

Mit DVD!

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

inkl. DVD

Gesamtlauzeit: 90 Minuten



Nr. 9

September 2019

68. Jahrgang

Deutschland 5,50 €

Österreich 6,40 €

Schweiz 9,80 sFr

B/Lux 6,50 €

NL 6,50 €

Dänemark 62,00 DKK



B13411

MEB-Testreport:

- ICE4 von Piko
- V320 von Märklin

Werkstatt:

- Vomag von Weinert
- Ikarus für Faller-Carsystem

Dampf im Mansfelder Land
Mit der 86 nach Hettstedt

Scherenstromabnehmer
Einer muss reichen!



Im Verbund gelenkig Mallet-Lokomotiven



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

EXKLUSIV NUR BEI UNS



In Gleich- und Wechselstrom erhältlich.

Erscheint Ende 2019



Schwerlastwagen der Bundeswehr, DB-AG

Roco

Beladen mit zwei Wiesel-Panzer in getarnter Ausführung.

76395 / 116 29 580 **HO** **VI** **NEU** **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 **HO** **VI** **NEU** **237** **Auflage 150** **249,99**

52505 / 116 23 107 **HO** **VI** **NEU** **237** **Auflage 150** **249,99**

52504 / 116 23 093 **HO** **VI** **NEU** **237** **Auflage 150** **154,99**

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 **HO** **IV** **NEU** **Auflage 199** **SET** **579,99**

Weitere Sets der Johann Strauß Reihe erhältlich.



ÖBB EC 22 Johann Strauß – Teil 1

ACME

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

AC90125 / 115 59 263 **HO** **V** **NEU** **909** **Auflage 350** **SET** **199,99**

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in 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 schneller Klick zu uns!

gleich reinklicken

Einrich QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Thiele & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03585 900070
Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u.
Günter Grob, Inh. Rainer Bliemnicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 2880
Dizak (Dizak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040 6532244
Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwerk,
Inh. Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321 418716
Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Krenpestraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937033
Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650
Modellbahnhop Lippe
(CASSOFF MindWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123
Modellbahnhuden Fortenbacher
(Modellbahnhuden & Spielparadies
Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626467
Spielzeug-Paradies Wagner eHG
Dr.-Ruer-Platz 6, 44747 Bochum
Tel.: 0234 902820
Modellbahn-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pätzsch)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361 1061707
WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster,
Inh. Evelyn Wiersen)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767
Modellbahnhop H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241 66653
Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Bergstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651 48811
Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Hausrat und Spielwaren)
Bergstraße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832
Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 108, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e. Kf.)
Industrieallee 1, 63020 Großheubach,
Tel.: 09371 6508012
moba-tech (It-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171
Spiel + Freizeit Zimhöfer
Solitudastraße 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 Gammelsheim,
Tel.: 07164 919364
HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 3969460
Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941 94950
Schreib- & Spielwaren Duz
(Duz GmbH & Co. KG)
Kesselerstraße 3, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261 92120

Spielkiste (Spielkiste Brenner,
Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706
Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gledwiesen 15, 78247 Hiltzingen,
Tel.: 07731 89990
Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sügevenstraße 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654 479091
Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombek)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 08106 9978917
Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030
Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 249212000
Spielwaren Habermeier
(Habermeier Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431 9649
Spielwaren Mähle
Schrannestraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 08081 4228

Spielwaren Hürtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaulbeuren Str. 1,
87616 Marktberdorf,
Tel.: 08342 98395
Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064
Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 16, 90587 Siegelstorf,
Tel.: 09171 753175
Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0891 969690
Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211
Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6,
AF-6020 Innsbruck,
Tel.: 43 512 585056
Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: 423 2327994

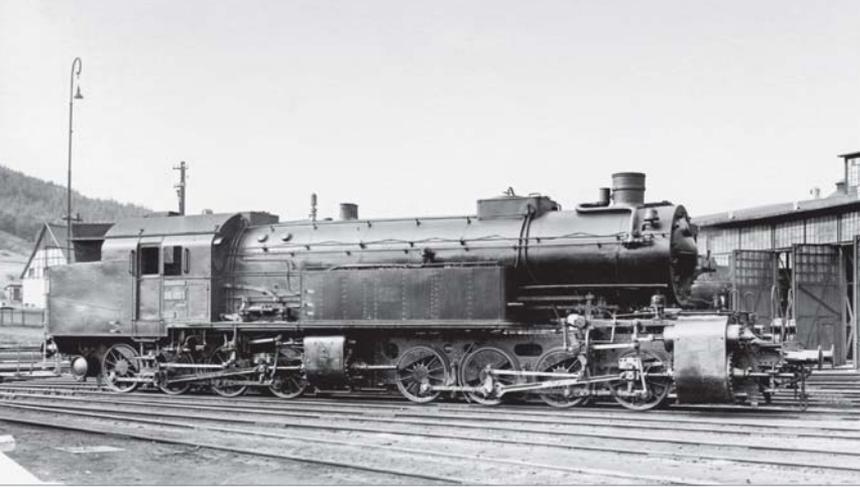
Harlar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1711 DB Badhoevedorp,
Tel.: +31 20 659494
Zeeveespoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993
Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-5261 HL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284
Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



14 Das Mallet-Prinzip

Ein geteilter Rahmen, zwei Hochdruck- und zwei Niederdruckzylinder: Im späten 19. Jahrhundert war diese Bauart das Nonplusultra der Dampfloktechnik.



Titel: Bay. BBII von Roco in H0, 96 von Märklin in H0
Foto: Olaf Haensch

TITELTHEMA

14 GELENKLOKS FÜR DIE WELT

Dampflokomotiven der Bauart Mallet waren insbesondere in Deutschland gefragt.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 SOMMER UND ZUKUNFT

Ein Fest im DB Museum Koblenz war Anlass, an die nächsten Jahrzehnte zu denken.

30 DAS LETZTE REVIER

Der Steinkohleabbau ist Geschichte, doch der Montanverkehr im Saarland läuft weiter.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

32 INSELBETRIEB

Im Mansfelder Land hatten Lokomotiven der Baureihe 86 ein besonderes Refugium.

EUROPA

38 VORREITER IM NORDEN

Die Niederländische Eisenbahn erweist sich auch in der Gegenwart als äußerst innovativ.

BAHN & TECHNIK

46 AM KUPFERNEN FADEN (TEIL 2)

Höhere Reisegeschwindigkeiten erforderten Änderungen in der Stromabnehmertechnik.

MODELL

WERKSTATT

62 GEBALLTE KRAFT

Der Weinert-Bausatz eines Sattelschleppers in H0 erinnert an die einstige Blüte der VOMAG.

68 BUS IN BEWEGUNG

Bausätze für das Faller-Car-System machen H0-Wunschmodelle wie den Ikarus 55 mobil.

TEST

72 2 X 160 = 320

Märklin wagt den Knick und bringt die Einzelgängerin V320001 in 1:87.

74 ZUKUNFTSWEISEND

Dank Piko ist der ICE 4 nun auch in H0 erhältlich.

PROBEFAHRT

78 KNICK-GESICHT

Exot von Piko: Italienische Diesellok D.145.2000 der FS in H0.

79 KLASSE KLAGENFURT

Exact-Train erweitert mit dem Omm34 Klagenfurt sein H0-Wagenportfolio.

79 KANTENFRAGE

Noch ein Omm: Neukonstruierter Omm52 von Modellbahn Union in 1:160.

79 REFORMWAGEN

Gedeckter Standardgüterwagen der SBB (Bauart K2) von Brawa in N.

UNTER DER LUPE

80 OP-TISCHE

„Profi-Lokliegen“ von Z bis H0 von Noch.

80 BUNTE BOLIDEN

Mercedes AMG GT von Minichamps in 1:87.

80 TRAKKER MIT TROMMEL

Herpas Betonmischer Iveco Trakker in H0.

81 „DAS GEWÖLBE“

Busch lässt mit dem Wismarer Brückenhaus Fachwerkträume in H0 wahr werden.

SZENE

82 MODELLBAHN IM GARTEN

Nicht immer nur G: Auch auf der Spur 1 herrscht derzeit Hochsaison im Freien.

AUSSERDEM

28 INTERNET

44 BUCHTIPPS

52 BAHNPOST

88 BDEF & SMV

90 TERMINE + TREFFPUNKTE

92 MODELLBAHN AKTUELL

97 IMPRESSUM

98 VORSCHAU



32 Im Mansfelder Land

Bis 1976 dominierten Maschinen der BR 86 die Strecke Hettstedt – Heiligenthal.



68 Elektro-„Rakete“

Am Beispiel eines Ikarus-55-Busses wird der Einbau eines Car-System-Chassis demonstriert.



82 Auf Spur 1 durch den Garten

Züge im Maßstab 1:32 finden im Freien ein angemessen großes Revier.



Der Extrazug wurde am Morgen des 7. Juli 2019 leer von Olten nach Bern überführt und kehrte abends wieder zum Ausgangspunkt zurück. Das Bild entstand bei Bickigen zwischen Burgdorf und Wynigen.

BAHNSTRECKE BERN – THUN

100 Jahre unter Strom

□ Am Sonntag, 7. Juli 2019, jährte sich die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Bahnstrecke zwischen Bern und Thun zum 100. Mal. Anlass genug für SBBHistoric, dem Ereignis mit einer Sonderfahrt zu gedenken. Zum Einsatz für zwei Sonderfahrten kam die 1919 von der Schweizerischen Lokomotivfabrik sowie der Maschinenfabrik Oerlikon (SLM/MFO) erbaute, ebenfalls Geburtstag feiernde Ce6/8 II 14253, zusammen mit

drei Salon-, einem Speise- sowie einem 1.- und zwei 2.-Klassewagen. Ursprünglich für die Gotthardstrecke gebaut, kamen die als „Krokodile“ bezeichneten Lokomotiven der Reihe Ce6/8 während kurzer Zeit auch zwischen Bern und Thun zum Einsatz. Die braune Schönheit 14253 gehört heute zum Bestand von SBBHistoric. Sie erhielt kürzlich einen Neuanstrich und wird vom „SBBHistoric Team Erstfeld“ gepflegt und gefahren.

Die am 1. Juli 1859 durch die Schweizerische Centralbahn (SCB) eröffnete Strecke von Bern nach Thun ging am 1. Januar 1902 in den Besitz der neu gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) über. Seitdem die Lötschberg-Bergstrecke 1913 eröffnet wurde, ist die Linie Bern–Thun auch für den Italien-Verkehr von Bedeutung. 1919 war sie die erste Strecke der SBB, die mit 15 kV/16 2/3 Hz-Wechselstrom elektrifiziert wurde.



FOTOS: ARMIN SCHNITZ (2)

Der Jubiläumzug mit 14253, unterwegs nach Bern, zeigte sich im Aaretal zwischen Wichtrach und Münsingen vor der Kulisse des Stockhorns (li.).

ROLLE RÜCKWÄRTS

In Berlin wird ein Volksbegehren zur Enteignung großer Immobilienkonzerne angestrengt. Der Ruf nach einer wirksamen Mietpreiskontrolle ist laut zu hören. Hunderttausende Wohnungen fehlen. In einigen Ballungsgebieten ist das spärliche Angebot unbezahlbar.



Stefan Alkofer

Die DBAG feierte sich kürzlich in einer Pressemitteilung: „Deutsche Bahn bietet Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern attraktiven Wohnraum.“ Gute Idee! Ein Zugbegleiter mit Familie kann es sich schließlich nicht mehr leisten, in München zu leben und zu arbeiten. Deshalb habe man einen Immobiliendienstleister beauftragt, Wohnraum zu organisieren und man überlege, auf eigenen Flächen gar Wohnungen zu bauen.

Gab's das nicht schon einmal? Ja, bis die rot-grüne Regierung Schröder, die in ihrer Amtszeit die Eisenbahn kein Stück weiter entwickelte, sogar das Tafelsilber verscherbelte: 18 Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften. Elf davon mit rund 65 000 Wohneinheiten erwarb seinerzeit die Deutsche Annington, heute besser bekannt als Vonovia – einer jener Konzerne, der sich aktuell heftigste Kritik gefallen lassen muss und ein Enteignungskandidat wäre, ginge es nach den Befürwortern des Volksbegehrens.

Wasser, Strom, Infrastruktur, eine funktionierende Eisenbahn und bezahlbares Wohnen sind keine Spielbälle ungenügend regulierter Märkte.

Das ist Daseinsvorsorge.

Warum nicht aus dem, was die Bahn nun vorhat, eine Pflicht machen? Große Unternehmen die sich in einem Ballungsraum ansiedeln, müssen Wohnraum für einen nennenswerten Prozentsatz ihrer Mitarbeiter nachweisen. Das würde auch die Zahl der Zwangspendler reduzieren.



FOTO: MARCUS HENSCHKE

Am 29. Juni 2019 lag die neue Brücke über den Ruhrkanal schon für den Einschub bereit, als 101008 mit ihrem IC die alte genietete Brücke passierte.

ESSEN – DUISBURG

Behinderung durch Bauarbeiten

□ Während der Sommerferien des Bundeslandes NRW kommt es wegen umfangreicher Bauarbeiten zwischen Essen und Duisburg zu Behinderungen im Eisenbahnverkehr. Im Mühlheimer Stadtteil Heißen entsteht eine neue Weichenverbindung zwischen den S-Bahn- und den Fernbahngleisen, zugleich beginnen die Arbeiten für die zweite Ausbaustufe des ESTW Duisburg, um die Stellwerke in Mülheim-Styrum und Essen-West zu ersetzen. Zusätzlich ist bei Mülheim (Ruhr) der Einschub einer neuen Brücke über den Ruhrkanal geplant.



FOTO: OLIVER WINNER

■ Nach den Problemen im Mai 2019 (siehe MEB 8/19) verkehrt der Snälltåget-Nachtzug „Berlin Night Express“ nun wieder planmäßig mit schwedischen Reisezugwagen zwischen Berlin und Malmö. Bis Mitte August bespannt die Potsdamer WFL mit 143 250 den Zug im deutschen Streckenabschnitt zwischen Sassnitz und Berlin. Die WFL mietete die Maschine eigens für die Einsätze aus Beständen der DBAG. Am 25. Juni 2019 passierte der Zug Stralsund mit mehrstündiger Verspätung wegen eines verpassten Fährschiffs.

EISENBAHNFREUNDE LÜBECK E.V.

Sonderzug zur Kieler Woche

□ Die sich als Leihgabe des DBMuseums in der Obhut des Vereins „Historische Eisenbahnfreunde Lübeck e.V.“ befindliche zweiteilige Dieseltriebwagengarnitur 628/928 201 erhielt am 19. Juni 2019 in Limburg eine neue Frist (IS 930). Der frisch revidierte Museumstriebwagen wurde gleich anschließend von DBRegio SH während der diesjährigen Kieler Woche zur Verstärkung im Plandienst auf der RB 73 Kiel–Eckernförde und der RB 76 Kiel–Schönberg (Holst.) eingesetzt. Der erste VT 628.2 aus dem Serienbau begann seine DB-Karriere vor über 30 Jahren 1987 beim Bw Kiel. Zwar trägt der Museumszug wieder sein ursprüngliches mintgrün-weißes Farbleid, allerdings fehlt das einstige Schleswig-Holstein-Wappen.



FOTO: MATTHIAS KRAUSE

Am 29. Juni 2019 war der Museumstriebwagen 628/928 201 auf der „verlängerten“ RB 76 als Zug 11966 von Schönberg (Holst.) nach Kiel im nicht planmäßig bedienten Streckenabschnitt unterwegs. Sobald die Streckensanierung auf der einstigen Kiel-Schönberger-Eisenbahn abgeschlossen ist, werden die Züge der RB 76 ganzjährig auf diesem Streckenteil fahren.



FOTO: BOODO SCHULZ

■ Ein letztes Mal konnten am 21. Juni 2019 die Wagen des „Deutsche Weinstraße“-Zuges (NME 75 und NME 76) auf den Gleisen der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn-Gesellschaft (NME) beobachtet werden, wie hier hinter ML 00605 der NME. Verschiedene Vereine haben bereits ihr Interesse am Kauf der historischen Fahrzeuge bekundet.



FOTO: LWEE ARLT/PRESS

■ Die PRESS erweitert ihre Flotte um ein Exemplar aus der V180-Familie der DR. 118 757 stand zuletzt bei der „Erfurter Bahnservice“ (EBS) im Dienst, nach erfolgter Hauptuntersuchung und Neulackierung präsentierte sich die sechsachsige Babelsbergerin am 12. Juli 2019 im Alstom-Werk Stendal im historischen Gewand aus DR-Zeiten.

ZWISCHENHALT

■ **DBRegio** ging als Siegerin aus dem Ende 2018 gestarteten Vergabeverfahren des E-Netzes Unterfranken hervor. Ab Dezember 2021 wird die DBAG-Tochter die Strecken zwischen Nürnberg, Würzburg, Lauda und Aschaffenburg für mindestens sechs Jahre mit Triebzügen der Baureihe 440 (Alstom Coradia Continental) bedienen.

■ Die **bulgarische Staatsbahn BDŽ** will sich mit einem großangelegten Modernisierungsprogramm auf die für

2024 geplante Liberalisierung des Schienenverkehrs des Landes vorbereiten. Neben neuen Triebzügen sollen auch bis zu 200 gebrauchte Reisezugwagen aus DBAG-Beständen die Flotte der BDŽ verjüngen.

■ Die **DBAG** stellt ihren Mitarbeitern in Ballungsräumen künftig Wohnraum zur Verfügung. Neben temporären Wohnmöglichkeiten umfasst das Angebot auch langfristige Werkwohnungen. Zu diesem Zweck wurde bereits

ein Vertrag mit einem Münchner Immobiliendienstleister unterzeichnet. Zudem prüft die DBAG die Bereitstellung von neuem Wohnraum auf eigenen Flächen.

■ Die **RENFE** aus Spanien will ihr Hochgeschwindigkeitsnetz ins Nachbarland Frankreich ausbauen. Ab September 2020 sollen die Hochgeschwindigkeitszüge der RENFE-Baureihe 100 auch zwischen Lyon und Montpellier sowie Marseille verkehren.



FOTO: ALEXANDER BEGNER

In frischem Blau strahlt 204005 vor ihrem Bergstadexpress-Sonderzug aus Ex-DB-Silberlingen am 30. Juni 2019 in Großvoigtsberg mit dem Himmel um die Wette.

34. BERGSTADTFEST IN FREIBERG

Per Express zum Fest

Am letzten Juniwochenende 2019 fand im sächsischen Freiberg bereits zum 34. Mal das Bergstadtfest, das größte Volksfest Mittelsachsens, statt. Auf Initiative des Landtagsabgeordneten und Pressnitzalbahn-Mitarbeiters Steve Ittershagen waren auch in diesem Jahr wieder die Bergstadexpress-Züge auf den kaum noch befahrenen Strecken

von Brand-Erbisdorf und Nossen nach Freiberg unterwegs. Neben einer klassischen DR-Garnitur mit 114 703 kam dabei auch die frisch hauptuntersuchte, strahlend blaue 204005 der PRESS vor ehemaligen Bundesbahn-Silberlingen zum Einsatz. Die Züge sorgten in den sonst meist verschlafenen Unterwegsbahnhöfen für belebende Farbtupfer.

Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats September: NEVA-Pendelzug 1999

Mit der Inbetriebnahme des Vereina-Tunnels von Klosters nach Lavin/Susch am 19.11.1999 führte die Rhätische Bahn auch ein Neues Eisenbahn-Verkehrs-Angebot (NEVA Retica) ein. Eigens dafür beschaffte Steuerwagen Bdt ermöglichten, direkte Züge von Disentis via Chur und durchs Prättigau nach Scuol-Tarasp mit Zügen von da ins Oberengadin nach Pontresina zu verknüpfen. Diese Steuerwagen boten erstmals einen Tiefeinstieg und grosse Panoramafenster. Inzwischen wurden die Umläufe in Scuol getrennt, um der Nachfrage nach Velo-Transporten im Engadin besser entsprechen zu können. Der am Kaeserberg eingesetzte NEVA-Pendel mit der Ge 4/4II 628 S-chanf entspricht dem Bild von 1999.



CFK CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

www.kaeserberg.ch



JETZT ZUM KENNENLERNEN!
Unsere digitalen Bibliotheken

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



Nebenbahnen
Best.-Nr. 910101-e
nur € 4,99

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

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

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

UNSERE VGB MEDIATHEK

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

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

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



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: FRANK HEIMANN

□ *Der frühere Bistrowagen WRmz 73 81 88-95 004-7 soll künftig bei der DB Netz AG in Cottbus als Konferenz- und Veranstaltungsraum genutzt werden. Wir wollen von Ihnen wissen: Bei welcher europäischen Staatsbahn stand der Wagen einst im Dienst?*

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2019 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete: „MaK, Kiel“. Gewonnen haben: Klaus, Elfriede, 73529 Schwäbisch Gmünd; Hommel, Wolfgang, 08499 Mylau (Vogtland); Glaser, Inge, 73529 Rechberg; Marschall, Rainer, 57489 Drobhagen; Kirchner, Volker, 98597 Fambach; Schmid, Gerda, 73529 Schwäbisch Gmünd; Kneffel, Udo, 22523 Hamburg; Arlt, Thomas, 13357 Berlin; Weinert, Hans-Joachim, 67742 Heinenhausen; Wittke, Uwe, 95448 Bayreuth; Dorner, Roland, 07407 Rudolstadt; Arends, Christoph, 70563 Stuttgart; Mausbach, Manfred, 33034 Brakel; Weis, Klaus, 87509 Immenstadt; Seidenath, Robert, 54317 Gusterath; Schütz, Christian, 64285 Darmstadt; Nagel, Dietmar, 58579 Schalksmühle; Bötsch, Hans-Dieter, 13051 Berlin; Mücke, Thorsten, 88630 Pfullendorf; Müller, Alex, 36277 Schenkklengsfeld.

EISENBAHMUSEUM LUŽNÁ U RAKOVNÍKA

Treffen der Prototypen

□ Das jährlich stattfindende Sommerfest im tschechischen Eisenbahnmuseum Lužná (bei Rakovník) stand in diesem Jahr unter dem Motto „Treffen der Prototypen“. Passend zu diesem Motto versammelten sich an den beiden letzten Juniwochenenden 2019 zahlreiche Dieselloks und -triebwagen in Mittelböhmen. Dabei war stets das erste Exemplar der verschiedenen Baureihen und Unterbaureihen oder (wenn diese nicht mehr existierten) der jeweils älteste erhaltene Vertreter vor Ort. Rund um die Drehscheibe des historischen Bahnbetriebswerks sowie im Sonderzugeinsatz konnten die tschechischen Triebwagenlegenden M 260.001 („Silberner Pfeil“), M 131.105, M152.0002, M286.0001, 843 001 und 854 001 sowie die Lokomotiven T 499.0002 („Zyklop“), T 478.1001 und 1002, T 478.3001, T 669.001, 731 001, 742 701 und 743 001 bewundert werden. Ein Teil dieser Fahrzeuge wurde extra aus anderen tschechischen Eisenbahnmuseen nach Lužná überführt.



FOTO: NIELS RÜNICKE

Am 30. Juni 2019 posierten vor dem Ringlokschuppen Lužná u Rakovníka (v.l.) T 669.0001 (Baujahr 1963), T 478.1001 (1964), T 478.1002 (1964), T 478.3001 (1968) und T 499.0002 (1974).

■ Seit Mai 2019 präsentiert sich 185 601 der HSL in neuem Gewand als „Night Rider“. Am 21. Juni 2019 brachte die Lok in ihren neuen Farben den DGS 98840 von Neunkirchen/Saar nach Brake, dabei passierte sie in Saarlouis die „Trumpf“-Schokoladenfabrik. Regelmäßig übernimmt die HSL im Auftrag der Saarstahl AG solche Transporte vom Saarland nach Norddeutschland.



FOTO: PATRIC KAUFMANN



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Im Frühjahr 2019 konnte die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) bereits drei Exemplare des Typs Smartron (Baureihe 192) in Betrieb nehmen. Eingesetzt werden die Loks vorrangig im Auto-Verkehr zwischen den BMW-Werken Süddeutschlands und den Nordseehäfen. Mittlerweile lobte die EGP einen Fotowettbewerb aus. Dem Sieger winkt eine Führerstandsmitfahrt. Näheres dazu sowie zu den Fahrplänen der Loks gibt es auf eg-potsdam.de sowie dem Facebook-Auftritt der EGP.



FOTO: SVEN JONAS

■ Lokomotion feiert das 50-jährige Bestehen der Kom- biverkehr GmbH mit einer Sonderlackierung: 139 135 (hier mit 185 665 am 1. Juli 2019 bei Bornheim unter- wegs) trägt nun einen gelb- roten Zierstreifen in Anle- hung an das Design der „Rol- lenden Landstraße“. Die Kom- biverkehr GmbH wurde 1969 durch 56 Speditionsfirmen ge- gründet, seit 2002 ist auch die DBAG Anteilseigner.

BREKINA
AUTOMODELLE



letztmalig
Ausverkauf!



13.-15. September 2019 in Göppingen

# 63041 Draisine KLV12 DC-Gleichstrom	49,00 €	statt 109,00 €
# 63050 Draisine KLV 12 ohne Antrieb	25,00 €	statt 49,00 €
# 64124 und # 64125 Esslinger Triebwagen AC-Wechselstrom	89,00 €	statt 199,00 €
# 64201 bis # 64205 Sylter Inselbahn DC-Gleichstrom	79,00 €	statt 179,00 €
# 64210 Sylter Inselbahn H0m, DC-Gleichstrom	79,00 €	statt 179,00 €

Vielen lieben Dank an alle, die uns als Käufer, Ideengeber oder Partner durch 14 Jahre Modellbahn begleitet haben. Wir konzentrieren uns künftig wieder ausschließlich auf unser Kerngebiet, die Automodelle und werden Sie hier künftig mit mehr Formneuheiten überraschen.

Händlerverzeichnis unter: www.brekina.de

BREKINA-Modellspielwaren GmbH



FOTO: AXEL WITZKE

■ Die 2018 von der BTE zum Verkauf ausgeschriebenene 217002 fand bei der Ascherslebener Verkehrsgesellschaft (A.V.G.) ein neues Auskommen. Am 26. Juni 2019 war die Maschine zwischen Willich und Anrath mit einem Abraumzug auf dem Weg von Hannover nach Stolberg (Rheinland). Der Abraum stammte von der ICE-Strecke Hannover-Göttingen-Kassel. 218472 von PowerRail ersetzte an diesem Tag die schadhafte A.V.G.-Lok 215004.

■ Neuzugang bei der Rennsteigbahn: Seit Juli 2019 ergänzt 218492 die Flotte des Thüringer Unternehmens. Zuvor war die 1978 bei MaK in Kiel gebaute Maschine noch bis April 2015 für DB Regio im Allgäu unterwegs, ab 2018 wurde die Lok unter der Regie von Railsystems RP aufgearbeitet. Am 14. Juli 2019 beförderte die Lokomotive einen Leerwagzug von Ilmenau nach Rennsteig. Die Aufnahme entstand nach Abschluss der Rangierarbeiten im Bahnhof Rennsteig.



FOTO: THOMAS LEYH



FOTO: JURGEN KAEHLER

■ Auch 215017 wechselte kürzlich den Besitzer: Nach ihrer im Juni 2019 abgeschlossenen Hauptuntersuchung im AW Bremen, während der sie einen 12-Zylinder-TB 11-Motor erhielt, fährt die 1970 gebaute DB-Veteranin nun für die EfW aus Frechen. Am 12. Juli 2019 war sie in Hamm zu sehen.



FOTO: FELIX SERAPHIN

■ Die „Regio Infra Service“ (RIS) besitzt seit Ende 2018 auch eine Lok der Baureihe 218. 218468 steht nach ihrer Aufarbeitung bei der WLE in Lippstadt für Einsätze vor Güter- und Personenzügen zur Verfügung. Anlässlich des Jubiläums „150 Jahre RAW Chemnitz“ präsentierte die RIS ihr neues Schmuckstück der Öffentlichkeit.

VT 113 der Bentheimer Eisenbahn (BE) verlässt am 7. Juli 2019 den Haltepunkt Quendorf in Richtung Bad Bentheim.



FOTO: MARCEL TIMMER

BENTHEIMER EISENBahn (BE)

Wieder Personenverkehr

□ Erstmals seit 45 Jahren fahren wieder Personenzüge der Bentheimer Eisenbahn (BE) auf der Strecke Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus. Nur vier Jahre nach der Entscheidung des Landes Niedersachsen, die Verbindung für den Nahverkehr zu reaktivieren, gab Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann am 7. Juli 2019 in Bad Bentheim offiziell den Startschuss für die Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs. Künftig wird die BE mit fünf Triebzügen des Typs Coradia Lint41 von Alstom einen Stundentakt

zwischen Bad Bentheim, Nordhorn und Neuenhaus anbieten. Die BE betrieb bereits von 1896 bis 1974 den Personenverkehr auf der Strecke, zwischenzeitlich war das Unternehmen nur noch im Güter- und Omnibusverkehr aktiv. Das unter dem Projektnamen „Regiopa“ geführte Reaktivierungsprojekt ist für die BE das größte Vorhaben in der Unternehmensgeschichte. Mit der Eröffnung der neuen Verbindung ist Nordhorn nun als letzte deutsche Kreisstadt mit über 50 000 Einwohnern an den Eisenbahnverkehr angeschlossen worden.



FOTO: RAINER STEIGER

■ Am 6. Juli 2019 wurde in Oberittersgrün mit 99 1579 das 130-jährige Bestehen der GR-Linie (Grünstädtel – Rittersgrün) gefeiert.

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



- Ausstellung von Dampf- und Diesellokomotiven
- Parallelfahrten nach Freiberg mit 2 Dampflokomotiven
- Schnupperfahrten nach Hainichen • Heizhausexpress mit 23 1097
- Fahrzeugparaden, Nachtfotoveranstaltung
- Führerstandsmittfahrten auf Dampf- und Diesellokomotiven
- Feldbahn- und Modellbahnbetrieb, Modellbahnbörse
- Schauplatz-Eisenbahn und Technikmuseum Seilablaufanlage



RUHRTALBAHN

Aus und vorbei?

□ Die Ruhrthalbahn stellte im Juli 2019 den Betrieb für die laufende Saison ein. Zuvor hatte sich die Aufarbeitung des unternehmenseigenen Schienenbus-Motorwagens so lange verzögert, bis die Kosten zur Instandsetzung des Fahrzeugs für die kleine Firma nicht mehr zu stemmen gewesen seien, wie Ruhrthalbahn-Geschäftsführer Stefan Tigges mitteilte. Ein kurzfristiges Ersatzkonzept mit gemieteten Fahrzeugen scheiterte schließlich vor allem an bürokratischen Hürden: „Insgesamt bin ich sehr traurig, dass die Fahrt der Ruhrthalbahn so endet. Aber letztlich können kleine Museumseisenbahnen nicht überleben, wenn sie wie die großen Eisenbahnen behandelt werden und im Kontroll- und Bürokratiewahn der Eisenbahnbehörden untergehen“, so Tigges. Nachdem man sich entschieden habe, den Betrieb für die laufende Saison einzustellen, sei man aktuell in Gesprächen mit Partnern und Zuschussgebern, um im Jahr 2020 einen Neustart der nostalgischen Eisenbahnfahrten mit gemieteten Fahrzeugen zu wagen.

FOTO: WOLFGANG KANECKI



■ Die Sunrail GmbH erweitert ihre Flotte um eine erste V90. 291 038, die in den kommenden zwei Jahren für Metrans im Hamburger Hafen unterwegs sein wird, ist als „grüner Engel“ mit typischen Hamburger Motiven nach Entwürfen der Designerin Gudrun Geiblinger verziert.

ZEITREISE

150 Jahre Bahnhof Treuchtlingen



FOTO: SAMMLUNG DOLLINGER

1910

Im Jahr 1910 konnte der Bahnhof Treuchtlingen bereits auf ein halbes Jahrhundert Bahnbetrieb zurückblicken.

■ Treuchtlingen kann heuer auf anderthalb Jahrhunderte Eisenbahngeschichte verweisen: Am 2. Oktober 1869 fuhren die ersten Züge nach Pleinfeld und Gunzenhausen an der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn, wenige Monate später war auch die Strecke nach Ingolstadt fertig. 1906 machte schließlich die Verbindung nach Donauwörth das Eisenbahnkreuz komplett. Mehrfach wurde der Bahnhof seither mo-



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

2019

Neben modernen Twindexx-Triebzügen halten auch noch lokbespannte RE, wie dieser mit 111 198, in Treuchtlingen (15. Juli 2019).

dernisiert und umgebaut, seit 1978 dominiert das Dr-Stellwerk den Hausbahnsteig. Zwar fielen mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Nürnberg-München 2006 die meisten Fernverkehrsverbindungen weg, dennoch verfügt der Bahnhof noch heute über umfangreiche Gleisanlagen, die von der einstigen Bedeutung zeugen.

Das Bahnbetriebswerk ist längst Geschichte, zum 150-jährigen Bestehen

kann man es aber zumindest als H0-Nachbau im Heimatmuseum bestaunen, wo seit Juni auch eine Sonderausstellung läuft. Am 29. September 2019 steigt ein Bahnhofsfest mit Dampf-Sonderfahrten durch das Altmühltal, Fahrzeugausstellung und buntem Rahmenprogramm. Weitere Informationen zum Jubiläumsprogramm gibt es unter: <https://www.tourismus-treuchtlingen.de/veranstaltungen/>

Coca-Cola®

Modelleisenbahn mit Weihnachtsmann-Motiven

Nicht im Handel erhältlich

MIT LICHT!



Produkt-Nr.: 14-00772

Produktpreis: € 99,90 je Lieferung
zzgl. € 9,95 Versand



Erste Lieferung:
Diesel Lokomotive

Zweite Lieferung:
Maschinenwaggon

Dritte Lieferung:
Panoramawaggon



©2019 Hawthorne Village

Coca-Cola graphics ©The Coca-Cola Company. COCA-COLA, COKE, the Contour Bottle design, the Red Disc Icon and the COCA-COLA Santa are trademarks of The Coca-Cola Company. All rights reserved. Distributed by Hawthorne Village.

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 87336

Mit 1-GANZES JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **23. September 2019**

Ja, ich reserviere die Erstlieferung der „Coca-Cola-Weihnachtsexpress“ (Diesellokomotive) zum Ausgabepreis von € 99,90 (zzgl. € 9,95 Versand). Die weiteren Lieferungen der 3-teiligen Kollektion erhalte ich in monatlichen Abständen unverbindlich zur Ansicht.

Ich bezahle je Lieferung nach Erhalt der Rechnung

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

X
Unterschrift

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

Eine Ikone der Werbung

Unser heutiges Bild von Santa Claus ist maßgeblich durch die Coca-Cola Werbekampagnen der 30er Jahre des letzten Jahrhunderts bestimmt. Erleben Sie mit der „Coca-Cola-Weihnachtsexpress“-Kollektion jetzt eine Reise durch 75 Jahre Santa Claus-Werbung, inklusive der Original-Slogans und Kampagnenmotive von Coca-Cola.

Der Weihnachtsmann kommt zu Besuch

Ihre Sammlung beginnt mit Ausgabe 1, der Diesel-Lokomotive. Mit Ausgabe 2 erhalten Sie den Maschinenwagen, inklusive des 14-teiligen Schienensets. In Ausgabe 3 erwartet Sie ein aufwendig gestalteter Panoramawagen, inklusive Transformator und Geschwindigkeitsregler. Jedes Zugabteil der Kollektion zeigt klassische, vollfarbige Werbekunst und Slogans seit den 30er Jahren bis heute. Der Lokscheinwerfer sowie das Innere des Panoramawagens leuchten und sorgen so für ein stimmungsvolles Display. **Gehen Sie auf Zeitreise mit Santa und beginnen Sie Ihre Kollektion mit der Erstlieferung „Der Coca-Cola-Weihnachtsexpress“ am besten noch heute!**

Alles was Sie zum Betrieb benötigen!



GRATIS mit Ausgabe 2 und 3

GRATIS mit den Ausgaben 2 und 3: ein 14-teiliges Schienenset inklusive Transformator und Geschwindigkeitsregler im Wert von € 60,-

WEEE: 97075536

www.bradford.de

Für Online-Bestellung

Referenz-Nr.: **87336**

Bitte einschicken an: **The Bradford Exchange Ltd.**

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

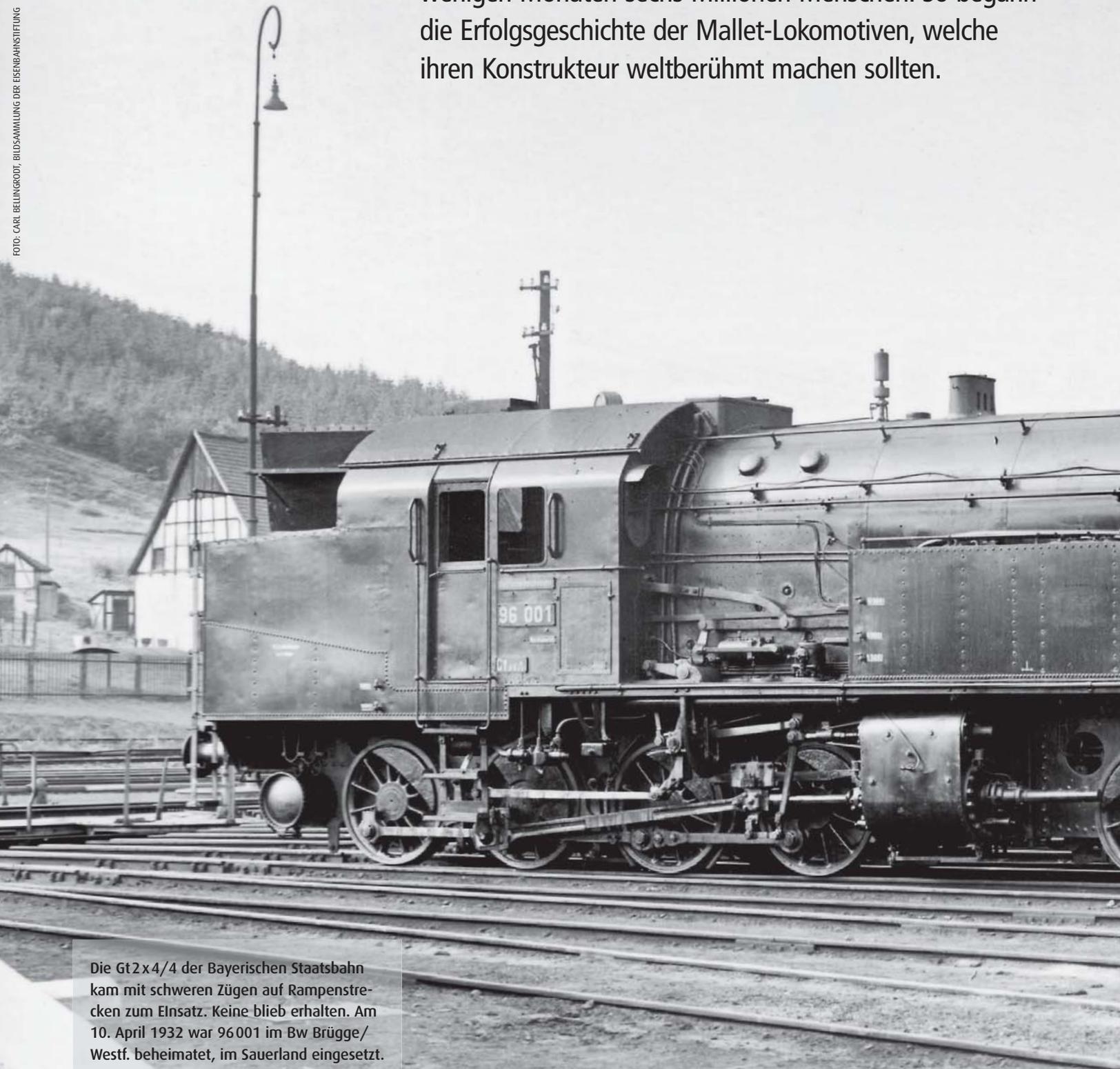
Telefon: **0 60 74 / 916 916**

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

Zum 100. Todestag von Anatole Mallet

1889 beförderten bisher unbekannte Feldbahn-Gelenklokomotiven auf der Pariser Weltausstellung in wenigen Monaten sechs Millionen Menschen. So begann die Erfolgsgeschichte der Mallet-Lokomotiven, welche ihren Konstrukteur weltberühmt machen sollten.

FOTO: CARL BELLINGRODT, BILDSAMMLUNG DER EISENBAHNSTIFTUNG



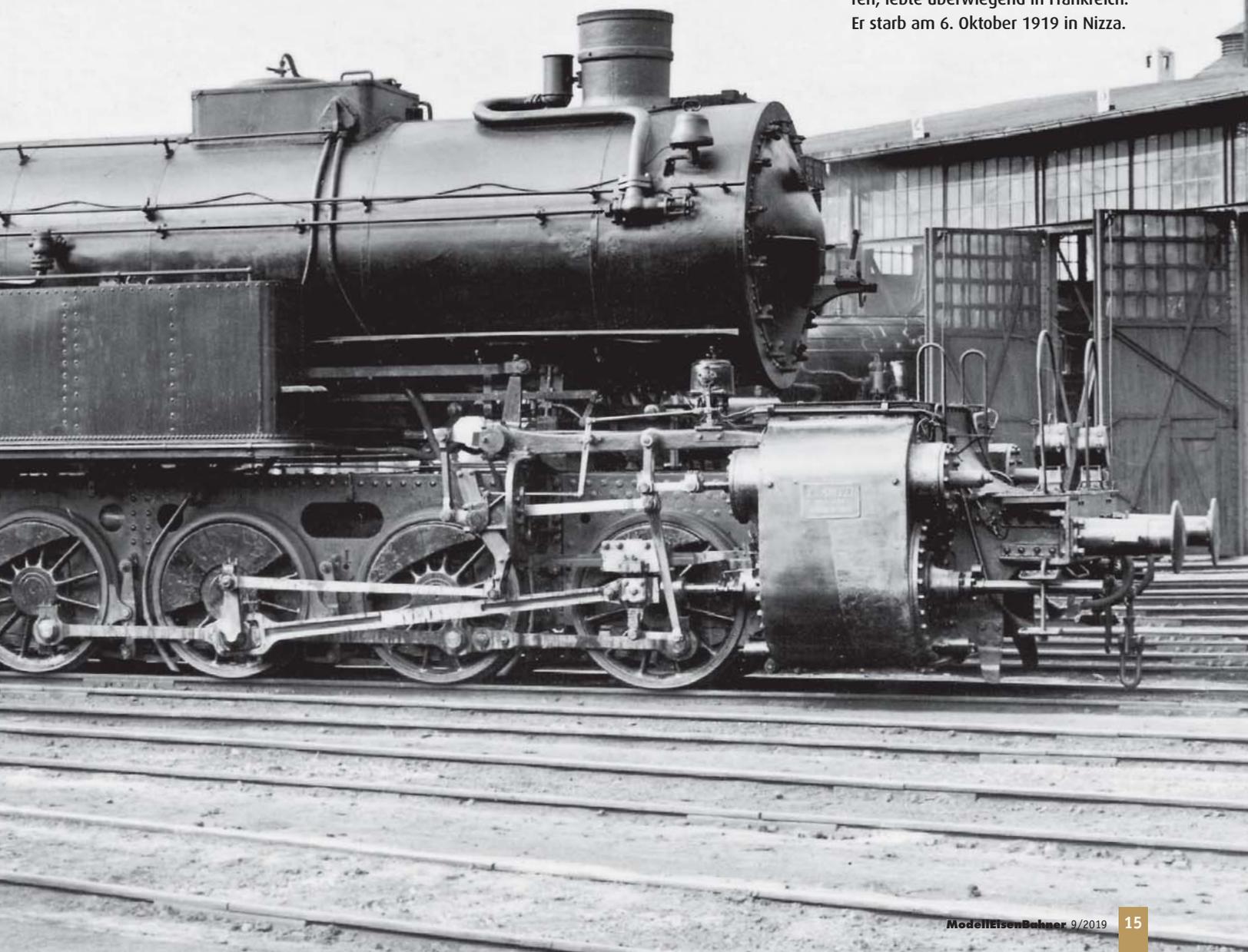
Die Gt2x4/4 der Bayerischen Staatsbahn kam mit schweren Zügen auf Rampenstrecken zum Einsatz. Keine blieb erhalten. Am 10. April 1932 war 96 001 im Bw Brügge/Westf. beheimatet, im Sauerland eingesetzt.

Gelenkloks für die Welt



S.G. HAENSCH

Anatole Mallet, 1837 bei Genf geboren, lebte überwiegend in Frankreich. Er starb am 6. Oktober 1919 in Nizza.

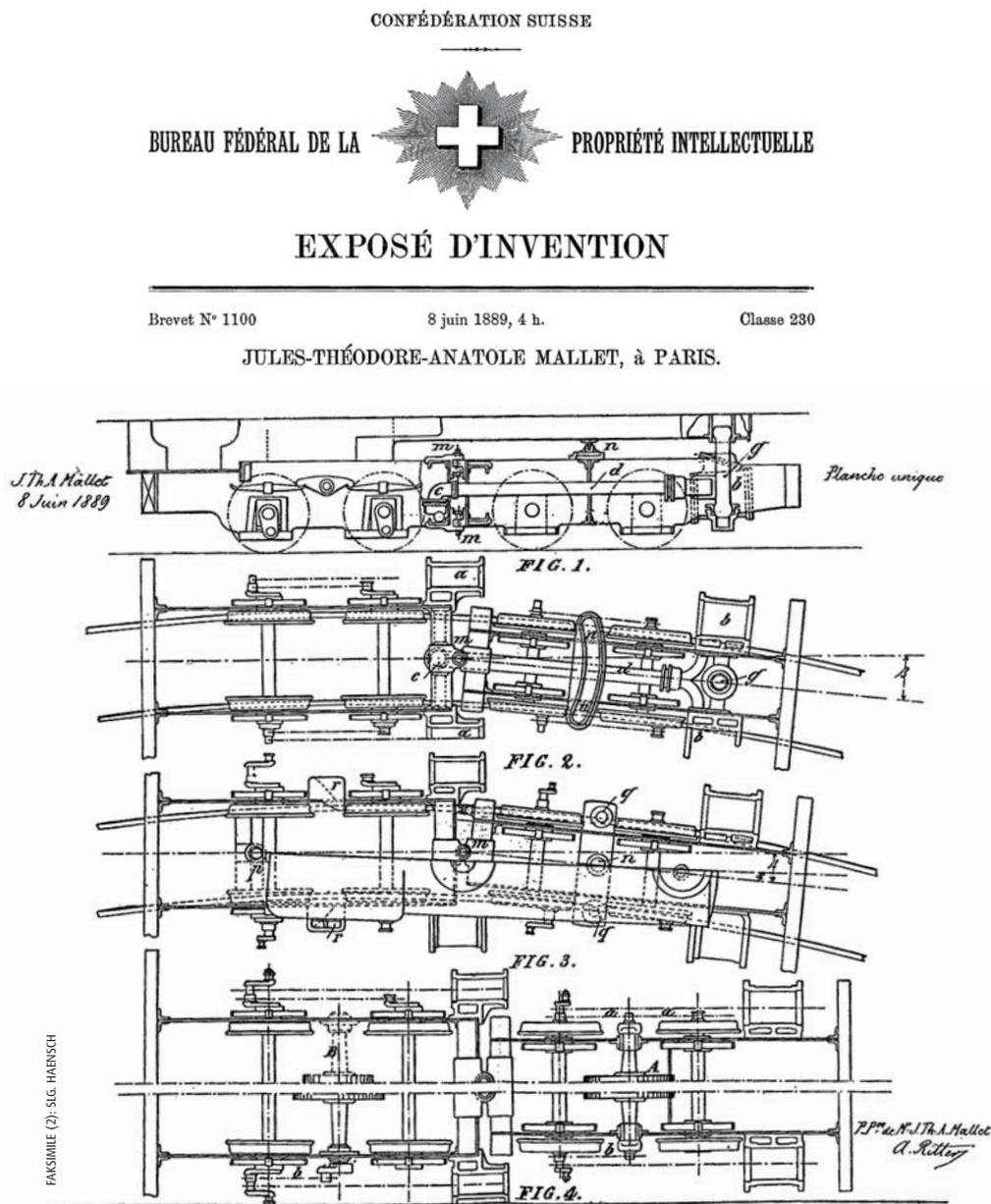


Als Jules Théodore Anatole Mallet am 8. Juni 1889 seine bedeutendste Erfindung beim „Bureau Fédéral de la Propriété Intellectuelle“ auch in der Schweiz patentrechtlich schützen ließ, konnte er noch nicht geahnt haben, dass ihn die heute als Mallet-Lokomotive geläufige Konstruktion zu einem bedeutenden Namen in der Eisenbahngeschichte verhelfen würde. An jenem Tag drehten sieben Mallet-Lokomotiven bereits seit einem Monat auf einer Publikumseisenbahn der Pariser Weltausstellung unter dem soeben fertiggestellten Eiffelturm ihre Runden. Für den französischen Feldbahn-Pionier Paul Decauville im belgischen Tubize gebaut, beförderten diese kleinen Maschinen mit 600 Millimetern Spurmaß und einer Dienstmasse von 11,7 Tonnen in den sechs Monaten der Ausstellung angeblich ohne Reparatur 6 342 446 Personen.

1884: Mallets Gelenklok wird patentiert

Bereits 1884 wurde Anatole Mallets kurvengängige Maschine mit Verbundprinzip, die sogenannte Mallet-Lokomotive, unter der französischen Patent-Nummer 162 876 erstmals amtlich registriert. Im Jahr darauf hatte der Erfinder eine solche Lokomotive für die Meterspurbahnen Korsikas entworfen, doch dort konnte man sich nicht zu einer Bestellung entschließen. Die Prototypen, „Sergent Bobillot“, „France“ und „Kosta“ (für die schwedische Eisenbahn Kosta – Lessebo) entstanden daher 1887 mit den Fabriknummern 52, 57 und 58 im Auftrag Decauvilles. Bis Ende 1889 existierten 15 Exemplare dieses 600-Millimeter-Typs. Erste Exporte erreichten neben Schweden auch Guadeloupe, Französisch Indo-China, Italien und Griechenland.

Der Entwurf zeichnet sich als Gelenklokomotive mit einem fest im Hinterrahmen angeordneten Hochdrucktriebwerk und einem kurvenbeweglich in einem Drehgestell untergebrachten Niederdrucktriebwerk aus, welche mittels Verbundwirkung angetrieben wird. Der Dampf strömt dabei zunächst mit vollem Kesseldruck in das hintere Triebwerk, um dann, etwa zur Hälfte entspannt, das Niederdrucktriebwerk zu bewegen. Die Dampfleitungen benötigen mehrere Gelenke: eine Stopfbuchse zur drehbaren Lagerung des Verbundrohr-



Die Schweizer Patentschrift von 1889 zeigt deutlich das Prinzip und die typischen Merkmale der ersten Mallet-Lokomotiven, etwa den Innenrahmen vorn und einen Außenrahmen hinten.

res sowie zwei Kugelgelenke und ein Dehnungsstück mit Kolben und Dichtringen in der Ausströmung zum Blasrohr. Die Abdichtung erfolgt über sogenannte Weichpackungen.

Mallets Idee war gegenüber den bereits bekannten Gelenk-Typen Meyer und Fairly mit jeweils zwei Drehgestellen in mehrfacher Hinsicht fortschrittlich: Vermeidung der Dichtungsprobleme und des Wartungsaufwands beweglicher Hochdruckleitungen, verbesserte Fahreigenschaften durch weniger Schlingern sowie ein besserer Wirkungsgrad durch ein günstigeres Wärmegefälle.

Mallet-Lokomotiven hatten bei Vorwärtsfahrt einen guten und ruhigen Kur-

venlauf. Bei Rückwärtsfahrt trat jedoch, bedingt durch das steife hintere Fahrwerk ohne Laufachsen, ein unruhiger Lauf ein, wobei in Kurven Stöße deutlich zu spüren waren. Nachteilig war das allen Gelenkloks eigene Schleudern des vorderen Triebwerks, da bei Bergfahrt das Drehgestell und das Rahmentriebwerk belastet wurde. Daraufhin fiel der Druck zwischen beiden Triebwerken ab und die Hochdruckmaschine begann ebenfalls zu schleudern.

In den USA, wo Mallet 1893 seine Konstruktion auf dem International Engineering Congress vorstellte und wo schließlich mehr als 3000 solche Lokomotiven entstanden, trieb man deren Entwicklung mit wahren Giganten auf die Spitze. Die At-

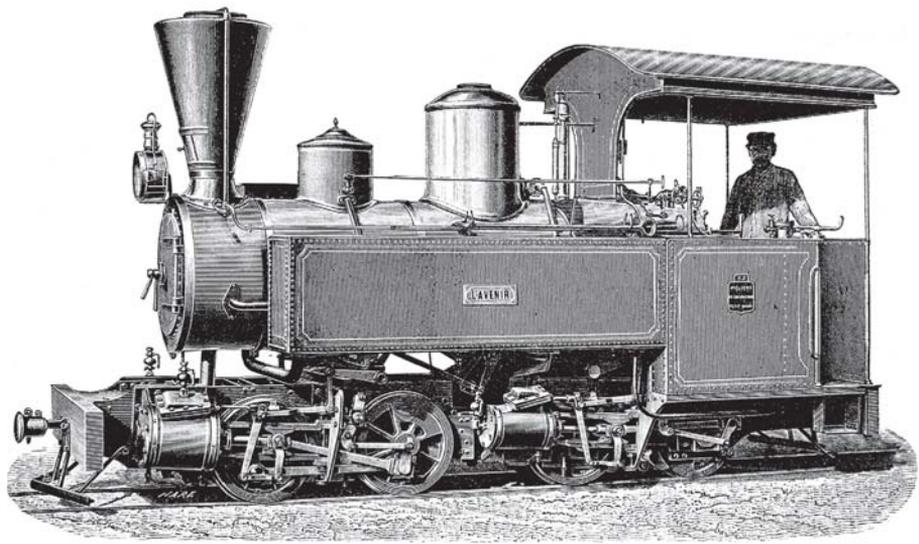
chinson, Topeka & Santa Fe Railroad und die Virginian Railroad experimentierten nach 1910 sogar mit zehn angetriebenen Achsen. Der Bauart (2'E)E2'h4v war jedoch ebenso wenig Erfolg beschieden wie dem kurios erscheinenden Triplex-Versuch (2'D)2'(D2)h6v der Erie Railroad von 1916.

Anatole Mallet (korrekt ausgesprochen „Malleh“, anders als im deutschen Sprachraum üblich), Sohn eines Tuchhändlers und Abgeordneten des Großen Rates von Genf, wurde am 23. Mai 1837 in der Nähe von Genf geboren. Als Anatole Mallet 18 Monate alt war, verlegte der Vater sein Geschäft nach Elbeuf in der Normandie, so dass Mallet in Frankreich aufwuchs. Mit sechs Jahren erlebte er dort die feierliche Einweihung der Eisenbahn Paris – Rouen, einer der ersten Strecken Europas. Ab 1855 studierte er an der renommierten Pariser Ingenieursschule „École Centrale“. Anschließend beschäftigte er sich mit dem Bau von Hafenanlagen in Italien und Vorarbeiten zum Bau des Suezkanals, 1867 erstmals mit Dampfmaschinen. Mallet experimentierte mit der Mehrfach-Expansion, meldete 1874 das erste Konzept einer Verbund-Lokomotive zum Patent an und übertrug es 1876 auf eine B1 n2vt-Lok sowie zwei Jahre später auf einen C-Kuppler der Eisenbahn Biarritz – Bayonne. Beide erzielten eine Brennstoffersparnis von etwa einem Viertel. Ein Anfahrsystem zur Einspeisung von Frischdampf in beide Zylinder hatte Mallet 1874 ebenfalls zum Patent angemeldet.

Für Mallet hatte das Verbundprinzip Priorität

Die zehn Jahre später patentierte Mallet-Gelenklokomotive stellte eigentlich nur eine Weiterentwicklung oben genannter Zweizylindermaschinen dar, da es diese zu keiner weiteren Verbreitung brachten. Mallet war dabei eher an der Popularisierung des Verbundprinzips gelegen als an der des Gelenkrahmens, der für ihn nur Beiwerk war. Erst letzterer fand jedoch große Anerkennung und blieb keineswegs auf Feldbahnen beschränkt.

Maffei in München gebührt die Ehre, bereits 1890 die erste große Normalspur-Mallet gebaut zu haben. Die damals geradezu riesig erscheinende C'C-Tenderlok für die Gotthardbahn mit der Bezeichnung Ed 2x3/3 soll die damals stärkste Loko-



ZEICHNUNG: SIG. HAENSCH

Schon dem Decauville-Ursprungstyp von 1887 war ein internationaler Erfolg beschieden.

Eine Lok des Jahres 1887 gelangte nach Schweden. „Kosta“ wurde 1939 ausgemustert, jedoch überlebte eine gleiche, in Schweden gebaute Lok von 1891 mit dem Namen „Lessebo“. Bei der „östra-Södermanlands Järnväg“ ist diese gelegentlich im Einsatz. Derzeit erfolgt eine Kesselreparatur.

FOTO: LARS-ERIK GUSTAVSSON

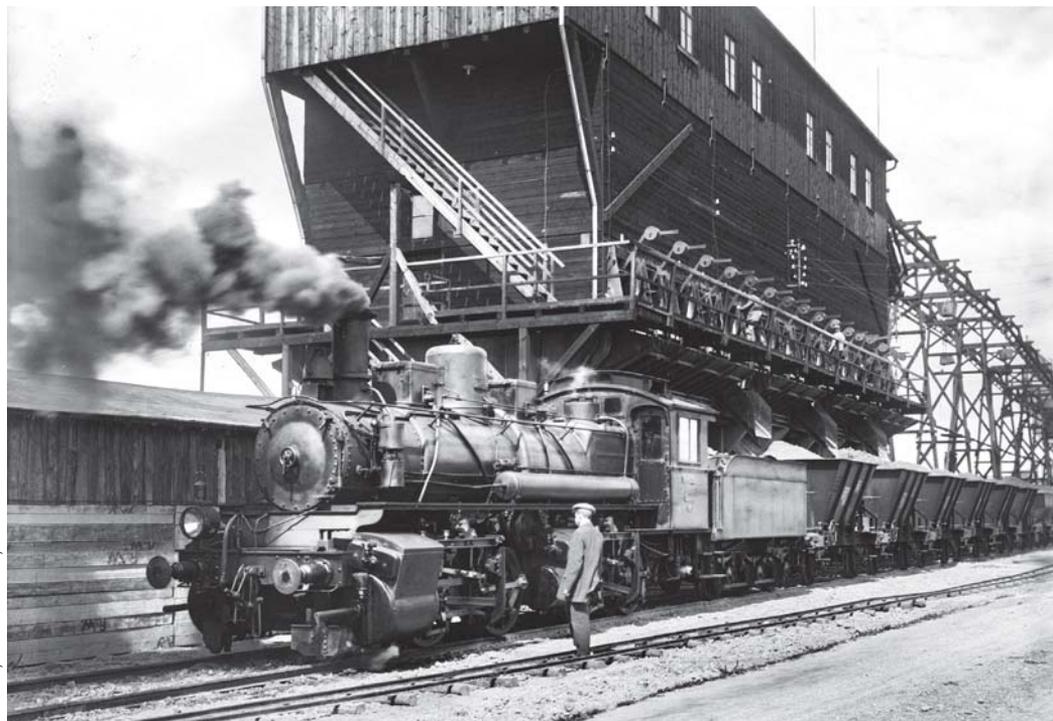


FOTO: SLUB/DEUTSCHE FOTOTHEK/PAUL SCHULZ

Im April 1912 fotografierte der Markscheider Paul Schulz im Freiburger Erz-Bergrevier die 1898 in Chemnitz gebaute 1522 der K.Sä.Sts.B. beim Abtransport von Spülversatz aus einem Tagebau. Die meisten Länderbahnen hatten um 1900 B'B-Loks wie die sächsische IV im Bestand.

Gelenkloks für
die Welt



FOTO: KURT ECKERT, BILDARCHIV DER EBENBAHNSTIFTUNG

Im letzten Betriebsjahr der Strecke Zell – Todtnau waren dort noch die Mallet-Loks 105 (links) und 104 anzutreffen. Beide Maschinen sind in der Schweiz erhalten geblieben.

motive Europas gewesen sein. Aufgrund einiger Unzulänglichkeiten blieb sie aber ein Unikat. Die Centralbahn setzte ab 1891 die 16 Stück umfassende, ebenfalls von Maffei gebaute B'B-Reihe Ed 2x2/2 ein.

Mallet-Lokomotiven halten in Deutschland Einzug

Wenig später kamen die ersten Mallet-Maschinen mit Schlepptender auf. Neben Frankreich und der Schweiz wurde auch

Deutschland von einem gewissen Mallet-Trend erfasst. Bei allen Länderbahnen, außer denjenigen Mecklenburgs und Oldenburgs, kamen nun Mallet-Loks zum Einsatz, was jedoch meist nicht lange währte und auf wenige Exemplare beschränkt blieb.

Bevor der Österreicher Karl Gölsdorf die seitenverschiebbaren Kuppelachsen erfand, damit ab 1897 den Weg für bis zu sechsfach gekuppelte Steifrahmen-Lokomotiven ebnete und den Dampflokbaurevolutionierte, waren Gelenkrahmen die

einzigste Möglichkeit, mehr als drei Kuppelradsätze in einer Maschine unterzubringen. Zusammen mit der Perfektionierung der Heißdampf-Maschinen nach 1900 bestand für den Einsatz aufwendiger Gelenkloks meist keine Notwendigkeit mehr.

Als erste Länderbahn hatte die Badische Staatsbahn zwei B'Bn4v-Mallets (Reihe VIIIc) für die anspruchsvolle Schwarzwaldbahn bestellt. Deren Kesselleistung erwies sich als zu gering, so dass die bis 1900 gebauten weiteren 30 Maschinen einen stärkeren Kessel erhielten.

Von 1894 bis 1899 kaufte die Preussische Staatsbahn 27 Mallets (Gattung G 9), die fast baugleich mit der VIIIc, aber drei Tonnen leichter waren. Die vor allem auf Strecken in der Eifel, Mosel und in Schlesien eingesetzten Lokomotiven wurden wie ihre badischen Schwestern bis 1925 ausgemustert. Von 1900 bis 1904 kamen noch fünf meterspurige Tenderloks der Gattung T 35 hinzu.

Auf den Schmalspurbahnen Württembergs wurde ab 1899 die neun Loks umfassende Gattung Tssd eingesetzt (DRG-Nummern 99 631 bis 639). Vier Loks übernahm noch die Deutsche Bundesbahn. Als letzte schieden 99 637 (1965) und 99 633 (1969) aus. In Bayern waren zur Länder-



FOTO: BURKHARD WOLLNY

Am 11. März 1973 bespannte die bayerische BB II 98 727 einen Sonderzug von Würzburg nach Lauda. Seit 1978 ist sie nicht mehr betriebsfähig.

bahnzeit die meisten deutschen Mallets eingesetzt: Ab 1896 stand auf den Rampen Nordbayerns die Schlepptender-Mallet BBI im Probeinsatz, der ab 1899 dann 31 Tenderloks der Gattung BBII folgten. Obwohl ihre Leistungen durchschnittlich waren und in der Ebene sogar von C-Kupplern übertroffen wurden, hielten sich 98 701 bis 98 731 bis in die 1930er-Jahre, 98 727 blieb im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein erhalten.

Gt2x4/4: die größte und stärkste Tenderlok der Welt

Die Krönung des Mallet-Lokbaus in Europa stellte die bayerische Gt2x4/4 (Baureihe 96) dar, die größte und damals stärkste Tenderlok. 1913 und 1914 wurden 15 Stück gebaut, weitere zehn folgten 1922 und 1923. Die Bayerische Staatsbahn wollte mit ihnen die auf den Rampen nach Probstzella, Heigenbrücken und Marktchorgast notwendigen zwei Schiebeloks ersetzen. Dies ermöglichte zugleich Fahrzeitverkürzungen um die Hälfte. 96 001, 003 und 005 wurden 1933 zerlegt, 96 007 und 015 Opfer des Zweiten Weltkriegs.

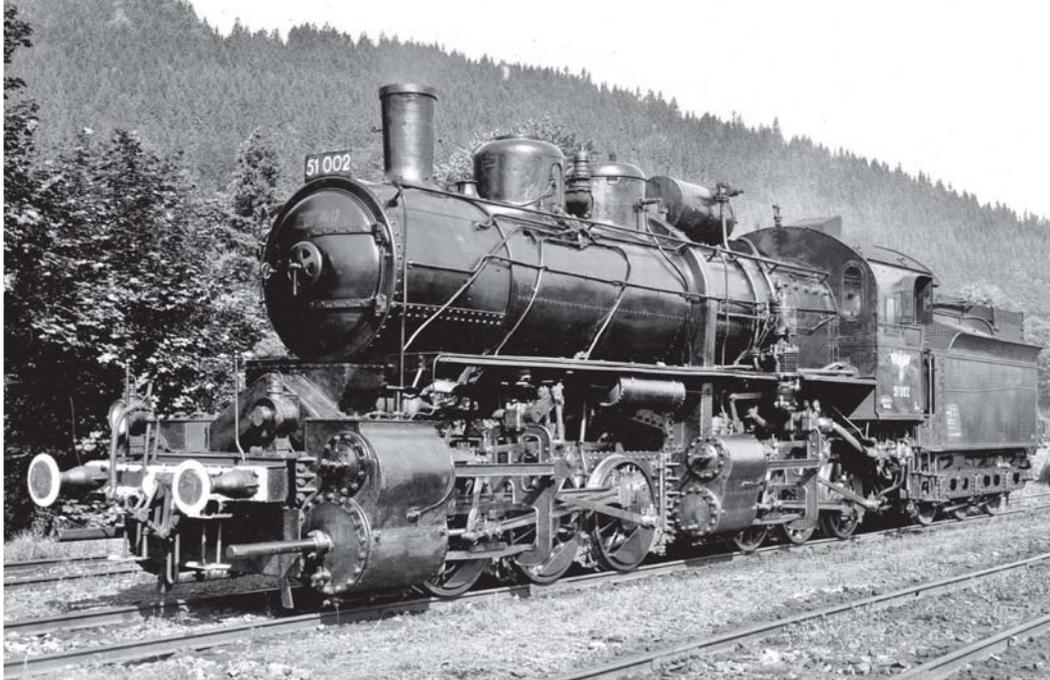


FOTO: HUBERT MAEY, BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG

Eine der größten und formschönsten europäischen Mallet-Baureihen war die ursprünglich ungarische 651. Am 10. August 1942 stand die ehemalige 651050 im Heimat-Bw Hannsdorf.

Nach 1945 gab es im Bereich der DR noch zwei Maschinen (96 002 und 024), welche das Raw Stendal bis zur Ausmusterung im Jahr 1954 einsetzte. Die übrigen 18 Loks verblieben bei der DB, die sich im September 1948 von ihnen trennte.

Für die Heeresfeldbahnen wurden während des ersten Ersten Weltkriegs 20 C'C-Tenderlokomotiven gebaut. Ab 1920 fuhr eine Maschine, die spätere 99 201, als

Gts 2x3/3 auf der Strecke Eichstätt – Kinding. Nach deren Stilllegung 1934 wurde sie verschrottet. Eine baugleiche Maschine blieb jedoch bei der Museumsbahn Blonay – Chamby in der Schweiz erhalten.

In Sachsen setzte man traditionell auf die Bauarten Meyer und Fairly. Die Reihe IV blieb daher dort die einzige Mallet-Baureihe. Die 30 von 1898 bis 1903 gelieferten Loks wurden im Erzgebirge einge-

FRITZ RIMROTTS PENDANT ZUM MALLET-ENTWURF

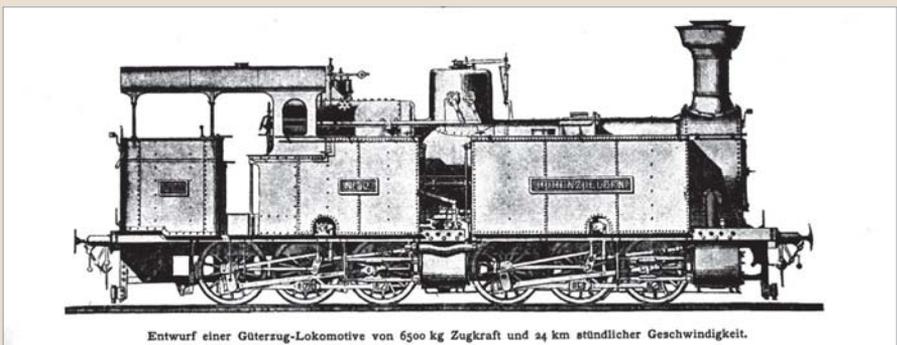
Der Deutsche Fritz Rimrott (geboren 1849 in Aschersleben, gestorben 1923 in Wernigerode) entwarf 1879 noch vor Mallet eine Gelenklokomotive ähnlicher Bauart. Für die letzte Staatsprüfung im Fach Maschinenbau sollte Rimrott eine Güterzug-Lokomotive mit 6500 kN Zugkraft bei 24 km/h entwerfen. Seine Idee sah wie jene Mallets jeweils eine im Rahmen feststehende und eine bewegliche Treibgruppe mit Verbundwirkung, das Drehgestell mit den Niederdruckzylindern jedoch nicht vorn, sondern hinten vor. Die Achsfahrmasse sollte bei einer Dienstmasse von 64,5 Tonnen etwa zehn bis elf Tonnen betragen. Die Lokomotive sollte Krümmungen mit einem Halbmesser von 120 Metern anstandslos bewältigen. Die Höchstgeschwindigkeit gab Rimrott mit 60 km/h an.

Der Kessel für einen Dampfdruck von zwölf Bar sollte mit der Feuerbüchse pendelnd aufgehängt sein, dadurch in Krümmungen um einige Millimeter angehoben werden und sich dementsprechend durch die Schwerkraft auf einfache Weise wieder zurückstellen. Als Auflagen waren Rollen und

Keilschlitten vorgesehen. Die Dampfzuführung in die Hochdruckzylinder sollte auf herkömmliche Weise geschehen, die Weiterleitung in die Niederdruckzylinder (mit doppeltem Querschnitt) wie bei der Mallet-Lok über einen gut isolierten Verbinder. Dabei sollten kupferne Wellenrohre zum Einsatz kommen, alternativ ein Rohr mit Gelenkstopfbuchse für den Verbinder und eine Gummileitung mit Metallspiralen für die Abdampfleitung. Das sich in den Niederdruckzylindern sammelnde Kondenswasser

wollte Rimrott zur Spurkranzschmierung nutzen. Vorgesehen war auch ein selbsttätiges Anfahrventil beziehungsweise an dessen Stelle ein Umschalter für eine dauerhafte Frischdampfzufuhr bei länger andauernder starker Belastung auf Bergstrecken oder vor schweren Zügen.

Es ist keine Maschine nach Fritz Rimrotts Entwurf gebaut worden. Dennoch wurde in Deutschland gelegentlich auch von Mallet-Rimrott-Lokomotiven gesprochen.



ZEICHNUNG: ARCHIV VGB

Illustration des Entwurfs von Fritz Rimrott. Dieser sah eine kurvenbewegliche Verbundlok mit hinterem Drehgestell und beweglich gelagerter Feuerbüchse vor.

Gelenkloks für die Welt



FOTO: KLAUF-HENNING DAMM

Im südfranzösischen Lamastre sind zwei C'C-Mallets betriebsfähig, darunter die 1932 im Elsaß gebaute 414. Sie bespannen die Touristenzüge der Museumsbahn „Train de l'ardèche“.

setzt. 13 Stück wurden noch von der DRG übernommen und als Reihe 55⁶⁰ bezeichnet, aber bis 1927 ausgemustert.

Neben den Länderbahn-Mallets gab es eine größere Anzahl bei Klein- und Privatbahnen. Die Baureihe 99⁵⁹ der DR, übernommen von der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn, stand noch Mitte der 1980er-Jahre im täglichen Plandienst auf der Selketalbahn.

Während in Deutschland rund 40 Bahngesellschaften mehr als 250 Mallet-Lokomotiven anschafften, fand die Bauart im übrigen Europa weniger Verbreitung. Im Geburtsland Frankreich existierten weniger als 100 Maschinen. Nur eine Bahngesellschaft mit Hauptstrecken, die Chemin de fer de l'Est, entschied sich für diesen Typ. Allerdings orderte sie erst im Jahr 1908 lediglich zwei (1'C)C-Tenderloks für industrielle Zwecke – bei ALCo in den USA, wo man inzwischen die größte Erfahrung mit der Herstellung der Gelenkloks hatte. In Frankreich wurde damit keine einzige große Mallet-Lok für Hauptstrecken gebaut.

Von 1887 bis 1961: die erfolgreichste Gelenklok

Auch auf den übrigen Kontinenten waren Mallet-Lokomotiven im Einsatz, mit fünf Maschinen selbst in Australien und Neuseeland. In Asien war die Bauart auf vielen Bergstrecken heimisch. Besonders häufig war sie in Indonesien vertreten, wo rund 100 Loks im Hauptstreckeneinsatz standen. Noch in den 1970er-Jahren betrieb das Depot Tjibatu auf Java ausschließlich große C'C- und D'D-Mallet-Lokomotiven. Java setzte zudem winzige Mallet-Loks



FOTO: DANIEL SIMON

In der Schweiz ist die Ed 2x2/2 196 der „SBB Historic“ betriebsfähig erhalten.



FOTOS (2): GEORG TRUB

Auch zwei der zahlreichen portugiesischen Henschel-Loks fahren in der Schweiz.



Die schwedische Museumsbahn Jädraås – Tallås besitzt zwei 58 Tonnen schwere Mallets von 1910. Lok 12 ist derzeit einsatzfähig, Lok 8 erhält eine Hauptuntersuchung.



FOTOS (Z): KEVIN MADDORE

Eine typische Waldbahn-Lokomotive der USA ist Nummer 110 der Black Hills Central Railroad in South Dakota.



Ebenfalls für Waldbahnen gebaut wurde die Lok „Skookum“. Am 18. Oktober 2018 wurde sie mit einem originalen Baldwin-Werbebanner präsentiert.

auf hunderten Zuckerrohr-Bahnen ein, die letzten fuhren noch bis 2016.

Der Bau von Mallet-Lokomotiven endete erst mit dem allgemeinen Traktionswandel. Nippon Sharyo in Japan produzierte 1961 die letzten vier Mallets für die Atjeh-Tram auf Sumatra. Diese fuhren aber nur noch wenige Jahre.

Die Sowjetunion stellte noch 1954 vier 38 Meter lange und 4000 PS starke, moderne (1'D)D2'h4-Gelenkmaschinen auf die Schienen – mit 214 Tonnen Dienstmasse die schwersten je dort gebauten Lokomotiven. Sie sollen längere Zeit erfolgreich im Einsatz gewesen sein. Über ihr weiteres Schicksal ist leider nichts bekannt.

Mehr als 5000 gebaute Mallet-Lokomotiven

Insgesamt wurden von 1887 bis 1961 weltweit mehr als 5000 Mallet-Lokomotiven gebaut. Das übersteigt die Stückzahlen anderer Gelenklo-Bauarten bei weitem. In den USA war Mallets Konstruktion ab 1904, als die Baltimore & Ohio dort das Mallet-Prinzip einführte, so erfolgreich, dass andere Gelenkbauarten dort fortan chancenlos waren. In Nordamerika fuhren auch die größten Lokomotiven der Welt, alle waren ausnahmslos Mallet-Typen. Die Entwicklung gipfelte in den 40-Meter-„Big-Boys“ der Union Pacific (ALCo) und den 38 Meter langen „Allghenies“ der Chesapeake & Ohio sowie Virginian (Lima). Beide erschienen 1941, entgegen dem ursprünglichen Patent allerdings ohne Verbundwirkung. Die letzten zehn Verbund-Mallets baute Baldwin 1948/49 für die C & O.

Nahezu weltweit blieben Mallet-Lokomotiven erhalten. Eine ganze Reihe von ihnen ist trotz des gegenüber einfacheren Maschinen erhöhten Unterhaltungsaufwands sogar betriebsfähig. Zwar wurden beispielsweise alle ungarischen Mallets

verschrottet, doch finden sich noch in Portugal (zirka 20), Frankreich (14), Deutschland (11), der Schweiz (5), Schweden (4), Großbritannien (1), Montenegro (1), den Niederlanden (1), Spanien (1) und Tschechien (1) erhaltene Exemplare. In Europa sind zirka 15 Mallet-Loks betriebsfähig. In den USA sind noch 31 Mallet-Loks vorhanden, allerdings nur 14 Maschinen mit Ver-

bundwirkung. Betriebsfähig sind neben UP 4014 („Big Boy“) noch die (1'B)B1'h4v-Lok „Skookum“ der Oregon Coast Scenic Railroad sowie zwei (1'C)C1'-Waldbahnloks: Nummer 110 der Black Hills Central Railroad/South Dakota und Nummer 4 der Niles Canyon Railway/Kalifornien (Baldwin 1928). „Skookum“ war 1909, ebenfalls von Baldwin, für eine Waldbahn in Tennes-



FOTO: MITCH GOLDMAN

Chesapeake & Ohio (C & O) 1309, Baujahr 1949, war die letztgebaute Verbund-Mallet der USA. Bei der Western Maryland Scenic Railroad wird die (1'C)C1'h4v-Maschine der Klasse H-6 seit 2014 für rund 2,5 Millionen US-Dollar betriebsfähig aufgearbeitet.



FOTO: BERND SEILER

In Eritrea dampfen einige in den 1930er-Jahren gebaute Mallet-Loks italienischer Herkunft für zahlungskräftige Kunden bis heute auf der meterspurigen Strecke Asmara – Massawa.



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

99 633, bekannt aus „Eisenbahn-Romantik“, ist die einzige betriebsfähige Mallet-Lokomotive Deutschlands auf 750-Millimeter-Spur. Mit 99 637 blieb eine weitere Tssd erhalten.

see gebaut worden. Sie erwies sich allerdings als zu schwer für deren Gleise, wurde daher zurückgegeben und vom Hersteller 1910 nach Oregon verkauft. 1955 blieb sie nach einer Entgleisung auf der Deep River Railroad in Washington, wo sie 22 Jahre lang im Einsatz stand, an Ort und Stelle liegen. 1960 in Einzelteilen geborgen, landete „Skookum“ über Umwege erneut in Oregon, wo sie nach 15-jähriger Restaurierung seit Ende 2018 wieder fährt.

Zahlreiche betriebsfähige Vertreterinnen

Wer Mallet-Lokomotiven im Einsatz erleben möchte, braucht allerdings nicht so weit zu reisen: Die Harzer Schmalspurbahnen besitzen noch vier Meterspur-Lokomotiven dieser Bauart. 99 5906 ist derzeit betriebsfähig und mitunter sogar im Plandienst auf der Selketalbahn zu erleben. Nach langer Aufarbeitung dampft die Mallet 11sm der Brohltalbahn seit 2015 wieder

durch die Eifel. Bereits 2014 kam die Tssd 99 633 beim Öchsle wieder unter Dampf. Und im Frankfurter Feldbahnmuseum ist

die kleinste betriebsfähige Mallet-Lok der Welt, welche von Javas Zuckerrohrbahnen stammt, zu bewundern.

Die Aufarbeitung der einzigen vollständig erhaltenen deutschen Regelspur-Mallet 98 727 geriet ins Stocken. Doch vielleicht vertritt auch diese wertvolle Maschine eines Tages wieder vor Sonderzügen das Erbe des Erfinders und Konstrukteurs Anatole Mallets.

Der mehrfach geehrte und bescheidene Mann, der immer zu seiner Schweizer Herkunft stand, starb vor 100 Jahren, am 6. Oktober 1919, in Nizza. Er hinterließ eine Notiz: „Ich glaube hoffen zu dürfen, meinem Land, dem Beruf, der Zentralschule und der Gesellschaft der Bauingenieure eine Ehre erwiesen zu haben, das ist mein größter Wunsch.“ □ *Olaf Haensch*



FOTO: KLAUS-HENNING DAMM

Mallet-Parade mit den damals betriebsfähigen Harzer Lokomotiven 99 5901, 5902 und 5906 sowie der Schweizer Gastlok 105 der Museumsbahn Blonay – Chamby am 9. August 2012.

ERHALTENE MALLET-LOKOMOTIVEN IN DEUTSCHLAND

Eigentum/Standort	Bezeichnung	Baujahr	Hersteller	Fbr.-Nr.	Bauart	Spurmaß	Herkunft
DGEG, Eisenbahnmuseum Neustadt (Weinstr.)	2100 (Gattung BB I; Torso)	1896	Maffei	1802	B'Bn4v	1435	Kgl. Bay. St. B.
Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein	98 727 (Gattung BB II)*	1903	Maffei	2291	B'Bn4vt	1435	Kgl. Bay. St. B.
Harzer Schmalspurbahnen (Wernigerode)	99 5901*	1897	Jung	258	B'Bn4vt	1000	NWE
	99 5902*	1897	Jung	261	B'Bn4vt	1000	NWE
	99 5903	1898	Jung	345	B'Bn4vt	1000	NWE
	99 5906	1918	Karlsruhe	2052	B'Bn4vt	1000	Heeresfeldbahn
IG Brohltal-Schmalspureisenbahn (Brohl)	11sm	1906	Humboldt	348	B'Bn4vt	1000	Brohltalbahn
Deutscher Eisenbahn-Verein (Bruchhausen-V.)	7s*	1898	Karlsruhe	1478	B'Bn4vt	1000	BLEAG („7kk“)
DGEG (Ochsenhausen)	99 633 (Gattung Tssd)	1899	Esslingen	3070	B'Bn4vt	750	Wü. St. B.
Stadt Bad Buchau, Denkmal	99 637 (Gattung Tssd)	1904	Esslingen	3294	B'Bn4vt	750	Wü. St. B.
Frankfurter Feldbahnmuseum (Frankfurt/M.)	#13	1909	O & K	3902	B'Bn4vt	600	Java

*: in Aufarbeitung; **fett**: betriebsfähig

Das Mega-Familienevent in Göppingen

13.-15. September 2019

JAHRE | YEARS
160 märklin

36. Internationale Modellbahn- Ausstellung & 12. Märklin Tage

Alles rund um die große und kleine Eisenbahn auf
49.000qm, Spiel und Spaß – 3 Tage lang!

- Werksbesichtigung (Einlass Fr. & Sa. von 09:00 - 15:00 Uhr)
- Lokmontage für Besucher
- Lokparade am Göppinger Bahnhof
- Führerstandsmitfahrten
- Mitfahrten in historischen Zügen
- Blick auf die Anlagen im Märklineum
- Über 140 Aussteller an 5 Veranstaltungsorten
- Große LGB-Ausstellung in der EWS Arena
- Vielseitiges Kinderprogramm für Groß und Klein
- Buspendelverkehr und viele Parkmöglichkeiten



13.-15. September 2019 in Göppingen



Fr. & Sa. 09:00-18:00 Uhr, So. 09:00-17:00 Uhr

Weitere Informationen unter www.maerklin.de



Vom Reiterstellwerk in Koblenz-Lützel dirigierte die Standortverantwortlichen Wolfgang Ihrlich und Patrick Petersen den Verkehr.

Im DB Museum am Standort Koblenz, dem Austragungsort des etablierten Sommerfestes, muss man auch über den schwierigen Stand der Eisenbahnkultur in Deutschland nachdenken.

Sommer und Zukunft

„Von der Bundesbahn zur DBAG – 1949 bis heute“ lautete das bewusst bis in die Gegenwart reichende Motto. Mit über 8000 Besuchern war das Sommerfest des DB Museums, das am 22. und 23. Juni am Standort Koblenz stattfand, das erfolgreichste Eisenbahnfest in dessen jüngerer Geschichte. Soviel Zuspruch für Geschichte und Gegenwart eines Verkehrssystems ist konträr zum gleichzeitig fehlenden Konsens über die Zukunft der Schiene in Deutschland. Während eine notwendige Zukunftsdiskussion auf politischer und gesellschaftlicher Ebene derzeit ohne roten

An beiden Festtagen brannte die Sonne vom Himmel. Die Besucher nutzten jeden Schatten, auch den der 66 Jahre alte Vorserien-E 10 005.



Faden geführt wird, sieht dies auf Museumsebene anders aus. Ein schöner Anlass, genauer hinzuschauen.

Museumsleitung, Stiftung, Teams, BSW-Gruppe sowie die Gast-Museumsvereine, die mit Sonderzügen hunderte Gäste zum Fest herbeibrachten, zeigten sich genauso zufrieden wie die zahlreichen Fotojäger und die eisenbahnbegeisterten Elternteile, die Kind und Kegel ins Museum führten. Diese Durchmischung verschiedener Zielgruppen entspricht dabei der Neuausrichtung des DB Museums. Für die Fahrzeugparade reisten Fans aus ganz Europa an. Die Veranstaltung war aber auch ein großes Familienfest, weil Führerstandsmitfahrten auf der Lengericher 78 468 und Fahrten mit den 5- und 7 1/4-Zoll-Bahnen genauso zum zweitägigen Event gehörten wie ein eigenes Kinderprogramm und viele andere Attraktionen, einschließlich dem wichtigen gastronomischen Angebot. Der auf dem Gelände pendelnde Adler-Zug avancierte zum Publikumsliebbling und der zum Betriebskonzept gehörige TEE-Zug fuhr morgens und abends zwischen Köln/Hanau und dem Museums Gelände. Ein kostenloser örtlicher Zubringerverkehr zwischen Hauptbahnhof und Museums Gelände war eingerichtet.

Wurde so die Vielfalt des Eisenbahnhobbys den Besuchern nahegebracht, kam man doch an die Grenzen dessen, was der Standort noch zu leisten vermag; nicht allein, dass 150 Ehrenamtliche bis zum Anschlag im Einsatz waren und trotzdem nicht jedes Fahrzeug auf Hochglanz poliert werden konnte: Das Museum braucht schlichtweg mehr Platz. Der Standort, der die Verantwortung für die einsatzfähigen Fahrzeuge des DB Museums trägt und mannigfache Großexponate zu den Themen „Bundesbahn“ und „Salonwagen“ zeigt, managt zudem den Leihverkehr der Eisenbahnfahrzeuge (zwei Drittel des Museumsbestands wird von Partnern wie Vereinen, Kommunen und Museen betreut). Längst ist man mit der Rückführung zahlreicher Exponate konfrontiert, da die Eisenbahn-Kulturlandschaft Deutschlands in einer schwierigen Phase steckt. Nicht nur Vereine, die langjährige Partner des DB Museums sind, können der sich verschärfen-

Oft dicht umlagert waren die Adler und die unzähligen Pendelfahrten, die der Adler-Zug bestritt, stets bis auf den letzten Platz belegt.



Marcus Hirt ist Lokführer. Nicht nur auf dem Adler, mit dem er sich bestens auskennt, er fährt außerdem bei DB Fernverkehr.

den Eisenbahngesetzgebung kaum noch gerecht werden. Derzeit konkretisieren sich deshalb die Bemühungen, an den

Rückführung zahlreicher Exponate und Platzproblem

Standorten des DB Museums zusätzliche Abstellflächen zu schaffen. Erstmals sind langfristige Perspektiven über Jahrzehnte der Maßstab. Dabei sollen Konzeptionen greifen, welche große deutsche Eisenbahnmuseen einschließen. Weil das eige-



Beinahe zum letzten Betriebsakt gehörte es für 01 118 (012118) aus Frankfurt, vor Fristablauf in Koblenz dabei zu sein.

ne Sammlungskonzept dabei auch künftige Exponate der DBAG wie etwa den ICE 1 vorsieht, wägt man im Dialog mit anderen Museen ab, wo Straffungen möglich sind.

Trotz solcher Herausforderungen, die nicht nur das DB Museum in Unruhe versetzen, ist man als ältestes Eisenbahnmuseum gegenüber anderen Ländern bei den Investitionen zurückgefallen. Zwar ist man von der wirtschaftlichen Lage des Konzerns abhängig, will man aber in Zukunft eine gewichtige Rolle spielen und zum 200-jährigen Bestehen der Eisenbahn



Die 1951 von Krauss Maffei gebaute V80005 (280005) wurde nach ihrem Einsatz in Italien äußerlich wiederaufgearbeitet und gilt als ein Schmuckstück des Museums.



Während einer TEE-Sonderfahrt zum Sommerfest signierten der TEE-Zugchef Simon Serio sowie die Projektkoordinatorin und ehemalige Zugsekretärin Elisabeth Urbanus eigens zwei Zuglaufschilder.

trotz aller gesetzlichen und betrieblichen Herausforderungen Paraden mit betriebsfähigen Exponaten abhalten, muss dieser Abstand wieder aufgeholt werden. Deshalb sind Investitionen nötig, und hier steht das Museum wieder in einer Reihe mit der Eisenbahn in Deutschland insgesamt. Für das Eisenbahnmuseumswesen sind Investitionen auf breiter Basis notwendig, so, wie

sie vor Jahren für einige Schmalspureisenbahnen mit individuellen Vor-Ort-Lösungen im Zusammenspiel der Akteure aus Politik, Tourismuswirtschaft und Bevölkerung in Angriff genommen wurden. Zahlreiche Maßnahmen greifen bereits und tragen zum Gesamtimage der „Eisenbahn-Kulturlandschaft“ in Deutschland bei. Das DB Museum sieht dieses Potenzial auch



Die in Hamburg-Eidelstedt aufwendig wiederaufgebaute E03 001 war einer der wichtigsten Stars der Parade.



Jeden erhöhten Standpunkt nutzen Eisenbahnfreunde zum Fotografieren. Das DB Museum zeigte sich verständnisvoll und ließ dies wo immer möglich zu.

für das Erbe der Staatseisenbahnen und sich als Triebfeder einer solchen Entwicklung.

Dass Eisenbahn in musealer Verantwortung nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern immer auch ein Stück Zukunft ist, sollte deshalb die Teilnahme des ICE „Advanced TrainLab“ beim Sommerfest symbolisieren. Abseits ausstehender politi-

scher Entscheidungen, versucht die DBAG die Herausforderung zukünftiger Entwicklungen mit einem eigenen rollenden Forschungslabor in die Hände zu nehmen und zeigt Flagge.

Täte es die Gesellschaft für ihre Eisenbahn ebenso und wäre der Zuspruch zum Sommerfest der Maßstab, wäre vieles einfacher. □
Hendrik Bloem



Auch E10 1239 war zu Gast. Die über 57 Jahre alte Maschine hatte letztes Jahr eine Fristverlängerung bis 29. Oktober 2019 bekommen und zeigte sich in bestem Zustand.



FOTOS: HENDRIK BLOEM

Stimmungsvoll beschloss die kurze VT 11.5-Einheit den Reigen. Sie zeigte sich äußerlich noch nicht so gepflegt wie andere Museumsfahrzeuge.

www.themt.de

Gartenbahn-Kompendium

Grundlagen, Technik und Praxis für den Gartenbahn-Modellbau im Maßstab 1:22,5.

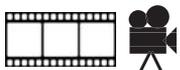
■ Wie ließe sich das schönste Hobby der Welt besser mit einem Gang an die frische Luft kombinieren als mit dem Bau einer Gartenbahn? Thomas Heyl und Ronny Schmid beschäftigen sich seit anderthalb Jahrzehnten mit der Materie. Der beeindruckende Materialfundus aus den zahlreichen Bastelprojekten dieses Zeitraums bildet den Grundstock dieser Website. Neben allgemeinen Informationen zu Vorbild und Modell bietet die Seite eine fundierte und umfassende Einführung in die Elektronik und vermittelt die wichtigsten Techniken zum Selbstbau von Modellen. Ihr Materialreichtum macht die Seite zu einer lohnenden Lektüre für Modellbahner aller Spurweiten: Insbesondere Freunde der Epoche II werden an den detaillierten Erläuterungen zum historischen Vorbild samt zeitgenössischer Impressionen ihre Freude haben.

www.saar-nostalgie.de

Kultur- und Industriegeschichte

Einblick in die Geschichte einer auch eisenbahnhistorisch interessanten Region.

■ Das Saarland begeistert nicht nur durch seine Natur und französisches Savoir Vivre, das kleinste deutsche Flächenland kann auch auf eine bewegte Geschichte zurückblicken. Die historischen Verwicklungen zwischen den Nachbarländern Deutschland und Frankreich haben auch in der Industrie- und Eisenbahnlandschaft (siehe Seite 30) der Region ihre Spuren hinterlassen. Davon zeugt auch diese lesenswerte Website, die von einer Gruppe Ehrenamtlicher mit großem Engagement betreut wird. Eindrucksvoll und lebendig berichten die Verfasser dort von ganz persönlichen Erinnerungen. Auch der Eisenbahn werden zwei reich bebilderte Kapitel gewidmet – eine ideale Vorbereitung für einen Besuch dieser an Industriedenkmälern reichen Region.



<https://youtu.be/WskCcy7SvzU>

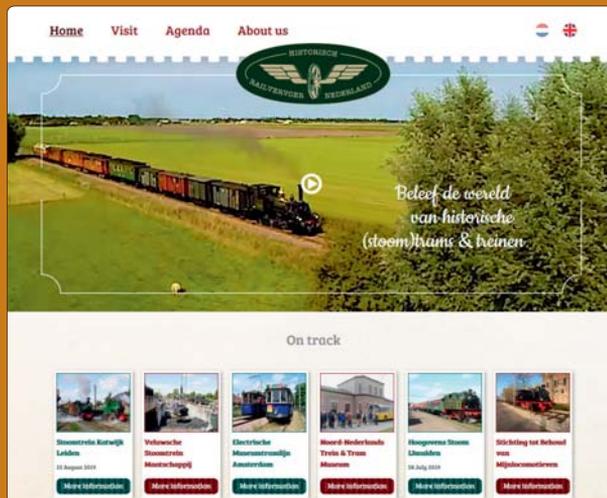
Rückkehr einer Legende

Eisenbahn-Enthusiasten wollen den VT 18.16 wieder in Betrieb nehmen.

■ In den 1960er- und 70er-Jahren verbanden die DR-Schnelltriebwagen der Bauart SVT 18.16 Berlin und Leipzig mit Malmö, Karlsbad, Kopenhagen und Wien und sorgten für internationales Flair auf den Gleisen der DR. Eine Garnitur war noch bis 2003 als betriebsfähiger Museumszug im Einsatz. Nach langer Abstellzeit erlebte einer der beiden Triebköpfe 2018 im Rahmen der Ausstellung „TEE trifft auf Vindobona“ im DBMuseum Nürnberg eine kleine Renaissance –



www.railmusea.nl



Museumslandschaft

Zahlreiche Vereine und Museen machen die Niederlande zum Paradies für Eisenbahnfreunde.

■ Die niederländischen Eisenbahner waren ihren deutschen Kollegen in den vergangenen Jahrzehnten oft ein Stück voraus: So musterte die Nederlandse Spoorwegen (NS) bereits 1958 ihre letzte Dampflokomotive aus – gut zwei Jahrzehnte vor der DB. Zeitgleich formierte sich eine bunte und vielfältige Museumslandschaft, um das reiche eisenbahnhistorische Erbe des Landes zu bewahren. Die „Historisch Railvervoer Nederland“ (HRN) bietet auf ihrer übersichtlich gestalteten Seite einen umfassenden Einblick in die Aktivitäten der zahlreichen Institutionen. Direkt auf der Startseite empfängt eine bunte Karte den Besucher und führt, nach Regionen sortiert, direkt zu den Websites der Vereine und Museen. Parallel dazu informiert ein Kalender über aktuelle Termine und Veranstaltungen. Auch ausgewählte Inhalte der Social-Media-Kanäle Facebook und Twitter lassen sich auf der Seite verfolgen.

Seite an Seite mit dem VT 11.5 der DB. Eine Gruppe von Enthusiasten um die beiden Eisenbahner Ingo Kamossa und Mario Lieb wagt nun das, wovor selbst die DB AG zurückschreckte: Der VT 18.16 soll betriebsfähig aufgearbeitet und später für Sonderfahrten vermarktet werden. Im ersten Schritt wurde der Zug im März 2019 nach Dresden überführt (siehe MEB 6/19). Dort sollen die nötigen Arbeiten durchgeführt werden. Eine sehenswerte halbstündige Dokumentation des MDR berichtet von dieser Überführung und den nötigen Vorbereitungen. Dabei kommen nicht nur die Akteure zu Wort, auch viele Zeitzeugen erinnern sich vor der Kamera an ihre persönliche Verbindung zu dem berühmten Zug. Historische Filmaufnahmen verleihen der Dokumentation zu diesem sympathischen wie ambitionierten Projekt ein ganz besonderes Flair.

Bahn- und Zeitgeschichte

NEU

Die Zugförderung in Nordbaden und Ostwürttemberg

Teil 1: Geschichte, Aufgaben, Episoden

Best.Nr. 581906 | € 39,95



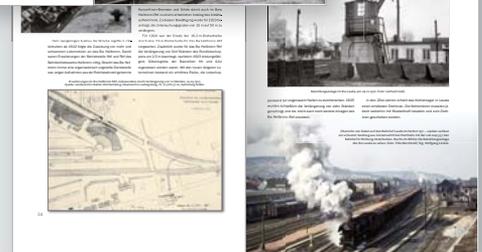
Teil 2: Dienststellen und Strecken

Best.Nr. 581907 | € 39,95

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

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

Teil 2 stellt die Dienststellen des MA Heilbronn und die Bahnstrecken im MA-Bezirk in den Vordergrund. In den Aufnahmen bekannter Eisenbahnfotografen lebt die Dampf-lokepoche und die Zeit der späten Bundesbahn in den Bahnbetriebswerken und Lok-bahnhöfen nochmals auf. Streckenaufnahmen bringen dem Leser die landschaftliche Schönheit und die betriebliche Vielfalt im MA-Bezirk Heilbronn nahe.



Jeder Band mit 272 Seiten, gebunden mit Hardcover, Großformat 22,3 x 29,7 cm, mit ca. 500 bzw. 600 Farb- und Schwarzweißfotos, Skizzen und Zeichnungen



Lok D 11 (Henschel, 1967) der Dillinger Hütte zieht einen 16-achsigen Torpedowagen mit flüssigem Roheisen vom Hochofen in den Werksbahnhof.

Auch nach dem Ende der Steinkohleförderung ist das Saarland eines der letzten Refugien des Montangüterverkehrs in Deutschland.

Das letzte Revier

Während der Industrialisierung im 19. Jahrhundert entwickelten sich die Produktionsstätten der saarländischen Eisen- und Stahlindustrie an den Standorten der Kohleförderung entlang der Achse Dillingen – Saarbrücken – Neunkirchen. Mit der Schließung des Bergwerks Saar im Jahr 2012 endete der Steinkohlenbergbau im Saarland nach über 200 Jahren. Neben den regionalen Kohlevorkommen war ursprünglich auch die Nachbarschaft zum lothringischen Eisenerzrevier ein wesentlicher Standortfaktor für die Entwicklung der Montanindustrie an der Saar. Ab den 1970er-Jahren litt die lothringische Eisenerzförderung jedoch unter der Konkurrenz reichhaltigerer Erze aus Übersee. Die für die Roheisen-

erzeugung notwendigen Rohstoffe sind seither aus immer größer werdenden Entfernungen in das Saarland zu transportieren, wobei neben der Schifffahrt naturge-

mäß auch die Eisenbahn als Massentransportmittel eine wichtige Rolle spielt.

Die Dillinger Hütte sowie die Stahl- und Walzwerke an den Standorten Dillingen,

151 161 der Saarrail GmbH verlässt mit einem aus fünf schweren Flüssigeisen-Waggons gebildeten „Suppen-Zug“ den Werksbahnhof der Dillinger Hütte nach Völklingen.





Die Alstom-Prima 437011 der SNCF (BB37000) hat soeben einen leeren Kalkzug im Werksbahnhof der Dillinger Hütte abgeholt und zieht ihn nun über das Gleisdreieck in Richtung Saarlouis und Frankreich.

Völklingen, Saarbrücken-Burbach und Neunkirchen sind Start- und Zielpunkt zahlreicher Eisen-, Stahl-, Kohle-, Erz- und Kalkzüge verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen (darunter DB Cargo, RBH, CFL, SNCF und Europorte). Den für die Roheisenerzeugung notwendigen Koks erzeugt die Zentralkokerei Saar am Standort Dillingen. Die dafür erforderliche Importkohle wird unter anderem von der DBAG-Tochter RBH transportiert. DB Cargo zeichnet für die Eisenerztransporte vom Rotterdamer Hafen zur Dillinger Hütte verantwortlich. Diese rund 5000 Tonnen schweren Züge werden von Doppeltraktionen aus Lokomotiven der Baureihe 189 bespannt. Die herkömmliche Schraubenkupplung wäre diesen Lasten nicht gewachsen, daher sind Loks und Wagen mit einer Mittelpufferkupplung ausgestattet.

Montangüterverkehr aus nächster Nähe

Vom öffentlichen Raum der Saarlouiser Straße aus kann man den regen Eisenbahnbetrieb der Dillinger Hütte, die über ein Gleisdreieck an die Bahnstrecke Trier-Saarbrücken angebunden ist, gut beobachten. Bahnbetriebliches Highlight sind zweifellos die Flüssigeisentransporte. Es gibt wohl keinen anderen Hochofenstandort, an dem man so hautnah – und wohlgerneht ganz legal und sicher vom öffentlichen Gehweg aus – mitverfolgen kann, wie sich der Strahl des glutroten flüssigen Roheisens vom Hochofen in die 16-achsigen Torpedowagen ergießt. Die Waggons werden nach der Beladung von

den werkseigenen Rangierloks der Dillinger Hütte – wegen des hohen Gewichts einzeln – in den Werksbahnhof gezogen und dort zu Zügen mit maximal acht Waggons für die Stahlwerke in Völklingen zusammengestellt.

Auf der DBAG-eigenen Strecke zwischen dem Werksbahnhof der Hütte und Völklingen werden diese „Suppenzüge“ von ehemaligen DB-E-Loks der Baureihe 151 gezogen, die sich nun im Besitz der Saarrail GmbH befinden. □ Roland Wirtz



294704 stellt im Bahnhof Dillingen eine leere Erzzuggarnitur neu zusammen. Hinter der Lok sind Adapterwagen für die automatische Kupplung der Erzwaggons zu sehen.

FOTOS: ROLAND WIRTZ

GRENZVERBINDUNG IM DORNROSCHENSCHLAF

Die eingleisige und nicht elektrifizierte Niedtalbahn Dillingen (Saar) – Bouzonville (Frankreich) hatte einst eine große Bedeutung für den Güterverkehr zwischen den Standorten der Montanindustrie im Saarland und in Lothringen. Seit der Einstellung des Güterverkehrs im Jahr 2013 ist dieser Eisenbahngrenzübergang jedoch ohne planmäßigen Verkehr. Anlässlich des Karfreitagsmarkts in Bouzonville wird die RB 77 Dillingen – Niedaltdorf einmal im Jahr nach Frankreich verlängert. Statt der üblichen 642 kommen dann Triebzüge der Baurei-

he 628 zum Einsatz. Aktuell bekundet die Firma Europorte Interesse an einer Reaktivierung der Strecke, um ihre Kalkzüge auf direktem Weg von Frankreich zur Dillinger Hütte fahren zu können und den rund 45 Kilometer langen Umweg über Forbach zu vermeiden.



Über diese Brücke bei Niedaltdorf verkehren seit 2013 nur noch die Karfreitagssonderzüge nach Bouzonville (Frankreich).

Die Einheitsloks der Baureihe 86 prägten über Jahre hinweg das Bild auf den Strecken der ehemaligen Halle-Hettstedter Eisenbahn. Erst 1976 endete die Kleinbahn-Romantik im Mansfelder Land.

Inselbetrieb



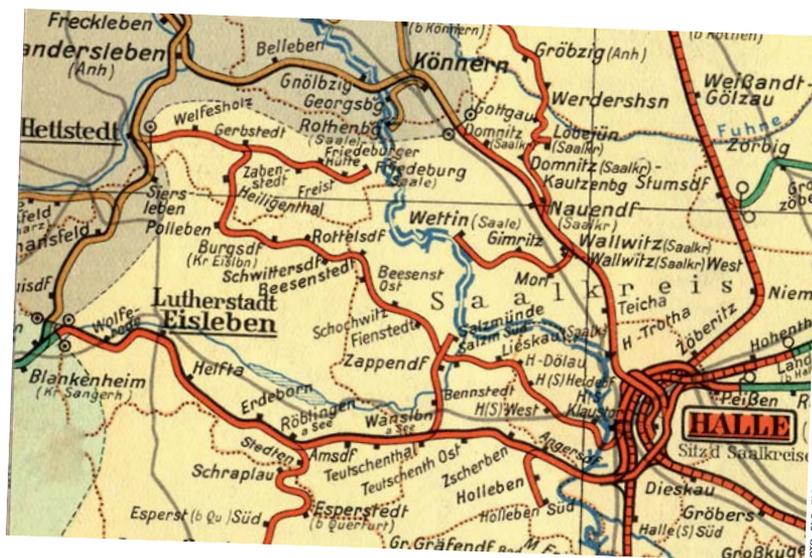
FOTO: SIG. DIRK ENDISCH

86 1435 war im Sommer 1975 bei Welfesholz mit einem Personenzug nach Hettstedt unterwegs. Die Reisezüge auf der Strecke Hettstedt – Heiligenthal bestanden meist aus fünf zweiachsigen Einheitspersonenzügen der Gattung Bi und einem zweiachsigen Einheitspackwagen.

Wenn von den Einsätzen der Baureihe 86 die Rede ist,

denken die meisten Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner an die Strecken im Erzgebirge, die als Muldenalbahn bekannte Verbindung Glauchau (Sachsen) – Rochlitz (Sachsen) – Großbothen oder an die Nebenbahnen in der Oberlausitz und auf der Insel Usedom. An das Mansfelder Land denken dagegen nur wenige Dampflokmans, obwohl die 1'D1'h2t-Maschinen rund 25 Jahre das Bild vor den Personen- und Güterzügen auf den Strecken der ehemaligen Halle-Hettstedter Eisenbahn-Gesellschaft (HHE) prägten.

Die HHE zählte einst zu den größten und profitabelsten Kleinbahnen innerhalb des Lenz-Konzerns. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Halle (Saale) zu einer der wichtigsten Industriestädte in Mitteldeutschland. Maßgeblichen Anteil daran hatte die sehr gute Verkehrstechnische Erschließung der Saalestadt, die bereits ab 1849 einen Eisenbahnanschluss besaß. Bis 1872 wuchs der Bahnhof in Halle (Saale) zu einem der größten Eisenbahnknoten in der Region. Lediglich das meist landwirtschaftlich genutzte Mansfelder Land zwischen der Saale und den östlichen Ausläufern des Harzes blieb ohne Bahnanschluss. Erst Anfang der 1890er-Jahre wurden erste Ideen für den Bau einer Eisenbahn von Halle (Saale) durch das Mansfelder Land nach Hettstedt erörtert. Die hier ansässige Agrarindustrie und der Berufsverkehr versprachen ein beachtliches Verkehrsaufkommen. Am 28. März 1895 konstituierte sich schließlich mit einem Stammkapital von 4,1 Millionen Mark die Halle-Hettstedter Eisenbahn-Gesellschaft, deren größter Aktionär die Firma Lenz & Co. war. Das Unternehmen beteiligte sich mit 2,6 Millionen Mark an der HHE. Im Sommer 1895 begannen schließlich die Bauarbeiten. Nach nicht einmal einem Jahr traf am 20. Mai 1896 der erste Personenzug aus Halle (Saale) im festlich geschmückten Bahnhof Gerbstedt ein. Zwei Tage später nahm die HHE den planmäßigen Personenverkehr auf der 44,6 Kilometer langen regelspurigen Kleinbahn Halle-Klaustor – Gerbstedt – Hettstedt



Ab 1968 wurde von der ehemaligen HHE nur noch der Abschnitt Hettstedt – Gerbstedt – Heiligenthal im Personen- und Güterverkehr bedient.

auf. Der Güterverkehr folgte am 1. August 1896. Zu diesem Zeitpunkt plante die HHE den Bau einer 9,3 Kilometer langen Stichstrecke von Gerbstedt nach Friedeburg, deren erster Abschnitt Gerbstedt – Friedeburger Hütte am 2. Oktober 1899 übergeben wurde. Das fehlende Streckenstück Friedeburger Hütte – Friedeburg wurde am 1. September 1900 eröffnet.

Die HHE erwies sich von Beginn an als eine wahre Goldgrube für ihre Aktionäre. Im Geschäftsjahr 1905/06 beförderte das Unternehmen mehr als 1,36 Millionen Reisende und über 607 000 Tonnen Güter. Dazu standen der HHE zwölf Dampfloks sowie 28 Personen- und 214 Güterwagen

zur Verfügung. Zum Personal zählten 59 Beamte und 31 Arbeiter. Nach Abzug aller Ausgaben konnte die HHE über Jahre hinweg Dividenden zwischen 2,75 und 3,5 Prozent ausschütten. Auch in den wirtschaftlichen Krisenzeiten in den 1920er- und 1930er-Jahren erwirtschaftete die HHE Gewinne. Beispielsweise wies der Geschäftsbericht für das Rechnungsjahr 1929/30 einen Überschuss von mehr als 165 000 Reichsmark aus.

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg änderten sich die Verhältnisse grundlegend. Die Verwaltung des späteren Landes Sachsen-Anhalt stellte die HHE am 1. März 1946 unter Sequester. Die Betriebsführung



Kleinere Reparaturen führten die Eisenbahner der Est Gerbstedt selbst aus. Am 3. April 1976 wurde bei der 86 1573 ein Schaden am Oberflächenvorwärmer beseitigt. Für die obligatorischen Fristarbeiten wurden die Maschinen ab Sommer 1968 nach Röblingen überführt.



FOTO: SIG. DIRK ENDISCH

Am 18. Juli 1975 herrschte Hochbetrieb in der Est Gerbstedt: 86 1435 wurde für den nächsten Einsatz vorbereitet. Dahinter ist 86 1573 zu sehen, die gerade angeheizt wurde. Der zweigleisige Lokschuppen in Gerbstedt bot Platz für insgesamt vier Maschinen der Baureihe 86.

oblag ab dem 1. Januar 1947 der „Sächsischen Provinzbahnen GmbH“, bevor die HHE ab 15. August 1948 der Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt unterstand. Am 1. April 1949 übernahm die DR die Anlagen und Fahrzeuge der ehemaligen HHE.

Die Strecken Halle Kloster – Hettstedt und Gerbstedt – Friedeburg gehörten fortan zum Bereich der Reichsbahndirektion (Rbd) Halle. Diese führte zunächst die bei der DR üblichen Verwaltungsstrukturen ein. Der Lokbahnhof Halle Kloster wurde dabei in ein selbstständiges Bahnbetriebswerk (Bw) umgewandelt, dem der Lokbahnhof (Lokbf) in Gerbstedt, der Lokschuppen in Halle Turmstraße und die Werkstatt in Nietleben unterstanden. Bereits zum 1. August 1952 löste die Rbd Halle das Bw Halle Kloster auf und wandelte es in eine Außenstelle des Bw Halle P um.

86 1722 und 86 1738 waren im Sommer 1975 als Leerfahrt bei Gerbstedt unterwegs. Nur wenige Monate später, im Frühjahr 1976, wurden beide Maschinen abgestellt.

Auf der Suche nach der richtigen Lok

Die DR hatte von der HHE insgesamt 13 ELNA-Maschinen der Bauarten 1'Ch2t und Dh2t übernommen, die am 1. Januar 1950 in die Baureihen 91.64 und 92.64 umgezeichnet wurden. Allerdings genügte dieser Fuhrpark mehr schlecht als recht den betrieblichen Belangen. Daher wies

die Rbd Halle dem Bw Halle Kloster umgehend einige Exemplare der Baureihe 74.4–12 (preußische T 12) zu. Doch die Maschinen waren aufgrund ihres vergleichsweise großen Kuppelraddurchmessers für den Einsatz auf den steigungsreichen Strecken der ehemaligen HHE nur bedingt geeignet. Als Ersatz erhielt das Bw Kloster Anfang 1951 einige Lokomotiven der Baureihe 94.2–4 (preußische T 16). Hinsichtlich ihrer Leistung entsprachen die Eh2t-Maschinen zwar den Anforderungen, doch das relativ starre Fahrwerk beanspruchte den Oberbau über Gebühr. Außerdem führten die Gleisbögen zu einem überdurchschnittlich hohen Verschleiß an den Radreifen der Baureihe 94.2–4. Also ging die Suche nach einem geeigneten Loktyp weiter. Auch die Versuchsfahrten mit der Baureihe 52 brachten nicht den gewünschten Erfolg.

Schließlich entschied sich die Rbd Halle für die Baureihe 86. Bereits im Frühjahr 1950 hatte das Bw Kloster die ersten drei 1'D1'h2t-Maschinen eingesetzt. Mit einer indizierten Leistung von 1030 PSi und einer Anfahrzugkraft von 17,15 Mp (168 kN) genügte die Baureihe 86 den betrieblichen Belangen. Auch die Achsfahr- (15,2 Tonnen) und die Metermasse (6,4 Tonnen/Meter) sprachen nicht gegen eine Verwendung auf den Kleinbahnen im Mansfelder Land. Ab dem Sommer 1952 stockte die Rbd Halle den Bestand der Baureihe 86 in den Lokbahnhöfen Halle Kloster und Gerbstedt schrittweise auf. In der Folgezeit



FOTO: THOMAS RIEGER/SIG. DIRK ENDISCH



Im Sommer 1975 hatte 86 1435 mit einem Personenzug aus Gerbstedt den Bahnhof Hettstedt erreicht.

waren in beiden Dienststellen durchschnittlich neun Exemplare stationiert, die den Personen- und Güterverkehr auf den Strecken Halle Kloster – Hettstedt und Gerbstedt – Friedeburg bestritten.

Doch Anfang der 60er-Jahre zeichnete sich das Ende der ehemaligen HHE ab. Die Gleisanlagen waren in einigen Abschnitten völlig verschlissen. Außerdem stand der in unmittelbarer Nähe der Saale angelegte Bahnhof Halle Kloster den städtebaulichen Planungen in Halle im wahrsten Sinne des Wortes im Wege. Für die zahlreichen Beschäftigten der Chemiekombinate in Schkopau und Leuna wurden dringend neue Wohnungen benötigt, so dass ein Teil der Bahnanlagen der Trabantsiedlung Halle-Neustadt weichen musste.

Zuerst gab die DR mangels Nachfrage am 29. September 1962 den Personenverkehr auf der Stichstrecke Gerbstedt – Friedeburg auf. Am 11. März 1968 fuhr der letzte Personenzug auf dem Abschnitt Halle Kloster – Heiligenthal, der bis zum 25. Mai 1968 mit Bussen im Schienenersatzverkehr bedient wurde. Der Güterverkehr zwischen Halle Kloster und Heiligenthal endete am 28. September 1968.

Beschaulicher Betrieb

Damit wurde von der Stammstrecke der ehemaligen HHE nur noch der 11,6 Kilometer lange Abschnitt Hettstedt – Heiligenthal betrieben. Die Kursbuchstrecke

(KBS) 603 wies noch immer beachtliche Beförderungsleistungen auf. Im Personenverkehr bestimmte der Berufs- und Schülerverkehr nach Hettstedt das Bild. Ab dem Sommer 1968 setzte die DR auf dem Abschnitt Hettstedt – Gerbstedt werktags zehn Personenzugpaare ein. Zwischen Gerbstedt und Heiligenthal genügten werktags zwei Zugpaare. Außerdem sah der Fahrplan täglich ein Nahgüterzugpaar auf der Verbindung Hettstedt – Heiligenthal vor. Zu den wichtigsten Kunden

gehörten das Agrochemische Zentrum (ACZ) in Welfesholz und der VEB Zuckerfabrik Helmsdorf bei Heiligenthal. Während der Rübenkampagne musste die Rbd Halle zeitweilig zusätzliche Güterzüge einlegen, da die Fabrik täglich bis zu 1000 Tonnen Zuckerrüben verarbeiten konnte.

Die Zugförderung auf der Strecke Hettstedt – Heiligenthal oblag der Einsatzstelle (Est) Gerbstedt. Der zweigleisige Lokschuppen bot Platz für vier Maschinen der Baureihe 86. An der Rückseite des Ziegel-



Am 17. Juni 1975 musste 86 1738 zu Fristarbeiten nach Röblingen. Die Überführung von Hettstedt nach Gerbstedt erfolgte als Vorspann vor einem Reisezug, der mit 86 1435 bespannt war. Im Zug lief eine modernisierte „Donnerbüchse“ (erster Wagen hinter den Loks) mit.



FOTO: THOMAS RIEGER/SG, DIRK ENDISCH

Im Sommer 1975 stand 86 1738 mit einem Personenzug im Bf Heiligenthal. Nach dem 11. März 1968 endeten hier die Reisezüge aus Hettstedt.

bauwerks befanden sich eine kleine Werkstatt und ein turmähnlicher Anbau, in dem der Wasserbehälter und die Sozialräume untergebracht waren. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Bahnhof Gerbstedt befand sich der Kohlebensan mit dem Kohlekran hinter dem Lokschuppen. Zwei Wasserkräne und eine Schlackegrube vervollständigten die Anlagen der Est Gerbstedt.

Betrieblich wiesen die KBS 603 Hettstedt – Heiligenthal und die Est Gerbstedt einige Besonderheiten auf. Seit 1968 war die Strecke im Bereich der Rbd Halle de facto ein Inselbetrieb, da die ehemalige Kleinbahn keine direkte Gleisverbindung mehr zum übrigen Streckennetz der Direktion besaß. Aus diesem Grund ordnete die Verwaltung der Maschinenwirtschaft (VdM) der Rbd Halle die Zuständigkeiten für die Est Gerbstedt neu. Die Lokomotiven und Personale gehörten weiterhin zum Bw Halle P. Für die Instandhaltung der Maschinen war dagegen ab 1. Juni 1968 das Bw Röblingen verantwortlich. Für die notwendigen Fristarbeiten wurden die Maschinen mit eigener Kraft über Hettstedt, Blankenheim und Lutherstadt Eisleben nach Röblingen überführt. Für diesen Anachronismus gab es einen Grund: Im Bw Halle P fehlten ständig Personale. Gerbstedt war eine kleine Personalreserve, auf die man nicht verzichten wollte. Dies war auch ein Argument, warum die Rbd Halle alle Vorschläge hinsichtlich einer Abgabe der Strecke Hettstedt –

Heiligenthal an die benachbarte Rbd Magdeburg ablehnte.

Ab dem Herbst 1970 zählten 86 1435, 86 1573, 86 1722 und 86 1738 zu den langjährigen Stammfahrzeugen der Est Gerbstedt. Ab Ende 1975 verstärkten außerdem 86 1061 und 86 1771 den Bestand. Für den Plandienst genügte meist eine Maschine, die monatlich zwischen 4500 und 5400 Kilometer zurücklegte. Eine zweite Dampflok diente als Reserve. Musste die Planlok nach Röblingen überführt werden, waren einzelne Züge auf der KBS 603 mit zwei Tenderloks der Baureihe 86 bespannt. Lediglich in den Herbstmonaten, wenn die Rübenkampagne lief, oder für Sonderleistungen setzte die Est Gerbstedt eine zweite Maschine ein. In den Wintermonaten diente bei Bedarf eine Tenderlok als Wärmesponder für den Lokschuppen.

Ausgedient

Erst Mitte der 1970er-Jahre zeichnete sich das Ende der Baureihe 86 im Mansfelder Land ab. 86 1435 musste am 4. September 1975 aufgrund eines Risses im rechten Zylinder abgestellt werden. Im Frühjahr 1976 schieden nach Ablauf ihrer Untersuchungsfristen 86 1722 (9. März 1976) und 86 1738 (18. April 1976) aus. Damit standen für den ab 30. Mai 1976 gültigen Dienstplan nur noch 86 1061, 86 1573 und 86 1771 zur Verfügung. Im Frühjahr 1976 setzte die Est Gerbstedt einige Zeit zwei

Maschinen ein. Während eine Lok den Streckendienst übernahm, bespannte die zweite Abbauzüge zwischen Gerbstedt und Friedeburg. Im August 1976 begann die Ausbildung der Gerbstedter Personale auf den Dieselloks der Baureihe 110. Am 25. September 1976 beendete schließlich 86 1771 die Dampflokzeit in der Est Gerbstedt. Einen Tag später übernahm 110847 die Zugsförderung auf der KBS 603. Während 86 1573 formal am 28. September 1976 abgestellt wurde, verblieben 86 1061 und 86 1771 noch als Reserve in der Est Gerbstedt. Dort hatten die

Eisenbahner jedoch kaum eine sinnvolle Verwendung für die Dampfloks, denn mit dem Eintreffen der fabrikneuen 110862 (29. September 1976) und 110867 (19. Oktober 1976) standen genügend Triebfahrzeuge zur Verfügung. Ab Oktober 1976 diente 86 1771 als Heizlok, bevor sie am 23. April 1977 abgestellt wurde. Mit der z-Stellung der 86 1061 endete am 21. Dezember 1977 die Epoche der Baureihe 86 im Mansfelder Land.

Heute ist nicht nur die Baureihe 86 längst Geschichte. Auch die Strecke Hettstedt – Gerbstedt – Heiligenthal hat ausgedient. Mit der Wende in der DDR brach das Verkehrsaufkommen auf der KBS 603 förmlich zusammen. Im Sommer 1992 zählte die DR nur noch 87 Reisende pro Tag. Am 1. Januar 1995 endete der Güterverkehr auf der ehemaligen Kleinbahn, deren Tage mit der Einstellung des Reiseverkehrs auf dem Abschnitt Gerbstedt – Heiligenthal am 23. Mai 1998 gezählt waren. Gut vier Jahre später, am 28. September 2002, pendelten letztmalig Reisezüge zwischen Hettstedt und Gerbstedt. Nur wenige Monate später schrieb die Deutsche Bahn AG die Strecke zur Übernahme aus – ohne Erfolg. Das Eisenbahnbundesamt genehmigte schließlich zum 31. Dezember 2003 die Stilllegung.

Heute erinnern nur noch einige Bahnhofsgebäude, der Lokschuppen in Gerbstedt und das Streckenplanum an die Kleinbahn im Mansfelder Land. □

Dirk Endisch

BIG BOY 2020



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

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

Best.-Nr. 551905 | € 19,95

Brandaktuell inkl. DVD



4

2020



5

2020



9

2020



12

2020

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



www.facebook.com/vgbahn



Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf

Sie gehörte zu den letzten klassischen Überlandstraßenbahnen in der Bundesrepublik: die END, die von Esslingen hinauf auf die Filderebene nach Nellingen, Denkendorf und Neuhausen führte. Die elektrische Meterspurstrecke wurde erst im Jahre 1926 eröffnet und bis zu ihrer Stilllegung im Jahre 1978 weitgehend mit den Fahrzeugen aus der Anfangszeit betrieben. Geschichte, Fahrzeuge, Infrastruktur und der Betrieb werden fundiert beschrieben. Zur Abrundung werden neben dem Straßenbahnbetrieb der END auch die Esslinger Städtische Straßenbahn (ESS) und der daran anschließende Obusverkehr in Esslingen sowie der Busbetrieb der END, die Filderbahn nach Neuhausen und die Stadtbahn nach Nellingen kurz vorgestellt.

192 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, 365 Fotos, Skizzen, Faksimile und Kartenbeilage

Best.-Nr. 581703 | € 39,95

Zeitreise durch die Pfalz

Für diese Ausgabe der Reihe Schienenwege gestern und heute haben wir uns explizit auf die Pfalz beschränkt, die nach Gründung der Bundesrepublik 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 Bahnen 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, die in der Erneuerung des Fuhrparks in den letzten drei Jahren mit dem SÜWEX und den modernen Dieseltriebwagen ihren vorerst finalen Höhepunkt gefunden hat.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.Nr. 581802 | € 29,95



Aktuelle
Bestseller in der
VGB-BIBLIOTHEK

Neu

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



Seit 1977 fahren die Triebzüge der Baureihe ICM im Fernverkehr der NS. Zwei ICM waren im Mai 2018 auf dem Weg von Utrecht nach Leiden.

Vorreiter im Norden

Die Niederländer gehen in Sachen Eisenbahn mit gutem Beispiel voran: Seit den 1970er-Jahren gibt es einen landesweiten Taktverkehr, der weitere Ausbau des Streckennetzes ist längst beschlossene Sache.

Derzeit befahren jeden Tag gut 4500 Züge das 7021 Kilometer umfassende Schienennetz der Niederlande und befördern dabei rund 1,1 Millionen Reisende. Künftig soll die Zugfolge auf den wichtigsten Strecken des Landes zu einem S-Bahn-ähnlichen Taktverkehr verdichtet werden.

Der Weg zur leistungsfähigen Schienen-Infrastruktur von heute war steinig: In den Pioniertagen konkurrierten ab 1839 zahlreiche private Bahngesellschaften mit verschiedenen Spurweiten, erst nach und nach setzte sich der Standard von 1435 Mil-



limetern durch. Der wirtschaftliche Niedergang im Zuge des Ersten Weltkriegs, der auch die neutralen Niederlande traf, erzwang ab 1917 eine stets intensiver werdende Zusammenarbeit der beiden nach mehreren Fusionen verbliebenen Bahngesellschaften, der Staats Spoorwegen und der Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). So entstand bis 1938 auch formell eine einheitliche Bahngesellschaft: die NV Nederlandse Spoorwegen (NS), deren Aktien bis heute zum Großteil im Staatsbesitz sind.

Elektrischer Betrieb bereits seit 1908

Ab 1908 fuhren Elektrotriebzüge mit 10 kV/25 Hz-Wechselstrom im Inselbetrieb zwischen Scheveningen und Rotterdam. Die übrigen Strecken im dicht besiedelten Westen des Landes wurden in den 1920er-Jahren mit 1,5 kV-Gleichstrom elektrifiziert, während in den 1930er-Jahren vermehrt unrentable Nebenstrecken stillgelegt wurden. Bereits 1958 musterte die NS ihre letzte Dampflokomotive aus.

Zum Start des neuen TEE-Netzes im Jahr 1957 (das maßgeblich auf eine Initiative des damaligen NS-Präsidenten zurückging) beschaffte die NS gemeinsam mit der



FOTO: MAARTEN VAN DER VELDEN

Nach Baldwin-Plänen beschaffte die NS in den 1950er-Jahren 25 Exemplare der Baureihe 1200. Auch in 2019 stehen noch einige Loks, wie 1215 der „railpromo“, bei Privatbahnen im Einsatz.



FOTOS: REIN KORTHOFF (2)

Die von 1991 bis 1998 bei Talbot in Aachen gebauten Doppelstockwagen der Bauart DD-AR können sowohl mit Lokomotiven wie auch Triebköpfen der Bauart DDM gekuppelt werden.

Gemeinsam mit den ICM-Triebzügen (aktuell 136 Exemplare) bestreiten die 178 Doppelstock-Elektrotriebzüge der Baureihe VIRM einen Großteil der IC-Leistungen der NS.





FOTO: J. ZWOFERINK

Zwischen 2009 und 2012 lieferten Siemens und Bombardier 131 vier- und sechsteilige Triebzüge der Baureihe SLT (Sprinter Lighttrain) an die NS.

SBB die vierteiligen Diesellokomotiven der Baureihe NSDEIV/RAM TEE. Die Kopfform der Fahrzeuge erinnerte an die zeitgenössischen „Hondekop“ genannten Elektrotriebzüge der Baureihe Mat '54, die gemeinsam mit der Nachfolgebaureihe Mat '64 den Inlandsverkehr für die kommenden Jahrzehnte prägten. Für den Verkehr nach Belgien gab es auch eine Mehrsystem-Variante des „Hondekop“ für 3 kV und 1,5 kV Gleichstrom (Mat '57).

Moderne Bahn mit Fokus auf dem Personenverkehr

Im Güterverkehr spielte bis Ende der 1960er-Jahre der Transport von Kohlen aus den Zechen in der Provinz Limburg eine große Rolle. Der Strukturwandel in der Industrie brachte jedoch den Güterverkehr in die Krise: In den 1970er-Jahren verschwanden die letzten Nahgüterzüge, der Einzelwagenverkehr kam schließlich ganz zum Erliegen. In der Folge schickte die NS zahlreiche Diesellokomotiven aufs Abstellgleis. Heute dominieren Ganzzüge aus Kessel- oder KLV-Wagen sowie Containerzüge zu den großen Seehäfen des Landes.

Bereits in den 1960er-Jahren stellte der einsetzende Berufspendlerverkehr die Städte vor große Herausforderungen. So setzte ein kurzfristiges Umdenken in Richtung Schienenverkehr ein. Die NS präsentierte im Januar 1969 ihr Ausbauplan „Spoorslag '70“, das eine radikale Neuorganisation des Schienenverkehrs vorsah: Ab



FOTO: MAAKTEN VAN DER VELDEN

DB Cargo Nederland betreibt auch einige Lokomotiven aus den Beständen der NS, darunter fünf Exemplare der NS-Reihe 1600. 1614 durchfährt im August 2016 Zevenbergen.



FOTO: GEORG TRUB

Seit 2016 bedient die NS-Tochter „abellio“ unter dem Markennamen „R-Net“ mit sechs Triebzügen des Typs Flirt 3 von Stadler die Strecke zwischen Gouda und Alphen aan den Rijn.

sofort sollten mindestens zwei Intercity-Züge pro Stunde die 40 wichtigsten Bahnhöfe verbinden. Zwischen den kleineren Stationen verkehrten „Sprinter“-Züge im Halbstundentakt. Talbot lieferte ab 1975 die bis heute verwendeten Regionaltriebzüge der Baureihe SGMM sowie ab 1977 die IC-Triebzüge der Baureihe ICM. Viele neue Fahrzeuge wurden wegen der beschränkten Bahnsteiglängen doppelstöckig ausgeführt, so die ab 1991 gebauten Typen DDM, DD-AR und NID. Parallel wurde das in den 1930er- bis 1960er-Jahren ausgedünnte Schienennetz massiv ausgebaut. Neben einer Linie zum Amsterdamer Flughafen Schiphol entstanden eine S-Bahn im Bereich Zoetermeer bei Den Haag sowie die Verbindung von Amsterdam nach Almere, mit einer Erweiterung nach Lelystad und Zwolle. Viele eingleisige Strecken wurden doppelgleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Weil die NS als Aktiengesellschaft bereits teilweise unabhängig vom Staat agierte, wurde im Zuge der Bahnreform lediglich die Verwaltung der Schieneninfrastruktur aus dem Unternehmen herausgelöst. Der Unterhalt des Schienennetzes ging zunächst an die NS-Tochter Railinfra-

Mit Dieseltriebzügen des Typs GTw von Stadler bedient die DB-Tochter „arriva“ Regionalstrecken in verschiedenen Provinzen der Niederlande.



Zwischen Amsterdam und Bad Bentheim bespannen aktuell noch Lokomotiven der NS-Baureihe 1700 die Züge der IC-Linie 77 Amsterdam – Berlin (bei Notter, 8. Mai 2016).



Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt Preßnitztalbahn

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

Jeden Samstag und Sonntag Dampf-betrieb von Mai bis Oktober

Besondere Höhepunkte

- **17. August** Wettlauf Mensch gegen Maschine – „Wer ist schneller, Dampfzug oder Läufer?“ (Sportveranstaltung – Läuferanmeldungen und weitere Informationen unter: mensch-gegen-maschine.run)
- **18. August** Annaberger-Landring-Radeln mit Start und Ziel am Bahnhof Steinbach (Sportveranstaltung für Jedermann – Radfahrer-anmeldungen über Verein Annaberger Land e.V.)
- **7./8. September** Dampfahrbetrieb zum Tag des offenen Denkmals
- **3. – 6. Oktober** IV K – Dampf im Herbst
- **4. Oktober** Fotogüterzüge auf der Preßnitztalbahn (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)

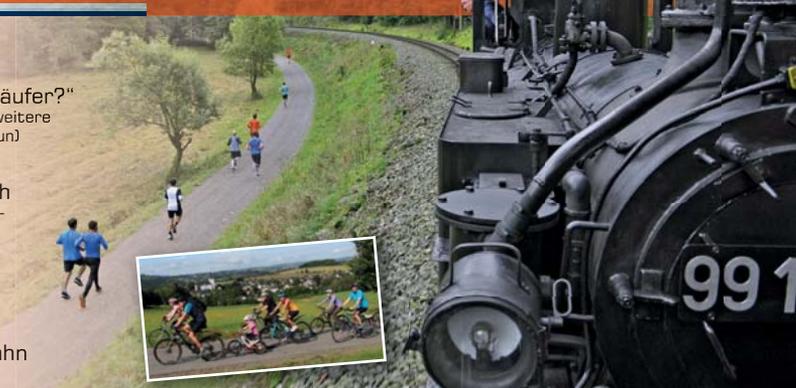




FOTO: RICHARD LANTEN

E186018 wartet in Amsterdam Central mit einem „IC direct“ auf die Abfahrt nach Breda.

beheer über, seit 2005 verwaltet Prorail die gesamte öffentliche Schieneninfrastruktur.

Die NS stemmt nach wie vor das Gros des Personenverkehrs, im Regionalverkehr sind auch neue Betreiber wie „arriva“ aktiv. Den Güterverkehr übernahm nach der Bahnreform zunächst die NS-Tochter Railion, seit 2009 gehört das Unternehmen zur DBAG, die seit 2016 auch in den Niederlanden als DBCargo firmiert. Daneben agieren 27 weitere EVU im Güterverkehr.

2007 ging mit der „Betuweroute“ eine neue Güterzugstrecke von Rotterdam nach Deutschland in Betrieb, 2012 folgte eine für 300 km/h konzipierte Hochgeschwindigkeitsstrecke „HSL Zuid“ von Amsterdam nach Antwerpen. Beide Strecken wurden für 25 kV/50 Hz und die Zugsicherung ETCS eingerichtet. Die eigens für den grenzüberschreitenden Ver-

kehr nach Belgien bei Ansaldo Breda beschafften Hochgeschwindigkeitszüge des Typs V250 schieden wegen schwerwiegender Mängel bereits 2013 wieder aus. Seither verbinden lokbespannte 160 km/h schnelle Reisezüge als „IC direct“ Brüssel mit den Niederlanden. Dennoch gibt es mit den Thalys-Leistungen nach Frankreich, den Eurostar-Zügen nach London sowie der gemeinsam mit der DBAG betriebenen ICE-Verbindung nach Deutschland auch Hochgeschwindigkeitszüge.

Ab 2021 sollen mindestens 79 Exemplare der 200 km/h schnellen ICNG-Triebzüge (Alstom Coradia Stream) die Fernverkehrsflotte der NS erneuern. Mit den Bau-reihen SLT (2007 bis 2010) und SNG (ab 2017) stehen zudem neue „Sprinter“-Triebzüge für den Regional- und S-Bahnverkehr bereit, um ältere Fahrzeuge zu ersetzen

und die Flotte zu erweitern. 2017 musterte die NS ihre letzten Dieseltriebzüge (Baureihe DM '90) aus. Diesellokomotiven werden nur noch im Verschub eingesetzt.

Mit ihrer 100-prozentigen Tochter „abellio“ ist die NS mittlerweile auch in Deutschland präsent. NS International betreibt gemeinsam mit der DBAG die IC-Linie 77 Amsterdam – Brüssel sowie die ICE-Linie 78 Frankfurt – Amsterdam. Zudem sorgen verschiedene Anbieter wie Eurobahn (Venlo – Hamm und Hengelo – Bielefeld), „arriva“ (Heerlen – Aachen) und „abellio“ (Arnheim – Düsseldorf) im sogenannten „kleinen Grenzverkehr“ für Verbindungen zwischen den Niederlanden und Deutschland. Im Fernverkehr soll künftig die IC-Verbindung nach Berlin beschleunigt werden; langfristig ist dort der Einsatz von neuen ECx-Garnituren der DBAG geplant. □ *Rein Korthof/ke*



FOTO: QUINTUS YOSMAN/NS

Mit 200 km/h schnellen ICNG-Triebzügen will die NS ihre IC-Flotte modernisieren.

MUSEUMSBAHN-PARADIES NIEDERLANDE

Nachdem die Dampflokezeit bei den staatlichen NS bereits 1958 beendet worden war, entwickelte sich in den Niederlanden in den 1960er-Jahren eine bunte Museumslandschaft, mit dem Ziel, die letzten bei Privat- und Werksbahnen eingesetzten Dampfloks museal zu erhalten, wie etwa die letzten Schmalspur-Dampfloks der 1966 stillgelegten **Rotterdamse Tramweg Maatschappij (RTM)**, die noch heute gemeinsam mit Dieseltriebzügen im Museumsbetrieb zu sehen sind. Knapp hinter der deutsch-niederländischen Grenze bei Enschede wurde 1967 die **Museumbuurtspoorweg** aktiv, die vor allem Fahrzeuge deutscher Kleinbahnen einsetzt. 1968 war der Start der **Museumstoom-**

tram Hoorn-Medemblik, die sich auf historische niederländische Kleinbahnfahrzeuge konzentriert. Die **Veluwsche Stoomtrein-Maatschappij** verfügt über viele ehemalige Bundes- und Reichsbahn-Dampflokomotiven. Internationalen Museumsverkehr gibt es bei der **ZLSM** auf der Strecke Sijpeveld – Vetschau bei Aachen. Die Rotterdamer **Stoom Stichting Nederland** hat keine eigene Strecke, setzt aber ihre Ex-DB-Loks in den gesamten Niederlanden sowie in Deutschland ein. In der Provinz Groningen gibt es die Museumsbahn **STAR**, die eine Ex-DR-52 besitzt, und in der Provinz Zeeland die **SGB**, die mit ehemaligen Werksbahnloks und umgebauten DB-Schienenbussen aufwartet. Kleinere Vereine sowie das **Eisenbahnmuseum**

Utrecht verfügen über museal erhaltene Triebzüge und Diesel- oder Elektroloks, die regelmäßig im Rahmen von Sonderfahrten unterwegs sind. Weiterführende Informationen gibt es auf www.railmusea.nl.



FOTO: REIN KORTHOFF

Die Museumsbahn der Stichting voorheen RTM in Rotterdam besteht seit 1966.

Zu schade zum Umblättern

Mit unseren tollen großformatigen Begleitern durch das Jahr 2020



Die Harzer Schmalspurbahnen

Nostalgischer Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen

Format 50 x 45 cm

Best.-Nr. 581916 · € 16,95

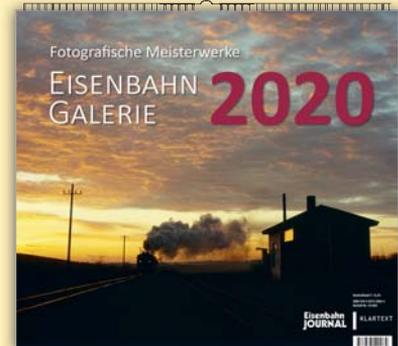


Lokomotiven mit Geschichte

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



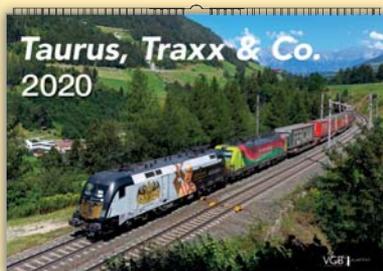
Eisenbahn Galerie

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

Wandschmuck nicht nur für Eisenbahnfreunde



Taurus, Traxx & Co.

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

Best.-Nr. 102149 · € 16,95



Bahnen und Berge

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

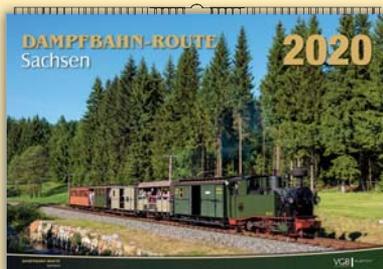
Best.-Nr. 102148 · € 16,95



Baureihe 103

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

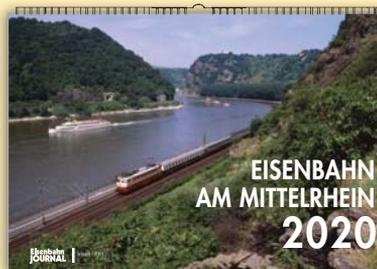
Best.-Nr. 102147 · € 16,95



Dampfbahn-Route Sachsen

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

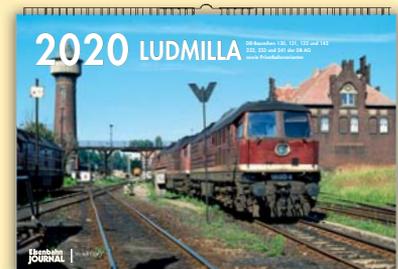
Best.-Nr. 581917 · € 16,95



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

Durch die Weltgeschichte

Sarah Baxter: 500 Zugreisen. Legendäre Eisenbahnfahrten weltweit. Knesebeck Verlag, München 2019. ISBN 978-3-95728-225-5, kartoniert, 264 S., ca. 120 Farbbabb.; Preis: 32 Euro.



Die Eisenbahn ist für Sarah Baxter wie eine Zeitmaschine, schließlich eröffnet jeder Blick aus dem Zugfenster stets neue Perspektiven auf unsere Erde und ihre Geschichte. Und so gibt die versierte Reiseschriftstellerin dem Leser gleich 500 Ideen für eine ganz persönliche Zeitreise auf Schienen an die Hand. Die Autorin ordnet ihre Reisetipps dabei nach den historischen Epochen, deren Relikte man beim Blick aus dem Zugfenster erahnen kann. Die sechs

Kapitel führen von der Urgeschichte über das Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert durch die Weltgeschichte. Nicht nur der unkonventionelle Aufbau unterscheidet das Buch von anderer Reiseliteratur: Zwar werden viele Touren ausführlich mit Bildern, informativen Karten sowie wissenswerten Details vorgestellt, ein großer Teil der insgesamt 500 Reisetipps findet allerdings in kleinen Infokästchen Erwähnung. Eine ausführliche Präsentation der vielen Tipps wäre angesichts der Fülle an Ideen illusorisch, und so versteht sich das Buch auch weniger als klassischer Reiseführer, sondern als Ideengeber für eigene Streifzüge durch die Weltgeschichte. Die Reiselust ist auf jeden Fall bereits nach wenigen Seiten geweckt.

Fazit: Ein Buch zum Träumen – Fernweh garantiert

Eisenbahn-Kontinent

Eisenbahnatlas Europäische Union: Verlag Schweers + Wall, Köln 2017. ISBN 978-3-89494-147-5, gebunden, 139 Seiten, ca. 120 Karten und Farbbildungen; Preis: 28 Euro.



Seit 2017 berichtet der MEB regelmäßig über die aktuelle Situation der Eisenbahnen in den Mitgliedsstaaten der EU. Wer sich einen genaueren Überblick über das immerhin rund 230 000 Kilometer umfassende Streckennetz der europäischen Eisenbahnen verschaffen möchte, ist bei diesem universellen Nachschlagewerk gut beraten. Neben 52 Streckenkarten im Maßstab 1:2 000 000 bietet der handliche Band zahlreiche Detailkarten wichtiger Hauptstädte sowie interessanter Neben- und Schmalspurbahnen. Ein ausführliches Einleitungskapitel informiert über Besonderheiten wie Spurweiten, Strom- und Zugsicherungssysteme in der EU. Für Praktiker gibt es zudem eine umfassende Übersicht der jeweiligen Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber.

Fazit: Standardwerk für Eisenbahner

Historische Bahnhofspläne in Farbe

Helge Scholz: Gleispläne sächsischer Schmalspurbahnen, Teil 1. SOEG mbH Verlag SSBMedien, Zittau 2019. ISSN 1866-2374, broschiert, 60 Seiten, 66 Farb- und 77 Schwarzweißabb.; Preis: 5,90 Euro.



Das „Dampfbahn-Magazin Spezial 29“ nahm seinen Anfang bereits 1996, als in einem Archiv der Rbd Dresden über 100 Jahre alte farbige Streckenkarten sächsischer Schmalspurbahnen entdeckt, digitalisiert und schließlich auch vor der drohenden Vernichtung gerettet wurden. In zwei Heften werden nun Pläne ausgewählter Schmalspurbahnhöfe veröffentlicht, beginnend mit dem Mügeln und dem Wilsdruffer Netz, der Weißeritztal-, Löbnitzgrund- und Müglitztalbahn sowie der Strecke Klotzsche – Königsbrück und der Verbindungsbahn Wilsdruff – Gärtitz. Die überwiegend im Maßstab 1:2000 gehaltenen Karten werden jeweils von einem neu verfassten Begleittext sowie mehreren Schwarzweiß- und Farbfotos begleitet. Ein Blatt kann ausgeklappt werden.

Fazit: Anschauliche Pläne, auch zur Freude von Modellbahnern

Mügeln und die Sammlung Pater

Dirk Endisch (Hrsg.): Zeunert's Schmalspurbahnen, Band 44. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2019. ISBN 978-3-947691-44-9, broschiert, 96 Seiten, 97 Farb- und sechs Schwarzweißabb.; Preis: 18,50 Euro.



Der jüngste Band der bekannten Schmalspur-Reihe, inzwischen vom Verlag Dirk Endisch fortgeführt, enthält wie jede Ausgabe ausführliche Neuigkeiten aus der Welt der Schmalspurbahnen in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Aktuelle Meldungen von den Harzer Schmalspurbahnen ist auf drei Seiten ein eigenes Kapitel gewidmet. Neben den jeweils mehrseitigen und reichhaltig illustrierten Schwerpunkt-Beiträgen zur Geschichte der Strecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz, zum

erstmaligen Einsatz einer 1'E1'-Lokomotive (99 7222) auf der Selketalbahn 1987 sowie zum Doppeljubiläum „125 Jahre Murtalbahn/50 Jahre Verein der Freunde der Murtalbahn“ beschäftigt sich ein Gastbeitrag von Guus Ferrée mit der Schmalspurfahrzeug-Sammlung des Niederländers Wim Pater. Der Unternehmer und engagierte Eisenbahnfreund hat in rund zehn Jahren mehr als 90 Originalfahrzeuge zusammengetragen und besitzt damit eine der größten privaten Schienenfahrzeugsammlungen Europas. Etwa 30 Fahrzeuge sind inzwischen betriebsfähig restauriert. Neben einem Interview mit ihrem Besitzer gibt der zwölfseitige Beitrag in ausführlichen Tabellen einen Überblick über den derzeitigen Bestand.

Fazit: Vielfältige Themenmischung

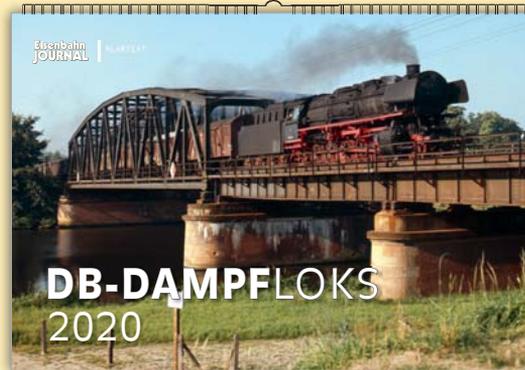
Unsere Kalender-Edition

2020

Mit Sorgfalt zusammengestellt von den VGB-Redaktionen



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



Reise durchs Ruhrgebiet
Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte
Best.-Nr. 581911 • € 12,95



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



Reichsbahn-Dampf
Mit Video-DVD von den RioGrande-Filmprofis „Dampf überm Schienenstrang“ mit 58 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 581909 • € 19,95

mit DVD



DB-Dampfloks
Dieser großformatige Kalender erweckt die Blütezeit des Dampfbetriebs bei der DB der 50er-, 60er- und 70er-Jahre in phantastischen Bildern aus dem Archiv der Zeitschrift „Eisenbahn-Journal“ zum Leben.
Best.-Nr. 581910 • € 12,95



Berlin Ost-West
Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt
Best.-Nr. 581919 • € 12,95

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

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



Stromabnehmer-Vergleichstest UIC/ORE: Ausrüstungsarbeiten an einem Mess-Stromabnehmer auf dem (zu diesem Zweck demotorisierten) ET 4042.02 der ÖBB vor Schublok 18323 (ehemalige bad. IVh) der DB-Versuchsanstalt Minden in der Zugförderung Wörgl im Mai 1956.

Die Stromabnehmer elektrischer Triebfahrzeuge sind hoch beanspruchte Bauteile. Im Lauf ihrer Entwicklungsgeschichte unterlagen sie zahlreichen Veränderungen. Vor allem die zunehmenden Geschwindigkeiten waren dafür maßgeblich.

TEIL 2

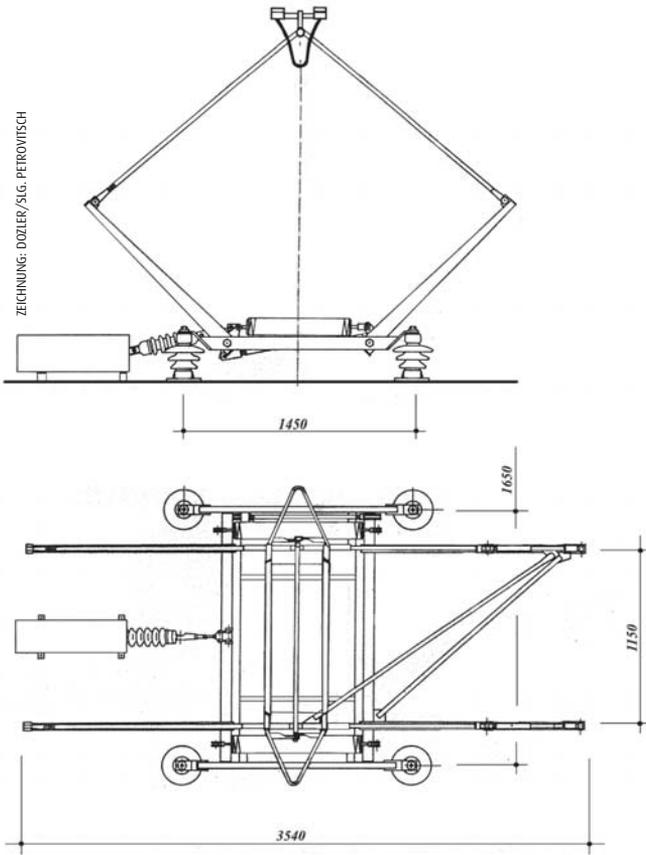
Am kupfernen Faden



Detailaufnahme eines nun in Grau statt nach DB-Norm in Feuerrot gehaltenen Stromabnehmers der Bauart DBS 54 auf der 2011 an Railadventure verkauften 139558 (25. Mai 2018).

Ein Zweibügel-Betrieb war – im Hinblick auf die Fahrleitungsschwingungen und die Aerodynamik – mit erhöhten Fahrgeschwindigkeiten (über 120 km/h) schwerlich vereinbar. Für die Stromabnahme mit Einzel-Bügel wurden zu Beginn der 50er-Jahre verschiedene Palettenbauarten mit zwei Schleifstücken in einem Parallelabstand zwischen 22 und 65 Zentimetern entwickelt. Diese wurden zumeist unter Zwischenschaltung gefederter Lenkermechanismen als frei pendelnde Wippen dem Scherengelenk aufgesetzt. In der Regel wird im Fahrbetrieb der hintere Stromabnehmer verwendet, ausgenommen bei Vorspannstel-

ZEICHNUNG: DOZLER/SIG. PETROWITSCH



Zusammenstellungszeichnung des ab 1956 auf den DB-Einheits-E-Loks montierten Scherenstromabnehmers DBS 54.

DBS 54 auf Altbaulok: Die 1965 auf 15 kV/16²/₃ Hz umgebaute Höllental-E244 11 bestückte man mit Neubau-Stromabnehmern. Erstausrüstung auf der E244 für 200-mm-Zickzack war ein auf 1300 Millimeter Scherenbreite reduzierter HISE-Stromabnehmer.

lung oder empfindlichen Ladegütern (brennbare Stoffe, Pkw).

Ein UIC-Sachverständigenausschuss beauftragte 1956 ÖBB und SNCF mit der

Durchführung systematischer Vergleichstests zur Dynamik von Stromabnehmern für Wechselstrombahnen im Einbügel-Betrieb bis 160 km/h. Es wurden die

Stromabnehmerbauarten DBS 54 der DB, WVSS 54 Bauart V (mit Siemens- beziehungsweise Wanisch-Wippen) der ÖBB, BBC-350-1 der SBB, BBCK der SJ, MT der SNCF und andere getestet, darunter schon der erste Halbscheren-Stromabnehmer Faiveley-AM 11. Die Versuche erfolgten zwischen Wörgl und Kufstein sowie Aulnoye und Valenciennes, teilweise unter freigeschalteter Fahrleitung im Schub von Dampfloks wie der DB-18.3 oder einer SNCF-231 E. Als Bügelträger-Fahrzeug

Aufwendige Versuche in den 50er-Jahren

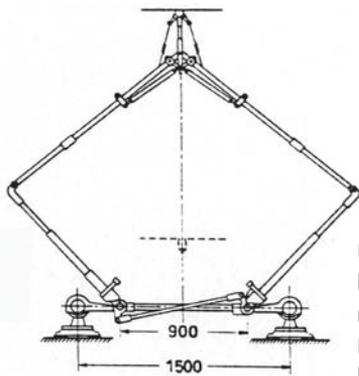
ge dienten ÖBB-ET 4042 beziehungsweise BB 12000 und 9000 der SNCF.

Die Vollscheren für Einbügel-Betrieb auf den DB- und ÖBB-Neubauloks der 50er- und 60er-Jahre gehen auf zwei getrennte Entwicklungen zurück: Dozler mit dem DBS 54 und Siemens (WSW) mit ÖBB-IV/V. Siemens Wien war in der jahrzehntelangen Auftragserteilung zwischen den österreichischen Loklieferanten unter anderem stets für die Stromabnehmer-Entwicklung zuständig. Erst mit den späte-

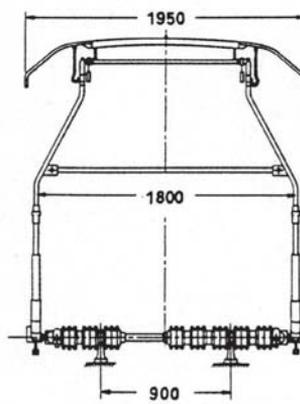
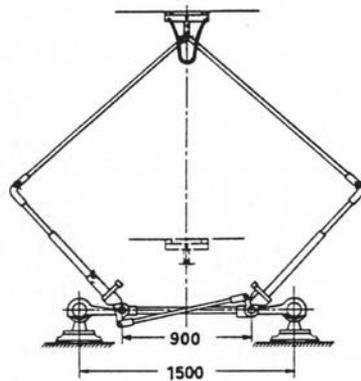
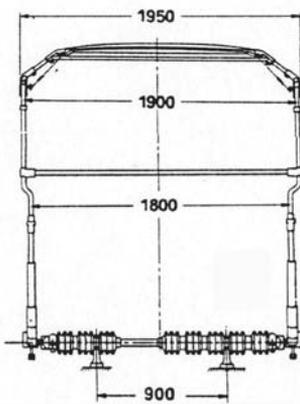


Der Gläserne Zug 491001 trug ab 1976 einen DBS 54 für DB/ÖBB und einen Einholm-SBS 65, der bei Bedarf mit einer SBB-Palette bestückt werden konnte (Zirl, September 1986).

FOTOS (3): HELMUT PETROWITSCH



Um einen Einbügelbetrieb mit einzelnen E16, E18 und E94 zu ermöglichen, baute die DB bei Stromabnehmern der Altbauformen SBS 10 und SBS 39 die Oberschere in eingezogener Form so um, dass eine DBS 54-Palette aufgesetzt werden konnte. Die Zeichnungen zeigen einen SBS 10 vor (li.) und nach dem Umbau (re.).



ZEICHNUNG: DB, S/G. PETROWITSCH

in der Senklage festhält. Die ÖBB verwenden einen Drehisolatorantrieb in Art des SBS 38, dessen Schwenk die Zusatzfedern anspannt. Als zweckmäßigste Aussteifung eines Pantografen hat sich der einseitige Einbau von Diagonalstreben in Ober- und Unterschere erwiesen, die an einem Gelenkseck zusammentreffen.

Die DB setzte ab 1959 auf eine begrenzte Anzahl von Altbau-Stromabnehmern (bei E18, E16, E94) unter Einwärtskröpfung der Oberscheren neue Pendelwippen des Typs DBS 54 für Einbügel-Betrieb auf. Die ÖBB beschlossen 1961 dagegen eine Radikalkur: Die Scheren aller Alttypen wurden komplett gekappt und diese von den Basiswellen weg mit aktu-

Altbau-E-Loks werden nachgerüstet

ellen Elementen des Typs V neu aufgebaut, mit einheitlich schlanker Scherenbreite von 1230 Millimetern. Im Scheitelgelenk konnte eine Wippe des Typs Siemens-VGS oder Wanisch 7 montiert werden. Da alle Oberscheren den Maßen der Bauart V folgten, somit alle Bügel dieselbe Strecklänge aufwiesen, bestehen Unterschiede je nach Ausgangstyp nur in der Länge der Unterschere (etwa 1230 Millimeter bei SBS 38 gegenüber 1175 Millimetern beim Neubaustyp V); Rahmen und Antriebe wurden beibehalten.

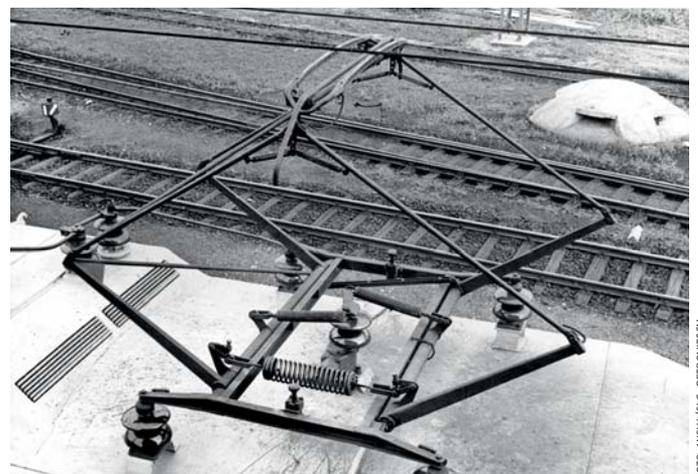
Die ÖBB erreichten mit dieser Maßnahme „Umbau S“ ab 1962 eine weitgehende Vereinheitlichung ihrer Stromabnehmer mit dem Kuriosum, dass fortan selbst Altbauloks mit 50 km/h Höchstge-

ren Einholm-Bauarten SBS 65 bis 81 (auf 103, 111, 420, 120) und SBS 2T (auf 189, Europrinter und Vectron) eröffnete man sich auch den deutschen Markt. Wesentliche Innovationen trug auch die Salzburger Firma Wanisch (später ETK/Schunk) bei, vor allem bezüglich einzelgefedert Schleifstücke, Wippendämpfung, Klebtechnik für Kohle auf Alu-Trägern und Einführung des Luftfederbalg-Antriebs.

Der DBS 54, der weitgehend ähnliche DR-Stromabnehmer RBS 58 und der ÖBB-V sind auf dem Dach jeweils mit vier stehenden Isolatoren montiert. Die Betätigung geschieht bei den deutschen Typen mittels eines am Dach montierten Schubantriebs über einen Stabisolator. Der Kolbenantrieb des DBS 54 enthält eine Senkfeder, welche die Schere bei entweichen der Druckluft verlässlich niederzieht oder

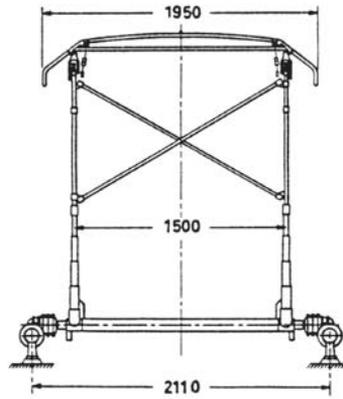


118013 in München Hbf im Jahr 1976, nachgerüstet mit Stromabnehmern des Typs SBS 39 mit Doppelschleifstück-Palette DBS 54.

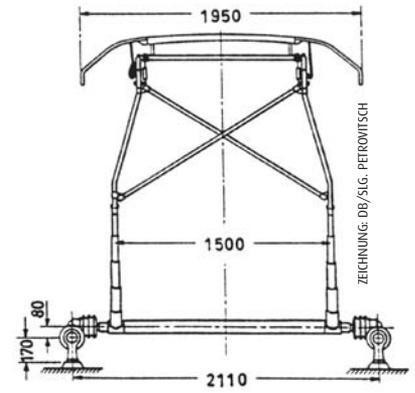


Mit der Bauart IV (Firmenbezeichnung WVSS 51) führten die ÖBB 1951 bei den Neubaureihen 1040 und 1041 den Einbügel-Betrieb ein.

schwindigkeit (1080, 1180, 1280) hydraulikgedämpfte Wippen mit einer Eignung für 160 km/h trugen. Der ausschließliche Einbügel-Betrieb erlaubte bei den ÖBB ab 1971, ebenso wie bei der DR, die Einführung kurzer Schutzstrecken (Länge 8264 Millimeter). Solche durften auch von den nach Österreich durchlaufenden DB-194 mit SBS39 nur mit einem angehobenen Bügel (oder überhaupt mit gesenkten Stromabnehmern) passiert werden, widri-



Die Zeichnungen zeigen einen SBS 39 vor (li.) und nach dem Umbau auf DBS 54-Palette.



Stromabnehmer der ÖBB-Bauart V auf elektrohydraulischen Verschieblöks der Reihe 1067 in Jenbach am 9. Juni 1964.



1110 017 mit Wa7-Palette: In den 60er-Jahren bevorzugten die ÖBB die Wanisch-Palette mit einzeln montierten Schleifstücken.

FORMNEUHEIT!

Ab September im Fachhandel.

- | | | |
|-------|---|-----------|
| 51400 | Elektrotriebzug ICE 4 DB AG Ep. VI, 4tlg. | 449,99 €* |
| 51401 | ☒ Elektrotriebzug ICE 4 DB AG Ep. VI, 4tlg. | 489,99 €* |
| 51402 | Elektrotriebzug / Sound ICE 4 DB AG Ep. VI, 4tlg. | 589,99 €* |
| 51403 | ☒ Elektrotriebzug / Sound ICE 4 DB AG Ep. VI, 4tlg. | 599,99 €* |

Highlights: Erstmalige Realisierung als H0 Modell im exakten Maßstab 1:87 | Abnehmbare Frontkappen zum Kuppeln zweier Triebzüge | Zwei starke Motoren mit Schwungmassen | Motorwagen bei #51400/51401 ab Werk mit Innenbeleuchtung | Soundversionen #51402/51403 ab Werk mit kompletter Innenbeleuchtung | #51402/51403 ab Werk nachrüstbar mit speziell entwickeltem PIKO SmartDecoder 4.1 PIN20 und Soundmodul inkl. Lautsprecher | AC Version ab Werk mit eingebautem mfx-fähigem Decoder | 4-teiliges Set erweiterbar mit den ICE 4 Ergänzungswagen #58590/58591 sowie #58592/58593

* unverbindliche Preisempfehlung

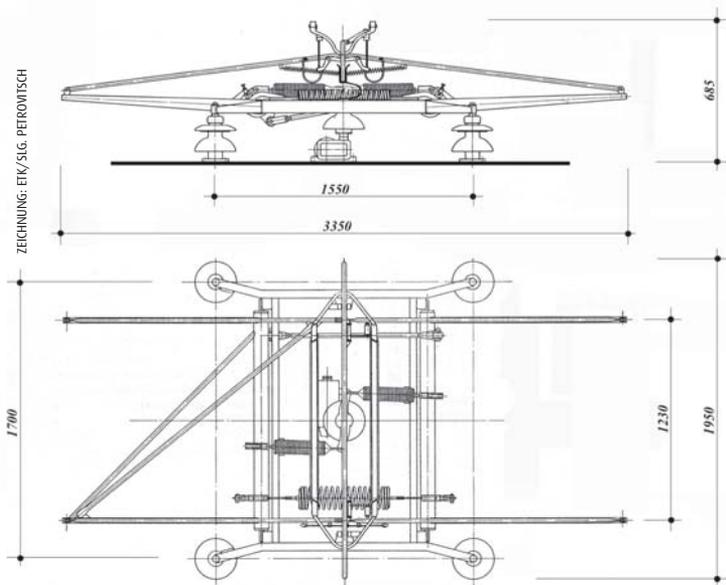


PIKO



EXPERT

f YouTube
www.piko.de



Zusammenstellungszeichnung des ab 1955 auf den ÖBB-Neubauloks verwendeten Scherenstromabnehmers Bauart V (Siemens WVSS54).



Stromabnehmer der Bauart ÖBB-V mit Wanisch-Palette als Messbügel auf dem Elektrotechnischen Messwagen 950.100.

genfalls gab es wegen des geerdeten Zwischenstücks Fahrleitungskurzschluss.

Die Entwicklungsgeschichte der Vollscheren-Stromabnehmer endet mit den Typen DBS 54, ÖBB-V und SBB-350-2. Bei der DR war für E41/42, 250 und Altbau-loks von LEW ein Äquivalent zum DBS 54

In den 60er-Jahren kam das Ende der Schere

gefertigt worden. Für 200 km/h-Fahrten der Baureihe 103 erprobte man noch eine Variante des DBS 54 mit schwingungsge-dämpfter Wippe von Wanisch/ETK mit einzelgefederten Schleifstücken, die nicht am Funktionsprinzip scheiterte, sondern an fertigungstechnischen Mängeln (Brü-che des Alu-Schleifstückträgers). Danach erhielten die 103 ab Werk (beginnend mit Nummer 216) sowie die 111, ÖBB-4010 und 1042 (ab Nummer 31), DR-212/243 und SBB-Re 4/4 II (ab 11156), Re 6/6 und europaweit (ausgenommen Italien) nahe-zu alle Neubau-Triebfahrzeuge Einholm-oder Halbscheren-Stromabnehmer. Diese weisen eine geringere Masse und weniger Lagerstellen auf, ihre Senklage bean-sprucht weniger Freiraum am Dach. □

Dr. Helmut Petrovitsch/al

Die SBB verwendeten schmale Bügel mit 1320 Millimetern Wippenbreite (nach 1984: 1450 mm) und bis 1965 Alu-Schleifstücke. Für den TEE-Durchlauf bis Lindau trug die Re 4/41 10033 auf einer SBB-Schere eine 1950 Millimeter breite DBS54-Wippe (21. August 1972).



Die DR rüstete auch die rekonstruierten Altbau-Triebfahrzeuge mit neu gelieferten Scherenbügeln LEW-VS 28-25D aus, die in allen Maßen weitgehend dem DBS 54 gleichen (254 052 in Freilassung, Nostalgielok des dortigen Lokparks, am 17. Juli 2010).



FOTOS (3): HELMUT PETROWITSCH

Schritt für Schritt

zur digitalen Modellbahn



Herstellerunabhängig vermittelt das neue Schritt-für-Schritt-Buch Basisinformationen zur technischen Funktion der Modellbahn (Gleise, Strom, Bits, Bytes, Datenübertragung etc.). In den jeweiligen Kapiteln werden die einzelnen am (digitalen) Betrieb beteiligten Komponenten von Decodern über Melder bis hin zu Zentralen detailliert und leicht verständlich erläutert. Wesentlich für die Freude an der Modellbahn ist letztlich aber das Zusammenspiel der verschiedenen Baugruppen. Den Fragen, was wie kombiniert werden kann und welche Teile für welche Spiel- oder Betriebsidee sinnvoll und empfehlenswert sind, räumt das Buch breiten Raum ein. So kann jeder Modellbahner für sich entscheiden, wie, in welche Richtung und womit er seine Anlage auf- und ausbauen will.

120 Seiten, Format 24,0 x 27,0 cm, Klebebindung, mit 290 Fotos, Zeichnungen und Grafiken

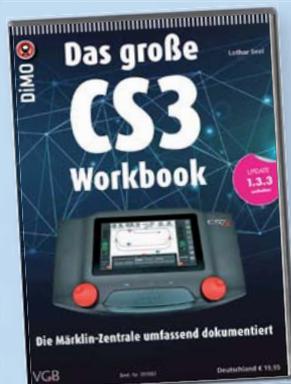
Best.-Nr. 581902 | € 15,-

Digital mit Märklin

Dieses Buch begleitet den Leser von der ersten Inbetriebnahme einer einfachen digitalen Startpackung bis hin zum Anschluss einer entstehenden Anlage an einen Computer. Am Beispiel von Komponenten der Firma Märklin beschreibt der bekannte Fachautor Thorsten Mumm, welche Möglichkeiten der Digitalbetrieb bietet.

120 Seiten, Format 24,0 x 27,0 cm, Softcover-Einband, mit 290 Fotos, Zeichnungen und Grafiken

Best.-Nr. 581627 | € 15,-



Alles über die Märklin CS3

In seinem großen CS3-Workbook fasst Lothar Seel nicht nur das verstreute Fachwissen zur CS3 und zum Märklin-Digitalsystem zusammen. Das Workbook soll vor allem als Nachschlagewerk und Ratgeber dienen. Anhand einer C-Gleis-Anlage wird Schritt für Schritt erklärt, wie Züge digital fahren und elektronisches Zubehör bedient wird – mit starkem Praxisbezug, da der Autor das Workbook parallel zum Bau seiner Anlage auch für sich selbst als Dokumentation erstellte. Ganz nebenbei enthält das Kompendium eine vollständige Märklin-digital-Produkttour mit Stand vom August 2018 – inklusive Übersichten und Tabellen zu alle digitalen Informationen und Adresseinstellungen. Ein umfangreiches Stichwortverzeichnis führt bei auftretenden Fragen direkt zur Problemlösung. Der Ausdruck einzelner Seiten oder auch des Gesamtwerks ist jederzeit möglich, ebenso die Volltextsuche im gesamten Workbook. **Unser neues CS3-update-Konzept finden Sie unter www.cs3-workbook.vgbahn.info/**

CD-ROM mit über 750 Seiten pdf-Dokumentation für alle Computer mit pdf-Lesesoftware
Best.-Nr. 591802 · € 19,95

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

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBÄHNER.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.

✉ Zwiespältige Gefühle

Betrifft: „Die Schienenversteher“ und „HSB am Scheideweg“, Heft 8/2019

Zwei Artikel, die man durchaus im Zusammenhang sehen muss. Erst einmal vielen Dank für die offenen und schonungslosen Darstellungen, heutzutage leider recht selten geworden. Da haben die Entscheidungsträger bei den HSB wohl zu lange in der „heilen Welt“ der Schmalspurbahnen gelebt. Der „Sanierungsstau“, so heißt wohl der Fachbegriff, ist sicher nicht in absehbarer Zeit zu beheben. Hoffen wir mal für die HSB. Aber auch in anderen regionalen Ebenen liegt vieles im Argen. Die zahlreichen Verkehrsverbände, allein in Sachsen, grenzen an Kleinstaaterei. Seit Jahren kann man sich an Tarifgrenzen auf keinen Übergangstarif einigen. Selbst ich als Eisenbahnfreund kann das keinem Außenstehenden vermitteln.

Frank, E-Mail

✉ Großes Interesse

Betrifft: Diverse Artikel, Heft 8/2019

In der August-Ausgabe 2019 fanden sich gleich drei Artikel, die bei mir auf sehr großes Interesse und sogar Zustimmung stießen. An erster Stelle steht der zweite Teil des Interviews mit Herrn Flege. In verständlicher und sogar span-

nender Form wurden einem die Probleme des Schienenverkehrs in Deutschland nahegebracht. Sehr zu denken gab mir die Grafik über den Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehr für Güter wie auch für Personen. Mit jeweils knappen 19 und neun Prozent erscheint er doch gering. Zugleich stellt man fest, dass Hauptstrecken, ich kann vor allem für die Eisenbahn zwischen München und Rosenheim sprechen, bereits stark ausgelastet sind. Will man dort den Anteil der Bahn erhöhen, so wird dies nicht ohne Neubau-Maßnahmen gehen. Diese sind hier auch geplant. (Der Ausbau der A8 schreitet fast unbemerkt voran). Ähnlich dürfte es an vielen anderen Hauptstrecken aussehen. Hoffentlich bringt der „Deutschland-Takt“ die nötigen Investitionen mit sich. Der zweite Artikel ging über die „Allrounder aus Gotha“. Hier gefiel mir die Aussage, dass das Erscheinungsbild der Loks Rückschlüsse über die Arbeitsweise im Unternehmen und den technischen Zustand der Loks zulasse. Persönlich habe ich den Eindruck, dass die zunehmende Unpünktlichkeit der Bahn mit zunehmender Verschmutzung vor allem durch Sprayer einhergeht. Der dritte Artikel zeigte ein ernüchterndes Bild

von der HSB. Ich möchte Ihnen für Ihre Mühen danken und verbinde dies mit der Hoffnung, dass Sie dieses Niveau halten können.

Gerold Hömig, E-Mail

✉ Worte und Taten

Betrifft: „Die Schienenversteher“, Heft 8/2019

Mit Interesse habe ich Ihren Artikel gelesen. Erst einmal ein großes Kompliment an Sie für die fachlichen Erläuterungen. Die ganzen hochgepushten Umweltthemen sind Ihnen sicher bekannt. Mit dieser Aufmerksamkeit im Hinterkopf ist in mir die Erkenntnis gewachsen, dass Worte und Taten, wie so häufig, weit auseinander liegen. Die Grafiken auf den Seiten 36 und 37 lassen den Schluss zu, dass die DBAG folgende Botschaft aussendet: „Wir wollen gar nicht mehr Güter auf der Schiene.“ So kann man doch die Preisentwicklung interpretieren? Vor einigen Wochen folgte ich einer Einladung der DBAG in Berlin. Auf der Veranstaltung war der Dialog mit Fahrgästen angesetzt. Auch hier: Thema Zukunft. An Ständen präsentierten junge Mitarbeiter der DBAG zukunftsorientierte Technik. Es war sehr interessant. Vom alten Projekt der Magnetschwebbahn wusste da jedoch niemand mehr etwas. Auch das war und ist (meiner Meinung nach) ein Umweltthema, das durchaus in der Lage sein könnte, innerdeutsche Flüge komplett einzustellen. Aber ist das überhaupt gewollt?

Peter Herfurth, E-Mail

✉ Es geht noch schlimmer

Betrifft: „Bahnwelt aktuell“ & „Standpunkt“, Heft 8/2019

Zur Bahnwelt aktuell habe ich folgende Korrektur: Vom VT 601, der seit zwei Jahren in

der hintersten Ecke des Bw Villingen stand, steht der Triebkopf seit 3. Juni 2019, mit von Rangierern verbogener Scharfenbergkupplung, am Güterschuppen der ehemaligen Güterabfertigung Villingen. Die drei Wagen des VT 601 stehen seitdem an der Kopframpe des Güterbahnhofs und sind in einem noch schlimmeren Zustand als vor zwei Jahren. Inzwischen wurden in den Wagen vier Fensterscheiben eingeworfen. Zum Standpunkt von Herrn Alkofer muss ich sagen, dass er noch sehr viel besser dran ist, mit dem bisschen Funkloch-Hopping von nur 20 Minuten zwischen Fürstfeldbruck und Geltendorf. Das ist noch gar nichts. Auf der Schwarzwaldbahn herrscht das Funkloch über den ganzen Abschnitt Villingen – Hausach, wo es fast 50 Minuten lang absolut keinen Empfang und keine Internetverbindung gibt – nicht mal beim Halt in den Bahnhöfen!

Werner Graf, E-Mail

✉ Schadhafft?

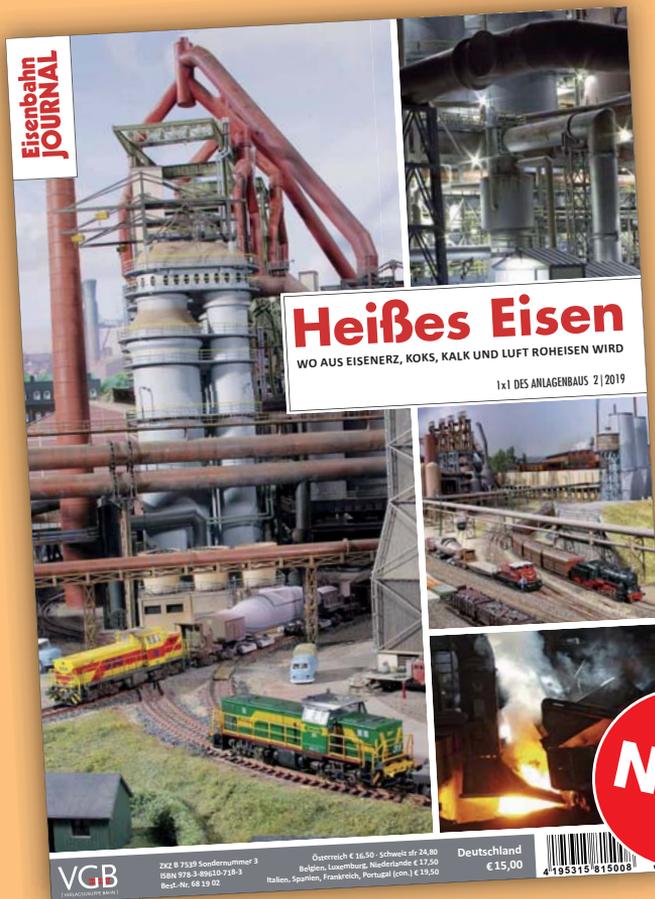
Betrifft: „Bahnwelt Aktuell“, Heft 6/2019

Ich war am 29. Juni im Eisenbahnmuseum Lužná u Rakovníka. Dort war auch die 414.096 ausgestellt. Leider kalt und etwas versteckt zwischen anderen Fahrzeugen. Beim Fotografieren habe ich dann festgestellt, dass eventuell ein Achsschaden vorliegen könnte, da die vierte Kuppelachse ausgebaut war.

Rainer Paul, E-Mail



Modellbahn mit Hochofen



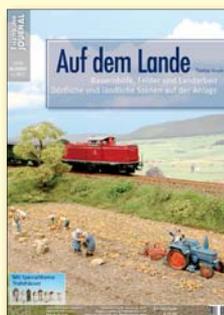
WO AUS EISENERZ, KOKS, KALK UND LUFT ROHEISEN WIRD HOCHÖFEN ALS EINDRUCKSVOLLES MODELLBAHNMO-TIV. Die aktuelle Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Erfolgsreihe „1x1 des Anlagenbaus“ zeigt, wie sich dieses Thema umsetzen lässt – als zentrales Element oder zumindest Teil einer großen Heimanlage, aber auch in kleineren Formaten. Wie auch immer: Individuelle, mit entsprechenden Motiven gestaltete Hintergrundkulissen tragen viel zu einem stimmigen Gesamteindruck bei. Eigene Kapitel beschäftigen sich mit den Grundlagen der Roheisenherstellung, den technischen Anlagen und den Transportabläufen beim Vorbild. Dass das Ruhrgebiet – auch modellbauerisch – noch mehr als Schwerindustrie zu bieten hat, demonstrieren Beiträge über die typische Stadtgestaltung und die dort in unmittelbarer Nähe zu den Montanbetrieben anzutreffenden Landwirtschaft im Maßstab 1:87.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
mehr als 250 Abbildungen
Best.-Nr. 681902 | € 15,-

Das „1x1 des Anlagenbaus“ in der EJ-Modellbahn-Bibliothek



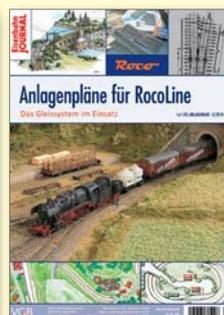
Digital mit Karl
Eine digitale Kompaktanlage mit ESU-Bausteinen entsteht
Best.-Nr. 681703 · € 15,-



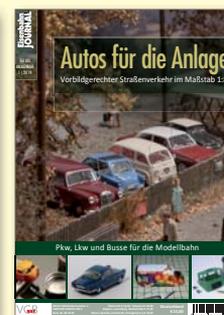
Auf dem Lande
Dörfliche und ländliche Szenen auf der Anlage
Best.-Nr. 681704 · € 15,-



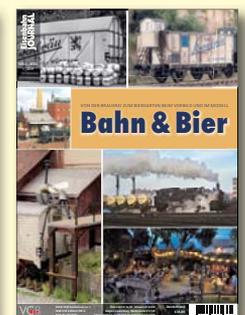
Küchentisch-Basteleien
Modellbau in der „fliegenden Werkstatt“
Best.-Nr. 681802 · € 15,-



Anlagenpläne für RocoLine
Das Gleissystem im Einsatz
Best.-Nr. 681803 · € 15,-



Autos für die Anlage
Vorbildgerechter Straßenverkehr im Maßstab 1:87
Best.-Nr. 681901 · € 15,-



Bahn & Bier
Von der Brauerei zum Biergarten beim Vorbild und im Modell
Best.-Nr. 681804 · € 15,-

MINI-MARKT ○ VERKAUFEN
BÖRSEN ○ TAUSCHEN
MÄRKTE ○ SUCHEN



VERKÄUFE Dies + Das

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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).

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

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

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

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

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

Verkaufe DR Uniformen (Damen Herren Winter), Uniformjacken (Sommer), Mützen u. Käppis (Aufs.), Schulterstücke rot u. blau, Sterne, Knöpfe, Kragenspiegel Hemden, Blusen (weiß), Damen Blusen grau (Herren) Mützenkordell gg. Gebot. Tel.: 0160/92156810.

www.lok-doc-wevering.de

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Wegen Sammlungsreinigung gebe ich von KM1 die BR 01 182 mit der Artikelnr. 100121 ab! VB € 2.500,-. Angebote unter Tel. 0151/51441733.

VERKÄUFE Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahnen-berlin.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

99 773 sucht neues Zuhause! Angeboten wird die 99 773 montiert von Melzer Modellbau (Bemo VII K Neubaublok) in H0e mit brünierte Steuerung und allen Details des aktuellen Vorbilds. Kontakt bei Interesse: Tel. 0151/43143721.

www.mbs-dd.com

www.puerner.de

www.jano-modellbau.de

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

MODELLBAHNMODULE.DE

MODELLBAHN
MODULE

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstadt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de

An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

VERKÄUFE Fahrzeuge 0, I, II

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

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

Ha0 - HartmannOriginal
MODELLBESCHRIFTUNGEN

Naßschiebilder (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

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr
seit 1977 www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

Vielfalt im Detail!

Jb Modellbahn Service

Lotter Straße 37
49078 Osnaßrück
Tel. 05 41. 43 31 35 www.jbmodellbahnservice.de

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

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

Digital-Profi

werden Sie mit unseren preiswerten Fertigungsmodule und Bausätzen für die Digitalformate

Märklin-Motorola und DCC sowie für die Rückmeldesysteme **s88-N und RS!**

www.ldt-infocenter.com

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

TILLIG-Clubhändler

Modellbahnbox
Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft

Inh. Winfried Brandt • 10318 Berlin
Treskowallee 104 • Tel. 0 30/5 08 30 41 **EUROTRAIN**

Öffnungszeit: 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

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

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

www.modellbahnritzer.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.menzels-lokschuppen.de

Suche und verkaufe:

US - Messinglokomotiven

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

www.modelleisenbahn.com

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.suchundfind-stuttgart.de

H0 Roco Line mit Bettung digitale Konzeptanlage (ca. 28 m²) mit Holzwaben-Unterbau - 30 Loks, 13 Pers.wagen, 85 Güter- und 30 D-Zug Wagen. Zwei PCs (Ubuntu, Perltk Steuersoftware, Intelliboxen, Ldt Module), 230 m Schienenmaterial - zu verkaufen. Diverse Extras. VB € 15.000,-. Mail an Fritz.Pischon@email.de.

www.moba-tech.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.augsburger-lokschuppen.de

www.modellmobildresden.de

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

www.modelltechnik-ziegler.de

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

www.jbmodellbahnservice.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.carocar.com

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahn-pietsch.com

VERKÄUFE Fahrzeuge sonstige

www.modelltom.com

VERKÄUFE Zubehör alle Baugrößen

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

www.modellbahnservice-dr.de

[modellbauvoth](http://modellbauvoth.de)

www.modellbahn-kepler.de

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



Modellbahn
Pietsch

Herpa/Trix-Auslaufmodelle zum Sonderpreis

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

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

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

VERKÄUFE Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

Verkaufe MEB ab Jahrgang 1975, teilweise fehlen Hefte. Liste anfordern. Verkaufe Eisenbahnerkleidung Gr. M, DR ca. 1980, Liste anfordern. E-Mail: steffen.kinzel@gmx.de

www.modellbahn-kepler.de

Märklin-Freunde sind informiert!

KOLL'S PREISKATALOG

MÄRKLIN 00/H0

www.koll-verlag.de

Tel.: 06172/302456

GESUCHE Dies + Das

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

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

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

Suche alte Postkartenmotive der DR: Ansichtskarten, Fotos von Bahnhöfen usw., Postkarten, Reichsbahnkalender 70er bis 80er Jahre, Mitropa Gläser, Kursbuch etwa 70er bis 80er Jahre. Suche Wumme V 200 Piko und Netzkarten Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern, Geschenkartikel betreffend die Städteexpress der DDR, Mitropa Kurswagen, gebraucht, alles in H0. Tel.: 00352/26721710 oder E-Mail: adrieng1@pt.lu

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

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

www.kuehn-digital.de

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

LH10
Lichtleiste
17,99 €

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

**N45
T65**
Lokdecoder
ab 28,90 €

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

WD10
37,99 €

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

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



**...auf über 220 qm!
in der Oberpfalz**

u.a. Märklin - Fleischmann - Roco - Bemo - Lenz - Trix - LGB - Piko - Auhagen - DC-Car-Systems - Bachmann - Brawa - Brekina - Busch - Dietz - ESU - Faller - Herpa - Kibri - Liliput - Massoth - Noch - Pola - Preiser - Seuthe - Tillig - Uhlenbrock - Viessmann - Vollmer und und und und ...

Modellbahn Aumiller - 92421 Schwandorf

Tel.: 09431 5600035 - e-mail: info@naskapi.de

Dachelhofer Str. 88 - mit vielen kostenlosen Parkplätzen am Haus!

**Verkauf
Reparaturservice
Update-Service
Anlagenbau
Workshops
Digitaltechnik
Decodereinbau**

**online-shop:
www.naskapi.de**

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

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. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

GESUCHE

Fahrzeuge 0, I, II

Suche **LGB Harzbulle / Harzlok / 5-Kuppler. Artikelnummer egal**, alle Versionen sind gewünscht. Angebote bitte per Telefon unter 0151/43143721 bzw. per Mail an lgb-harzlok@outlook.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.: 07309/4105044, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.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.

www.menzels-lokschuppen.de

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

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

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

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

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)

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

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

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

14,90€
Info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAERZ.de Tel./Fax: 03571/404027

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

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

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

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

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

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

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

Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR
Meine kleine Welt
WWW.AUHAGEN.DE

Internet www.modellbahn-ehrdardt.de
Modellbahn Ehrhardt
Angebote für TT und H0 von Piko und Trix:

Piko 47381 TT BR 193 MRCE	115,00 €	Trix 22195 BR 102 DBAG Sound	251,75 €
Piko 47451 TT BR 187 DBAG	115,00 €	Trix 22226 BR 42 DR Sound	399,00 €
Piko 57963 BR 189 MRCE/WLB	69,95 €	Trix 22285 BR 285 ITL Sound	159,95 €
Piko 57964 BR 189 Railion	69,95 €	Trix 22402 BR 233 DB Netz Sound, Rauch	269,80 €
Piko 59970 BR 193 Railpool	110,00 €	Trix 22754 V 200.0 DB Sound	278,95 €
Piko 59977 BR 193 Rail Service	119,00 €	Trix 23057 Dampfkran DB Digital	919,80 €

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!
Preisfrage unter: info@modellbauprofi24.de

Wastmühlstr. 9 • 94051 Hauzenberg
+49 (0)856 979476 • info@modellbauprofi24.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

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



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

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

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.

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.

Dirk Röhrich • Holtendorf
• Girkigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
MODELLBAHNSERVICE
Modellbahnsteuerungen, • Tel. + Fax: 0 35 81 / 70 47 24
SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

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



Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil: 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

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

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.

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

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

flexilicht.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstaholder 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 Geschäftsaufösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

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.

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

BO Mobilbagger T185 ICAR® Bausatz oder Fertigmodell
Jahre 1988 - 2018
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
Moblo - 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

GESUCHE

Fahrzeuge TT, N, Z

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

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

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

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

www.puerner.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.: 07309/4105044, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

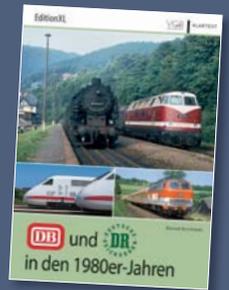
Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

www.vgbahn.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.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 Normalspurgeleisen 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

Zubehör alle Baugrößen

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

GESUCHE

Fotos + Bilder

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

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

VGB-Kalender 2020

jetzt bestellen:

www.vgbahn.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

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

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

Aktion 179,99 € UVP* 224,90 € HO



Roco 73626 E-Lok 189 990 „Gottingen“, MRCE, Ep.VI

Aktion 99,99 € UVP* 129,90 € HO



NPE-Modellbau NW22097 3er-Set Samms 4860 als Bauzug, DR, Ep.IV, mit Schotterladung

Aktion 64,90 € UVP* 94,00 € HO



Roco 67179 2er-Set Schwenkdachwagen, DR, Ep.IV, „Harnstoffe“

Aktion 44,90 € UVP* 91,00 € HO



Liliput 235125 Behältertragwagen BT55 mit Bremserbühne, DB, Ep.III

Aktion 44,90 € UVP* 91,00 € HO



Liliput 235130 Behältertragwagen LBS584, DB, Ep.IV

Aktion 27,99 € UVP* 39,90 € HO



Brawa 48908 Kesselwagen Ba. Uerdingen, Brit-US-Zone, Ep.III „DEA“

Aktion 29,99 € UVP* 39,90 € HO



Brawa 49702 Gedeckter Güterwagen G10, DR, Ep.III „Kathi“

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



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

www.elriwa.de

Unsere HO-Aktionen für Sie!

SONSTIGES

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

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

URLAUB

Reisen, Touristik

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

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.

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

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

Aktuelles: Schnupper-PREISHIT

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

BAHNP(L)AUSCHALWOCHE

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

Gästekarte für beliebige Freifahrten bis Davos-Laret

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

Hotel Restaurant Grischuna albula FILISUR

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



BÖRSEN

Auktionen, Märkte

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

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

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 31.08.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. 01.09.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. Jeweils von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 20 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerseberndt.de.

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

07.09.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 28219 Bremen-Walle, Walle-Center, Waller Heerstr. 103. Info-Tel.: 040/6482273.

07.+08.09.: 2. Modellbahn- und Modellbautage (mit Börse) in 29339 Wathlingen, 4 Generationen Park, Kantallee 8. Anmeldung und Infos unter info@kanzleiharms.de, Tel.: 05144/92302.

07.09.: **Modellbahnbörse, 10–16h, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N.,** Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de. Letzter Museums-Öffnungstag im Jahr 2019.

Eisenbahnwelten im Kurort Rathen

Gartenbahnanlage mit 4600 m Schienen
Spurweite IIm 
www.eisenbahnwelten-rathen.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
22.09.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. 28.09.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 29.09.: 01069 Dresden, Alte Mensa. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

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

29.09.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt (10–16 Uhr), 08228 Rodevisch, Ratskellersaal, Wernesgrüner Straße 32. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

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

Modellbahn-Auto-Börsen: von 10–15 Uhr
Erfurt: Sa. 31.08.,
Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14
Kassel/Vellmar: So. 01.09.,
Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de 

Große TT-Messe
Publikumsmesse des AKTT e.V.
Gotha, 07./08.09.2019
TT-Modellbahnausstellung
und TT-Markt-Präsentation
Samstag 10 bis 17.30h
Sonntag 10 bis 16h
Stadthalle Gotha, Goldbacher Str. 35
Info: 03462/210482 • www.aktt.de

29.09.: 53. Modellbahn- u. Autobörse in 66386 St. Ingbert, Im Schmelzerwald 51a, Schulturnhalle Leibniz-Gymnasium, von 10–16 Uhr. Info 06897/4254 oder mec-igb@gmx.de.

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

07.12.: Tauschbörse für Eisenbahn, Modellauto, Spielzeug, 9–16 Uhr, Oberschwabenhalle, 88212 Ravensburg. Info-Tel.: 0751/42485. www.eisenbahnfreunde-rv.de

www.modellbahnboerse-berlin.de NEU 07.12.: 07381 Pöbneck, 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
18.08. DINSLAKEN, Halle Trabrennbahn
25.08. CASTROP-RAUXEL, Europahalle
01.09. MÜLHEIM, Alte Dreherei
15.09. RHEINE, Stadthalle
21./22.09. DORSTEN, Modellbahntage
CreativQuartier, Zeche Fürst Leopold
23./24. Nov. RAILHOBBY Messe Bremen
Messe für Modellbahnen & Modellautos
25 Ausstellungsbahnen-riesiger Handelsbereich
mehr unter www.bv-messen.com

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
01.09. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
08.09. Mönchengladbach, Haus Erholung
Johann-Peter-Boelling-Platz 1
15.09. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle
Koblenzer Str. 80
ADLER - Märkte e. K. 50189 Eisdorf, Lindesweg 7
Tel.: 02274-7060703 oder 02103-51133 info@adler-maerkte.de

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 8. September, SEAS Bürgerzentrum Bruchsal
Sonntag, 03. November, Kursaal Bad Cannstatt
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
11. Aug. 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str. 322
18. Aug. 34 Baunatal/Kassel, Stadthalle, Friedrich-Ebert-Allee 1
25. Aug. 47 Duisburg-Homburg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Strasse 2
1. Sep. 30 Hannover, Grossmarkt, Am Tönniesberg 16/18
1. Sep. 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werks Str. 31-33
8. Sep. 46 Herne-Röhlingshausen, Volkshaus, Am Alten Hof 26
8. Sep. 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. 408 *10-16 Uhr
15. Sep. 47 Rheinberg, Messe Niederrhein, An der Rheinberger Heide 5
... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662

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

Geballte Kraft



Der VOMAG-Sattelschlepper mit Anhänger ist eine imposante Erscheinung.

Mehr als ein halbes Jahrhundert lang galt die „VOMAG“, die Vogtländische Maschinenfabrik A.G. in Plauen, als eine der führenden Maschinenfabriken Europas. Das erfolgreiche Unternehmen wurde nach dem Zweiten Weltkrieg komplett demontiert, die Fabrikanlagen wurden dem Erdboden gleichgemacht. Das Weinert-Modell eines Sattelschleppers soll an die einstige Blütezeit erinnern.

Neben Stick- und Rotationsdruckmaschinen nahm die VOMAG im Jahr 1915 die Produktion von Lastkraftwagen auf. Mit der Verpflichtung des Oberingenieurs Peter Teigland von der Berliner NAG (Neue Automobil AG) wurde die Entwicklung

eines Regel-Dreitonnners forciert und nach einer Erweiterung der Produktionsstätten aufgenommen. Dieser Dreitonner, der maßgeblich von Rüstungskreisen gefordert wurde, hatte noch einen Kettenantrieb, obwohl VOMAG bereits einen Kardanantrieb entwickelt hatte. In den Jahren

1915 bis 1918 wurden mehr als 1000 dieser Lkw gebaut und an die Streitkräfte ausgeliefert. Nach Kriegsende stagnierte der Absatz. Man weitete die Produktion aus, fertigte auch Omnibus-Untergestelle und übernahm Anfang der 20er-Jahre erstmals in Deutschland die Niederrahmenbauwei-



se aus Amerika. Diese Konstruktion war durch den tiefen Schwerpunkt weniger kippanfällig und erlaubte eine niedrige Einstiegshöhe. Damit erweiterte sich die Lkw-Produktion, bis die Wirtschaftskrise 1929

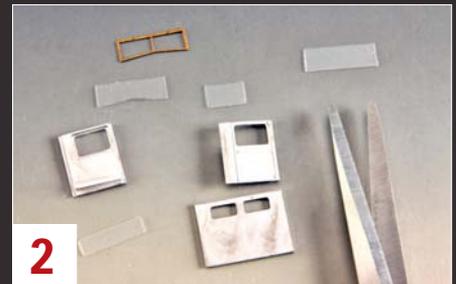
für einen herben Einbruch in allen Geschäftsbereichen und Anfang der 30er-Jahre für den Konkurs des Unternehmens sorgte. Erst die Nachfrage nach Lkw im Dritten Reich und schließlich die ersten Rüstungsaufträge führten zu einem enormen Anstieg der Absatzzahlen. So wurde Mitte der 30er-Jahre die Produktion eines Fünf-Tonnen-Lkw und später einer Sechsstonnen-Version wiederbelebt. Auch ein Sattelschlepper wurde auf den Markt gebracht, mit acht Tonnen Nutzlast. Diese konnte durch einen Anhänger auf bis zu 14 Tonnen erhöht werden. Für damalige Verhältnisse stellte dieser Lastzug ein sehr leistungsfähiges Transportmittel dar. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs und die damit verbundenen Restriktionen verhinderten die weitere Produktion.

Weinert hat diesem leistungsstarken Transportmittel im H0-Maßstab ein Denkmal gesetzt. Unter der Artikelnummer 4507 (65,50 Euro) erhält man einen perfekt gestalteten Bausatz; als Ergänzung wird der zweiachsige Anhänger (Bausatz 4328, 30,70 Euro) empfohlen. Beide bestehen hauptsächlich aus Weißmetall-Gussteilen, die durch einige Messing- und Messingätz-Teile ergänzt werden.

Vor dem Zusammenbau sollten die Bausätze auf Vollständigkeit geprüft und die Bauteile den einzelnen Baugruppen zugeordnet werden. Die aus einem Messingblech geätzten Teile trennt man vorsichtig aus der Platine heraus, ohne die Teile zu verbiegen. Grate an den Guss- oder Ätz-Teilen werden mit einer Schmiergellatte oder Nadelfeile geglättet. Die Weißmetall-Teile reinigt man mit feiner Stahlwolle, einem Glasfaserstift und einem Filz-Rad auf einem Bohrzweig. Das ist notwendig, um nach dem Lackieren glatte Oberflächen zu erhalten. Für das Verkleben der Bauteile eignet sich Sekundenkleber-Gel.



Der Komplettbausatz besteht aus einer überschaubaren Anzahl von Gussteilen, Ätzplatinen und einer ausführlichen Bauanleitung.



Vor dem Zusammenbau des Führerhauses sollten die Fensterscheiben ausgeschnitten und angepasst werden.



Für das Verkleben des Motorvorbaus und des Führerhauses dienen die Motorhaube und das Dach der Ausrichtung.

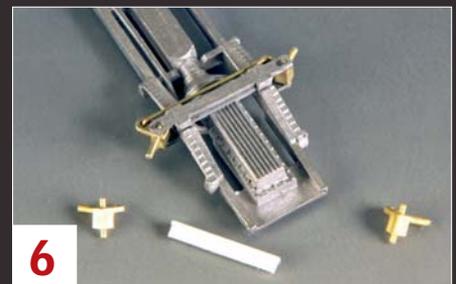
Gemäß der Bauanleitung werden zuerst die Fensterscheiben für die Fahrerkabine ausgeschnitten. Da die Öffnungen im unmontierten Zustand noch frei zugänglich



Nach dem Zusammenbau reinigt und glättet man die Außenflächen mit feinem Schmirgelpapier, Glasfaserstift und Filz-Rad.



Da die Anbauteile separat lackiert werden, verklebt man sie erst nach der farblichen Behandlung.



Um die Vorderräder beweglich nachzubilden, benötigt man zusätzlich einen Lenkachsen-Bausatz von Weinert.



7 Für die Komplettierung des Untergestells müssen auch diese Teile vor dem Anbau ver-säubert und geglättet werden.



8 Für die bewegliche Vorderachse weitet man die vorderen Kotflügel innen mit einem Kugelfräser vorsichtig auf.



9 An den Enden der Ladebordwände werden kleine Dachhaken für die Halteketten der rückseitigen Ladeklappe angebracht.



10 Am Auflieger sind Bohrungen für die Kupp-lung (1,2 mm) und die Aufliegerstütze (0,5 mm) anzubringen.



11 Um zu prüfen, ob alles passt und keine Bau-teile vergessen wurden, wird das Modell einmal komplett zusammengesetzt.



12 Nach der Lackierung in Mausgrau, Holzfarbe und Tiefschwarz setzt man noch einige Bau-teile mit feinem Pinsel ab.

lich sind, kann die Passung gut kontrolliert und gegebenenfalls nachgebessert werden. Die fertigen Scheiben wie auch die Scheinwerfergläser bewahrt man bis nach dem Lackieren des Modells sorgsam auf.

Dann folgen der Zusammenbau des Motorvorbaues und der Fahrerkabine. Die Fahrtrichtungsanzeiger werden zweifach gefaltet, mit einer Flachzange ausgerichtet und verklebt. Die beiden Scheibenwischer

klebt man in den Rahmen der Windschutzscheibe ein und schleift die Rückseite des Rahmens plan, damit die „Glasscheibe“ später sauber anliegt. Diese Teile, den Schaltknüppel und das Lenkrad passt man lediglich ein, verklebt sie aber nicht, da sie separat lackiert werden. Das Dreieck auf dem Dach ist nur einzusetzen, wenn das Fahrzeug mit Anhänger unterwegs ist.

Das Untergestell des Sattelschleppers wird mit einem Auspuff-Endstück aus 0,8-mm-Messingdraht vervollständigt. Wer möchte, kann diesen Auspuff mit einem 0,5-mm-Bohrer vorsichtig aufbohren, um ihn realistischer aussehen zu lassen. Das Lkw-Modell ist ab Werk mit starrer Vorderachse ausgestattet. Um es dynamischer aussehen zu lassen, erhält es eine Lenkachse (Weinert 4443). Dazu wird in die Nut für die Achse ein Kunststoffstreifen eingeklebt. Dieser muss so hoch sein, dass zwischen den angegossenen Achsschenkelaufnahmen und der Achsabdeckung (Bauteil 28) ausreichend Abstand bleibt, um die zugereiteten Achsstummel frei beweglich einsetzen zu können. Vorher durchbohrt man die angespritzten Achsschenkelaufnahmen und die Achsabdeckung an den vorgekörtnten Stellen mit einem 0,8-mm Bohrer. Die Innenseiten der recht massiven



Für die großen Röhren bedarf es eines stabilen Kranes, um sie vom Lkw auf einen Güterwagen – oder umgekehrt – verladen zu können.



13

Ein Tropfen Weichmacher (von Gassner) trägt dazu bei, das sich das Schiebebild eng an die Modelloberfläche schmiegt.



14

Zur Sicherung der Rohr-Beladung werden feine Holzprofile zu einem Transportgestell zusammengeklebt.



15

Im getrennten Zustand lassen sich einige Feinheiten am Untergestell des Modells erkennen.



16

Mit einem feinen Pinsel werden die Rückstrahler außen mit Silber und auf den Flächen mit Ferrari-Rot abgesetzt.



17

Für den Transport von langen Materialien kann die rückseitige Ladeklappe herabgeklappt dargestellt werden.



18

Die Nummernschilder entsprechen der Nachkriegszeit in der DDR und stammen von TL-Decals.

Kotflügel sind vorsichtig auszufräsen, um auch dort für die Bewegungsfreiheit der Räder zu sorgen. Hat man die Achsstummel eingesetzt und die Achsabdeckung aufgeklebt, muss die Lenkstange aus einem 0,5-mm-Messingdraht gebogen, eingesetzt und an den Enden gequetscht werden, damit sie nicht herausfällt. Ein zusätzlicher Arbeitsaufwand, der sich aber lohnt!

Nun folgen das Getriebe, die Kardanwellen und die Achsabdeckung für die

Zugmaschine mit beweglicher Vorderachse

Hinterachse. Die Räder passt man zur Probe ein, um sie dann für die Lackierung wieder abzunehmen. Das Messingätzteil mit Rücklichtern und Kennzeichenhalter wird so angeklebt, dass die Nut im Rahmen frei bleibt. Vorher sind die Rücklichter durch die an der Ätzplatine befindlichen kreisrunden Scheiben aufzudoppeln. Im letzten Arbeitsschritt erhält das Untergestell noch die vordere Stoßstange. An dieser sind vor dem Verkleben die Bohrungen für die Scheinwerfer (0,6 mm) und die Peilstangen (0,3 mm) abzusetzen. Letztere werden so gekürzt, dass sie später etwa acht Millimeter hoch sind.

Nun wendet man sich dem Auflieger zu. Um beim Lackieren der Pritsche an den Übergängen zwischen Seitenwänden und Boden ein sauberes Ergebnis zu erzielen, werden nur die Wände verklebt, der Boden wird lediglich eingepasst. Wände und

Boden werden erst nach der Farbgebung verklebt. Wer die Pritschenrückwand heruntergeklappt darstellen möchte, muss an den Seitenwänden und der hinteren Klappe Dachhaken (Weinert 8292) zur Aufnahme einer feinen Kette (Weinert 9318)



Durch die bewegliche Vorderachse lassen sich Fahrsituationen dynamischer nachstellen.

Ergänzt durch einen Eil-Schlepper, ist der Eisen- und Röhrenhandel Hoffmann gut aufgestellt.



montieren. Um die Seitenwände nicht zu durchbohren, sollten die Stifte an den Dachhaken fast vollständig heruntergefeilt werden und die Löcher nur in geringer Tiefe in den Seitenwänden abgesetzt werden.

Am Untergestell des Aufliegers setzt man zuerst die Bohrungen für die Anhängerkupplung (1,2 mm) ab und bohrt die Öffnungen für die Dorne des Gestells für den Ersatzreifen (0,5 mm) und das Radgestell („46“/0,5 mm) nach. Diese Teile werden ebenfalls nicht verklebt, da auch sie separat lackiert werden. Dagegen kann man die Achsabdeckung und das Ätzteil mit den Rücklichtern und dem Kennzeichenhalter ankleben. Nachdem die Passgenauigkeit von Achse und Rädern geprüft wurden, ist auch diese Baugruppe zur farblichen Behandlung bereit.

Die genannten Bauschritte sind ähnlich auch am Anhänger durchzuführen. Die Kotflügel werden wegen ihrer abweichenden Farbgebung aber erst nach der Lackierung angeklebt. Erst dann wurden auch der Drehschemel angeschraubt und das Ersatzrad eingeklebt.

Vor der farblichen Behandlung müssen alle Bauteile gereinigt und mit Haftgrund (Weinert 2698) grundiert werden. Motorvorbau, Kabine, die Außenseiten der Pritschen und die Felgen lackiert man mausgrau (Weinert 2631), die Untergestelle und die Kotflügel tiefschwarz (Weinert 2646), die Innenseiten der Pritschen holzfarben; alles geschieht mit der Spritzpistole. Mit einem Pinsel setzt man die Innenseiten der Scheinwerfer weiß (Revell 5) und die Flächen der Rücklichter rot (Revell 34) ab. Der

Kühlergrill erhält einen mattschwarzen Anstrich (Revell). Sobald er durchgetrocknet ist, schabt man mit einem Skalpell vorsichtig die Farbe auf dem erhabenen Schriftzug ab, um diesen silberfarben in Erscheinung treten zu lassen. Die Innenseiten der Kabine werden in hellem Steingrau (Revell 75) eingefärbt, die Sitzfläche lederfarben (Model Master 1736). Den Schaltknüppel und das innere Kreuz des Lenkrades lackiert man schwarz, das Lenkrad selbst holzfarben. Die Fahrtrichtungsanzeiger sind wieder schwarz. Die Innenseiten der Spiegel und die Auspuffanlage werden silberfarben (Revell 91) abgesetzt. Mit einem Pinsel und ruhiger Hand lackiert man schließlich noch die Reifen anthrazitfarben (Revell 9).

Sind die Farben durchgetrocknet, können die Nassschiebilder angebracht werden. Für den Anhänger ist ein zusätzlicher Beschriftungsbogen (Weinert 4389) nötig. Die Schiebepilder sind eng entlang der Beschriftung auszuschneiden und in lauwarmem Wasser anzulösen. Nachdem

Aufwendige Lackierung und Zurüstung

sie mit einem Zahnstocher vorsichtig auf dem Modell positioniert und mit einem Wattestäbchen abgetupft sind, sorgen einige Tropfen Weichmacher dafür, dass sie sich blasenfrei an das Modell anlegen. Authentische Kennzeichen bietet der Beschriftungsbogen 1093 von TL-Decals.

Im letzten Arbeitsschritt wird das Modell zugerüstet. Zunächst klebt man alle Fensterscheiben mit glänzendem Klarlack, ein. Es folgen der Schaltknüppel und das Lenkrad. Erst dann wird der Windschutzscheiben-Rahmen, zwischenzeitlich mit



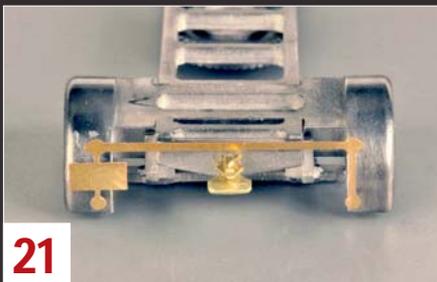
19

Die Bauteile und die Art des Zusammenbaus des zweiachsigen Anhängers entsprechen dem Auflieger des Sattelschleppers.



20

Zur Probe werden die vielen Anbauteile zunächst nur angesteckt und dann für ein besseres Lackierergebnis separat behandelt.



21

Die Anhängerkupplung benötigt eine 1,2-mm-Bohrung. Die Rücklichter mit dem Kennzeichenhalter werden angeklebt.



22

Dank der zweiten Kupplung am Anhänger kann man auch, wie damals üblich, mit zwei Anhängern und einem Zugfahrzeug fahren.



Trotz sorgfältigstem Zusammenbau: Irgendetwas scheint an der Hinterachse des Anhängers nicht zu stimmen.

einer Glasscheibe ausgestattet, eingeklebt. Die Fahrtrichtungsanzeiger mit den Spiegeln und das Dreieck auf dem Dach komplettieren die Fahrerkabine. Das Dach wird nicht verklebt, um je nach Geschmack die mitgelieferte Weinert-Figur oder einen Preiser-Fahrer einsetzen zu können.

Nachdem die Fahrerkabine auf das Untergestell geklebt wurde, werden die Räder mit den Achsen eingebaut. Will man die Belastung durch das Eigengewicht und die Beladung nachstellen, sollte man vorher die Räder an einer Stelle etwas abfeilen. Mit den Scheinwerfergläsern ist das Zugfahrzeug fertiggestellt.

Am Auflieger werden Untergestell und Pritsche verklebt. Nach dem Einbau der Räder finden die Kupplung, das Ersatzrad mit Gestell und das Stützgestell ihre Plätze. Am Anhänger sind ähnliche Arbeitsschritte nötig, jedoch muss man dort vor dem Aufkleben der Pritsche den Drehschemel mit dem Untergestell verschrauben.

Bevor es daran geht, Sattelzug und Anhänger zu beladen, können noch einige Verwitterungs- oder Verschmutzungsspuren mit verdünntem Schwarz oder Puderfarben angebracht werden. Da der Lkw für Transportfahrten zu den Kunden genutzt



23

Auch der Weinert-Bausatz für den VOMAG-Eilschlepper (4545) besteht aus Weißmetall- und Messing-Bauteilen.

wurde und sich somit immer in einem gepflegten Zustand befand, sollten diese Spuren dezent ausfallen.

Gemäß der Beschriftung drängt es sich auf, die Fahrzeuge mit Eisenprofilen oder Röhren zu beladen. Für die Nachbildung einer Röhrenladung dient ein Aluminium-Rohrstück (Durchmesser 16 mm) aus dem Baumarkt. Nachdem es mit einer Metallsäge zugeschnitten und versäubert ist, wird die Wandung mit einem Entgrater verjüngt. Die Rohrstücke werden an den Enden mit Klebestreifen zwei Millimeter breit abgeklebt. Außen erhalten sie nach einer Grundierung einen tiefschwarzen Farbauf-



24

Schon im unlackierten Zustand beeindruckt der Eil-Schlepper im Maßstab 1:87 durch sein bulliges Aussehen.

trag. Das Innere wird rostfarbig gestaltet. Für die sichere Fahrt sind Transportgestelle notwendig. Die Basis dafür bilden sieben aufeinander geklebte, etwa 25 Millimeter lange Holzprofile (1,5 x 1,5 mm). Aus diesen wird das Profil der Rohre mit einer feinen Laubsäge herausgesägt und rund gefeilt. Lagerhölzer und Diagonalstreben komplettieren das Transportgestell.

Natürlich sind auch andere Metallwaren, wie dünnere Rohre oder Profile, denkbar und möglich. Für längere Ladegüter kann die hintere Pritschenwand dann heruntergelassen und mit Ketten gesichert dargestellt werden. □ Marc Heckmann



Die beiden mit einer beeindruckenden Leistung ausgestatteten Lastkraftwagen regen die Beobachter zu Diskussionen an.

Mit weiteren Chassis-Kits für das Faller-Car-System fördern die Gütenbacher die Elektro-Mobilität auf der heimischen H0-Anlage. Die neuen Kits lassen sich mit wenig Mühe an ein individuelles Wunschmodell anpassen.

Bus in Bewegung



Mit dem neuen Chassis-Kit 163703 für Lkw und dem Set 163704 für Transporter stehen dem versierten Bastler nun weitere Möglichkeiten für die Realisierung eines Wunschmodells zur Verfügung. Anders als im Falle des unlängst erschienenen fahrfertigen Lkw-Chassis (siehe MEB 06/2018) lassen sich die neuen Chassis-Kits freizügiger einsetzen.

Die schmale Rahmen-Platine, die auch als Träger für die elektrischen Komponenten dient, ist nach dem Anbau der Vorder- und der Hinterachse quasi schon betriebs-

Der Ikarus-Bus trägt die Farben der ungarischen Fluglinie Malév; dank des neuen Car-System-Motors kommen die Reisenden des inzwischen historischen Fahrzeugs rechtzeitig zur Premiere der Tu-154 im Retro-Farbkleid.



FOTO/MONTAGE: ABP



1 Der recht übersichtliche Inhalt des Sets 163703 besteht aus zwei Beuteln mit Teilen, einem Spritzling und der Anleitung.



2 Fast wie beim Vorbild kommt für den Brekina-Bus die Variante „liegender Motor hinter der Hinterachse“ infrage.



3 Die Karosserie des Fahrzeugs lässt sich nach oben abziehen, die Deckplatte mit den Sitzen ist verschraubt.



4 Für die gewünschte Platzierung des Antriebs müssen am Grundrahmen und am Halter störende Teile abgeschnitten werden.



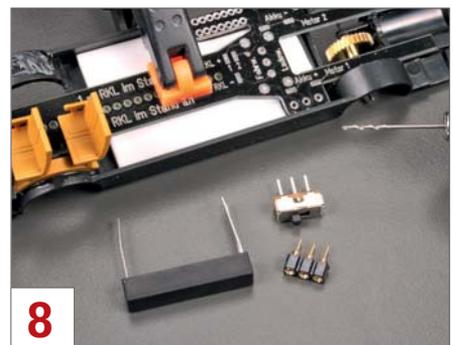
5 Die Befestigung des Motorträgers und der Vorderachse erfolgt vorsichtshalber zunächst mit doppelseitigem Klebeband.



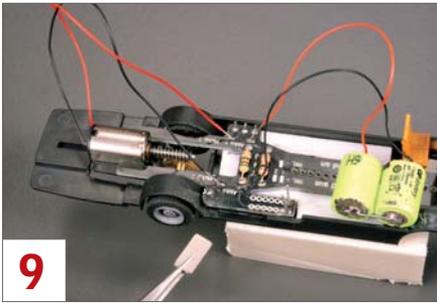
6 Die größte Herausforderung beim Einbau des Fahrgestells sind sicher die notwendigen Änderungen an der Bodenplatte.



7 Die Höhe der Achsen wird mit einer extra eingeklebten, drei Millimeter starken Unterlage eingestellt.



8 Für die elektrischen Komponenten müssen noch diverse Aussparungen im Unterboden geschaffen werden.



9

Nach dem Einlöten der Bauteile und dem Einkleben des Motors erfolgt ein erster Test des Antriebs.



10

Wenn der Testlauf zufriedenstellend ausfällt, kann das Car-System-Fahrgestell dauerhaft verklebt werden.



11

Von der ursprünglichen Deckplatte mit den einzelnen Sitzreihen bleibt nur der vorderste Teil erhalten.



12

Mit einem Kunststoffkleber wie Revell-Contacta werden die neue Platte und die hinteren Sitze montiert.



13

Nach dem Trocknen ist das Fahrgestell ausreichend stabil, so dass sich nun ein Freiraum für die Vorderräder schaffen lässt.



14

Eine erste Ausfahrt auf der Teststrecke zeigt, ob der Antrieb und die Lenkung zuverlässig funktionieren.

bereit. Es fehlt lediglich ein Akku, der nicht zum Lieferumfang gehört und vom Bastler selbst zu beschaffen ist. Bauform und Kapazität richten sich dabei nach dem Platzangebot im umzurüstenden Modell. Der variable Achsabstand ist bei der hier vorgestellten Lkw-Version zwischen 38 und 88 Millimeter einstellbar. Damit deckt das Fahrgestell eine sehr breite Fahrzeug-Palette ab. Exemplarisch für einen möglichen Umbau hat sich deshalb das H0-Modell eines Ikarus 55 von Brekina in unserer Werkstatt eingefunden.

Die ersten Fragen, die es zu klären gilt, betreffen den benötigten Achsabstand und die erforderliche Einbaulage des Motors. Der detailliert gestaltete Innenraum des Reisebusses soll schließlich weitestgehend erhalten bleiben. Mit rund 64 Millimetern ist der Achsabstand des Ikarus noch im grünen Bereich. Aus den vier möglichen Positionen des Motors ist die sogar annähernd vordringende Variante „Liegender Motor hinter der Hinterachse“ umsetzbar. Für den Anbau des Motorhalters sind auch schon die ersten Schnitte am Rahmen und am Halter erforderlich. Mit einem feinen Sägeblatt im Minischleifer ist das aber schnell erledigt. Motorhalter und Vorderachse sollte man in diesem frühen

Baustadium auch keinesfalls dauerhaft mit dem Rahmen verkleben. Etwas doppelseitiges Klebeband sorgt zunächst für ausreichenden Halt der Teile. Besonders bei der Vorderachse ist es hilfreich, diese für kleine Korrekturen noch abnehmen zu können.

Die größte Herausforderung ist das Anpassen der originalen Bodenplatte des Wunschmodells. Die Rahmen-Platine des Umbau-Sets besitzt keine Halterungen für die Karosserie, der Unterbau des Fahrzeugs sollte also weiter verwendet werden. Für

Anpassungsarbeiten im Innenraum

die Achsen gilt es, ausreichend große Aussparungen in der Bodenplatte zu fertigen. Hier muss mit Messer und Fräser so agiert werden, dass genug Freiraum für die Teile vorhanden ist, die Platte selbst aber auch nicht zu sehr geschwächt wird. Besonders die Vorderräder dürfen auch beim maximalen Lenkeinschlag nirgends schleifen oder gar blockieren. Die dafür nötigen Schleifarbeiten wurden deshalb erst am fertig verklebten Fahrgestell durchgeführt.

Damit das Fahrzeug später auch die richtige Bodenfreiheit besitzt, muss die Rahmen-Platine im Modell in der entspre-

chenden Höhe montiert werden. Mit einer drei Millimeter starken ABS-Platte als Unterlage lässt sich auch diese Hürde beim Ikarus-Bus meistern. Für die elektrischen Bauteile in Form von Reed-Kontakt, Ladebuchse und Schalter sind in der Bodenplatte und der Unterlage auch die passenden Ausschnitte zu fertigen. Die Teile selbst kann der Bastler dann mit der Rahmen-Platine verlöten.

Gemäß der Anleitung steht jetzt auch der Einbau des richtigen Lade- und Fahrwiderstands an. Mit einer provisorischen Spannungsversorgung kann dann der erste Funktionstest erfolgen. Fällt er zur Zufriedenheit aus, wird die Rahmen-Platine dauerhaft mit der Bodenplatte verklebt.

Die Lkw-Bereifung des Umbau-Sets passt nicht gut zum eleganten Reisebus. Mit selbst gefertigten, kleinen Messingbuchsen ausgerüstet, können Felgen und Gummireifen des Brekina-Modells weiter eingesetzt werden. Da die originale Innenplatte mit den Sitzreihen nicht mehr verwendbar ist, montiert man die Sitze am besten einzeln. In der Mitte sollen allerdings die Akkus ihren Platz finden. Diese gibt es in etlichen Ausführungen, unser Bus ist mit zwei NiMH-Rundzellen der Bauform AAAA zu je 300 mAh unterwegs. Die



15

Wenn die Felgen mit Buchsen ausgerüstet werden, kann die originale Bereifung zum Einsatz kommen.

Sitze lassen sich nach entsprechender Anpassung direkt an den Akkus befestigen, eine geschickte Bemalung entzieht die Stromspeicher neugierigen Blicken.

Fahrer und Passagiere dürfen natürlich auch nicht fehlen, ein geeignetes Set findet sich im Angebot von Preiser (14404). Die Figuren sind ohne größere Anpassungsarbeiten verwendbar und lassen sich gut mit Sekundenkleber-Gel fixieren. Danach bereichert ein einzigartiges Fahrzeug den Car-System-Fuhrpark. □ Michael Siemens



16

Akkus in der Ausführung „NiMH“ oder „Lithium Polymer“ gibt es in unterschiedlichen Bauformen.



18

Mit einer Bemalung in Mattschwarz (Akku) und Braun (Sitze) sind die Energiespeicher optisch kaum noch auszumachen.



17

Die mittleren Sitzreihen erhalten eine Aussparung und werden dann direkt am Akku montiert.



19

Die Figuren aus dem Preiser-Set 14404 können ohne Änderungen mit Sekundenkleber-Gel eingesetzt werden.



FOTOS: MICHAEL SIEMENS

Auch abseits der Flughäfen zieht der Ikarus-Bus ganz emissionsfrei seine Kreise, der Passant genießt die saubere Luft bei einem Spaziergang.



Die erste mit dem Knick: V320001 war eine Trendsetterin. Ihre markante Form erhielten später alle Typen der V160-Familie. Glasklare Scheiben erlauben den Blick in den eingerichteten Führerstand.

Mit der Ankündigung der V320 der DB überraschte Märklin seine treuen Fans. Auf den markanten Einzelgänger dürften sich viele Wechselstrombahner freuen.

2 x 160 = 320

Das neue Märklin-Modell ist ein beeindruckendes Gefährt. Stellt man einen verkürzten Schnellzugwagen der Göppinger daneben, so ist dieser kaum länger.

Für das Vorbild galt das gleichermaßen: 23 Meter Länge und ein Gewicht von 126 Tonnen sprechen für sich. 4000 PS (2940 kW) sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h machten V320001 zur leistungsfähigsten Diesellok ihrer Zeit.

Im Grunde genommen war die spätere 232001 lediglich eine doppelte V160. Sie besaß zwei Daimler-Benz-Dieselmotoren

MB839, die auch in der Baureihe 216 zum Einsatz kamen und jeweils unabhängig ein Drehgestell antrieben. Bei geringerem Leistungsbedarf war es durchaus üblich, nur mit einer Maschinenanlage zu fahren.

Zwischen 1964 und 1974 versah der bei Henschel gebaute Sechssachser seinen Dienst beim Bw Kempten, wo schon so manche außergewöhnliche Diesellokbaureihe (V169, BR210) ihre Leistungsfähigkeit auf den anspruchsvollen Strecken des Allgäus unter Beweis stellen musste.

Nachdem die DB die angemietete Lok an den Hersteller zurückgegeben hatte,





Jeweils ein Lüfterradpaar war für die Kühlung eines Motors zuständig. Ein Oberlichtfenster ließ Licht in den Maschinenraum.



Die Drehgestellblenden sind eine Wucht. Die konturscharfe Lackierung sowie die exzellente Bedruckung werten das Modell auf.

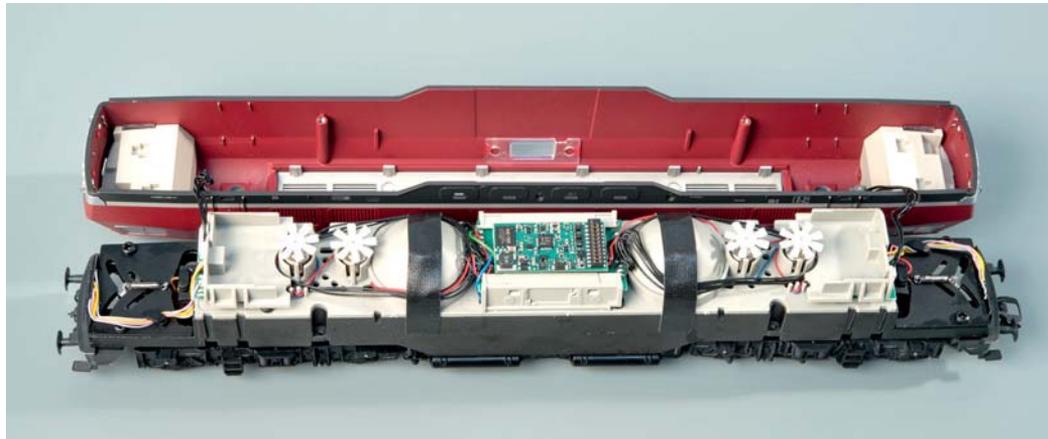
gelangte diese zur Hersfelder Kreisbahn und anschließend zur Teutoburger Waldseisenbahn, bevor sie ein paar Jahre in Italien verbrachte. Von dort holte sie das Infra-

Eine wohlbekannte Einzelgängerin: V320 Blue

strukturunternehmen Wiebe heim. Bis zu ihrer Abstellung im Jahr 2015 war 232 001 vor schweren Bauzügen anzutreffen.

Somit könnten die Göppinger in den nächsten Jahren zumindest fünf Ausführungen des Selbstzünder-Solitars anbieten. Die erste jetzt erhältliche Variante ist V320001 im Zustand des Jahres 1965.

Das Märklin-Modell kommt in digitaler Vollausstattung mit „mfx“-Decoder daher. Die richtige Zentrale vorausgesetzt, bietet die Lokomotive 29 schaltbare Funktionen. Neben den fast schon üblichen Licht- und



Unter dem Gehäuse sind die vier beweglichen Lüfterräder gut erkennbar. Daneben befinden sich die Kapseln für die Lautsprecher. Das Gehäuse ist dankenswerterweise verschraubt.

Geräuschelementen sind bei der V320 auch die Dachlüfter schaltbar. Diese drehen sich nicht nur, sondern es wird auch die passende Geräuschkulisse eingespielt. Vier Lüfterräder werden von je einem Motor angetrieben und sind paarweise digital schaltbar, so dass auch der Betriebszustand mit nur einem Motor glaubwürdig simuliert werden kann. Es sind sogar unterschiedliche Geschwindigkeiten der Lüfterräder möglich. Nimmt man die Spielewelt-Möglichkeiten auf dem Bildschirm der Central-Station hinzu, wird es einem mit der Lok nicht so schnell langweilig. Lediglich das Motorengeräusch ist nicht klar genug definiert und hört sich ein wenig schwammig an. Da hilft es auch nicht, dass zwei Lautsprecher eingebaut sind.

Angetrieben wird das 26,4 Zentimeter lange Modell vom Märklin-Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, der zentral eingebaut ist und je zwei Achsen in den Drehgestellen über Kardanwellen antreibt. In Fahrstufe 125 erreicht das Modell eine Höchstgeschwindigkeit von 188 km/h, ein sehr guter Wert. Haftreifen sorgen für noch mehr Zugkraft.

An der Gehäusegestaltung gibt es nichts auszusetzen: Die Lok ist sauber graviert und auch die Drehgestellblenden brillieren mit

großer Detailfülle. Die Scheiben sind perfekt eingesetzt und geben den Blick frei auf den aufwendig nachgebildeten Führerstand mit markantem Schaltrad. Ein paar Zurüstteile wie Luft- und Heizleitungen sowie Kupplungsattrappen ergänzen die Lok zum beinahe perfekten Modell.

Lackierung und Bedruckung sind makellos, frei von Einschlüssen und gestochen scharf.

Die V320 in Epoche-III-Ausführung wird im Jahr 2019 in einer einmaligen Serie leider nur für Insider-Mitglieder angeboten. □ *Stefan Alkofer*

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Märklin
- ▶ **Bestellnummer:** 39320
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- ▶ **Antrieb:** Motor mit zwei Schwungmassen wirkt auf vier Radsätze
- ▶ **Haftreifen:** Vier
- ▶ **Gewicht:** 744 Gramm
- ▶ **V_{min} bei Fs 1:** 1 km/h
- ▶ **V_{max} bei Fs 125:** 188 km/h
- ▶ **Ausstattung:** Märklin-Spielewelt-Decoder mfx+
- ▶ **Preis:** 429,99 Euro (UVP)



FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER



„Guck mal, ein ICE!“ Jedes Kind kennt ihn, und die Erwachsenen sollten öfter mal mit ihm fahren. Piko weiß um die Wichtigkeit des deutschen Paradezuges und bildet mit dem ICE 4 die neueste Generation in überzeugender Manier als H0-Modell nach.

Zukunftsweisend

Auch wenn das Flaggschiff der DBAG kürzlich wieder für Negativ-Schlagzeilen sorgte und die zügige Weiterbeschaffung stockte: Der

ICE 4 soll und wird den Fernverkehr in Deutschland prägen. Der Abnahmestopp für neue Fahrzeuge wurde jüngst aufgehoben. Insbesondere wenn eine Verkehrswende zugun-

ten der Bahn tatsächlich Wirklichkeit werden sollte, sind mehrere 100 neue ICE-Garnituren gefragt. Als Modellbahnhersteller kann man von solch einer Wende, welche die Bahn

wieder weiter in die Mitte der Gesellschaft bringt, durchaus profitieren. Piko macht daher alles richtig und setzt bereits frühzeitig ebenfalls auf den ICE 4. Überraschend mag die



Ein Stück Neubaustrecke im Maßstab 1:87 werden die wenigsten Modellbahner nutzen können. Doch auch auf herkömmlichen Strecken hinterlässt Pikos ICE4 einen tollen Eindruck.

Entscheidung wirken, die Modelle tatsächlich unverkürzt im Maßstab 1:87 umzusetzen. Doch nur in dieser kompromisslosen Ausführung passt

sind ein Endwagen erster Klasse sowie je ein End-, Mittel- und Servicewagen der zweiten Klasse enthalten. Die beiden letztgenannten Wagen bilden

Zunächst siebenteilig lässt sich der ICE 4 als H0-Modell nachbilden

der Triebzug in die Reihe der Piko-Neukonstruktionen.

Zunächst wird man mit den Piko-Modellen eine siebenteilige Garnitur nachstellen können, die beim Vorbild derzeit während der Probeeinsätze zu beobachten ist. In der getesteten vierteiligen Zugpackung

die sogenannten Powercars des Vorbildes nach, also angetriebene Einheiten. Zusätzlich wird es zwei Ergänzungspackungen geben, eine zweiteilige mit zwei Wagen der ersten Klasse (Bordrestaurant und „Powercar“-Sitzwagen) sowie einen Ergänzungswagen der



FOTO: GIDEON GRIMMEL

Voll ausgestattet wird die Digitalversion ausgeliefert. Sie bietet zum Beispiel eine effektvolle, flackerfreie Innenbeleuchtung in allen Wagen.



Vom „Dachgarten“ bis zu den Drehgestellen: Kein Detail blieb unberücksichtigt. Die Wagenübergänge zeigen sich eng gekuppelt.

zweiten Klasse (nicht angetrieben) mit Stromabnehmer. Die Modell-Konfiguration entspricht damit jedoch nicht ganz dem siebenteiligen Vorbildzug, auch die gewählten Betriebsnummern (siehe Kasten Seite 76) passen zur zwölfteiligen Vorbildversion.

Alle vier Modelle aus der Packung hinterlassen einen hervorragenden Eindruck und geben das Vorbild fast perfekt wieder. Sauberste Lackierung, vollständige vielfarbige Bedruckung, getönte, absolut bündig im Gehäuse liegende Scheiben und scharfkantige Gravur-



Die Front ist gut getroffen, leider ist die Trennfuge des Kopfteils nicht dunkel ausgelegt. Die ausschwenkenden Schürzen sind unvermeidlich.

ren bieten keinerlei Anlass zur Kritik. Die akkurate Bedruckung spart auch das Dach im Bereich der Wartungsöffnungen und Lüftungsgitter für die Klimaanlage nicht aus. Die Dachausrüstung ist vollständig und hochdetailliert nachgebildet, Isolatoren in fünf verschiedenen Farben, vielerlei Dachleitungen, Stromschienen und die flexible Zuleitung zu einem der beiden Stromabnehmer (grau und silberfarben mit zwei verschiedenen Schleifleisten) sind zu entdecken.

Die Drehgestelle entsprechen exakt den einzelnen Vorbildausführungen, einschließlich der unterschiedlichen Raddurchmesser. Um trotz der großen Länge auch enge Gleisbögen (ab R2) befahren zu können, mussten die Konstrukteure jedoch einige Kompromisse eingehen: An den Endwagen schwenken die Rahmenteile über den Drehgestellen aus. Auch die grauen Schürzen unter den Türen an den Wagenenden sind mitsamt der achtpoligen elektrischen Steckverbindung beweglich. Die Faltenbalge sind fest montiert. Gegenüber dem Vorbild ist der Abstand der Wagenkästen leicht vergrößert.

Wie beim Vorbild dient der Servicewagen als motorisierte Einheit, der zweite „Powercar“, ein Sitzwagen der zweiten Klasse, bleibt im Modell antriebslos. Dies gilt auch für die „Powercars“ in den Ergänzungspackungen. Traktionsprobleme sind dennoch nicht zu befürchten, denn der Motorwagen bringt satte 624 Gramm auf die Waage. Zwei Fünfpol-Motoren treiben jeweils ein Drehgestell an, bestückt mit zwei Haftreifen. Die insgesamt vier Schwungmassen sorgen für einen Auslauf von 66 Zentimetern aus der (fast) vorbildgerechten Höchstgeschwindigkeit. Der extra für

MESS- UND DATENBLATT



ICE 4 von Piko



STECKBRIEF

Hersteller: Piko
Bezeichnung: 0812005 + 2412005 + 6412005 + 5812005 der DBAG
Nenngröße: H0
Artikelnummer: 51402
Stromsystem: DCC
Konstruktionsjahr: 2019
Epoche: VI
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall/Kunststoff
Gewicht: 624 Gramm (Motorwg.)
Preis: 589,99 Euro (UVP, DCC)



ELEKTRIK

Stromabnahme: Vier Radsätze im vorn laufenden Endwagen
Beleuchtung: Dreifach-Spitzenlicht/Schlusslicht, Führerstands- und Innenbeleuchtung mit LED
Sound: Ein Lautsprecher im Motorwagen



MECHANIK

Antrieb: Von zwei Motoren mit je zwei Schwungmassen über Schnecken/Stirnradgetriebe jeweils auf ein Drehgestell mit je

zwei Haftreifen (diagonal angeordnet)



SERVICE

Gehäusedemontage: Lösen von vier Schrauben
Zurüstteile: Scharfenberg-Kupplungen und Kupplungsdeichsel
Bedienungsanleitung: Anleitungen für jeden Einzelwagen sowie für Soundbaustein und Decoder
Verpackung: Karton mit Kunststoffblister-Einsatz

Fahrwerte	Fst.	v ₀ (km/h)
v _{min} *	1	1,9
v _{max} *	128	248
v _{max} Vorbild*	-	250

* ESU ECoS; v₀ = umgerechnete Geschwindigkeit

Maßvergleich [mm]	Vorbild	1:87	Modell
LüK Endwagen	28600	329	334
LüK Mittelwagen	27900	321	331
Raddurchmesser	920/825	10,6/9,5	10,5/9,4

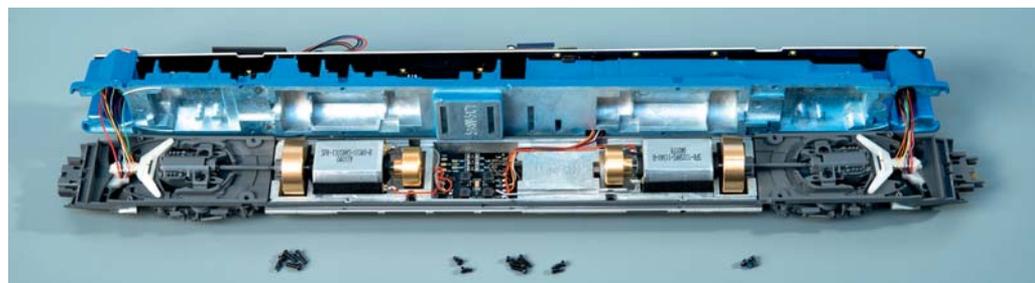
den ICE4 entwickelte „Pin20“-Decoder mit modellspezifischer Schnittstelle sorgt dafür, dass jeweils nur die vorderen Endwagen für die Stromab-

nahme herangezogen werden. Technisch hat die getestete digitale Soundversion noch einige Schmäherl zu bieten: Innenbeleuchtung in allen Wa-

gen, Führerstandsbeleuchtung und ein überzeugendes Hörerlebnis, das die modernen Elektronik-Klänge des Vorbilds sehr treffend imitiert. □ *abp*



Der Modell-Antrieb sitzt in der Nachbildung des angetriebenen Servicewagens der zweiten Klasse. Die Platine trägt Decoder und Soundbaustein (links) sowie an der Unterseite die LED für die Innenbeleuchtung.



Nach dem Abnehmen des schweren blauen Gussteils mit der Inneneinrichtung fällt der Blick auf die beiden Motoren mit jeweils zwei Schwungmassen. Dazwischen liegt der Baustein zur Entstörung der Motoren.

FOTOS (5): A. BAUER-PORTNER



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**



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**



Die Lokomotiven der FS-Baureihe D.145 sind in ganz Italien heimisch, immer wieder können sie auch vor Güterzügen angetroffen werden.

Piko zeigt Mut zur Exotik und präsentiert die italienische D.145.2000 für H0.

Knick-Gesicht

Mit den markanten Dieselloks der Reihe D.145 wagte die italienische Staatsbahn FS Ende der 1970er-Jahre einen ersten Schritt, ihren Fuhrpark im Rangier- und Güterzugdienst zu erneuern. Nach einer ersten 38 Exemplare umfassenden Bauserie lieferte TIBB ab 1983 insgesamt 62 Maschinen der Baureihe D.145.2000. Von der Vorgängerversion unterscheiden sich die Maschinen äußerlich durch die gewöhnungsbedürftigen, asymmetrischen

Knicken an den Vorbauten. Bei der Konzeption dieser diesel-elektrischen Loks fand (erstmal in Italien) auch moderne Drehstromtechnik Verwendung. Dank ihrer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h werden die Maschinen auch im Streckendienst eingesetzt.

Piko verwirklicht mit seinem H0-Modell der D.145 erstmals ein italienisches Vorbild im Maßstab 1:87. Die charakteristische Form der Italienerin ist den Modell-Konstrukteuren auch im kleinen Maß-

stab bestens gelungen. Mit ihrer makellosen orangefarbenen Lackierung sowie den erhabenen FS-Logos an den Fronten entspricht die Lok dem Auslieferungszustand. Eine Fülle an Details, von den geätzten Seitengeländern über die filigranen Lüftungsgitter bis hin zu den eingesetzten Kontrollfenstern an den Vorbauten, runden den hervorragenden Eindruck des Gehäuses ab. Ebenso gelungen zeigen sich die beim Vorbild eher schlichten Drehgestellblenden. Der

AUF EINEN BLICK

PRO: Außergewöhnliches Vorbild; Detaillierung; Lackierung; feine Ätzteile; extra eingesetzte Kontrollscheiben

KONTRA: Scheibenwischer nur angespritzt

BESTELLNUMMER: 52840

PREIS: 199,99 Euro (UVP)

URTEILE:

fahrtrichtungsabhängige Lichtwechsel berücksichtigt das italienische Zweilicht-Spitzensignal. Auch die Fahreigenschaften geben keinerlei Anlass zur Kritik. Zurüstteile für die Lokfronten liegen bei. Die Lok ist mit einer Plux22-Schnittstelle ausgestattet. ke



Beim Blick von oben überzeugen neben dem makellosen Farbauftrag auch die fein geätzten Lüftungsgitter und Geländer.



Als Vorbild diente die in Mailand beheimatete D.145.2018. Kleine Kontrollfenster gewähren Einblicke in die Vorbauten.



Ein Güterwagenmodell der Spitzenklasse: der Omm 34 von Exact-train.

Klasse Klagenfurt

Während des Zweiten Weltkriegs entstand die Bauart Ommu Klagenfurt (Omm 34), die sich durch eine Stahlsparende, vereinfachte Bauweise auszeichnete. Statt des Spreng-

werks erhielten die Wagen einen über den Türen durchgehenden Obergurt. Exact-train bietet das neukonstruierte Modell in über 20 Varianten vor allem der Epoche III an, darunter die abgebildete DR-Version.

Diese zeichnet sich durch sehr dünne, auch innen detaillierte Bordwände, angesetzte Griffstangen und insbesondere durch zu öffnende Türen mit sehr filigranen Scharnieren aus. Die gesamte Bremsausrüstung

Da staunt die H0-Fahrdienstleiterin: „Schau mal, diese zierlichen Türen des Klagenfurt lassen sich wirklich so weit öffnen!“

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblich und hochdetailliert; epochengerechte Ausführung; Beschriftung

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: EX20147

PREIS: 42,50 Euro (UVP)

URTEILE:

ist hervorragend nachgebildet worden, hinzu kommen Metallteile für Trittstufen und die Rangiererbügel unter den Federpuffern. abp

Modellbahn Union bringt den Omm 52 als Neukonstruktion für die Spur N.

Kantenfrage



FOTO: WERK

Bilder der neu abgelieferten Omm 52 aus den 50er-Jahren zeigen klare Kanten: Die aus Stabilitätsgründen zweifach geknickten Bordwände waren das Charakteristikum der Bauart. Jahrzehnte später waren die Formen weniger prägnant, stattdessen ausgebeult und abgerundet vom Alltagseinsatz der zuletzt nur noch für den Transport von Zuckerrüben genutzten Wagen. Die Konstrukteure haben sich für das Bild der späteren Betriebsjahre entschieden. Die Modelle aus dem Zweier-Pack, eines mit Bremserbühne, zeigen sich mit strukturierten Innenwänden detailreich und kuppeln sehr eng. Längere Kupplungen liegen bei. abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierung; Bedruckung; Variante mit Bremserbühne

KONTRA: Deutliche Unterschreitung des Norm-Kuppelabstands

BESTELLNUMMER: G52002

PREIS: 49,99 Euro (UVP)

URTEILE:

Von Brawa kommt der bekannteste Schweizer Güterwagen, der K2, für die Spur N.

Reformwagen



Der K2 wird in zunächst fünf Varianten ausgeliefert, darunter ist diese schicke Epoche-III-Version mit Wasserwerbung.

Vor der Gründung der SBB haben sich die Schweizer Bahngesellschaften auf den Bau einheitlicher Güterwagen geeinigt, der sogenannten Reformwagen. Darunter war die später als K2 bezeichnete geschlossene Bauart, die über Jahrzehnte Schweizer Güterzüge prägte. Brawa bildete die Version mit Bremserhaus nach und lieferte nun neben der grauen Ursprungsausführung vier Epoche-III-Varianten aus. Die 52 Millimeter kurzen Modelle sind äußerst zierlich geraten, erkennbar an den feinen Stangenpuffern, Griffstangen und eng anliegenden Bremsbacken. Die Bretterfugen wirken realistisch, die Bedruckung ist perfekt. abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Detailierung; Bedruckung; Rolleigenschaften

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 67854

PREIS: 34,90 Euro (UVP)

URTEILE:

Noch bietet seine „Profi-Lokliegen“ in zwei Ausführungen für H0/TT und für N/Z an.

OP-Tische



FOTO: TRAININI

Die Lokliege (hier für H0/TT) bietet auch Ablagen für das Werkzeug.

Jedes Modell benötigt Wartung und Reparatur. Ein nützliches Hilfsmittel dafür ist die Lokliege. Sie fixiert das Modell sicher und beschädigt es nicht. Die Liegen aus festem Schaumstoffmaterial bieten zwei Buchten: für ein kopfüber oder ein schräg liegendes Modell. Die Kopflage ist für H0 etwas stramm, für TT zu locker. Neben Ablagen für lose Teile und Werkzeug gibt es auch ein Magnetband zur Sicherung besonders flüchtiger kleiner Metallteile. abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Durchdachte Ausführung; Schräglage einstellbar

KONTRA: Stramm sitzende Bucht für H0; Preise

BESTELLNRN.: 99355/99352

PREIS: 59,99/49,99 Euro (UVP)

URTEILE:

Mit dem Mercedes AMG GT bringt Minichamps farbenfrohe Tuning-Träume im Maßstab 1:87.

Bunte Boliden



Mit dem Minichamps-AMG GT lässt sich in 1:87 prächtig protzen.

Traditionell ist die Mercedes-Tochter AMG für das Aufbrezeln von Mercedes-Serienautos zuständig. Seit einigen Jahren liefert der Edel-Tuner aus dem schwäbischen Affalterbach auch selbst konstruierte Sportwagen wie den Mercedes-AMG GT. Minichamps präsentiert den edlen Renner nun als nicht minder exklusives Kunststoff-Modell im Maßstab 1:87. Die kleinen Flitzer geben die schnittige Gestalt der Vorbilder hervorragend wieder. Die Bedruckung ist perfekt, von den silberfarbenen Rückspiegeln bis hin zu den feinen Hersteller-Monogrammen an den Kotflügeln. Besonderes Lob verdienen die fein pigmentierten Metallic-Lacke, die exakt den Vorbild-Farbtönen entsprechen. ke

AUF EINEN BLICK

PRO: Lackierung und Bedruckung; Detaillierung; Vorbildwahl

KONTRA: Räder etwas schief und schwer drehbar; Preis

BESTELLNRN.: 8700371-21/24/32

PREIS: je 19,50 Euro (UVP)

URTEILE:

Herpa liefert den Iveco-Trakker nun als Fahrmischer für H0.

Trakker mit Trommel



Der Arbeiter wagt kaum, die filigranen und extra angesetzten Trittschufen unter dem Führerhaus des nagelneuen Fahrzeugs zu betreten.

Extra für den harten Baustelleneinsatz entwickelte Iveco die „Trakker“-Modellreihe, die sich vom leichteren „Stralis“ durch größere Bodfreiheit und den optionalen Allradantrieb unterscheidet.

Nach verschiedenen Versionen als Baustellen- und Einsatzfahrzeug kombiniert Herpa sein bewährtes 6x6-Trakker-Fahrgestell nun mit einem Betonmischer-Aufbau. Das sehr gut detaillierte und mehrfarbig be-

druckte Führerhaus mit extra eingesetzten Scheinwerfern überzeugt. Der Betonmischer ist zwar schlichter gestaltet, mit drehbarer Trommel und beweglicher Rutsche verleiht er dem Modell gemeinsam mit den frei pendelnden Hinterachsen jedoch einen hohen Spielwert. ke

AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierung und Lackierung des Führerhauses; beweglicher Betonmischer

KONTRA: Mischeraufbau; Preis

BESTELLNUMMER: 310000

PREIS: 27,95 Euro (UVP)

URTEILE:

Dem Vorbild sehr gut nachempfunden ist das Fachwerkgebäude. Nur die Brückenbögen sind vereinfacht.

Das bekannte Brückenhaus in Wismar als HO-Bausatz von Busch.



chungen ist eine Pinzette Pflicht. Das Fachwerk und die Fenster bestehen aus weiß lackiertem Holz, die Ausfachungen aus lackiertem Karton, das wirkt sehr gut. Dachflächen und Regenrinnen aus Kunststoff sollte man unbedingt einfärben, um den sehr schönen Eindruck zu wahren. abp

„Das Gewölbe“

Man fühlt sich beim Bausatz-Bau wie ein Mitarbeiter eines Freilichtmuseums: Stück für Stück sind die sorgfältig nummerierten Bauteile eines translozierten Baudenkmals wieder zusammzusetzen. Zum neuen Ort kommt nur noch die

Verkleinerung im Maßstab 1:87. Tatsächlich muss man als Bastler die Teile-Nummern der bebilderten, fast etwas zu knapp ausgefallenen Bauanleitung genauestens beachten, bei dem vorbildgerecht schiefwinkligen Gebäude sind sonst Baufehler unvermeidlich. Soll-

te ein Teil nicht passen, ist es an der betreffenden Stelle das falsche! Arbeitet man sorgfältig, bereitet der Bau aber keine Probleme. Man sollte sich nur genügend Zeit nehmen, mit einem Abend ist es nicht getan. Zur Positionierung der zum Teil winzigen dreieckigen Ausfa-

AUF EINEN BLICK

PRO: Proportionen; detailliertes Fachwerk; Echtholz-Bauteile; Passgenauigkeit

KONTRA: Bauanleitung zu knapp

BESTELLNUMMER: 1656

PREIS: 99,99 Euro (UVP)

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

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

► KOMPAKT

Busch: Straßenwalze für TT

Auch für TT bietet Busch einige „Action Sets“ an. Neben einer Reparatur-Rampe samt Schweißer oder einem Lackierer im Schutzanzug mit Kompressor finden die TT-Bahner eine Straßenwalze samt Bediener im Sortiment. Die Teile der Sets entstammen größtenteils dem 3D-Drucker. Die Walze zeigt sich gut detailliert, die beiden schwarzen Behälter sind aber schief montiert. Die Figur wirkt etwas schwammig und ist einfach bemalt. abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierung des Walzen-Modells

KONTRA: Schief montierte Teile; Figur; Preis

BESTELLNUMMER: 8851

PREIS: 19,99 Euro (UVP)

URTEILE:

Unser neuer Katalog 2019/2020 ist da! Kostenlos unter 09151/ 90 55 0 oder www.ige-erlebnisreisen.de anfordern.



Eisenbahn-Romantik
Reisen
seit mehr als 37 Jahren

Im historischen Salontriebwagen durch Bulgarien

Unser Leistungspaket: 7x Übernachtung mit Frühstück und Abendessen • in guten 3- und 4 Sterne-Hotels der Landeskategorie • Nostalgie-Salontriebwagen Sonderzugfahrt • Dampfsonderzug auf der Rhodopenbahn • Regelzugfahrt Blagoevgrad – Sofia • Besichtigung Lokomotivdepot in Sofia • Getränkepauschale 3 Tage im Triebwagen-Sonderzug (Mineralwasser, Saft, Bier, Wein, Kaffee, Tee) • Besichtigung Rosenölhersteller mit Schnapsverkostung • Thrakerkönigsstadt Perperikon • Kloster Rila

Termin: 12. bis 19. Oktober 2019 • **Reisennummer:** 29824

Ihr Reisepreis: € 1.990,- ab/bis Sofia Flughafen im DZ p. P. • **Einzelzimmerzuschlag:** € 260,-

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

Salontriebwagen durch Bulgarien

Bei Vorlage dieses Coupons erhalten Sie

200€

Nachlass pro Person auf die Reise

Nur gültig bis 31. August 2019



So ein langer Bahnhof, so ein langer Zug! Der Nachwuchs staunt und ist begeistert beim Betrachten der oft viele Meter messenden Züge.

Ungewöhnliche Perspektiven: Auch mit der Spur 1 sind Modellbahn-Freuden im Garten möglich. Der nötige Aufwand ist allerdings erheblich.

Modellbahn im Garten

Als ich mich dazu entschlossen hatte, im Garten unseres neuen Eigenheims eine Eisenbahn zu betreiben, stand ich vor der Wahl: Entweder könnte ich mit LGB-Material eine mehr oder weniger exotische Schmalspurbahn nachbilden, die niemand außer einigen Fachleuten kennt. Oder es könnte eine Regelspur-Bahn werden, allerdings mit den völlig unmaßstäblichen Mo-

dellen aus dem PIKO-Sortiment. Heute denke ich über Letzteres milder, zumal wenn ich sehe, welchen Zulauf öffentliche Gartenbahnen haben. Dort stört es die Besucher offensichtlich nicht, wenn ICE-Wagen umgerechnet nicht einmal halb so lang wie das Vorbild sind und nur zwei statt vier Achsen haben. Beide Alternativen kamen damals für mich als Modelleisenbahner aber nicht infrage. Ich habe mich daher

lieber für die halbwegs modellgetreuen und im Gebrauchtwarenhandel durchaus preiswerten alten Märklin-Modelle für die Spur 1 entschieden.

Bereits beim Bau unseres neuen Eigenheims wurde die Errichtung der Gartenbahn eingeplant. Professionell wurde die zukünftige Rasenfläche in Bezug zur Kellerdecke nivelliert und mit einem mindestens 70 Zentimeter tiefen Betonfundament für

die Bahntrasse umschlossen. Der Umfang der Tiefbauarbeiten war erheblich. Seit sechs Jahren arbeite ich als Ruheständler an dieser Anlage. Allein im Garten sind rund 250 Meter LGB-Gleis verlegt und zum größten Teil eingeschottert und eingefärbt. Dies ist für einen realistischen Eindruck ausschlaggebend, aber sehr mühevoll. Gipsbecher für Gipsbecher wird ein Gemisch aus gesiebttem Schotter, Fliesenkleber, schwarzem Farbpulver, Spezialkleber und Wasser per Teelöffel zwischen die Schwellen eingebracht und danach mittels einer Spritzpistole mit Fassadenfarbe eingesprüht. Zuvor müssen die Betonoberflächen mit dem Hochdruckreiniger penibel gesäubert und anschließend die Schienenprofile wieder geputzt werden.

Die Züge kommen aus dem Keller

Im Keller befindet sich unter der Decke ein sechsgleisiger, u-förmiger Abstellbahnhof mit insgesamt etwa 75 Gleis Metern. Die Gleise sind jeweils in Abschnitte entsprechend der geplanten Zuglängen unterteilt. Von dort aus geht es durch den ersten Tunnel, also die Hauswand, ins Freie. Nach der Überquerung der Kellertreppe folgt ein zweiter Tunnel mit einer Neigung von vier Prozent, um das Gartenniveau zu erreichen. Später steigt diese Strecke nochmals und überquert den zweigleisigen Hauptbahnring. Im Bahnhof „Altschwand“ vereinigen sich die Strecken.

Ich stelle mir folgende Vorbild-Situation vor: Der Bahnhof Altschwand liegt an einer zweigleisigen Hauptbahn. Dort zweigt eine Nebenbahn nach Sulzberg-Rosenbach ab, wo einst eine bedeutende Stahlhütte stand. Diese Stichstrecke war ursprünglich eine reine Industriebahn und



Schweres Gerät: Das Betonieren des Unterbaus für die Gartenbahntrasse geschah mit professioneller Hilfe.

Rundkurs: Die Bahn umkreist die große Rasenfläche vor dem Haus vollständig. Zusätzlich wird es noch eine Zweigstrecke in den Keller geben, denn ...



weist erhebliche Steigungen auf. Schwere Kohlezüge aus dem nahen nordböhmischen Kohlegebiet mussten nachgeschoben werden. Deshalb ist ein Lokschuppen für zwei Dampflok der Baureihe 94 vorhanden. Beheimatet waren diese am anderen Ende der Strecke. Zum Schichtwechsel bespannten sie auch kurze Arbeiterzüge zwischen Altschwand und dem

Werksgelände. Nach Schließung der Hütte blieb nur der Schülerverkehr übrig, welchen ein Schienenbus erledigen kann. Gelegentlich befährt die Strecke allerdings noch ein relativ leichter Kohlezug, der ein nahe gelegenes Kraftwerk versorgt.

In der Regel fahre ich mit analogen, modifizierten Märklin-Feldspulen-Loks – wegen ihres Auslaufs und ihrer Robustheit.

... dort warten die Zugarnituren auf die nächsten Einsätze. Unter der Kellerdecke ist ein großer Abstellbahnhof mit sechs Gleisen und mit Aufteilungen für noch mehr Züge aufgehängt. Durch einen Mauerdurchbruch und über die Kellertreppe hinweg rollt die S3/6 in Richtung der Garten-Rundstrecke.





In einer Gartenecke mit kleinem Teich liegt das Überwerfungsbauwerk mit einer Brücke aus dem LGB-Sortiment, mit dem die Zweig- über die Rundstrecke geführt wird.

Alle sind mit Dietz-Geräuschen nachgerüstet. Weichen und Signale sowie die Züge auf der Zufahrt werden per Funk mit dem LGB-Digitalsystem gesteuert. Ein starker externer Decoder versorgt entweder nur das Zufahrtsgleis oder wahlweise, über die Funktionstasten schaltbar, weitere Teile der Anlage und so die Motoren der Loks. Ste-

hen die Züge auf ihren jeweiligen Startpositionen, schalte ich um auf analogen Betrieb mit etwa 15 Volt Gleichstrom aus einem spannungsstabilisierten 17-Ampere-Netzgerät. Gesteuert wird dann über die Signal-Halteabschnitte und gegebenenfalls später auf der Strecke im Blockbetrieb. Isolierte Abschnitte sind schon eingebaut, aber derzeit noch wirkungslos. Alle Trennstellen können mittels einfacher Stecker am Gleis überbrückt werden. Dann kann die Anlage auch für Gastfahrer in Minuten-



Gerade hat eine 81 vor 31 Kohlewagen das Bauwerk passiert und rollt zum Bahnhof.

schnelle auf das benötigte Digitalsystem umgestellt werden. Ich selbst besitze eine Intellibox mit Booster von Uhlenbrock und kann so auch einige meiner Spur-1-Vitrinen-Modelle vorführen.

Heute muss ich leider Folgendes einräumen: Als ich mich entschloss, eine Spur-1-Modellbahn im Garten zu erschaffen, konnte ich nicht voraussehen, wie wenig Spur-1-Material wirklich für draußen geeignet und wie viel Arbeit notwendig ist, um alle Modelle halbwegs freilandtauglich



Auch ein gemischter Güterzug von der Zweigstrecke läuft in „Altenschwand“ ein.



Dieser Bahnhof ist das betriebliche Zentrum der Anlage. Die fünf Gleise bieten für lange Züge reichlich Platz. Massive Granitsteinsäulen dienen der Abgrenzung verschiedener Ebenen.



Die Märklin-Modelle aus der Zeit der Göppinger Wiederbelebung der Spur 1, wie diese DHG 500, erwiesen sich am geeignetsten für den Freilandbetrieb.

Das Platzieren realistisch wirkender Figuren bringt weiteres „Leben“ in den Garten.

zu machen. Die wunderschönen aktuellen Modelle im Maßstab 1:32 sind derart fein detailliert, dass man gar nicht weiß, wie man sie anfassen soll. Damit kann man vielleicht ein Foto-Shooting organisieren und vorsichtig auch ein paar Runden fahren. Doch für den rauen Normalbetrieb sind diese Fahrzeuge einfach zu empfindlich und auch zu wertvoll. Auf dem Gebrauchtwarenmarkt hingegen gibt es genügend

Spur-1-Modelle aus früheren Märklin-Zeiten

rollendes Material aus der Spielzeugzeit der 1968 wieder von Märklin aufgelegten Spur 1. Dieses ist zwar nicht exakt maßstäblich, doch kommt es den jeweiligen Vorbildern recht nah.

Mit einfachen Mitteln kann man diese Modelle ein wenig aufwerten: Die klobigen neuen Märklin-Spur-1-Kupplungen habe ich durch die uralte „Märklin-Fix-Kupplung“ aus Tinplate-Zeiten ersetzt. Dadurch rücken die Fahrzeuge deutlich enger zusammen, so weit, wie es der engste Radius (1195 Millimeter, LGB R 3) des Abstellbahnhofs im Keller zulässt. Personenwagen sind zusätzlich mit einer durchgehenden Leitung zur Versorgung der Innenbeleuchtung sowie der Geräuschelektronik der Lok in spannungslosen Abschnitten (Halt-Signal) versehen. Als Dauerstromversorgungsquelle dienen jeweils die beiden letzten Waggons. Güterzugloks verfügen über Akkus oder Goldcap-Kondensatoren für den Sound im Stand.

Die Gebäude stammen alle aus dem Märklin-Sortiment und sind für draußen eigentlich ungeeignet. Die kaum drei Mil-



Auf den ersten Blick wähnt man sich im Allgäu: Die bayerische S3/6 alias 18 478 (Märklin-Maxi-Modell) hat einen Zwischenhalt am langen Mittelbahnsteig eingelegt.



Der Schienenbus wartet einige Meter weiter vorne am kurzen Hausbahnsteig vor dem Empfangsgebäude. Bei Sonnenschein auf dem Bauch in der Wiese liegend, lässt sich diese Perspektive genießen.



In der entgegengesetzten Fahrtrichtung wird eine P8 mit einem kurzen Personenzug schon von den Fahrgästen erwartet.



Auch die pr. T18/Baureihe 78 ist im Personenzugdienst zu sehen und schleppt eine lange Reihe Abteilwagen aus „Altenschwand“.



FOTOS: GERD BAUMEISTER

Als dritte Preußin dreht schließlich die G8 als 55 3964 ihre Runden vor einem langen Zug.

limeter dicken Polystyrol-Wände habe ich teilweise mit einem Leim-Gips-Gemisch verstärkt. Weil Polystyrol nicht UV-resistent ist, haben die Häuser nach dem Betriebs-einsatz im Sommer einen Platz im Gartenhaus. Die mit LED bestückten Märklin-Lichtsignale sind draußen bei Tageslicht nicht zu erkennen. Eines habe ich probeweise auf Glühlämpchen umgerüstet, nun sieht man das Signalbild tadellos. Es steht also noch eine Umbauaktion an. Die Zwergsignale entstanden im Eigenbau. Die mechanischen Gleissperrsignale und die Schranken entstammen dem Spur-O-Programm des DDR-Herstellers Zeuke und passen maßstäblich ziemlich gut.

Solange es mir die Gesundheit erlaubt, strebe ich noch die Fertigstellung der Außenanlage an. Doch für den Winter habe ich mir inzwischen eine kleine Zweitanlage im Hobbykeller aufgebaut: Bislang schlummerten die Gebäude, Signale und sonstigen Zubehörteile während des Win-

terhalbjahres ja im Gartenhaus und die Züge verbrachten ein unbeachtetes Dasein unter der Kellerdecke – eigentlich schade, zumindest um die schönen Loks. Deshalb entstand die Idee, im Keller wenigstens kleine Bw-Szenen zu gestalten, zumal neben den erwähnten Teilen aus dem Garten auch noch eine Drehscheibe vorhanden war. Von meiner ehemaligen

Auch im Winter läuft der Betrieb weiter, wenn auch nur auf kleiner Fläche und im Keller. Eine Drehscheibe und viele Abstellgleise ermöglichen trotzdem einen interessanten Rangierbetrieb.

H0-Anlage stammt das Grundgerüst samt Vorhang. Die Außenmaße der L-Schenkel betragen nur etwa 4,4 mal 3,3 Meter. Daher war ich gezwungen, Weichen mit dem Standardradius von 1020 Millimetern zu verwenden. Dies kam zwar meinem Geldbeutel entgegen, aber die Loks quälen sich doch sehr durch die Bögen.

Das Ganze sollte keine durchgestaltete Modellbahn werden, sondern zusätzlich auch eine Vorführgelegenheit für meine digitalisierten Vitrinen-Loks mit all deren Möglichkeiten. Immerhin kann auch ein Schienenbus zwischen Bahnhof und Bw pendeln und ich kann mit einigen Loks auf der Drehscheibe wenden und rangieren. Eine Vorführung von zum Beispiel sieben Fahrzeugen samt Erläuterungen – mit Signal-, Weichen- und Schrankenbedienung – kann gut eine Stunde in Anspruch nehmen. Besonders hübsch ist das Ganze im Halbdunkel durch den Glanz der vielen Lichter und Lampen anzusehen.

In Zukunft will ich auch diese Kelleranlage noch erweitern. Dann könnten auch die unter der Decke geparkten Züge in dem großzügigen Kellerraum eine Vorführ-Runde drehen. □ *Gerd Baumeister*





NEU

STEFAN CARSTENS

präsentiert

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

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



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



DAS MEISTERWERK SÄCHSISCHER EISENBAHNKUNST

DIE HÄNICHENER KOHLENBAHN Was den meisten Eisenbahnfreunden als Windbergbahn oder Sächsische Semmeringbahn bekannt ist, wurde Mitte des 19. Jahrhunderts als Hänichener Kohlezweigbahn gebaut. Unmittelbar vor den Toren Dresdens erschloss diese erste deutsche Gebirgsbahn das Steinkohlerevier am Windberg. Anspruchsvolle topografische Verhältnisse erforderten eine kurvenreiche Streckenführung mit bemerkenswerten Steigungen und kleinen Radien. Der Bau dieser Kohlenbahn war seinerzeit eine Meisterleistung der Ingenieure. Dieses grundlegende Werk dokumentiert erstmals die großen Herausforderungen bei Bau und Betrieb, vor denen die Pioniere des Schienenverkehrs standen. 304 Seiten, Format ist 22,3 x 29,8 cm, mit über 500 historischen Fotos sowie zahlreichen Faksimile-Abbildungen, Skizzen und technischen Zeichnungen.

Best.Nr.: 581635 | € 59,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



Internationales Jugendtreffen in Baden-Württemberg Ende Oktober – es gibt noch freie Plätze!



Schon 2013 fand das Jugendtreffen im Thomas-Mann-Gymnasium in Stutensee statt. Damals wurde die gemeinsame Modulanlage in der Mensa aufgebaut.

Seit vielen Jahren organisieren die französische UAICF (das Pendant zur Stiftung Bahn-Sozialwerk in Deutschland) und die SMV gemeinsam Treffen von modellbahn- und eisenbahnbegeisterten Kindern und Jugendlichen aus Europa. In diesem Jahr findet das Treffen wieder in Deutschland statt. Kinder und Jugendliche aus Frankreich, Deutschland und Spanien sind vom 29. Oktober bis 4. November 2019 in

baden-württembergische Stutensee eingeladen.

Im Mittelpunkt steht natürlich die Modellbahn. Seminare zum 3D-Druck und zur Programmierung von Arduino-Mikrocontrollern sollen den Nachwuchsmodellbahnern bei der künftigen Arbeit an den eigenen Anlagen oder im Verein helfen. Bei Exkursionen in Richtung Mannheim und Schwarzwald wird es einiges zu erleben geben. Damit der Spaß nicht zu kurz kommt, werden Ausflüge ins Schwimmbad und gemeinsame Spiele geboten.

Höhepunkt wird die Teilnahme an der Modellbahnausstellung in Karlsdorf-Neuthard sein, die der örtliche Verein am Samstag/Sonntag, den 2./3. November, veranstaltet. Dafür bringen die Gruppen aus den drei Ländern Module der Norm „Modul Junior“ nach Baden-Württemberg. Sie werden dann mit den Modulen der Modellbahn-AG des gastgebenden Thomas-Mann-Gymnasiums kombiniert. Auf der Anlage können die Kinder und Jugendlichen während der Ausstellung richtig Be-



Spiel und Spaß stehen ebenfalls im Vordergrund, wie der Besuch eines Klettergartens.

trieb machen. Untergebracht werden alle Teilnehmer in Räumlichkeiten des Gymnasiums, wo auch die Seminare stattfinden.

Kinder und Jugendliche – vor allem auch Mädchen – im Alter zwischen zehn und 25 Jahren, die Interesse an Modellbahn und Eisenbahn haben, sind herzlich eingeladen, beim Jugendtreffen neue Gleichgesinnte kennenzulernen und ganz nebenbei die Fremdsprachenkenntnisse zu verbessern. Eine Mitgliedschaft im SMV oder BDEF ist nicht notwendig.

Die Veranstaltung wird voraussichtlich wieder vom Deutsch-Französischen Jugendwerk unterstützt, daher ist nur ein geringer Eigenanteil von etwa 75 Euro zu zahlen (für Übernachtung, Vollverpflegung, Reisen und Programm). Die Kosten können gegebenenfalls im Rahmen der Bildungs- und Teilhaberegulungen gefördert werden.

Da in der Veranstaltungswoche zum Teil Ferien und auch Feiertage liegen, können schulpflichtige Teilnehmer voraussichtlich auch freigestellt werden. Die Veranstalter helfen dabei gern.

Wer Interesse hat, an dem Jugendtreffen vom 29. Oktober bis zum 4. November 2019 teilzunehmen, kann sich an Mirko Caspar (E-Mail: caspar@smv-aktuell.de) wenden. Weitere Informationen zum Treffen gibt es im Internet unter www.smv-aktuell.de/Jugend *Mirko Caspar*



Zum festen Bestandteil jedes Jugendtreffs gehört auch der gemeinsame Modellbau.

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

Erfolgreiche Nachwuchsarbeit in Westsachsen

► Ende April hatten die Schüler vom „Betriebsverein der Modellbahnwelt-Waldenburg e.V.“ die Möglichkeit, das Gelände der „Interessengemeinschaft Traditionslokomotive 58 3047“ im unweit gelegenen Glauchau zu besichtigen. Dampflokomotiven, Diesel- und Elektroloks konnten bestaunt, die Führerstände erklimmt werden. Die Vereinsmitglieder erklärten den Nachwuchsmodellbahnern geduldig die einzelnen Bedienelemente, Sicherheitseinrichtungen und Anzeigeelemente in den verschiedenen Führerständen.

Als Höhepunkt wurde die Dampflok 35 1097 in Vorbereitung auf das Wochenende der Saisonöffnung angeheizt und für den Fahrbetrieb vorbereitet. Natürlich durften die jungen Besucher auch einmal auf dem Führerstand mitfahren und konnten so beim Umsetzen von Waggons dabei sein. Nach einer halben Stunde auf

dem Dampfross wollten die Jungs gar nicht mehr absteigen und wären am liebsten noch einige Runden weitergefahren.

Der Ausflug von der kleinen zur großen Bahn war ein hervorragendes Beispiel für die gute Zusammenarbeit zwischen Vereinen. Auf diese Weise können Kinder und Jugendliche nachhaltig für das Hobby Eisenbahn und auch Modellbahn begeistert werden. Der Dank gilt daher der „Interessengemeinschaft Traditionslokomotive 58 3047“ für die Unterstützung.

Aber auch dem Waldenburger Modellbahnverein gilt unser Dank, da er sich mit engagierter und einfallsreicher Nachwuchsarbeit hervortut. Das wurde im April



FOTO: GÜNTER NAUMANN

Die Mitfahrmöglichkeit auf der 23.10 war der Höhepunkt für die Waldenburger Schüler, die in Glauchau zu Besuch waren und gar nicht genug vom Rangieren bekommen konnten.

auch offiziell anerkannt, denn der Verein erhielt für sein Engagement zur „Begeisterung von Schülern für den Modellbahnbau“ eine Auszeichnung im Wettbewerb „Starke Vereine für ländliche Räume“. Die SMV gratuliert hiermit herzlich und hofft auf viele Nachahmer!

Thomas Müller, Mirko Caspar

Jubiläumsfest

150 Jahre Eisenbahn Treuchtlingen

29.09.2019
11.00 - 17.00 Uhr



Großes Jubiläumsfest mit Zugtaufe,
Bühnenprogramm, Kinderprogramm, Eisenbahn-Ausstellung im Museum u.v.m.

Ort: Bahnhofplatz, Treuchtlingen

www.tourismus-treuchtlingen.de



Mit freundlicher
Unterstützung durch:



Vorbild und Modell

Sa 10.08. bis So 18.08.

● Festwoche „25 Jahre Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein“ mit Sonderzug ab München am 10.08.2019 und Fahrten mit dem Esslinger Triebwagen der Wanderbahn am 18.08.2019, Bayerischer Localbahnverein, Tel. (089) 4481288, www.localbahnverein.de.

Do 15.08.

● Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
● Dampftriebwerk 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.

Do 15.08. bis Di 20.08.

● Auf Kaisers Spuren im Salzkammergut, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Fr 16.08.

● Vorabendfahrt zum Westernfest mit Zugüberfall. Abfahrt Schönberger Strand um 19:30 Uhr, die Straßenbahn fährt von 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
● Mondscheinfahrten bei der Trossinger Eisenbahn ab 20 Uhr, mit Anschluss an die Fahrt ins Eisenbahnmuseum in der Wagenhalle geöffnet, Tel. (07425) 940236, www.trossinger-eisenbahn.de.

Fr 16.08. und Sa 17.08.

● Spielzeug-Auktion in 67117 Limburgerhof, Burgunderplatz 1, Kultursaal, Vorabbesichtigung jew. Fr 10 Uhr und Sa 8 Uhr, Auktion Fr 12 Uhr und Sa 10 Uhr, Alino Auktionen, Tel. (06322) 959970, www.alino-auktionen.de.

Fr 16.08. bis So 18.08.

● Modellbahnausstellung zur Steiracher Kirchweih, Fr 14 bis 18 Uhr, Sa/So 10 bis 18 Uhr, Am Bahnhof 1, 96523 Steinach, Tel. 0163 7767709.

Sa 17.08.

● Themenführungen im Rundhaus Europa, Loks erzählen Geschichte, Beginn 14 Uhr, Treffpunkt: Eingang Dampflokhalle, Firmhaberstraße 22c, 86159 Augsburg, Anmeldung zwingend erforderlich, Herr Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
● Modellbahn-Ausstellung in A-9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6A, Modelleisenbahn Kärnten, 10 bis 12 Uhr, 13 bis 17 Uhr, Tel. (0043)

664 2113605, www.carinzia.net.

● Mit der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim zum Feuerwehr-Auto-Treffen in Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
● Tag der offenen Tür im Ausbesserungswerk in 16225 Eberswalde, Eisenbahnstraße 37, keine Parkplätze vorhanden, Tel. (03334) 8192551, www.sfw-eberswalde.de.
● Sommerfest der Eisenbahnfreunde Schwarzenbek, 11 bis 17 Uhr, Röntgenstraße 24 in 21493 Schwarzenbek, Tel. 0157 35710199, www.ebf-schwarzenbek.de.
● Dampfzüge im Hasetal zwischen Haselünne und Lönningen, Tel. (05432) 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.de.
● Westernfahrt – das große Fest der Westernfreunde am Bahnhof Schönberger Strand Mit Überfall auf Westernzug auf 3 Zugfahrten, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

● Dampf-Betriebstag auf der Schwäbischen Wald-Bahn zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
● Fahrttag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.
● Jazzsommer im Eisenbahn- und Heimatmuseum Lokschnuppen Erkrath-Hochdahl, Ziegeleiweg 1-3, 40699 Erkrath, 11 bis 15 Uhr, (0211) 30 26 90 05, www.lokschnuppen-hochdahl.de.

Mi 21.08.

● Vereinsabend Hamburg-Barmbek, Aktuelles von Bahnen, Bussen und unseren Museen, 18 Uhr, Tunicis 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.



FOTO: FLEISCHER

Den Rhythmus der alten Zeit kann man bei der Bregenzerwald-Museumsbahn erleben. Die Züge verkehren mittwochs, samstags und sonntags im August u. September, Tel. (0043) 664 466 23 30, www.waelderbaehnl.at.

Sa 17.08. und So 18.08.

● 60 Jahre ÖBB-Dieselloks der Baureihe 2095 bei der Bregenzer Wald-Bahn-Museumsbahn, Tel. (0043) 664 466 23 30, www.waelderbaehnl.at.

So 18.08.

● Planfahrten mit Diesellok V60 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.
● Zum „Treff der Königinnen“ nach Neuhausen (Erzgebirge) mit dem Ferkeltaxi ab Chemnitz Hbf, Traditionsgemeinschaft Ferkeltaxi, Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.

● Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
● Fahrttag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

Mi 21.08. bis Mi 28.08.

● Great Britain in Steam: Südengland & Isle of Wight, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Fr 23.08.

● Leben ohne Kohle – Industriekultur und Strukturwandel im Ruhrgebiet, Bahnhof Hümme, Eröffnung 20 Uhr, VHS Region Kassel, Tel. (0561) 1003 1696, www.vhs-region-kassel.de.

Fr 23.08. bis So 25.08.

● Heizhausfest mit Sonderfahrten im Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.

Sa 24.08.

● Mit dem Schienenbus nach Brohl und Andernach, AKE-Eisenbahntouristik, Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.
● Sonderfahrt von Berlin zum Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (030) 678973-40, www.berlin-macht-dampf.de.

So 25.08.

● Planfahrten mit Diesellok V 60 auf der Küstenbahn zwischen Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.
● Schmalspurmuseum Wilsdruff von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Draisinenfahrten, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.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.
● Dampf-Sonderfahrt von Stuttgart nach zum Jubiläumsfest „50 Jahre Eisenbahnmuseum Nördlingen“ mit 64 419, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
● Sonderfahrt mit Rastatter 4x-Tw der OEG und 8x-Tw der HSB über neue Gleise im Norden Mannheims und in Heidelberg, DGE, Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Postfach 13 48, 58403 Witten, Tel. (02302) 878 89 00, www.dgeg.de.
● Museumsausstellung im Eisenbahn- und Heimatmuseum Lokschnuppen Erkrath-Hochdahl, Ziegeleiweg 1-3, 40699 Erkrath, 11 bis 17 Uhr, (0211) 30 26 90 05, www.lokschnuppen-hochdahl.de.

Mi 28.08. bis Di 03.09.

● Sonderfahrtreise „Impressionen Ostpreußens“, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Do 29.08.

● Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand alle halbe Stunde und nach Bedarf, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Fr 30.08.

● Tag der offenen Tür im Ausbesserungswerk Dessau der Deutschen Bahn AG, 90 Jahre AW Dessau, Tel. (0340) 87720, www.db-fzi.com.

Sa 31.08.

● Sonderfahrt von Berlin nach Rheins-

berg zum Bahnhofsfest, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (030) 678973-40, www.berlin-macht-dampf.de.

● Modellbahn-Tauschbörse in 99096 Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Straße 14, 10 bis 15 Uhr, Tel. (05651) 5162, www.modellbahnboerse-berndt.de.
● Alstom-LHB-Werksmuseum in Salzgitter hat geöffnet, Tel. (05341) 9006126, www.alstomgroup.com.

Sa 31.08. und So 01.09.

● Gitterseer Bahnhofsfest der Windbergbahn, Sa ab 10 Uhr, So ab 11 Uhr, Hermann-Michel-Straße 5, 01189 Dresden, Tel. (0351) 4013463, www.windbergbahn.de.
● 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.

So 01.09.

● 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.
● Familienfahrt ins märkische Sauerland mit dem Schienenbus, AKE-Eisenbahntouristik, Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.
● Gartenbahn in 89567 Sontheim an der Brenz mit öffentlichem Fahrbetrieb, 11 bis 17 Uhr, Interessengemeinschaft für Brauchtum und Technik, Jakob-Häfele-Weg 23, Tel. (07325) 6867, www.igs-sontheim.de.
● Musikalischer Sonntagnachmittag mit dem Sachsenwald Sound Orchester in Aumühle, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

● Modellbahn-Tauschbörse in 34246 Kassel-Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10, 10 bis 15 Uhr, Tel. (05651) 5162, www.modellbahnboerse-berndt.de.

● Der Artland-Express mit den verkehrsroten NE'81-Triebwagen pendelt zwischen Osnabrück und Ankum, Tel. (04442) 834410, www.wee.gmbh
● Führungen im Bahnpark Augsburg, Beginn 14 Uhr, Treffpunkt: Eingang Dampflokhalle, Firnhaberstraße 22c, 86159 Augsburg, Anmeldung zwingend erforderlich, Herr Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.

Mo 02.09.

● Clubabend bei den Eisenbahnfreunden Helmstedt, Schöninger Straße 15 A, ab 17 Uhr, Tel. (05352) 6471, www.eisenbahnfreundehe.jimdo.com.

Mi 04.09. bis So 08.09.

● Zurück nach Damals: Museumsbahnen in Holland, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Mi 04.09. bis Di 10.09.

● Von Gipfel zu Gipfel in der Schweiz, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Mi 04.09. bis Mi 11.09.

● Litauen und Lettland: mit der Bahn durchs Baltikum, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Do 05.09. bis So 08.09.

● Eisenbahnerlebnistour Tschechien mit historischem Schnellzug, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (030) 678973-40, www.berlin-macht-dampf.de.

Fr 06.09. bis Sa 14.09.

● Eisenbahnerlebnisse in Schlesien

und Südstopfen, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Fr. 06.09. bis So 15.09.

● Gruppenreise zu den Bahnen in Tirol und im Trentino, DGEg Bahnreisen, Postfach 102045, 47410 Moers, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

Sa 07.09.

● Betrieb auf der Museumsbahn Schönberger Strand – Probststeierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Tel. (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
● Sonderfahrt ab Chemnitz nach Ferropolis und ins Dessau-Wörlitzer Gartenreich, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.
● Sonderfahrt zum Eisenbahnmuseum in Chomotuv, Fahrt mit historischen Ikarus-Gelenkbus von Erfurt und Weimar, dort Besichtigung des großen Eisenbahnmuseum geplant, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
● Mit dem Schienenbus rund um Trier, drei Touren, AKE-Eisenbahntouristik, Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.
● Sonderfahrt zum Weinfest in Freiburg (Instrut) ab Cottbus, Doberlug-Kirchhain mit 03 2155, Lausitzer Dampflokclub, Tel. (0355) 3817646, www.ldcev.de.

Sa 07.09. und So 08.09.

● Familienfest mit historischen Eisenbahnen und Schiffen im Magdeburger Wissenschaftshafen, Niels-Bohr-Straße 51, 39106 Magdeburg, Tel. 0160 4437922, www.mebf.de.
● Remisenfest in CH-6281 Hochdorf und Modellbahnausstellung, Verein Historische Seethalbahn, Siedereistraße 20, Sa 11 bis 18 Uhr, So 10 bis 16 Uhr, www.historische-seethalbahn.ch.
● Wathlinger Modellbahn- und Bautaage im 4-Generationen-Haus, Kantal-

lee 8, 29339 Wathlingen, jeweils 11 bis 17 Uhr, Tel. (05144) 92302.

● Dampfloktag im Ausbesserungswerk Meiningen, 9 bis 17 Uhr, Tel. 0170 2844092, www.meiningerdampflokverein.de.
● Großbahnfest bei der Schinzbacher Baumschulenbahn, Sa 10 bis 19 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (0041) 79682 8242, www.grossbahnfest.com.
● Bahnhofsfest in 87724 Ottobeuren, Bahnhofplatz, Sa 14 bis 18 Uhr, So 10 bis 18 Uhr, Tel. (08332) 8661, www.guenztalbahn.de.

So 08.09.

● Tag des offenen Denkmals mit zahlreichen Veranstaltungen im gesamten Bundesgebiet, Tel. (0228) 9091-447, www.tag-des-offenen-denkmals.de.
● Dampfzugfahrten mit 751118 Amstetten – Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de.
● Tag der offenen Tür im denkmalgeschützten Empfangsgebäude Güsten, 9 bis 17 Uhr, Tim Allgaier, Tel. 0174 3807703, www.bahnhof-guesten.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.

Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.

Dazu brauchen wir
die Besten!

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

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

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

ROCO ▶ 23 002 DER DB FÜR H0

„Was wäre, wenn ...?“ So leitet Roco seine Produktbeschreibung für die neue Version der Alt-23 ein. Die Bundesbahner hätten die gelungene Maschine sicherlich geschätzt, wenn sie eine bekommen hätten. Sogar silberfarbene Kesselringe hätte man ihr spendiert, wenn sie, so wie das Roco-Modell, im Bw Mainz stationiert gewesen wäre. Beide Ur-23 blieben aber im Bereich der

DR (Ost). Das Roco-Modell ist erstklassig detailliert, sowohl Fahrwerk als auch Kessel beeindrucken durch Detailreichtum und Realismus. Die digitale Sound-Lok zeigt perfekte Fahreigenschaften, kombiniert mit überzeugenden Klängen aus dem Zimo-Decoder.

Ebenso fein, aber nach tatsächlichem Vorbild gestaltet ist das Modell der bayerischen Pt2/3 aus dem früheren



Wäre auch nett gewesen ... die Reichsbahn-23 im Kleid der DB.

Fleischmann-Sortiment, das nun ebenfalls mit Zimo-Decoder und Sound zu haben ist.

23 002: 73019; Preis: 414,90 €
 ČD-Railjet: 74142; Preis: 299,90 €
 Pt2/3: 73053; Preis: 314,90 €



Attraktiver als das ÖBB-Original: der Roco-Railjet der ČD aus einem Vierer-Set in H0.

In königlich bayerischem Lack: Pt 2/3 (nun) als Roco-Modell.



MÄRKLIN ▶ ÖL-44 UND TOURISTIKZUG-218 FÜR H0, Ce 6/8 III FÜR Z

Die Göppinger präsentieren ihr gelungenes Modell der beeindruckenden Baureihe 44

in einer zweiten Version mit Öltender. Das als 44 1476 beschriftete Modell entspricht

dem Betriebszustand der Epoche III um 1961. Passend zur Ferienzeit liefert Märklin seine 218 in den Farben des DB-Touristikzuges aus. Das Modell ist mit Führerstandsbeleuchtung ausgestattet, aus dem Himmelblau lackierten Dach sticht das fein geätzte zentrale Lüftergitter heraus. Die Anschriften am Langträger sind sauber gedruckt, die beim Vorbild laubgrün und verkehrsgelb gemusterten Seiten wirken jedoch deutlich zu blass. Die DBAG-Logos an den Frontseiten rei-

chen vorbildwidrig über den charakteristischen Knick hinaus. Bei näherer Betrachtung ist leider auch das Raster des Digitaldrucks deutlich erkennbar.

Makellos ist demgegenüber die Lackierung der Ce 6/8 III, des berühmten Krokodils der SBB in Z. In einer einmaligen Serie wird die betriebsfähige Museumslok 14 305 der „SBB historic“ nachgebildet.

Öl-44: 39882; Preis: 399,99 €, Touristik-218: 39218; Preis: 299,99 €, Ce 6/8 III: 88564; Preis: 299,99 €



Die Märklin-44 kommt als ölgefeuerte Epoche-III-Lok des Bw Bebra.



Mit den Roco-Wagen will der Lack der 218 nicht so recht harmonieren.



Das Z-„Krokodil“ wird in einer edlen Holzschatulle ausgeliefert.

BRAWA ▶ DR-HALBERSTÄDTER FÜR H0, DBAG-STEUERWAGEN FÜR N



Das Vorbild des Bmh der DR war beim Bww Schwerin beheimatet.

Bydź482.1 freuen. Die ab Werk verbaute Innenbeleuchtung bringt die türkisfarbene Inneneinrichtung gut zur Geltung. Die Rechteckpuffer am typischen Kopf sitzen etwas locker, Zurüstteile liegen bei.
H0-Bmh: 46038; **Preis:** 57,90€; **N-Steuerwagen:** 65145; **Preis:** 89,90€

Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2019 präsentierten die Remshaldener eine ganze Reihe von Farbvarianten ihrer gelungenen Halberstädter Mitteleinstiegswagen. Stellvertretend für die bunte Neuheitenpalette aus MÁV-, GySEV- so-

wie DR-Wagen steht der Bmh im beige-grünen Lack der Epoche IV. Detaillierung und Bedruckung des Modells sind wie gewohnt über jeden Zweifel erhaben. N-Bahner können sich über den Wittenberger Steuerwagen der Bauart



Moderner Nahverkehr im Maßstab 1:160 mit „Wittenberger Kopf“.

MINITRIX ▶ SCHLAFWAGENZUG DER ČD UND SELBSTENTLADER FÜR N



Als zweites Set mit den formneuen Schlafwagen Bautzener Bauart kommt ein Nachtzug aus der Epoche VI nach tschechischem Vorbild.

Der letzte Wagen des Nachtzug-Sets wirbt für einen Prager Gebrauchtwagenhändler, der mittlere für Reisen durch Europa – die Epoche VI macht es möglich. Beide Schlafwagenmodelle sind formneu und entsprechen unterschiedlichen Bauarten (WLAB822 und WLAB824, letzterer mit Si-

cken). Der Liegewagen des Typs Y/B70 bekam neue Fenstereinsätze. Alle Modelle sind hervorragend bedruckt. Ebenso gelungen ist der Selbstentladewagen in der DR-Version als Fcs [6450]. Er ist leicht gealtert und mit Eckkohle beladen.
CD-Nachtzug: 15737; **Preis:** 149,99€
DR-Fcs: 15931; **Preis:** 39,99€



Einer der gelungensten N-Güterwagen in der Epoche-IV-DR-Version.

EXACT-TRAIN ▶ Gbs DER BUNDESPOST FÜR H0

Ab 1967 beschaffte die Deutsche Bundespost 100 für den Pakettransport bestimmte zweiachsige Post 2ss-t/13, die weitgehend der Gattung Gbs254 entsprachen. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h. Bis 1997 wurden alle abgestellt. Das H0-Pendant entspricht dem Ursprungszustand der Epoche III. Gegenüber den Gbs-Modellen weist es mit Blechen abgedeckte Lüftungsöffnungen auf. Hinsichtlich der Detaillierung erfüllt der Postwagen höchste Ansprüche und punktet zum Beispiel mit Federpuffern. **Bestellnummer:** EX20497; **Preis:** 47,60€



In perfektem Finish und mit zahlreichen Details: der Post 2ss-t/13.

TILLIG ▶ GASKESSELWAGEN FÜR TT

Im Zustand der Epoche III bei der DB präsentiert sich der kurze BP-Kesselwagen. Zwei Modelle der DR-Bauart ZZd kommen als Epoche-III-Modell des VEB „Chemische Werke Buna“ sowie als Epoche-VI-Fahrzeug des Wagenvermieters Wascosa. Die drei Kesselwagen sind fein detailliert und hervorragend bedruckt, nur die Bremserbühnen wirken etwas zu dick. *BP: 15013; DR-ZZd: 15040; Wascosa: 15042; Preis: je 47,90 €*



BUSCH ▶ GMEINDER MIT LOKFÜHRER FÜR HO



Cool! Der Mann liebt seinen Job.

Für die Feldbahn-Liebhaber bietet Busch nun sein Modell der Gmeinder 15/18 in leicht gealterter Version und mit beiliegendem Lokführer an. Der Motor des Modellchens erlaubt es zwar nicht, dass dieser richtig einsteigen kann, doch die lässige Seitwärts-Haltung passt gut zum teils beschaulichen Betrieb auf diesen kleinen

Bahnen. In erbärmlichem Zustand ist das Fachwerkhäus, das Busch als neuen Bausatz anbietet: das Dach löchrig, der Putz abgebröckelt, Balken gebrochen und zum Teil abgestützt – ob das noch mal saniert werden kann? Ein Hingucker ist das marode Gebäude zweifellos. *Feldbahnlok: 12181; Preis: 94,99 €*
Verfallenes Haus: 1667; Preis: 49,99 €



FOTO: ARNOLD HUMER

Bausatz im Bau: verfallenes Haus.

WEINERT ▶ GARTENAUSSTATTUNG FÜR HO



FOTO: MARC HECKMANN

Neu im Sortiment ist ein Kleingartenset, bestehend aus Pumpen, Wannen und Eimern verschiedener Größen. Die Messingguss-Bauteile müssen nach dem Versäubern noch farblich behandelt werden und eignen sich perfekt für die Gestaltung von Gartenszenen. *Bestellnummer: 3284; Preis: 10,70 €*

SCHUCO ▶ ENTEN IM ACHTER-SET FÜR HO



Schucos HO-Modelle des Citroën 2CV zeichnen sich durch eine feine Bedruckung, robuste Metall-Bauweise sowie filigrane gummibereitete Räder aus – fast zu schade, um nur als Ladegut zu dienen. *Bestellnummer: 452640100; Preis: 54,95 €*

LEMATEC ▶ SCHMALSPURWAGEN FÜR HOm



FOTO: WERK

Eine ganze Serie neuer Einheitswagen der Schweizer Schmalspurbahnen FO und MOB, gebaut in den 70er-Jahren, ist bei Lematec in Form hochdetaillierter

Messing-Modelle erhältlich. Die 25 Varianten (nur je 5 bis 40 Exemplare!) umfassen A-, AB- und B-Wagen der Epochen IV bis VI und bieten LED-Beleuchtung und Funktionsdecoder. Darunter ist auch der abgebildete AB 307 mit „goldenpass“-Beschriftung. *Bestellnummer: HOm-202/2C; Preis: 615 SFr*

HERPA ▶ WARTBURG 353 FÜR HO



Der Wartburg 353 des Baujahres 1984, bereits mit Merkmalen der 85er-Serie versehen, ist formneu. Bei den Fahrzeugen waren neue Stoßfänger und alter Kühlergrill in Schwarz gehalten. Erhältlich sind die Modelle als cremeweiße Limousine und kupferbrauner „Tourist“. *Bestellnm.: 420396/420402; Preis: je 9,95 €*

US-CORNER



Vorbildlich gestaltet sind die Waggons aus dem Genesis-Sortiment.

Kesselwagenzeit bei Athearn: Jüngst trafen neue Varianten in der Redaktion ein. N-Bahner können künftig Salzsäure als Frachtgut transportieren. Der cremefarbene Wagen mit schweinenrosafarbener Bauchbinde ist Teil des Pools des Kesselwagenvermieters GATX (Art.-Nr.: 17603). Dem US-Baustoffproduzenten Vulcan Minerals

Company gehört der im „Ready to Roll“-H0-Sortiment erschiene knubbelige 8000-Gallonen-Vierachser, der von der North American Car Company gebaut wurde (Art.-Nr.: 96898). Kesselwagen dieses Typs werden in Nordamerika gerne als Bierdosen bezeichnet. Im Genesis-Sortiment ist ein 20 000-Gallonen-Wagen erschienen, ausgerüstet für den



Leiter und Handläufe des N-Wagens wirken ein wenig plump.



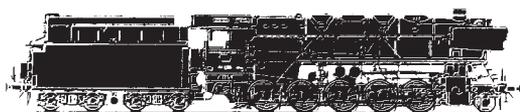
FOTOS (3): RAINER ALBRECHT

Eine Bierdose auf vier Achsen: der bunte Kesselwagen von Athearn in H0.

Transport nicht brennbarer Chemikalien (Art.-Nr.: G40113). Kein richtiger Kesselwagen ist der geschlossene Schüttgutwa-

gen der Louisville & Nashville (Art.-Nr.: G 40113). Beide Genesis-Wagen zeichnet eine perfekte Detaillierung aus.

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)		Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
ab	Erwachsener		
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



Autos für die Anlage

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

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

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

126. WORMSER SPIELZEUG-AUKTION vom 5. - 7. September 2019

In unserer 126. WORMSER SPIELZEUG-AUKTION werden über 4.000 Positionen antiquespielzeug an ein internationales Publikum versteigert, dabei ein riesiges Angebot an Eisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten und von allen namhaften Herstellern.

Wir suchen ständig für unsere internationalen Kunden ganze Nachlässe, Sammlungen und gute Einzelstücke. Einlieferungen werden gerne entgegen genommen.

Kataloganforderung und weitere Infos: www.wormser-auktionshaus.de

Wormser Auktionshaus

Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH
67551 Worms · Weinbrennerstraße 20 · Tel. 0049-(0)6247 90 46-0
Fax 90 46-29 · Email: info@wormser-auktionshaus.de

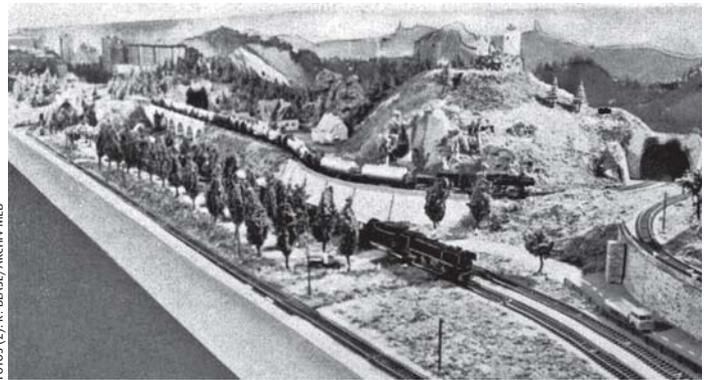
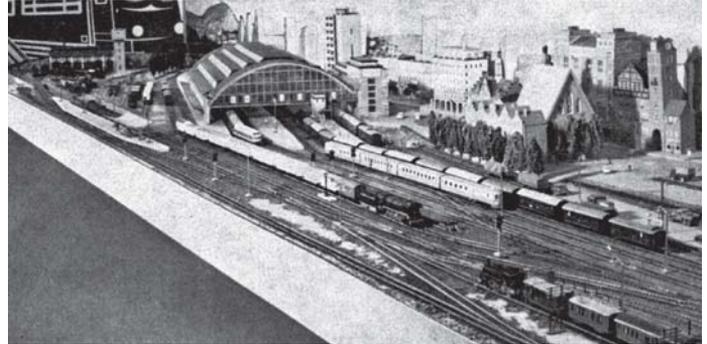
Seit 1988: 34 Jahre Wormser Spielzeug-Auktionen - 34 Jahre Erfahrung, Kompetenz und tausende zufriedene Stammkunden

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

Vor 50 Jahren: „20 Jahre DDR“

□ „Die Magistrale heißt Sozialismus“ – so lautete die Überschrift des Leitartikels im ME 9/1969. Dabei ging es nur um die erfolgreiche Entwicklung der DDR-Modellbahn-Industrie. 30 Triebfahrzeuge, zwölf Reisezug- und 113 Güterwagen umfasste damals das H0-Sortiment, in TT und N waren es deutlich weniger. Durchaus kritisch, aber auch mit blumigen Worten über Leistungen der Arbeiter und Ingenieure geschmückt, beschreibt der lesenswerte Beitrag auf zwei eng bedruckten Seiten die Entwicklung der DDR-Modellbahn im Detail, um ganz zum Schluss, mit dem letzten Wort, wieder die Kurve zum Sozialismus zu kriegen. Außerdem war ein langes Interview mit Werkdirektor Dipl. Ing. oec. Helmut Übelör des VEB Piko zu lesen, das mit einer reich bebilderten Piko-Modellgeschichte ergänzt wurde.

Im selben Heft wurde in sechs Bildern auch die sehenswerte Schauanlage der DMV-Arbeitsgemeinschaft 3/24 „Göltzschtalbrücke“ in Netzschkau vorgestellt. Das 22 Quadratmeter große Werk zeigt neben einem eindrucksvollen Hauptbahnhof (sehr vorteilhaft schräg angeordnet) auch sehr viel Landschaft und war mit diesem Konzept in der damaligen Zeit der „Kreisverkehr“-Anlagen sicher richtungsweisend. Interessant wäre es, wenn man diese schöne Anlage mit den heutigen fotografischen und drucktechnischen Möglichkeiten noch einmal porträtieren könnte.



FOTOS (2): R. BLASE/ARCHIV MEB

MÄRKLIN

Werbe-101

□ Seit dem 1. Juli 2019 ist 101 064 als Werbelok anlässlich des 160. Geburtstags der Firma Märklin in Deutschland und auch nach Österreich unterwegs. Die attraktive Gestaltung der Lok mit dem Motto „Märklin verbindet Generationen“ entstand in der hauseigenen Design-Abteilung. Neben den als Werbemotiv unverwüstlichen Bundesbahn-Ikonen V200 und E03 zieren die zweite Seite der Lok der legendäre Metallbaukasten und die Märklin-Autorennbahn „Sprint“. Das H0-Modell mit der Artikelnummer 39378 wird von den Mitgliedern der „Märklin-Händler-Initiative“ angeboten werden.



FOTO: MARKUS BEHRLA

ROCO / FLEISCHMANN

Werbe-151

□ Mit dezentem Hinweis auf die Modellbahnmarken Roco und Fleischmann ist seit Juni die Railpool-Maschine 151 062 zu beobachten. Die Lok wurde 1974 von der Bundesbahn in Dienst gestellt und dem Bw Hagen-Eckesey zugeteilt, klassisch in Chromoxidgrün. Zehn Jahre später kam sie zum Bw Nürnberg und blieb dort bis zur (vorübergehenden) z-Stellung 2013, mittlerweile in Verkehrsrot. Die Railpool GmbH über-



FOTOS (2): BERND PIPLACK



nahm die Maschine im Jahr 2017 und spendierte ihr daraufhin das Firmen-Farbleid in Silber und Blau. In den Winterneuheiten werden Roco und Fleischmann die H0- und N-Modelle präsentieren.

Impressum

MODELLEISENBÄHNER

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR

Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION

Andreas Bauer-Portner (abp), Bernd Keidel (ke),
Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Gerhard Baumeister, Hendrik Bloem, Dirk Endisch,
Marc Heckmann, Rein Korthof, Dr. Helmut Petrovitsch,
Michael Siemens, Roland Wirtz

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 Schwarzenfelder, Martina Widmann
Bestellservice (08141) 53481-0

Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außenendienst),
(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 Daten-
träger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung
des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht aner-
kannt werden.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird
keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unter-
lagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu
kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und
sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.
Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen
On- bzw. Offline-Produkten ein.

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN

des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.
(BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung
e. V. (SMV)

Der MODELLEISENBÄHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG

Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

PIKO

Tolles Sommerfest

□ Piko hatte die Modellbahnfans zum elften Tag der offenen Tür eingeladen, und sie kamen am 22. Juni 2019 aus aller Welt in die Spielzeugstadt Sonneberg. Bei strahlendem Sonnenschein feierten mehr als 16.000 Besucher zusammen mit den Piko-Mitarbeitern. An den verschiedenen Arbeitsplätzen war hautnah mitzuerleben, wie Modellbahn entsteht. Die Fans konnten nicht nur die Fertigung erleben, sie freuten sich auch über manches Schnäppchen oder die „Piko-Oldie-Ecke“, wo Modellbahnteile aus DDR-Zeiten, aber auch aus neuester Produktion zu finden waren. Zudem lockten der Verkaufsstand mit attraktiven Zweite-Wahl-Artikeln und der Ersatzteilstand, an dem auch die ausgefallensten Wünsche befriedigt und stark benutzten und älteren Modellen wieder Leben eingehaucht wurde.

Auf großes Interesse stießen die Neuheiten wie der ICE4 oder die Digitalprodukte „Smart-Tester“ und „SmartProgrammer“, die man auf speziellen Demoanlagen präsentierte. Am Info-stand der Entwicklungs- und Konstruktionsabteilung war bis in die Nachmittagsstunden stets eine Mensentraube anzutreffen, die über Neuheiten und Modellwünsche diskutierte.

Dass Modellbahn auch viel Emotion zu bieten hat, zeigte sich den Besuchern in der Halle mit den attraktiven Anlagen der Baugrößen G, H0 und TT, die von Modellbahnclubs aus Sonneberg, Suhl, Coburg und Bernburg gezeigt wurden.

Die Kinder tobten derweil auf der großen Hüpfburg und ausgebildete KinderbetreuerInnen sorgten mit vielerlei Spiel- und Spaßaktivitäten dafür, dass keine Langeweile aufkam. Spielen mit der Gartenbahn, Bemalen des eigenen Spur-G- oder H0-Wagens – so gewinnt man den Nachwuchs. Wer wollte, konnte sich einen Wagen oder eine Lok mit seinem Bild oder einem Motiv



Immer freundlich und nah am Kunden: Für den Firmenchef ist der Tag der offenen Tür eine Herzensangelegenheit.

seiner Wahl bedrucken lassen und hatte damit eine ganz besondere Erinnerung an diesen Tag.

In der Festhalle wie auch im Biergarten konnte man sich mit Thüringer Bratwürsten und anderen regionalen Spezialitäten oder bei Kaffee und Kuchen stärken und dabei fachsimpeln.

Der Tag der offenen Tür hat eindrucksvoll gezeigt, dass unser Hobby Besuchermassen anziehen und Jung und Alt begeistern kann. Auch die zahlreichen Sonderzüge nach Sonneberg trugen dazu bei. Das mediale Interesse war groß. Der MDR war mit seinem Team auf dem Firmengelände unterwegs und berichtete live vor Ort. Wer das Fest in Sonneberg oder den Beitrag verpasst hat, kann in der MDR-Mediathek die Geschehnisse Revue passieren lassen.

Der nächste Tag der offenen Tür soll am 19. Juni 2021 stattfinden.



Familientag: Für die Kinder gab es reichlich Programm, zum Beispiel das Wagen-Selbstgestalten.



Immer gefragt: Aktuelle Neuheiten und günstige Angebote aus dem VGB-Programm.



Erschöpft und zufrieden: Jens Beyer, Bettina Wilgermein und Dr. René Wilfer nach Schließung der Tore.



FOTO: SLG, PETER GLÄNERT

DEUTSCHLANDS MITTE UNTER STROM

Vor 180 Jahren erhielt die spätere Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft ihre Konzession, ein Grundstein für die Erschließung Mitteldeutschlands auf der Schiene. Dessau gehörte dazu und wurde später zur Keimzelle des frühen elektrischen Zugbetriebs.

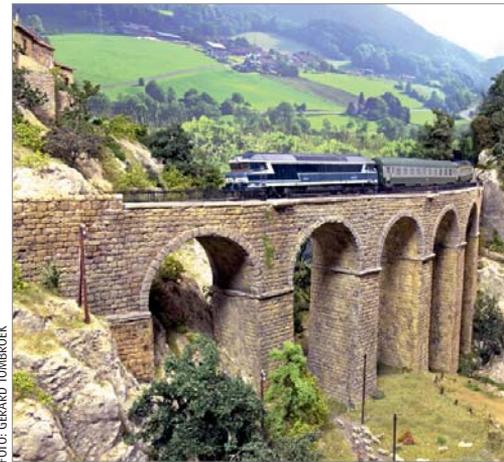


FOTO: GÉRARD TOMBRÖCK

FERIEN IN FRANKREICH

Wim Wijnhoud verdichtete seine Erinnerungen an unbeschwerte Ferientage in Südfrankreich zu einer äußerst realistischen und stimmungsvollen HO-Anlage.

Unser Oktober-Heft
erscheint am

10. September

bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Dienstag



FOTO: HELMUT SANGHEISTER

LOKS FÜR JEDERMANN

Europaweit greifen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Dienste des Münchner Lokvermieters Railpool zurück.

AUSSERDEM

Volldampf auf Kapspur

Vielen Unkenrufen zum Trotz war auf Südafrikas Eisenbahn ein gewaltiges Dampfspektakel zu erleben.

Kleine Babelsbergerin

Die N-Modelle der DR-V180 von Fleischmann kommen in den Handel.

150 Jahre in Chemnitz

Das DBAG-Werk im Herzen Sachsens ist ein Standort mit langer Geschichte von der Länderbahnzeit bis zur AG.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: RAINER ALBRECHT

GUSTE FRISIERT

Rainer Albrecht spendierte seiner LGB-Spreewald-Guste 99 5633 ein mechanisches und digitales Tuningpaket.



FOTO: KLAUS GERKE

DIE WERKE VON KLAUS GERKE

Der Fotograf aus Soest dokumentierte die frühe Bundesbahn, vorzugsweise in Westfalen, ab 1955 auf abwechslungsreiche Weise.



UND ES WERDE LICHT — LED BELEUCHTUNG FÜR ALLE

Roco

EXKLUSIVARTIKEL

Roco 52587
Straßenbahn Köln,
KVB, Ep.III-IV
„Doornkaat“
Digitale Schnittstelle
NEM 652 (8-polig),
LüP: 347 mm,
Lichtwechsel: weiß
139,95 €



① **MS 11051**
Wageninnenbeleuchtung,
kaltweiß, 12 LEDs, 290mm
9,99 €

② **MS 11054**
Wageninnenbeleuchtung,
warmweiß, 12 LEDs, 290mm
9,99 €

Zusatzinfo zu MS 11051 und MS 11054

- Farbe: kaltweiß (11051) oder warmweiß (11054)
- einzeln beliebig trennbar
- Helligkeitsregelung
- hoch stabilisiert
- GoldCap-Anschluss mit Ladestrombegrenzung
- Schlusslichtanschluss, mit Funktionsdecoder schaltbar
- Länge: 290 mm, Breite: 7,8 mm
- 12 LEDs
- geeignet für H0, TT, N, 0 und I
- analoge Ausführung, digital verwendbar, digital mit ext. Decoder schaltbar
- 2 Achsschleifer zur Stromabnahme enthalten

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. 051 21-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 052 41-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 05 31-70 21 43 13 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 021 03-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellsportwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 26–28
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 023 31-339 21 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 027 42-93 05 16 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 023 31-134 77 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 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. 0621-68 24 74 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 09 11-22 78 39 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS“ — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

Eisenbahn-Romantik Reisen 2020

Alle Reisen inklusive Fahrt im Komfortreisebus **ab/bis Dresden, Leipzig** bzw. **Chemnitz** und westwärts **Dortmund**, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Hotelübernachtungen und Halbpension.

Südwest - England: Dampfrösser, Seebäder, QM2

04.05.-11.05. ab 1.698 €



- Kombi Bahn- u. Stadterlebnis
- 5 Bahnfahrten inklusive Swanage, Dartmouth Steam, South Devon, East Somerset, Swindon & Cricklade Railway
- historische Städte Dartmouth Plymouth Bath
- mehr Freizeit
- Kurzkreuzfahrt mit der legendären Queen Mary 2

Schlösser und Dampfbahnen an der Loire

16.05.-23.05. ab 1.698 €



- Kombi Schlösser u. Bahnen
- 4 Zugfahrten inklusive Chemin de Fer de Rillé, Transvap, Train du Bas-Berry, Museumsbahn Pithiviers
- Schloßbesuche Fontainebleau, Chenonceau, Valençay, Chambord
- Museum Le Mans "24-Stunden-Rennen"

Schottlands Dampfbahnen und Highlights

14.09.-22.09. ab 1.898 €



- 7 Zugfahrten inklusive Tanfield Railway (Charter) Dampfzüge Bo'ness and Kinnel, Strathspey, Royal Deeside, Caledonian Zugfahrten Keith & Dufftown, Fort William – Mallaig
- Stadtführung Edinburgh
- Urquhart Castle
- Schifffahrt Loch Ness



Schmalspurbahnen in Sachsen und 12. Dresdner Dampfloktreffen

Rahmenprogramm mit
individueller Anreise

- Löbnitzgrundbahn, Zittauer Schmalspurbahn, Preßnitztalbahn (Charter), Fichtelbergbahn, Waldeisenbahn Muskau
- 1 Tages-Eintrittskarte Dampfloktfest
- Übernachtungen/Frühstück im Hotel Pullman

April: 13.-19. ab 898 € / 15.-19. ab 598 € / 16.-19. ab 398 €

Auszug aus dem Reisekalender 2020:

- 13.04.-19.04. Schmalspurbahnen in Sachsen DLT
- 26.04.-04.05. Südengland & Queen Mary 2
- 04.05.-11.05. Südwest-England & Queen Mary 2
- 16.05.-23.05. Museumsbahnen Frankreich-Loiretal
- 20.05.-27.05. Schmalspurparadies Wales
- 01.06.-08.06. Nordenglands Museumsbahnen
- 06.07.-13.07. Museumsbahnen in Schweden
- 24.08.-31.08. Great Dorset Steam Fair Südengland
- 14.09.-22.09. Dampfbahnen in Schottland
- 26.09.-03.10. Große Panorama-Rundreise Schweiz



Gärten, Schlösser und Dampfbahnen in Südengland & Queen Mary 2

26.04.-04.05. ab 1.798 €

- 5 Zugfahrten inklusive Romney Hythe & Dymchurch, Bluebell Rlw, Sittingbourne & Kemsley Light Railway, Kent & East Sussex Railway, Watercress Line
- Kombination mit Schlössern und Gärten Sissinghurst Castle Garden, Royal Pavillon in Brighton, Leeds Castle, Bodiam Castle
- Kurzkreuzfahrt mit der Queen Mary 2

Reisebüro Rainer Maertens

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden

Mo-Fr: 09.00-19.00 Uhr, Sa: 09.00-16.00 Uhr



0351 - 56 39 39 30

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen

www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de