

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

150 Jahre Werk Chemnitz

Sächsischer Traditionsstandort

Von Hans Leister erklärt

Der Deutschland-Takt

Nr. 10
Oktober 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:

- *SU46 der PKP von Piko*
- *V180 von Fleischmann*

Werkstatt:

- *Digitale Spreewaldguste*



Wo die E-Loks laufen lernten
Dessau unter Strom



DONNERBÜCHSE

Köln Modellbahnen Gebrauchtware

IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

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

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

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

JETZT NEUER STANDORT IN DER RITTERSTRASSE
Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

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



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln



FOTO: H.-J. SIMON/SIG. KENNING



Titel: 204.001 anlässlich „50 Jahre Raw Dessau“ am 22. September 1979 mit P8209 bei Dessau Süd. Foto: Ludger Kenning

12 Von Dessau aus elektrisch

Der Bahnknoten Dessau, einst eine Keimzelle der E-Traktion in Deutschland, ist noch heute ein traditionsreicher Standort der E-Lok-Unterhaltung.

TITELTHEMA

12 TRADITIONS-ORT

Dessau ist nicht nur Bauhaus-Stadt, sondern auch ein wichtiger Ort der Bahngeschichte.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

22 EIN LAND IM TAKT

Der „Deutschland-Takt“ soll ein Schlüssel zu einer attraktiveren Bahn der Zukunft sein.

30 LOKS FÜR ALLE FÄLLE

Was denkt ein Lokvermieter über die Verkehrspolitik? Railpool gibt einen Einblick.

36 DIE „UNMÖGLICHE“ LOKOMOTIVE

Nach elf Jahren ist die Restaurierung der letzten Krauss-Maffei ML4000 C' beendet.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

40 WERKSTATT IM WANDEL

Seit 150 Jahren und auch zukünftig ist Chemnitz ein Ort für die Fahrzeuginstandhaltung.

46 ERINNERUNGEN

Klaus Gerke aus Soest ging seit 1954 auf Fotopirsch am Bahndamm.

ABENTEUER EISENBAHN

52 DER RUF DES ROTEN TEUFELS

Nach langer Pause gab es wieder ein grandioses Dampferlebnis in Südafrika.

MODELL

WERKSTATT

66 SPREEWALDGUSTE

Außen groß, innen eng: Die Aufwertung der LGB-99 5633 verlangt pfiffige Ideen.

AN MEINEM KÜCHENTISCH

70 MEINE ARBEITSINSEL

„Ordnung ist das halbe Leben“, auch beim Modellbau und insbesondere auf wenig Raum.

TEST

72 POLENPOWER

Die Diesellok SU46 der PKP von Piko in 1:87.

74 UNIVERSAL-VORBILD

Nach dem H0-Modell von Roco nun auch in N erhältlich: Sechssachsige 118 von Fleischmann.

PROBEFAHRT

76 DREIBEIN PLUS

Start der Piko-Produktlinie „Expert plus“ mit der ozeanblau-beigenen 260 der DB in H0.

77 SPEICHER-GLÖCKERL

Dampfspeicherlokomotive der Bauart Meiningen von Liliput im Maßstab 1:160.

78 HIGHTECH-„LUDMILLA“

BR 233 als Formvariante von Roco in H0.

79 OST-STANDARD

Gedeckter Güterwagen Gbs [1500] als Neukonstruktion von Brawa in 1:87.

79 EINHEITLICH GUT

SBB-Einheitswagen (EWI) im H0-Set von Piko.

79 ATTRAKTIVER KLV

Fleischmanns neuer T3-Tragwagen in 1:160.

UNTER DER LUPE

80 SCHLANK UND WEIT

Industrie-Portalkran in TT von Auhagen.

81 BERÜHMTE TANTE ANNA

AN-2 in 1:87 von Kimmeria/MTE-Modellbau.

81 KATASTROPHENSCHUTZ

NPE fertigt den Borgward B2000A/D in H0.

SZENE

82 FERIE-TRÄUME

Steilhänge, Viadukte und malerische Dörfer sind die Motive einer perfekten H0-Anlage.

88 DIE BAHN IN DER LANDSCHAFT

Wim Wijnhoud gibt Einblick in die Gestaltung seiner Anlage „Saint-Tourbière“.

AUSSERDEM

50 BAHNPOST

94 BDEF & SMV

96 TERMINE + TREFFPUNKTE

98 MODELLBAHN AKTUELL

105 IMPRESSUM

106 VORSCHAU



22 Deutschland im Takt

Bahnexperte Hans Leister erklärt, was die geplante Fahrplanreform bewirken kann.



66 Digital-Tuning

Mit Sound, neuem Getriebe und Rangierkupplungen wird die LGB-Lok verfeinert.



82 Romantisches Ferienziel

Wim Wijnhouds Urlaubserinnerungen im Maßstab 1:87: „Saint-Tourbière“!



Nach der Betriebseinstellung der Städtebahn Sachsen versammelte der Fahrzeugvermieter die beschlagnahmten Triebzüge der Baureihe 642 in Dresden-Friedrichstadt. 642842 vermittelte am 5. August 2019 bereits einen recht ramponierten Eindruck.

Wenig überraschend stellte die Städtebahn Sachsen bereits am 26. Juli 2019 einen Antrag auf Insolvenz. Dem eingesetzten Insolvenzverwalter gelang es, in den ersten Wochen einen Überblick über die gesamte Situation zu erhalten und mit dem VVO sowie dem Eigentümer der Desiro Triebwagen, Alpha Trains, eine Regelung für einen eingeschränkten Geschäfts- und Fahrbetrieb zu vereinbaren. So nahm ab dem 19. August 2019 die Städtebahn den Betrieb zwischen Dresden und Kamenz sowie Heidenau und Altenberg wieder auf und der Notbusverkehr konnte wieder eingestellt werden. Auch für die übrigen Strecken nach Königsbrück und Sebnitz ist die kurzfristige Wiederaufnahme des SPNV geplant. Unverändert hält der VVO jedoch seine Sonderkündigung aufrecht und plant die rasche Neuvergabe des Netzes. Sachsens Verkehrsminister Duhlig mahnte, bei Auftragsvergaben im SPNV künftig nicht nur auf den Preis, sondern stärker auf die Qualität und auch die finanzielle Leistungsfähigkeit von Verkehrsunternehmen zu achten.

STÄDTEBAHN SACHSEN

Ende ohne Ansage

□ Am 25. Juli 2019 stellte die Städtebahn Sachsen den gesamten Bahnbetrieb auf vier SPNV-Strecken in Ostsachsen ohne öffentliche Vorankündigung und ohne Organisation eines Ersatzverkehrs vollständig ein. Zugleich erhob Geschäftsführer Torsten Sewerin über die sozialen Medien erhebliche Vorwürfe gegen die Geschäftspartner und den Aufgabenträger Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), die zu diesem Schritt gezwungen hätten, eigene Versäumnisse wurden stattdessen nicht gesehen. Sein öffentlicher Zorn galt dabei zunächst der DBNetz, die durch versäumten Vegetationsrückschnitt den geleasteten Desiro-Triebwagen Schäden zugefügt hätten. DBNetz wies diese Vorwürfe entschieden zurück. In rascher Folge wurden dann Details bekannt, die auf andere Gründe zur Betriebseinstellung verweisen und die das Vorgehen der Geschäftsleitung fragwürdig und wenig kundenorientiert erscheinen lassen. So hatte beispielsweise der Vermieter der 15 Desiro den Mietvertrag am 17. Juli 2019 wegen Zahlungsrückständen fristlos gekündigt sowie die Abstellung und Rückgabe der Fahrzeuge eingefordert. Außerdem war es in der Vergangenheit wiederholt zu Betriebseinstellungen wegen Personalmangels gekommen und nicht immer war das Unternehmen der Verpflichtung in puncto Ersatzverkehr nachgekommen. Wenig kundenfreundlich war auch die Entscheidung der Geschäftsführung, ohne Absprachen mit dem Aufgabenträger VVO

die eigenen Telefonnummern auf den VVO umzuleiten, um Anfragen zu den Ersatzverkehren nicht selbst beantworten zu müssen. Zusätzlich tauschte man die Schlösser der Büroräume aus, so dass die Mitarbeiter des Unternehmens ihre Arbeitsplätze nicht mehr erreichen und auch nicht als Ansprechpartner fungieren.

Aufgrund der Betriebseinstellung sah sich der VVO gezwungen, sein Sonderkündigungsrecht zu nutzen und den Verkehrsvertrag (Laufzeit bis 2024) umgehend zu kündigen – ein Novum im SPNV in Deutschland.



Streitfall Vegetationsschäden: Die Städtebahn Sachsen beschuldigt DBNetz, durch unzureichenden Grünschnitt hohe Reparaturkosten an den Städtebahn-Fahrzeugen verursacht zu haben.

FOTOS (2): PATRICK GESSNER



FOTO: DANIEL WOLFF

Mit etwas Glück lässt sich die Schnellfahrdampflokomotive 18 201 unter der Regie der WFL bald wieder unter Dampf erleben, so wie hier im April 2015.

WFL ÜBERNIMMT 18 201

Neue Heimat für eine Legende

■ Trotz der Geschäftsaufgabe der Münchner Dampf Plus GmbH ist der Erhalt der Schnellfahrdampflokomotive 18 201 sowie der übrigen Dampf-Plus-Fahrzeuge gesichert. Die Wedler Franz Logistik GmbH (WFL) aus Potsdam wird nach eigenen Angaben den gesamten Fahrzeugpark der Dampf Plus (18 201, 52 8079 sowie zehn Ex-DR-Schnellzugwagen) übernehmen. Erklärtes Ziel der neuen Eigentümerin ist die rasche betriebsfähige Aufarbeitung der Schnellfahrdampflokomotive 18 201, die erst im vergangenen Jahr wegen Fristablaufs abgestellt werden musste (siehe MEB 10/18). Die WFL will in den kommenden Monaten die Rahmen-

bedingungen prüfen und die nötigen Vorbereitungen für die Aufarbeitung der Dampflokomotive treffen. Die betriebsfähig von Dampf Plus übernommenen Fahrzeuge stehen allen bisherigen und neuen Kunden ab sofort zur Anmietung zur Verfügung. Bereits begonnene Hauptuntersuchungen an weiteren Fahrzeugen werden unter der Regie der WFL fortgeführt. Die WFL betreibt bereits seit vielen Jahren die Dampflokomotiven 03 2155, 50 3610 und 52 8131 sowie derzeit zwölf historische Reisezugwagen. Das Unternehmen verfügt nach eigenen Angaben über umfangreiche Erfahrungen im Bereich der Erhaltung und des Betriebs historischer Eisenbahnfahrzeuge.



FOTO: CHRIS MÜLLER

■ Nach Abschluss ihrer Hauptuntersuchung im Dampflokomotivwerk Meiningen absolvierte 99 7243 am 16. Juli 2019 erfolgreich ihre Lastprobefahrt. Damit wird die 1956 gebaute Neubaulokomotive künftig wieder als dringend benötigte Verstärkung auf dem Streckennetz der HSB zu bewundern sein. Die Aufnahme zeigt den Zug kurz vor Erreichen des Bahnhofs Drei Annen Hohne.

HURRA, SIE WIRD WIEDER FAHREN!

Im ersten Moment war die Freude groß, dass die Zukunft der deutschen Dampflokomotive 18 201 nun geklärt sein könnte. Ein kleines EVU, allerdings mit Dampflokomotivfahrung, die WFL Logistik übernahm den schnellen Renner.



Stefan Alkofer

Noch ist aber nichts sicher. Man wird sehen, was eine Wiederaufarbeitung kosten wird und ob WFL das stemmen kann.

Und dann? Die Lok wird ein Zuschussgeschäft bleiben. Ihr Betrieb ist aufwendig. Die Einzelgängerin, zusammengestückelt aus diversen Lokomotiven, ist ein sensibles Gefährt. Erfahrung ist nötig. Die Personale, die sich mit ihr auskennen, werden knapp, um es freundlich zu formulieren.

Gerade eben verschwand zudem 01 118 von der Bildfläche in der Privatsammlung eines Mäzens, der ihren Betrieb in den letzten Jahren überhaupt möglich machte. Der Verein, der sie einsetzte, war dazu nicht mehr in der Lage.

Am Ende ist es nicht anders, als wenn ein bei Sothebys versteigertes, bedeutendes Gemälde von van Gogh oder da Vinci auf der Luxusjacht eines Scheichs verschwindet.

Der Aufschrei war dennoch groß: Wie könne es sein, dass die großbohrige Altbau-01 der Öffentlichkeit vorenthalten werde? Die Wahrheit ist: Dampfsonderfahrten spielen schon lange kaum mehr ein, was sie kosten. Dem zahlenden Publikum ist es häufig egal, was an der Zugspitze qualmt und die Fans bestimmter Loks, beteiligen sich offenbar nicht ausreichend an den Kosten.

Womöglich gibt es noch immer zu viele betriebsfähige Maschinen hierzulande, die sich letztlich karnalisieren.



■ Eine Streckensperrung bei Lehdorf brachte am 20. Juli 2019 einen außergewöhnlichen Umleiterzug auf die Strecke zwischen Gera und Gössnitz: Weil zur selben Zeit auch die Ausweichstrecke zwischen Lichtentanne und Steinpleis gesperrt war, ließ sich der Containerzug nach Hof mit den SETG-Loks ER2002 und 03 sowie 187009 in Großstöbnitz beobachten.

■ Die Gmeinder Lokomotiven GmbH aus dem badischen Mosbach präsentierte eine neue Werkslok für die DaimlerAG. Die Maschine des Typs DE75BB in der Version „Dual Engine“ soll künftig im Mercedes-Benz-Werk Sindelfingen eingesetzt werden. Mitte August war die Lok bereits in fast vollendetem Zustand im Gmeinder-Werk zu bestaunen, ihr endgültiges Design mit Eigentümer-Kennung und Anschriften soll die 80 Tonnen schwere Rangierlok erst nach Ankunft im Daimler-Werk Sindelfingen erhalten. Gmeinder bietet seine DE75BB in den Versionen „Dual Engine“, „Hybrid“, „Batterie“ und „Stromschiene“ an.



FOTO: STEFAN KAROWSKI

ZWISCHENHALT

■ Die DBAG wird ab 2020 in ihren Werken Neumünster und Wittenberge insgesamt 93 Reisezugwagen des Typs EW IV für die SBB modernisieren. Dieser Schritt sei laut SBB nötig geworden, weil die eigenen Werkstätten mit dem laufenden EW IV-Modernisierungsprogramm bereits stark ausgelastet seien.

■ Die SBB und die ÖBB wollen ihr gemeinsames Angebot im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr ausbauen. Damit reagieren die beiden Un-

ternehmen auf einen deutlichen Nachfragezuwachs im ersten Halbjahr 2019. Neben der bereits beschlossenen Erweiterung der EC-Verbindung zwischen Zürich, Bregenz und München auf sechs Zugpaare ab Dezember 2020 ist auch ein Ausbau der Nightjet-Verbindungen zwischen Zürich, Basel, Berlin und Hamburg geplant.

■ Regiojet übernimmt zehn Doppelstockwagen der Bauart DBz 750 von der DBAG. Das private EVU aus Prag möch-

te mit den Wagen eine neue innerslowakische Verbindung von Bratislava über Dunajská Streda nach Komárno bedienen.

■ Trenitalia will den legendären Elektrotriebzug ETR 302 auf die Schiene zurückbringen. Das unter dem Namen „Settebello“ bekannte Museumsfahrzeug der Fondazione FS Italiane soll für rund 13,5 Millionen Euro betriebsfähig aufgearbeitet werden und seine historische Innenausstattung zurückerhalten.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER



Am Morgen danach hatten sich zwar die Gewitterwolken verzogen, die Bergungsarbeiten dauerten allerdings noch bis in die Abendstunden des 20. August 2019.

UNWETTERSCHÄDEN IN MITTELFRANKEN

Reisende in ICE gefangen

Am Abend des 18. August 2019 zogen einige heftige Gewitterstürme über Mittelfranken hinweg. Besonders schlimm erwischte es die Gegend rund um Roth. Der aus Hamburg kommende ICE 709 mit Fahrtziel München geriet bei Oberheckenhofen in eine Gruppe mehrerer kleiner umgestürzter Bäume. Beim Zusammenprall erlitt der Triebzug schwere Schäden an der Frontschürze sowie im Bereich der Stromabnehmer. Die Strecke vor und hinter dem Zug war durch umgestürzte Bäume blockiert, auch ein Oberleitungsmast wurde unter umstürzenden Bäumen begraben. Weil zudem die beschädigte Oberleitung auf das Dach des Zuges stürzte, war eine Weiterfahrt unmöglich.

Die im havarierten Zug eingeschlossenen gut 400 Fahrgäste mussten anschließend mehrere Stunden lang ausharren, bis die Rettungskräfte zu ihnen vordringen konnten: Die nahe Landstra-

ße zwischen Oberheckenhofen und Unterheckenhofen war ebenfalls durch umgestürzte Bäume blockiert, eine eigens aus Treuchtlingen beorderte Garnitur aus Dieseltriebzügen der Baureihe 612 konnte nicht nahe genug an den verunfallten ICE heranfahren.

Aufgrund des Sturms hatten zahlreiche Busunternehmen den Betrieb vorsorglich eingestellt, so dass schließlich mit einem einzelnen Bus ein Pendelverkehr zwischen Unglücksstelle und Bahnhof Georgensgmünd eingerichtet werden musste. Dort wartete ein Ersatzzug auf die Fahrgäste. Erst sieben Stunden nach dem Unwetter war die Evakuierung der Fahrgäste abgeschlossen.

Auch die Aufräumarbeiten gestalteten sich schwierig, die Bahnstrecke zwischen Roth und Georgensgmünd war erst am Abend des 20. August wieder eingleisig befahrbar. Es kam zu Verspätungen im Regional- und Fernverkehr.

Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats Oktober: Kolibri, 4-teilig

Der Triebwagen 560 114-6 dieses vierteiligen Kolibri-Zuges trägt seit dem 29. Oktober 1994 Namen und Wappen von Ouchy, dem Hafen und touristischen Zentrum von Lausanne. Noch fehlt ihm und dem dazugehörigen Steuerwagen die Aufschrift „REV“ Réseau Express Vaudois, die 2001 angebracht wurden. Zusammen mit 119 weiteren Trieb- und Steuerwagen dieser Bauart erfuhren die beiden Fahrzeuge 2012 einen gründlichen Umbau zum weiss/schwarz/rot bemalten Domino-Zug DO 94 85 7 560 281-8. Am Kaeserberg zirkuliert er in seiner ursprünglichen Form, ergänzt mit zwei Zwischenwagen, einem gemischten Erst-/Zweitklasswagen EWII und einem Zweitklasswagen EWVI.



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.



Ost-West-Superanlagen
Best.-Nr. 931201-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 · shop.vgbahn.de

FRAGEZEICHEN

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



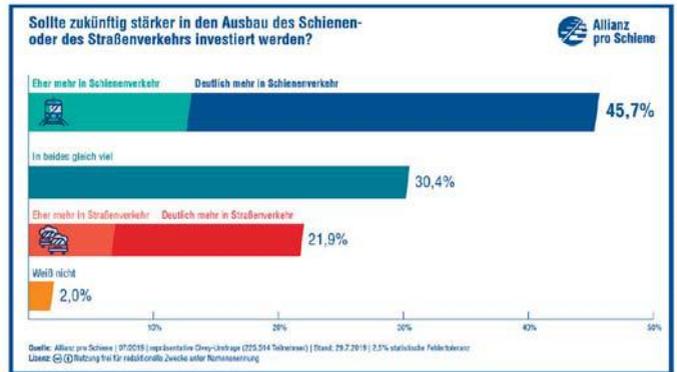
FOTO: HANSRUEDI BURKHALTER/RHB

□ Dank des Engagements vieler großzügiger Spender schreitet die betriebsfähige Aufarbeitung der RHB-Traditionslok „Rhaetia“ zügig voran. Wir wollen von Ihnen wissen: In welchem Jahr stellte die RHB einst ihre G3/4 mit der Betriebsnummer 1 in Dienst?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2019 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Augustheft lautete: „Faller“. Gewonnen haben: Zittel, Bernhard, 80935 München; Barmeyer, Holger, 56073 Koblenz; Leichsenring, Friedhelm, 08112 Wilkau-Haßlau; Knoll, Lukas, A-3032 Furth; Klaner, Wolfgang, A-1200 Wien; Schneider, Wolfgang, 91757 Treuchtlingen; Letschert, Hans-Dieter, 44143 Dortmund; Schauerte, Jürgen, 45721 Haltern-Sythen; von Ramböck, Philipp, A-5020 Salzburg; Mücke, Thorsten, 88630 Pfullendorf; Wagner, Tristan, 56567 Neuwied; Hanel, Helmut, 02991 Lauta; Willers, Thomas, 25421 Pinneberg; Oelsner, Dieter, 99099 Erfurt; Brauer, Regina, 07422 Bad Blankenburg; Arends, Christoph, 70563 Stuttgart; Wenders, Rainer, 52146 Würselen; Letsch, Horst, 96317 Kronach; Liedtke, Reinhard, 19059 Schwerin; Schwerdtfeger, Wolfgang, 28357 Bremen

ALLIANZ PRO SCHIENE

Grafik des Monats



GRAPHIK: ALLIANZ PRO SCHIENE

■ Eine große Mehrheit der Deutschen wünscht sich von der Politik eine bessere Finanzierung der Schiene.



FOTO: THOMAS LEYH

■ Wohlverdienter Ruhestand für eine alte Dame: Nach 85 Einsatzjahren fand die 1934 gebaute 01 118 am 4. August 2019 in privaten Ausstellungsräumen auf dem Gelände des Heizungsbauers Viessmann eine gut geschützte Bleibe. Zuvor hatte sich die Lok am 3. August 2019 mit einer letzten Sonderfahrt durch das Rheintal von den zahlreichen Eisenbahnfreunden verabschiedet.



FOTO: NORMAN GOTTBERG

■ Die auf Bauzugdienste spezialisierte „Spitzke Logistik“ aus dem brandenburgischen Großbeeren erweiterte ihre Flotte um eine erste Lokomotive des Typs Smartron aus dem Hause Siemens. Das Bild zeigt 192 007 am 26. Juli 2019 bei Trebbin, auf der ersten Einsatzfahrt für den neuen Eigner. Das Ziel des Zuges lag in Rheinland-Pfalz.

FOTO: OLIVER WINNER



■ Am 11. August 2019 wurden die seit Jahren in Zinnowitz abgestellten Ex-DR-V100 (201380 und 792) abgeholt und nach Arnstadt überführt, dort sollen sie als Ausstellungsstücke wieder aufgearbeitet werden. Im Zug liefen 118 005 sowie die frisch lackierte 243 002 mit, die auch die Traktion ab Züssow übernahm.

„NATIONALPARKBAHN“ SEBNITZ – RUMBURK

Fünf-Jahres-Jubiläum

□ Mit zahlreichen Sonderfahrten und einem bunten Aktionsprogramm für Familien im Bahnhof Sebnitz feierte die „Nationalparkbahn“ am 5. und 6. Juli 2019 ihr fünfjähriges Bestehen. Dabei kam zwischen Mikulášovice dol.n. (Nixdorf unt Bf) und Krásná Lípa (Schönlinde) neben den üblichen DBAG-Triebwagen der Baureihe 642 ein nostalgischer Triebwagen der ČSD-Baureihe M 262 zum Einsatz.

Die „Nationalparkbahn“ ist seit 2014 als Linie U28 in das Angebot des Verkehrsverbundes Oberelbe integriert. Sie verbindet die beiden Nationalparkregionen Sächsische und Böhmisches Schweiz. Auf ihrem Weg von Decín über Bad Schandau und Sebnitz nach Rumburk nutzt sie zu großen Teilen die Gleise der Sebnitztalbahn.



FOTO: NIELS KÜHNICK

M 262.043 passiert am Jubiläumswochenende die Ortschaft Mikulášovice (Nixdorf), im Hintergrund ist die Pfarrkirche St. Nikolaus zu erkennen.

FOTO: AXEL WITZKE



■ Nach zehnjähriger Abstellzeit fand 218 201 im Frühjahr 2019 bei der EGP aus Potsdam eine neue Heimat. Rechtzeitig zur Abnahme am 25. Februar 2019 erhielt die Maschine das blau-silberne Farbleid der EGP. Am 30. Juli 2019 konnte die 46-jährige Veteranin vor einem Autotransportzug im Cuxhavener Hafenbahnhof angetroffen werden.

Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.

**Dazu brauchen wir
die Besten!**

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

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

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr



FOTO: HELMUT SANGHEISTER

■ Traditionell dient 211030 der EGP als Zuglok für den „Störtebeker-Express“ der Rennsteigbahn, der in diesem Jahr an vier Sonntagen aus Anlass der Störtebeker-Festspiele in Ralswiek nach Bergen auf der Insel Rügen verkehrte. Am 6. sowie am 27. Juli 2019 begannen die Sonderfahrten in Ilmenau, am 13. Juli verkehrte der Zug ab Gerstungen und am 20. Juli ab Saalfeld. Ob 211030 auch im kommenden Jahr als Zuglok fungieren kann, ist ungewiss: Im Januar 2020 laufen die aktuellen Untersuchungsfristen der DR-Veteranin aus. Das Bild zeigt den Zug am 20. Juli 2019 bei Schkortleben.

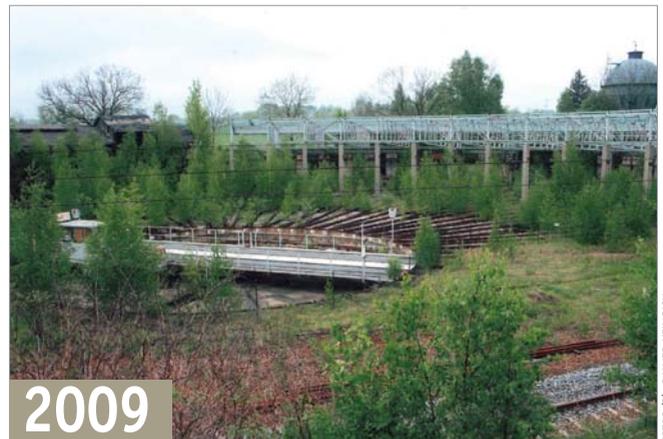
ZEITREISE

Grünende Landschaften im Bw Chemnitz Hbf



1994

Blick auf den nie vollendeten Neubau des Lokschuppens 1 am 14. Mai 1994, kurz vor dem Einsatzen der Baureihe 228 (V 180).



2009

Die Natur eroberte das Gelände des Lokschuppens 1 rasch zurück, das Betreten des einsturzgefährdeten Gebäudes ist untersagt.

FOTOS (2): RAINER HEINRICH

■ Um 1900 wurden am Eisenbahnknoten Chemnitz die Reisezug- von den Güterverkehrsanlagen getrennt. Im Oktober 1900 eröffnete man in Hilbersdorf ein neues Heizhaus (Bw) für den Güterverkehr, im Oktober 1906 folgte ein Heizhaus für den Reiseverkehr an der Glöser Straße, das spätere Bw Chemnitz Hbf (von 1953 bis 1990 Bw Karl-Marx-Stadt). Am 1. Januar 1968 wurden die beiden Chemnit-

zer Bw zum neuen Groß-Bw Karl-Marx-Stadt zusammengeschlossen. Die Dampftraktion wurde in Hilbersdorf (von nun an Betriebsteil 2) konzentriert, Diesel- und E-Loks im ehemaligen Bw Hbf (Betriebsteil 1).

In den 1980er-Jahren wurden umfangreiche Modernisierungen geplant, insbesondere der Lokschuppen 1 musste dringend erneuert werden. Nach dem Teilabbruch verzögerte sich

der Wiederaufbau jedoch immer weiter, das Dach des Lokschuppens wurde nie geschlossen. Nachdem 1994 die letzten E-Loks der Baureihe 142 abgegeben worden waren, wurde das Gebäude nicht mehr benötigt.

Die Ruine des Lokschuppens 1 ist heute einsturzgefährdet, der nahegelegene Wasserturm aus dem Jahr 1906 wurde Mitte der 1990er-Jahre als technisches Denkmal rekonstruiert.



FOTO: TOBIAS MEYER

■ Am 26. Juli 2019 unternahm die Südostbayernbahn (SOB) zwischen Mühlendorf und Freilassing Messfahrten mit zwei Triebzügen der Baureihe 640. Insgesamt übernahm die SOB vier Fahrzeuge des Typs aus dem Sauerland.



FOTO: OLIVER WINNER

■ Von 114703 wurde die teilerlegte 99784 der RüBB im Zuge ihrer HU am 8. August 2019 von Putbus nach Meiningen überführt. Auf Rügen werden derweil die Arbeiten an den verbliebenen Teilen der Lok fortgesetzt.



FOTO: ALEXANDER BAUER

■ Wegen Personalmangels verzichtet die BRB bis zum Ende der Sommerferien in Bayern am 9. September 2019 auf die Bedienung des fünf Kilometer langen Streckenastes zwischen Landsberg und Kaufering auf der Fuchstalbahn. Am 12. Juli 2019 war VT 153 noch in Landsberg/Lech zu sehen.



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

■ Die Aufarbeitung der 86744 der MTEG schreitet voran. Am 3. August 2019 stand in Meiningen das Aufachsen der 77 Jahre alten Maschine auf dem Plan. Die Lok war seit einer Entgleisung im Jahr 2001 nicht mehr einsatzbereit.

Eisenbahnmuseum Schwarzwald

500 Handarbeits-Supermodelle in Spur II 1:22,5 / 64mm und 320 qm Anlagen und Schaukasten



www.eisenbahnmuseum-schwarzwald.de

Gewerbepark H.A.U. 22 - 78713 Schramberg

Traditions-Ort

Dessau ist seit 1911 vor allem als Keimzelle der Fernbahnelektrifizierung in Deutschland bekannt. Doch die Mulde-Stadt schrieb bereits lange vor diesem Datum Eisenbahngeschichte: Am 1. September 1840 eröffnete die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft den ersten Teilabschnitt Dessau – Cöthen der von Berlin nach Cöthen geplanten Strecke. Dessau war in der Frühzeit des deutschen Eisenbahnwesens schon eine Eisenbahnstadt. Im Dezember 2015 erhielt Dessau zudem einen S-Bahnanschluss an das Mitteldeutsche S-Bahnnetz.

Dessau wird Eisenbahnstadt

Erste Planungen aus dem Jahr 1836 sahen eine Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Leipzig mit einer Strecke zwischen Potsdam und Riesa (an der künftigen Leipzig-Dresdner Eisenbahn) vor. Dieser Plan wurde vom Komitee der Berlin-Sächsischen Eisenbahn-Gesellschaft jedoch bereits 1837 geändert. Nun sollte die Linie in Richtung Leipzig von Berlin aus bis Jüterbogk (damalige Schreibweise) führen, dort von der Riesaer Strecke abzweigen und über Wittenberg und Dessau das an der projektierten Magdeburg-Leipziger Eisenbahn gelegene Cöthen erreichen.

Nachdem auch das Herzogtum Sachsen-Anhalt dieser Linienführung zugestimmt hatte, erteilten am 15. Mai 1839 die Regierungen Preußens, Anhalt-Dessaus und Anhalt-Cöthens die Konzession. 1840 änderten die Aktionäre den Namen der Gesellschaft in „Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft“ (BAE) um.

Die Stammstrecke der BAE wurde in folgenden Etappen eröffnet:

1.09.1840: Dessau – Cöthen, 21,18 km

1.07.1841: Berlin Anhalter Bf – Luckenwalde – Jüterbogk, 62,79 km

18.08.1841: Coswig (Anhalt) – Roßlau – Dessau, 22,01 km

28.08.1841: Wittenberg – Coswig (Anhalt), 14,76 km

10.09.1841: Jüterbogk – Wittenberg, 31,94 km

Damit war knapp zweieinhalb Jahre nach der Konzessionserteilung die 152,7 Kilometer lange Gesamtstrecke von Berlin bis Cöthen befahrbar. Mit der in Cöthen geschaffenen Anbindung an die Magdeburg-Halle-Leipziger Eisenbahn ergaben sich Anschlüsse über Halle a. d. Saale nach Thüringen und Bayern sowie von Leipzig nach Dresden.

1848 kam die Linie zwischen Jüterbogk und Röderau (bei Riesa) hinzu. Nachdem am 17. August 1857 der 25,6 Kilometer lange Abschnitt Dessau – Bitterfeld in Betrieb gegangen war, entstand durch Verlängerung der BAE-Strecke ab Wittenberg mit der dortigen Elbeüberquerung die noch heute als „Anhalter Bahn“ geläufige Direktroute Berlin – Halle (S.)/Leipzig:

1.02.1859: Bitterfeld – Halle (S.), 30,1 km

1.02.1859: Bitterfeld – Leipzig, 31,3 km

3.08.1859: Wittenberg – Bitterfeld, 36,6 km

Das Empfangsgebäude des Dessauer Hauptbahnhofs entwarf der „Hausarchitekt“ der BAE Franz Schwechten, der später in Berlin neben dem zweiten Anhalter Bahnhof auch so bekannte Bauwerke wie die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche und das Haus Vaterland schuf.

Keimzelle des elektrischen Zugbetriebs

Zur Erprobung der elektrischen Traktion im Fernbahnbetrieb wählte die Königlich-Preußische Staatsbahn die aus strategischer Sicht unbedenkliche Flachlandstrecke Dessau – Bitterfeld aus. Dabei waren bereits die Verlängerungen nach Magdeburg und Leipzig/Halle ins Auge gefasst.

Beim Studium von Akten in den Archiven fällt auf, mit welcher Sachkenntnis und vor allem mit welchem Tempo die damals Verantwortlichen im Ministerium und in der K.ED. Halle in Zusammenarbeit mit den E-Firmen Entscheidungen auf diesem neuen Fachgebiet herbeigeführt haben.

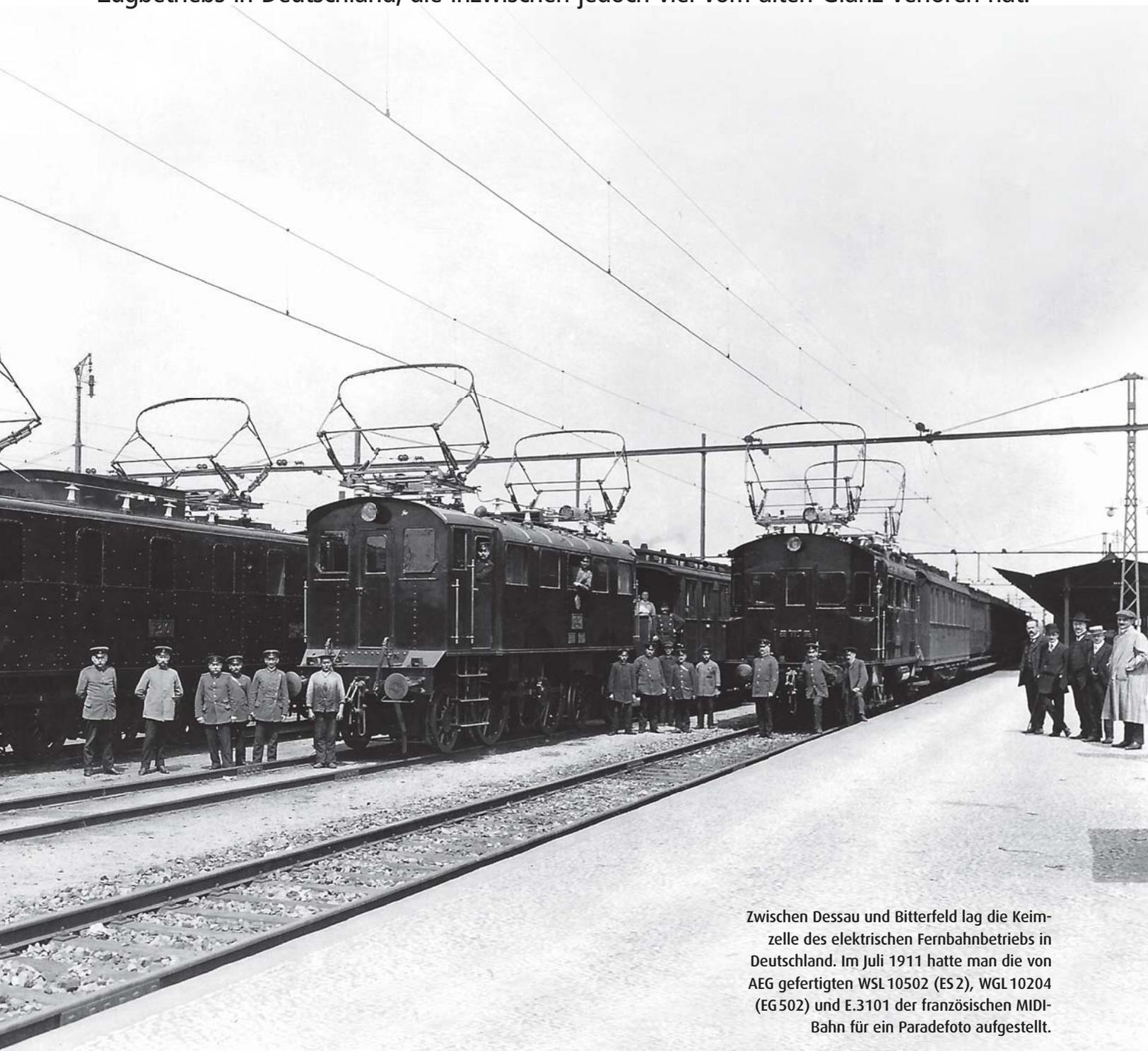
Die Elektrifizierung des ersten Abschnitts führten die AEG zwischen Bitter-



FOTO: AEG/SIG. GLANERT

Wo Preußens E-Loks laufen lernten

Eisenbahnuninteressierten fällt zum Stichwort Dessau in der Regel zunächst das Stichwort Bauhaus ein. Für Freunde der Schiene hingegen ist die Stadt in Sachsen-Anhalt vor allem ein Ort mit großer Eisenbahntradition und eine Keimzelle des elektrischen Zugbetriebs in Deutschland, die inzwischen jedoch viel vom alten Glanz verloren hat.



Zwischen Dessau und Bitterfeld lag die Keimzelle des elektrischen Fernbahnbetriebs in Deutschland. Im Juli 1911 hatte man die von AEG gefertigten WSL 10502 (ES 2), WGL 10204 (EG 502) und E.3101 der französischen MIDI-Bahn für ein Paradedfoto aufgestellt.



FOTO: SIG. P. GLANERT

Das prächtige Empfangsgebäude wurde 1876 vom Architekten Franz Schwechten entworfen, der sich und den Herzögen von Anhalt in Dessau auch mit dem sogenannten Mausoleum von Dessau ein Denkmal setzte.

feld und Raguhn (einschließlich) und die SSW zwischen Raguhn (ausschließlich) und Dessau aus. Somit kamen im Sommer 1910 Fahrleitungsbauer nach Dessau. Nach Abnahme des Kraftwerks Muldenstein und der Fern- und Fahrleitungen wurde am 18. Januar 1911 mit der badischen E-Lok A 1-1 der Betrieb auf der 26 Kilometer langen Versuchsstrecke eröffnet.

Die erste preußische E-Lok, WSL 10501, die spätere ES 1, nahm am 26. Januar 1911 den Versuchsbetrieb auf. Im März standen mit den A 1-1, WSL 10501, WSL 10502 und E.3101 vier E-Loks zur Verfügung. Letztere, eine von der AEG für die französische MIDI-Bahngesellschaft gebaute Lok, verfügte über eine elektrische Nutzbremse, die hier erprobt werden sollte. Im zweiten Halbjahr kamen die D-gekuppelten Güterzugloks WGL 10204, 10206, 10207 und 10208, die ab 1912 als EG 502, 504, 505 und 506 bezeichnet wurden, und als Nachzüglerin die WSL 10503 (ES 3). Im Bau befanden sich noch die WSL 10505 und 10506 (ES 5 und 6) sowie WGL 10203 und 10205 (EG 501 und 503). Deren Anlieferungen erfolgten 1913 und 1914.

In Berlin bestand die Absicht, die Stadt-, Ring- und Vorortstrecken auf elektrischen Betrieb umzustellen. Das künftig einzusetzende Fahrzeugmaterial wurde deshalb zwischen 1912 und 1914 zwischen Dessau und Bitterfeld erprobt. Die bekanntesten Teile der hier getesteten Triebfahrzeuge sind die Triebgestelle EB 1 und 2.

Im September 1913 waren die Umbau- und Erweiterungsarbeiten im Kraftwerk Muldenstein abgeschlossen. Es verfügte nun über fünf 3,3-MW-Bahnstrommaschi-

nen, und die Fahrleitungsspannung betrug jetzt 15 kV, die Frequenz $16 \frac{2}{3}$ Hz. Auch die 1912 begonnene Weiterelektrifizierung nach Magdeburg und Leipzig/Halle zeigte erste Erfolge. Ab Dezember 1913 fuhren E-Loks über Bitterfeld bis Delitzsch,

Mit vier Lokomotiven begann der Betrieb

ab Juni 1914 weiter bis Neuwiederitzsch. Im Mai 1914 wurde der E-Betrieb auf der Güterbahn zwischen Wahren Vbf und Schönefeld aufgenommen.

Die ersten der 1912 bestellten Serien-E-Loks ES 9 und 11 sowie EG 511 und 512 erschienen zwischen März und Juli 1914 zur Inbetriebnahme in der Betriebswerk-

stätte Bitterfeld, dann beendete der Ausbruch des Ersten Weltkriegs alle weiteren Bemühungen. Der elektrische Betrieb wurde am 4. August 1914 eingestellt und ab 1915 wurden zahlreiche E-Loks für den weiteren Einsatz nach Schlesien abgegeben. Unmittelbar nach dem Kriegsende begannen die Vorarbeiten zur Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebs, doch erst ab Januar 1921 verkehrten auf der Leipziger Güterbahn wieder mit E-Loks bespannte Züge. Es dauerte noch bis zum 9. April 1922, bis eine E-Lok auch wieder den Dessauer Hauptbahnhof erreichte.

1922 fiel die Entscheidung, in Dessau ein neues Ausbesserungswerk für elektrische Triebfahrzeuge zu errichten. Die im März 1923 begonnenen Arbeiten zogen



FOTO: AEG/SIG. P. GLANERT

Die WGL 10204 verlässt im Eröffnungsjahr 1911 mit einem bunt gemischten Personenzug den Bahnhof Raguhn in Richtung Dessau.



Die beiden mit den Triebgestellen EB1 und 2 bespannten Halbzüge im Jahr 1914 im Bahnhof Greppin.

sich aufgrund der schlechten Wirtschaftslage über sechs Jahre hin, bis am 2. Dezember 1929 das neue Werk, vorläufig noch als Betriebsabteilung des Raw Halle, eröffnet wurde. Am 1. August 1933 wurde es dann ein selbstständiges Raw.

Zerstörung, Demontage und Wiederaufbau

Bei dem Bombenangriff auf Dessau am 7. März 1945 wurden die Bahnanlagen – wie vermutlich beabsichtigt – nicht so schwer beschädigt wie das übrige Stadtgebiet. Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs wurde jedoch schwer getroffen und das im Süden der Stadt liegende RAW zu etwa 60 Prozent zerstört.

Nach Reparatur der Gleis- und Fahrleitungsanlagen fuhr man ab dem 30. Juli 1945 von Leipzig Hbf über Bitterfeld hinaus wieder bis nach Dessau elektrisch. Die Verlängerung bis Zerbst erfolgte im Dezember 1945. Im RAW begannen die Aufräumungs- und Instandsetzungsarbeiten, so dass dort die kriegsbeschädigten E-Loks repariert und die einsatzfähigen unterhalten werden konnten. Der Wiederaufbau des Empfangsgebäudes auf dem Hauptbahnhof dauerte länger und wurde erst 1951 mit dem ersten Teilabschnitt beendet. Bis Mitte der 1950er-Jahre konnte es baulich komplettiert werden.

Ab April 1946 mussten die ortsfesten Anlagen des elektrischen Zugbetriebs ge-

Dem Wiederaufbau folgt die Demontage

mäß des SMAD-Befehls Nr.95 demontiert und gemeinsam mit den elektrischen Triebfahrzeugen als Reparation an die UdSSR abgeliefert werden. Jahrzehnte später waren immer noch Relikte der ehemaligen Fahrleitungsanlagen in Dessau zu finden, die nicht der Demontage anheim gefallen waren. Da im RAW Dessau vor



FOTO: SIG. S. GRASSMANN

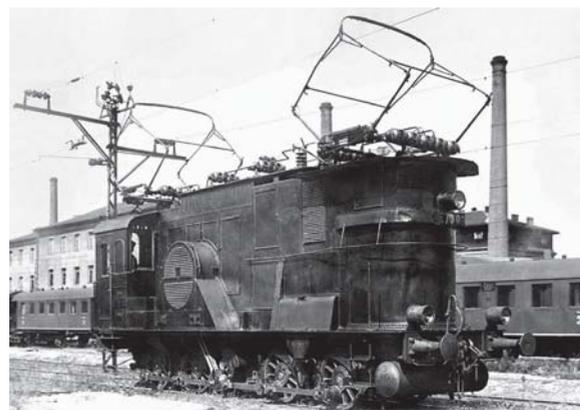
Blick in das Maschinenhaus des Rkw Muldenstein mit den fünf 3,3-MW-Bahnstrommaschinen von Siemens und Halske.

Kriegsende Flugzeugteile gefertigt worden waren, fiel es gemeinsam mit den Anlagen der elektrischen Zugförderung unter den von der sowjetischen Besatzungsmacht verfügbaren Demontagebeschluss. Parallel zur befohlenen Herstellung der Transportfähigkeit der elektrischen Triebfahrzeuge erfolgten die Demontagen. Diese endeten Ende Dezember 1946, nachdem 85 Prozent der Werksausrüstungen in die UdSSR abtransportiert worden waren.

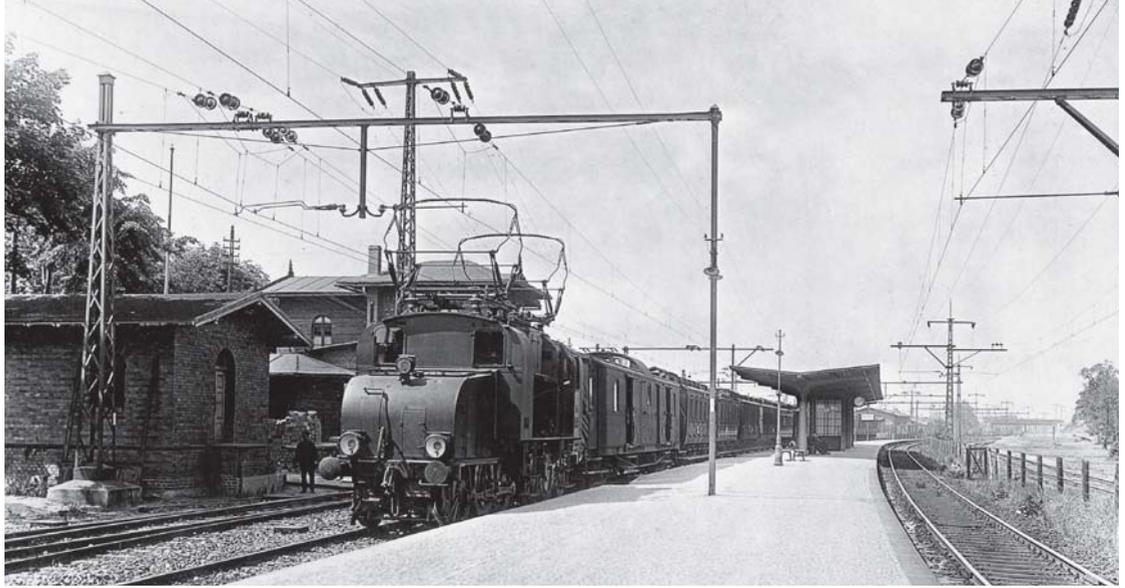
Ein weiterer tiefer Einschnitt war ab 1946 die Demontage der zweiten Gleise auf den von Dessau Hbf ausgehenden Strecken in Richtung Bitterfeld, Köthen und Roßlau. Das zweite Gleis behielten lediglich die Abschnitte Dessau Hbf-Roßlau/Meinsdorf und ab Wolfen über Bitterfeld nach Halle (S) und Leipzig.

Unmittelbar nach Beendigung der Demontagen begann man im RAW Dessau

mit dem Wiederaufbau, so dass bald die Reparatur von Verbrennungstriebwagen und Kleinloks sowie die Kesselaufarbeitung für Dampfloks aufgenommen wer-



EG 508 (spätere E7008) sollte rund um Berlin eingesetzt werden, wurde aber davor zwischen Dessau und Bitterfeld erprobt.



EG 523, die spätere E7123, legt im Bf Wolfen auf der Fahrt von Dessau nach Leipzig einen Halt ein. Das Foto entstand um 1922.

FOTO: SIG. DR. M. LENTZ

den konnten. Nachdem ab 1952 im Werk wieder Flugzeugteile produziert werden sollten, standen finanzielle Mittel für den Wiederaufbau der zerstörten Halle 2 zur Verfügung. Bereits am 24. Juni 1953 wurde dieses Vorhaben aufgegeben, und das Werk stand der DR für die Wiederaufarbeitung der aus der UdSSR zurückgekauften E-Loks zur Verfügung.

Die Wiederelektrifizierung 1957/58
Nach dem Rückkauf der Kraft- und Unterwerksausrüstungen und der E-Loks durch die DDR-Regierung erfolgte die Elektrifizierung der Strecke Halle – Magdeburg, die Anfang 1957 fertiggestellt war. Deren ursprünglich geplante Verlängerung von Halle nach Leipzig hätte in Leipzig-Wahren den Wiederaufbau des Unterwerks einschließlich der von Muldenstein dorthin führenden Bahnstromfernleitung bedingt. Zu diesem Zeitpunkt fanden Versuche mit Umrichtern statt, welche die Landesfre-

quenz in Bahnstrom umrichten und künftig die Unterwerke einschließlich der 110-kV-Bahnstromfernleitungen erübrigen sollten. Da die Versuche noch nicht abgeschlossen waren und man keinen Stillstand bei der Streckenelektrifizierung hin-

Elektrischer Neustart ab Mitte der 50er-Jahre

nehmen wollte, begannen 1957, abweichend von der ursprünglichen Planung, die Arbeiten zur nunmehr dritten Elektrifizierung zwischen Roßlau/Dessau und Bitterfeld. Auf dieser Teilstrecke wurde der elektrische Betrieb am 17. März 1958 aufgenommen, die Fortsetzung bis Leipzig war am 9. Juni 1958 fertiggestellt.

Damit entstanden zwei elektrifizierte Strecken, die im November 1958 mit Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Halle und Leipzig miteinander ver-

bunden wurden. Die Elektrifizierung der noch eingleisigen Strecke Dessau – Magdeburg erfolgte erst 1974/75, womit der elektrifizierte Mitteldeutsche Ring wieder geschlossen war.

Die Bahnstabsbrücke

Das Dessauer Stadtzentrum und den im Westen liegenden Ortsteil Ziebigk verbindet eine Brücke. Anfangs war das ein 1908 erbautes und von den Dessauern schlicht „Überführung“ genanntes Bauwerk. Es existierte bis zu seinem Abriss im Jahr 1957. Die an gleicher Stelle, jedoch auf den alten Pfeilern neu erbaute Brücke wurde höher angelegt und am 24. Dezember 1960 eingeweiht. Anfang des neuen Jahrtausends musste dieses Bauwerk wiederum einem kompletten Neubau weichen. Die am 15. Mai 2003 eingeweihte Stabboogenbrücke war eine wesentliche Voraussetzung für die Neutrassierung der über sie führenden Bundesstraße B 184.

DIE „ÜBERFÜHRUNG“



In den 1930er-Jahren entstand dieses Foto vom Hauptbahnhof. Dessau besaß damals noch eine Bahnsteighalle.



Das Foto aus dem Jahr 2016 zeigt das sanierte Empfangsgebäude und die umgestalteten und vereinfachten Gleisstrukturen.

Die bekannte Brücke, welche die Gleisanlagen des Dessauer Hbf überspannt, war (und ist) ein beliebter Standpunkt für Eisen-

bahnfotografen, boten sich ihnen doch in südlicher Richtung die Gleisanlagen des Personbahnhofs und in nördlicher Richtung die

des Güterbahnhofs. Beim Vergleich der beiden Bilder sind zahlreiche Veränderungen im Gelände des Hauptbahnhofs festzustellen.



FOTO: H.-J. LANGE



FOTO: HANS-JOACHIM SIMON (ARCHIV LUDGER KENNING)

Ende der 50er-Jahre war der Lokmangel in der DDR so groß, dass man sogar drei in Dessau hinterstellte E95 reaktivierte. Hier fährt E9503 mit einem Güterzug durch Dessau Süd nordwärts.

Zu DR-Zeiten war der Bahnhof ein Halt für einige Schnellzüge der Verbindungen Saalfeld – Berlin sowie für Eilzüge Aschersleben – Berlin und Görlitz – Magdeburg. Auch einige zwischen dem Bundesgebiet und Westberlin verkehrende D-Züge nahmen ihren Weg über Dessau. Nach der Wende hielten in Dessau Hbf auch IR- sowie IC-Züge und sogar ein EC-Zugpaar.

Seit 2006, dem Inbetriebnahmejahr des Berliner Hauptbahnhofs, wird Dessau ausschließlich von Regionalzügen angefahren, da sich Dessau abseits der Hauptstrecken Berlin – Halle/Leipzig und Magdeburg – Halle – Leipzig befindet. Sollte auf einer dieser Strecken wieder einmal etwas nicht funktionieren, dann kann man mit etwas Glück hier auch durchfahrende IC- und ICE-Züge sehen.

Die Vollsperrung der Strecke Halle – Magdeburg im zweiten Halbjahr 2019 beschert Dessau durch die umgeleiteten und dort haltenden IC-Züge wieder einmal schnelle Verbindungen nach Magdeburg, Halle und Leipzig.

In den Jahren 2008 bis 2012 erfolgte ein erster umfassender Umbau einschließlich einer grundlegenden Sanierung der Gleis- und Oberleitungsanlagen des Eisenbahn-Verkehrsknotens Dessau-Roßlau und somit auch der Anlagen am Hauptbahnhof Dessau. Der Spurplan des Bahnhofs wurde vereinfacht, so dass eine Durchfahrgeschwindigkeit von 160 km/h möglich ist. Am 5. Dezember 2010 wurde das elektronische Stellwerk (ESTW) Dessau in Betrieb genommen.

Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs wurde energetisch saniert, womit dessen Energieverbrauch um mehr als 50 Prozent gesenkt werden soll. Die Schwerpunkte aller Maßnahmen der Sanierung lagen auf der umfassenden Gestaltung und Neuordnung des Bahnhofs. Die

Kombination von Ausstellungsflächen der Stadt, der Bauhaus-Stiftung und des Umweltbundesamtes mit einem Wartebereich sollte den Innenraum zu einem Erlebnisort machen und die Wartezeit kurzweilig und angenehm gestalten. Diese Bemühungen sind leider in ihren Anfängen steckengeblieben. Auch das an den Wochenenden geschlossene Reisezentrum hinterlässt nicht gerade einen kundenfreundlichen Eindruck.

Die Anbindung nach Berlin verschlechtert sich

Der Regionalexpress nach Berlin

Nach dem Wegfall der von Frankfurt am Main über Dessau nach Berlin führenden IR-Linie ist Dessau nicht nur zum Leidwesen zahlreicher Mitarbeiter des in Dessau angesiedelten Umweltbundesamtes lediglich an die vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) bestellte Regionalexpresslinie RE 7 angeschlossen. Die Berliner schickten anfangs ihre mit „Airport-Express Schönefeld“ beschrifteten Züge, be-

Blick aus dem Postenhaus des Bahnübergangs Peterholzstraße direkt beim Raw Dessau: 204001 wird gleich Dessau Süd erreichen (21. September 1979).

stehend aus einer E-Lok der Baureihe 143 und vier Doppelstockwagen, auf der Fahrt von Wünsdorf-Waldstadt über Flughafen Berlin-Schönefeld, die Stadtbahn nach Belzig und darüber hinaus bis nach Dessau. Diese Züge hielten zwischen Dessau und Berlin an jeder Milchkanne, von einem Express konnte im Vergleich mit einer Regionalbahn nicht die Rede sein. Es war die einzige direkte Verbindung zwischen Dessau und Berlin.

Acht Minuten schneller wurde es ab dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2012. Nachdem die Elektrotriebzüge der Baureihe 442 nach langem Zulassungsprocedere durch das EBA nun langsam in Fahrt gekommen waren, lösten sie die Doppelstock-Wendezüge ab. Zwischen Dessau und Berlin-Wannsee war man mit diesen Zügen nicht mehr lange 84 Minu-



FOTO: H.-J. LANGE

E18 19 hat 1968 in Dessau Hbf den D128 Berlin Stadtbahn – München übernommen und wird ihn bis Camburg befördern.



FOTOS: H.-J. LANGE



Im April 1958: Die Bahnstabsbrücke wird abgetragen. Ein seltener Gast, ET25 015 der Haltinger Eisenbahnfreunde, besucht die 1960 eingeweihte neue Bahnstabsbrücke bei einer Rundfahrt am 13. Juli 1991. Im Mai 2003 ging die neue Stabbogenbrücke in Betrieb. Einfahrt hat die RB aus Magdeburg, die hier auf die S2 wechselt.

Für das mitteldeutsche S-Bahnnetz wurden 51 Triebzüge bestellt, davon 36 dreiteilig (1442 100 bis 135) und 15 vierteilig (1442 200 bis 214). Die Auslieferung fand zwischen März und Dezember 2013 statt. Abweichend von der roten DB-Regio-Farbgebung erhielten sie einen silbergrauen Anstrich und grüne Türen.

Wie sich sehr schnell herausstellte, war die Anzahl der Triebzüge mehr als knapp bemessen. Außerplanmäßige Reparaturen, größere Schäden und andere Ereignisse, die dem Eisenbahnbetrieb eigen sind, reduzieren oft den einsatzfähigen Fahrzeugpark und zwingen zu Zugausfällen, Kürzungen im Zuglauf oder Einschränkungen im Platzangebot, was permanent zu Verärgerungen bei den Fahrgästen führt.

Mit dem weiteren Ausbau des S-Bahnnetzes war geplant, in der so genannten Betriebsstufe II ab Dezember 2015 von Leipzig und Halle aus die Endpunkte Dessau und Lutherstadt Wittenberg in das wachsende Netz einzubeziehen. Die bereits von Leipzig nach Bitterfeld verkehrende S2 sollte dort geteilt und wechselweise weiter nach Dessau und Lutherstadt Wittenberg fahren. Ebenso sollte eine neue Linie S8 von Halle nach Bitterfeld in Betrieb

ten unterwegs, sondern nur noch 76 Minuten. Hinzu kam, dass ein Halt in Thießen entfallen war. Sechs Jahre später beträgt die Fahrzeit allerdings schon wieder 81 Minuten.

Mit der S-Bahn nach Dessau?

Sowohl in Leipzig, als auch Halle existieren seit 1969 eigene S-Bahnnetze. Im Oktober 1997 fand der erste Spatenstich für eine beide Städte verbindende S-Bahnstrecke statt. Das Vorhaben scheiterte alsbald wegen zu hoher Kosten. Ein nunmehr zweiter „erster“ Spatenstich am 19. März 2002 erwies sich als erfolgreicher.

Anschluss an die S-Bahn Halle/Leipzig kommt

Die teilweise neu trassierte Strecke, auf der seit dem 12. Dezember 2004 die als S-Bahn „HALLEIPZIG“ bezeichnete Linie S10 verkehrt, ging dann auch planmäßig in Betrieb, nur die in Aussicht gestellten elektrischen Triebzüge standen noch nicht zur Verfügung. Somit verkehrten mit E-Loks der Baureihe 143 bespannte Doppelstock-Wendezüge im 30-Minutentakt mit einer Fahrzeit von 36 Minuten.

Mit der Freigabe des neuen City-Tunnels in Leipzig zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bayerischen Bahnhof ging

mit vierjähriger Verspätung am 15. Dezember 2013 die erste Betriebsstufe der neuen S-Bahn in Betrieb.

Das Unternehmen firmiert unter der Bezeichnung „S-Bahn Mitteldeutschland“ und umfasst den Großraum Leipzig/Halle, wobei die Streckenendpunkte sich bis Zwickau, Hoyerswerda, Geithain, Wurzen, Bitterfeld und Halle erstrecken. Das Netz mit seinen sieben Linien besitzt eine Streckenlänge von 430 Kilometern und verfügt über 104 Stationen.



FOTO: VOLKER EMERLEBEN

Seit 2011 erstrahlt das sanierte Empfangsgebäude Dessaus wieder in neuem Glanz. Der äußere Schein trägt jedoch und täuscht über das langweilige Innenleben hinweg.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Während der aktuellen Totalspernung der Strecke Halle – Magdeburg verkehren die IC-Züge über Dessau. Im Hintergrund: das ehemalige Bw Dessau und die Kuppel des Mausoleums.

gehen und von dort nach Dessau und Lutherstadt Wittenberg verkehren. Umstiegsbeziehungen zwischen beiden Linien und Richtungen waren in Bitterfeld vorgesehen. Die Trennung beider Linien auf zwei Äste erscheint für den Ortsunkundigen irreführend. Besser wäre es gewesen, etwa eine S21 von Leipzig und eine S22 von Halle nach Dessau und eine S81 von Leipzig und eine S82 von Halle nach Lutherstadt Wittenberg einzuführen.

Doch zuvor gab es ein Problem. Die im Mai 2012 erfolgte Ausschreibung der Betriebsstufe II durch die NASA (Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt) gewann Abellio-Rail Mitteldeutschland GmbH. Einsprüche der unterlegenen DBAG führ-

ten dazu, dass die NASA am 1. Oktober 2013 erklärte, dass die Angebote in Teilen neu zu bewerten seien. In Anbetracht der dadurch zu erwartenden Verzögerung zog Abellio sein Angebot zurück. Somit sollte nun DB Regio als Zweitplatzierte der Ausschreibung für die Linien S2 und S8 präsent sein.

Aufgrund der zeitverzögernden Vergabepaxis bestellten vor einer endgültigen Entscheidung der NASA weder Abellio noch die DBAG neue Fahrzeuge. Da die bei DB Regio vorhandenen 51 Talentzüge für den erweiterten Verkehr auf der verlängerten S2 und der neuen S8 nicht ausreichten, bestand nun die Absicht, den Verkehr mit modernen Doppelstockwa-

gen, die tunneltauglich sein mussten, und E-Lokbespannung durchzuführen. Da derartige Fahrzeuge im eigenen Bereich nicht verfügbar waren, wurden sie aus anderen Regionen ausgeliehen.

Doch die laufenden Umbauarbeiten im Halleschen Hauptbahnhof kamen als Begründung gerade recht, dass die geplante S8 wegen eingeschränkter Gleiskapazitäten zum 13. Dezember 2015 nicht eingeführt werden kann. Somit verblieb zu diesem Termin nur die über den jetzigen Endpunkt Bitterfeld bis Dessau verlängerte S2, auch Lutherstadt Wittenberg wurde von dieser Linie nicht angefahren. Als Fahr-



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Der mit Triebzügen der Baureihe 442 bediente RE7 aus Berlin ist in Dessau eingetroffen.

BAUHAUSSTADT DESSAU



FOTOS: WIKIPEDIA

Ansicht des 1926 errichteten und zwischen 1996 und 2006 restaurierten Dessauer Bauhaus Gebäudes.



Zu den drei Meisterhäusern gehört das wieder neu aufgebaute Wohnhaus von Walter Gropius.

Dessau steht dieses Jahr im Zeichen des Jubiläums „100 Jahre Bauhaus“. Die Design-Schule mit Weltruf, die von Walter Gropius 1919 in Weimar gegründet wurde und zwi-

schen 1925 und 1932 ihren Sitz in Dessau hatte, hinterließ dort zahlreiche Spuren, weshalb etliche Bauten in der Stadt und das angrenzende Gartenreich seit 1996 Welterbe-

Status genießen. Für Kunst- und Designliebhaber ist die Stadt an der Elbe ein Besuchsziel ersten Ranges, das seit einigen Jahren leider nur mit Nahverkehrszügen erreichbar ist.



Eine S5 nach Zwickau steht im Mai 2014 abfahrbereit in Halle. Anfans zierte grüne Türen und ein S-Bahn-Logo die Talent II-Züge.



Eine fünfteilige S2 erreicht am 16. September 2016 den Dessauer Hauptbahnhof. Rote Türen und das DBAG-Logo sind jetzt angesagt.

zeuge verkehrten ausschließlich mit E-Loks der Baureihe 182 bespannte Doppelstockzüge. Mit den dadurch freigesetzten Talent-Triebzügen ließen sich, zumindest teilweise, ausfallende Garnituren auf den anderen Linien ersetzen.

Die von DB Regio wegen der Verzögerungen verspätet bestellten 19 dreiteiligen und zehn fünfteiligen Triebzüge gingen im zweiten und dritten Quartal 2016 in Betrieb. Ihr Einsatz erfolgt seit Dezember 2016 vorwiegend auf den Linien S2 und S8 mit der erwähnten Teilung in Bitterfeld nach Dessau und Lutherstadt Wittenberg. Über diese Endpunkte hinweg verkehren die Züge zweistündlich als Regionalbahnen bis Magdeburg, Falkenberg und Jüterbog.

Die nachbestellten Züge unterscheiden sich von den vorhandenen durch rote Türen, außerdem befindet sich an den Stirnseiten das DBAG- anstatt des S-Bahn-Logos. Der ohnehin zu knapp bemessene Fahrzeugpark wird dezimiert durch einen hohen Reparaturbestand von bis zu 20 Prozent. Andererseits sind werktags außerhalb der Berufsverkehrszeiten in der Abstellanlage Dessau Hbf ein bis zwei Triebzugeinheiten abgestellt. Diese könnten doch eventuell zur Verstärkung der Züge auf der S3 und S5 eingesetzt werden, denkt der eisenbahninteressierte Laie. Doch das sei nach Auskunft von DB Regio nicht möglich, denn die Züge mit den grünen und roten Türen sind mit unterschiedlicher Software ausgerüstet, die einen gemeinsamen Betrieb im Zugverband verhindert. Für derartige hausgemachte Probleme dürfte der frustrierte Reisende wohl kaum Verständnis aufbringen. Da bleibt mittelfristig wohl bloß die Umrüstung der älteren Züge auf die neuere Software übrig.

Sollte der eine oder andere Leser 2019 mit der Eisenbahn zum Bauhausjubiläum nach Dessau kommen, wird er in Dessau Hbf und auch in Dessau Süd jeglichen Hin-

weis (in Form des grünen S-Bahnsymbols) auf die S-Bahn vermissen. Warum sollte sich die DBAG die Mühe machen, einige dieser Aufkleber an geeigneten Stellen anzubringen? Schließlich handelt es sich nur um die ohnehin erforderliche Ablösung der abgewirtschafteten Regionalbahnzüge durch neue Fahrzeuge. Allein die Tatsache, dass sie nun nicht mehr im Leipziger Hbf enden, sondern unter der City hindurchfahren, rechtfertigt es kaum, sie mit dem Markenzeichen „S-Bahn“ zu betiteln.

Obwohl mitteldeutsche S-Bahnzüge nun in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Brandenburg unterwegs sind, gibt es als weiteren Nachteil keinen einheitlichen S-Bahn-Tarif. Gültig sind die Tarife der jeweiligen Verkehrsverbünde. Dort, wo es keine gibt oder wo Verbundgrenzen überschritten werden, gilt der DBAG-Tarif. Immerhin wird der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes, der den größten Teil des Streckennetzes abdeckt, ab Dezember 2019 über Delitzsch bis nach Bitterfeld und Dessau für die S-Bahnzüge eingeführt.



101 063, unterwegs mit IC2311. Die Lok wirbt seit einiger Zeit für das aktuelle Jubiläum „100 Jahre Bauhaus“ und fordert ihre Betrachter zu einem Besuch Dessaus („visit Dessau“) auf.



Vor über 100 Jahren unternahm Preußen erste Versuche mit elektrischen Triebfahrzeugen mit Einphasen-Wechselstrom. Die Anfänge und die Geschichte des elektrischen Zugbetriebs in Mitteldeutschland erzählt dieses neue Buch. (Erhältlich im Pressehandel oder bei der VGBahn unter www.vgbahn.info)

Der Anschluss an das S-Bahnnetz hat der Eisenbahnstadt Dessau trotzdem Vorteile in Form schneller getakteter Verbindungen gebracht. Einen (Wieder-)Anschluss an das Fernbahn-Netz soll einst der nun allseits diskutierte Deutschlandtakt bringen. Erst dann wird Dessau wieder ein richtiger Eisenbahn-Knotenpunkt sein. □

Peter Glanert/al

Brockenbahn-Winterzauber

Der erste Adventskranz mit
fahrender Eisenbahn

Von Hand gefertigt
und aufwändig
handkoloriert

Die Brockenbahn
FÄHRT!

Mit Musik



Designed in
Germany

Kerzen nicht im
Lieferumfang enthalten

Betrieb mit 3 „AAA“-
Batterien oder mit Netzadapter
(nicht im Lieferumfang enthalten)

Produkt-Nr.:
422-JIN01.01
Maße: ca. 40 x 24 cm
(Ø x Höhe)
Produktpreis: € 199,80
(zahlbar auch in 4 Monats-
raten zu je € 49,95)
zzgl. € 9,95 Versand

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!



Mit Beleuchtung

Dank der LED-Beleuchtung
schimmert sanftes Licht aus
dem detaillierten Modell des
original Brockenbahnhofs

Erst eins, dann zwei, dann drei, dann vier, dann
steht das Christkind vor der Tür. Alle Jahre wie-
der wächst mit jeder Kerze, die wir anzünden die Vor-
freude auf das Weihnachtsfest!

Mit Musik, Beleuchtung und Bewegung!

Dieser immergrüne Adventskranz aus lebensnahen Tan-
nenzweigen bietet Bewegung, Lichterfunkeln und fest-
lichen Liederklang in einem. Während die authentisch
modellierte Brockenbahn das von innen beleuchtete
Dorf umrundet, erklingt ein Medley aus acht klassi-
schen Weihnachtsmelodien. Der Bahnhof ist dem Ori-
ginal-Startbahnhof der Brockenbahn nachempfunden.
Das Winterdorf und die Eisenbahn sind aus Künst-
lerskulpturenguss von Hand gefertigt und handbemalt.

Dieses Meisterwerk ist aus-
schließlich bei The Bradford Exchange erhältlich – reservieren Sie daher am Besten
noch heute und genießen Sie „Brockenbahn-Winterzauber“!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 87573

Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **28. Oktober 2019**

Ja, ich reserviere den Adventskranz
„Brockenbahn-Winterzauber“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
 Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

Name/Vorname

Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

X

Unterschrift

Telefon (nur für Rückfragen)

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

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **87573**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

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

Telefon: **06074/916916**

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

WIEEE: 97075536



IRE 460 und ICN kreuzen am 17. August 2005 in Thunstetten (zwischen Herzogenbuchsee und Langenthal) auf der Neubaustrecke Mattstatten – Rothrist. Die Doppelspur rechts ist die bisherige Linie Bern – Zürich, die natürlich immer noch für Interregios in Betrieb ist.

traktiver und auch schneller machen. Inzwischen nimmt der Taktfahrplan konkrete Züge an. Er könnte den Eisenbahnverkehr hierzulande revolutionieren.

„Die Schweiz ist das Vorbild für den Deutschland-Takt“, so Leister. Dort habe man in den 80er-Jahren einen Hochgeschwindigkeitsverkehr à la Deutschland geplant, der aber bei einer Volksabstimmung durchfiel. „Die Ratlosigkeit war groß. Man wollte die Eisenbahn entwickeln, hatte aber kein Konzept mehr“, erzählt Leister. „Dann kam eine neue Idee auf. Ausgehend von einem Gesamtfahrplan galt es, Infrastrukturmaßnahmen anzugehen, mit nur ein bisschen Neubaustrecke, und die meisten Kantone sollten davon profitieren. Das kam durch.“ Die Verantwortlichen nannten das Projekt griffig „Bahn 2000“. Schneller, häufiger und bequemer – das war die Leitidee. „Am Ende entstanden die drei Vollknoten Basel, Bern und Zürich, die untereinander in weniger als einer Stunde erreichbar waren.“ Die Inbetriebnahme der ersten Etappe erfolgte mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 (s. MEB 2/2005).

„Es wird ja stets behauptet, die Schweizer seien schon immer viel Bahn gefahren. Das ist ein schönes Gerücht. In den 80er-Jahren war die Schweiz genauso gut oder schlecht wie Westdeutschland. Erst als mit dem Taktfahrplan und den Bahn 2000-Maßnahmen der Schienenverkehr wesentlich attraktiver wurde, sind die Fahrgastzahlen durch die Decke gegangen. Auf diese Weise muss man es erzählen“, betont Leister.

„Kern der Eisenbahn ist das Netz! Wenn man das Netz an einem Fahrplan ausrichtet, dann funktioniert das System. So einfach ist das.“ Es habe lange gedauert, bis diese Idee sich hierzulande durchsetzte. „Inzwischen haben es so viele kapiert, dass es Mainstream wurde“, resümiert Leister mit zufriedem Lächeln.

Seit 2008 gebe es die Initiative Deutschland-Takt. Verschiedene Eisenbahnüberzeugte bei Aufgabenträgern oder Verkehrsunternehmen, Umwelt- und Fahrgeverbänden hätten immer wieder mit-

Über kaum ein Thema wird derzeit mehr diskutiert als über den Deutschland-Takt. Auch die Bundesregierung hat ihn seit einiger Zeit für sich entdeckt. Hans Leister, einer der Initiatoren des Deutschland-Taktes, erläuterte dem MEB bei einem Gespräch in Berlin, um was es dabei geht.

Ein Land im Takt

Derzeit könnte man meinen, dass die Schiene wirklich vor einer großen Zukunft steht. Die Autoindustrie ist gebeutelt von Abgaskandalen und steht vor der vermutlich größten Umstrukturierung ihrer Geschichte, da das Ende des Verbrennungsmotors möglich scheint. Wie das ausgeht, ist noch ungewiss. Dass der zunehmende Massentourismus mit seinen klimaschädlichen Auswirkungen so nicht weitergehen kann, liegt ebenfalls auf der Hand.

Die Einhaltung der zugesicherten Klimaschutz-Ziele drängt zahlreiche Regierungen zu einschneidenden Maßnahmen. Viele Verkehrs- und Umweltpersonen betonen, dass der Eisenbahn als potentiell klimafreundlichem Verkehrsträger eine bedeutende Rolle zukommen muss. Doch der Verkehrsträger Schiene muss leistungsfähiger und wesentlich attraktiver

werden, wenn der Umstieg auf die Bahn freiwillig erfolgen soll. Zahlreiche Bahnexperten sehen im sogenannten Deutschland-Takt ein entscheidendes Element, um diesen Wandel in der Mobilität zu erreichen. Er soll das Bahnfahren einfacher, at-



„Nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig“, lautete die Devise in der Schweiz bei der Konzeption des Taktfahrplans.

FOTO: WIKIPEDIA

einander gesprochen und es lasse sich gar nicht mehr rekonstruieren, wer die Ursprungs-Idee hatte, erinnert sich der Verkehrsexperte. „Jedenfalls sind wir irgendwann zum Schluss gekommen, wir müssen uns jetzt zusammenschließen und für den Deutschland-Takt richtig Werbung machen. Das war vor elf Jahren.“

Warum die Idee so lange geschlummert habe und erst jetzt, seit ein, zwei Jahren so hochgekommen sei, habe verschiedene Gründe. „Unter Mehdorn galt noch, dass der Deutschland-Takt komplett zu ignorieren sei. Er wurde dabei von einigen Beratern, die sich heute nicht mehr so gern daran erinnern, bestärkt. Es galt die Vermutung, das sei in einem großen Land wie

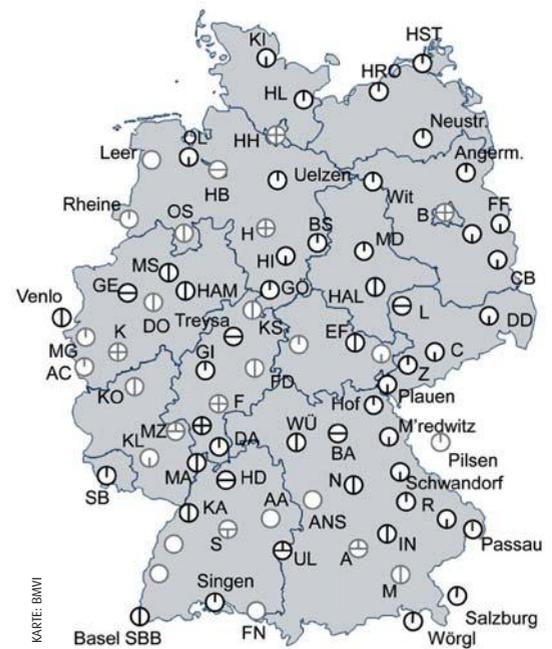
Keine Sympathie für den Takt in der Mehdorn-Ära

Deutschland gar nicht möglich. In der Schweiz ginge das, weil sie so klein sei“, erzählt Leister und erklärt, dass die Landesgröße eigentlich keine Rolle spiele. In der Schweiz sei ein Gegenargument gewesen, dass es dort nicht funktionieren könne, weil es Berge gebe, während in Holland, wo ein landesweiter Taktverkehr damals schon eingeführt worden war, Flachland sei. „Die Schweiz besitzt tatsächlich ein vergleichsweise komplexes Netz, viele eingleisige Strecken mit Bergen und Tunnel. Die Ausgangslage ist dort schwieriger als bei uns“, so die Einschätzung Leisters.

Ein wesentliches Merkmal des Taktverkehrs sind Knotenbahnhöfe, wo Züge zu

definierten Zeiten zusammentreffen. „In der Schweiz sind die größten und wichtigsten Bahnhöfe, Basel, Bern und Zürich, zugleich Taktknoten. Das funktioniert bei uns nicht. Frankfurt, Berlin oder Köln als Taktknoten, das geht nicht, weil dort zu viele Linien in zu kleinen Bahnhöfen zusammentreffen. Man bekäme in Köln nicht alle Linien zur Minute Null in den Bahnhof. Ein Berater sagte damals zu Mehdorn, um das zu realisieren, müsste man den Kölner Dom abreißen. Schon stand die Aussage: Geht nicht!“

Eine Machbarkeitsstudie der TU Braunschweig aus dem Jahr 2015 habe jedoch gezeigt, dass ein Deutschland-Takt prinzipiell möglich sei. Aber: Im Unterschied zur Schweiz, wo auch bei den schnellen Linien ein Aufenthalt von fünf bis sechs Minuten an den Knotenbahnhöfen vorgesehen sei, werde dies in Deutschland nicht möglich sein, so Leister. „Da man ja auch dem Luftverkehr Konkurrenz machen soll, kann man zwischen München und Hamburg nicht an drei Knotenbahnhöfen jeweils bis zu zehn Minuten halten und bis zu einer halben Stunde verlieren. Die schnellen ICE-Linien werden keine Bummelzeiten erhalten, um Anschlüsse abzuwarten. Wichtig sind aber die Taktknoten in der Region. Dort, wo nur alle Stunde ein Zug fährt, ist der Anschluss notwendig. Deshalb sind Cottbus, Magdeburg und Ingolstadt im System wichtige Knoten. In München, Köln oder Berlin kommt man sowieso weiter oder die Richtungsanschlüsse sind ausreichend.“ Vor zwei, drei Jahren habe sich



Resultierende Knotenstruktur

- ⊙ Knoten zur vollen Stunde
- ⊖ Knoten zur halben Stunde
- ⊕ 15/45-Knoten (insbesondere bei 30'-Takten/Rhythmen)
- ⊗ Knoten wie oben, aber nicht alle Linien eingebunden
- Knotenpunkt ohne Anschlussknotenstruktur

die generelle Meinung geändert, als die Mehrheit der Fachleute auf den Zug aufgesprungen sei und den Deutschland-Takt für erfolgversprechend befunden habe.

Gekippt sei die Stimmung auch, weil der Deutschland-Takt in den Rahmen der letzten Koalitionsvereinbarung passe, die wiederum beinahe eins zu eins die Forderungen der Verbände in der Allianz pro Schiene widerspiegele. „2017 wurden drei plakative Kernforderungen aufgestellt: Deutschland-Takt, Trassenpreishalbung und Innovation. Das ging beinahe unverändert in den Koalitionsvertrag.“



FOTO: PHILIPP ERNST

Anlässlich des 150-jährigen Bestehens der Hafentbahn in Hamburg im Jahr 2016 entwarf Gudrun Geiblinger für die Firma Metrans eine Kunstlok. Werbeträger ist 386 020. Ob der hansestädtische Hafen am Ende wirklich die große Bedeutung hat, muss sich noch zeigen.



FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Das wird bei zunehmendem Schienenverkehr immer schwieriger: Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr und Güterzüge auf derselben Trasse, wie hier bei Lindhorst unweit von Hannover.

Nicht zuletzt spielen der Druck der anstehenden Klima-Probleme, das abzusehende Verfehlen der Klimaschutzziele eine erhebliche Rolle. „Die Verdoppelung des Personenverkehrs haben wir uns schon immer auf die Fahnen geschrieben und dabei war der Umweltgesichtspunkt ein wichtiges Argument. Klimaziele stehen ja ebenso im Koalitionsvertrag, nur nicht so genau, wie sie erreicht werden sollen. Lediglich beim Schienenverkehr herrscht Einigkeit, dass er helfen könnte“, so Leister.

Der Klimaschutz erfordert ganz neue Ansätze

Inzwischen sei man schon weit fortgeschritten bei der Formulierung des Ziel-fahrplans. „Wir sind mittendrin. Es gab einen ersten Entwurf des Gutachters SMA & Partner AG, der 2018 publiziert wurde. Dort wurden für ganz Deutschland und einzelne Regionen komplette Fahrpläne vorgestellt. Das führte zu Diskussionen mit den Ländern und mit dem Güterverkehr.“

Sei Mai 2019 liegt ein zweiter Entwurf zum Fahrplan 2030 vor, „wieder sind nicht alle zufrieden, vor allem der Güterverkehr benötigt ausreichend Systemtrassen. Dabei erreicht man Themen, die beim Güterverkehr wirklich schwierig sind“, betont Leister. „Die ganze Güterverkehrsplanung in Deutschland basiert darauf, dass Hamburg und Bremerhaven die entscheidenden deutschen Häfen sind und die anderen europäischen Häfen nicht so stark wachsen. Die Realität sieht anders aus. Rotterdam wächst. Das hat aber unmittelbare Auswirkungen auf den Güterverkehr und es betrifft die Rheinschiene, die noch

mehr Verkehr aufnehmen muss. Es ist nicht gesagt, dass die Waren vorwiegend über Hamburg, die Nord-Süd-Strecke und den Brenner nach Italien gehen. In Rotterdam hat man aber ein Riesenproblem, dort hat man sich politisch verpflichtet, die zusätzlichen Containermengen ab dem Hafen auf der Schiene abzuführen. Kein Problem, so scheint es, man besitzt ja eine großartige Strecke nur für den Güterverkehr – bis zur Grenze. Nach Emmerich geht es durch das Ruhrgebiet, irgendwo, irgendwo, bevor südlich von Köln alle Züge wieder zusammentreffen, und dann soll alles auf die beiden Rheinstrecken passen“, gibt Leister zu bedenken. Der Deutschland-Takt müsse deshalb auch mit dem Güterverkehr abgestimmt werden. Es dürfe nicht sein, dass der Güterverkehr nur nachts Trassen erhält, wenn kein Personenverkehr fährt. „Es wird Infrastrukturmaßnahmen geben, die nur der Verbesserung des Gü-

Zum Deutschland-Takt gehört ebenso ein Fernverkehrsflächen-netz mit Trassen bis 200 km/h, die unter anderem auch für schnelle Regionalexpressangebote für preisbewusste Reisende genutzt werden können.

terverkehrs dienen“, davon ist Leister überzeugt. Vielleicht müsse man von Karlsruhe bis zur holländischen Grenze eine Neubaustrecke für den Güterverkehr bauen. Aber das sei eine Utopie, solange Deutschland nicht einmal in der Lage sei, in angemessener Zeit Zulaufstrecken zum Brenner oder Gotthard und Lötschberg zu planen oder gar zu bauen.

„Im zweiten Entwurf vom 7. Mai 2019 gibt es eine Grafik zum Güterverkehr, wo dessen Trassen dargestellt sind. Ausbaumaßnahmen für den Güterverkehr gibt es bereits. Der Ostkorridor gehört dazu und die Strecke nach Horka sowie der Ausbau Hannover – Berlin. Man plant jetzt von Stendal nach Berlin eine zweigleisige Güterstrecke, unabhängig vom Fernverkehr. Viele Infrastrukturmaßnahmen dienen beidem“, erklärt Hans Leister.

„Übrigens: In der Schweiz fahren fast doppelt so viele Züge pro Strecke und Kilometer als in Deutschland, wo das Netz als überlastet gilt. Die Schweizer sind dabei noch pünktlicher und zuverlässiger. Das hat aber Gründe. Bei uns verhaken sich Züge zu oft. Ein Beispiel: Der Bahnhof Spandau ist vermurkt, weil die Ein- und Ausfahrten auf beiden Seiten nicht zusammenpassen. Viel zu viele Züge müssen Gleise wechseln und blockieren sich gegenseitig. Es handelt

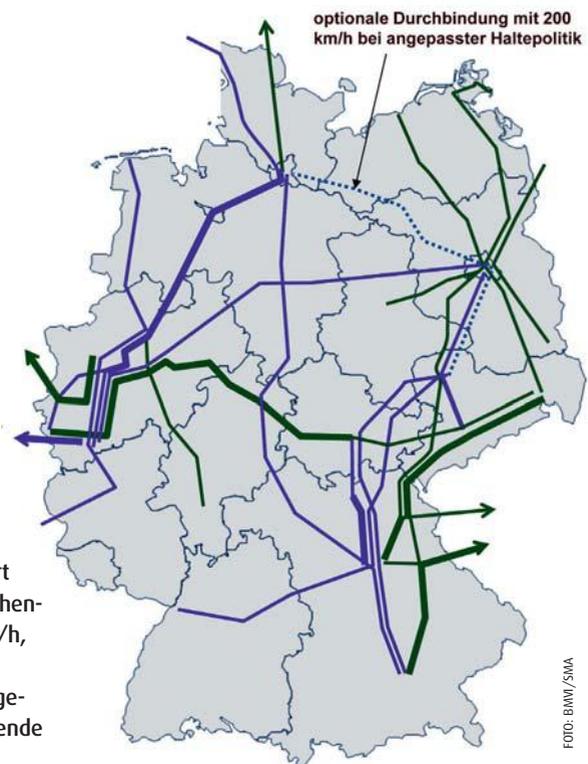


FOTO: BMW/SMA

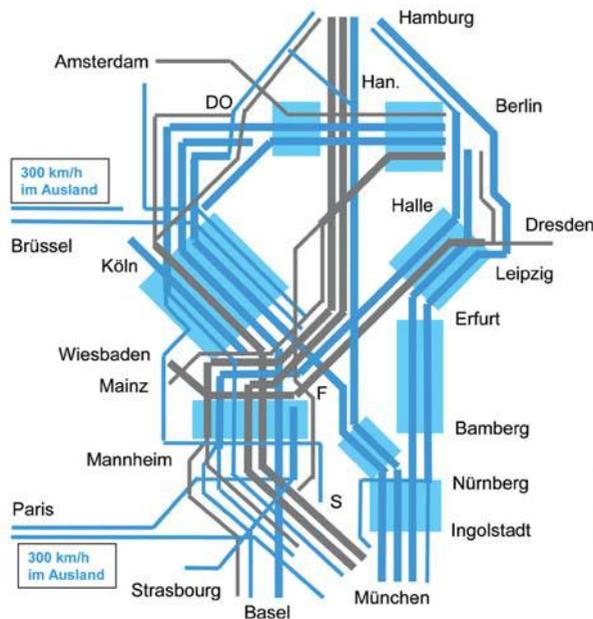


FOTO: BMWI

sich nicht um zwei Strecken, die dort zusammentreffen, sondern um Strecken, die miteinander verwoben sind. Die Sanierung beziehungsweise Entflechtung Spandaus ist deshalb Bestandteil der Infrastrukturmaßnahmen des Deutschland-Takts. Diese Liste ist aber bewusst noch nicht veröffentlicht, weil dann viele einen Schreck bekommen werden. Auch im Zulauf zum Berliner Nord-Süd-Tunnel findet sich Ähnliches“, erläutert Leister.

Anfang des nächsten Jahres soll der dritte und vorerst letzte Entwurf zum Deutschland-Takt vorgestellt werden. Die Beteiligung der Länder und aller anderen Betrof-

fenen nehme zu, auch weil die Bedeutung dieser Zukunftsplanung zunehmend erkannt werde. Viele Bundesländer seien zudem schon seit langem Verfechter von Taktfahrplansystemen. Bayern sei da ein Vorreiter gewesen. „Der Bayern-Takt brachte viele zusätzliche Fahrgäste in die Züge und das ist überall so, wo Anschlüsse funktionieren“, betont der ehemalige Connex-Manager.

Deutschland sei ein multizentrales Land, „dort brauche ich Knoten, wo man alles zusammensammelt, das Umsteigen muss funktionieren, Linientausch muss möglich sein. Wir wissen das doch bereits

Alles ~~muss~~
will man
selber
machen.

modell
hobby
Spiel

Erlebe die Vielfalt unterschiedlichster Freizeitangebote hautnah!

Ob Modellwelt, Tekkie Area, Spielwiese oder Kreativraum: Dich erwarten vier Tage Abenteuer auf 90.000 Quadratmetern.

NEU: **FUNSPORT PARK**

3.-6.
Oktober 2019

modell-hobby-spiel.de

Folge uns auf: [f](https://www.facebook.com/modellhobbyspiel) [i](https://www.instagram.com/modellhobbyspiel) /modellhobbyspiel

FOTO: JURGEN HOUSTEL



Rund um Porta Westfalica weist die Strecke Bielefeld – Hannover zahlreiche Kurven auf, die schnellen Verkehr verhindern. Das soll sich dank einer Hochgeschwindigkeitstrasse ändern.

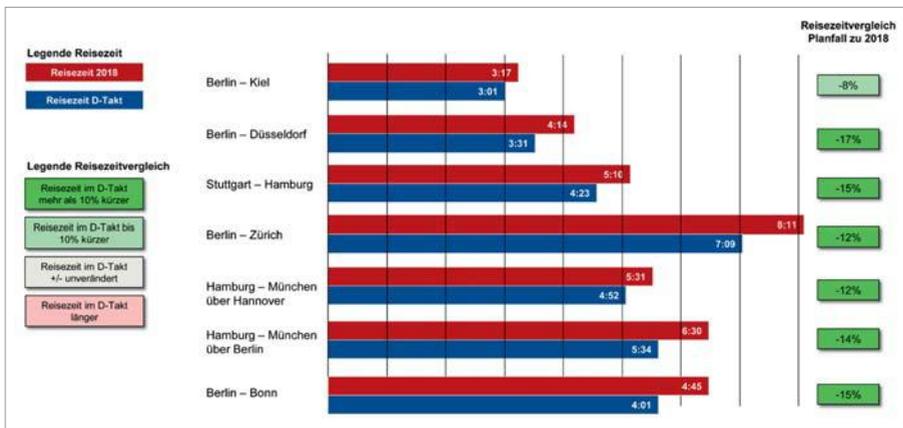


FOTO: BMWI

Der Deutschland-Takt bringt nicht nur bessere Umstiegsmöglichkeiten; auf den meisten Verbindungen führt er auch mindestens zu kleinen Fahrzeitgewinnen.

seit 1971 beziehungsweise 1979 durch die Einführung des IC-Systems. Das ist alles kein neues Wissen. Und es war damals ein riesiger Erfolg.“ Die Grundausrichtung des Deutschland-Taktes am Fernverkehr sei sicher richtig, aber es müsse ein Geben und Nehmen bei der Fahrplanerstellung stattfinden. Die weitreichenden Auswirkungen des Deutschland-Taktes gingen am Ende schließlich runter bis zu den Busbahnhöfen. „Wenn ein Bahnhof Taktknoten ist, muss auch der Busbahnhof groß genug sein, damit die Fahrgäste, die gleichzeitig ankommen, weiterfahren können. Und am Ende muss sogar die Bahnsteigunterführung überprüft werden, ob die Leute da alle gleichzeitig hindurch kommen. München und Hannover etwa brauchen wahrscheinlich eine zusätzliche

zweite Bahnunterführung. In Köln wird ein Teil der Läden und Buden in den Unterführungen weichen müssen, sonst klappt das Umsteigen nicht.“

Aus Leisters Worten spricht Überzeugung. „Doppelt so viele Fahrgäste bei nur geringfügig ausgebautem Netz – wir sprechen ja nicht von einer Verdoppelung des Netzes, meist handelt es sich nur um lokale Bau-Maßnahmen vor Ort. Das ist eine echte Herausforderung, aber machbar.“

Da stellt sich zwangsläufig die Frage, ob der Zeithorizont 2030 für die Einführung des Deutschland-Taktes nicht zu ehrgeizig ist? „Es hängt am Geld, am Planungsrecht und an der Kapazität der Industrie. Man könnte nicht von jetzt auf sofort dreimal so viel bauen wie heute. Aber jetzt muss man erst einmal planen und ab 2023 ist dann

richtig viel Geld nötig“, so der erfahrene Bahn-Manager. Und der Deutschland-Takt werde ja nicht über Nacht, sondern schrittweise eingeführt. „Die Schweiz hat es vorgemacht. Dort nannte man es Etappierung und der Begriff beginnt sich auch bei uns durchzusetzen. Man wird den Fahrplan wahrscheinlich jährlich dem Ist-Zustand anpassen müssen, mit dem großen Ziel am Horizont.“

Schließlich gehören laut Leister zur Realisierung des Deutschland-Taktes in dem Konzept, das sich jetzt abzeichnet, auch zwei neue Hochgeschwindigkeitsstrecken, deren Bau in der Regel jahrelang dauert. „Da ist einerseits Würzburg – Nürnberg für 300 km/h. Da benötigt man mehr Kapazität für den Güterverkehr, das ist aktuell eine zweigleisige Strecke für ICE- und Güterverkehr. Man braucht eine neue Strecke und zwar so, dass Würzburg und Nürnberg Knotenbahnhöfe werden, mit 30 Minuten Fahrzeit dazwischen – eine vom Fahrplan abgeleitete Hochgeschwindigkeitsstrecke. Dann wäre vieles behoben, was im Moment Kopfzerbrechen macht, etwa dass man in Nürnberg, aus Berlin kommend, Richtung Regensburg und Passau immer 40 Minuten auf Anschluss warten muss. In der Folge stünden dem Güterverkehr dreimal so viele Tassen zur Verfügung im Vergleich zu heute, auch tagsüber. Die Güterverkehrsbetreiber wollen nicht ausschließlich in die Nachtstunden verschoben werden, sondern ihre Fahrzeuge möglichst auch rund um die Uhr nutzen.“

Diese Neubaustrecke sei notwendig, um den Knoten Nürnberg zu sichern, aber auch um die Fahrzeit zu verkürzen. Es sei erklärtes Ziel, den innerdeutschen Luftverkehr zu verdrängen. „Das gilt noch mehr für die zweite Neubaustrecke: Hannover – Bielefeld mit der Ausbaustrecke Hamm – Bielefeld, wo vor allem die Gleiszuweisung geändert werden muss. Dort gibt es heute vier Gleise, mit Trennung des Güter- und des Personenverkehrs auf je zwei Gleise. Beim Personenverkehr klemmt es, während der Güterverkehr die anderen Gleise nicht wirklich auslastet. Wenn man dort mit der Eurobahn fährt, die auf dem Abschnitt zwölfmal hält, ist man exakt so schnell wie der Güterverkehr. Eigentlich passt dort der Nahverkehr viel besser zum Güterverkehr. Man könnte die Personengleise für 250 km/h ertüchtigen, die Bahnsteige anpassen und hätte Nutzen für



FOTO: BODO SCHULZ

Ob die Höchstgeschwindigkeit der gerade erst angeschafften IC2 im Deutschland-Takt künftig ausreicht? Vielleicht werden einige Garnituren dereinst nur im RE-Verkehr Verwendung finden.



FOTO: PHILIPP ERNST

Die zu geringe Höchstgeschwindigkeit des ICE 4 (250 km/h) verhindert seinen freizügigen Einsatz im Konzept des Deutschland-Taktes.

alle. Übrigens: Erst in den 90er-Jahren hat man die nun fehlenden Bahnsteige entlang des Gütergleises zurückgebaut!" Von Bielefeld ginge es dann mit 300 km/h nach Hannover und von Wolfsburg mit derselben Geschwindigkeit nach Berlin. Damit will man den Luftverkehr NRW – Berlin möglichst auf Null bringen. Düsseldorf wäre nur mehr gut drei Stunden von Berlin entfernt. „Aber das wird ein Riesensprojekt bezüglich der Kosten“, warnt der Deutschland-Takt-Initiator.

Aufwendige Maßnahmen werden nötig sein

Ein wichtiges, noch völlig offenes Thema sei ohnehin die Kostenaufteilung, denn der Bund sei (noch?) nicht bereit, die Gesamtkosten zu tragen. Nahverkehrsmaßnahmen müssten die Länder mitfinanzieren. Das werde vor allem dann problematisch, wenn Maßnahmen nicht eindeutig zugeordnet werden können und am Ende sowohl dem Regional-, dem Fern- als auch dem Güterverkehr zugutekommen. Formal sei manches eine Nahverkehrsmaßnahme, aber das Hauptinteresse könne der Güterverkehr haben. Da könne der Föderalismus in Deutschland durchaus hinderlich sein. Schwierig werde es auch bei Maßnahmen, die in einem Bundesland nötig seien, der Vorteil aber in einem anderen zu spüren sei. „Diese Diskussion gab es schon im Jahr 2014, als der Fahrplan für die VDE 8 aufgestellt wurde. Da gingen bestimmte Lösungen in Leipzig nicht, weil der Bahnhof Büchen in Schleswig-Holstein ‚falsch‘ gebaut ist. Es ist schwer, zu vermitteln, dass Schleswig-Holstein den Bahnhof für den Nahverkehr umbauen muss, damit es in Leipzig besser wird.“

Falls der dritte auch der letzte Entwurf sein sollte, käme im Anschluss die Etappie-

rung. „Bei Netz heißt das fahrplan- und kapazitätsorientierter Infrastrukturausbau. Als das Wort ‚Deutschland-Takt‘ in der Mehrdorn-Ära nicht ausgesprochen werden durfte, musste eben ein Begriff erfunden werden, um denken zu dürfen. Grube nahm zum ersten Mal das Wort ‚Deutschland-Takt‘ in den Mund, aber das Thema musste bei der DBAG erst einmal ankommen. Inzwischen hat sich bei der Bahn viel verändert. Glücklicherweise“, freut sich Leister.

Bezüglich der Finanzierung habe man noch Zeit. Vor 2023 wird sowieso kein Meter gebaut. Ein sehr viel größeres Problem sieht Leister jedoch beim Planungsrecht, das unbedingt geändert werden müsse, und zwar in puncto Schnelligkeit. Es könne nicht sein, dass unter Umständen wegen Einsprüchen zehn Jahre ins Land gehen, bevor gebaut werden könne. Es müsse doch möglich sein, innerhalb von zwei Jahren mit Betroffenen zu sprechen und notfalls ein Gerichtsverfahren auszugetragen. Im Vergaberecht gebe es auch klare Fristen. „Vielleicht gibt es ja irgendwann ein Vorrangverfahren für klimabedeutsame Investitionen? Was macht man, wenn dort auch ein Juchtenkäfer auftaucht, der das Projekt Stuttgart 21 beinahe aufgehalten hätte? Deshalb muss der Deutschland-Takt gut geplant werden, damit einem Richter dargelegt werden kann, dass man für die Strecke Bielefeld – Hannover nur 30 Minuten brauchen darf, damit der Takt funktioniert“, so Leister.

Bei der Etappierung kämen das Verkehrsministerium und vor allem DB Netz ins Spiel. Beide müssten die Reihenfolge der Baumaßnahmen festlegen und sie ins normale Baugeschehen eingliedern. „Die LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) wird ja gerade erhöht und es muss ebenso viel am Bestandsnetz unternom-

men werden. Der Bereich zwischen Bestandsnetzunterhaltung und Ausbau ist fließend und es könnte sein, dass bereits weit fortgeschrittene Planungen noch einmal geändert werden müssen, wie etwa Berlin – Hannover, wo derzeit 250 km/h geplant, im Deutschland-Takt jedoch 300 km/h erforderlich sind“, erläutert Leister. Bund und Netz müssten den Anfang machen, aber dann werde es erforderlich sein, die regionalen Partner und Verbände mit einzubeziehen, deren Konzepte auch etappiert werden und funktionieren müssten. Das sei höchst komplex und auch



Hans Leister, Jahrgang 1952, plante von 1992 bis 2000 die Neuausrichtung des Regionalverkehrs in Berlin/Brandenburg und setzte sie um. Ab 2001 war er Manager bei Connex (heute Transdev) und Keolis. Nach einem nochmaligen Intermezzo in der SPNV-Planung beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ist er bis heute als Berater für Bahnunternehmen und Aufgabenträger tätig. Er ist einer der Mit-Erfinder und Taktgeber des Deutschland-Taktes sowie Co-Vorsitzender der Arbeitsgruppe 1 des Zukunftsbündnisses Schiene. Nebenbei veröffentlichte er 2018 einen Eisenbahn-Thriller („Der Tunnel“).



FOTO: BODO SCHUIZ

Wie der zukünftige Fernverkehr aussehen wird, ist noch ungewiss. Ob der Deutschland-Takt dann noch Kapazitäten für freie Anbieter wie Flix-Train bereithalten wird, ist nicht sicher.

schwieriger als in der Schweiz, denn an dieser Stelle sei die Größe des Landes schon ein Thema – die vielen Regionen und deren Wechselwirkungen untereinander. „Am Ende ist es eine Gleichung mit ziemlich vielen Unbekannten“, erklärt der Bahnexperte. „Hinzu kommt noch das Thema Fahrzeuge. Doppelt so viele Fahrgäste 2030 bedeutet auch annähernd doppelt so viele Fahrzeuge. Und es werden auch mehr Fahrzeuge benötigt, die 300 km/h fahren können. Wahrscheinlich brauchen wir demnächst einen ICE 5.“

Aber vor der Beschaffung neuer Fahrzeuge müsse man sich das künftige Geschäftsmodell im Fernverkehr überlegen. Weiter wie bisher, vom staatseigenen Unternehmen als Quasi-Monopol betrieben? Eigenwirtschaftlich? Wie könne man dafür sorgen, dass die im Takt erforderlichen Verkehre auch gefahren werden? „Vielleicht kommt ein Unternehmen und sagt, ich möchte aber anders fahren. Um den Deutschland-Takt zu halten, muss es eine Verpflichtung geben, dass die systemrelevanten Linien auch tatsächlich so gefahren werden. Derjenige, der die 8.30-Uhr-Trasse hat, muss auch die 9.30- und die 10.30-Uhr-Trasse fahren. Der darf nicht sagen, um 9.30 Uhr fahre ich nicht, weil da zu wenig los ist. Da muss die ganze Regulierung des Eisenbahnwesens mitgedacht und angepasst werden. Das sind Fragestellungen, die im vom Verkehrsministerium ins Leben gerufenen ‚Zukunftsbündnis

Schiene‘ gerade diskutiert werden.“ Das könnte dazu führen, dass es im Fernverkehr gravierende Veränderungen geben wird, sei es, dass Konzessionen für Linien vergeben werden oder der Fernverkehr ähnlich dem Nahverkehr ausgeschrieben wird.

„Im Grunde“, so Leisters Resümee, „reden wir im Rahmen des Deutschland-Taktes über einen völligen Neuanfang im Schienenwesen.“

Der Fernverkehr könnte sich komplett ändern

Die große Ernüchterung komme mit den Kosten. Zu den Konzepten gehöre immer eine Infrastrukturliste: „Wenn ich einen Fahrplan mache, muss ich wissen, worauf er basiert. Es ist ja schon einiges bekannt, was getan werden muss. Das wurde bisher jedoch nicht im Detail veröffentlicht, und das Verkehrsministerium verpflichtete den Gutachter zum Stillschweigen. Die Länder kämen sofort auf die Idee, zusammenzuzählen, was jedes Land bekommt, und würden vermeintliche Benachteiligungen beklagen. Das ist im Grunde genommen unerheblich, denn es geht um das ganze Netz. Aber so denken die Länder. Deshalb ist die Liste noch unter Verschluss. Mit dem dritten Entwurf soll die konkrete Liste veröffentlicht werden und dann werden sich Leute daran machen und ausrechnen, was das ungefähr kostet, und dann wird ein großer Schreck durchs Land gehen, weil es

sicherlich eine beachtliche zweistellige Milliardeninvestition ist und zwar nicht mit einer Eins vorne dran.“

Zuletzt bleibe noch das große Thema, wer das alles bauen soll, selbst wenn alles genehmigt und finanziert wäre. Es gebe kaum freie Baukapazitäten. Vielleicht müsse man dann künftig weniger Autobahnen bauen und so bei den dort involvierten Unternehmen Kapazitäten freisetzen. „Der Teufel steckt im Detail. Die Eisenbahn ist ein sehr komplexes System, beginnend beim Arbeitsrecht über das Planungsrecht, Wettbewerb, Regulierung, Trassenvergabe und so weiter. Das ist ein großer Topf Suppe und eine einzelne Zutat kann alles versauen“, bemerkt Leister trocken.

Zum Abschluss hat der Bahnexperte noch ein kleines Beispiel für die Komplexität eines Deutschland-Taktes parat:

„Ganz abgesehen vom allgemeinen Personalmangel ist auch der Schichtwechsel beim Personal ein Problem, vor allem im Güterverkehr. DB Cargo etwa benötigt sogenannte Personalwechselhalte. Die dauern etwa zwei Minuten zum Lokführerwechsel. Die Privaten hingegen benötigen Lokführerholungshalte, die 30 bis 40 Minuten dauern. Da macht der ganze Zug Pause, wie bei einem Lkw-Fahrer. Die DBAG verfügt bundesweit über Personal, die NE-Bahnen lassen den Lokführer auf der Lok, zwei grundsätzlich unterschiedliche Herangehensweisen. Bei den ersten Planungen zum Deutschland-Takt waren selbst dem erfahrenen Gutachter die Konsequenzen nicht bewusst, als die privaten Güterverkehrsbetriebe nach den Lokführerholungshalten fragten, den die Unternehmen bei der Trassenplanung gewöhnlich mitbestellen. Da sind die privaten EVU selbstbewusst genug, dies einzufordern. Auch so etwas muss berücksichtigt werden, und es kann sogar Geld kosten, wenn zusätzliche Gleise dafür erforderlich sind.“

Man darf darauf gespannt sein, wie sich der Deutschland-Takt weiterentwickelt und ob es gelingt, in Deutschland einen fortschrittlichen und nachhaltigen Schienenverkehr zu etablieren.

Sehr viele nützliche Informationen findet man auch auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbusendnis-schiene.html> □ **Stefan Alkofer**

Stolz aller Eisenbahner

Unser Überraschungsmodell 2019



39436 Dampflokomotive S 3/6, die „Hochhaxige“

Vorbild: Schnellzug-Dampflok der bayerischen Gattung S 3/6 als Lok der K. Bay. Staatseisenbahnen, Unterbaureihe d, die „Hochhaxige“ mit 2.000 mm Treibraddurchmesser. Betriebsnummer 3624. Spätere 18 441. Im Betriebszustand um 1912.

Modell: Komplette Neukonstruktion. Lokomotive weitgehend aus Metall. Filigranes Fahrwerk aus Metalldruckguss mit durchbrochenem Barrenrahmen. Freier Fahrwerksdurchblick. Detaillierte Darstellung des Führerstandes. Lampen weiß ausgelegt. 5-poliger Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. Serienmäßiger Rauchsatz, beleuchteter Führerstand, Zugbegegnungslicht digital schaltbar, mfx+ Decoder. Kurzkupplungskinematik zwischen Lok und Tender mit „Vitrinstellung“. Filigrane Rauchkammertür-Tritte, Hakenkupplung und Luftschlauch für Tender hinten sowie Kolbenstangenschutzrohre beiliegend. Länge über Puffer 26,7 cm.

Auf einen Blick:

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Mit den großen Treibrädern.**
- **Multiprotokoll-Decoder mit Spielwelt-Funktion.**
- **Detaillierte Darstellung des beleuchteten Führerstandes.**
- **Filigranes Fahrwerk aus Metall mit durchbrochenem Barrenrahmen.**

Dieses Modell finden Sie in Gleichstromausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22403.

€ 589,99 *



* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.



Die BLS gehört zu den Stammkunden von Railpool. Am 8. September 2016 führte 187 004 gemeinsam mit einer Schwesterlok bei Giornico einen Intermodal-Güterzug über die Gotthardbahn. Im Hintergrund ist der Turm der Kirche San Nicolao aus dem 12. Jahrhundert zu erkennen.

Railpool ist einer der führenden Lokomotiv-Vermieter Europas. Geschäftsführer Torsten Lehnert gewährt Einblicke in das Erfolgsrezept seiner Firma und erklärt, welche verkehrspolitischen Impulse er sich von der Politik erhofft.

Loks für alle Fälle

Egal ob in Schweden, Polen oder Deutschland: Die silbernen Loks mit dem charakteristischen hellblauen Streifen des Lokomotiv-Vermieters Railpool sind aus dem europäischen Bahnverkehr nicht mehr wegzudenken.

Der internationale Güterverkehr ist das Kerngeschäft des Münchner Unternehmens. Lokomotiven mit umfangreichen Länderpaketen machen einen großen Teil der Flotte aus. Solch komplexe Maschinen sind teuer in der Anschaffung und im Unterhalt, die verschiedenen Zugsicherungssysteme müssen durch regelmäßige Software-Updates immer auf dem neuesten Stand gehalten werden. Viele Verkehrsunternehmen scheuen solch hohe Investitionen und greifen stattdessen lieber auf Leih-



Lokomotiven des Typs Traxx von Bombardier bilden das Rückgrat der Railpool-Flotte. 186459 (Traxx MS) passierte am 19. Juni 2017 Graben-Neudorf auf dem Weg nach Mannheim.



Zwei Railpool-Loks der Baureihe 193 bespannten im Sommer 2019 die Flix-Train-Züge von Köln nach Berlin und Hamburg; 193990 war am 27. Juli 2019 auf der Fahrt nach Köln.

loks zurück. „Letztlich sind wir damit ein Kind der Liberalisierung des europäischen Bahnverkehrs“, stellt Railpool-Geschäftsführer Torsten Lehnert fest.

Start mit finanzkräftigen Geldgebern im Rücken

Gegründet wurde Railpool im Juli 2008 auf Initiative der KfW-Bank sowie der HSH-Nordbank. Lehnert war im Auftrag der beiden Geldgeber 2007 am Aufbau des Unternehmens beteiligt. Beide Geldhäuser waren bereits zuvor im Eisenbahngeschäft aktiv. „Das waren die perfekten Eigentümer für den Start, weil sie das Geschäft kannten und uns vertraut sowie uns unterstützt haben“, freut sich Lehnert noch heute. Die

Bestellung von 58 Bombardier-Traxx-Lokomotiven während der Innotrans 2008 machte das junge Unternehmen schlagartig bekannt. Solche Investitionen könne eine Firma nur mit finanzkräftigen Partnern im Rücken stemmen, betont Lehnert: „Wenn man für 200 Millionen Euro Lokomotiven kauft, ohne einen einzigen Kunden zu haben, braucht man einen gewissen Vertrauensvorschuss.“

Ursprünglich habe man auch in die Vermietung von Fahrzeugen für den Personenverkehr einsteigen wollen. Doch seit der Finanzkrise 2008 hätten sich die Bedingungen im öffentlichen SPNV stark gewandelt, erläutert Lehnert: „Deshalb haben wir uns schließlich ganz auf Lokomotiven konzentriert.“ So beschränkt sich die Perso-

nenzug-Flotte heute auf acht Triebzüge des Typs GTW von Stadler, die an Arriva in den Niederlanden vermietet sind. Die einst 45 Doppelstockwagen dagegen verkaufte man an die DSB. Lokpersonal stellt Railpool nicht zur Verfügung. Das sei wegen des großen Verwaltungsaufwands eine Sache für Spezialisten, meint Lehnert. Gleiches gilt für die Vermietung von Güterwagen.

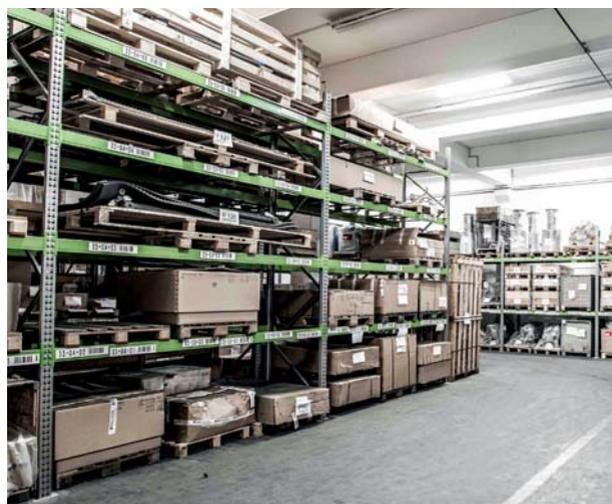
2014 veräußerten die KfW und die HSH ihre Unternehmensanteile an den amerikanischen Finanzinvestor Oaktree. Lehnert wertet auch diesen Verkauf als Glücksfall: „Finanzinvestoren führen eine Beteiligung anders als Banken. Sie gehen größere Risiken ein, um Wachstumschancen zu nutzen.“ Die aktuellen Zahlen bestätigen laut Lehnert diese Einschätzung: „Unsere Flotte



FOTO: BERND PIPLACK



Neben den Partnerwerkstätten verfügt Railpool auch über eigene Techniker, die in ganz Europa im Einsatz sind.



FOTOS (3): RAILPOOL

hat sich seit 2014 auf heute über 400 Lokomotiven vervierfacht."

Von Anfang an setzte Railpool auf ein sogenanntes „Pool-Konzept“. Die Kunden mieten dabei nicht eine einzelne Lokomotive fest an, sondern schließen einen Vertrag über eine Maschine einer bestimmten Baureihe und Ausstattung. So kann die Lok jederzeit gegen eine vergleichbare Schwestermaschine getauscht werden. Deshalb tragen die Lokomotiven des Unternehmens in der Regel die neutrale silberfarbene Lackierung mit den auffälligen hellblauen Seitenstreifen. Manche Kunden wie die Ruhrthalbahn oder Lineas aus Belgien verfügen über einige Maschinen, die in den eigenen Firmenfarben beklebt sind, aber es sind eben nur wenige,

Auf der Messe „transport logistic“ präsentierte Toshiba im Juni 2019 in München ein Mockup seiner Hybrid-Rangierlok HDB-800 in einer Mischlackierung aus DBAG- und Railpool-Farben.

Railpool kann auf ein umfangreiches Ersatzteillager zurückgreifen – von der einfachen Schraube bis zum kompletten Drehgestell.

so dass die Flexibilität innerhalb der Railpool-Flotte erhalten bleibt.

Zur Fahrzeugvermietung gehört bei Railpool auch ein umfassendes Service-

Angebot. Dieses „Full Service Konzept“ stützt sich auf eine umfassende Ersatzteilkhaltung sowie ein dichtes Netz von Partnerwerkstätten quer durch Europa. „Wir



FOTO: HELMUT SANGHESTER

155 138 trägt als erste Lokomotive dieses Typs die Railpool-Farben. Am 30. April 2019 war sie mit Kesselwagen bei Schkortleben unterwegs.



Torsten Lehnert war nach Abschluss seiner kaufmännischen Ausbildung ab 2000 für Siemens tätig. 2002 wurde er kaufmännischer Leiter der Dispolok-Sparte. Seit 2018 ist Lehnert Geschäftsführer von Railpool, bereits ab 2017 war er mit den Vorbereitungen der Firmengründung betraut.

schicken einen Techniker, der die Leute schult und stellen die Ersatzteile. Die Werkstatt selbst hat keine Investitionen", berichtet Lehnert. So können rasch neue Wartungstützpunkte eröffnet werden, bevorzugt an den Endpunkten der von den

„Wenn etwas kaputt ist, haben wir es auf Lager.“

Kunden bedienten Strecken. Die meisten Ersatzteile kommen direkt aus dem eigenen Lager in Garching bei München. „Unser Anspruch lautet: Wenn an den Loks etwas kaputt ist, dann haben wir es auf Lager. Es habe sich bewährt, komplexe Komponenten wie Drehgestelle und Getriebe bei Defekten rasch gegen neue Teile zu tauschen, erklärt Lehnert. Die defekten Bauteile könne man anschließend in Ruhe reparieren und dann wiederum als Ersatzteile einlagern.“

Als Teil der Serviceleistungen gewährleistet Railpool den ordnungsgemäßen Zustand der Fahrzeuge und sorgt dafür, dass die Loks technisch immer auf dem

neuesten Stand sind. Angesichts der vielen unterschiedlichen Regularien in den EU-Staaten sei dies eine Herausforderung, seufzt Lehnert. „Unser Know-how ist es, einen Überblick über die aktuellen Änderungen in den verschiedenen Ländern zu behalten und zu entscheiden, welche Updates wann durchgeführt werden müssen.“ Schließlich gehe es auch darum, die Flotte homogen zu halten, „damit am Ende nicht lauter Exoten unterwegs sind“.

Vor diesem Hintergrund überraschte der Kauf von 196 Elektroloks der Baureihen 151 und 155 aus DB Cargo-Beständen im Jahr 2017. Die sechsachsigen Altbau-loks sind Teil des neuen Geschäftsmodells „Lokpool“, das Railpool gemeinsam mit dem japanischen Technologiekonzern Toshiba startete, verrät Lehnert. Die DB Cargo mietet die Loks im Rahmen eines „Kapazitätsmietmodells“ zurück. Im Gegensatz zum klassischen Leasingkonzept leiht die DB Cargo keine fixe Anzahl an Lokomotiven. Stattdessen meldet das Unternehmen kurzfristig seinen Bedarf an Transportleistungen an. Railpool wählt dann aus dem Einsatzbestand die passende Anzahl an Loks aus. Für den Kunden bietet das den Vorteil, dass nur kurzfristige Zahlungen und keine langfristigen Verbindlichkeiten in der Bilanz auftauchen, klärt Lehnert auf.

Die nicht benötigten Loks dienen als Reserve sowie Ersatzteillieferer. Gut erhaltene Exemplare werden für den Verkauf an Dritte aufgearbeitet. Vermieten werde man die Altbau-loks aber grundsätzlich nur an die DBAG, stellt Lehnert klar. „Man braucht Personal, das mit den Maschinen



FOTO: BERND RIPLACK

Im Juni 2019 präsentierte Railpool erstmals eine 151 in den silber-blauen Hausfarben.

vertraut ist und deren Eigenarten kennt, sonst haben Sie keinen Spaß an so einer Lok.“ Dieses Know-how sei vor allem in den DBAG-eigenen Werkstätten vorhanden.

Neben der Ausweitung des klassischen Mietgeschäfts will Lehnert künftig neue Geschäftszweige erschließen. So beteiligt sich Railpool an der Vermarktung der neu entwickelten Toshiba-Hybrid-Rangierlok HDB-800, die ab 2022 für die DBAG zum Einsatz kommen soll: „Wir müssen uns breiter aufstellen, um langfristig nicht allein vom Gütermarkt abhängig zu sein.“

Von der Politik wünscht sich Lehnert Rückendeckung und Planungssicherheit. Noch immer sei unklar, welche Rolle die DBAG langfristig spielen soll, es fehle auch



FOTO: STEFAN KARNOVSKI

DIE RAILPOOL-FLOTTE

Baureihe / Typ

> 151 / -	84
> 155 / -	87
> E 483 / TRAXX DC	44
> 185 / TRAXX AC2	120
> 186 / TRAXX MS	40
> 187 / TRAXX AC3 – Last Mile	18
> 193 / Vectron AC	29
> - / Stadler GTW	8

Die meisten 151 tragen nach wie vor die verkehrsroten DBAG-Farben: 151 141 und 002 am 7. April 2019 auf der Kölner Südbrücke.



Seit 2017 vermietet Railpool fünf Lokomotiven des Typs Vectron an die DBAG. Die Maschinen sind mit dem Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet, um für DBRegio Bayern den „Franken-Thüringen-Express“ Nürnberg – Sonneberg über die VDE8-Neubaustrecke zu befördern.

ein klares Bekenntnis der Bundespolitik zum System Eisenbahn. Nach wie vor sei die Verkehrspolitik auf die Straße fokussiert: „Alle reden davon, dass man mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagern möchte, aber es passiert nichts.“ Seine Bedenken teilt Lehnert mit der gesamten Eisenbahn-Branche. „Unser Hauptwettbewerber sind nicht die anderen Fahrzeugvermieter, sondern die Straße“, stellt er klar.

Die Diskussion um autonomes Fahren auf der Straße sowie Oberleitungen für Elektro-Lkw verfolgt Lehnert mit Unverständnis. Schließlich stehe mit der Schiene längst eine zukunftsfähige Infrastruktur bereit, die mit politischem Willen zum Vorreiter der Energiewende werden könnte. „Wir haben eigentlich die besten Voraussetzungen. Die Oberleitungen und die Zugsicherung sind ja bereits vorhanden“, gibt er zu bedenken.

Anstatt immer weiter in punktuelle Verbesserungen des europäischen Zugsicherungssystems ETCS zu investieren, solle endlich ein einheitlicher europäischer Standard

Die an die BLS vermietete 187004 war im Mai 2019 für Zulassungsfahrten der IC2-Garnituren der DBAG bei Erlen in der Schweiz unterwegs.

definiert werden. Dieser müsse für einen längeren Zeitraum beibehalten werden, ohne ständige kostspielige Software-Updates an den Fahrzeugen: „Ein Spediteur muss schließlich auch nicht jedes Jahr ein Update für seinen Lastwagen bezahlen.“ Ferner müsse sich das Image der Bahn

„Unser Hauptwettbewerber ist die Straße.“

deutlich verbessern. „Wir sollten den Beruf des Lokführers interessanter machen und den Menschen zeigen, dass die Eisenbahn nicht für Verspätungen, sondern für Innovationen und Ideen steht“, verlangt Lehnert. Die DBAG sieht er dabei in einer Vorreiterrolle. Zugleich lobt der Railpool-Chef

auch das junge Unternehmen „FlixTrain“, schließlich böten die preiswerten grünen Züge eine gute Möglichkeit, junge Leute auf die Schiene zurückzubringen.

Inzwischen erkennt Lehnert erste Anzeichen für einen Imagewandel. Früher sei es schwierig gewesen, Banken für das Eisenbahngeschäft zu gewinnen. Für viele Geldhäuser habe die Schiene zu exotisch gewirkt. Mittlerweile jedoch würden viele Geldgeber die Eisenbahn als ein nachhaltiges Infrastruktur-Investment schätzen, hinter dem bleibende Werte stehen: „Die Eisenbahn ist ein relativ konstantes Geschäft. Man verdient zwar keine riesigen Margen, aber es gibt auch keine kurzfristigen Schwankungen“, lautet Lehnerts persönliches Fazit. □ *Bernd Keidel*

FOTO: GEORG TRÜB

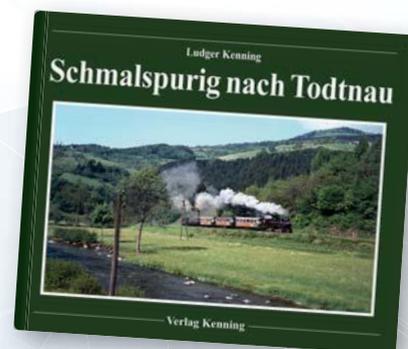


Jetzt neu bei der VGB:

EXZELLENT E BÜCHER AUS DEM VERLAG KENNING

Das „Todtnauerli“, wie die 1889 eröffnete Zell-Todtnauer Eisenbahn liebevoll auch heißt, verlief von Zell ausgehend hinauf in den Südschwarzwald. Gut 78 Jahre lang war sie für das Wiesental unerläßlich. Tauchen Sie ein in die Geschichte dieser einmalig schönen Schmalspurbahn und reisen Sie zurück in die Zeit, als sie für die Anwohner ein treuer Begleiter war. Alles einsteigen bitte!

216 Seiten, 25x21cm Hardcover, 97 Farb- und 147 SW-Fotos, 27 Tabellen und 69 Skizzen | Best.-Nr. 1510 | € 36,95



Der Obus bedient im Raum Solingen die Hauptachsen des öffentlichen Nahverkehrs und gehört seit Jahrzehnten zum Straßenbild. Neben 62 Jahren Straßenbahn- und 67 Jahren Obusgeschichte widmet sich dieses vom ausgewiesenen Fachmann Jürgen Lehmann verfasste Buch auch dem Engagement des Obus-Museum Solingen e.V., der sich um den Erhalt historischer Obusse bemüht.

128 Seiten, A4 Hardcover, 182 Farb- und 75 SW-Fotos, 10 Tabellen, 10 Skizzen | Best.-Nr. 1509 | € 29,95



VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · shop.vgbahn.de



DampfloK-Giganten in Aktion

Weitere sehenswerte Eisenbahn-Romantik-Filme



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

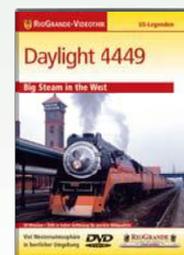
60 Min. | Best.-Nr. 6417 | € 22,95



60 Minuten
Best.-Nr. 6433
€ 22,95



58 Minuten
Best.-Nr. 6701
€ 22,95



50 Minuten
Best.-Nr. 6702
€ 22,95



55 Minuten
Best.-Nr. 6703
€ 22,95





Im Zustand vom Herbst 1964 präsentierte sich die SP9010, die wegen eines defekten Turboladers jedoch Hilfe durch die GP9 benötigte.

Was benötigt man für eine zünftige Lokomotivtaufe in Kalifornien? Eine bayerische Brotzeit, eine Blaskapelle, eine Flasche Champagner und eine Lok aus München. Am 20. Juli wurde die einzige erhaltene Krauss-Maffei ML 4000 C'C' frisch restauriert der Öffentlichkeit präsentiert.

Die „unmögliche“ Lokomotive



FOTO: CHRISTOPHER R. HAUF (2)

SP9010 in Sunol. Das Bahnhofsgebäude stammt aus dem Jahr 1884, der Anfangszeit der Eisenbahn durch den Niles Canyon, und wurde durch die NCRY mustergültig restauriert.

Im Rahmen einer kleinen Feier stellte die Pacific Locomotive Association (PLA), ein Verein mit über 1000 Mitgliedern und Betreiber der Niles Canyon Railway (NCRY) nahe San Francisco, am 20. Juli 2019 das Ergebnis einer elf Jahre währenden Arbeit vor: die vollständig restaurierte dieseldieselhydraulische SP9010, die letzte überlebende ML 4000 C'C' von Krauss-Maffei (KM).

In seiner kurzen Ansprache hob Henry Baum, der Präsident der PLA, die Leistungen der Mannschaft um den Chefrestaurator Howard P. Wise hervor. In jahrelanger und akribischer Kleinarbeit gelang es dem kleinen, aber sehr erfahrenen Team, die im März 1964 von Krauss-Maffei in München an die Southern Pacific Railroad (SP) gelieferte Lok nicht nur äußerlich in jedem Detail in den Zustand vom Herbst 1964 zurückzusetzen, sondern auch betriebsfähig aufzuarbeiten. Etwas, womit niemand gerechnet hatte.

Niemand glaubte an die betriebsfähige Aufarbeitung

Als die Lokomotive im Juli 2008 vom California State Railroad Museum (CSRM) in Sacramento übernommen worden war, befand sie sich in einem so schlechten Zustand, dass zwischenzeitlich schon mit der Verschrottung geliebäugelt wurde. Bei der NCRY angekommen, glaubten nur einige wenige Optimisten daran, dass dieser „Rosthaufen“ einmal wieder in seinem alten Glanz erstrahlen würde. Und gar niemand glaubte daran, dass sie betriebsfähig aufzuarbeiten wäre.

„Das ist unmöglich“, war die überall zu hörende Überzeugung. Denn die Lokomotive hatte im Rahmen ihres Umbaus zu einem Kamerafahrzeug für den Fahr Simulator der Southern Pacific nicht nur den kurzen Vorbau samt Voith-Getriebe eingebüßt, sondern auch alle Hilfsbetriebe, Gelenkwellen und Achsgetriebe: Aus der Lok 9010 war der Wagen 8977 geworden.

In seinem Grußwort ging Scott Inmann, der Präsident der Southern Pacific Historical & Technical Society, besonders auf die Internationalität des Teams ein. Unterstüt-



FOTO: ROB FERN

Howard P. Wise, Chefrestaurator und treibende Kraft hinter der Aufarbeitung der SP9010, freut sich über sein Meisterwerk.



Drei Versuche benötigten PLA-Präsident Henry Baum und Ehrengast Nadine Stuth, um die Champagnerflasche zur Taufe der SP9010 stilgerecht an der Kupplung zu zerschlagen.



SP 9010 bewegt sich auf historischem Terrain. Die Niles Canyon Railway (NCRy) war ein Abschnitt der ersten Transkontinentalverbindung in den Vereinigten Staaten.

zer, die Dokumente, Fotos und auch Ersatzteile beisteuerten, fanden sich bald in Großbritannien, in Italien sowie Österreich und natürlich auch in Deutschland.

2016 konnten dann in Frankreich zwei vollständige ML-4000-Drehgestelle unter einer RM 63-Gleisbaumaschine von Plasster & Theurer gefunden und gekauft werden. Und die Firma Welte in Essen bot an, fehlende Gelenkwellen zu fertigen. Plötzlich war der hintere Antriebsstrang wieder komplett und die betriebsfähige Aufarbeitung möglich.

So konnte Henry Baum, unterstützt von Howard P. Wise und dem Ehrengast Nadine Stuth, deren Vater Roy Rittmann der SP-Abnahmebeamte für die Prototypen der ML 4000 C'C' war, am 20. Juli die Loktaufe zelebrieren.

Das Unmögliche wurde plötzlich Realität

Mit einer stilreinen SP-Garnitur, bestehend aus SP 9010, SP 5623, einer GP 9 in „Black Widow“-Lackierung, dem 1962 als Gepäckwagen gebauten Bistrowagen 6719 der PLA und dem Pullman-Doppelwagen SP 2473-2474 von 1941, ging es dann zu Publikumsfahrten auf die Strecke. Dabei befuhr der Zug zur Freude besonders der vielen jungen Eisenbahnfans, welche die Lok den ganzen Tag verfolgten,

durchgängig das zur NCRy gehörende 16 Kilometer lange Teilstück der ehemaligen Transkontinentalverbindung von Niles nach Verona.

Zum einzigen Wermutstropfen wurde der zunächst nicht reparable MD 870-Motor, der einige Monate zuvor ausgefallen war. So musste 5623, die von der KM-Lok



FOTO: CHRISTOPHER R. HAUF (2)

Scott Inmann, der Präsident der Southern Pacific Historical & Technical Society (Mitte), mit einigen der zahlreichen Projektmitgliedern.

aus gesteuert wurde, die Traktionsleistung erbringen. Aber die Ersatzteile sind bereits geliefert, 9010 kann bald mit eigener Kraft die denkmalgeschützte Strecke befahren.

Also ist das Unmögliche doch noch möglich geworden. □ Richard Oed/al



Ebenfalls komplett in den Ablieferungszustand zurückversetzt wurde der Führerstand, zum Teil mit aus Deutschland importierten Originalteilen.



Eisenbahn-Romantik-Video-Express Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 158. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 145 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: DB-Klassiker: die Baureihe 50 • Pufferbohlen: Sie wurden – nicht immer gemäß der Vorschrift – auch für allerlei andere Zwecke herangezogen • Brückenklassiker: Zu den Klassikern an der Gotthardbahn zählt die Untere Watteringer brücke. Sie wird ins H0-Modell umgesetzt. Diesmal geht es um die Fahrleitung

Die DVD: 50 Jahre BEM Nördlingen • Deutschlandtour mit G 12 • 147 mit IC 2 • 25 Jahre Streckenstern Mühldorf mit 232, 628 (türkis-beige), 798, 212 • Henkelzug mit 140 438 und 212 284 • Lokporträts: 001 180-9, 01 2066-7, „Luci“ mit 100jährigem Zug

Bonus: Plandampf in Bayern

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8158 • € 15,95
Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)



VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel



MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Aus dem Inhalt:

- Kunstlok-Rollout:
Da Vinci-Taurus von Roco
- Runder Geburtstag:
25 Jahre Tillig

- Werkstatt:
Lasercut mit Mike Lorbeer
- Top-Anlage:
Thüringer Schmalspuridylle

Best.-Nr. 7566 • 14,80 €

WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



DVD Best.-Nr. 7565
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7564
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7563
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7709
€ 14,80

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

aktuell neu! 14,80 €



150 Jahre Ausbesserungswerk Chemnitz: Am 29. Juni 2019 wurde das Jubiläum gefeiert, jedoch weniger pompös als 25 Jahre zuvor. Vieles hat sich inzwischen geändert, auch der Blick in die Zukunft, denn die Geschichte der ersten sächsischen Lokwerkstatt ist längst nicht zu Ende.

Werkstatt im Wandel

Ein Rückblick ins Jahr 1869: Damals wurde an einer exponierten, zentralen Stelle des aufblühenden sächsischen Eisenbahnnetzes – in Chemnitz – der Aufbau eines Werkstättenbahnhofs für eine Hauptwerkstatt begonnen. Vier Jahre später war deren Errichtung auf einer Fläche von 14 Hektar vollendet. Werkstät-

ten für Lokomotiven und Wagen, ein neuständiges Heizhaus, Verwaltungsgebäude und fast zwölf Kilometer Gleisanlagen erreichten bereits nach den ersten Betriebsjahren die Kapazitätsgrenze, so dass 1886 Erweiterungen notwendig wurden. Diese mussten aber wegen des von der DW-Linie (Hauptstrecke Dresden – Werdau) und der

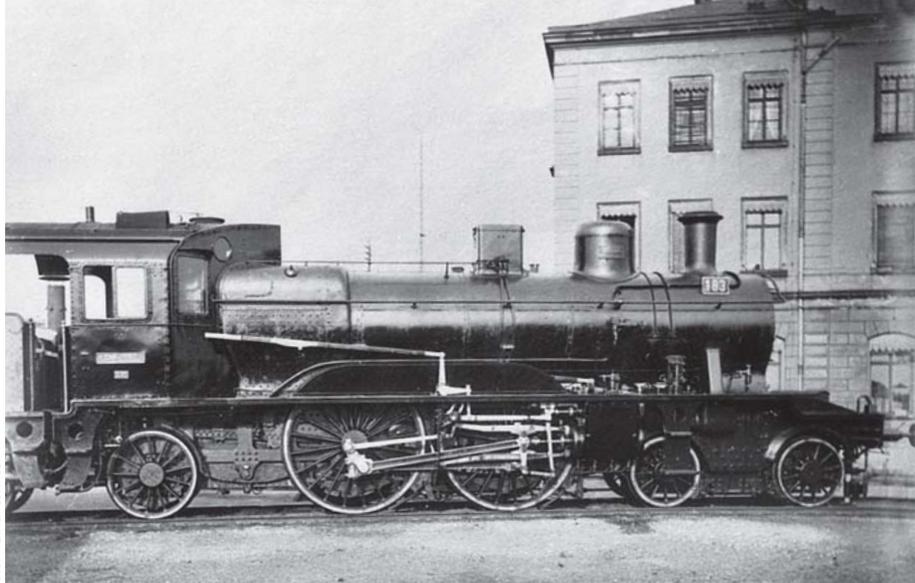
DWCh-Linie (Streckenverlegung der DW bei Chemnitz-Hilbersdorf) umschlungenen Geländes optimiert und höchst funktionell angelegt werden.

Mit der Übernahme durch die DRG ging eine Neustrukturierung einher. Konsequentermaßen wurden die Arbeiten in die Bereiche Lokomotiv- und Wagenausbesserung ge-



FOTO: HELGE SCHOLZ

202 646 steht im Schwerlastkran, der schon die Maschinen der BR 118 und 119 anhub. Konstruktionsmäßig wurde die 119 dem Kran angepasst.



Die Drehscheibe vor dem Verwaltungsgebäude in Hilbersdorf, auf welcher die sächs. XV Nr. 183 (spätere 14²) aufgenommen wurde, verschwand erst in den letzten Jahren.

trennt. Eine neue 18-ständige Richthalle erweiterte die Anlagen ab 1938 deutlich.

Die Nachkriegssituation stellte das Chemnitzer Werk 1945 vor kaum lösbare Aufgaben, denn der große alliierte Bombenangriff am 5. März auf das „Sächsische Manchester“ hatte einen Großteil der Produktionsanlagen zerstört. Die Aufgabe, den kriegsbeschädigten oder veralteten Fahrzeugpark für den Wiederaufbau einsatzbereit zu machen, war von größter Bedeutung, wofür man die Mitarbeiter von allgemeinen Verpflichtungen des Neuanfangs außerhalb des Werks freistellte.

Am 9. Juni 1951, dem „Tag des Eisenbahners“, erhielt das Raw den Ehrennamen „Wilhelm Pieck“. Zwecks Übernahme der



Abgestellte, teils skurril wirkende Dampfloks prägten in den 1960er-Jahren das Bild der Nebengleise zwischen DW-Hauptstrecke und Rangierbahnhof. V. l.: Werklok 2 (ehemals 89 211), 98 7051¹, Werklok 1 (ehemals Rigaer Zementfabrik, Breitspur), 98 7056 und Werklok 4.



Blick aus der Lok vom Verbindungsbogen RC-Linie (Riesa-Chemnitz-Linie) – Chemnitz-Hilbersdorf aus auf die Hallen und das „Mauergleis“.

Rekonstruktion der BR 41 und einer Bündelung der Arbeiten an allen DR-Maschinen der BR 64 kam 1958 eine weitere Umstrukturierung auf den Betrieb zu, welcher bereits zentrales Erhaltungswerk für die BR 03 war. Mit der Entwicklung von

Dampflokausbesserung endete 1964

Strecken- und Rangierdiesellokomotiven leitete die Deutsche Reichsbahn Mitte der 1950er-Jahre den Traktionswechsel ein. Die ersten ausgebesserten Lokomotiven



Ein Blick durch das Gleistor ins Gelände im Oktober 1989: rechts vor dem Verwaltungsgebäude der ehemalige Anheizstand, daneben die Drehscheibe mit einer 106. Dahinter überspannt die Brücke des Verbindungsbogens (RCCh-Linie) das 72 Hektar große Gelände.



Für die Beschäftigten gab es einen eigenen Personalbahnsteig mit Pendelzügen zum Hauptbahnhof. Rechts erkennt man das Verwaltungsgebäude (Foto vom 8. September 1989).

mit Verbrennungsmotor waren die schon betagten V36. Da die Auslieferung der V180 erst 1959 begann, blieb die Ausbesserung der Dieselloks noch ein Nebengeschäft. Dieses der Dampflok- und Schmalspurbahnwagen-Ausbesserung unterzuordnen, musste zunächst in Kauf genommen werden. Zeitgleich erfolgte schrittweise die Weiterbildung der Mitarbeiter. Erst 1964 rollte die letzte in Chemnitz respektive Karl-Marx-Stadt ausgebesserte Dampflok, die sächsische XI HT 94 2106, über das Verbindungsgleis zum DR-Streckennetz und nahm einen Hauch Werks-geschichte mit sich.

1966 wurde mit der Auslieferung des Personenwagens 970-343 die Instandsetzung von Schmalspurwagen aufgegeben. 1968 konnte dagegen die Inbetriebnahme eines neuen Motoren- und Getriebeprüffeldes erfolgen.



1966 stand neben einer Reihe von V180/V60 noch das alte Heizhaus aus der Ursprungszeit der ersten Lokwerkstatt.

FOTOS (3): GÜNTHER MEYER

Zeitgleich mit dem Dampflokabschied kam die erste auszubessernde Großdiesellok. Die V 180 passte zum Ausachsen millimetergenau in die Krananlage, ein Vorteil von nachhaltiger Wirkung: Da mit der Indienststellung der 119 eine neue Baureihe ins Karl-Marx-Städter Werk einziehen würde, musste deren Konstruktion an diesen

Umstrukturierung zur Diesellokunterhaltung

Kran angepasst werden. So etwas war im damaligen RGW-Wirtschaftsraum planbar. Mit der Unterhaltung der V 180 (118), den Rangierloks V 60 (105/106) und der 119 waren die Jahre bis zur Wende geprägt. Der rumänische Typ ist im Raw „Wilhelm Pieck“ Karl-Marx-Stadt entschieden konstruktiv verbessert worden. Erst durch das Engagement der Belegschaft konnte die Großdiesellokomotive ihren abverlangten Aufgaben gerecht werden.

Mit der politischen Wende geriet das Werk nach Jahrzehnten in Turbulenzen. Im November 1989 waren noch 2550 Mitarbeiter beschäftigt. Schnell verlor das älteste sächsische Ausbesserungswerk seinen Ehrennamen. 1992 verließ die 10000. instand gesetzte Diesellokomotive das Werk. Am 1. Januar 1994 wurde das Raw in „Fahrzeugwerk Chemnitz“ umbenannt. Manfred Weisbrod fand dazu passende Worte: „Diese leblose Bezeichnung wäre auch jeder Autowerkstatt gerecht geworden.“



FOTO: MARNUS BERGETT

Kleinloks (Köf II und III) gehörten nach 1992 auch zum Unterhaltungsbestand. An der Brücke über die Emilienstraße prangte 2002 ein Protestplakat gegen die geplante Schließung.



FOTO: HELGE SCHOLZ

Auf dem „Mauergleis“ wurde zur 150-Jahr-Feier am 29. Juni 2019 eine bescheidene Lokausstellung aufgebaut. 107018 schleppte zwei 118 auf das Ausstellungsgleis.

Aktuelle Gleislage im Gelände des ehemaligen Raw. Von links führt ein Anschlussgleis in das Areal. Nördlich überspannt die DWCh-Linie die Anlage an der Gemarkungsgrenze.



Regio Infra Service Sachsen GmbH

FTZ mit Werkstattbereichen in alten und neuen Hallen

DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH: Werkstätten zur Getriebe-, Rangierkupplung- und Federnaufarbeitung

TSR RECYCLING Schrottplatz

Seit 2010: Übernahme der nicht genutzten Hallen und Flächen durch die „Birkus Immobilien GmbH“; Umbau zu einem modernen Gewerbepark.

KARTE: BIRKUS IMMOBILIEN GMBH, BEARBEITUNG: HELGE SCHOLZ



In den neuen Hallen des FTZ wird mit Hybridversionen der VT-Baureihe 642 ein neues, umweltbewusstes Antriebskonzept entwickelt und bald zur Serienreife geführt.

bildung des Geländes zu einem Gewerbepark unweit des Chemnitzer Stadtzentrums. Doch ein Bahnbezug bleibt erhalten: Die „Regio Infra Service Sachsen GmbH“ (RIS) hat dort einen Standort. Am 21. Juni 2019 wurde eine neue Fertigungshalle durch „Birkus Immobilien GmbH“ an das Fahrzeug- und Technologiezentrum (FTZ) der „DB Regio Netz Verkehrs GmbH“ übergeben. Sieben Millionen Euro wurden in den Ausbau und die Modernisierung der Werkhallen, die Sanierung der denkmalgeschützten Fassaden, die Neugestaltung der umgebenden Freiflächen sowie die denkmalpflegerische Erneuerung der angrenzenden Anlagen und Gebäude investiert. Das nunmehr achte „Regio Netz“-FTZ der Deutschen Bahn AG sieht sich als aufstrebendes VT-Umbau-Kompetenzzentrum. Das Leistungsportfolio reicht von der betriebsnahen Instandhaltung von Fahrzeugen der „Regio Netze“ bis hin zur Entwicklung des Eco-Train-Projekts der Erzgebirgsbahn.

Der Weg von der ersten großen Lokwerkstatt der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen zu einem Innovations- und Getriebeinstandhaltungs-Zentrum wird weitergeführt, die Geschichte der Fahrzeugausbesserung in Chemnitz ist noch lange nicht beendet. □ Helge Scholz

Mit der vom Manager und Nicht-Bahnfachmann Dürr eingeleiteten Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn wurde die Zukunft des Werkes infrage gestellt. Mehr und mehr verschwand jeder Bezug zur sächsischen Eisenbahngeschichte.

Eine gewaltige, übertrieben erschiene Fahrzeugausstellung zum 125-jährigen Bestehen, die vom 24. bis 26. Juni 1994 stattfand, lockte 50 000 Besucher an. Mit der Anwesenheit eines ICE und der zum Verdruss der jungen DBAG in Betrieb genommenen „Saxonia“ spannte man den Bogen von der Werksgründung bis hin zur privatisierten Bahn. Aber ob es die ÖBB-RR 12 gebraucht hätte? Den Organisatoren der Schau ist noch heute dafür zu danken, dass sie die Dampfeisenbahngeschichte im Werk Chemnitz aufflackern ließen.

Doch wenige Jahre später: das Aus? Im Juni 2001, als der interne Beschluss zur Aufgabe des Werkes für Ende 2003 ans Tageslicht kam, wurden noch 1000 Beschäftigte bezahlt, für die Helmut Kohls „blühende Landschaften“ an der Chemnitzer Emilienstraße verwelken sollten. Im Dezember 2000 demonstrierten sie für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze. Ein halbes Jahr später, im August 2001, spitzte sich die Lage zu: Es wurde bekannt, dass wichtige Aufträge nach Cottbus und Bremen verlagert werden sollten. Sofort besetzte die Belegschaft das Werk, alle Fahrzeuge wurden kontrolliert. Kein Know-how sollte das Werk verlassen. Eine Protestwelle mit Hunderten Eingaben schwappte nun auf den Schreibtisch eines Herrn Mehdorn an der Bahnspitze. Am 14. Juli 2002 verkündete der Konzernbevollmächtigte für Sachsen, Hans-Jürgen Lücking, die Rettung des Wer-

kes, jedoch mit nur noch 250 Arbeitsplätzen, einem Zehntel von einst.

Am 1. Januar 2004 wurde das Instandhaltungszentrum Getriebe Chemnitz (IZG) gegründet. Die Bereiche „betriebsnahe In-

Mit neuen Perspektiven in eine sichere Zukunft

standhaltung“, Rangierkupplung, Kühlerumrüstung, Federnaufarbeitung, Getriebeinstandhaltung, Team GSMR-Einbau, Verschrottung, Rückbau und Kanalprojektteam werden heute von 72 Mitarbeitern und 32 Auszubildenden betreut. Bis 2030 sind, vertraglich beschlossen, keine Schließungen von Bereichen möglich.

Der Blick in die jüngere Chronik zeigt eine erfolgreiche Entwicklung des Standortes. Ein wichtiger Fakt ist dabei die Um-



Im ehemaligen Anheizgebäude wartet die RIS ihre Diesellokomotiven. Bei der Feier Ende Juni 2019 präsentierte die RIS unter anderem die Loks 218 468 (im neuen Look) und 203 843.

Konrad Koschinski

Eisenbahn in
HAMBURG

B 10233 F - ISBN 978-3-89610-717-6 - www.eisenbahnjournal.de - Best.-Nr. 54 19 02

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 - Schweiz sFr. 19,80
Belgien, Luxemburg € 14,40 - Niederlande € 15,85
Italien, Spanien, Portugal € 16,25**DAS TOR ZUR WELT**

Die Entwicklung des Eisenbahnknotens im Norden verlief sehr spannend, denn die Nachbarn des Stadtstaats Hamburg achteten anfangs sehr auf ihre eigenen Interessen. Ein Meilenstein war die Eröffnung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn im Jahr 1866, ein weiterer die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs ab 1906. Der Eisenbahnverkehr wuchs in rasendem Tempo, auch wegen des steigenden Umschlags im Hafen, und erforderte den Bau von leistungsfähigen Rangierbahnhöfen. Einst wurden die Lokomotiven in sechs Bahnbetriebswerken versorgt und gewartet, zu den bekanntesten zählt zweifellos das Bw Hamburg-Altona. Die Hafensbahn bewältigt ein großes Güteraufkommen und weist zahlreiche Brücken auf, darunter die Kattwyk-Hubbrücke von 1973 und die erst kürzlich eröffnete Rethe-Klappbrücke. Das Sonderheft ist mit Aufnahmen aus allen Bahnepochen umfassend bebildert.

92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 541902 | € 12,50

NEU

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



Bodensee
Best.-Nr. 531901



Frankwaldbahn
Best.-Nr. 541801



V 100
Best.-Nr. 541802



Baureihe 03
Best.-Nr. 541901



Main-Weser-Bahn
Best.-Nr. 531902

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen, je € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10
Best.-Nr.
540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr.
541002-e

Je eBook € 10,99

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



Hochbetrieb im Rangierbahnhof Soest Ostern 1967: Im Vordergrund macht sich die damals noch in Paderborn beheimatete 44403 mit einem langen Güterzug auf den Weg in Richtung Eggegebirge; dahinter drückt V60441 vom Bw Hamm einen Zug auf.

Bisweilen trifft man Eisenbahnfreunde, die auch im hohen Alter ihr Interesse am Hobby nicht verloren haben. Wenn das dann noch mit ungebrochenem Enthusiasmus und einer beneidenswerten Gesundheit einhergeht, ist der Glücksfall komplett.

Erinnerungen

Ein solcher Glücksfall war Klaus Gerke, inzwischen 91 Jahre alt, beschieden. Er wurde 1928 in Soest geboren und interessierte sich bereits seit frühester Kindheit für die Eisenbahn. Reisen mit der Bahn zur Oma ins Rheinland förderten das Interesse und noch heute kann er ausführlich von den Bahnfahrten berichten: welche Lokbaureihen die Züge beförderten und dass ihn beim Umsteigen in Hagen insbesondere die dort im Rangierdienst eingesetzten Schlepptenderloks faszinierten.

Im Zweiten Weltkrieg wurde er mit 16 Jahren eingezogen und diente als Luftwafenhelfer im Bahnhof Soest, wobei er die Zeit nutzte, bereits bestehende Kontakte zu Eisenbahnern zu vertiefen. Nachdem Klaus Gerke nach Kriegsende sein Abitur nachgeholt und eine Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann absolviert hatte, ar-



Im Mai 1966 stand der morgens verkehrende, nicht im Kursbuch verzeichnete „Schülerpendel“ aus einer 50 und einem 3yg-Pärchen nach Soest im Bf Bad Sassendorf zur Abfahrt bereit.



Bis zum Mai 1960 gab es auf der Strecke Soest – Belecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn noch Personenverkehr – im Dezember 1957 mit der WLE-Lok 0035.

beitete er anfangs in Frankfurt. Nach einigen Jahren kehrte er nach Soest zurück, um im elterlichen Porzellan- und Haushaltwarengeschäft mit Modellbahnabteilung mitzuarbeiten und später, als sich sein Vater aus dem aktiven Berufsleben zurückzog, die Geschäftsführung zu übernehmen.

Klaus Gerke verkaufte fortan aber nicht nur Modellbahnen; sein Interesse am Vorbild war ungebrochen. 1954 nahm er dann die ersten Eisenbahnfotos im heimatischen Bahnhof Soest auf: 41 mit großen Ohren, 01¹⁰ und 03¹⁰ mit altem Kessel, 38¹⁰, 78 und so weiter.

Hinzu kam, dass Klaus Gerke bereits in den 50er-Jahren Bekanntschaft mit dem „über acht Ecken verwandten“ Carl Belling-

Kontakte und Nachwuchsförderung

rodt machte und sich fotografisch schon frühzeitig an dessen Schaffen orientierte: Fortan legte er den Fokus bei seinen Aufnahmen nicht nur auf die Lokomotiven, sondern nahm ganze Züge auf, später auch besondere Reisezugwagen.

Bei diesen Aktivitäten kamen ihm natürlich die bestehenden Kontakte zu den Soester Eisenbahnern zugute, die ihm den ungehinderten Zugang zu den Betriebsanlagen ermöglichten und von denen er bis-

weilen Informationen über betriebliche Besonderheiten erhielt.

Klaus Gerke ist kein Mensch, der seinem Hobby im stillen Kämmerlein frönt. Er trifft sich weiterhin gern mit Gleichgesinnten und gibt sein Wissen auch stets weiter. Ihm hat es beispielsweise die Modellbahnszene zu verdanken, dass Christoph von Neumann, der als „Fahrschüler“ eines

Soester Gymnasiums immer samstags die Wartezeit auf den Bus für die Heimfahrt in Gerkes Geschäft überbrückte, vom Bazillus Eisenbahn (und Reisezugwagen) dauerhaft infiziert wurde, was letztendlich dazu führte, dass er heute nebenbei Messingfeingussteile zum Verbessern von Wagenmodellen fertigt und vertreibt.

Und da die Welt bekanntlich klein ist: 2012 vermittelte mir Christoph von Neumann ein erstes Bild von Klaus Gerke für einen MIBA-Report. Die weitere Geschichte ist schnell erzählt: Christoph digitalisiert seit 2017 Gerkes Dias und Negative. Als er mir im November vorigen Jahres die Schwarzweißscans zeigte, fiel ich sprichwörtlich aus allen Wolken: Wann bekommt man schon einmal über 60 Jahre alte Bilder mit solchen Motiven und in derartiger Qualität präsentiert?

Sofort war die Idee geboren, einige der schönsten Bilder in einem Buch zu veröffentlichen (siehe Kasten auf Seite 49). Selbstverständlich wollten wir Klaus Gerke in die Vorbereitung mit einbinden. So wurde ein Besuch im Januar in Soest vereinbart; für mich war es das erste Treffen mit ihm. Bereits diese Stunden waren inspirierend: Ich kenne außer ihm keinen Menschen, der nach so vielen Jahren so viele Details und Hintergrundinformationen zu der Entstehung seiner Fotos parat hat: Seien es genaue Angaben zur Örtlichkeit, zu Besonderheiten in Betriebsabläufen oder



Hagen Hbf hatte auch im Sommer '59 für Klaus Gerke noch nicht an Reiz verloren: Gerade war 03 1012 mit einem Eilzug, an dessen Spitze ein ehemals preußischer Pw4ü lief, angekommen.



FOTOS: KLAUS GERKE

Mit Westerland und Eisenbahn verbinden viele die Baureihe 01¹⁰. Im Sommer 1963 sah das noch anders aus: Die hochwertigen Schnellzüge wurden von 03 gezogen, Personen- und Eilzüge von 50 oder 38¹⁰ – wie dieser bei Tinnum auf dem Weg zum Festland fotografierte Eilzug.

zu allem Außergewöhnlichen an einem bestimmten Wagen.

So weiß Klaus Gerke etwa zu berichten, dass nur die beiden bis Ende 1963 in Soest eingesetzten Loks der BR 82 in der Lage waren, schwere Güterzüge über den westlichen Ablaufberg zu drücken. Nachdem das Bw Hamm die ersten V60 erhalten hatte, lösten diese die 82 in Soest ab – jeweils zwei V60 und somit zwei Lokführer für eine 82. Außer bei längeren AW-Aufenthalten waren es lange Zeit dieselben Loks: V60 440 und 441. Letztere ist auf dem Foto auf Seite 46 zu sehen. Bei Ausfall einer Diesellok musste eine Soester 50 als zweite Berglok einspringen, was zusammen drei Mann Lokpersonal erforderte.

In den Abstellgleisen für Reisezugwagen standen damals nicht nur exotisch anmutende Exemplare wie ein B4ü-sa 18 oder Schnellzugwagen preußischer Bauart, sondern im Winter auch regelmäßig z-gestellte, aber betriebsfähige Dampfloks zum Vorheizen der Züge: Bis 1962 war das 56 2699, danach 56 566. Beide hatten ei-

Zwei Loks am Ablaufberg – Umsetzen von Kurswagen

nen hölzernen Kohlenkastenaufsatz erhalten, damit sie nicht so häufig zum Bekohlen ins Bw fahren mussten. Am anderen Ende des Personenbahnhofs war es ähnlich interessant, denn dort fuhren bis Mai 1960 die

von Dampfloks gezogenen, aus alten Zweiachsern gebildeten Personenzüge der WLE nach Belecke ab.

Im Personenbahnhof hatten es Klaus Gerke die in den 50er-Jahren noch bunt zusammengewürfelten Schnell- und Eilzüge besonders angetan. Bei den Schnellzügen spielte sicherlich eine besondere Rolle, dass zwischen dem D 131 Bonn – Braunschweig und dem D 197 Mönchengladbach – Leipzig in Soest Kurswagen getauscht wurden, vorn mit der Zuglok, hinten anfangs mit einer 94⁵, später mit der Bahnhofs-Köf. Die Rangierloks, selbst die Köf, schoben dann den D 197 bei der Ausfahrt nach, da kurz hinter der letzten Weiche eine langgezogene Steigung begann.



Im Juli 1968 hielt Klaus Gerke bei einem Aufenthalt in Husum die Lok 01 1101 im Bild fest. Sie war mit dem E 1771 auf dem Weg nach Westerland.



Im Jahr zuvor war Klaus Gerke selbst ein Urlaubsmotiv, aufgenommen von seiner Frau.



192 Seiten, Format 22,3×29,7 cm, Hardcover-Einband, mehr als 320 historische Farb- und Schwarzweißbilder
 ISBN: 978-3-8375-2134-4
 Best.-Nr.: 581921; Preis: 39,95€
Bestellungen unter www.vgbahn.info



Ebenfalls im Juli 1963 fotografiert: 03 262 rückt soeben aus dem vierständigen Lokschuppen in Westerland für ihre Rückleistung nach Hamburg-Altona aus.

All das hielt Klaus Gerke mit der Kamera fest, und so liegt ein Schwerpunkt des soeben erschienenen Buches auf den Fotos aus seiner Heimatstadt Soest: Aufnahmen vom dortigen Bahnhof, Betriebswerk und östlich des Personenbahnhofs gelegenen Rangierbahnhof. Dieser erstreckte sich so weit ostwärts, dass das Einfahrtsignal und das westliche Einfahrtsignal des nächsten Bahnhofs, Bad Sassendorf, weniger als 100 Meter voneinander entfernt standen.

Auch während der jährlichen Sommerurlaube auf Sylt fotografierte Klaus Gerke schon ab 1954 Loks und Züge, so dass sich die Änderung des Erscheinungsbilds der Eisenbahn auf der Insel gut nachvollziehen lässt: Standen in den 50er-Jahren regelmäßig 41, 38¹⁰ und 50 im Bw Westerland, waren es in den 60er-Jahren die 03. Diese wurden zum Ende der Dampflokezeit von 01¹⁰ abgelöst, die ab 1967 in Hamburg-

Altona beheimatet waren, nachdem sie infolge der Elektrifizierung der Main-Weser-Bahn und der Rollbahn Osnabrück–Hamburg (1968) dort entbehrlich geworden waren.

In der Westerländer Abstellgruppe war damals vom Schnellzugwagen in genieteter Bauart über Schürzenwagen bis hin zum Silberling-Prototyp oder Schlaf- und Speisewagen aus verschiedenen Generationen alles vertreten. Und dann gab es

Reif für die Insel: Sommerurlaub auf Sylt

noch die Bierwagen, die das deutsche Nationalgetränk von Brauereien aus ganz Deutschland auf die Insel brachten, oder die Sylter Inselbahn, die Urlauber und deren Gepäck von List im Norden und Hörnum im Süden über die Insel beförderte.

Klaus Gerke und seine Frau fuhren stets mit dem Auto nach Sylt, so dass er auch dort mobil genug war, um sich verschiedene Fotomotive auszusuchen: am heute nicht mehr existierenden Bahnübergang Königskamp im Bf Westerland etwa, in Keitum und Morsum oder am Hindenburgdamm. Es gibt mehr als ein Foto, auf dem sein VW Käfer mit abgebildet ist. Zum Glück drückte bisweilen auch seine Frau auf den Auslöser: Gerkes Archiv enthält so auch mehrere Bilder, die ihn selbst bei seinem Hobby zeigen oder – wie auf Seite 48 zu sehen – im Juli 1967 auf einer Dampflokomotive im Bw Westerland.

Klaus Gerke machte seine Bilder nicht nur zugänglich, sondern steuerte auch viele Hintergrundinformationen zu den abgebildeten Fahrzeugen und Betriebsituationen bei. Dafür gebührt ihm unser besonderer Dank. □ *Stefan Carstens*



Ist das wirklich erst 53 Jahre her? Aufnahmen wie diese von der Sylter Inselbahn im Juli 1966 sind unwiederbringlich: Auf Gepäckkarren liegen Koffer zum Verladen bereit. Die Meterspurgleise der Bahn waren in Sand gebettet.

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

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

✉ **Korrektur**

Betrifft: „Gelenkloks für die Welt“, Heft 9/2019

Der Beitrag über die Mallet-Loks hat mir sehr gut gefallen. Viele technische Details wurden zusammengetragen, die in der mir bekannten Literatur kaum oder nur ansatzweise dargestellt waren. Aber zwei Hinweise seien gestattet. Die auf Seite 17 gezeigte IV dürfte die Nummer 1252 getragen haben. Diese sächsischen Loks hatten die Betriebsnummern von 1251 bis 1280. Auch das Foto scheint nicht im Freiburger Revier, sondern im Sandwerk Oberrothenbach bei Zwickau entstanden zu sein. Sand wurde im Zwickauer Steinkohlerevier zur Verfüllung ausgekohelter Steinkohlegruben in großen Mengen verwendet. In der einschlägigen Literatur ist diese Sandverladeranlage in mehreren Aufnahmen eindeutig zu erkennen.

Helmut Siegel, E-Mail

✉ **Worte und Taten**

Betrifft: „Gelenkloks für die Welt“, Heft 9/2019

In der Textzeile zur 98727 stand, dass die Lok seit 1978 nicht mehr betriebsfähig sei. Da sie auch an der Parade im September 1985 teilnahm, habe ich nachrecherchiert. „Zustand: Rollfähige und vollständig erhaltene Museumslok in gutem Zustand (be-

triebsfähig von 1973 bis 1999), derzeit in betriebsfähiger Aufarbeitung. Die zukünftige Erhaltung der Lok kann als gesichert gelten. Die 98 befindet sich seit 1972 im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein. Der Verein erhielt die Lok als Stiftung von der Zuckerfabrik Regensburg, nachdem zu der Zeit weder das Deutsche Museum in München noch das Verkehrsmuseum Nürnberg in der Lage waren, die Lok aufzunehmen. Anlässlich der Feierlichkeiten „150 Jahre Deutsche Eisenbahn“ zog die Lok im September 1985 während der Jubiläumsparaden in Nürnberg einen bayrischen Nebenbahnzug.“ T. Splittgerber, E-Mail

✉ **Klassischer Güterverkehr ist möglich**

Betrifft: „Die Schienenversteher, Teil 2“, Heft 8/2019

Anlässlich des Beitrags möchte ich zum Einzelwagenladungsverkehr (S. 36 rechts unten und Bildunterschrift S. 37 Mitte) einige Anmerkungen machen: Es wird so getan, als ob der Einzelwagenladungsverkehr ein notwendiges Übel sei. Das Gegenteil ist der Fall. Er generiert einen großen Teil der Güterverkehrsleistungen. Natürlich muss dieser kostengünstiger abgewickelt werden. Voraussetzung wäre die

Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung. Dies würde die Automatisierung vieler Prozesse bei der Transportabwicklung ermöglichen. Wie auf der transport&logistic 2019 zu sehen war, ist SBB Cargo in diesem Bereich mit dem innovativen Güterwagen sehr aktiv. DB Cargo setzt weiterhin auf den Einzelwagenladungsverkehr. Zum Beispiel wird das Einzelwagennetz mit der Eröffnung einer Direktverbindung von Schwandorf in der Oberpfalz nach Craiova, 200 Kilometer westlich von Bukarest in der kleinen Walachei gelegen, erweitert. Bei einer Laufzeit von drei Tagen je Richtung und wöchentlicher Abfahrt verbindet der Rumänien-Shuttle das Ruhrgebiet und Norddeutschland mit dem südosteuropäischen Wirtschaftsraum. Die Verbindung wird durchgehend mit Loks von DB Cargo und deren Landesgesellschaften DB Cargo Hungaria und DB Cargo Romania gefahren. Haupttransportgut sind Stahlprodukte, häufig Coils Richtung Süden und Halbzeug Richtung Norden. Selbst in den USA sieht man neben Ganzzügen für Container, Autos, Brennstoffe und andere Schüttgüter auch gemischte Güterzüge mit verschiedenen Wagengruppen und Einzelwagen. Die Union Pacific (UP) befördert sogar Kühlwagen! Und sie ist sich nicht zu schade, die Zufuhr der Einzelwagen zu den Kunden selbst zu übernehmen.

Siegfried Graßmann, E-Mail

✉ **Beispielhaft**

Betrifft: „Allrounder aus Gotha“, Heft 8/2019

Kompliment für den guten Artikel über Railsystems RP. Wenn man diese Firma beobachtet, kann man nur den

Hut ziehen. Hier entsteht der Eindruck eines gut funktionierenden Unternehmens, das es sich nicht nur zum Ziel gemacht hat, Geld zu verdienen, sondern auch sehr genau auf seinen Fahrzeugpark achtet. H.-J. Schierz, E-Mail

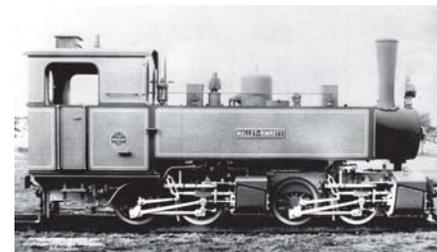
✉ **Zusatz-Info**

Betrifft: „Gelenkloks für die Welt“, Heft 9/2019

Sie schreiben in Ihrem Artikel über die Mallet-Loks, dass nach dem Entwurf von Fritz Rimrott keine Maschine gebaut worden sei. Ich beschäftige mich heimatgeschichtlich mit der Kreiseisenbahn Osterode – Kreiensen (KOK), einer 750-mm-Schmalspurbahn am Rande des Harzes. Diese Bahn schaffte 1907 eine Mallet-Dampflok der Firma Orenstein & Koppel (O & K) an. Laut Aussage des ehemaligen Werkstatteleiters Heinz Eichler, aus dessen Fotoalbum die Aufnahme der Mallet-Rimrott stammt, bestand die Möglichkeit, dass auch diese Rimrott-Maschine auf der KOK-Strecke getestet wurde!

Bernd-J. Nolte, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Das Foto zeigt die 1899 gebaute Fabriknummer 1192 des meterspurigen Hohenzollern-Mallet-Typs „Mallet-Rimrott“ – ein Beleg dafür, dass man in Deutschland gelegentlich auch diese Bezeichnung verwendete. Nach Fritz Rimrotts Entwurf mit hinten angeordnetem Drehgestell wurde tatsächlich keine Maschine gebaut.



DIE SÄCHSISCHE SCHMALSPUR-LEGENDE

Zwischen 1892 und 1921 wurden 96 Lokomotiven der sächsischen Gattung IVK in Dienst gestellt. Die Buchautoren haben diese anhand technischer Kriterien neu klassifiziert und stellen anschließend alle Maschinen einzeln ausführlich vor. Insofern vorhanden, sind diese 96 Porträts mit Aufnahmen aus allen Einsatzepochen der jeweiligen Lok illustriert. Tabellen, ausgewählte Zeichnungen sowie Texte zu den Lieferunterschieden und Bauartänderungen runden das neue Maßstäbe setzende Werk ab.

**208 Seiten mit ca. 535 Fotos und 5 Zeichnungen,
Großformat 29,7 x 24 cm**

Best.-Nr. 16213046

€ 48,-

Das Standardwerk



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



www.facebook.de/vgbahn



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



www.facebook.de/vgbahn

Auch in Südafrika gibt es viele Eisenbahnfreunde und mehrere Vereine, die sich um den Erhalt und die Pflege des historischen Erbes kümmern. Nach zwölf Jahren fand im Juni 2019 wieder eine größere und durchweg erfolgreiche Fotoreise zum Dampf am Kap statt.

Der Ruf des Roten Teufels





Ein einst typischer PmG mit 19D3322 strebt bei Droeryskloof, einem aufgelassenen Bahnhof auf der Strecke nach Bitterfontain, dem 971 Meter hohen Grootkop entgegen.



FOTOS: BERND SEILER

Die rechte Hand am Sandstreuer, die linke am Regler: So bezwingt man Steigungen.

Der „Rote Teufel“ tanzt durch Over Hex: 263450, einst die modernste Dampflok der Welt, donnerte am 20. Juni 2019 mit 13 überwiegend mit Zement beladenen Güterwagen und blasenden Sicherheitsventilen an den Fotografen und Videofilmern vorbei. Die Maschine arbeitet mit Kohlevergasung und damit nahezu rauchfrei. Um fotogenen Rauch zu erzeugen, gab es extra Öl-Injektionen in die Feuerbüchse.

Eisenbahnfreunde in Südafrika kümmern sich um den Erhalt historischer Fahrzeuge prinzipiell genauso intensiv wie die in Europa. Aber wie hier gibt es auch dort einige Animositäten; nicht jeder kann mit jedem gleich gut.

So ist Transnet, die staatliche Eisenbahn-Infrastrukturbetreiberin, für viele ein Reizwort, für andere jedoch eine Partnerin. Die Situation ist sowohl für die Staatsbahn wie auch für die Betreiber historischer Fahrzeuge mitunter schwierig. Transnet sieht sich einem, teils selbst verschuldeten, drastischen Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der Schiene gegenüber. Trotz schwindender Einnahmen hat man als staatliches Unternehmen eine gewisse Verantwortung gegenüber den Arbeitneh-

mern in einem Land mit rund 27 Prozent Arbeitslosigkeit und kann sich nicht radikal anpassen. Viele Strecken werden nicht mehr betrieben, einige verfallen, werden vom Grün überwuchert. Solche mit drei Güterzugpaaren werden heute als wichtige Hauptstrecken eingestuft, obwohl dies früher lediglich das Verkehrsaufkommen einer mittleren Nebenbahn darstellte.

Depots und historische Loks vermietet Transnet in der Regel für jeweils fünf Jahre an Vereine. Diese sind für Aufarbeitungen und Instandhaltung eigenverantwortlich. Doch der Zugang zum Netz, insbesondere zu den attraktiven Hauptstrecken, um Einnahmen zu erzielen, wurde immer weiter erschwert. Eine Reihe benötigter Zertifikate, um auf dem staatlichen Netz fahren zu



Nach vollbrachter Vorbeifahrt fragten Heizer Okkie und Meister Cassie, ob denn der „Glint“ recht gewesen sei. Ja, das war er!



19D3322 und 243655 durchbrechen bei Malmesbury die Stille des Morgens.

dürfen, hohe Trassengebühren sowie das Transnet-Geschäftsgebaren schrecken ab. Vor diesem Hintergrund war es nicht verwunderlich, dass eine große Fotoveranstaltung des Südafrika-Experten David Rodgers im Jahr 2007 aufgrund vieler organisatori-

scher Probleme und Hürden dessen letzte wurde. Seither gab es keine ähnlich erfolgreichen Veranstaltungen dieser Art mehr, dafür jedoch Warnungen von vielen Seiten, als Reiseveranstalter besser die Finger von Südafrika zu lassen.

Doch die Wiederinbetriebnahme von 26 3450, des legendären „Red Devil“, rückte Südafrika wieder mehr in den Fokus. David Wardales Meisterstück von 1981, ein sehr effizienter Versuchsumbau einer 25 NC, wurde von der Transnet Heritage



Die Kinder von Het Kruis waren aus dem Häuschen, als auf der nicht mehr von Transnet bedienten Strecke plötzlich ein Zug auftauchte – und noch dazu ein Dampfzug!



Foundation für 20 Jahre an die Ceres Rail Co. verleast und von dieser wieder aufgearbeitet. Trotz wiederholter Vorwarnungen schien die Zeit reif dafür zu sein, Ceres Rail, die Betreiberin dieser und vier weiterer Dampflokomotiven zu kontaktieren.

Die Rahmenbedingungen: Vier Ceres-Lokomotiven sollten vor unterschiedlichen Zugkompositionen eingesetzt, Wasserwagen hinter der Lok möglichst vermeiden, braune und saugluftgebremste Wagen gefunden werden und so weiter. Zwischen Planung und Durchführung der Reise gab es weitere Warnungen. Die 19D habe versagt, die 19B sei aufgrund einer umfangreichen Untersuchung nicht rechtzeitig einsatzbereit und der „Red Devil“ mit einem Kesselschaden inzwischen wieder abgestellt. Einzig die 24 sei einsatzfähig. Doch rechtzeitig vor der Reise waren alle gewünschten Maschinen wie versprochen betriebsbereit.

Eine unerwartet gute Zusammenarbeit

Dann begann eine neuntägige Veranstaltung, die allen Unkenrufen zum Trotz kaum besser hätte ablaufen können. Nicht nur das Wetter war deutlich besser als erwartet: Die Zugkomposition wurde täglich geändert, manchmal auch in der Mittagspause. Alle Loks erfüllten ohne



FOTOS: BERND SEILER



Die Brücke bei Moravia ist der Beginn einer langgezogenen Steigung, welche der Sonderzug am Nachmittag des 16. Juni 2019 in Angriff nahm.

Ausfälle die Erwartungen, auch wenn am vorletzten Tag ein Überhitzerelement der 19D undicht wurde. Ceres Rail zeigte sich äußerst flexibel, wenn es um spezielle Wünsche ging. Als Transnet zum Beispiel für einen Zug die falschen Wagen lieferte, wurde kurzerhand eine Garnitur aus „Suburbans“, den klassischen Vorortwagen in der traditionellen Farbgebung, „an den Haken“ genommen. Noch während der laufenden Veranstaltung wurden die Scheinwerfer nachts auf die in den

Für eine Erdstraße wurde ein Lkw gemietet, der die Reiseteilnehmer zu den Fotopositionen brachte. Er wurde sogleich als erhöhter Standpunkt genutzt.

1980er-Jahren üblichen eckigen Modelle umgebaut, grüne Tragfedern der 19B schwarz gestrichen, Folien entfernt und so weiter. Es war eine wahre Freude.

Natürlich gab es unterdessen auch Herausforderungen. Der Kohle- und Wasserverbrauch der Maschinen war nicht zuletzt durch die zahlreichen langen Fotofahrten hoch. Insbesondere für die Videofilmer, auch zum Bezwingen von Steigungen, mussten die Züge manchmal zwei Kilometer zurückdrücken. Mehrmals wurden die Vorräte knapp. Am letzten Tag setzte zum Beispiel bei leerem Wasservorrat der Injektor von 19B 1412 aus. Wir erreichten den noch fünf Kilometer entfernten rettenden Hydranten



FOTOS: BERND SEILER

Sonnenaufgang über der Schilflandschaft bei Eendekuil mit 243655 und ihrem PmG.

mit zwei Finger breit Wasser im Glas. Zweimal hatten wir Lokausfall: nicht bei den Dampflokomotiven, sondern bei den Dieselloks von Transnet. Wegen der darauffolgenden Verzögerung war zwar eine geplante Aufnahme kaum noch umzusetzen, doch stattdessen ergab sich spontan ein anderes Motiv.

Für den „Red Devil“ war ein Zwölf-Wagen-Leerzug angekündigt, intern war er jedoch mit 20 leeren Wagen geplant.

Transnet hatte neben den Leerwagen aber auch mit Zement beladene Fahrzeuge im Angebot, so dass wir den Zug

Der Schotter bebte unter dem „Red Devil“

bis auf die zulässige Lastgrenze für die Steigungsabschnitte auffüllten. Damit donnerte die 26 an der Adhäsionsgrenze bergauf, dass der Schotter unter ihren

Rädern bebte und die Luft vibrierte. An einer Fotostelle schaffte es die stolze Maschine nur mit Mühe, ihre Kraft auf die Schienen zu übertragen. Die Sicherheitsventile bliesen ab, als die Lok an uns vorbeibobte, dazu ein unbeschreiblicher Sound. Die bulgarische 46 erscheint dagegen beinahe schmalbrüstig. Bereits die rollengelagerten 25 und 25 NC waren einst zu Recht der Stolz der Staatsbahn. Als 1992 zum letzten Mal eine 25 NC auf den Strecken um Kimberley eingesetzt wurde, begründete man das Ende der Baureihe mit dem Funkenflug und damit der Brandgefahr.

Die auf Entwicklungen des Argentiniers Livio Dante Porta basierende Lösung, die David Wardale mit dem „Red Devil“ aufgezeigt hatte, kam zu spät: Durch Kohlevergasung fuhr die Maschine nahezu funkenfrei, verbrauchte rund ein Viertel weniger Wasser und Kohle und erbrachte 43 Prozent mehr Leistung als die 25. Bei Versuchsfahrten erreichte man rund 4630 PS indizierte Leistung – auf 1067-Millimeter-Kapspur. Was für eine Maschine! □ *Bernd Seiler*



Früh am Morgen des letzten Tages der neuntägigen „FarRail-Tours“-Fotoreise, am 23. Juni 2019, wurde noch vor dem Eintreffen der Fotografen der Zug umrangierte und neu zusammengestellt.

Gar nicht im Programm der Fotozugreise und dennoch als erster Streckenhalt zelebriert: der Blick auf den Tafelberg von Kapstadt bei wolkenlosem Himmel.



Die Einsätze dieser BMAG-Maschine, 19B 1412 von 1930 mit genietetem Tender, kostete eine fünfstellige Summe. Doch die Mühen haben sich gelohnt: Auf der Bergstrecke von Ceres rollte die Maschine am 19. Juni 2019 mit einigen als „Suburbans“ bezeichneten Vorortverkehr-Personenwagen im letzten Abendlicht nach Wolseley. Im Hintergrund ragt der 1204 Meter hohe Ceres Peak auf.



MINI-MARKT ○ VERKAUFEN
BÖRSEN ○ TAUSCHEN
MÄRKTE ○ SUCHEN



VERKÄUFE

Dies + Das

Verkäufe 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

Digitaleinbau für Spur 0/III mit D&H, Kühn, Massoth, Tams, Zimo. www.modellbahn-station-ettlingen.com.

www.lok-doc-wevering.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
 www.modellbahn-weber.com

MODELLBAHNMODULE.DE

MODELLBAHN
MODULE

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

günstig: www.DAU-MODELL.de

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

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Eisenbahn-Sammler-Börse EUST 2.11.2019. 10 bis 17 Uhr im Bürgerhaus 014509 Delitzsch mit Ausstellung „Die bunte Welt der Fahrkarten“, 19 Uhr: Sammlerstammtisch. Informationen: Tel.: 034202/61361, E-Mail: schoettge@t-online.de.

Dirk Röhrich
 Girbigsdorferstr. 36
 02829 Markersdorf
 Tel./Fax: 035 81 / 70 47 24

MODELLBAHNSERVICE

SX/SX2/DCC Decoder von D&H aus der DH-Serie

Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll Decoder, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos Rad- und Gleisreinigung von LUX und nach „System Jörger“

www.modellbahnservice-dr.de

Eisenbahn Magazin im Original Ordner, von 1979 bis 12/2012 durchgehend, gegen Selbstabholung (Gewicht) abzugeben. Preis VHS. Ebenso andere Zeitschriften (Miba, Eisenbahnkurier etc.) kostenlos abzugeben. Fertigungsmikroskop mit Beleuchtung und einstellbarer Vergrößerung gegen Gebot abzugeben (Fa. Zeiss). Tel.: 06203/890686, Fax 06203/8390091.

www.nordbahn.net
 Qualität, Auswahl, preiswert

Reichsbahnuniform DR Uniformjacke, NS Reichsbahnjacke, DR Eisenbahner Oberhemd neu zu verkaufen. Je Jacke € 30,-, Uniform € 70,-, Hemd € 15,-. Tel.: 0173/9098429.

www.jano-modellbau.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

VERKÄUFE

Fahrzeuge 0, I, II

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

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahnen-berlin.de

Verk. altes Märklin M Gleis ger. gebogene und Weichen. Märklin H0 36334 E Lok der NSB € 230,-. Flugzeug Transportzug Art. Nr.: 45090 in der OVP neuwertig € 230,-. Verkauf nur gegen Vorkasse. Andreas Döberin, 17034 Neubrandenburg, Greifstraße 93.

www.mbs-dd.com

www.suchundfind-stuttgart.de

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

Lokschuppen Hagen-Haspe Exclusive Modelleisenbahnen

seit 1977 **www.lohag.de** Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 4044 53
 D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

Vielfalt im Detail!

Jb Modellbahn Service

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

Modellbahn 2. Hand

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

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

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

Digital-Profi

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

www.ldt-infocenter.com

TILLIG-Clubhändler

Modellbahnbox

Karlshorst

Modelleisenbahn-Fachgeschäft

Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
 Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41

EUROTRAIN®

Öffnungszeiten: Di.–Do. 10–13 + 14–18 Uhr, Fr. 10–13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9–12.30 Uhr
 E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

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

Suche und verkaufe:

US - Messinglokomotiven

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

www.modelleisenbahn.com

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

VK altersbedingt MEB Anlage H0 300 x 135 x 100 cm. Wendel f. SBH 4 Segmente alles rollbar. Zubehör v. A-Z. Viele Teile unbenutzt in Verpackung. Loks + Wagen Listen anfordern. Nur Festnetz 03724/173852.

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.Modellbau-Gloeckner.de

Verkaufe eine H0e Schmalspurbahn an Selbststaholer für € 950,-. 3x Modulpl. 3,50/3,00/2,50 m x 70 cm breit, Roco-H0e Gleise verlee., 1x Modulplatte o. Gleise, 4x Loks-digital, 3x Technomodellwg., 4x Güterwg. von Liliput, 5x P-Wagen und 2x Packwg., 1x 4achsiger G-Wg. von Roco. Bei Interesse können Fotos zugesandt werden. Zu erfragen bei Andreas Döberin, 17034 Neubrandenburg, Greifstraße 93.

www.modellmobildresden.de



**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)

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

www.moba-tech.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.augsburger-lokschuppen.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

www.puerner.de

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 TT, N, Z

Verkaufe Vitrinenmodelle TT Roco 02-0201-0 € 500,-. BR 44 Art. Nr.: 36011 € 350,-. BR 62 MBS Art. Nr.: 96252 u. 96254 Stückpreis € 400,-. Tillig BR 212 001 Design Studie „Schwarze Lady“ € 300,-. Tillig E 19

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



„Galeriemodell“ € 320,-. Beckmann BR E120 Vorserienmodell Art. Nr.: 1011609 € 330,-. Tillig Art. Nr.: 500372 BR 212 005-3 € 250,-. BTTB BR 56 € 70,-. BR 23 von BTTB € 80,-. Alle Fzg. in der OVP und top Zustand. Verkauf nur gegen Vorkasse. Andreas Döberin, 17034 Neubrandenburg, Greifstraße 93.

Verk. Güterwg. von BTTB mit LED Zugschlußblatern oh. Radschleifer für € 25,-. BR E 42 BTTB mit LED Spitzenl. € 55,-. LVT v. BTTB mit PMT Antrieb LED Wechsell. und el.-Mg.-Kuppl. € 160,-. BR118/130 BTTB mit LED Spitzenl. € 55,-. Versch. Reisewg. von BTTB 2 u. 4 achsig für € 20-30,- auch mit Zugschluß. Gleismaterial von BTTB auch Weichen u. Brücken. Drehsch. von FLM und 6 Ständ. Ringlokschu. für € 430,-. ICE 1 von Tillig 4 teil. € 280,-. BR 23 von Zeuke € 55,-. Fahrgest. BR118 von Tillig 4 achsig € 70,-. Verk. nur gegen Vorkasse. Andreas Döberin, 17034 Neubrandenburg, Greifstraße 93.

VERKÄUFE

Fahrzeuge sonstige

Biete Neu OVP: Märklin/Trix DCC, 22428 Diesellok BR 132, € 120,-. Märklin/Trix DCC, 22918 Diesellok BR 218, € 120,-. 10 Fleischmann Werbewagen. Je € 15,-. Kompl. € 100,-. Gebrauchte in gutem Zustand: Roco DC: E-Lok Ae 6/6 grün, SBB, € 50,-. Tel.: 06535/7049.

www.modelltom.com



**MARCO^{4s}
TRUCKS**

**KLARSICHTVERPACKUNGEN
FÜR MODELLFAHRZEUGE &
MODELLEISENBAHNEN**

SHOP.MARCOS-TRUCKS.DE

MARCO RECK - AN DER ALTEN BAHN 7 - 91217 HERSBRUCK - 09151/7320882 - INFO@MARCOS-TRUCKS.DE

VERKÄUFE

Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

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

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahn-kepler.de

VERKÄUFE

Literatur, Video, DVD

Verkaufe Schünemann/Preuß: Schmalspurb. zw. Spree und Neuße € 9,-. Modelleisenbahner 1994, 2001, 2002, 2003, je Jg. € 12,-. Lok-Magazin 1997 bis 2002, je Jg. € 15,-. M. Döpner, Dalbker Allee 20, 33689 Bielefeld.

www.bahnundbuch.de

www.modellbahn-kepler.de

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

flexilicht.de

**MODELLBAHN
AUMILLER**
www.naskapi.de

...auf über 220 qm! in der Oberpfalz

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

Modellbahn Aumiller - 92421 Schwandorf
Tel.: 09431 5600035 - e-mail: info@naskapi.de

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

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

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



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

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 081 41/53481 - 250 (Fr. Springer) • Fax: 081 41/53481 - 200
 Noch einfacher geht es per E-Mail an: s.springer@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter.

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

ANZEIGENSCHLUSS MEB 12/2019: 11.10.2019

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

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

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

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____ **Keine Briefmarken senden!**

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen. SEPA-ID: DE742490000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Betrag liegt bar bei

VERKÄUFE Fotos + Bilder

Fototauschpartner ÖPNN-Bus + Bahn gesucht, vorzugsweise aus dem Süden. Biete Nord-West-Ost und Osteuropa an. Probefotos von Ulrich Benk, Bornstr. 76, 44145 Dortmund.

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.

Lokschilder aller Art, wie Lok-Nr. Fabrik-Gattungs- und Heimatschilder. Sowie Betriebsbuch für die Lokomotive von Eisenbahner gesucht. Übernehme auch komplette Sammlungen. Sehr gute Bezahlung. Tel.: 0175/2611721 oder wyhlen@t-online.de.

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

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

 **www.MDVR.de** Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Der Partner für: rautehaus digital®

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)

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

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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. 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

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

 **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

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.

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.

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

Der Schienenreiniger
Für kontaktfreudige Schienen

www.schienenreiniger.de
Baptist-Hoffmann-Str. 19
97688 Bad Kissingen
Tel.: 0971/66345
info@schienenreiniger.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 Waggonen besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

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

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstedt
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
Schaulanlage**

**Schreiber-Bogen
KARTONMODELLBAU**

**Attraktive Modelle in
realistischem Design
für die Modellbahn**

Altstadt-Set 8
ergänzt die beliebte
Altstadt-Serie in HO
Best.-Nr. 774, 7,90 €

Umfangr. Gesamtkatalog, € 2,- + Porto

AUE-VERLAG · Postf. 1108 · 74215 Möckmühl
Tel. 06298-1328 · Fax -4298 · info@aue-verlag.de

Internet **www.modellbahn-ehrhardt.de**

Modellbahn Ehrhardt

Ausverkauft, bei uns noch erhältlich:

Brawa 41282 V 100 DR Sound	299,95 €	Piko 51862 BR 218 DR	165,00 €
Brawa 43152 E 95 DR	365,00 €	Roco 72134 01 507 DR Boxpok	299,90 €
Brawa 43202 E 75 DRG Sound	439,95 €	Roco 73320 BR 143 DBAG	219,00 €
ESU 31161 BR 132 DR Sound	439,00 €	Roco 73328 BR 243 DR	199,90 €
Güldold 58040 58 3027 Reko DR	389,00 €	Roco 73333 BR 112 DR Sound	284,90 €
Hornby HR2545 BR 251 DR	241,50 €	Roco 73803 BR 120 DR Sound	264,00 €

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

www.modellbahnshop-klotzsch.de

Der etwas andere Onlineshop – lassen Sie sich überraschen

Elektroservice & Modellbahnbau Tino Klotzsch
Dieskastr. 28 • 04229 Leipzig • Tel.: 0341/3523433
Fax: 0341/2482347 • modellbahn@tino-klotzsch.de



Leipzig
3.-6.10.19
modell-
hobby-spiel
Halle 3
K 16

modellbau.fischer

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

**Jetzt Vorbestellpreise
für Neuheiten 2019 sichern!
Preis-anfrage unter:
info@modellbauprofi24.de**

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

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.

Suche Bemo 1011953 H0e ÖBB 209203 Heeresfeldbahn Diesellok, 2-achs. Personenwagen NKB rot/beige aus Set Schmalspurtransportwagen evtl. komplett. Fred Blume, Christian-Schult-Str. 7, 50823 Köln, Tel.: 0221/520358.



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, Auftragsätze nach Ihrer Zeichnung

Ausführender u. informativer Katalog gegen € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/609508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

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

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

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@gebrauchttemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

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

An- und Verkauf für Modellbahn in Magdeburg
www.lokomotivo.de
Modell-Eisenbahnen aller Größen, Zubehör, Modell-Autos
Keplerstr. 7a • 39104 Magdeburg • Tel.: 0391/5432456
Mo.-Fr. 10-18 Uhr • Sa. 10-13 Uhr

SYSTEM-Vitrinen
Ideen mit Profil

www.system-vitrinen-paape.de

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

www.modellbahnen-berlin.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.

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

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

MODELLBAHNLAND 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!

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.

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

Suche 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 Märklin-E-Lok, BR 139 grün - Best.nr. 3439 - kein Motorumbau, kein Decoder. Tel. 0176/96233571.

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

BU Mobilbagger T185 ICAR Bausatz oder Fertigmodell
Jahre 1988 - 2018

DE 01187 Dresden
Würzburger Str. 81
www.mbs-dd.com
Tel: 0351 27979215

modellbahn-schildhauer

fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau

Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com

Wünschen Sie unseren Katalog als Druckausgabe?
Senden Sie uns bitte 3 Briefmarken zu je 1,45 €, Ausland 5,00 €.

Am Klinikum 7 • D-02828 Görlitz • Fon + 49 (0) 3581 429628 • Fax + 49 (0) 3581 429629

www.zum-alten-dampfross-berlin.de

Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen

Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kablowerweg 89 | D – 12526 BERLIN
www.mike-lorbeer@t-online.de

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

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT & Co KG.
Biegelwiesenstr. 31 • 71134 Waiblingen
Telefon: 07151 93 79 31
Fax 07151 3 40 76

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT

E-Mail: ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten: Mo - Sa 9 - 19 Uhr

Die Mini-Messe mit der Maxi-Auswahl ganzjährig ohne Eintritt

Glühwein-Dampf beim Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT:
Wir laden alle ganz herzlich zu unserer letzten Fahrt in diesem Jahr auf der Gartenbahn-Anlage ein.
Samstag, den 16.11.2019 von 11:00 Uhr bis zum Einbruch der Dunkelheit auf der Gartenbahn-Anlage neben unserem Laden in Waiblingen-Beinstein.
mehr Information auf www.modelleisenbahn.com

Live-Steamer bitte melden! Willkommen ist jeder, der seine Lok einmal auf unserer Anlage ausführen möchte.
Bitte melden Sie sich via E-Mail ets@modelleisenbahn.com Betreff "Glühwein-Dampf" an

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

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

www.puerner.de

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

GESUCHE

Fahrzeuge TT, N, Z

TT, N, Z auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung von privat gesucht. Suche auch von Tillig Saxonia. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carrette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 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.menzels-lokschuppen.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

Zubehör alle Baugrößen

Roco-Drehscheibenantrieb komplett oder ganze Scheibe H0 42615. Tel.: 0174/6318592 Degener/Niemec e.V.

GESUCHE

Fotos + Bilder

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne

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

auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel.: 0172/1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

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

SONSTIGES

Biete 2 BUB Personen-1 Gepäckwagen, Spur S, US-Zone, neuwertig. Suche im Tausch Tippco 010 LKW US-Zone. Verk. orig. Neigungsanzeige, Andreas-kreuz, Kleineisen, kompl. Lokbeschilderung BR 571714, Plakat „Des Kaisers Dank“ 1914, Tel.: 01731/907178.

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/gayisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de.

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

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 je Lok 179,99 € UVP* 249,00 € H0



Lenz V20 / BR270 DC-Digital, fernbedienbares Kupplungssystem

Lenz 30120-01 Diesellok V20 022, DB, Ep.III; Lenz 30120-02 Diesellok V20 021, DB, Ep.III; Lenz 30121-01 Diesellok V20, DR, Ep.III; Lenz 30122-01 Diesellok BR270 021-9, DB, Ep.IV (v.l.n.r.)

Aktion 9,99 € UVP* 16,95 € H0



Herpa 094016
Wartburg 353 '85 Tourist „NVA“

Aktion 399,99 € UVP* 579,99 € H0



Trix 21680 Zugset „Lufthansa Airport-Express“, DBAG, Ep.V, DC-MFX-Sound

Aktion 12,99 € UVP* 26,95 € H0



Herpa 307574
IFA G 5 Muldenkipper, orange

Aktion 12,99 € UVP* 26,95 € H0



Herpa 307581
IFA G 5 Muldenkipper, blau

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



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

www.elriwa.de

Unsere H0-Aktionen für Sie!

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.

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

BÖRSEN

Auktionen, Märkte

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

22.09.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 10-15 Uhr, 25548 Kellinghusen, Wiesengrundhalle, Wiesengrund 30. Info-Tel.: 040/6482273.

www.modellbahnboerse-berlin.de

Plauener Modellbahnboerse

20.10. • 9.30-14.30 Uhr
Oelsnitz/IV. - Vogtlandsporthalle
26.10. • 10-14.30 Uhr
Zwickau / Clubhaus Sachsenring

Info und Reservierung:
0171/93 27 552 • antikladen-plauen@t-online.de

Modellbahn-Auto-Börsen (10-15 Uhr)

Kassel/Vellmar: So. 06.10. + So. 03.11.
Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Fulda/Petersberg: So. 20.10.
Propsteihaus, Rathausplatz 1
!! NEU: Bebra: So. 10.11.
Traditions Lokschnitten, Gifershäuser Str. 12
!! NEU: Melsungen: So. 01.12.
Kulturfabrik, Spangenberg 43
Sylvia Berndt, Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18h)
Tags: 05651/5162 oder 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

22.09.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. 28.09.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 29.09.: 01069 Dresden, Alte Mensa. 27.10.: 08529 Plauen, Festhalle, Auß. Reichenbacher Str. 4. Jeweils von 10-14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

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

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.: 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.

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.

03.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11-16 Uhr, 24768 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1 (Eintritt € 2,50). Info-Tel.: 040/6482273.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.

06.10.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. 20.10.: Fulda/Petersberg, Propsteihaus, Rathausplatz 1. 02.11.: Achtung: Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9: verschoben auf 16.11.!! 03.11.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. NEU: 10.11.: Bebra, Traditions Lokschnitten, Gifershäuser Str. 12. NEU: 01.12.: Melsungen, Kulturfabrik, Spangenberg 43. Jeweils von 10-15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 20 Uhr), mobil: 0176/89023526,

10. Lange Nacht der Modellbahn

Freisen / Saar

19.10.2019 (16 - mind. 22 Uhr)

Festhalle Oberkirchen / Hauptstr. 26a

Eintritt frei! Grosse Tombola!

www.mbcf.de

Modellbahnmärkte

15.09. RHEINE, Stadthalle
21./22.09. DORSTEN, Modellbahntage CreativQuartier, Zeche Fürst Leopold
29.09. HALTERN, Seestadthalle
03.10. CASTROP-RAUXEL, Europahalle
06.10. OSNABRÜCK, Halle Gartlage
13.10. HERNE, Kulturzentrum
20.10. SOEST, Schützenhaus in Ampen
23./24. Nov. RAILHOBBY Messe Bremen
Messe für Modellbahnen & Modellautos
25 Ausstellungenbahnen-riesiger Handelsbereich
mehr unter www.bv-messen.com

jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de.

06.10.: 47. Regensburger Modellbahnboerse, 10-15 Uhr, Mehrzweckhalle Obertraubling, Walhallastr. 22, 93083 Obertraubling. Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

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

13.10.: Modellbahnboerse des MEC Freising, von 09-13 Uhr in der Ampertalhalle, 85391 Allershausen. Info und Tischreservierung auf www.mec-freising.de/modellbahnboerse/info.

19.10.: Große Modellbahn- und Spielzeuggbörse in 78315 Radolfzell-Milchwerk, von 10-15 Uhr. Info: B. Allgaier, Tel. 07551/831146. E-Mail info@spielzeuggbörse-radolfzell.de.

20.10.: 47. Heusweiler Modellbahnmarkt, 10-16 Uhr, Sport- und Kulturhaus, Im Dorf 11, 66265 Heusweiler/OT Wahlschied. Info: MEF Heusweiler, Tel./Fax: 06806/83493 G. Ziegler.

20.10.: 11. Modellbahnboerse, 11-16 Uhr, im HefeHof in Hameln. Spur Z bis G, neu und gebraucht. Eintritt und Parken frei. Mehr unter www.efhm.de.

20.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11-15 Uhr, 21423 Winsen/L., Autohaus Wolperding, Schloßring 48. Info-Tel.: 040/6482273.

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

27.10.: 27. Internationale Modelleisenbahn-Tauschbörse des Module-Club Luxembourg in Steinsel, Luxemburg, 10 - 17 Uhr. Näheres unter www.module-club.lu.

Geraer Modellauto- und Modellbahnboerse am 19.10.

auf der Showbühne des Möbelhauses Rieger von 10.00-14.00 Uhr in Gera, Siemensstr. 33, A4 Ausfahrt Gera

Infos: 0170 / 9 52 76 30

27.10.: 86. Modellbahn- und Modellautobörse mit Reparatur-Café von 10-16 Uhr, Stadthalle, Georg-Schäfer-Platz in 64579 Gernsheim, Info-Tel.: 06158/7476510 oder www.mec-gernsheim.de.

16.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11-16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeuggbörse.de

16.11.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 11-18 Uhr, 82194 Gröbenzell, Freizeitzentrum Wildmooshalle, Wildmoosstr. 36. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

24.11.: Modellbahnboerse Butzbach, Autos + Spielzeug, 10-16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

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!

Modellbahn-Auto-Börsen: von 10-15 Uhr
Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9
!! Termin Sa. 02.11. verschoben auf Sa. 16.11.2019!!
Sylvia Berndt, Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18h)
Tags: 05651/5162 oder 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

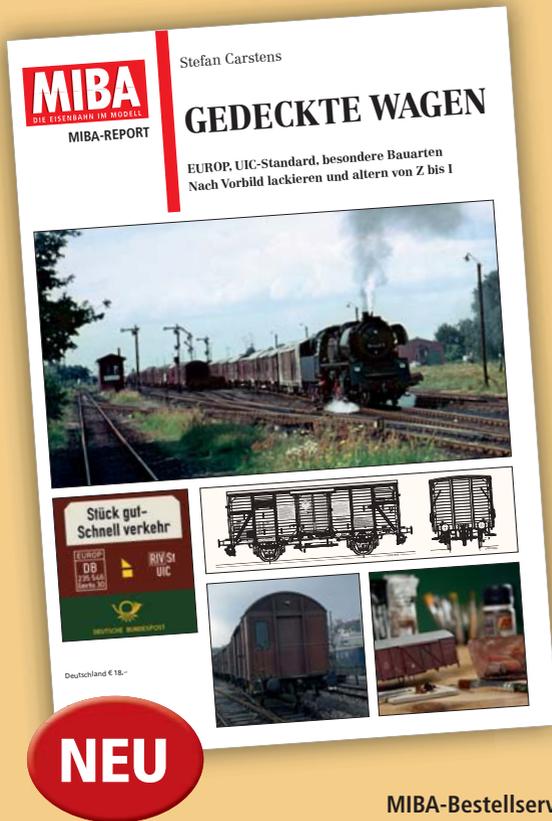
ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
15.09. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle Koblenzer Str. 80
22.09. Aachen, Kurpark-Terrassen Dammstr. 40
29.09. Leverkusen, Forum, Am Büchelhof Hof 9
03.10. Köln, Theater am Tanzbrunnen Rheinparkweg 1
06.10. Neuss, Stadthalle, Selikumer-Str. 25
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindesweg 7
Tel.: 02274-706073 oder 02103-51133 Info@adler-maerkte.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

15. Sep. 47 Rheinberg, Messe Niederrhein, An der Rheinberger Heide 5
22. Sep. 58 Schwerte, Freischütz, Hörder Str. 131
29. Sep. 58 Hagen-Haspe, Autohaus Ford Könnker, Berliner Str. 19
3. Okt. 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Straße
6. Okt. 44 Dortmund, Galopp-Rennbahn, Rennweg 70
6. Okt. 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. 408 *10-16 Uhr
13. Okt. 46 Wesel, Niederrhein-Halle, An der Tent 1
20. Okt. 30 Hannover, Grossmarkt, Am Tönniesberg 16/18
20. Okt. 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str. 322

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

G-Wagen – grenzenlose Vielfalt



Die aktuelle MIBA-Report-Ausgabe zeigt zunächst, wie sich die gedeckten Wagen der Verbandsbauart während der Beschaffungs- und Einsatzzeit veränderten. Zudem beschreiben die Autoren die gedeckten Güterwagen anderer europäischer Bahnverwaltungen, die im EUROP-Park eingestellt waren, die vom UIC entwickelten einheitlichen G-Wagen und Wagen deutscher Bauart, die nach dem zweiten Weltkrieg im europäischen Ausland verblieben sind. Weitere Beiträge befassen sich mit Postwagen in Güterwagenbauart, gedeckten Güterwagen mit Heizleitungen für den Einsatz in Reisezügen, Leig-Einheiten und DR-Wagen für den Transport von Tetraethylblei. Ein grundlegender Artikel widmet sich Verschmutzungen beim Vorbild und deren Ursachen. Lackierung und Alterung stehen auch im Fokus der ausführlichen Beschreibungen von Modellverbesserungen – in allen Maßstäben von 1:220 (Baugröße Z) bis 1:32 (Baugröße I).

148 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 460 meist farbige Fotos und viele Zeichnungen

Best.-Nr. 15087250 | € 18,-

Erscheint Mitte Oktober 2019

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



DAS 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, Planbeilage im A2-Format.

Best.Nr.: 581635 | € 59,95



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



www.facebook.de/vgbahn

Auch bei vermeintlich viel Platz in der Baugröße G verlangt die digitale Aufwertung von Lokmodellen einigen Aufwand und pfiffige Ideen.

Spreewald-Guste

Bereits in den 1980er-Jahren sammelte ich erste Erfahrungen mit der Baugröße IIm. Ein Freund in der damaligen Bundesrepublik stellte den Kontakt zur LGB her. Daraufhin erhielt ich ein Modell-Fahrgestell der Harz-Lok 996001, welches ich für mein Eigenbaumodell der 995633 umbaute. 30 Jahre später erfüllte ich mir den Wunsch, eine Serien-„Spreewaldguste“ zu besitzen.

Diese Maschine war eine von fünf 1'C-Nassdampfloks, die einst für die ab 1917 meterspurige Pillkaller Kleinbahn in Ostpreußen gebaut wurden. Sie kamen von der Lokomotivfabrik Arnold Jung. Nur eine der Loks, die ehemalige Nr. 23, überlebte bis heute und ist als „Spreewald“ beim Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) in Bruchhausen-Vilsen zu Hause. Während der Reichsbahnzeit nach dem Zweiten Weltkrieg trug sie die Betriebsnummern 995631 und (später) 995633. Von LGB wurden sowohl die Museums- als auch die DR-Version aufgelegt.

Nach der ersten Inaugenscheinnahme und Probefahrt folgte eine kleine Ernüchterung: Die „Guste“ lief zu schnell und bot wenig Platz für die Digitalkomponenten. Doch zumindest der Einbau des Seuthe-Rauchgenerators Nr. 8 war kein Problem. Einen neuen Zahnradsatz gab es bei MDS-Modell (90002), Glühbirnen 22V 24mA Bi-Pin (92224) ebenso. Die Adapterplatine für XL-Decoder mit Stiftleiste kam von ESU

Baukomponenten von MDS-Modell und ESU

(51971), desgleichen der unbespielte Sounddecoder „LokSound XLV4“ mit Stiftleisten (54599). Damit hatte ich die wichtigsten Teile für die Umbaumaßnahme zusammen. Als Erstes war das Getriebe an der Reihe. Bei diesem Arbeitsschritt werden die Kuppelstangen mit Hilfe eines 6-mm-Steckschlüssels abgebaut und sicher verwahrt. Hilfreich ist das Markieren der Teile von hinten mit einem Filzstift, das



garantiert später einen fehlerfreien Zusammenbau. Der Getriebeblock wird elektrisch getrennt und nach unten herausgenommen. Jeder Schritt der Demontage wird dokumentiert, damit die Schrauben und Stromabnehmer später wieder in die richtige Position kommen. Dann markiert



Relikte einer analogen Zeit: Die Bilder der „Spreewaldguste“ als Eigenbaumodell zeugen von viel Handarbeit beim Bau, beim Fotografieren und beim Entwickeln des Schwarz-Weiß-Films in den 1980er-Jahren.



Mit neuem Getriebe und Later-
nen sowie mit Sounddecoder
und Digitalkupplung ausgestat-
tet, zeigt sich der LGB-Klassiker
von seiner besten Seite.



man die Stellung der Räder und demontiert sie mit einem Abzieher. Die alten Zahnräder werden entfernt, die neuen eingesetzt. Wichtig ist das anschließende Fetten mit einem geeigneten Produkt, zum Beispiel mit dem MDS-40-Spezial-Schmiermittel. Nach den Zahnrädern werden auch die

Räder im richtigen Versatz wieder auf die Achsen gedrückt. Nun kann man den Antriebsblock wieder verschrauben und die Stangen anbauen. Dann ist unbedingt eine Rollprobe erforderlich, damit eventuelle Verdrehungen der Räder noch korrigiert werden können. Wenn das geschafft ist

und die Lok sich wieder leicht und ohne Taumeln bewegt, folgt als nächster Schritt der Einbau des Lautsprechers.

Ich habe viel gemessen und probiert, aber einen Lautsprecher mit mehr als 40 Millimetern Durchmesser bekommt man nicht unter. Dabei fand ich heraus, dass der



1

Die Stehkessel-Nachbildung eignet sich gut als Einbauort für den Lautsprecher. Füllstücke und Stege entstehen aus Polystyrol.



2

Schneidet man M-Gewinde in den Kunststoff, kann man den Lautsprecher (MDS 82207) mit vier M3x6-Schrauben befestigen.



3

Der Modell-Stehkessel dient gleichzeitig als genau passende Lautsprecheraufnahme und als Schallkapsel.

Stehkessel sich hervorragend als Einbauplatz eignet und sogar als Schallkapsel fungiert: Aus Polystyrol entstehen zwei Dreiecke und dazwischen ein Steg, alles wird im unteren Bereich des Stehkessels einge-

baut. Oben werden als Anschlag ebenfalls Polystyrolstücke verklebt. Sind diese Füllstücke an den Lautsprecher angepasst, kann man die Befestigungslöcher anzeichnen. Dann werden entweder Löcher für

PT-Schrauben 3,0x9,5 (ML-Train 88101006) gebohrt oder M3-Gewinde eingeschnitten. In diesem Fall befestigt man den Lautsprecher mit vier M3 x6-Schrauben.

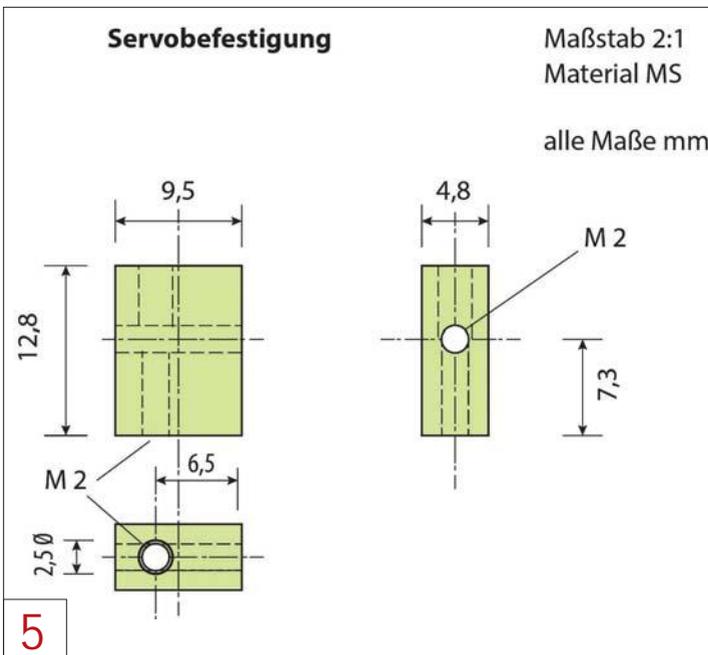
Als Nächstes werden die LGB-Glühbirnen in den Laternen gegen 22-Volt-Exemplare ausgetauscht. Für die Adapterplatine und den Decoder findet sich leider nur im Führerhaus genügend Platz. Die Adapterplatine wird mit zwei kleinen Winkeln am Boden verschraubt. Nach dem Aufstecken des Decoders und der Funktionsprüfung können die überstehenden Kontakte abgetrennt werden. Bezüglich der Elektrik habe ich mich für ein komplettes Stecksystem entschieden. Das hat den Vorteil, dass alle Komponenten jederzeit schnell ausgetauscht werden können. Welche Stecksys-



4

Die „S-EntKuPLiX“-Kupplung von MDS-Modell wird durch einen Servo angetrieben und erlaubt das digital angesteuerte Entkuppeln. Sie ist kompatibel mit den LGB-Standard-Kupplungen.

Elektrische Verbindung mit Stecker-System

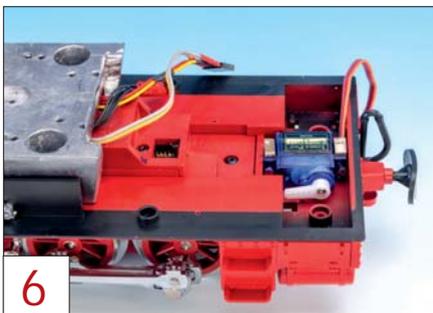


5

Zur Befestigung des Servos im hinteren Werkzeugkasten muss man sich zwei kleine Messingklötze mit den angegebenen Maßen anfertigen. Sie werden jeweils mit zwei 2,5-mm-Bohrungen und M2-Gewinden versehen.

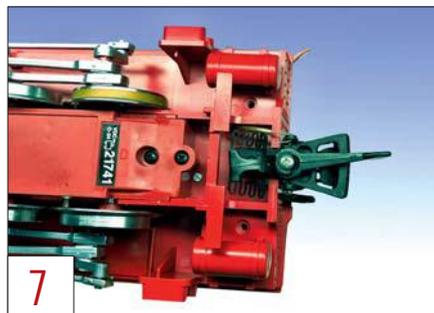
teme verwendet werden, ist jedem selbst überlassen, es gibt im Internet jede Menge passender Angebote.

Die nächste Herausforderung war der Einbau der neuen Kupplung von MDS. Die „S-EntKuPLiX“ (21006) ist klein, zierlich und wird mittels beiliegendem Servo angesteuert. Trotzdem ist auch in der Baugröße IIm der Platz sehr eingeschränkt. Ich baute den Servo im hinteren Werkzeugkasten ein und füllte den restlichen Platz mit Gewichten aus. Als Führung des Zugdrahtes wählte ich ein 2x1-mm-Messingrohr für die notwendige Krümmung dieses Röh-



6

Links und rechts des Servos liegen die beiden Befestigungsklötze aus Messing.



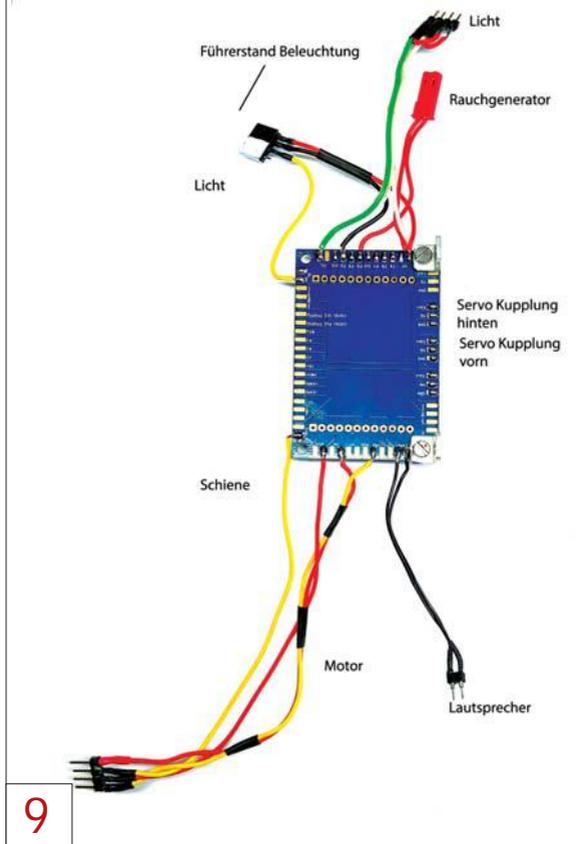
7

Von oben führt das gebogene Messingrohr den Antriebsdraht zur Kupplung.



8

Die MDS-Kupplung fällt nicht größer als die LGB-Standardkupplung aus.



9

Die XL-Adapterplatine von ESU sorgt für die Verteilung des Digitalstroms. Alle Verbraucher werden mit Steckverbindungen angeschlossen.

chens steckte ich einen 0,8-mm-Kupferdraht ein und bog über ein passendes Rundmaterial den richtigen Radius.

Zur Befestigung des Servos dienen zwei kleine Messing-Klötze (siehe Skizze), die in der Werkzeugkasten-Nachbildung eingeschraubt werden. Mit je zwei M2-Schrau-

ben wird der Servo fixiert. Vor der endgültigen Montage muss dieser noch mit Hilfe eines Servotesters auf Mittelstellung gebracht werden. Dann kann man den Stelldraht mit der richtigen Länge einpassen, abwinkeln, sichern und abschneiden. Der Hubweg lässt sich mit dem ESU-Lokpro-

FOTOS UND ZEICHNUNGEN: RAINER ALBRECHT

10

Mächtiger Kabelverhaue nach dem Einbau: Die höheren Ströme in der Baugröße G verlangen nach entsprechend größeren Kabelquerschnitten. Sind Lautsprecher und Decoder an Ort und Stelle und alle Steckverbindungen hergestellt, sollte man die Verbindungen im Führerhaus noch in wenig auffällige Ecken verlegen.



grammer sehr fein einstellen. Wer Decoder und Servos bei MDS-Modell bestellt, bekommt als Service den Decoder einbaufertig bespielt.

In ähnlicher Weise kann man verfahren, wenn man auch vorne noch eine Digitalkupplung mit Servo einbauen möchte, doch diesen Arbeitsschritt spare ich mir für einen späteren Zeitpunkt auf.

Wer meint, bei der Baugröße G passt alles rein, wird sicherlich sehr schnell eines Besseren belehrt. Zwar bietet sich meist irgendwo ein Platz, aber alle Digitalkomponenten für G sind eben auch größer. Wer aber etwas findig und einfallreich agiert, wird schnell Freude am Digitalisieren haben und einen Weg finden, seine Loks in wirkliche Alleskönner zu verwandeln. □ *Rainer Albrecht*

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

Preßnitztalbahn

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt



Dampfbetrieb samstags und sonntags von Mai bis Oktober – sowie an bestimmten Wochenenden.

Besondere Höhepunkte

- **3. – 6. Oktober** IV K – Dampf im Herbst
- **4. Oktober** Fotogüterzüge auf der Preßnitztalbahn (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **31. Oktober** Dampfzüge zum Reformationsfeiertag

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



Nicht jeder Modellbahner besitzt einen Raum für seine Anlage oder eine Werkstatt. In solchen Fällen hilft ein kleiner mobiler Arbeitsplatz.

Meine Arbeitsinsel



FOTOS: MATTHIAS TEUFERT

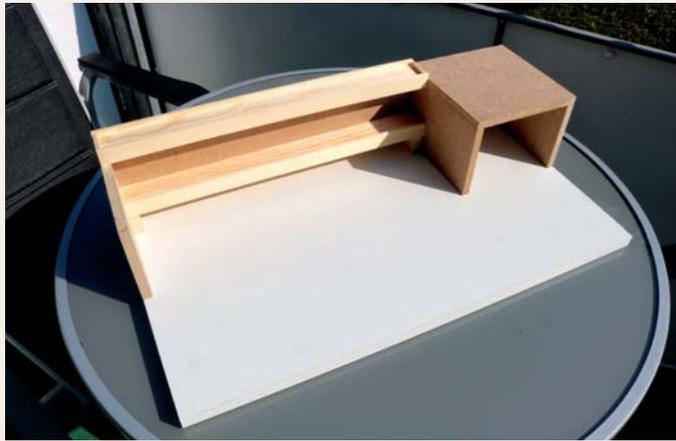
Nicht nur für kleine Bausätze und Basteleien, auch für eine Eigenbau-Caboose im Maßstab 1:22,5 reicht der kompakte Arbeitsplatz gut aus.

Die meisten Modelleisenbahner haben ein Platzproblem. Der eine hat zwar viel Platz, sucht aber vier Tage lang nach einer bestimmten Schraube. Der andere hat wenig Platz und weiß deshalb nicht einmal, wohin mit einer kleinen Schraube. Ein aufgeräumter und strukturierter Arbeitsplatz

kann helfen, solchem Frust vorzubeugen. Wenn man sich etwas umsieht, kann man auch immer wieder feststellen, dass großer Modellbau oft auf kleiner Fläche entsteht.

Da ich zu der Sorte Modelleisenbahner gehöre, die nur wenig Platz für ihr Hobby haben, brauchte ich einen Arbeitsplatz für beschränkte Verhältnisse.

Die Basis für meinen Bastelplatz ist ein 30 Zentimeter breites handelsübliches Regalbrett, welches auf eine Länge von 55 Zentimeter gekürzt wurde. Somit passt es während der modellbahnfreien Zeit perfekt in den Flurschrank. In der Wohnung gibt es somit keine Dauerbaustelle, meine Frau ist zufrieden und ihre Toleranz



Nur einige unterschiedliche Holzbauteile sind nötig, um den kleinen Arbeitsplatz zusammensetzen zu können.



FOTOS: MATTHIAS TEUFERT

Es ist genügend Platz für eine Arbeitsunterlage im Format DIN A3 sowie das bei kleineren Bastelprojekten nötige Material und Werkzeug.

gegenüber dem für viele Menschen seltsam anmutenden Hobby nimmt zu.

Der hintere Bereich des Brettes wurde mit MDF-Platten und Holzleisten ausgestattet. Somit ist eine Abgrenzung nach hinten entstanden und es kann nichts von der Arbeitsplatte herunterfallen. Außerdem erhielt ich damit etwas Stauraum für Werkzeug und sonstige Materialien.

Das Brett, die Platten und Leisten wurden vom örtlichen Baumarkt millimetergenau zugesägt, so dass die Montage kein Problem darstellte und im Ergebnis einen ordentlichen Eindruck vermittelt. Wer arbeitet nicht gerne an einem sauberen Arbeitsplatz?

Der Bereich rechts hinten ist für die Arbeitsplatzleuchte reserviert. Bei der von mir verwendeten Lampe handelt es sich um eine moderne LED-Leuchte, die dimmbar ist. Gerade für einen Rechtshänder ist es wichtig, dass das Arbeitslicht von vorne links kommt. So vermeidet man ungewollte Schattenwürfe, die durch die Arbeitshand entstehen. Mit ihrem Ausleger kann die rechts aufgestellte Lampe den Arbeitsbereich von links vorne beleuchten.

Unter der Lampe ist ein Fach, in dem weiteres Material deponiert werden kann,



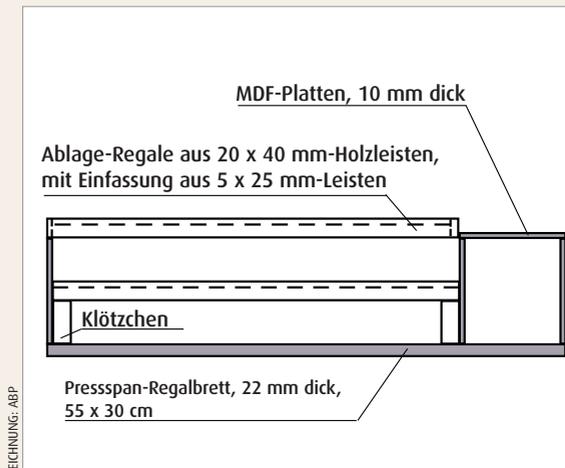
Die moderne LED-Arbeitsleuchte mit Ausleger sorgt für das Licht von der richtigen Seite: von links vorne.

Die unmaßstäbliche Skizze zeigt die wenigen Bauelemente, aus denen der Arbeitsplatz entsteht.

denn es gilt, jeden zur Verfügung stehenden Raum auszunutzen.

Am hinteren Rand sind zwei Ablagefächer aus Holzleisten (20 x 40 mm) entstanden. Seitlich wurden sie mit schmalen Holzleisten eingefast, die oben etwa fünf Millimeter überstehen. Somit kann in den Ablagen nichts verloren gehen. Das obere Fach nutze ich für Werkzeug, die untere Ablage für Farben und Klebstoff.

Mein Arbeitsplatz kann innerhalb einer Minute aufgebaut oder wieder verstaut werden. So kann ich dem Hobby in der Wohnung nachgehen, ohne dass es im täglichen Leben stört. □ Matthias Teufert





Bemerkenswert detailreich und plastisch sind die Drehgestelle. Die Bremsklötze liegen annähernd in der Ebene der mit Speichen ausgestatteten Räder.

Mit dem neukonstruierten Modell der Universal-Diesellok SU46 findet ein weiteres bekanntes polnisches Vorbild den Weg ins Piko-H0-Sortiment.

Polenpower

Trotz der vergleichsweise geringen Anzahl von nur 54 gebauten Exemplaren avancierten die polnischen SU46 zu Kultloks. Das markante Erscheinungsbild mit gesickten Seitenflächen und kantigen Fronten mag dazu beigetragen haben, aber auch die Zuverlässigkeit der 120 km/h schnellen Maschinen im Personen wie im Güterzugdienst. Die 1656 kW der dieselelektrischen Lok liefert ein leistungsgesteigerter Fiat-Motor, der schon in der Vorgängerbaureihe, der SP45, zum Einsatz kam. Die letzten Exemplare stehen noch heute von Wegliniec aus im Einsatz. Regelmäßig waren die

Maschinen auch in den deutschen Grenzbahnhöfen und in Cottbus zu Gast.

So markant wie das Vorbild wirkt auch die Modellumsetzung von Piko: Die Proportionen stimmen, Gehäuse wie Fahrwerk hinterlassen einen hervorragenden Eindruck. Feinste Lüftungslamellen erfreuen den Betrachter und viele scharfkantige Gravuren lassen kein Detail des Vorbilds unberücksichtigt. Freistehende Rückspiegel, Griffstangen, Steckdosen und Scheibenwischer verstärken das positive Bild. Die Führerstände weisen ein reichhaltig bestücktes Bedienpult und Sitze für Lokführer und Beermann auf. Die Einsätze sind





Eine Zierde ist das geätzte Abdeckgitter für die beiden Lüfter, aber auch Laufbleche und eingesetzte Haken sind einen Blick wert.



Konturscharf und mehrfarbig sauber bedruckt zeigt sich das Gehäuse. Die feinen Auftritte, alle Griffstangen und die Rückspiegel sind angesetzt.

leicht herausnehmbar, so dass ein farbli-
ches Absetzen der Details durch den Bastler
einfach möglich ist.

Der Dachbereich überzeugt mit ange-
setzten Klappen, Haken, Auspuffen, Lüf-
tern, Hörnern, fein gravierten Dachlaufste-

Vom Dach bis zum Fahrwerk ein Augenschmaus

gen und der typischen länglichen Anten-
ne. Die Krönung ist das geätzte Abdeckgitter
über den Lüftern.

An den perfekt wiedergegebenen
Drehgestellen erkennt man Dämpfer, den
Tachoantrieb, Bremszylinder und Indus-
magneten als Details. Zahlreiche Zurüstteil-
e für die Lokfronten sowie geschlossene
Schienenräumer liegen bei. Empfindliche
Anbauteile, insbesondere die Führer-



Der Fahrwerksrahmen und die darüber liegende graue Motorabdeckung bestehen aus Metall. Sehr gut wirkt die realistische Motornachbildung, die durch die Seitenfenster zu erkennen ist.

standaufstiege oder Scheibenwischer,
gehen schnell verloren und sollten mit
ganz wenig Klebstoff fixiert werden.

Auf dem H0-Gleis hinterlässt die SU46
einen sehr guten Eindruck: Der fünfpolige
Motor bietet ausgezeichnete Fahreigen-
schaften. Zwei Schwungmassen sorgen für
einen Auslauf von 46 Zentimetern aus der
sehr moderaten Höchstgeschwindigkeit,
die den Maximalwert der NEM-Empfeh-
lung unterschreitet. Auch die Mindestge-
schwindigkeit ist in Ordnung. Der schwere
Rahmen und die Motorabdeckung aus
Zinkdruckguss verleihen dem Modell in
Verbindung mit zwei Haftreifen eine sehr
gute Zugkraft. Eine Kurzkupplungs-
kinematik ist vorhanden.

Auch elektrotechnisch ist der Polen-
Diesel auf dem Stand der Zeit: Die PluX22-
Schnittstelle ermöglicht eine einfache Di-
gital-Nachrüstung und vielfältige Funkti-
onen. Die LED-Beleuchtung mit Dreilicht-
Spitzensignal und roten Schlussleuchten
wirkt sehr realistisch. Die typischen großen
Frontscheinwerfer bilden dabei unten die
integrierten Schlusslichter nach. Zusätz-
lich sind eine Maschinenraum- und Führer-

standsbeleuchtung serienmäßig einge-
baut und digital schaltbar. Die Nachrü-
stung mit Sounddecoder und großem Laut-
sprecher (unter der kleineren Platine) ist
unkompliziert, es sind lediglich zwei Kabel
an der Platine zu verlöten. Piko bietet auch
vollausgestattete Soundversionen für
Gleich- und Wechselstrom an (52862/
52863; 254,99/264,99 Euro). □ abp

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Piko
- ▶ Bestellnummer: 52860
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- ▶ Antrieb: Motor mit zwei Schwungmassen wirkt auf vier Radsätze
- ▶ Haftreifen: Zwei, diagonal innen
- ▶ Gewicht: 504 Gramm
- ▶ V_{\min} bei 1,5 V: 2,5 km/h
- ▶ V_{\max} bei 12 V: 149 km/h
- ▶ Ausstattung: PluX22-Schnittstelle, LED-Beleuchtung für Spitzen- und Schlusslicht, Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar
- ▶ Preis: 164,99 Euro (UVP)



FOTOS: BAUER-POERTNER

Nach der H0-Version von Roco wurde die V 180 der DR nun nach der Ankündigung auf der Spielwarenmesse 2019 auch als Fleischmann-Lok für die Spur N pünktlich ausgeliefert.

Universal-Vorbild

Man könnte fast sagen, Roco baut wieder N. Das frühere 1:160-Programm der Salzburger ist nie komplett im Fleischmann-N-Sortiment aufgetaucht, doch nun erscheint mit der Reichsbahn-V180 eine Neukonstruktion, die hauptsächlich in den Roco-Büros entstanden ist. Die Konstruktionsdaten der H0-Maschine waren dabei sicherlich eine große Hilfe,

dennoch muss für die Spur N vieles verändert werden, will man ein stimmiges Modell auf die Neun-Millimeter-Gleise stellen.

Mit der V 180 hat man sich ein immer noch beliebtes Vorbild gewählt: die größte in der DDR gebaute Diesellok, die in ihrer sechssachsigen Version wegen der geringen Achslast von nur 15,6 Tonnen universell einsetzbar war. Die zweimotorigen dieselhydraulischen Loks dieses Typs waren mit Dampfheizung ausgestattet. Fleischmann bildet mit 118 640 der Epoche IV eine mit zwei 900-kW-Motoren (2 x 1224 PS) leistungsgesteigerte Maschine nach. Als V 180 240 im Jahr 1967 in Dienst gestellt, erfuhr sie 1990 einen Umbau mit neuen Motoren und weiteren verbesserten Baugruppen. Das Modell ist entsprechend dem Vorbildzustand nach dieser Revision beschriftet und dem Bw Magdeburg zugehörig. Vergleicht man die Neukonstruktion mit den Brawa-N-Modellen der V 180, erkennt man deutlich die Entwicklung der Modellbaukunst in den letzten Jahren. Die Brawa-Versionen waren bei ihrem Erscheinen ansehnliche Modelle, sie wurden auch im Lauf der Jahre teils verbessert. Die nur hinterlegten Frontfens-

ter und der Spalt zwischen Drehgestell und Gehäuse blieben aber unverändert.

Gerade im Bereich der Lokfronten kann die Neukonstruktion entscheidend punkten: Die Fenster sitzen bündig und sind mit dünnen schwarzen Rahmen eingefasst, auch die roten Rahmen der Scheibenheizung wurden nicht vergessen. Die Führerstände zeigen sich sehr fein eingerichtet. Darüber sitzen zierliche eingesetzte Scheibenwischer. Auch die Griffstangen darunter sind freistehend ausgeführt. Die kleineren senkrechten Griffe hingegen und die Stangen an den Türen wurden angespritzt, das wirkt im N-Maßstab besser. Über den Puffern sind dünne geriffelte Trittstufen eingesteckt. Will man die Fronten noch ver-



Sehr gut ist die Partie um die Führerstände mit sauber eingesetzten Fenstern gelungen.



Angenehm tief sitzt das Gehäuse über den reichhaltig und filigran detaillierten Drehgestellen, es bleibt kein unschöner Spalt. Die Aufstiegsleitern sind am Rahmen angeformt.



FOTOS: A. BAUER-PORINER



Noch typisch Fleischmann: die Platinenbefestigung mit vier Halteklammern. Die Next18-Schnittstelle liegt an der Unterseite der Platine. Ein Puffer ließ sich nur sehr schwer abziehen.

bessern, sind zum Teil winzige Zurrüsteile zu montieren. Das ist eine Sache für Könner und bedarf auch feinsten Nacharbeit, denn die Bohrungen sind einen Tick zu eng ausgefallen, so dass sich die Teile nur mit Mühe einstecken lassen und möglicherweise auch Schaden nehmen.

Die Drehgestelle zeigen sich sehr gut detailliert, die Bremsbacken liegen jedoch vor der Radebene. Sehr angenehm ist der minimale Abstand zum Gehäuse. Dieses ist tadellos lackiert, auch die Bedruckung ist einwandfrei ausgefallen. Sehr gut wirkt auch die Nachbildung des Maschinenraumes, die aber nur zum Teil zu sehen ist, denn vorbildgerecht wurden die äußeren Fenster durch Lüftungsjalousien ersetzt.

Die Fahreigenschaften unseres Musters waren leider unbefriedigend. Mit eher unangenehmer Geräuschkulisse wird die je nach Richtung unterschiedliche Höchstgeschwindigkeit erreicht, dabei stockt die Lok immer wieder. Ursache können unter anderem schlecht justierte Stromabnahmefedern von den Drehgestellen zum Chassis sein. Die (hohe) Mindestgeschwindigkeit ließ sich unter diesen Umständen nicht sinnvoll ermitteln. Der Auslauf beträgt nur etwa drei Zentimeter. Das einige Tage später eingetroffene vierachsige Modell der V 180 (siehe Seite 98) lief dagegen tadellos. Laut Aussage von Fleischmann wird an der Optimierung der Radkontakte und des Antriebs bereits gearbeitet. □ *abp*



Sehr gut durchgestaltet zeigt sich die Dachpartie mit den unterschiedlichen Lüftergittern.

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Fleischmann
- ▶ **Bestellnummer:** 721301
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse über Kardanwellen und Schnecken-Stirnradgetriebe auf vier Radsätze, vier Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 103 Gramm
- ▶ **V_{min}:** nicht ermittelbar
- ▶ **V_{max} bei 12 V:** 233/181 km/h
- ▶ **Ausstattung:** Kurzkupplungskulissen, LED-Spitzen- und Schlusslicht
- ▶ **Digitalschnittstelle:** Next18
- ▶ **Preis:** 174,90 Euro (UVP)



Auch auf Nebenbahnen zu Hause. Mit besseren Fahreigenschaften könnte die neue sechsachsige 118 den Betrieb auf vielen N-Modellbahnen bereichern.



Nicht nur äußerlich erfüllt die Piko-Rangierlok höchste Erwartungen, technisch bietet das Modell eine Menge an Betriebsmöglichkeiten.

Als erstes Exemplar der Piko-Produktlinie „Expert plus“ erscheint die beliebte V60 im Kleid der Epoche IV. Die neue Digitalkupplung ist dabei das Highlight.

Dreibein plus

„Na, spielst du wieder?“, wurde der Redakteur gefragt. Dabei ist es doch seine Test-Arbeit – aber eine, die zugegebenermaßen

Spaß macht. Bei allem Bestreben nach möglichst hoher Vorbildtreue und Detaillierung sollte eben der Spielspaß auf der Modellbahn nicht zu kurz

kommen. Eine zu 100 Prozent vitrinentaugliche Lok, die aber nicht richtig läuft, ist für den Modellbahner, der auch Betrieb macht, keine Lösung. Pikos neue Variante der V60 verbindet alle Kriterien, den Spaß und höchste Ansprüche an Technik und Detaillierung, auf bemerkenswerte Weise.

Unser Test im MEB 2/2019 zeigte, dass in puncto Ausführungsqualität keine ernstzunehmenden Wünsche offen bleiben, sei es im Bereich des Fahrwerks oder der Aufbauten. Nur wer Farbdetails im gut einsehbaren, geräumigen Führerhaus braucht, müsste diese selbst anbringen. Die digital schaltbare Beleuchtung brächte das Ergebnis dann sehr schön zur Geltung. Auch das Fahrwerk mit fabrikneu mattrot lackierten Rädern (im Betrieb wurden sie schnell dunkel) lässt sich mit zwei LED pro Lokseite zum Strahlen bringen.

Das typisch näselnde Geräusch des „Dreibeins“ mit Maybach-Zwölfzylinder wird von Decoder und Lautsprecher treffend imitiert. Dazu gibt

es ein Menge weiterer schöner Soundeffekte, bis hin zum Öffnen und Schließen von Türen, Fenstern und Klappen sowie vielen Funksprüchen.

Neu entwickelt wurde die fernsteuerbare, digital schaltbare Kupplung von Piko. Sie ist äußerlich nur durch einen kleinen, konisch zulaufenden Zylinder unter der Bügelkupplung zu erkennen und fällt in der modellbahntypischen schrägen Aufsicht kaum auf. Die Funktion einschließlich des sogenannten Kupplungswalters und der passenden Geräuschkulisse zeigt sich einwandfrei, jedoch nur auf geraden Gleisabschnitten. Diese Einschränkung ist durch die traditionelle Bügelkupplung bedingt.

Knapp 300 Euro sind natürlich kein Pappenstiel, aber der Fahr- und Spielspaß bei gleichzeitig tadellosem Äußeren rechtfertigt Pikos Preisempfehlung. abp



So macht das Rangieren im Maßstab 1:87 Freude: Die neue, zierliche Digitalkupplung fällt kaum auf und funktioniert einwandfrei.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Bemerkenswerte Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften; guter Sound; viele Funktionen; Kupplung; Beleuchtung*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 55900

PREIS: 299,99 Euro (UVP)

URTEILE:



Eine Dampfspeicherlok zur Bedienung explosionsgefährdeter Industriebetriebe hat in N bislang gefehlt.

Nach sechs Jahren Wartezeit können die N-Bahner nun einen Bahn-Sonderling in Betrieb nehmen – die Dampfspeicherlok der Bauart Meiningen von Liliput.

Speicher-Glöckerl

Südlich der Donau würde man sagen: „Die fährt wie a Glöckerl“, also, sie fährt wie ein Glöcklein. Warum? So fein und leise und tadellos wie ein Glöcklein bewegt sich der Dreikuppeler im Maßstab 1:160 über die Gleise – passend zum Vorbild, von dem auch nur ein eher leises Zischeln zu vernehmen ist. Es handelt sich beim Original eben um eine Speicherlok, die sich mit extern erzeugtem heißen Dampf, gespeichert in einem bulligen Kessel, einen knappen Arbeitstag lang mit 30 km/h fortbewegen kann. 202 Stück der Bauart C wurden in Meiningen von 1984 bis 88 gebaut.

Ein Glockenankermotor mit ausreichend dimensionierter

Schwungmasse und eine pendelnd gelagerte mittlere Achse sorgen dafür, dass beim Rangieren mit dem kleinen Maschinchen keinerlei Frust aufkommt. Ein kleiner Trick sind die beiden Neodym-Magnete, die dafür sorgen, dass diese Achse ständig Kontakt zum Gleis hat. Die Mindestgeschwindigkeit beträgt umgerechnet 3,3 km/h bei 2,5 Volt, maximal werden 70 km/h erreicht. Dies liegt zwar über der NEM-Empfehlung, ist aber für N doch angenehm langsam. Bei niedrigem Tempo ist fast kein Fahrgeräusch zu vernehmen, bei höherem ein feines Singen. Trotz fehlender Haftreifen ist die Zugkraft (70 Achsen in der Ebene) sehr gut.

Außerlich fallen einige Missgriffe ins Auge: Die Umrandung der Frontlampen dient der Gehäusebefestigung, dies gleicht eher einer Karikatur und hat keinen Bezug zum Vorbild. Angesetzte Details am Gehäuse fehlen, die Gravur wirkt eher

AUF EINEN BLICK

PRO: Ausgezeichnete Fahreigenschaften; stimmige Proportionen; Lackierung und Bedruckung

KONTRA: Frontlampen; viele Details etwas grob

BESTELLNRN.: L161001, 03, 04

PREIS: je 187,90 Euro (UVP)

URTEILE:

schwammig. Dies wird durch eine saubere Lackierung etwas kompensiert. Für Betriebsbahner ist die Lok trotz des Preises eine Empfehlung. *abp*



Unter der Platine mit Next18-Schnittstelle verbirgt sich ein Glockenankermotor, der mit der Schwungmasse für beste Ergebnisse bürgt.



Das brünierte Gestänge wirkt durchaus zierlich. Dies kann man von anderen Details am Gehäuse und Fahrwerk leider nicht behaupten.



In drei Varianten werden die Meiningen-Loks ausgeliefert: „JK5 Wesseling“ in Schwarz, „GKM4 Mannheim“ und „Museumslok Dresden“.



Rocos Modell der Baureihe 233 gibt die Seitenwände des Vorbilds originalgetreu wieder, auch die mehrfarbigen Anschriften sind gut gelungen.

Roco liefert mit der Baureihe 233 eine Formvariante seiner „Ludmilla“ für H0.

Hightech-Ludmilla

Die Geschichte der Baureihe 233 begann Anfang der 1990er-Jahre. Damals erwog die DBAG, ihre Dieselloks der Baureihe 132/232 neu zu motorisieren. Es dauerte noch ein gutes Jahrzehnt, bis DB Cargo den Umbau von 64 Lokomotiven in Auftrag gab. Die Maschinen wurden mit neuen Motoren aus der russischen Lokomotivfabrik Kolomna versehen, wo auch die Loks entstanden waren. Dadurch konnten Treibstoffverbrauch und Stickoxydausstoß der nun als Baureihe

233 gelisteten Maschinen erheblich reduziert werden. Äußerlich unterscheidet sich die 233 deutlich von der 232. Während eine Seitenwand mit zusätzlichen Lüftern versehen wurde, weist die andere ein sechstes Seitenfenster auf. Fast alle 233 sind im Bestand von DB Cargo.

Obwohl das H0-Modell der „Ludmilla“ mittlerweile zu den Klassikern im Roco-Sortiment zählt, kann sich die Konstruktion nach wie vor auch neben neueren Entwicklungen behaupten. Mit vorbildgerecht

modifizierten Seitenwänden versehen, gibt das Modell nun eine Lok der Baureihe 233 treffend wieder. Als Vorbild diente die in Halle beheimatete 233 233 im Betriebszustand der Epoche VI. Die Bedruckung ist hervorragend, auch kleinste Anschriften wirken gestochen scharf. Einziger Kritikpunkt sind die recht einfachen Gravuren der Dachpartie. In der Digitalversion kann die Sechssachserin mit einem umfangreichen Henning-Soundpaket aufwarten, besonders eindrucksvoll ist das Startgeräusch der Ma-

AUF EINEN BLICK

PRO: Korrekte Seitenwände; Beschriftung; umfangreiches Soundpaket

KONTRA: Lockerer Sitz des Gehäuses; schlichte Dachgestaltung

BESTELLNUMMER: 52497

PREIS: 199,90 Euro (UVP)

URTEILE:

schinenanlage. Bei der Fahrt dominiert das charakteristische Lüftergeräusch des Vorbilds. Zusatzfunktionen wie Rangierpfeife, Türenknallen oder Bremsquietschen sorgen für großen Spielwert und runden das Funktionspaket gemeinsam mit dem extra schaltbaren Rangierlicht ab. ke

KOMPAKT

Piko: Sound-82 für N

Erstaunlich raumfüllend und sehr realistisch ist die Geräuschkulisse, die der nur knapp neun Zentimeter langen Lok entströmt. Auch die neue Variante der 82, nun mit Oberflächenvorwärmer-Nachbildung über der Rauchkammer, wird als Soundmodell angeboten. Der Aufpreis für die Digitallok ist für alle N-Freunde, ausgenommen die überzeugten Verächter elektronischer Klänge, wohl gerechtfertigt, auch wenn er höher liegt als der, den man für die auf Seite 76 vorgestellte H0-V60 bezahlen muss. 24 Geräusch- und Lichtfunktionen stehen zur Verfügung. Außerlich gibt es an der 82 kaum etwas auszusetzen. Nur die Pufferhülsen sollte der N-Bahner mit geeigneter roter Farbe nachbessern. abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit und Detaillierung; Fahreigenschaften; Soundfunktionen

KONTRA: Preis; Puffer

BESTELLNUMMER: 40105

PREIS: 349,99 Euro (UVP)

URTEILE:

Mit der Neukonstruktion des Gbs [1500] schließt Brawa eine große Lücke bei den H0-Güterwagen.

Ost-Standard



Nicht wegzudenken – nicht nur in DR-Güterzügen – ist dieser Gbs.

Um den hohen Bedarf an geschlossenen Güterwagen zu decken, baute man in der DDR ab 1968 über 17 000 Stück einer den UIC-Kriterien entsprechenden Bauart, die zunächst als Gmms 15.04, dann als Gbs [1500] und schließlich, wie unser Epoche-IV-Muster, als Gbs-t bezeichnet wurde. Entwickelt wurde die moderne Schweißkonstruktion im RAW „Einheit“ Leipzig. Die Wagen waren auch jenseits des „Eisernen Vorhangs“ regelmäßig zu Gast. Die neuen Modelle werden in derzeit zehn Versionen der Epochen IV bis VI angeboten. Die selbstgesteckten hohen Ziele in puncto Maßstäblichkeit, Detaillierung und Vorbildtreue erfüllen auch diese Brawa-Modelle zweifellos. abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung; Bremsanlage und Fahrwerk; Beschriftung

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 49904

PREIS: 41,50 Euro (UVP)

URTEILE:

Piko liefert seine neuen SBB-Einheitswagen (EWI) im Zweier-Set für H0.

Einheitlich gut



Ein SBB-Schnellzug der Epoche IV kommt kaum ohne die EWI aus.

Zwischen 1955 und 1967 beschafften die SBB mehr als 1000 vereinheitlichte Reisezugwagen der Bauart EW I. Die aus den Leichtstahlwagen der 1930er-Jahre abgeleiteten Fahrzeuge wurden zur größten Personenwagen-Familie der Schweiz. Die 140 km/h schnellen Wagen kamen innerhalb des Landes in Regional- und Schnellzügen zum Einsatz, im grenzüberschreitenden Dienst waren sie auch in Lindau, München oder Graz zu sehen. Piko präsentiert die modernen Klassiker der SBB nun im Maßstab 1:87. Neben der überzeugenden Formgebung und der erstklassigen Bedruckung begeistern die Modelle durch feine Details wie die angesetzten Bremsleitungen am Fahrzeugboden. ke

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung; Bedruckung; mehrfarbige Inneneinrichtung mit Trennwänden

KONTRA: Preis

BESTELLNUMMER: 96782

PREIS: 130,00 Euro (UVP)

URTEILE:

Fleischmann bringt den T3-Tragwagen als Neukonstruktion für die Spur N.

Attraktiver KLV

Die Züge des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) dominieren heute den Güterverkehr auf

der Schiene. Ein KLV-Zug nach dem anderen passiert die Hauptabfuhrstrecken, oft bunt gemischt, oft auch mit einheit-

lichen Typen und einheitlicher Beladung. Die „LKW-WALTER“-Züge sind ein Beispiel dafür.

Tragwagen vom Typ T3 sind im KLV-Verkehr sehr häufig anzutreffen und daher eine gute Vorbildwahl. Nach den Roco-H0-Modellen folgen nun zunächst drei Fleischmann-N-Varianten. Deren offene und filigrane Rahmen bestehen aus Metall, die angesetzten Teile und Drehgestelle aus Kunststoff. Die gelb angelegten Con-

tainerverschlüsse sind angespritzt. Die umfangreiche Beschriftung des Vorbilds ist einwandfrei und mehrfarbig wiedergegeben. Auch die Ausführungsqualität des bekannten Lkw-Aufliegers ist ordentlich. Da wünscht man sich viele weitere Varianten. abp



Meist vielfach in den Zügen anzutreffen: T3 mit „Walter“-Beladung.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; Bedruckung; Rolleigenschaften

KONTRA: Preis

BESTELLNUMMER: 825051

PREIS: 46,90 Euro (UVP)

URTEILE:



Für den Einsatz auf unserem TT-Bahnhof mit kleinem Industrie-Areal haben wir den Kran um ein Träger-Segment gekürzt. Alle Kunststoffteile wurden farblich behandelt und anschließend leicht gealtert.

wenn die Montagepunkte als Vertiefungen in den Kunststoffteilen bereits eingraviert wären. Dies hätte nur einen geringen Zusatzaufwand bei der Konstruktion bedeutet, die Formen aber nicht verteuert.

Die beiden grauen Arbeitsbühnen (links im Bild) wurden im Bastel-Eifer nicht richtig montiert, sie müssen eigentlich nach innen zeigen. Dem Bausatz liegt ein dünner Faden zur Aufhängung des Greifers bei. Die Elemente für die Krangleise sind knapp 40 Zentimeter lang, die Länge der Kranbahn liegt bei 25 Zentimetern. Unseren Kran haben wir aus Platzgründen etwas verkürzt. abp

Auhagen liefert einen Industrie-Portalkran im TT-Maßstab aus.

Schlank und weit

Die TT-Bahner werden mit Großserien-Zubehör nicht gerade überschwemmt. Umso erfreulicher ist es, dass das Auhagen-Sortiment auch im Maßstab 1:120 langsam, aber kontinuierlich wächst. Der neue Portalkran lässt sich in Güteranlagen größerer Bahnhöfe wie auch in

Industriearealen gut einsetzen, wenn diese den moderneren Epochen zuzuordnen sind. Doch auch in der Epoche III standen solche Stahlkonstruktionen bereits im Einsatz.

Das Modell ist überwiegend in bewährter Kunststoffbauweise konstruiert, dazu gibt es einige Karton-Teile. An-

leitung und Passgenauigkeit lassen keine Wünsche offen. Daher gelingt der Zusammenbau relativ problemlos. Ein bisschen nervig ist nur die Montage der gelaserten Kartonteile für Geländer und Leitern. Das Verkleben gelingt mit Sekundenkleber zufriedenstellend. Hilfreich wäre es aber,

AUF EINEN BLICK

PRO: Passgenauigkeit; Detaillierung; Bauanleitung

KONTRA: Fummelige Montage der Kartonbauteile

BESTELLNUMMER: 13344

PREIS: 32,90 Euro (UVP)

URTEILE:

► KOMPAKT

Schuco: Kärcher für H0

Komischerweise nicht zitronengelb, sondern in schlichtem Grau zeigt sich die kleine Kärcher-Kehrmaschine MC 130 aus der Stadt Weiden, die sich Schuco als Vorbild für ein neues Modell wählte. Die sehr fein gestalteten Aufbauten des rollfähigen Modells bestehen aus Kunststoff, nur das kaum sichtbare Chassis mit dem Gelenk ist aus Metall. Die Detaillierung weiß zu überzeugen, nur bei ganz genauem Hinsehen sind Formtrennkanten zu entdecken. Die beiden Kkehrbürsten an den Auslegern sind ausschwenkbar, die Spiegel sind mit Reflektorfolie versehen. abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Außergewöhnliches Vorbild; Detaillierung; Bedruckung

KONTRA: Formtrennkanten

BESTELLNUMMER: 45 262 9000

PREIS: 19,95 Euro (UVP)

URTEILE:

► KOMPAKT



Brekina: Ikarus-Gelenkbus in 1:87

Der Modellauto-Spezialist aus Südbaden präsentiert mit dem Ikarus 280 in Gelenkausführung einen weiteren Nahverkehrs-Klassiker des Ostblocks, der bis in die frühen 1990er-Jahre produziert wurde. Das H0-Modell überzeugt durch die gelungene Umsetzung der schnörkellosen Form des Originals sowie eine exzellente Bedruckung. Auch das gesickte Dach wirkt sehr überzeugend. Leider lässt sich das Heck nicht in ausgeschwenkter Position fixieren. ke

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Gravuren; angesetzte Details; Bedruckung

KONTRA: Gelenkverbindung; Preis

BESTELLNUMMER: 59701

PREIS: 39,90 Euro (UVP)

URTEILE:



Die AN-2 benötigt nur sehr kurze Start- und Landebahnen, das ist wichtig, zum Beispiel im kaum erschlossenen Sibirien.



Im Vergleich mit Figuren zeigt sich die erstaunliche Größe, die auch im 1:87-Modell noch beeindruckend ist: 21 Zentimeter Spannweite.

Doppeldecker-Riese in 1:87: Antonow AN-2 als Kleinserie von MTE Modellbau.

Berühmte Tante Anna

Die AN-2 ist eine noch immerfliegende Legende. Der größte einmotorige Doppeldecker der Welt wurde von 1947 bis ins 21. Jahrhundert in mehr als 18 000 Exemplaren gebaut. Vorrangig für die Landwirtschaft und Kurzstreckenpassagierflüge entwickelt, stehen noch heute hunderte AN-2 im Dienst. In Deutschland betrieb die Hanseflug GmbH damit noch 2013 eine Linie zwischen Sylt und Föhr. Die AN-2 ist nicht nur wegen ihrer Einzigartigkeit beliebt,

sondern auch wegen der einfachen Handhabung, der extremen Sicherheit und der fantastischen Flugleistungen. Die geringstmögliche Geschwindigkeit liegt unter 50 km/h, das Flugzeug kann sich bei starkem Gegenwind sogar langsam rückwärts bewegen.

MTE Modellbau bietet nun H0-Handarbeitsmodelle der AN-2 des ukrainischen Herstellers Kimmeria an. Die Modelle machen allein wegen ihrer Dimension Eindruck. Sie sind solide aus Resin und Kunststoff

gefertigt und bringen 81 Gramm auf die Waage. Die Lieferung erfolgt komplett montiert, mit Ausnahme der Luftschraube. Diese wird von vorn in die Sternmotor-Nachbildung gesteckt und bleibt beweglich. Räder und Ruder sind starr. Bis auf wenige Vereinfachungen zeigen die Nachbildungen alle Details des Vorbilds. Verstrebungen und Antenne bestehen aus dünnem Draht. Lackierung und Beschriftung sind präzise. Nur am Interflug-Muster schmiegt

sich die Abziehbilder nicht ganz sauber an. Leider wurde das Cockpit nicht nachgebildet, es bleibt hinter einer milchigen Verglasung verborgen.

Elf Versionen sind derzeit im Angebot. Varianten mit offenen Türen, Kufen oder Schwimmern sind angekündigt.

Info und Bestellung: www.ost-modellbau.shop. oh

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Variantenvielfalt; gute Detaillierung und Farbgebung

KONTRA: Kein Cockpit; trübe Verglasung; Preise

BESTELNUMMERN: 90101 ff.

PREIS: 159,90/169,90 Euro

URTEILE:

Von NPE kommen Modelle des Borgward B2000 A/D.

Katastrophenschutz

Ältere Semester unter den Lesern werden sich vielleicht an ihre Bundeswehr-Zeiten erinnern. Der B 2000 aus Bremen gehörte zur Erstausrüstung der jungen Ar-

mee. Doch auch beim technischen Hilfswerk (THW) stand er im Dienst, ausgestattet mit Allradantrieb und Dieselmotor.

Die Modelle hinterlassen einen fast perfekten Eindruck:

sehr gut detaillierte Resinbauteile, bündig eingesetzte Fenster, geätzte und größtenteils lackierte Neusilber-Ätzteile für Kühlergrill samt Peilstangen, Scheibenwischer, Rückspiegel, Aufstiegsleiter sowie Heckdetails in feinsten Ausführung. Die Lackierung ist mit exakter



B2000A/D mit Werkstattkoffer sowie mit Pritsche des THW Vorläufers Zivilschutz (ZS).

Hervorhebung beispielsweise der Schlussleuchten und Reflektoren sehr sorgfältig ausgeführt. abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit und Detaillierung; viele angesetzte Metall-Teile; Farbgebung

KONTRA: Achsaufnahmen

BESTELLNRRN.: NA 99121/123

PREIS: je 49,90 Euro (UVP)

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

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

Im Kindesalter verlebte Wim Wijnhoud unbeschwerte Sommerferien im Süden Frankreichs. Nun lässt er die längst vergangene Zeit in einer großen H0-Anlage wieder aufleben.

Ferien-Träume

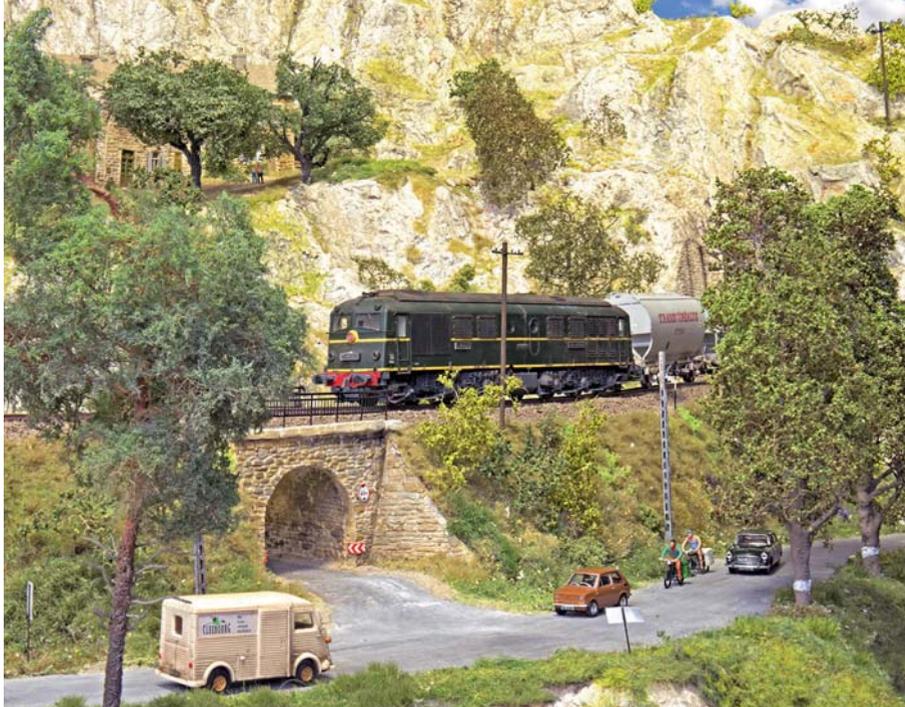


In einem eleganten Bogen schwingt sich der Viadukt an der Stadt vorbei über das Tal. Der Güterzug ist mit einer BB 67000-Doppeltraktion bespannt.

Das mittelalterliche Städtchen Saint-Tourbière thront auf einem Felsen hoch über einem Zufluss der Ardèche. Über den Dächern der schlichten Kalkstein-Häuser erhebt sich der Kirchturm in den strahlend blauen Himmel. Mopeds und alte Citroëns knattern durch die engen Gassen, auf dem Kirchplatz spielt eine Gruppe älterer Herren im Schatten der Olivenbäume Boccia. An stillen Sommerabenden weht ein lauer Wind durch die Gassen.

Der kleine Ort ist auch bei Touristen beliebt, schließlich ist Saint-Tourbière ein idealer Ausgangspunkt für Ausflüge in die nähere Umgebung, egal ob mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Kanu. Zwar kommen viele Gäste bereits mit dem eigenen Wagen, doch die meisten Urlauber reisen nach wie vor mit dem Zug an.

Der Bahnhof befindet sich auf einem Plateau, ein kurzes Stück unterhalb des historischen Ortszentrums. Der einst bedeutende Bahnhof liegt neben der Hauptstrecke von Clermont-Ferrand nach Marseille, die Nebenstrecke nach Aubenas ist dagegen seit Jahren stillgelegt. Das Aussehen des Bahnhofs von Saint-Tourbière ist



Kraftvoll zieht die CC65500 ihren Getreidezug in Richtung Schattenbahnhof. Auf der Straße vermittelt der obligatorische Citroën vom Typ H-Transporter zeitgenössisches Flair.

typisch für die Stationen der Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM). Diese einst größte Privatbahn Frankreichs ging 1938 in der neu gegründeten staatlichen SNCF auf.

Unmittelbar neben dem kleinen Bahnbetriebswerk fällt das Gelände steil und felsig zum darunter liegenden Flussstal ab. Wegen der beengten Platzverhältnisse

musste man sich in Saint-Tourbière mit einem dreiständigen Lokschuppen begnügen – im Einzugsbereich der PLM waren eigentlich vierständige Schuppen die Regel. Unmittelbar südlich des Bahnhofs umrundet die eingleisige Strecke in einem eleganten Bogen die Stadt, um anschließend auf einem geschwungenen Steinbogenviadukt den nahen Fluss zu überqueren.



FOTOS (3): GERARD TOMBERGK

Baldwin lieferte ab 1946 insgesamt 100 Streckendieselloks der Baureihe A1AA1A 62000 an die SNCF. Eine Maschine dieses Typs zieht soeben ihren kurzen Güterzug über den Hangviadukt. Die Kapelle auf der steilen Felsnase ist aus Gründen der Perspektive im Maßstab 1:160 gehalten.



Eine leichte Streckendiesellok der Baureihe BB 66000 verlässt den Bahnhof mit einer Übergabe. Derweil scheint die Kastenente die Straße unterhalb der Gleise zu blockieren.

ren, der in nicht allzu großer Entfernung in die Ardèche münden wird.

Am nördlichen Ende des Bahnhofs verläuft die Strecke über ein Hangviadukt hart am felsigen Ufer der Ardèche entlang.

Dann durchsticht sie eine steil aufragende Felsenase, die von einer kleinen Kapelle gekrönt ist, und verschwindet neben einer von Olivenbäumen gesäumten Straße irgendwo im Hintergrund.



Obwohl Saint-Tourbière über zwei lange Bahnsteiggleise verfügt, leisten einteilige Dieseltriebwagen der SNCF-Baureihe X 2800 einen Großteil der Personenzug-Dienste.

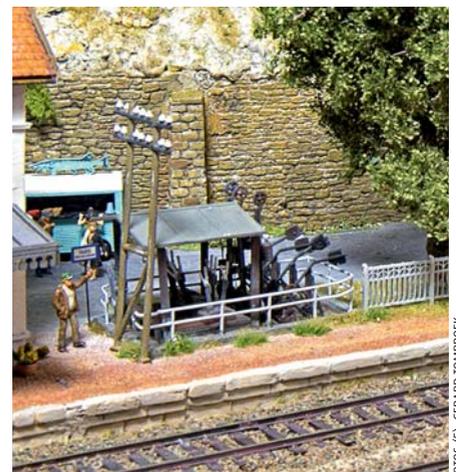
Bilderbuch-Idyll aus Kindheits-Erinnerungen

Saint-Tourbière ist ein Stück Südfrankreich wie aus dem Bilderbuch. Es gibt nur einen Haken: „Saint-Tourbière hat es so nie gegeben“, erzählt Wim Wijnhoud und schmunzelt. „Alles, was wir hier sehen, ist eine Collage aus den Erinnerungen an die Sommerurlaube in meiner Kindheit.“

Wim Wijnhoud ist der Erbauer dieser spektakulären H0-Anlage, die er auf der Intermodellbau 2019 erstmals in Deutschland präsentierte. Wijnhoud verbrachte in den 1970er- und 1980-Jahren mit seinen Eltern und Geschwistern viele Sommer in Zentral- und Südfrankreich. Noch heute schwärmt er von der einmaligen Landschaft, der französischen Lebensart – und den französischen Eisenbahnen.



Während die BB 66400 mit ihrem Personenzug einen Halt in Saint-Tourbière einlegt, durchheilt der TEE-Triebwagen der Baureihe X 2770 den Bahnhof auf seinem Weg nach Süden.



Nur ein kleines Dach schützt die Stellwerkshebel vor Sonne, Wind und Regen.



Der Bahnhof liegt auf einem Hochplateau direkt unterhalb der Innenstadt. Neben den Gleisen war gerade noch genug Platz für ein kleines Bw samt dreistöndigem Lokschuppen.

der sei das in der Praxis manchmal gar nicht so einfach. „Ich habe immer viel zu viele Ideen“, sagt er und lacht.

Ein aufwendiger Planungsprozess liegt der Anlage, die schon auf den ersten Blick ungewöhnlich realistisch und stimmig erscheint, zugrunde. „Erst kommt, die Landschaft, dann kommt die Eisenbahn“, fasst Wijnhoud seine Philosophie zur Landschaftsgestaltung zusammen. Die Schienen müssen sich stets an die Landschaft anpassen, niemals umgekehrt.

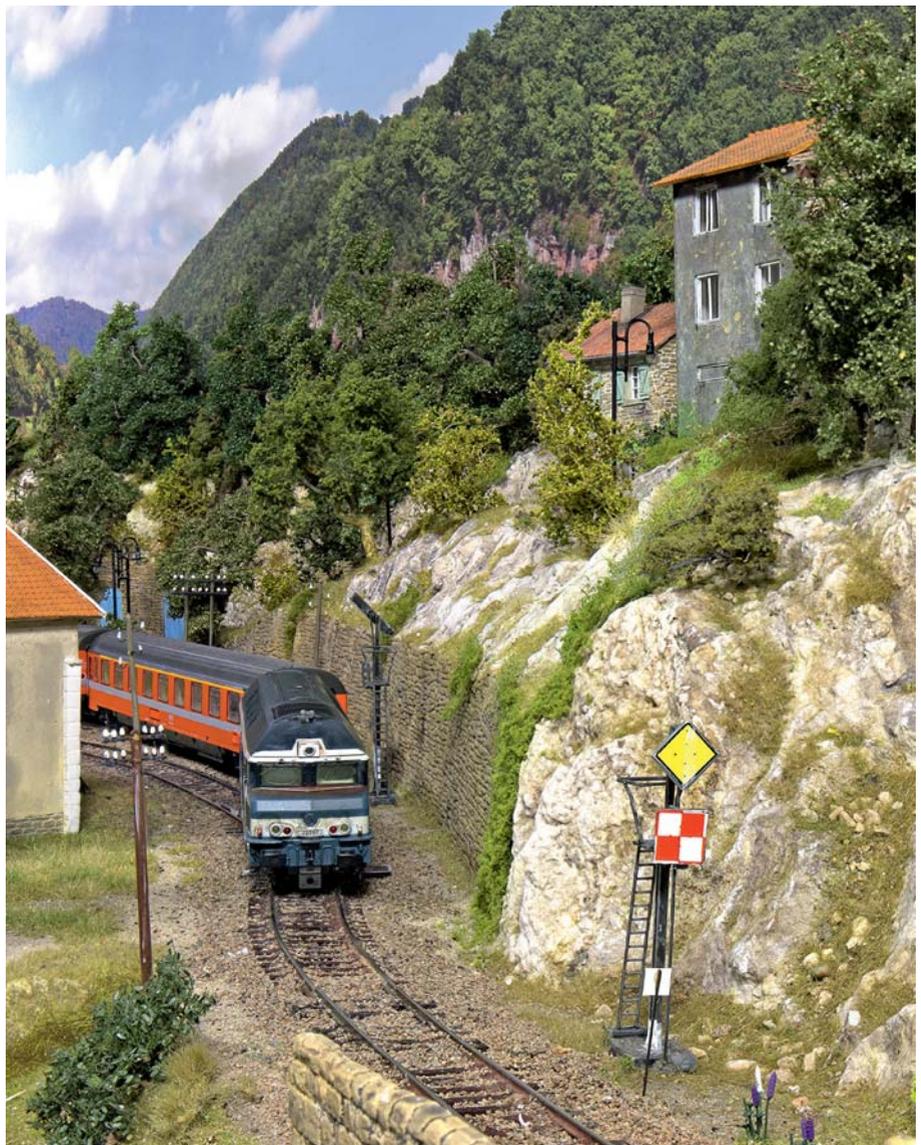
Ein offener Holzrahmen bildet die konstruktive Basis der Anlage. Anschließend formte der Erbauer die Struktur der Landschaft aus Styrodur-Platten, die Felsen modellierte er aus „Sculptamold“, einem sehr leichten, gipsähnlichen Werkstoff.

Wijnhoud ist seit seiner Kindheit begeisterter Modellbauer, seit mittlerweile 35 Jahren baut er Anlagen im Maßstab 1:87. Zunächst widmete er sich heimischen niederländischen Vorbildern. „Aber schon im Alter von 15 oder 16 habe ich versucht, die erste luxemburgische Anlage zu bauen. Einfach, weil mir die Landschaft dort so gefällt“, erinnert sich der Niederländer. Saint-Tourbière ist Wijnhouds dritte Ausstellungsanlage und zugleich seine erste Anlage nach französischen Motiven.

„Die ganze Anlage ist die Summe meiner Erinnerungen an Frankreich“, wiederholt Wijnhoud. Dann schmunzelt er und deutet auf die gewundenen Bergstraßen auf der Anlage: „Aber wir hätten auf jedem dieser Wege mit unserem Familienauto fahren können.“

Die Konzeption der Anlage war ein schwieriger Spagat. Einerseits wollte Wijnhoud so viele Erinnerungen wie möglich im Modell inszenieren, andererseits dürfe man, so seine Meinung, eine Anlage keinesfalls überfrachten, um die Glaubwürdigkeit nicht zu zerstören. „Man darf nicht zu viele Ideen in einer Anlage einbauen, sonst wird die Anlage zu kompliziert.“ Lei-

Die mächtige CC72000 hat den Bahnhof mit ihrem Zug aus nagelneuen Eurofima-Wagen ohne Halt durchfahren. Das Einfahrsignal rechts markiert das nördliche Ende des Viadukts.





Der Turm der Dorfkirche überragt alle Dächer der Umgebung. Die kleinen Geschäfte rundherum widmete der Erbauer seinen Freunden und seinen Familienmitgliedern.

Die typischen Gebäude fertigte Wijnhoud, der selbst ausgebildeter Architekt ist, im Eigenbau. Nur einige Dachplatten stammen von Artitec, die Fassaden ritzte Wijnhoud in Handarbeit in einen Grundkörper aus Gips. Seine Philosophie dazu: „Ein Gebäude ist schließlich ein bisschen wie eine Skulptur.“

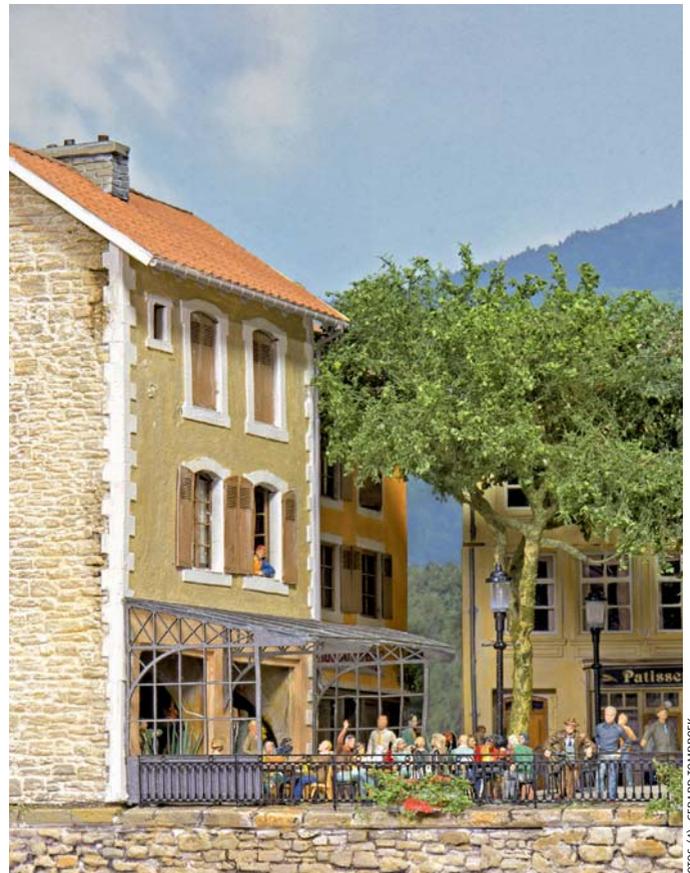
Die perfekte Detaillierung der Gebäude beschränkt sich nicht auf das von außen Sichtbare. Wo immer Blicke in die Gebäude möglich sind, hat Wijnhoud eine Inneneinrichtung vorgesehen – selbst in der Kirche, in der Ortsmitte von Saint-Tourbière, kann der aufmerksame Betrachter filigrane Kirchenbänke ausmachen.

Der Ortskern steckt voller persönlicher Erinnerungen, verrät Wijnhoud schmunzelnd. Am Dorfplatz gibt es nicht nur eine französische Version seiner Lieblingskneipe aus dem heimischen Zwolle, Wijnhoud baute auch extra ein Schuhgeschäft für seine Frau und einen kleinen Spielwarenladen für seine Töchter. Und die einzigen Graffiti des Ortes zeigen die Anfangsbuchstaben der Vornamen Wijnhouds und seiner Frau.

Die Gleise auf der Anlage stammen von verschiedenen Herstellern. „Die Tillig-Gleise sind zwar etwas detaillierter und noch hübscher anzusehen, aber die Roco-Gleise lassen sich besser einfärben“, kommentiert Wijnhoud. Gesteuert wird die Anlage mit Hilfe der Zentrale Z21 von Roco, Züge und Weichen lassen sich direkt über die Roco-Multimaus bewegen. Der Schattenbahnhof auf der Anlagenrückseite ist abnehmbar, Wijnhoud will ihn auch für künftige Anlagenprojekte weiter verwenden. „Das Planen und das Bauen macht mir an diesem Hobby einfach am meisten Spaß“, erklärt er und lächelt zufrieden. □ ke



Zwei Hobby-Radler kämpfen sich den steilen Anstieg hinauf – mit dem 2 CV wäre es vermutlich auch nicht schneller gegangen.



Nachmittags herrscht auf dem schattigen Platz neben der Kirche ein reges Treiben, das Café ist bis auf den letzten Platz besetzt.

FOTOS (4): GERARD TOMBERCK



Eine CC72000 strebt samt Personenzug aus Richtung Süden über den geschwungenen Viadukt vor der Bahnhofseinfahrt von Saint-Tourbière.



HO 43744

Bauernhaus mit Remise – Bausatz
UVP 43,95 €



HO 43740

Schweinestall mit Schweinen und Zaun – Bausatz
UVP 28,95 €



Viessmann 1500

Klogeschichten, bewegt
UVP 51,50 €

Viessmann 5561

Soundmodul Schlechte Manieren
UVP 39,95 €

VOLLMER
Eine Marke von Viessmann

JETZT NEWSLETTER ABONNIEREN!



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

Wim Wijnhouds Anlage „Saint-Tourbière“ erscheint geradezu perfekt, was den landschaftlichen Eindruck angeht. Wie konnte sie gelingen?

Die Bahn in der Landschaft

Ganz wichtig für die Entwicklung einer Modell-Landschaft sind die Inspiration, ein tragendes Motiv und am besten viele sprudelnde Ideen. Der Begriff „Modell“ kann in diesem Zusammenhang genauso gut als „Idealbild“ verstanden werden.

Auch der exakte Nachbau einer bestimmten Vorbildsituation kann zu überzeugenden Ergebnissen führen, doch das Zusammenführen vieler schöner Gestaltungswünsche und -ideen zu einem schlüssigen und idealisierenden Konzept kann mindestens ebenso erfolgreich sein.

Wim Wijnhoud ist letzteren Weg gegangen, inspiriert durch seine Kindheitserinnerungen an zahlreiche Urlaube in

Frankreich: „Die französische Atmosphäre, die typische Lebensart und die Landschaft haben mir immer ein wunderbares Gefühl vermittelt. Ich mochte und mag noch immer die Gestalt der Städte, die südländische Atmosphäre und natürlich die Züge, die in den 70er- und 80er-Jahren dort führen.“ Nach zwei Luxemburg-Anlagen („Kautenbach“, siehe MEB 2/2013 und „Wolzerdange“, MEB 8/2014) stand daher eine Anlage mit südfranzösischen Motiven schon lange auf Wijnhouds Wunschliste.

Über das Anlagen-Design wurde lange sinniert, um die vielen Eindrücke und Wünsche zu einem schlüssigen Konzept zu formen. „Ich war mir aber von Anfang an sicher, dass es eine einspurige Strecke sein

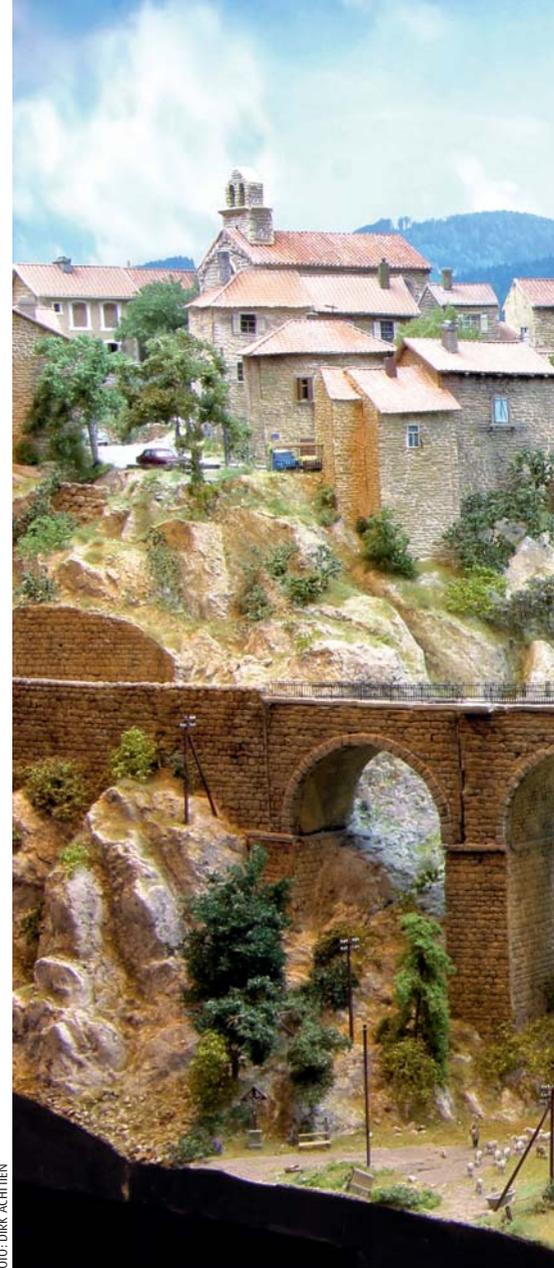


FOTO: DIRK ACHTJEN

musste, die durch eine großartige Landschaft führt“, sagt Wijnhoud. Die berühmte Cévennen-Linie, aber auch die anspruchsvollen Strecken im Jura und in den Alpen geisterten durch den Kopf. Auch das Flusstal der Ardèche spielte dabei eine wichtige Rolle. Dazu kamen noch andere Wünsche:



Glockenturm unter blauem Himmel, wie aus dem Lehrbuch für Landschaftsarchitekten und Städteplaner: Für den kleinen Ort suchte man einen sicheren, relativ einfach zu bebauenden und dadurch auch markanten Platz. Die Kirche steht am exponiertesten Punkt und setzt dadurch ein Zeichen.



Im Modell sind der kleine Ort und die Kirche nach denselben Gesichtspunkten wie im Bild unten links angelegt. Das Ensemble entsprang zwar der Fantasie des Erbauers, aber nichts wirkt gekünstelt oder erfunden. Alles ist genau so angeordnet wie in der Wirklichkeit.

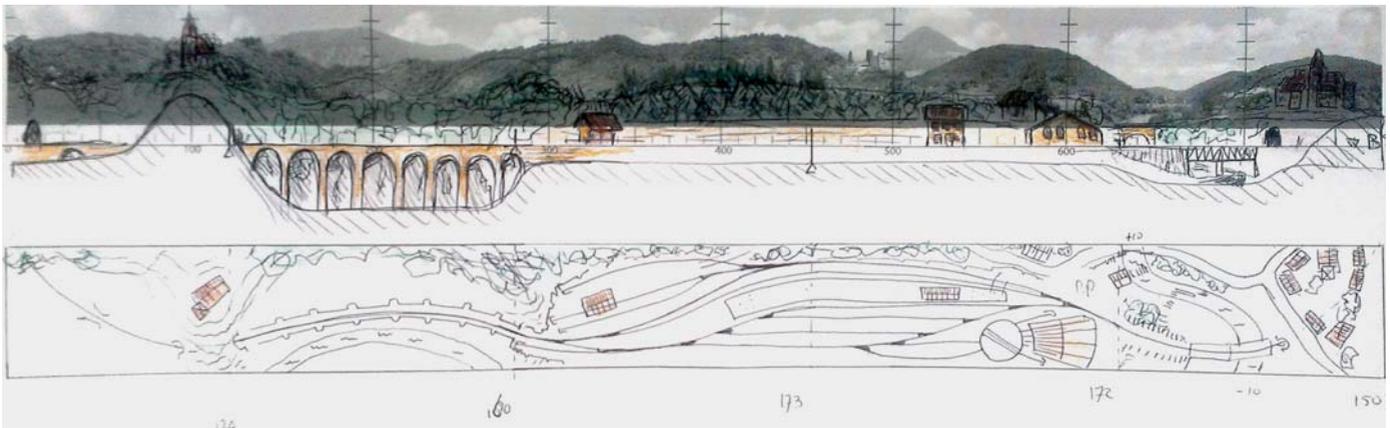
„Ich wollte ein französisches Dorf oder eine Stadt bauen, in der noch immer die typische nostalgische und provinzielle Lebensart herrscht. Dazu sollten ein betriebbarer Bahnhof mit kleinem Depot, ein Fluss und ein großes Viadukt kommen.“ Damit war das Anlagenthema bestimmt.

Viele Eindrücke und Szenen wachsen zu einem Konzept

Nun suchte Wim Wijnhoud im Internet und in verschiedenen französischen Zeitschriften nach Bildern, die passende Vorbildsituationen zeigen: „Die Vielfalt der Szenen, die mir dabei begegneten, war überwältigend. Danach würde ich nicht nur eine, sondern immer weitere französische Anlagen bauen können. Die Auswahl fiel mir wirklich schwer.“



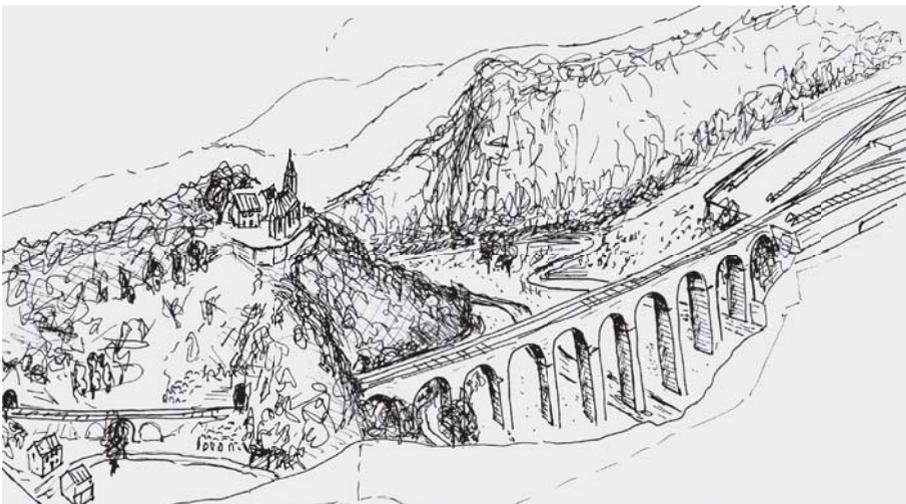
Anlagenkunst entsteht nicht am Computer oder durch einfaches Drauflos-Bauen. Viele Ideen, viel Nachdenken und schließlich viele Skizzen und Entwürfe gehen dem Bau voraus.



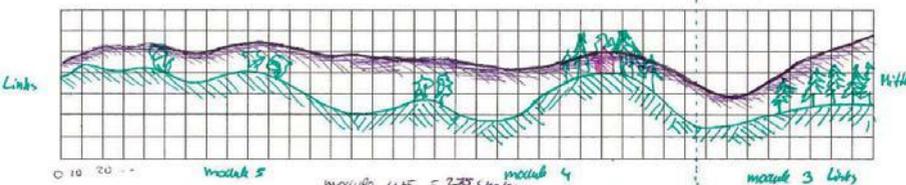
Den Skizzen folgen die Pläne. Einer der ersten Entwürfe zeigt ein großes Viadukt noch links vom Bahnhof. Später erhielt diese Brücke einen anderen Standort. Ganz wichtig ist die räumliche Wirkung. Sie entsteht im Zusammenspiel zwischen Modell-Landschaft und Hintergrundkulisse.



Steht der Plan in groben Zügen, zeigt ein Modell vom Modell im Maßstab 1:10, ob sich die gewünschte Wirkung der Bahn und der Gebäude in der Landschaft auch einstellt.



So hätte es aussehen können, wäre das große Viadukt an der ursprünglich geplanten Stelle gebaut worden. Sicher wäre auch so ein beeindruckender Anlagenteil entstanden.



„Saint-Tourbière“ ist nicht Wim Wijnhouds erste Anlage. Auch für die Luxemburg-Anlage „Wolferdange“ wurde der Hintergrund genau auf die davor liegende Landschaft abgestimmt.

Da feststand, dass es wieder eine Ausstellungsanlage werden sollte, waren zumindest die Dimensionen nicht allzu sehr beschränkt. „Ich musste die Segmente nur auf meinem Dachboden bauen können. Länge und Höhe der Segmente wollte ich möglichst wenig einschränken – es geht ja um die Atmosphäre“, meint Wijnhoud.

Nach vielen groben Handskizzen auf A4-Papier wurde eine bevorzugte Variante im Maßstab 1:10 durchgeplant. Auf dieser Basis entstand dann ein „Mockup“, ein Modell des Modells. „Ich brauche das, um zu erkennen, ob die Ansichten und Perspektiven, die räumliche Wirkung und Höhenunterschiede auch gut wirken. In dieser Phase der Planung kann ich die guten und

Ein Modell vom Modell hilft bei der Anlagenplanung

weniger guten Elemente herausfiltern und die ganze Gestaltung auch noch einmal anpassen.“ Dabei hat sich einiges verändert, beispielsweise die Anordnung des Dorfes über dem Bahnhof oder die Verschiebung des großen Viadukts auf die rechte Anlagenseite.

„Um tatsächlich den Eindruck einer großartigen Landschaft zu erzielen, durch welche die eingleisige Bahnlinie mit aufwendiger Trassierung führt, habe ich den Hintergrund mit einer Höhe von 190 Zentimetern konzipiert. Der tiefste Punkt der Landschaft liegt bei etwa 60 Zentimetern, das ergibt einen Höhenunterschied von weit über einem Meter. Die niedrigsten Teile liegen dabei an den beiden Enden der Anlagen, so dass dort die eindrucksvollsten Perspektiven entstehen.“



Provence-Fans kennen diesen Blick: Auch das Städtchen Gordes, 30 Kilometer westlich von Avignon, thront auf einem Bergsporn. Wieder markiert die Kirche den wichtigsten Punkt in der Landschaft.



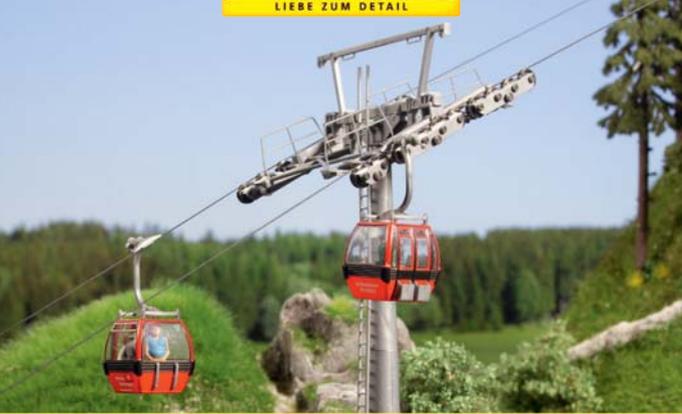
Das Vorbild Gordes könnte den Ausschlag dazu gegeben haben, auch „Saint-Tourbière“ auf einen steilen Berg zu setzen. Das Viadukt an dieser Stelle ergab sich dann fast von selbst.



Flexibel planen und bauen: Die Häuser entstehen anfangs nur als Pappschachteln, ihre endgültige Anordnung erfolgt Stück für Stück, mit der Fertigstellung eines jeden Unikats zunächst noch außerhalb der Anlage.















★

BRAWA bietet eine Vielfalt hochwertiger Zubehörprodukte – von Seilbahnen über Leuchten, Telefonzellen und weiteren Ausstattungsdetails bis zu Decodern, Kabeln und Steckern. Jetzt entdecken unter:

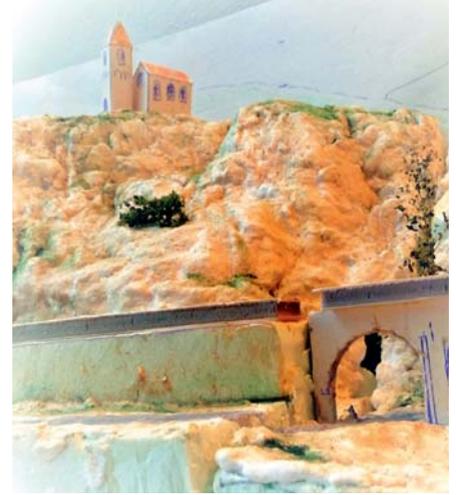
WWW.BRAWA.DE



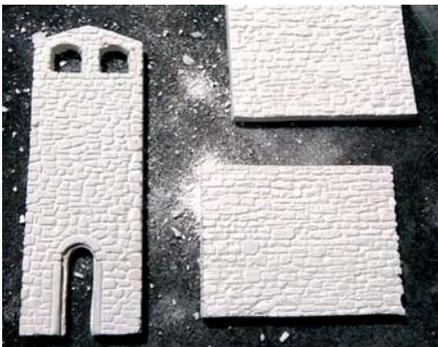
Diese Kapelle bei Pommerol im Département Drôme diente als Vorbild.



Die Skizze zeigt eine ähnliche Form des Glockenturms und einige Nebengebäude.



Auch im 1:10-Modell wird der Standort der Kapelle im Bezug zur Bahntrasse getestet.



Stein für Stein: Das Naturmauerwerk entsteht durch Gravur der Gipsplatten.

Das Gleisniveau liegt im unteren Drittel, so überragen die Berge die Bahnlinie doch deutlich. Vor den Gleisen fällt die Landschaft weiter ab. „Es gibt also viel zu sehen und es entsteht ein schöner räumlicher Eindruck“, erklärt der Erbauer. „Der Effekt ergibt sich auch durch die einzelnen Elemente, die miteinander in Bezug stehen: die Straße vor dem Bahnhof, der Fluss, darüber eine Brücke, dann wieder das Tal.“ Höhepunkt der Landschaft ist zweifellos

die kleine, über einem Felsabhang thronende Stadt mit den gestaffelten Gebäuden und einer Dachlandschaft, die in der Kirche den krönenden Abschluss findet. Der Kirchturm zeigt dabei in den blauen Himmel. „Der Hintergrund ist genau so geplant. Auch bei der kleinen Kapelle war mir das sehr wichtig.“ Das kleine Bauwerk steht ganz allein oben auf einem Felsrücken über der Bahn. Diese Wirkung war bereits vor Baubeginn so gedacht. □ abp



Die hohen Mauern betonen die räumliche Wirkung des kleinen Bauwerks. An der Apsis warten noch einige Steine auf die Gravur.



Der Vergleich macht es deutlich: Der Maßstab der Kirche liegt bei etwa 1:160.



Die Kapelle steht ganz weit oben, wieder vor blauem Himmel. So entsteht – wie geplant – eine räumliche Distanz zur unten am Hang verlaufenden Bahnlinie.

DONNERBÜCHSE

KÖLN *Modellbahnen*

www.donnerbuechse.com
info@donnerbuechse.com

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



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

**3 Minuten
Fußweg von**



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

Modell-Hobby-Spiel in Leipzig

► Vier Tage lang, vom 3. bis 6. Oktober wird Leipzig im Jahr 2019 zum Mekka der Kreativen in Deutschland und den Nachbarländern werden. Die SMV und der BDEF werden wie immer mit großem Stand dabei sein.

In diesem Jahr wird es für Mitglieder und interessierte Gäste ein neues Angebot geben: Direkt am gemeinsamen Stand der beiden Verbände findet an jedem der vier Messetage ein Seminar zum Einstieg in den 3D-Druck statt. Der erfahrene Modellbaukonstrukteur Lutz Wendel, der das „3D-Kochbuch für Modellbauer“ mitverfasst hat, wird den Teilnehmern Informationen rund um aktuelle Entwicklungen und Technologien im 3D-Bereich geben. An einem praktischen Beispiel werden die verschiedenen Schritte beim Entwurf komplexer 3D-Strukturen erläutert. Wer möchte, kann seinen Laptop mitbringen und dort die Arbeitsschritte direkt nachvollziehen. Das Seminar beginnt jeweils um 12 Uhr und dauert etwa vier Stunden. Weitere Informationen – auch zur Anmeldung – sind im Internet unter www.smv-aktuell.de/leipzig und www.bdef.de zu finden. Am gemeinsamen Stand werden Exponate demonstrieren, was heute mit verschiedenen 3D-Druckverfahren im Modellbaubereich machbar ist.



Das große Team des BDEF und der SMV lädt Sie auch 2019 ganz herzlich nach Leipzig ein!

Abgesehen von diesem neuen Angebot engagieren sich beide Verbände wieder kräftig auf der Messe. Dazu gehört selbstverständlich auch das „Junior College Europa“ (JCE), das von der SMV organisiert wird. Dort wird Kindern und Jugendlichen an verschiedenen Stationen die Möglichkeit gegeben, sich durch Basteln, Knobeln und auch Spielen dem Hobby Modellbahn zu nähern. Alle TeilnehmerInnen, die sämtliche Stationen erfolgreich gemeistert haben, können die tägliche Preisverleihung miterleben. Diese wird jeweils um 16 Uhr auf der Bühne von „Gleis 27“ stattfinden und von prominenten Moderatoren begleitet.

In mehreren Vitrinen wird die Entwicklung der beiden Förderer Piko und Tillig dargestellt, die beide in diesem Jahr Jubiläen feiern konnten. Für Reichsbahnliebhaber wird es Informationen rund

um das aktuelle Projekt zur Wiederinbetriebnahme des SVT 175 Bauart Görlitz eben. Alle Mitglieder der beiden Verbände sind eingeladen, am BDEF- und SMV-Stand in Halle 3 für einen Plausch vorbeizuschauen.

Für die große Anlagenschau auf der Modell-Hobby-Spiel zeichnet traditionell der BDEF verantwortlich. Über 40 Vereine und Privatpersonen haben sich darum beworben, ihre Anlagen und Schaustücke auszustellen, doch aus Kosten- und Platzgründen konnten nicht alle eingeladen werden. Soweit möglich sollten alle Spureinheiten vertreten sein. Dieses Mal reisen unsere Aussteller aus vielen Regionen Deutschlands sowie aus Belgien, den Niederlanden und Polen an.

Mit Großanlagen, Heimanlagen, Anlagen von Spitzenkönnern und auch Schülern soll das Publikum begeistert werden.



Anders als auf diesem (MIBA-)Bild mit Hintergrundkulisse wird die „Geldernsche Kreisbahn“ in Leipzig von allen Seiten einsehbar sein.



Auf der Spur-1-Anlage des Belgiers Paul Schraepen beeindruckt nicht nur die Fahrzeuge sondern auch viele realistische Details.

FOTOS (G): BDEF/SMV

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

Unter den Schaustücken werden auch prämierte Anlagen sein.

Die N-Module „Ansichten aus der Niederlausitz“ sind wie einzelne Dioramen gestaltet. Sie zeigen Themen zur Technik und Geschichte im Umfeld des ehemaligen Senftenberger Braunkohlereviere. Viele dem Original nachempfundene Eigenbauten, auch von Fahrzeugen, beleben die Anlage des „Lausitzer Modelleisenbahnvereins e.V.“. Ausstellungspremiere feiert die „Geldernsche Kreisbahn“ in H0m des „Modellbauteams Rhein Maas e.V.“. Die nachgebaute Schmalspurbahn fuhr von 1902 bis 1930 am linken Niederrhein. Durch Sammeln und Recherche alter Dokumente wird so ein Stück Zeitgeschichte im Maßstab 1:87 erhalten. Alle Gebäude der Anlage entstanden im Eigenbau nach Originalplänen.

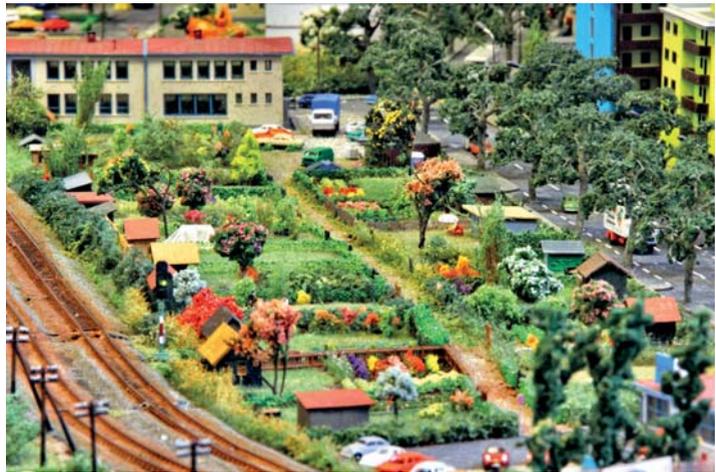
Die Spur-1-Anlage des Belgiers Paul Schraepen stellt die Zeit um 1960 dar. Die Züge sind originalgetreu zusammengesetzt, die Personenwagen innen beleuchtet und mit Figuren besetzt. Digitale Steuerung, passender Sound und eine gekonnte Gestaltung des Eisenbahnumfeldes hinterlassen einen hervorragenden Eindruck.

Noch eine Ausstellungspremiere: Sicherlich eine Attraktion wird die zum Jubiläum „25 Jahre Tillig“ vom Modellbauteam Köln gebaute Harz-Bahn. Der „Modelspoorclub Oost-Brabant“ aus den Niederlanden bringt seine Houthuizen (Holzhäuser) auf seiner rundum einsehbaren Spur-0/0e-Anlage mit nach Leipzig.



„Model4rail“ wird sein prämiertes Modell der Schafbergbahn in der Baugröße H0n3 in Leipzig ausstellen.

Vorstadtleben im Maßstab 1:220 im Raum Lübeck zeigt die Anlage „Buntekuh“ der Eisenbahnfreunde Bad Schwartau.



Günther Jirouscheks kompakte H0-Anlage nach einer Vorlage von „Pit-Peg“ kennen MEB-Leser aus der Ausgabe 8/2019. Der „N-Club International“ zeigt seine Modulanlage, die dieses Mal stattliche 42 Meter Fahrstrecke bieten wird. Mit dabei ist eine sehenswerte Umsetzung der Brauerei Weihenstephan. Schließlich sei auf das H0-Modul-Arrangement des „Maria-Ward-Gymnasiums“ in Günzburg hingewiesen. Es entspricht der Epoche V und

wurde von Mädchen erbaut. Die Anlage zeigt auf über 50 Modulen Ausschnitte der zweigleisigen Bahnlinie Augsburg – Ulm. Die Digitalsteuerung der etwa 30 Zugarten über eine Z21-Zentrale von Roco mit iPad, Smartphone und Tablet übernehmen die Schülerinnen.

Mitglieder von BDEF und SMV erhalten vergünstigte Tickets für 9,90 Euro. Infos hierzu sind auf den vorn genannten Internetseiten zu finden. *Mirko Caspar/abp*

Modellbahn mit Ferienpass in Helmstedt

► Zum ersten Mal boten die „Eisenbahnfreunde Helmstedt e.V.“ im Rahmen des Ferienpasses der Stadt Helmstedt für die Ferienkinder einen öffentlichen Fahrtag an. Elf Kinder im Alter von sieben bis zehn Jahren nutzten das Angebot, teilweise in Begleitung ihrer Eltern. Gleich wurden die Anlagen in Augenschein genommen, die Kleinsten mussten dazu auf bereitgestellte Bänke steigen. Dass Loks über WLAN und Smartphone oder Tablet aus gesteuert werden können, war das Highlight für die mit dem Computer aufwachsenden Besucher. Schließlich können so zeitgleich mehrere Teilnehmer den Fahrbetrieb auf einer Anlage gestalten. Unter der Anlei-

tung altgedienter Modellbahner konnten die Kinder dann die Fahrregler der N-Bahn selbst in die Hand nehmen. Nach den ersten Versuchen steuerten die kleinen Lokführer ihre Runden fast selbstständig. Das Halten am Bahnsteig oder direkt vor dem roten Signal gelang mit ein wenig Übung problemlos. Nur beim Beschleunigen eines Zuges drehten die Jungs die Regler gerne auf die maximale Beschleunigung. Während die Kinder für Stunden fast vollständig in der Modellbahnwelt versanken, konnten die Eisenbahnfreunde sich den Fragen der Erwachsenen zuwenden und Aufbau und Gestaltung einer Modellbahn geduldig erklären. *Michael Stege*



Trotz der heißen Außentemperaturen machte das Eisenbahn-Spielen allen Spaß.

Vorbild und Modell

Fr 13.09. bis So 15.09.

- Internationale Modellbahnmesse (IMA) und Märklin-Tage, Tel. (07161) 608-0, www.maerklin.de.

Fr. 13.09. bis Do 19.09.

- Sonderfahrtreise „Slowenien und Istrien“, IGE-Reisebahnhof, Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Sa 14.09.

- Sonderfahrt mit Schienenbus Roter Flitzer von Pforzheim über Ludwigsburg nach Göppingen zu den Märklin-Tagen, Tel. (07154) 131836, www.rotter-flitzer.de.
- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand, 11 bis 17 Uhr, Tel. (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Spielzeugbörse in 04103 Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Puschstr. 9, 9.30 Uhr bis 13.30 Uhr, Tel. (0341) 3016034, www.modellauto-boerse-leipzig.de.
- Fahrttag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.
- Dampfzüge im Hasetal zwischen Meppen und Essen (Oldenburg), Tel. (05432) 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.de.

Sa 14.09. und So 15.09.

- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass. Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn & Schiff im Bf Volgelsheim um 15 Uhr, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Pendelfahrten Göppingen – Plochingen mit 75 1118 anlässlich der Märklin-Tage, Ulmer Eisenbahnfreunde, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de.
- Schienentrabifahrten auf der Muldentalbahn zw. Rochlitz, Wechselburg u. Göhren, Abfahrt im Bf Rochlitz um 10, 12, 14 und 16 Uhr, Reservierung erforderlich, Tel. (037384) 6515, www.schienentrabi.de.

So 15.09.

- Laabertalbahn Eggmühl – Langquaid fährt zum Zwetschgenmarkt in Langquaid, vier Zugpaare im 2-Stunden-Takt, Tel. (09452) 949707, www.laabertalbahn.de.
- Modellbahntag in 04435 Scheuditz mit Tauschbörse von 9 bis 14 Uhr, Rathausplatz 11, Hist. Straßenbahndepot, Tel. (034204) 62183, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.
- Museumsdampfzug-u. Triebwagenfahrten Harpstedt – Delmenhorst Süd (Grüne Straße), Delmenhorst-Harpstedter-Eisenbahnfreunde, Tel. (04244) 2380, www.jan-harpstedt.de.
- Planfahrten mit V60 auf der Küstenbahn zw. Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

Mi 18.09.2019

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

Do 19.09.2019

- Lange Nacht der Industrie Rhein-Ruhr mit vielen Veranstaltungen, Tel. (040) 3500430, www.lange-nachtderindustrie.de.

Fr 20.09. bis So 22.09.

- Der Party-Zug fährt nach Schladming im Salzburger Land, Zustieg in Immendingen, Donaueschingen, Villingen, St. Georgen, Triberg,



FOTO: KORBIMAN FLEISCHER

Mit einem historischen Zug, bespannt mit einer Dampf- und Diesellok, kann man von Mellrichstadt ins Freilandmuseum Fladungen fahren, Tel. (09778) 9123-0, www.freilandmuseum-fladungen.de.

Hornberg, Offenburg, Karlsruhe und weiteren Stationen möglich, Verkehrsverein St. Georgen im Schwarzwald, Tel. (07724) 949892, www.verkehrsverein-st.georgen.de.

Sa 21.09.

- Schlemmer-Express zwischen Schorndorf und Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
- Augsburg Localbahn-Rundfahrten: Mit VT 98 durch die Fuggerstadt, Herr Jürgen Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Exkursion der Verkehrsfreunde Lüneburg nach Neustrelitz zum Netinera-Werk u. zur Hafengeburtstag, Tel. (04131) 229 6461, www.heide-express.de.
- Sonderfahrt nach Česká Lípa ab Cottbus, Senftenberg mit 351097, Lausitzer Dampfloklub, Tel. (0355)

3817646, www.ldcev.de.

- Ahrtal-Express mit dem Schienenbus, AKE-Eisenbahntouristik, Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.
- Fahrttag beim N-Bahn-Club Rhein-Neckar, jew. 16 bis 19 Uhr, Clubräume auf der Friesenheimer Insel in Mannheim (Friesenheimer Straße 18), Tel. 0176 63884550, www.nbc.rn.de.
- Modellbahnbörse in 77694 Kehl-Auenheim, In der Sporthalle, 10 bis 16 Uhr, Tel. (07851) 72729.
- Themenführungen im Rundhaus Europa, 14 Uhr, Eingang Dampflokhalde, Firmhaberstr. 22c, 86159 Augsburg, Anmeldung zwingend erforderlich, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.

Sa 21.09. und So 22.09.

- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass. Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn & Schiff im Bahnhof Volgelsheim um 15 Uhr, Kontakt Dr.

- und Schongau, Herr Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Die „Bergische Runde“ im Schienenbus, drei Touren, AKE-Eisenbahntouristik, Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.
- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Dampf-Betriebstag auf der Schwäbischen Wald-Bahn zw. Schorndorf u. 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.
- Fahrttag in 25436 Uetersen, Bahnstraße 15, Tel. (04122) 54676, www.eisenbahnfreunde-uetersen.de.
- Ausstellung im Lokschuppen Erkrath-Hochdahl, Ziegeleiweg 1-3, 40699 Erkrath, 11 bis 17 Uhr, (0211) 30 26 90 05, www.lokschuppen-hochdahl.de.

Mi 25.09.

- Straßenbahnfahrten am Bahnhof Schönberger Strand, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Fr 27.09.

- Neanderland Museumsnacht im Lokschuppen Erkrath-Hochdahl, Ziegeleiweg 1-3, 40699 Erkrath, 18 bis 23 Uhr, (0211) 30269005, www.lokschuppen-hochdahl.de.

Sa 28.09.

- Fahrttag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.
- Sonderfahrt „Weinstadt-Express“ nach Meissen ab Berlin-Lichtenberg, Tel. (030) 514888888, www.odeg.de.
- Große Thüringenrundfahrt mit 032155 und hist. Reisezug von Weimar über Erfurt, Oberhof, Schweinfurt, Bemberg, Saalfeld, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- Augsburg Localbahn-Rundfahrten mit VT 98, Herr Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Ahrtal-Express mit Schienenbus, AKE-Eisenbahntouristik, Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.
- Festakt zum 40. Geburtstag in 65760 Eschborn-Niederhöchststadt, Montgeronplatz 1, ab 18 Uhr, Tel. (06196) 46466, www.eisenbahnfreunde-taunus.de.
- Mit dem Ferkeltaxi in das Tal der Ohre nach Kyselka, ab Chemnitz, Traditionsgemeinschaft Ferkeltaxi, Tel. (03741) 598494, www.museumferkel.de.

Hermann Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.

- Tag der offenen Tür bei der 5-Zoll-Gartenbahn in 09456 Annaberg-Buchholz, Louise-Otto-Peters-Straße 5, 13 bis 18 Uhr, Annaberger Modellbahnverein Oberes Erzgebirge, Tel. 0171 7748754, www.gartenbahn-frohnau.de.
- Fest im Bw Schöneweide, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (030) 678973-40, www.berlin-macht-dampf.de.
- Bahnaktionstage in Lutherstadt Wittenberg, Tel. 0172 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.

So 22.09.

- Planfahrten mit Diesellok V60 zwischen Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.
- Pendelfahrten mit VT 98 auf der Fuchstalbahn zwischen Landsberg

Sa 28.09. und So 29.09.

- Dampfbetrieb beim Ried-Express im Elsass. Abfahrt der Rundfahrt mit Bahn & Schiff im Bf Volgelsheim um 15 Uhr, Dr. Nein, Tel. (07636) 7170, www.touristenbahn-elsass.de.
- Modellbahnschau in 97638 Mellrichstadt, Bahnhofstr. 17, Oskar-Herbig-Halle, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (09776) 704 3969, www.eisenbahnfreunde-mellrichstadt.de.
- Modellbahn-Ausstellung in 12559 Berlin, Firlstraße 16a, jeweils 9 bis 17.30 Uhr, Tel. 0173 6562843, www.mekb.de.
- VAL EXPO TRAIN, Espace Pierre Richard, Place Alexandre Leleu, Avenue Georges Pompidou, F-59300 Valenciennes, Sa 14 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (02237) 51521, www.mgkerpen-dueren.de.

So 29.09.

- Planfahrten mit V60 zwischen Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.
- Teddybärenexpress ab Haselünne, Tel. (05432) 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.de.
- Pendelfahrten mit VT98 zwischen Landsberg und Schongau, Herr Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Tag der offenen Tür bei der IG Spur 1 Berlin, 10 bis 16 Uhr, Siegfriedstraße 66-70, 10365 Berlin, Tel. (030) 663 38 556, www.spur1-berlin.de.
- Straßenbahnfahrten am Bf. Schönberger Strand, 11 bis 17 Uhr, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Ausflugsfahrt mit VT98 von Augsburg nach Landsberg und zurück, Herr Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Schmalspurmuseum Wilsdruff von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Draisinenfahrten, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Mit V100 zw. Schorndorf u. Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
- Ingolstädter Modellbahnmarkt mit Ausstellung, Großmehring Niebelungen-Halle, Dammweg 1, 10 bis 15 Uhr, Tel. (08405) 846, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de.
- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.
- Sonderfahrt vom Tauberbischofsheim nach Coburg, Tel. (09341) 825806, www.bw-wuerzburg.de.

Mi 02.10.

- Medienabend Hamburg-Jenfeld, Thema: Verkehr in den Beitrittsgebieten, 18.30 Uhr, Telefon (040) 554 211 0, Vereinsheim Gertrud-Märzel-Haus des TSV Wandsbek-Jenfeld von 1881, Bekkamp 27, 22045 Hamburg,

Telefon (040) 5542110, www.vvm-museumsbahn.de.

- Straßenbahnfahrten am Bf Schönberger Strand, 11 bis 17 Uhr, Tel. (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Mi 02.10. bis Mo 07.10.

- Dampf-Faszination im Berner Oberland, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Mi 02.10. bis Di 08.10.

- Eisenbahnostalgie in der Weinregion Steiermark, Tel. (09151) 905555, www.ige-reiseservice.de.

Do 03.10.

- Aktionstag im Eisenbahnmuseum Lokschnuppen Aumühle mit Fahrzeugschau, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Ausstellung „Modellbahn Main-Spessart“ in 97846 Partenstein, Vorstellung der wiederaufgebauten Großanlage „Lohrer Bahn“ in G, 14 bis 17 Uhr, Am Lindenbrunnen 17, Tel. (09355) 25 21, E-Mail: igmpartenstein@t-online.de.
- Nationalpark-Eifel-Express, AKE-Eisenbahntouristik, Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.
- Sonderverkehr auf der Heidebahn zw. Lutherstadt Wittenberg u. Eilenburg über Bad Schmiedeberg mit VT 772, Tel. (0341) 9678-480, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.
- Whisky-Train auf der Schwäbischen Wald-Bahn zw. Schorndorf u. Welzheim, DBK Historische Bahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
- Betrieb auf den Museumsbahn Schönberger Strand – Probsteierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Fahrten der 5-Zoll-Gartenbahn in 09456 Annaberg-Buchholz, Louise-Otto-Peters-Straße 5, 13 bis 18 Uhr, ANVOE Annaberger Modellbahnverein Oberes Erzgebirge, Tel. 0171 7748754, www.gartenbahn-frohnaue.de.
- Traditionsverkehr auf der Kirmitschtalbahn mit hist. Fahrzeugen, Oberehbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz, Tel. (03501) 792-0, www.ovps.de.
- Ladies Markt im Lokschnuppen Erkrath-Hochdahl, Ziegeleiweg 1-3, 40699 Erkrath, 10 bis 16 Uhr, (0211) 30 26 90 05, www.lokschnuppenhochdahl.de.

Do 03.10. bis Mo 14.10.

- Eisenbahn in Serbien und Montenegro mit Anreise auf Wunsch mit Tageszügen, DGEG-Bahnreisen, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

Sa 05.10.

- Ahrtal-Express mit dem Schienenbus, AKE-Eisenbahntouristik,

Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.

- Sonderfahrt ab Chemnitz nach Karlsbad, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.
- Augsburg-Localbahn-Rundfahrten mit VT98, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Modellbahn-Ausstellung in A-9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstr. 6A, Modelleisenbahn Kärnten, 10 bis 12 Uhr, 13 bis 17 Uhr, Tel. (0043) 664 2113605, www.carinzia.net.
- Wipperliese fährt zwischen Klostermansfeld und Wippa, Tag der offenen Tür bei der Parkeisenbahn Vatterode, Tel. (034772) 27640, www.wipperliese.de.

Sa 05.10. und So 06.10.

- Modellbahnausstellung in 93437 Furth im Wald, Postgartenweg 4, Saal vom Gasthof Postgarten, Sa 11 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (09973) 801047, www.mes-furthimwald.de.

So 06.10.

- Planfahrten mit Diesellok V60 auf der Küstenbahn zwischen Norden und Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.
- Der Artland-Express mit NE81-Triebwagen pendelt zwischen Osnabrück und Ankum, Tel. (04442) 834410, www.wee.gmbh.
- 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.
- Ausflugsfahrt mit VT98 von Augsburg nach Landsberg und zurück, Herr Drexler, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Mit 751118 zw. Amstetten u. Gers-tetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de.
- Pendelfahrten mit VT98 auf der Fuchstalbahn zw. Landsberg und Schongau, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Führungen im Bahnpark Augsburg, 14 Uhr, Treffpunkt: Eingang Dampf-lokhalle, Firmhaberstraße 22c, 86159 Augsburg, Anmeldung zwingend erforderlich, Tel. (0821) 450 447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Betrieb auf den Museumsbahnen Schönberger Strand – Probsteierhagen – Schönkirchen sowie Erlebnisfahrten bei der Straßenbahn in Schönberger Strand, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.
- Linnicher Modellbahntag in 52441 Linnich-Tetz, Rurauenhalle, Tel. Wolfgang Röther (02421) 394432.
- Dampfzugfahrten Stein am Rhein – Etwilten – Rielasingen, Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etwilten – Singen (VES), CH-8261 Hemishofen, Tel. (0041) 52743 1490, www.etzwilten-singen.ch.

- Modellbahn-Tausch-Börse in 34246 Kassel-Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10, 10 bis 15 Uhr, Tel. (05651) 5162, www.modellbahnbörse-berndt.de.

Mo 07.10. bis Fr 11.10.

- Jugendtage Straßenbahn und Eisenbahn. Spielerische Einführung in Werkstatt und Betrieb unserer Museumsbahnen für Kinder und Jugendliche ab ca. 10 Jahren. Schwerpunkt ist die Arbeit an einem historischen Fahrzeug und es gibt auch Tram-Fahrübungen. Um Anmeldung unter (0431) 5458241 wird gebeten, www.vvm-museumsbahn.de.

Do 10.10.

- Fahrabend in 74564 Crailsheim-Rüddern, Lokschnuppen Rüddern, Gebäude 6a, ab 19.30 Uhr, Tel. (07904) 85 21, www.mec-crailsheim.de.
- Lichtbildvortrag „Bilder von der Eisenbahn in Polen 1975 bis 2000“, Uelzener Straße 90, 21335 Lüneburg, MTV-Sportheim Vitalissimo, 19.30-21.30 Uhr, www.heide-express.de.

Fr 11.10. bis So 13.10.

- Modellbahnausstellung in 39104 Magdeburg, FestungMark, Hohe-pfortewall 1, 10. bis 14 Uhr, Tel. 0160 4437922, www.mebf.de.

Sa 12.10.

- Sonderfahrt „Zwiebel-Express“ nach Weimar ab Berlin-Lichtenberg, Tel. (030) 514 88 88 88, www.odeg.de.
- Ahrtal-Express mit Schienenbus, Tel. (06591) 94998773, www.ake-eisenbahntouristik.de.
- Sonderfahrt zum Zwiebelmarkt nach Weimar ab Cottbus, Senftenberg mit 351097 und 143, Lausitzer Dampfklub, Tel. (0355) 3817646, www.ldecev.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31, gültig ab 01.01.2019. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

ROCO ▶ „LE CAPITOLE“, GERÄTE- UND GEPÄCKWAGEN FÜR H0



Die BB 9200 der SNCF zogen in dieser zeitlos eleganten Farbgebung die ersten 200 km/h-Züge Europas.

Ein europäischer E-Lok-Klassiker ersten Ranges ist zweifellos die französische BB 9200. Den Höhepunkt ihrer Berühmtheit

erlangte sie 1967 als (für 200 km/h ertüchtigtes) Zugpferd des „Le Capitole“, der als Schnellzug zwischen Paris und

Toulouse verkehrte. Roco hat sein bekanntes Modell auf den neuesten technischen Stand gebracht und mit LED-Be-

leuchtung, Plux16-Schnittstelle und feineren Stromabnehmern ausgestattet. Am meisten bietet die Sound-Variante mit angenehm sonorem Motor-Brummen, aber leider ohne das typische Zweiklang-Horn. Die zwei passenden Wagen-Sets sind werkseitig ausverkauft, im Handel aber noch zu haben. DR-Bahner können einen ehemaligen FS-Spitzdachwagen als sehr gut detailliertes Gerätewagenmodell für den Bahnhof nutzen. Aus der Serie der neu aufgelegten bayerischen Lokalbahnwagen ist nun der Gepäckwagen in feinsten Bedruckung lieferbar.

BB 9200: 73397; Preis: 279,90 €
Gerätewagen: 76596; Preis: 31,90 €
Gepäckwagen: 74902; Preis: 38,90 €



DR-Gerätewagen auf Basis der Neukonstruktion aus dem Jahr 2018.



Königlich bayerischer Kurzzug mit Pt2/3 (siehe MEB 9/2019).

FLEISCHMANN ▶ MULDENKIPPWAGEN UND DR-228 FÜR N

Die auch im Maßstab 1:160 ehemals von Roco filigran konstruierten Muldenkipperwagen der Bauart F-z 120 fanden, mit Kurzkupplungskinematik aus-

gerüstet, schon vor einigen Jahren den Weg ins Fleischmann-Sortiment. Nun sind drei Epoche-IV-Modelle mit schwarzem Rahmen und nachgebil-

deter Schotter-Beladung zu haben. Die ab Seite 74 getestete DR-V 180 ist auch in einer zweiten Version (als vierachsige Lok) erschienen. Die im Test ge-

nannten schlechten Fahreigenschaften sind beim hier abgebildeten Muster nicht zu beklagen. **228:** 721402; Preis: 169,90 €
Set F-z 120: 845104; Preis: 71,90 €



Die beliebten Muldenkipperwagen als Dreier-Set der Epoche IV.



Läuft gut: Die vierachsige Version der DR-V180 als Sparlack-228.

HOBBYTRAIN ▶ BUNTE VECTRON-LOKS SOWIE Uacs-SILOWAGEN DER SBB FÜR N

Epoche-VI-Freunde unter den N-Bahnern kommen bei Hobbytrain auf ihre Kosten. Der Mehrsystem-Vectron erscheint in zwei neuen farbenfrohen Varianten im Maßstab 1:160 – als 193 492 der „SBB Cargo“ sowie als 193 776 der Lokomotion-Partnerfirma „Rail Traction Company“. Neben der gestochenen scharfen Bedruckung der kleinen Kraftpakete überzeugt insbesondere der Blick auf die Dächer, die mit jeweils vier filigranen Stromabnehmern mit unterschiedlichen Schleifstücken besetzt sind. Die Loks werden auch mit einem umfangreichen Digitalpaket mit Sound geliefert.

Passende Waggons für den SBB-Vectron stehen mit den neuen Uacs-Silowagen bereit. Die SBB setzen einige dieser auf staubförmiges Schüttgut



193 776 trägt das typische Lokomotion-Zebromuster und Anschriften der Rail Transport Company aus Italien.

wie Zement, Gips, Kalk oder Dolomit zugeschnittenen Waggons für den Transport von Lebensmitteln wie Mehl ein. Die Modelle der Silowagen beeindrucken durch eine Fülle von Details, von den freistehenden Leitern, Leitungen und Rangiergeländern bis hin zu den filigranen Eck-Puffern. Auch die Bedruckung ist hervorragend,



Die SBB nutzen ihren „Nightpiercer“ im internationalen Güterverkehr.



Die neuen Uacs-Silowagen sind fein detailliert und bringen ein angenehm hohes Gewicht auf die Waage.

selbst kleinste Anschriften lassen sich entziffern. Das recht hohe Gewicht der kleinen Waggons sorgt zudem für hervorragende Fahreigenschaften.

Lokomotion-Vectron: H3002S; Preis: 244,90 €, SBB-Vectron: H2999S; Preis: 239,90 €, Uacs-Silowagen-Set: H2348S; Preis: 69,90 €

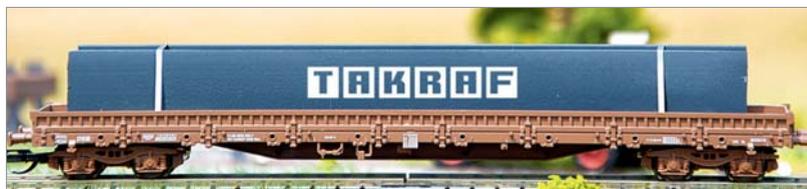
LOEWE ▶ RÖHREN- UND STAHLTRÄGER-BELADUNGEN FÜR HO UND TT

Knut Heilmann spezialisiert sich mit seiner neuen Firma LOEWE unter anderem wieder auf Güterwagen-Beladungen. Nach den großen Transportkisten erscheinen nun als Sonderauflagen eine Stahlrohrbeladung des „VEB Röhrenkombinats“ in Riesa sowie ein massiver Doppel-T-Träger mit „TAKRAF“-Beschriftung. Dieser wurde als Querträger der Förderbrücke F60 genutzt. Beide Beladungen sind mit einer Länge von 195 (HO) beziehungsweise 140 Millimetern (TT) für längere Flach- und Rungenwagenmodelle geeignet. Auch auf der Leipziger Messe „Modell-Hobby-Spiel“ vom 3. bis 6. Oktober werden die Beladungen erhältlich sein.

Bestellnm.: 2033/2041 (HO), 2047/2053 (TT); Preis: je 9,90 €



Für den Pipeline-Bau bestimmt sind die Röhren mit dem Logo des VEB Riesa.



Massiv und lang: ein Stahlträger für die Förderbrücke F60, hier in TT-Ausführung.

FOTOS (2): WERK

MINITRIX ▶ BB22200 DER SNCF FÜR N

Außerst rar im Handel sind die letzten Exemplare der neu aufgelegten Minitrix-BB 22270. In Frankreich war die „Knicknase“ in der klassischen „Beton“-Farbgebung schon im April zu haben, nun erreichte uns ein Besprechungsmuster. Das Modell der Mehrsystemlok zeigt die Merkmale der späteren Bauserien mit we-

niger stark geneigtem Knick. Nur SNCF-Spezialisten erkennen ein etwas zu breites Gehäuse. Das Modell ist nun mit 14-poliger (MTx-)Schnittstelle ausgestattet und verfügt über einen über den Dummy-Stecker veränderbaren Weiß/Rot-Lichtwechsel. Die Fahreigenschaften sind gut. *Bestellnr.: 16005; Preis: 189,99 €*



BREKINA ▶ ŠKODA 706 RTO UND GOGGO COUPÉ FÜR HO

Auf der Basis des Lkw-Fahrgestells 706RT fertigte Škoda ab 1958 den Omnibus 706RTO. Das robuste Fahrzeug war sowohl als Stadt- wie auch als Überland- und Reisebus geeignet, nach und nach entstanden weitere Varianten als Anhänger und als Gelenkbus. Als Jelcz043 feierte die robuste Konstruktion auch in Polen große Erfolge. Brekina präsentiert

den kugeligen Bus-Klassiker aus dem Osten als fein detailliertes Starline-Modell im Maßstab 1:87. Fast zeitgleich erschien einst in der Bundesrepublik das Goggomobil Coupé. Das liebevoll gestaltete HO-Modell schließt eine Lücke auf allen Anlagen der Wirtschaftswunderzeit. *Škoda 706RTO: 58253; Preis: 29,90 €; Goggo Coupé: 27856; Preis: 13,90 €*



Angesetzte Rückspiegel sowie eine gelungene mehrfarbige Bedruckung zeichnen den 706 RTO aus.

„Ich hab’s dir gleich gesagt. Im Kofferraum ist nur Platz für meinen Rucksack!“



NOCH ▶ RUINENROMANTIK FÜR HO

Kirchenruinen zählten einst zum Standardrepertoire romantischer Maler wie Caspar David Friedrich. Das geradezu mystische Motiv eines kleinen zerfallenen Gotteshauses lässt sich jetzt auch leicht im Maßstab 1:87 inszenieren. Der Zubehörspezialist Noch fertigt in bewährter Zusammenarbeit mit dem bekannten Modellbauer Manfred Luft eine kleine Kapellenruine als Fertigmodell. Das fein detaillierte Modell besteht aus Hartschaum, eine Spritzlackierung sorgt für ein realistisches Äußeres. *Bestellnr.: 58611; Preis: 1799 €*



MAFEN ▶ SNCF-SIGNALE FÜR N

Wer die SNCF-Lok oben links in einem realistischen Umfeld zeigen will, kommt an den filigranen Lichtsignalen von Mafen kaum vorbei. Der spanische Hersteller „Modell FAB“ bietet unter dieser Marke eine sehr große Auswahl. Neu sind die sogenannten „Disques“, also Lichtsignale mit runden Scheiben, die vor allem an französischen Nebenstrecken und -Gleisen zu finden sind. Die Modelle mit Metallmast und geätzten Leitern und Bügeln sind mit bis zu sechs SMD-LED bestückt.



FOTO: WERK

Bestellnrn.: 4132.18 - 4132.22; Preis: 2750 bis 32,90 €

WIKING ► KLASSIKER UND NÜTZLICHES FÜR HO

Flink und sportlich präsentiert sich der Alfa Spider auch in der 87-fachen Verkleinerung. Wikings HO-Modell zeichnet sich durch extra eingesetzte Frontscheinwerfer und Rücklichter sowie einen schön gestalteten Innenraum aus. Ein paar Jahre mehr haben die beiden Neuheiten aus dem Nutzfahrzeug-Segment auf dem Buckel: Wuchtig kommt der MBL6600-Betonmischer mit seiner riesigen Motorhaube

daher, der LP333-Pritschenlastwagen wirkt insbesondere wegen seiner Achsanordnung kurios. Schön wirkt die Gardine am hinteren Kabinenfenster. Die Kehrmaschine Hako Citymaster 300 dürfte den kommunalen Fuhrpark vieler Epoche-VI-Anlagen bereichern. *Alfa Spider: 020602; Preis: 16,99 €*, *MB LP-Pritsche: 042901; Preis: 19,99 €*, *MB-Betonmischer: 053203; Preis: 16,49 €*, *Hako-Kehrmaschine: 065738; Preis: 14,99 €*



„Na ja, ich weiß nicht, er sieht schon ein bisschen eng aus.“ – „Aber er flitzt echt toll.“



Wikings neue Lkw-Klassiker aus dem Hause Daimler.



„Schau mal, Ede! Hinten passt sogar ein Mülleimer rein.“

MW-MODELL ► SCHLIERENWAGEN DER SBB FÜR N

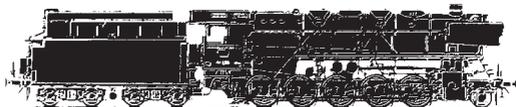
Nach BLS-Varianten und Liegewagen wurden mit den Modellen der SBB-RIC-Sitzwagen nun klassische Schweizer Reisezugwagen ausgeliefert. Dazu wurden einige Formänderungen umgesetzt (Dächer mit einzelnen eingesetzten Lüftern, Ab-

deckbleche und Türgriffstangen beim A-Wagen, Faltenbalgübergänge am B-Wagen, zweiter Batteriekasten bei den Epoche-III-Modellen). Die sehr gut gelungenen Wagen werden in Dreier-Sets angeboten. *Bestellnr.: N-CH-210a/b; Preis: 216 €*



FOTO: WERK

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 

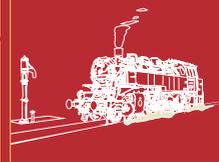
Ins Eisenbahnmuseum Chomutov

mit 86 1333-3 über den Erzgebirgskamm nach Tschechien.

sa., 19. Oktober 2019

Relation: Zwickau – Hohenstein-Ernstthal – Chemnitz – Flöha – Zschopau – Annaberg-Buchholz – Vejprty – Chomutov und zurück.

Besuchsmöglichkeit Eisenbahnmuseum.



Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)

Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
95 €	65 €	210 €

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

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

HERPA ▶ S21-MULDEN UND OLDTIMER FÜR HO

Moderner Intermodalverkehr: Auf den Baustellen von Stuttgart 21 sowie der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München sind die gelben Schmitz-Mulden allgegenwärtig. Herpa entwickelte in Zusammenarbeit mit Märklin ein HO-Modell mit beweglicher Heckklappe und ab-

nehmbarem Dach. VW T1 und Opel Kapitän werden als preiswertes Zubehör für Epoche-III-Anlagen ausgeliefert. *Weber-Kipper: 310376; Preis: 29,95 €; Sattelzug: 310345; Preis: 32,95 €; Opel Kapitän „Polizei“: 093835; Preis: 11,95 €; VW T1: 090469-003; Preis: 7,95 €; Opel Kapitän weinrot: 024556-005; Preis: 7,95 €*



MB-Lkw von Weber und Leonhard Weiss im Einsatz für die DBAG.



Trotz des günstigen Preises kommen Opel Kapitän und T1 mit viel Chrom daher.

AUHAGEN ▶ DREHLEITER-MULTICAR FÜR HO



FOTO: RAINER ALBRECHT

Auhagen liefert zwei neue Bausätze mit Varianten des Multicar M 22 aus. Die neue Version mit Drehleiter gibt es als orangefarbenes Kommunalfahrzeug und als kleinen roten Helfer der Feuerwehr. Für die Montage der sehr sauber gefertigten Bauteile (einige davon bleiben übrig) benötigt man weniger als eine Stunde. Die Reifen bestehen aus weichem Gummi. Für die seitliche Beschriftung liegen vielsprachige Decals bei, die Kennzeichen muss man aus Papier ausschneiden. *Bestellnr.: 41656; Preis: 24,90 €*

MINICHAMPS ▶ PORSCHE 911 FÜR HO



Geil, oder? Der massive und verstellbare Heckflügel macht schon was her am 911 GT3 RS des Baujahres 2015. Auch die breiten Latschen (305/30 hinten) erinnern daran, dass es sich eigentlich um einen Rennwagen mit Straßenzulassung handelt. Minichamps liebt solche Autos und setzt seine Serie der sehr gelungenen und perfekt bedruckten 1:87-Miniaturen aus Kunststoff fort. *Bestellnummer: 870063226; Preis: zirka 19 €*

LEMKE ▶ STREETSCOOTER WORK FÜR N

Fast lautlos wird in Fürstentfeldbruck die Post für die VG Bahn angeliefert. Der lange Streetscooter fährt rein elektrisch und bietet reichlich Platz für Pakete und Briefsendungen. Im N-Maßstab fallen die

zeitgemäßen Gefährte winzig aus, die Detaillierung kann trotzdem überzeugen. Auch die kombinierte Tampon- und Digital-Bedruckung sowie die Lackierung gefallen. *Bestnr.: LC4551/4560; Preis: je 11,99 €*



WEINERT ▶ VIEHTRÄNKE FÜR HO

Meist sind es die Kleinigkeiten am Rande, welche die (vielleicht gar fachfremden) Betrachter einer Modellbahn entzücken. „Guck mal, wie niedlich“, lautet bestimmt auch der Kommentar zur alten Badewanne, die als Tränke für die 1:87-Kühe sinnvoll weiterverwendet wird. Wer will, könnte auch eine filigrane Bepflanzung realisieren. Das kleine Gussteil besteht aus Messing und sollte fachgerecht koloriert und gealtert werden.

Bestellnr.: 3283; Preis: 6,60 €



FOTO: MARC HECKMANN

Die Eisenbahn im XL-Format

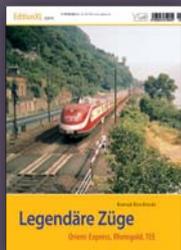
Weitere Bände aus der Edition XL



Neubau-Elloks der DB
Best.-Nr. 601502



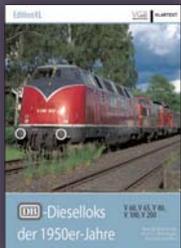
Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



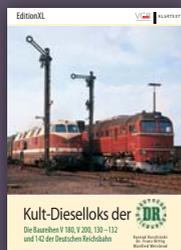
Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



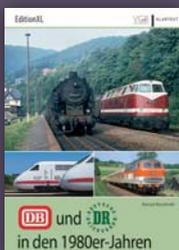
DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701



Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702



Kult-Dieselloks der DR
Best.-Nr. 601801



DB und DR in den 1980er-Jahren
Best.-Nr. 601901

EditionXL

VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN

NEU



Konrad Koschinski

DB-Elloks der 1970er-Jahre

Die Baureihen
111, 151 und 181.2

Dieser reich bebilderte Sammelband, entstanden aus den beliebten Sonderausgaben der Fachzeitschrift „Eisenbahn-Journal“, beschreibt die in den 1970er-Jahren in Dienst gestellten Elektrolokomotiven der DB-Baureihen 111 und 151 sowie die Mehrsystem-Elloks der Baureihe 181.2 einschließlich der Vorgängertypen aus den 1960er-Jahren. Ausführlich wird über die Technik und die sehr unterschiedlichen Einsatzgebiete berichtet. Die Baureihe 111 wurde für den universellen Reisezugdienst – vom Nahverkehrszug bis zum 160 km/h schnellen InterCity – sowie für den S-Bahn-Verkehr Rhein-Ruhr beschafft. Hauptaufgabengebiet der sechsachsigen Baureihe 151 blieb stets der schwere Güterzugdienst. Sie war nicht nur die stärkste, sondern mit Tempo 120 auch die schnellste Güterzuglok der DB. Die 181.2 kamen hauptsächlich vor grenzüberschreitenden Reisezügen nach Frankreich und Luxemburg zum Einsatz

Best.-Nr. 601902

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

je nur
€ 19,95



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

MIWULA

Rekorde und große Pläne

□ Das Hamburger Miniatur Wunderland (Miwula) ist immer wieder für Überraschungen gut. Am 14. August konnte die Hamburger Weltattraktion nicht nur einen neuen Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde feiern, sondern auch noch Neues verkünden: Das Miwula wird sich tatsächlich in das Speichergebäude gegenüber erweitern. Dort wird als erstes der Südamerikaabschnitt eröffnet werden, an dem bereits gebaut wird, und zwar in Südamerika.

Immer wieder werden Kopien des Miwula gebaut, und diese sollen immer noch größer als das Original werden, doch es ist kein Geheimnis: Keine hat das Miwula bisher übertroffen. Mit dem Anschluss des neuen Anlagenabschnitts Monaco/Provence wurde die Hamburger Anlage noch einmal um 315 Meter Gleise erweitert und damit der eigene Weltrekord übertroffen. Die größte Modelleisenbahn der Welt kommt nun auf 15.715 Meter Gleislänge und erhielt einen weiteren Rekordtitel.

Lange gewünscht und geplant, soll nun die Brücke über das Kehrwiederfleet kommen. Im Gebäude gegenüber wird am Miwula weiter gebaut.



FOTO: MIWULA

Gar nicht mehr in so weiter Ferne: Südamerika im Nachbar-Speicher soll Ende 2021 eröffnet werden.



FOTOS (2): LARS BRÜGGEMANN

Päng! Im Konfetti-Gestöber wird der Hebel für den neuen Anlagenabschnitt Monaco/Provence umgelegt und ein weiterer Guinness-Rekord aufgestellt.

Freddy und Gerrit Braun haben jenseits des Atlantiks Modellbauer kennengelernt die genauso verrückt sind wie sie selbst. Die Familie Martinez aus Buenos Aires baut mit 15 Mitarbeitern bereits am Südamerika-Abschnitt für das Miwula. Im ersten Bauabschnitt sind über 200 Quadratmeter geplant, vom Amazonas über die Anden, nach Rio und bis zur Antarktis. Alles soll 2021 nach Hamburg verschifft und Ende 2021 im neuen Speicher eröffnet werden. An einem weiteren technischen Highlight, der Formel-1-Rennstrecke in Monaco, wird immer noch getüftelt.



Eine CC6500 der SNCF kämpft sich anschließend durch die Reste der Feierstunde.

LEMKE

Die Zugspitzbahn rollt an

□ Im Jahr 2018 wurden die Modelle der Zugspitzbahn als Neuheit angekündigt, nun erreichten uns die Muster der ersten Waggons. Sie laufen auf neun (H0e) oder auf zwölf Millimetern (H0m) Spurweite. Auch die E-69-ähnliche „Tallok“ rollt bereits zu den Händlern. Im nächsten MEB stellen wir die Modelle und das attraktive Vorbild vor, das seit 1930 Deutschlands höchsten Berg erklimmt.



MODELL-HOBBY-SPIEL LEIPZIG

Günstig dabei sein

□ Ein Besuch im sehr attraktiven Leipziger Messegelände lohnt sich mit Sicherheit auch im Jahr 2019, in dem die Messe wegen des Feiertags auf vier Tage verlängert ist. Die Aktivitäten von BDEF und SMV schilderten wir bereits auf den Seiten 94/95. Die Dampfbahn-Route zeigt die aufgearbeitete 991761. Die VGBahn ist mit großem Stand vertreten und der VGB-Autor Jürgen Schubert wird sein Buch über die „Hänichener Kohlenbahn“, den Sächsischen Semmering, der vor allem als Windbergbahn überregional bekannt ist, vorstellen und signieren.

modell hobby Spiel
3.-6. Oktober 2019
Ausstellung für Modellbau, Modelleisenbahn, kreatives Gestalten, Hobby-Technik und Spiel
www.modell-hobby-spiel.de

GUTSCHEIN EINTRITTSKARTE*
Öffnungszeiten
Donnerstag bis Samstag von 10:00 bis 18:00 Uhr
Sonntag von 10:00 bis 17:00 Uhr

BIS ZU € 5,10 ERSPARNIS

JETZT € 9,90

*Gegen Abgabe des Original-Gutscheins an den Tageskassen der Leipziger Messe GmbH erhalten Sie eine rabattierte Tageskarte zum Preis von € 9,90

Modell Eisen Bahner



GÖPPINGEN

Märklin-Tage und IMA

□ Die 36. Internationale Modellbahnausstellung (IMA) und die zwölften Märklin-Tage vom 13. bis 15. September 2019 trumpfen wieder mit ganz besonderen Highlights an fünf Veranstaltungsorten auf. Vor allem die Märklin-Schauanlage bietet den Besuchern viel Neues: Von einer Empore aus kann der Ausbau live mitverfolgt werden. Schon im ersten Teil der Anlage mit einer Fläche von 130 Quadratmetern werden über 150 Weichen und zwei Drehscheiben verbaut. Während der Werksbesichtigung (Einlass nur Freitag und Samstag von 9 bis 15 Uhr) können die Fans die aufwendige Produktion der Märklin-Schätze nachvollziehen. Die Mitarbeiter stehen Rede und Antwort. Wer will, kann selbst eine Lok montieren. Während der drei Veranstaltungstage wandelt sich der Bahnhof Göppingen zum Mekka der Eisenbahnfreunde. Während der Lokparaden sind etwa 20 historische und aktuelle Dampf-, Diesel- und E-Loks zu bewundern, außerdem gibt es Führerstandsmitfahrten. Dazu kommen die vielen Sonderzüge: So wird ein TEE mit 103 erwartet, aus Stuttgart kommt 01 202 mit einem Sonderzug, aus Ettlingen 58 311. Die Lokalbahn Amstetten-Gerstetten der Ulmer Eisenbahnfreunde pendelt mit 75 1118 und ihrem historischen Zug mehrfach zwischen Göppingen und Plochingen und über die Geislinger Steige. Der „Rote Flitzer“, ein VT98, wird am Samstag von Porzheim nach Göppingen brummen.

In der EWS-Arena finden die LGB-Freunde alles, was ihr Herz begehrt. Auch 99 1594, eine



Das „Märklineum“ bietet interessante Sammlungen und insbesondere die neue große Schauanlage.

sächsische IVK, wird dort zu bewundern sein. Im 7000 Quadratmeter großen Stauferpark präsentieren über 100 Aussteller alles für die Modellbahner der Baugrößen 1, H0, N und Z. Neben dem Angebot der vielen Hersteller locken dort auch die Ausstellungsanlagen der Vereine. Die VG Bahn und Hagen von Ortloff warten auf Ihren Besuch. Im Leonhard-Weiss-Areal sind wieder Gleisbaumaschinen im Einsatz, lange Fahrzeuggruben ermöglichen einen eindrucksvollen Perspektivwechsel. Dort ist auch eine Karwendelanlage in H0 zu bestaunen.

Ein vielseitiges Kinderprogramm für Groß und Klein rundet die Veranstaltung ab. Ein Buspendelverkehr zwischen den verschiedenen Ausstellungsarten ist eingerichtet. Ausführliche Informationen sind auf der Märklin-Website zu finden.



Viele Vereine warten mit ihren Ausstellungsanlagen auf die Besucher, mit dabei ist auch die Spur 1.



Für die LGB-Fans gibt es einen eigenen Veranstaltungsort in der Göppinger EWS-Arena.

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),
Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Stefan Carstens, Peter Glanert,
Richard Oed, Bernd Seiler, Helge Scholz, Matthias
Teufert

ARTDIREKTOR/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

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 31, ab 1. 1. 2019,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Angelika Häfer, Petra Schwarzendorfer, Martina Wid-
mann
Bestellservice (08141) 53481-0
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst),
(08141) 53481-103

SEKRETARIAT
Claudia Klausnitzer, Tanja Baranowski

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: abo@vgbahn.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 5,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 64,00 €
Großes Abonnement 81,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 75,80 €;
Großes Abonnement 89,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils
frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen
vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 -0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung –
auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Daten-
träger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung
des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht aner-
kannt werden.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird
keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unter-
lagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu
kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und
sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.
Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen
On- bzw. Offline-Produkten ein.

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN
des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.
(BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung
e. V. (SMV)

Der MODELLEISENBÄHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

URGESTEIN VON „ELECTRO-MOTIVE DIESEL“

Vor 20 Jahren erhielt die HGK (Häfen und Güterverkehr Köln AG) das erste Exemplar einer „Class 66“ in Deutschland. Heute prägen die Diesel-Riesen in zwei Versionen den schweren Güterverkehr bei zahlreichen größeren und kleinen Eisenbahnverkehrsunternehmen.



FOTO: MICHAEL SIEMENS

DRUNTER STATT DRÜBER

Zur Verbesserung der Sicherheit von Preiser-Figuren dient eine neue Selbstbau-Bahnsteigunterführung.

Unser November-Heft
erscheint am
8. Oktober
bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Dienstag



FOTO: A. BAUER-PORTNER

FALKENHAGENER KREUZ

Der „MEC Oranienburg 1964 e.V.“ setzte die Kreuzungsstelle am Berliner Außenring auf seiner flächigen HO-Vereinsanlage um.

AUSSERDEM

Europa – Österreich

Nicht nur aus topografischen Gründen gestaltet sich der Bahnverkehr in der Alpenrepublik hochinteressant.

Der Chef spricht

Tassilo Gruber ist Geschäftsführer bei Roco/Fleischmann und stellte sich dem MEB zum Interview.

Bunte Rangierdiesel

Neben der DBAG nutzen auch immer mehr private Betreiber die V90.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: SIG. DR. HELMUT PETROVITSCH

ERST FLACH, DANN IMMER STEILER

Vor knapp 70 Jahren wurde die letzte große Zahnradbahn der Alpen eröffnet. Das Ziel: die 2962 Meter hohe Zugspitze.



FOTO: RIEGER

VON DER MAGISTRALE ZUM NEBENBAHNIDYLL

Von einer frühen Ost-West-Verbindung verblieb mit dem Abschnitt Oschersleben – Gunsleben noch lange ein Nebenbahn-Kleinod.



ROCK ME NOW – HARDROCK FÜR DIE SCHIENE

märklin

LIMITIERT



Märklin 37000.001

3-Leiter-Wechselstrom: Diesellok 212 311-5, SVG, Staudenbahn, Ep.VI „BONFIRE“, MFX+-Sound

Trix 22820.001

2-Leiter-Gleichstrom: Diesellok 212 311-5, SVG, Staudenbahn, Ep.VI „BONFIRE“, DC-Sound

je 299,99 €

limitiert auf 700 Stück (500 Stück Märklin und 200 Stück Trix)

Modell: Mit Digital-Decoder (Märklin: mfx+ Sound; Trix: DCC-Sounddecoder) mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse zentral eingebaut. Alle 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar.

Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Detaillierte Pufferbohle. Ansteckbare Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 14,1 cm.

Vorbild: Als Fan der Rockband „BONFIRE“ hatte der Geschäftsführer Hubert Teichmann der „Staudenbahn“ aus Augsburg eine besondere Idee. Die 212 311-5 wurde mit einem extravaganten Design zur BONFIRE-Lok. Auch die Band nutzte die 212 für Fahrten zu diversen Auftritten. Die Kombination aus einer beliebten Traditionslok und dem speziellen Feuerdesign macht diese Lok zu einem echten Hingucker und die Modelle zu einzigartigen Sammlerstücken.



limitiert auf 500 Sets

Roco 76066

2er Set offene Güterwagen Omm 55 und Om 52, der DB, Epoche IV, in verbeulter Ausführung, Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, Kurzkupplungskulisse mit NEM-Schacht, BN: 507 6 379-8 und 506 4 847-6

39,95 €

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote - solange der Vorrat reicht - bei den an der Aktion teilnehmenden Fachgeschäften!

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 035 28 - 44 1257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 051 21-28 9940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 052 41-263 30 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 05 31-7021 4313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 021 03-510 33 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215-217
Tel. 0234-5205 05 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellsportwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 26-28
Tel. 0221-2300 90 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9-15
Tel. 0241-339 21 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesen 15
Tel. 027 42-93 0516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2-4
Tel. 02331-134 77 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-250 68
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007 831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-68 2474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-22 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!

Jetzt bei Ihrem Fachhändler – neue Loks in Spurweite N

„Auf's Gleis stellen und Spaß haben beim Rangieren!“ – LILIPUT-Dampfspeicherloks

Das Rangieren auf der Anlage soll Freude bereiten und man soll Spaß am Spielen haben. Deshalb sind unsere N-Dampfspeicherlokomotiven – die beim Vorbild maximal 30 km/h fahren – speziell für das langsame Rangieren konzipiert und besitzen hervorragende Stromaufnahme-Eigenschaften.

Art.-Nr. L161001

Dampfspeicherlok, Bauart Meiningen
Typ C, Museumslok Dresden, Epoche V.

Art.-Nr. L161003

Dampfspeicherlok, Bauart Meiningen
Typ C, UK 5 Wesseling, Epoche V.

Art.-Nr. L161004

Dampfspeicherlok, Bauart Meiningen
Typ C, GWK Mannheim, GKM 4, Epoche V.

Ausstattungsmerkmale der LILIPUT-Dampfspeicherloks

- Antrieb durch Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Warmweiße LED-Beleuchtung (Rangierbeleuchtung beidseitig)
- Digitalschnittstelle nach NEM 662 (Next18)
- Kurzkupplungskulissen und steckbare Kupplungen nach NEM 355
- Fahrwerk teilweise aus Metalldruckguss
- Zu Gunsten der besten Stromaufnahme ohne Haftreifen, dennoch gute Zugkraft
- LÜP 60,5 mm

UVP: € 187,90



Auch auf Ihrer Anlage vorbildgerecht universell einsetzbar – LILIPUT-Baureihe 56²⁻⁸

Unsere Baureihe 56²⁻⁸ in Spurgröße N ist optisch nicht nur durch die vielen angesetzten Teile und ihre Filigranität ein Leckerbissen – auch der kurzgekuppelte Tender, der freie Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk und die warmweiße LED-Beleuchtung tragen zum vorbildgerechten Erscheinungsbild bei.

Art.-Nr. L161560

Schlepptenderlok, BR 56²⁻⁸,
Betr.-Nr. 56 376, DRG, Ep. II.

Art.-Nr. L161561

Schlepptenderlok, BR 56²⁻⁸,
Betr.-Nr. 56 444, DB, Ep. III.

Art.-Nr. L161562

Schlepptenderlok, BR 56²⁻⁸,
Betr.-Nr. 56 338, DB, Ep. III.

Art.-Nr. L161563

Schlepptenderlok, BR 56²⁻⁸,
Betr.-Nr. 56 765, DR, Ep. III.

Ausstattungsmerkmale der LILIPUT-Baureihe 56²⁻⁸

- Antrieb durch Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Warmweiße LED-Beleuchtung an Lok und Tender mit Lichtwechsel
- Digitalschnittstelle nach NEM 662 (Next18)
- Kurzkupplungskulissen und steckbare Kupplungen nach NEM 355
- Lokkessel und Fahrgestell aus Metalldruckguss
- 2 Haftreifen zur Erhöhung der Zugkraft
- LÜP 114 mm

UVP: € 329,90

