine Uhr im Design der Original-SBB-Bahnhofsuhren anbietet. Modell-Bedruckung und Fahreigenschaften sind sehr gut.

Bestellnr.: K137118; Preis: 189,90 €

LGB ▶ RhB-WAGEN FÜR DIE GARTENBAHN

In der grünen Farbgebung der Epoche I und passend zum von Brawa übernommenen und überarbeiteten Modell der Dampflok G 4/5 (siehe MEB 5/2019) liefert LGB nun drei RhB-Personenwagen aus: neben einem Wagen der 3. Klasse und einem Packwagen den abgebildeten zweiklassigen „A.B.22“ mit 24 Sitzplätzen. Diese lassen sich im Modell durch die werksseitig bereits eingebaute LED-Beleuchtung schön in Szene setzen.

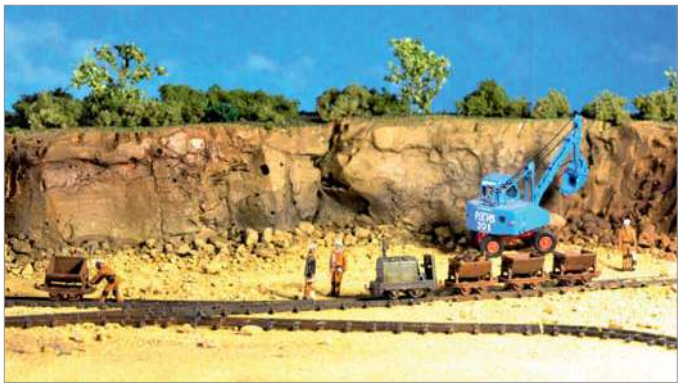
Bestellnummer: 33401; Preis: 249,90 €

MODELLBAHN UNION ▶ DREHSCHEIBE UND FELDBAHN FÜR N

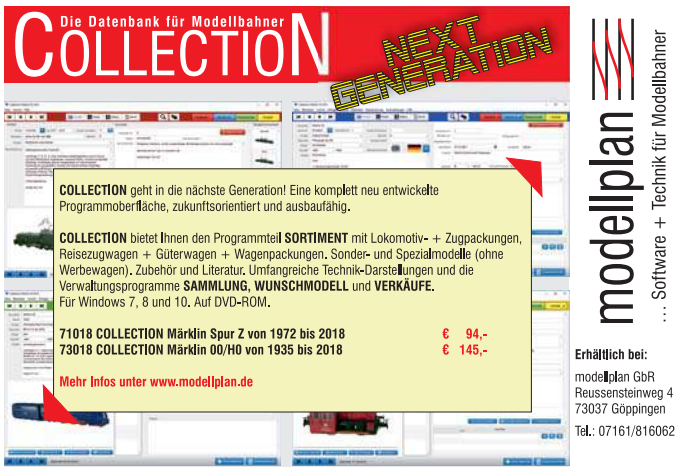
Aus der immerwährenden Neuheitenflut der von DM-Toys vertriebenen N-Modelle von Modellbahn-Union seien zwei Besonderheiten herausgegriffen: zum einen das lange fehlende Modell einer kürzeren N-Drehscheibe. Umgesetzt wird eine 16-Meter-Scheibe als Lasercut-Bausatz zum Preis von 69,99 Euro. Eine Motorisierung muss der Bastler derzeit noch selbst in die Hand nehmen. Zum zweiten bietet man ein neues Feldbahn-Sortiment mit unterschiedlichen Loks, Loren und Gleisen an. Passend dazu gibt es einen Fuchs-Bagger mit Schürf-Löffel. Diese Modelle sind feine 3D-Drucke.

Auch kürzere Schlepptenderloks wie die BR 55 würden noch passen.

FOTOS (2): WERK



16 verschiedene Artikel umfasst schon das neue Feldbahn-Sortiment.



modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

Erhältlich bei:
modellplan GbR
Reussensteinweg 4
73037 Göppingen
Tel.: 07161/816062

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

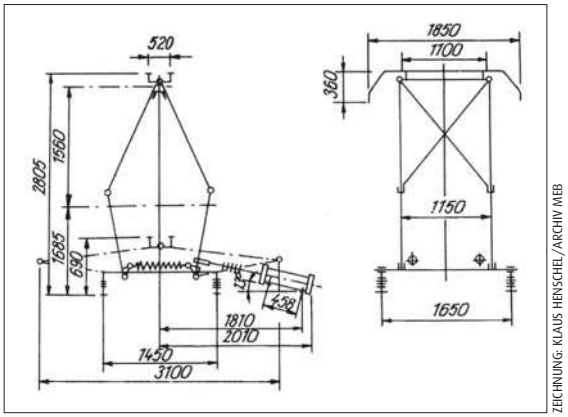
IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 43 JAHREN: Stromabnehmer in der DDR

☐ Als Ergänzung zu unserem Stromabnehmer-Artikel auf den Seiten 60 bis 65: Im MODELLEISENBAHNER 6/1976 beschrieb Klaus Henschel in Text und acht Zeichnungen die Entwicklungen der DDR-Schienenfahrzeugindustrie, was die Stromabnehmer für E-Loks anging. Es werden nicht nur die wenigen Typen für DR-E-Loks beschrieben, sondern auch die für den Export in die Sowjetunion und nach Polen bestimmten Bauarten. Außerdem stellte Henschel die für Industrie- und Bergbau-Loks entwickelten Typen vor. Auf nur drei Seiten konnte der Autor die Entwicklung der DDR-Stromabnehmer nur kurz zusammenfassen, Fotos fehlen leider vollständig in dem trotzdem interessanten Artikel.

FOTO: FRIEDRICH SPRANGER/ARCHIV MEB

me-Titel, Heft 12/67: 242 001 mit Doppelstockzug im Bahnhof Kurort Rathen.



ZEICHNUNG: KLAUS HENSCHEL/ARCHIV MEB

Die E 42 wurden, wie viele weitere DR-E-Loks, mit Stromabnehmern des Typs VS 18-25D ausgestattet.

MINIATURELBTAL

Anlage gesichert

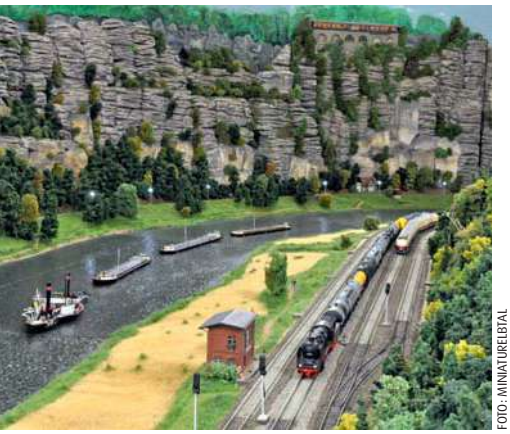


FOTO: MINIATURELBTAL

Felsen, Fluß und Bahn: Das Elbtal ist auch im Modell sehr attraktiv.

☐ Die Modellbahnausstellung Miniaturelbtal in Königstein/Sächsische Schweiz steht vor einem Umbruch. Nachdem der derzeitige Betreiber ankündigte, sein Engagement zum Ende dieses Jahres zu beenden, stand die Dauerausstellung zeitweilig vor der Schließung.

Um die Einrichtung zu retten, gründete eine Gruppe von 15 Enthusiasten den Verein „Miniaturelbtal Königstein e. V.“ Der Verein wird die Anlage am 1. Januar 2020 übernehmen. Er hat das Ziel, die Anlage weiterhin für Besucher zu öffnen, wenngleich mit geänderten Öffnungszeiten. Darüber hinaus sollen die Anlage und das Umfeld attraktiver gestaltet werden, um in Zukunft einen breiteren Besucherkreis anzusprechen. Als besondere Attraktion können die Besucher mit dem eigenen Smartphone einen Zug über die gesamte, mit der Software „Traincontoller“ gesteuerte Anlage begleiten. Für Besucher, die kein Smartphone besitzen, stehen leihweise Tablets zur Verfügung.

70 JAHRE HERPA

Tag der offenen Tür

☐ Am 6. Juli 2019 veranstaltet der Modellauto- und -flugzeugspezialist den 20. Tag der offenen Tür in Dietenhofen. Anlässlich des runden Geburtstages erwartet die Gäste ein erweitertes Freigelände rund um die Herpa-Zentrale mit vielen Mitmach-Aktionen, über 100 Showtrucks, Liveband, der Fernfahrer-Roadshow und einem großem Ausstellerbereich mit vielen weiteren Herstellern wie Preiser, Brekina, Seuthe oder Auhagen. Rund 7000 Besucher kommen jährlich, um den Mitarbeitern bei der Produktion der Modelle über die Schultern zu schauen, die Showtrucks einmal live zu erleben und sich mit anderen Herpa-Fans auszutauschen. Egal ob am Getränkeausschank, im Verkauf, am Parkplatz oder in den Aktionszelten, überall arbeiten fast nur Mitglieder des Herpa-Teams und geben im persönlichen Gespräch auch gerne Einblicke in ihre jeweilige Abteilung. Öffnungszeiten Freigelände: 9 bis 17 Uhr, letzter Einlass ins Werk 15.45 Uhr. Der Eintritt ist

FOTO: HERPA

Von kleinen Trabi bis zum gigantischen Showtruck bietet der Tag der offenen Tür viel für Aug, und (Handy-) Kamera.

Erstmals als H0-Modell umgesetzt: Die elegante 120 005.

PIKO

Baureihe 120 als Neukonstruktion

☐ Kurz vor Redaktionsschluss ist das erste Muster der neuen 120 von Piko bei uns eingetroffen. Die Sonneberger setzten mit der ersten serienreifen Drehstromlok der DB die Reihe der Bundesbahn E-Lok-Klassiker fort. Die 120 passt bestens zu den zuletzt erschienenen Modellen der 103, 110, 111, 141, 150 und 151 von Piko, die alle durch ihre bemerkenswerte Modellqualität beeindruckten. Komplettiert werden die Piko-DB-E-Loks noch in diesem Jahr durch die bereits angekündigte Zweisystem-Baureihe 181.2. Das neue Modell der 120 ist insofern bemerkenswert, als der in Form und Lackierung abweichende fünfte Prototyp aus dem Jahr 1980 als Vorbild gewählt wurde. Bei 120 005 wurde die Kopfform aerodynamischer gerundet, der Knick in der Front sitzt etwas tiefer. Daher wurde auch das purpurrote seitliche Farbband nach vorn leicht abgeschrägt. Wir testen die vielversprechende Neukonstruktion ausführlich im nächsten MEB.

FOTO: STEFAN TREIER /SCHBB

Faszination Gartenbahn: Modelleisenbahn und Natur im Einklang.

SCHINZNACHER BAUMSCHULBAHN

Einladung zum Großbahnfest

☐ Am 7. und 8. September 2019 findet bei der Schinznacher Baumschulbahn (SchBB) in der Cabriohalle des Gartencenters Zulauf in Schinznach-Dorf (Schweizer Kanton Aargau) zum ersten Mal das Großbahnfest statt. Das vom gleichnamigen Verein organisierte Fest der Modelleisenbahnen mit Spurweite 45 Millimeter richtet sich an Familien, Einsteiger, Wiedereinsteiger und an die Besitzer von Gartenbahnen in den Spurweiten G und IIm. Es soll den Austausch unter Gartenbahnern fördern und Einblicke in das spannende und vielseitige Hobby ermöglichen. Neben mehreren Modelleisenbahnanlagen, darunter auch solche mit Echtdampfbetrieb, konnten auch alle wichtigen Gartenbahn-Hersteller gewonnen werden. Der Marktführer LGB bietet den ganz kleinen Eisenbahnfreunden auch die Möglichkeit, selbst einmal „Ysebähnle“ zu spielen. Gleichzeitig veranstaltet der Verein einen Mehrzugbetrieb mit verschiedensten Dampflokomotiven auf dem 600-Millimeter-Netz der SchBB. Als besonderes Highlight darf die Durchfahrt der Lokomotiven durch die Ausstellungshalle gesehen werden. Ausführliche Informationen mit Ausstellerliste sind im Internet zu finden: www.grossbahnfest.ch

FOTO: SCHBB

Auf 600-Millimeter-Spur werden drei Dampfloks ihre Runden durch das Gelände Runden drehen. Mitfahren ist erlaubt.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Bernd Keidel (ke), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Hendrik Bloem, Markus Hehl, Rainer Heinrich, Jürgen Hörstel, Dr. Helmut Petrovitsch, Rik Martens, Michael Siemens, Hans-Joachim Schad

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

Astrid Englbrecht, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, a.englbrecht@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154, Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 31, ab 1. 1. 2019, Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Angelika Höfer, Daniela Schätzle, Petra Schwarzendorfer, 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 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 5,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 64,60 €
Großes Abonnement 81,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 75,80 €;
Großes Abonnement 89,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.
Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen 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 MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

FOTO: CLAUS-JÜRGEN SCHULZE

MASSENTRANSPORT MIT HEILIGENSCHEIN

Im Jahr 1969, vor 50 Jahren, entstanden die ersten Triebzüge der Baureihe ET 420, wie sie damals gern noch genannt wurden. Die olympischen Spiele in München brachten die erste Bewährungsprobe, und noch heute dient der „Heilige ET" im S-Bahn-Verkehr.

FOTO: RAINER ALBRECHT

KLEINVIEH-TRANSPORTER

Nutztierverladung ist ein beliebtes Motiv vieler Anlagen. Rainer Albrecht zeigt, wie man einen dazu passenden H0-Bausatz eines Verschlagwagens der Verbandsbauart von RST problemlos montiert.

Unser August-Heft erscheint am

9. Juli

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Dienstag

FOTO: AXEL WITZKE

HEAVY METAL AUS GOTHA

Mit ihren auffällig lackierten Ex-DB-Dieselloks mauserte sich die Railsystems RP zum festen Partner vieler Eisenbahnunternehmen.

AUSSERDEM

Schmalspur-Brummer

Vor 60 Jahren führten die ÖBB auf ihren Schmalspurstrecken die Diesellok-Baureihe 2095 ein.

H0e-Fantasien

Die „H Nuller" aus Wittlich entwarfen ein österreichisches Schmalspur-Idyll.

Am Lago Maggiore

Gerd Wolff entführt in die vergangene Welt einer kleinen Bahn in Locarno.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

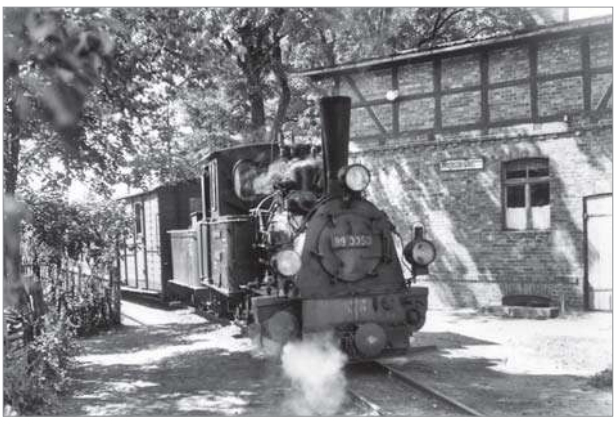


FOTO: BEN BAL

ERINNERUNG AN EIN KLEINOD

Vor 50 Jahren fiel für die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB) die letzte Klappe.

FOTO: A. BAUER-PORTNER

DICHTER FAHRPLAN, KOMPAKTE FLÄCHE

Günther Jirouschek ist bekannt für seine sauber durchgestalteten Ausstellungsanlagen, die mit wenig Fläche auskommen.

NICHT NUR PREISWERT — AUCH DEN PREIS WERT!

Ihre Händlergemeinschaft 13+ Die wilde Dreizehn plus

Weitere Güterwagen zu Sonderpeisen finden Sie bei jedem w13plus-Händler!

① + ② + ③

⑦ + ⑧ + ⑨

④ + ⑤ + ⑥

⑩ + ⑪

① Brawa 47111
Flachwagen Rmms665
DBAG, Ep.V
UVP ~~47,40 €~~ **34,99 €**

② Brawa 47112
Flachwagen Rmms663
DBAG, Ep.V
UVP ~~47,40 €~~ **34,99 €**

③ Brawa 47113
Flachwagen Rmms663
DBAG, Ep.VI
UVP ~~47,40 €~~ **34,99 €**

④ Brawa 49208
Kesselwagen, SNCF, Ep.III
„Ugilor“
UVP ~~34,50 €~~ **24,99 €**

⑤ Brawa 49212
Kesselwagen, DB, Ep.IV
„Alles klar mit Korn“
UVP ~~34,50 €~~ **24,99 €**

⑥ Brawa 49214
Kesselwagen, NS, Ep.IV
„Natronchemie“
UVP ~~34,50 €~~ **24,99 €**

⑦ Brawa 48964
Schiebewandwagen Hbis299
DB, Ep.IV
„Kulmbacher Mönchshof-Bräu“
UVP ~~49,50 €~~ **34,99 €**

⑧ Brawa 48973
Schiebewandwagen Tbis
DBAG, Ep.V
UVP ~~49,90 €~~ **34,99 €**

⑨ Brawa 48974
Schiebewandwagen Tbis
DBAG, Ep.VI
UVP ~~49,90 €~~ **34,99 €**

⑩ Liliput 235655
Kühlwagen, DB, Ep.IV
„VELTINS“
UVP ~~48,90 €~~ **19,99 €**

⑪ Liliput 235660
Bierwagen, DB, Ep.IV
„König Pilsener“
UVP ~~48,90 €~~ **19,99 €**

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

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

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

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 26–28
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

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

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

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

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

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS“ — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

INDIVIDUALISIERTE BAHNMODELLE

Das perfekte Geschenk für alle Eisenbahn-Fans.

PIKO

Ob Geburtstag, Jubiläum, Firmenfeier, Vereinsveranstaltung oder ein Dankeschön, das von Herzen kommt: mit einem individuell bedruckten Bahnmodell schenken Sie garantiert immer große Freude und überraschen den Beschenkten.

Wählen Sie einfach eines der attraktiven Modelle im TT-, H0- oder G-Maßstab aus. In wenigen einfachen Schritten gelangen SIe zu Ihrem Original PIKO Modell, bedruckt nach Ihren Wünschen.

Foto und Text auswählen 1

erhältlich ab **59,00 €**

Foto und Text per E-Mail an PIKO senden:
promotion@piko.de 2

Container, weiß

Ihr individuelles Geschenk trifft innerhalb von 30 Tagen bei Ihnen ein! 3

Weitere Informationen

Auszug aus unserem Produktangebot:

TT

E-Lok Taurus, silbern

H0

Gedeckter Güterwagen, weiß

G

Gedeckter Güterwagen, weiß

YouTube

www.piko.de

PHOTO: ANDREW M. WIGHT

UNION PACIFIC
4014