

Nur € 5,50!

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Nr. 11

November 2020

69. 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:

Laminatka von Piko | Silberlinge von Brawa

Werkstatt:

Sensationeller Liliput-Verschlagwagen
Bäume aus Wurzeln

KLEIN-BW MIT GESCHICHTE

Dampflokhochburg Oschersleben

GROSSARTIGER SPIELSPASS

Rocos neuer Digitalkran

GUTE AUSSICHTEN

Kres-Eigner im Interview



Geliebte Güterzug-Gigantin

80 Jahre E94

Warum das Krokodil bei
der DB so erfolgreich war



DER RHEINGOLD LEBT WEITER

PIKO
MODELLBAHNEN & GEBAUDEMODELLE HO

Piko 71131

Diesellok V200 022
'Rheingold' blau-beige,
DB, Ep.III

129,99 €

Piko 71132

Diesellok V200 022
'Rheingold' blau-beige,
DB, Ep.III, DC-Sound

219,99 €

Piko 71133

Diesellok V200 022
'Rheingold' blau-beige,
DB, Ep.III, AC-Sound

229,99 €



Vorbild:

- V200 022, BD: Essen, BW: Hamm P, Auslieferungsjahr 1957, Abnahme-Datum 25.10.1957
- Serienausführung einer V 200.0 (spätere BR 220) von MaK mit allen spezifischen Merkmalen

Modell:

- Rahmen aus Zinkdruckguss
- erhabene Zierleisten und Schriftzüge
- feine Gravuren des Gehäuses und der Drehgestellblenden
- digitale Schnittstelle vorhanden, NEM 658 - PluX 22
- LüP: 213 mm
- Mindestradius: 358 mm
- Kurzkupplungskulisse mit NEM-Schacht

- Lichtwechsel: rot-weiß
- 2 Haftreifen
- 4 Achsen angetrieben
- Soundvarianten (71132 und 71133) mit Piko Sounddecoder 4.1, Multiprotokoll (DCC, Motorola, Selectrix, MFX-fähig) und RailComPlus, bis zu 28 schaltbare Funktionen, 23 mm Rundlautsprecher für satten Sound

Jetzt vorbestellen!
Auslieferung Mitte 2021

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnhopf elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528-441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 26–28
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesel 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Modellbahnhopf - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

märklin Store München
80335 München · Bayerstraße 22
Tel. 089-24206636 · epost@maerklin-store-muenchen.com
www.maerklin-store-muenchen.com

NEUER Standort

Gleis11 GmbH
80335 München · Bayerstraße 16b
Tel. 089-45219090 · gleis-11@gleis-11.de
www.gleis-11.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Eisenbahn Dörfler
96103 Hallstadt · Biegenhofstr. 5
Tel. 0951-65499 · bamberg@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de/hallstadt

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43–45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl



TITELTHEMA

14 AN DEN AUFGABEN GEWACHSEN

Vor 80 Jahren wurden die ersten E94 ausgeliefert. Sie erwiesen sich als langlebig.

VORBILD

DREHSCHEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 RETRO-FLAIR NACH FAHRPLAN

Die ungarische Staatsbahn veranstaltete Europas größtes Bahnfest des Jahres.

30 TOUR DE RU(H)R

Abschied im Dezember: Die Baureihe 111 verliert bald ihre letzten Umläufe in NRW.

LOKOMOTIVE

38 DIE LAMINATKA

Mit Gfk-Lokkästen und besonderem Design hat die ČSD-489/-499 das Zeug zur Ikone.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

42 IMMER GUT VERSICHERT

Große Tafeln mit Kasko-Werbung gehörten lange zum Bild vieler Brücken in der DDR.

46 KOMPAKT IM ECK

Der Gleisplan des Bw Oschersleben inspiriert zum Nachbau im Modell.

EUROPA

52 ... KONTRASTE

Seit 2007 ist Rumänien Mitglied der EU. Die Bahn entwickelt sich sehr uneinheitlich.

MODELL

WERKSTATT

66 FÜRS LIEBE VIEH (TEIL 3)

Das Liliput-Modell eines Verschlagwagen wurde perfekt verfeinert.

72 VON DER BEERE ZUM BAUM

Wie aus Naturmaterial knorrige Modell-Heidebäume werden, zeigt Enno Born.

76 EIN TRAUM IN ROT

Aus einem neuen Kibri-Gebäudebausatz lässt sich ein Schmuckstück zaubern.

TEST

80 FUNKTIONSWUNDER

Kirow-Eisenbahndrehkran in H0: Roco lieferte kürzlich die außergewöhnliche Neuheit aus.

84 DIE PLASTIK-LOK!

Von Piko kommt die „Laminatka“, die tschechoslowakische E-Lok S 499.1, in 1:87.

86 SILBERLING-PARADE

Ab sofort hat auch Brawa verschiedene n-Wagen der Bundesbahn im Sortiment.

PROBEFAHRT

88 NAHVERKEHRS-BOLIDE

Rivarossi liefert die E.646 im „Navetta“-Lack der italienischen Staatsbahn in 1:87.

89 EUROPÄISCHE LÖSUNG

Piko bietet den neu konstruierten Eurofima-Wagen Avmz 207 der DB in H0 an.

14 Deutsche Krokodile

Weitverbreitet und beliebt: Mit 200 Exemplaren war die Baureihe E94 die meistgebaute Altbau-E-Lok. Ab 1940 war sie fünf Jahrzehnte lang eine Stütze der schweren elektrischen Güterzugtraktion.



Titel: E94 von ESU
Foto: J. Neu (Hintergrund), abp

89 UR-HALBERSTÄDTER

Von Roco kommt der erste Halberstädter UIC-Z-Wagen (Bmee) als Variante in H0.

90 NEUER KISTENTRÄGER

Ein neuer vierachsiger Containertragwagen Sgnns ist von Hornby/Arnold in N zu haben.

UNTER DER LUPE

91 ZAHN DER ZEIT

Ein achtfarbiges Patina-Pulver-Set von Noch ermöglicht das einfache Altern.

SZENE

114 FÜNF-R-BAHNHOF

Dürrröhrsdorf in H0: Die Nachbildung des Bahnhofs ist nahezu kompromisslos.

120 EIN TAG MIT... SEBASTIAN FISCHER

Wir sprachen in Fraureuth über die Pläne von „fischer-modell“, Gützold und „KRES“.

AUSSERDEM

28 BAHNPOST

36 BUCHTIPPS

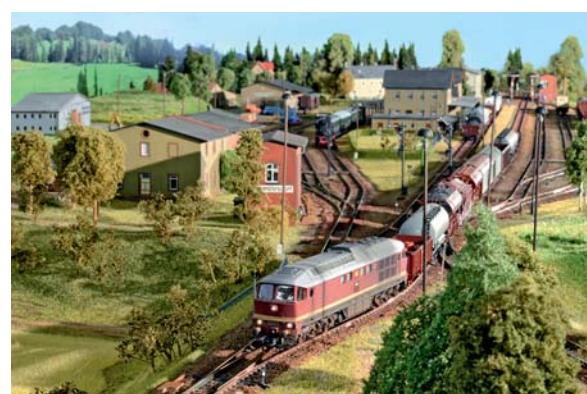
92 TERMINE + TREFFPUNKTE

123 BDEF & SMV

124 MODELLBAHN AKTUELL

129 IMPRESSUM

130 VORSCHAU



46 Kleines Betriebswerk ganz groß

Die Suche nach optimalen Bw-Vorbildern für die Modellbahn führt nach Oschersleben.

76 Achtung: Frisch renoviert!

Etwas bastlerische Aufmerksamkeit macht aus einfachen Bausätzen schmucke Modelle.

112 Bahnknoten im Modell

Welche Vorteile eine enge Anlehnung ans Vorbild hat, führt diese Anlage vor Augen.



Foto: ANDREAS DOLLINGER

Fast wie zu besten Dampflokzeiten dampfte 44 546 am 19. August 2020 vor einem Güterzug bei Fremdingen dahin.

FRISTABLAUF VON 44 546

Jumbo-Abschied bei der Bayernbahn

□ Das Bayerische Eisenbahnmuseum (BEM) verabschiedete seine 1941 in München gebaute Museumslok 44 546 mit einer mehrtägigen Plandampf-Veranstaltung aus dem aktiven Dienst.

Ursprünglich waren bereits im Frühjahr 2020 planmäßige Einsätze im Raum Nördlingen geplant. Wegen der Beschränkungen im Zuge der Corona-Krise musste die Veranstaltung jedoch zunächst abgesagt werden. Mit der langsamem Lockerung der Auflagen im Laufe des Sommers wagten die Aktiven des

Museums schließlich einen neuen Anlauf und planten für Mitte August einen neuen Termin. Doch erst nach einer weiteren Verschiebung war es dann in der Woche vom 19. bis 21. August 2020 so weit.

Neben zahlreichen Plan- und Sonderzügen stand auch eine Lastprobefahrt vor einem planmäßigen 1800-Tonnen-Güterzug mit Zementklinker von Harburg in Richtung Stuttgart auf dem Programm. Wurde 44 546 bei ihren Einsätzen anfangs noch durch 140 438 unterstützt, bewältigte sie ihre Züge – darunter auch

der planmäßige 1200-Tonnen-Henkeltzug zwischen Wassertrüdingen und Gunzenhausen – an den Folgetagen allein.

Die steigenden Temperaturen machten 44 546 schließlich doch zu schaffen. So musste die Lok am Freitag Nachmittag vorzeitig aus dem Rennen gehen. Den letzten Zug des Events bespannte stattdessen die ölfgefeuerte 50 0072. 44 546 ist zwar in einem technisch ordentlichen Zustand, die Aktiven des BEM entschieden sich jedoch zugunsten anderer Projekte vorerst für die Abstellung der Lok.



Foto: MARCUS HENSCHL

■ Bereits im Sommer 2019 hatte die Nederlandse Spoorwegen (NS) ihren Dieseltriebwagen NS 20 an das Eisenbahnmuseum in Utrecht übergeben. Nach erfolgreicher Hauptuntersuchung fanden nun am 4. und 6. September 2020 sogenannte „Konditionsfahrten“ statt. Das Fahrzeug wurde 1954 als Inspektionstriebwagen beschafft. Es ist mit zwei Konferenzräumen, einer Küche und einem Arbeitszimmer ausgestattet. Die beiden Buckel, in denen sich die Führerstände befinden, brachten dem Fahrzeug den Spitznamen „De Kameel“ ein. Am 6. September war NS 20 bei Horst-Severum auf dem Weg nach Venlo.



Foto: DIRK HÜLERHÄGE

Die Aufräumarbeiten begannen noch am Tag des Einsturzes, am 28. August 2020.

WUPPERTAL – DORTMUND

Brückeneinsturz mit Folgen

□ Eine marode Fußgängerbrücke brachte am 28. August 2020 den Bahnverkehr rund um Wuppertal zum Erliegen. Die Brücke, die von der Saarbrücker Straße in Wuppertal-Heckinghausen über die Eisenbahnstrecke Elberfeld–Dortmund führte, war während Abrissarbeiten auf die Gleise gestürzt. Dabei rissen die Trümmerreste der Brücke die Oberleitung herunter und beschädigten mehrere Oberleitungsmasten. Fernverkehrszüge wurden während der Aufräumarbeiten großräumig über das Ruhrgebiet umgeleitet, die Fernverkehrshalte in Solingen, Wuppertal und Hagen entfielen. Die Aufräumarbeiten dauerten das gesamte Wochenende. Erst am Abend des 30. August wurde die Strecke wieder für den Eisenbahnverkehr freigegeben.



Foto: BERND KELLER

■ Viel Bewegung bei der WRS. Der deutsche Ableger der „Widmer Rail Service“ erweitert seine Flotte um eine erste Diesellokomotive: 215 004 (225 004) stieß im Juli 2020 aus den Beständen der Ascherslebener Verkehrsgesellschaft (A.V.G.) zur Flotte der Karlsruher. Die Lokomotive soll künftig unter anderem auf der Hunsrückquerbahn zum Einsatz kommen. Die WRS erwägt, künftig Güterverkehr im Abschnitt zwischen Langenlonsheim und Büchenbeuren mit Anschluss an den Flughafen Hahn durchzuführen. Am 31. Juli und 3. August 2020 fanden dort erste Erkundungsfahrten mit 215 004 statt. Nach Unternehmensangaben stießen die Pläne bei der ortsansässigen Industrie bereits auf großes Interesse.

ABWARTEN UND TEE TRINKEN

G erade eben wurde eine neue Sau durchs Dorf getrieben: TEE 2.0, die jüngste Idee des Bundesverkehrsministers. Es wäre zu schön, um wahr zu sein, besönne man sich in Europa darauf, endlich einen Teil der Kurz- und Mittelstreckenflüge durch komfortable und schnelle Zugverbindungen zu ersetzen.

TEE – das hatten wir schon einmal: Mit großem Pomp in den 50er-Jahren gestartet und im Lauf der Jahre lieblos verödet mit endgültigem Tod 1987.

Scheuers Konzept ist nicht unvernünftig, so soll TEE 2.0 zunächst bestehende Strukturen nutzen. Anfangs sollen Verbindungen angeboten werden, die geringen Aufwand erfordern. Klug ist, die wiederbelebte zarte Pflanze Nachtzug einzubinden. Dass es Scheuer gelingt, eine europäische TEE 2.0-Dachgesellschaft zu installieren, ist angesichts der Animositäten unter den europäischen Bahnen schwer vorstellbar.

Das Projekts TEE 2.0 birgt zudem die Gefahr der Ablenkung von den wirklichen Herausforderungen. Vor dem Europa-Takt muss der Deutschland-Takt kommen. Die Bahn krankt an der Anbindung in die Fläche; der Verkehr zwischen den Metropolen ist nicht die Herausforderung. Für mehr Schienenverkehr sind zahllose kleine und größere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Hier eine Weiche, dort ein Überholgleis, woanders der zweigleisige Ausbau. Unspektakuläre Projekte mit geringem Glamour-Faktor, die viel Geld kosten, erst in der Summe wirken und dringend jetzt in Angriff genommen werden müssen.

TEE 2.0 – die Nachricht les ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.



Stefan Alkofer



Foto: PATRICK WELKERING

244044 zog am 6. September 2020 einen stilechten Epoche-IV-Güterzug über den Güterring.

E44 044 IN LEIPZIG

Retro-Flair auf dem Güterring

□ Auf einigen wenigen Streckenabschnitten bietet der Leipziger Güterring noch typisches DR-Flair, wie in Leipzig-Schöneweide mit klassischen Formsignalen oder in Leipzig-Wiederitzsch mit HL-Sig-

nalen. Ein Flair, das es so nicht mehr lange geben wird – Grund genug für einige engagierte Eisenbahnfreunde aus der Region, einen Fotozug auf dieser Strecke sowie auf der Linie in Richtung Falken-

berg starten zu lassen. Als Zuglok gewann man die Dessauer E44 044. Die Lok wurde im Rahmen der Fotofahrt als 244 044 im Zustand der Epoche IV beschriftet. Für die rüstige Altbaulok war es der erste Einsatz dieser Art seit acht Jahren. Der Fotozug bestand aus vierachsigen offenen Güterwagen, zweiachsigen Getreidewagen und zweiachsigen Schotterwagen. Hinzu kamen drei mit Abraum beladene Flachwagen, zwei gedeckte Güterwagen sowie – als Highlight – ein weiterer zweiachsiger Flachwagen mit zwei „werksneuen“ Trabis. DB Cargo stellte einen Großteil der Wagen. Zwei gedeckte Güterwagen sowie der Flachwagen mit den Trabis stammten von der I.G. Traditionsllok 58 3047 e.V. aus Glauchau.



Foto: FRANK HELLMANN

■ Die Länderbahn griff im September 2020 auf die Dienste der PRESS zurück. 218 056 (218 454) pendelte mit zwei TRI-Wagen im ALX-Netz zwischen Kempten und Oberstdorf. Grund für den Einsatz war eine Linienbrechung wegen Bauarbeiten zwischen Kaufbeuren und Kempten.

■ Auch Graffiti-Künstler tragen aktuell Sorge, auf die Einhaltung der aktuell geltende Maskenpflicht in Bussen und Bahnen zu achten: Mit einem bunten Mund-Nase-Schutz versehen, passierte 412 028 „Freistaat Sachsen“ am 8. August 2020 als Umleiter den Bahnhof Aschaffenburg.



Foto: BERND KELLER

ZWISCHENHALT

■ **Deutschland und Frankreich** beschaffen gemeinsam Züge für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr. 30 vierteilige Triebzüge des Typs Coradia-Polyvalent von Alstom sollen künftig von Straßburg aus nach Saarbrücken, Neustadt/Weinstraße, Mannheim, Karlsruhe, Trier sowie nach Müllheim und Basel pendeln.

■ **Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen** (LNVG) ergänzt ihre Doppelstockwagen-Flotte für das

von der „Metronom Eisenbahngesellschaft“ betriebene Hansa-Netz. Bestellt sind zwölf Mittelwagen der Bauart DBpz4 sowie zwei DABpbzf4-Steuerwagen. Die zusätzlichen Garnituren sind nötig, weil die älteren Wagen gerade das „HU XL Dosto“-Modernisierungsprogramm durchlaufen.

■ **Die ÖBB und die SBB** erweitern ihr Nachzugangebot. Die ÖBB-Tochter Nightjet wird in Zusammenarbeit mit den SBB neue Nachzughlinien von Zü-

rich nach Amsterdam, Rom und Barcelona einrichten. Bis 2024 soll das Angebot ab Zürich auf zehn Linien zu insgesamt 25 Zielen anwachsen.

■ **Die SNCF** ersetzt mit der Lieferung neuer, 200 km/h schneller Doppelstock-Triebzüge des Typs Omneo Premium von Bombardier ihre lokbespannten IR-Züge aus Corail-Wagen. Bis 2022 sollen die Corail-Züge auch von den Linien Paris-Bourges und Paris-Nevers abgezogen werden.

Jetzt sind wir gefragt!

Einschalten und gratulieren!



PROBEEINSÄTZE IN ÖSTERREICH

iLint bei den ÖBB

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) erproben seit September 2020 einen Wasserstoff-Triebzug des Typs Coradia iLint aus dem Hause Alstom in einer zehnwöchigen Testphase im Planbetrieb. Seit 14. September 2020 fährt 654 101 in den Umläufen der ÖBB-Baureihe 5022 auf der Inneren Aspangbahn von Wien nach Puchberg und Gutenstein sowie auf der Äußeren Aspangbahn über Aspang bis Hartberg. Ein Einsatz auf der Schneebergbahn (Wien–Puchberg) wird wegen Bauarbeiten erst ab Oktober 2020 möglich sein. Für seine Einsätze in der Alpenrepublik wurde der Wasserstoffzug eigens mit einem Design in den österreichischen Nationalfarben versehen.

Die Ausschreibung zur probeweisen Anmietung eines wasserstoffbetriebenen Triebzugs wurde bereits im Sommer

2019 gestartet. Erste Probefahrten mit dem Coradia iLint fanden im Winter 2020 auf der Aspang- und der Wechselbahn sowie am Semmering statt. In Puchberg am Schneeberg gab es auch ein Treffen mit der meterspurigen Schneebergbahn, die aktuell wie die Puchbergerbahn mit Dieselfahrzeugen betrieben wird. Eine Woche später fanden bereits weitere Testfahrten nach Gutenstein auf der Piestingtal- und auf der Gutensteinerbahn statt.

Die ersten Testfahrten auf mehreren SPNV-Strecken waren ursprünglich für das Frühjahr 2020 geplant. Die mit der Corona-Krise verbundenen Einschränkungen machten jedoch eine Verschiebung auf den Herbst nötig.

Den aktuellen Fahrplan gibt es unter: <https://www.oebb.at/de/neuigkeiten/wasserstoffzug>



FOTO: ÖBB
Während der Probeeinsätze von 654 101 auf verschiedenen Nebenbahnen der ÖBB erstrahlt dessen Front in den Nationalfarben der Alpenrepublik.

Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats November: Albula-Schnellzug mit Autotransportwagen 1995

Mit drei Zusatzwagen für den Autoverlad ab Samedan rollt dieser Schnellzug Richtung Thusis. Der Transport angemeldeter und begleiterter Motorfahrzeuge an der Albula war ab Winter 1967 bis und mit Winter 2011 im Angebot. Im Gegensatz zu anderen Verladediensten durch Alpentunnel verblieben die Passagiere zwischen Thusis und Sameden nicht in ihren Autos. Der Ausbau der Julierstrasse und das Verladeportal durch den 1999 eröffneten Vereina-Tunnel ließen die Nachfrage schwinden. Dank Wegfall der Autotransportwagen konnte das Platzangebot für Reisende von und nach dem Engadin wachsen. Die 1984 bereits im roten Kleid abgelieferte Ge 4/4 II 622 Arosa kann an der Albula bis zu 245 t mit 50 km/h bergwärts ziehen.



www.kaeserberg.ch

Alle zusammen am Freitag, den 30. Oktober, wie gewohnt um 14.15 Uhr im SWR



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Tobias Rüther

Nun erweiterte auch die Leipziger Eisenbahngesellschaft (LEG) ihre Flotte um zwei E-Loks aus dem Hause Siemens. 192 013 und 018 kommen vom Lokvermieter Northrail. 192 018 wurde bereits mit dem Logo des neuen Mieters versehen. Das Foto entstand am 5. September in Neuhof. Wir wollen von Ihnen wissen: Unter welchem Produktnamen verkauft Siemens diese speziell für den deutschen Markt konfektionierte E-Lok?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. November 2020 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 Septemberheft lautete: „Bw Oberhausen-Osterfeld Süd“. Gewonnen haben: Mätzig, Werner, 04209 Leipzig; Haberlick, Michael, 65550 Limburg/Lahn; Reinartz, Jürgen, 41517 Grevenbroich; Paul, Werner, 33100 Paderborn; Schallenmüller, Heinrich, 24534 Neumünster; Reppelmund, Bernhard, 85080 Gaimersheim; Heß, Lorenz, 88447 Warthausen; Lissón, Ingrid, 29549 Bad Bevensen; Eckstein, Ilse, 67304 Eisenberg; Müller, Günter, 31303 Burgdorf; Klimaschewski, Olaf, 80687 München; Grimaldi, Heiko, 73098 Rechberghausen; Rißmann, Bernd, 39264 Nedlitz/Anh.; Hensel, Gunnar, 39356 Weferlingen; Nickel, Michael, 46519 Alpen; Jeitner, Dr. Klaus-D., 21075 Hamburg; Hofmann, Günter, 01217 Dresden; Knörlein, Brigitte, 91174 Spalt-Großweingarten; Spelthan, Jean, NL-6469XE Kerkrade, Czipołowski, Marco, 06917 Jessen.

NLE-STRECKE LÜBBEN – LUCKAU

Reaktivierungs-Pläne

Auf dem 16 Kilometer langen Abschnitt Lübben – Luckau der Niederlausitzer Eisenbahn (NLE) fahren wieder Personenzüge. Die DBAG legte die einst von Falkenberg über Lübben nach Beeskow führende Strecke ab 1995 still. 1999 wurde diese von der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) übernommen. Doch auch die DRE trennte sich ab 2015 von großen Teilen der Strecke. Nur wenige Güterzüge und Überführungen zum Bw der L&W (Laeuger & Wostenhöfer) störten fortan die Ruhe. Die Nieder-

lausitzer Eisenbahnfreunde e.V. wagen nun jedoch einen Neustart: Den Anfang machten am 12. September 2020 Pendelfahrten zwischen Lübben und Luckau mit 672 341 des „Lausitzer Dampflok Clubs“. Als Nächstes sind am 5. Dezember Nikolausfahrten geplant. Im Jahr 2021 möchte man mit lokbespannten Zügen von Lübben nach Osten in den Spreewald bis zum heutigen Streckenende in Groß Leuthen-Gröditsch fahren. Weitere Infos gibt es unter: <https://niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de>



Foto: Christoph Grimm

Fast wie zu Planverkehrs-Zeiten: 672 341 erreichte am 12. September 2020 den Haltepunkt Neuendorf in der Niederlausitz. Die winkende Dame bewohnt das Gebäude bereits seit 83 Jahren. Sie war begeistert, endlich wieder einen Personenzug an „ihrem“ Haltepunkt zu sehen.

ABELLIO RAIL MITTELDEUTSCHLAND

Zu knapp kalkuliert?

sowie seit 2018 insgesamt 16 Linien im Rahmen des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt. Mit ihren günstigen Angeboten hatte die Tochter der niederländischen NS bei den Vergabeverfahren unter anderen die DBAG ausgestochen. Nun fordert Abellio bis zum Ende der Vertragslaufzeiten in den Jahren 2030 und 2032 rund zehn

Millionen Euro zusätzlich pro Jahr. Das Unternehmen begründet diesen Schritt mit deutlich gestiegenen Personalkosten. Parallel will Abellio auch interne Einsparmöglichkeiten untersuchen. So werde erwogen, die für einzelne Regionen gegründeten Tochterfirmen unter einem bundesweiten Dach zusammenzuführen.



Foto: Thomas Kunihäuser

■ Am 10. September 2020 absolvierte 52 8141 der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde eine erneute Lastprobefahrt von Bad Salzungen nach Eisenach und zurück (hier bei Förtha). Bei den vorigen Probefahrten im Frühjahr hatte sich ein Lager deutlich zu stark erwärmt, deshalb musste die Lokomotive nochmals in das Werk Meiningen einrücken. Nun stehen nach den erfolgreichen Probefahrten noch einige Restarbeiten an, bevor die Maschine wieder in ihre Heimat Löbau überführt werden kann. 52 8141 ist Deutschlands einzige betriebsfähige Lok mit einem Giesl-Flachejektor.

WINDBERGBAHN E. V.

Bahnbetrieb zum Jubiläum

Nach langer Wartezeit konnte der Verein Windbergbahn e.V. am 5. und 6. September 2020 wieder einen Sonderzugbetrieb einrichten. Damit hat sich der Verein im Jahr seines 40-jährigen Bestehens wohl vorerst sein schöNSTes Geschenk selbst gemacht. Aktuell ist ein rund zwei Kilometer langer Abschnitt zwischen Dresden-Gittersee und

dem Bahnübergang Bannewitzer Straße bei Kilometer 3,5 befahrbar. Gefahren wurde in „Sandwich“-Bespannung mit Kö 4500, dem Aussichtswagen Dresden 70 252 der Wagengattung C und 323 270. Die 1856 eröffnete Windbergbahn führte einstmal von Dresden nach Possendorf. Sie gilt als erste Gebirgsbahn Deutschlands.



6. September 2020: Bald erreicht der kurze Zug aus Kö 4500, dem Wagen Dresden 70 252 und 323 270 den Bahnhof Dresden-Gittersee.

Museumsbahn Steinbach - Jöhstadt

Preßnitztalbahn

Besondere Höhepunkte Herbst 2020

Bis 1. November 2020
jeden Samstag und Sonntag
Dampffahrbetrieb

- **31. Oktober** Dampfzüge zum Reformationsfeiertag
- **1. November** Dampffahrbetrieb zu Allerheiligen

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

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

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



■ Neue Loks für Dänemark: Railadventure überführte am 13. September 2020 drei für die Dänische Staatsbahn (DSB) bestimmte E-Loks des Typs Vectron von Allach gen Norden. Die DSB-Neuzugänge erhalten die Betriebsnummern EB 3202, EB 3201 und EB 3203. Die Aufnahme entstand am Esslinger Bergtunnel im Altmühlthal. Die DSB haben 42 Maschinen dieses Typs bestellt. Die Loks sollen ab 2021 mit Doppelstockwagen im Regionalverkehr auf Seeland eingesetzt werden.

DB CARGO

Großauftrag für Siemens

□ Die DBAG erneuert ihre Cargo-Flotte: Bis zu 400 Zweikraftlokomotiven aus dem Hause Siemens sollen ab 2023 ältere Strecken- und Rangierloks ersetzen. Fest bestellt sind zunächst 100 Maschinen des Typs Vectron Dual Mode, die als Baureihe 248 in die Flotte des Konzerns integriert werden sollen. Die Lokomotiven werden sich in einigen Details von den Prototypen des Vectron Dual Mode unterscheiden, so sind beispielsweise Rangierbühnen geplant, weil DB Cargo die Maschinen auch für Rangierfahrten sowie „auf der letzten Meile“ einsetzen will. Der Auftrag hat ein Volumen von rund einer Milliarde Euro.

DB Cargo verspricht sich von den neuen Lokomotiven nach eigenen Angaben eine Ersparnis von rund acht Millionen Liter Kraftstoff und 17 000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Herkömmliche Dieselloks machen aktuell einen Anteil von 50 Prozent der Flotte bei DB Cargo aus. Bis 2030 will das Unternehmen diesen Anteil auf zehn bis 15 Prozent senken. Erklärtes Ziel des Konzerns ist es,



Foto: SIEMENS/DBAG

So sollen die neuen Zweikraft-Loks des Typs Vectron Dual Mode von Siemens Mobility in DBAG-Farben einmal aussehen.

sämtliche Dieselfahrzeuge bis zum Jahr 2050 aus der Flotte zu verbannen. Passend zu dieser Strategie will sich DB Cargo nun verstärkt als Anbieter CO₂-freier Lieferketten profilieren.



Foto: TOBIAS RUTHER

■ Die „TX Logistik“ aus dem nordrhein-westfälischen Troisdorf ist für bunte Beklebungen auf ihren meist gemieteten Lokomotiven bekannt. Jetzt wirbt das Unternehmen auf zwei Neuzugängen für den Klimaschutz. Während 193 281 der ELL bereits als „Green Pioneer“ unterwegs ist, wurde nun die Railpool-Lok 193 996 mit einer grünen Folierung versehen. Auf den Seiten prangt der Slogan „Ökologik, keine Füße, kein Abdruck“. Am 2. September 2020 passierte die Lok mit einem KLV-Zug den Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe.

CITYJET ECO IN SACHSEN

Probefahrten in Dresden

□ Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) untersucht aktuell verschiedene Möglichkeiten, um Dieselfahrzeuge auf nicht elektrifizierten Strecken zu ersetzen. Zur Diskussion steht etwa der Einsatz von Wasserstoff- oder Batteriezügen. Die Untersuchungen werden von der TU Dresden und der TU Berlin begleitet. Daneben unterstützen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) das Vorhaben. Am 16. September 2020 fand im Rahmen des Projekts im Beisein von Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Forschung und Presse eine Testfahrt mit dem batteriegetriebenen Triebwagen vom Typ Desiro ML (ÖBB Cityjet Eco) auf der Strecke Dresden – Königsbrück statt. Im Anschluss hatten Interessierte noch die Gelegenheit, den Triebzug in Dresden Hbf am Bahnsteig zu bestaunen.



FOTO: NIELS KÜNKEL

Soeben kehrt 4746549 von seiner Testfahrt nach Königsbrück zurück.

FOTO: SVEN MOLLE



■ Mit 605 006 trat am 11. September 2020 der letzte in DSB-Farben lackierte ICETD seine Reise zur Verwertung bei der Firma Bender in Opladen an. Das Bild zeigt den einstigen Starzug der Sachsen-Franken-Magistrale zwischen den MEG-Loks 102 und 145 029 bei Bönen. Die DBAG hatte ab 1997 insgesamt 20 Exemplare der Baureihe 605 erhalten, die letzten Züge wurden 2017 ausgemustert. 605 017 und 019 gehören seit 2018 der DB Systemtechnik. 605 017 ist heute als Versuchszug „Advanced Train Lab“ deutschlandweit unterwegs.



FOTO: BERND PIPPLACK

Modellbahnzeit ist immer ...

TILLIG BAHN



... mit TILLIG-Modellbahnen

HO-FORMNEUHEIT

Art.-Nr.: 72012
Dampflokomotive
92 2602 der DRG,
Ep. II
Preis: 339,90 €

Ab Herbst bei Ihrem
TILLIG-Fachhändler
erhältlich



Foto: JOHANNES M. CONRAD

■ 218 139 der „Eisenbahn Logistik Vienenburg“ (ELV) brachte am 12. September 2020 Bundesbahnflair auf die Lahntalbahn. Die Maschine bespannte den Sonderzug DPE 31385 von Vienenburg nach Bingen (Rhein). Dabei passierte die modellbahngerechte Komposition auch das Einfahrtsignal von Villmar. Zwischen den Bäumen am rechten Bildrand ist das alte, mittlerweile stillgelegte Weichenwärterstellwerk „Vo“ (Villmar Ost) zu erkennen.

■ Die NBS Wendlingen-Ulm gehört zu den weniger umstrittenen Teilen des Bahnprojekts Stuttgart 21. Ange-sichts der auf mindestens 2025 verschobenen Inbetriebnahme des Stutt-garter Tiefbahnhofs wird sie zunächst an die Bestandsstrecke Stuttgart-Wendlingen angebunden. Einen Vor-geschmack lieferte 275 022: Die Lok der „Eisenbahn Service Gesellschaft“ schob einen Langschienezug von Dornstadt bis Scharrenstetten (Tem-menhausen, 8. September 2020).



Foto: THOMAS KIEFER

ZEITREISE

Als die Gaubahn noch zum Flugplatz fuhr



Foto: ANDREAS ILLGEN

1973

1973 war das Anschlussgleis zum Militärflugplatz schon abgebaut, aber Sonderzüge auf der Gaubahn waren noch jederzeit möglich.

■ Der Militärflugplatz Giebelstadt in Unterfranken erhielt 1935 einen Gleisanchluss an die Gaubahn bei Gaukö-nigshofen. Neben Treibstofftransporten und Zügen mit Baumaterial für die 1939/40 erfolgte Startbahnverlänge-

rung gab es auch Personenverkehr für die Angestellten der deutschen Luftwaffe. Nach Kriegsende übernahm die US Army den Platz, beendete aber in den 1960er-Jahren den Gütertransport per Bahn. Nach Abbau der Gleise fand



Foto: KORBINIAN FLEISCHER

2019

Nur noch der geübte Bahnhistoriker erkennt heute den Verlauf der Bahngleise. Das Streckengleis der Gaubahn wich einem Radweg.

der Schotter im Straßenbau Verwen-dung, behauene Steine von Brücken wurden in der Leichenhalle von Gau-königshofen verbaut. Auch die Gau-bahn ist verschwunden. Seit 1996 ver-läuft auf der Trasse ein Radweg.

UNTER DAMPF

Die praktische Freizeitjacke
für alle Dampfloks-Fans



Rücken



Front



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

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 92675

Mit 30-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot:

Antworten Sie bis zum **23. November 2020**

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

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (x):

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

Name/Vorname _____ Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer _____

PLZ/Ort _____

Geburtsdatum _____

E-Mail (nur für Bestellabwicklung) _____

Telefon (nur für Rückfragen) _____

X _____

Unterschrift _____

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

Größe (cm)	M	L	XL	XXL	XXXL
A	56,5	60	63,5	67	70,5
B	67,5	69,5	71,5	73,5	75,5
C	63,5	64,5	65,5	66,5	67,5

Produkt-Nr.: 422-MON01

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

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: 92675

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

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

Telefon: 0 60 74 / 916 916

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

An den Aufgaben
gewachsen

An den Aufgaben gewachsen



194 183 des BW Ingolstadt besucht am 4. April 1981 Rosenheim. Sie gehört zu den Maschinen, die mit den stärkeren Fahrmotoren WBM 487 nachgerüstet wurden. In seiner Heidelberger Zeit war Werner Streil für die Lokomotive verantwortlich.

Vor 80 Jahren rollten die ersten deutschen Krokodile auf die Gleise

Unter den sogenannten Altbau-E-Loks war die E 94 die nicht nur zahlenmäßig stärkste Vertreterin. Knapp 50 Jahre lang standen die bulligen Sechsachser im harten Einsatz vor Güterzügen. Ihre Zuverlässigkeit beruhte auch auf kleinen Verbesserungen.



FOTO: GERHARD LIEBERZ



E 94 092 bespannt am 23. März 1958 einen Güterzug bei Heidelberg-Kirchheim auf dem Weg nach Kornwestheim. Ihr Bade-Unfall in der Amper liegt da bereits fast zehn Jahre zurück.

Es ist eine nasskalte Nacht im April 1949. E 94 092 des Bw München-Ost bespannt in München-Trudering einen Durchgangsgüterzug bis Ulm. In unwirtlicher Gegend des Münchner Nordens durchfährt man die Stadtteile Johanneskirchen, Freimann, Milbertshofen, überquert bei Ludwigsvorstadt und Karlsfeld die Strecken nach Regensburg und Ingolstadt und nähert sich dem Bahnhof Olching. „Einfahrt halt.“ Kurz vor dem Stillstand meldet der Zugführer „Einfahrt frei“, Oberlokschaffner Sepp Wein schaltet auf und der Zugführer meldet weiter „und die Ausfahrt ist auch schon frei“.

Sepp Wein wähnt sich schon auf dem Streckengleis München – Augsburg, beschleunigt den Zug, fährt aber tatsächlich noch auf dem Überholungsgleis, passiert die Schutzweiche, fährt auf dem folgenden Schutzgleis noch einige Wagenlängen weiter. Der Vorbau der E 94 hebt und senkt sich, und Sekunden später liegt E 94 092 im Flüsschen Amper. Signalverwechslung. Ihre Lage noch nicht überblickend, klettern

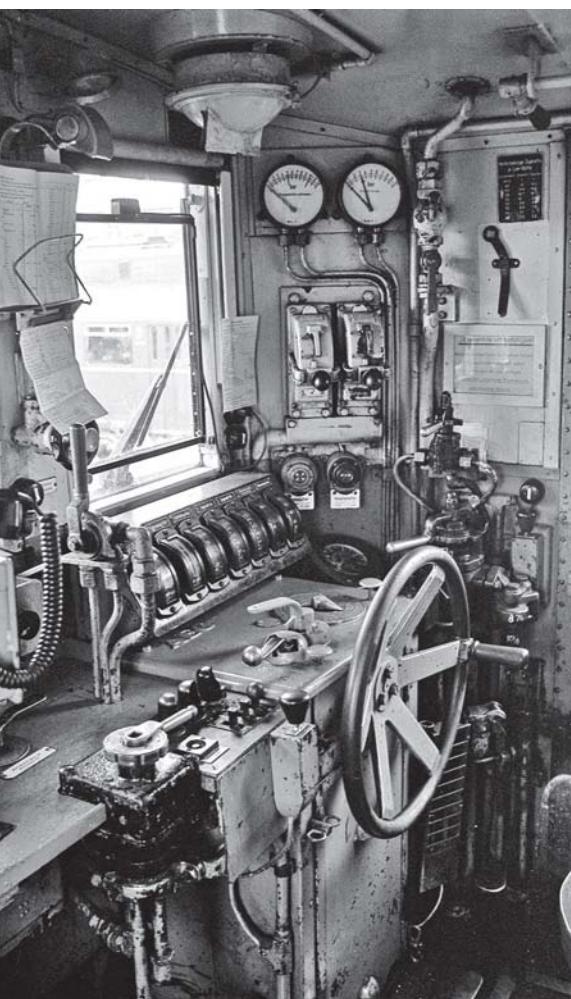
die beiden aus der Lok, denn die Amper beginnt sich bereits aufzustauen. Der Fahrdienstleiter verhindert inzwischen Schlimmeres.

Eine Woche verging, um die etwa 20 Güterwagen zu bergen, das Flussbett umzulenken und die Lokomotive zu zerlegen.

Werner Streil, der sein ganzes Berufsleben bei der DB mit E-Loks verbrachte, erzählt die Geschichte gerne, weil dieses glimpflich ausgegangene Unglück später zu einem Glücksfall für die Baureihe E 94 wurde. „Als dieser hochinteressante Zug im RAW Freimann einlief, mussten wir Lehrlinge das natürlich auch sehen. Die Brücke ohne Bremswiderstand war auf einen Tieflader verladen, die Drehgestelle auf SS-Wagen. Auf einem weiteren SS-Wagen lagen der Bremswiderstand, die Haußen und die Stromabnehmer“, erinnert sich Streil.

Die Drehgestelle und die Fahrmotoren werden im AW zur Untersuchung zerlegt und die Techniker beraten, wie man Schlick und Schlamm zwischen den Wicklungen

An den Aufgaben
gewachsen



entfernen könnte. „Wenn die Motoren schon mehrere Tage im Wasser lagen, so konnte man diese auch mit Wasser reinigen. Das war die logische Erkenntnis und führte zum Erfolg“, so Streil. Die Dampflokatbeitlung besaß für ihre Teile den so genannten „Hydromaticus“, ein Kasten mit viel Draht- und Panzerglas, in dessen Innerem gezielt mit viel und heißem Wasser aus allen Seiten gespritzt wird. Er wurde nun zur Reinigung der verschmutzten E-Lok-Teile genutzt. „Läufer, Ständer und Bürs tenringe wurden anschließend sehr sau-

Heißes Wasser zur Reinigung

ber im Vakuumofen getrocknet und die Isolationsprüfung ergab, dass der Schaden minimal und Neuwicklungen nicht nötig waren“, erzählt Streil.

Längst war E94 092 wieder wie neu viele 100 000 Kilometer unterwegs, als man im BZA und im AW darüber beriet, wie man die teure Handreinigung der Motoren mit Pinsel und Waschbenzin durch ein besseres Verfahren ersetzen könnte. Man erinnerte sich dabei an die Lok, die einst in Olching in der Amperlandete. „Mit ihr hatte man ja bereits Erfahrung bei der Reinigung im Hydromaticus. Nur etwas kranke Motoren bestanden die anschließende Isolationsprüfung nicht. Das Verfahren wurde schrittweise erweitert und war wirtschaftlich ein Erfolg.“

Für Werner Streil ist die E94 „mit der

Technik der späten 30er-Jahre das Idealbild einer Lokomotive, die, ohne elektronische Kunststücke, nur mit den Möglichkeiten der klassischen Starkstromtechnik und des Maschinenbaues, ohne die Physik zu betrügen, den Reibwert nutzend, ein größtmögliches Drehmoment am Radumfang ausübt.“ Ganz im Gegensatz zur modernen Drehstromtechnik, die „den Makroschlupf einsetzt, um revolutionäre Reibwertnutzungen vorzuzeigen und sich dabei selbst, vor allen Dingen aber die teure Fahrerbahn in hohem Maße mit der Bildung von sogenannten Head Checks und Squats schädigt“, so Streil. „Wer hätte 1940 geglaubt, dass die wohl erfolgreichste E-Lok in Deutschland mit ihren Aufgaben sogar noch wächst?“

Die Vorgeschichte der sechsachsigen Güterzuglokomotive E94 begann auf der Strecke Stuttgart – Ulm mit der Entwicklung der Co'Co'-Lokomotiv-Baureihe E93. Mit Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs auf der Strecke Augsburg – Stuttgart standen als schwere Güterzuglokomotiven einer größeren Serie nur die C'C'-Lokomotiven der Baureihen E 91.0 und 91.8 zur Verfügung. Deren Nennleistung betrug 2200 kW bei 39 km/h und sie ersetzten unter härtesten Bedingungen jeweils zwei württembergische 1'Fh4v-Dampflokomotiven der Baureihe 59 (württ. K.). In dieser Zeit gingen für den leichten Güterzug- sowie Personen- und Eilzugdienst 20 Bo'Bo'-Drehgestelllokomotiven der Vorausserie E 44 002 bis 021 mit Tatzlagermotoren

Hier war der stehende Lokführer noch Herr seiner Technik, kein Computer half ihm beim Anfahren schwerster Züge bei widrigen äußeren Bedingungen.

FOTO: WOLNY/EBERBAHNSTIFTUNG

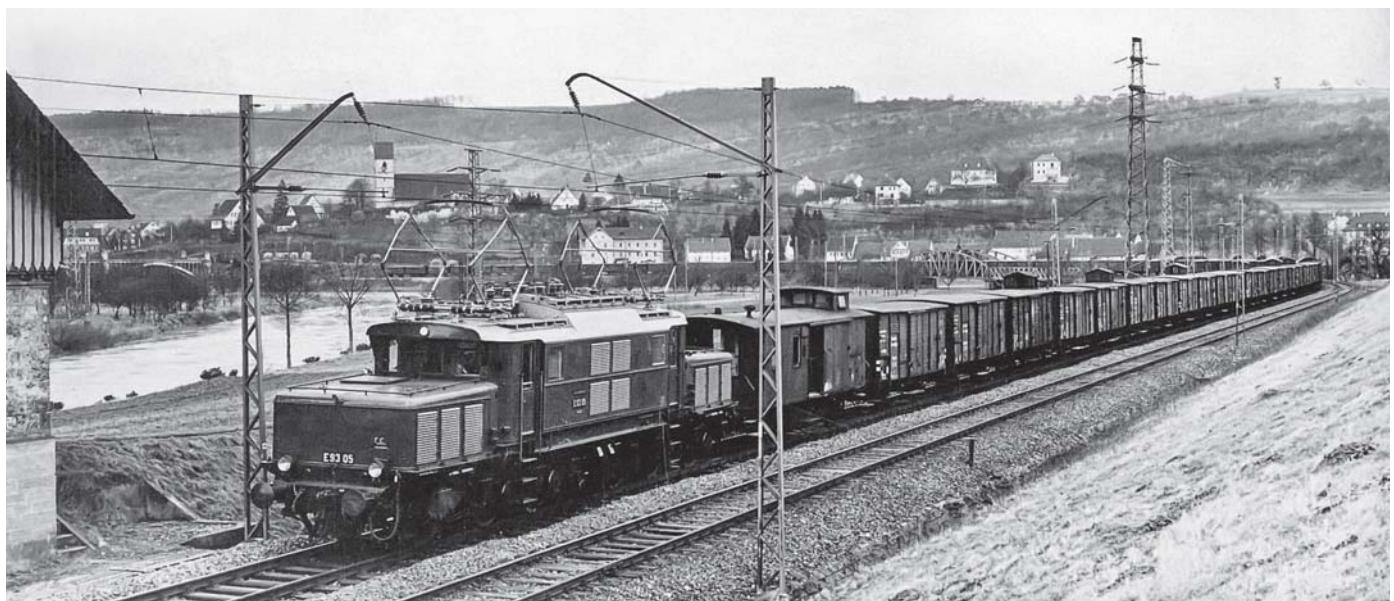


FOTO: SIG. WERNER STREIL

Auf den ersten Blick zum Verwechseln ähnlich: Die Erfahrungen mit der erfolgreichen E93 bereiteten der E94 den Weg.



FOTO: WIGLNY / EISENBAHNSTIFTUNG

144 508 in ihrer bayerischen Heimat Freilassing, wo im Juli 1976 noch viel altes Eisen stationiert war, darunter auch 13 Loks der Baureihe 194. Die E 44.5 und die E 94 verbindet derselbe Antrieb, der in der älteren vierachsigen E-Lok seine Standhaftigkeit bewies.

und einer Nennleistung von 2200 kW bei 76 km/h in Betrieb. Die Instandhaltungskosten dieser noch neuen Lokomotiven waren zunächst noch nicht bewertbar, ihre Existenz jedoch belebte den Wunsch, derartige Maschinen auch in sechsmotoriger Ausführung zu entwickeln. Das Angebot der AEG war eine Co'Co'-Lokomotive der Brückebauart mit dem kürzestmöglichen Drehgestellachsstand von 4400 Millimetern. Dafür musste ein entsprechender achtpoliger Motor des Typs EKB 620 in Tatzlagerbauart entwickelt werden, da mit dem bereits verfügbaren zehnpoligen EKB 704 der Reichenhaller E 44 502 bis 505 das Ziel, mit dem Achsstand unter den 4500 Millimetern der E 91 zu bleiben, nicht erreichbar war. Das Ergebnis war die E 93, die ab 1933 in 18 Exemplaren zur DRG gelangte.

Durch die gegen Mitte der 30er-Jahre wieder in Gang gekommene Wirtschaft wurde der Ruf nach einer noch stärkeren und schnelleren Güterzuglokomotive stets vernehmbarer. Es ging darum, die Belastung der verkehrsanziehenden elektrisch betriebenen Strecken durch die Beschleunigung der Güterzüge zu entzerren, so dass 1937 wieder eine Co'Co'-Lokomotive, jedoch mit 30 Prozent höherer Leistung und 90 km/h Höchstgeschwindigkeit bei der AEG in Auftrag ging. „Dies war die logische Folge, da die Konstrukteure sowohl des mechanischen als auch des elektrischen Teils an die ebenfalls von der AEG gelieferten E 93 anknüpfen konnten“, erklärt Streil. Der vorgesehene Fahrmotor mit Radsatz und Getriebe hatte seine Betriebserpro-

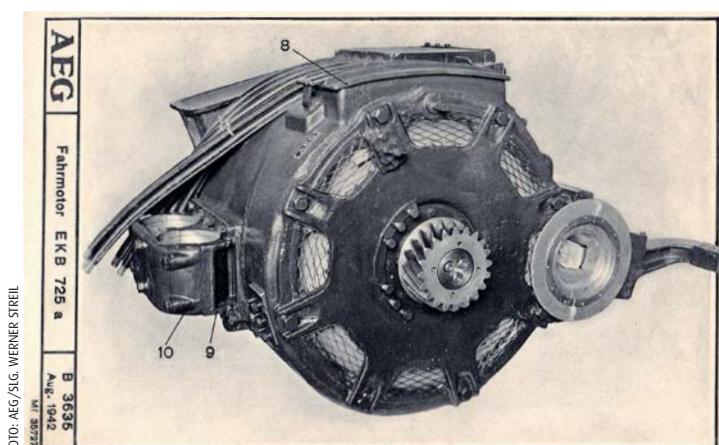
bung in E 44 508 und 509 im Steilrampendienst erfolgreich abgelegt. Aufgrund des Bremswiderstands auf dem Dach war die Höhe des Maschinenraums eingeschränkt und bestimmte die Maße des zu entwerfenden Transformators ELT 13. Glücklicherweise konnte man an den BLT 104 inklusive Kühlung der E 18 anknüpfen. Maßge-

Erprobte Bauteile sichern den erfolgreichen Start

schniedert war das 18-stufige Einheitsnockenschaltwerk ENW 16 mit wenigen Zentimetern Luft zum Dach hin, das zeitgleich auch in die E 18.2 hineinzuquetschen war.

Für die in Aussicht stehenden Großserien wurden schließlich auch die SSW und Krauss-Maffei mit der Übernahme größerer Baulose beauftragt. Darüber hinaus kam mit wenigen Fahrzeugteilen noch die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF)

hinzu. ELIN in Wien-Weiz fertigte hauptsächlich Umspanner und Fahrmotoren und man war dort, so die Überlieferung, mit der Verkabelung und Montage von E-Teilen an der E 94 beschäftigt, da die Fertigung der dort gebauten E 45.2 (BBÖ-1170.2) abgeschlossen war. Dass man bei Projektierung und Konstruktion der E 94 die SSW nicht mitwirken lassen konnte, war logisch, um, ungestört am Konzept konsequent festhaltend, die gestellten Anforderungen planmäßig umsetzen zu können. Während der bereits begonnenen Entwicklungsarbeiten erfolgte 1938 die Eingliederung der Ostmarkstrecken in das Netz der DRB, so dass die künftige E 94 auf den hinzugekommenen Alpenstrecken planmäßig auch als Gebirgschnellzuglokomotive zu verwenden sein sollte. Eine wechselstromerregte Widerstandsbremse war in die laufende Planung mit einzubauen, welche zur Schonung der Radreifen und Abwendung der Verschmutzung



Hervorragend konstruiert und zuvor ausgiebig getestet, bereitete der EKB 725a beim Einsatz in den Loks der Baureihe E 94 kaum Probleme.



Umspanner ELT 13 cu wurden am 17. September 1940 festgestellt: Leistung 3920 kW bei 60 km/h, Anfahrzugkraft 41 Tonnen (402 kN) bis 20 km/h, Stundenleistung 3240 kW bei 74,5 km/h.

Die damalige Reichsbahn bestellte insgesamt 285 Exemplare der E94, der größte E-Lok-Auftrag in damaliger Zeit. Bis Kriegsende konnten 145 Lokomotiven fertiggestellt werden. Einige Maschinen gingen im Krieg verloren, viele waren zum Zeitpunkt der Waffenruhe beschädigt. Die meisten Exemplare verblieben in den westlichen Besatzungsgebieten sowie in Österreich.

Nach Kriegsende wurden die Loks möglichst schnell wieder repariert und einige Maschinen, die bereits fast fertiggestellt waren, wurden abgeliefert. Der Bedarf an E94 war jedoch so groß, dass noch mehrere Exemplare nachbestellt wurden.

Ab der Inbetriebnahme der ersten E94 wurde nach den entsprechenden Berechnungen und Probefahrten deren Anhängelast in Steigungen von zehn bis maximal elf Promille auf 1350 Tonnen festgesetzt. Diese Regelung bewährte sich und wurde zunächst bis 1956 beibehalten. „Die Motoren der ab Herbst 1955 neu gelieferten E94 189 bis 196 für das Bw Heidelberg erhielten neuartige Bürstenhalter mit gummidämpften Druckfingern zum Einsatz von Zwillingsbürsten. Die Maßnahme erfolgte im Anschluss an von Dr. Ing. Manz geführte wissenschaftliche Untersuchungen, als Maßnahme gegen die von ihm im Großversuch erkannte Leerkurzschlussspannung“, erzählt Werner Streil, der in dieser Zeit selbst in Heidelberg tätig war. „Die damit erreichte Verbesserung der Kommutierung bezog sich auf die durch den Querwiderstand der geteilten Bürsten weitgehende Aufhebung des transformatorischen Kurzschlussstroms. Damit verschwand auch das durch ihn verursachte Ankerfeld, welches als Rückwirkung das Hauptfeld schwächt. Bei E-Loks mit Tatzlagermotoren ist das akustisch sogar hörbar.“

Darüber hinaus wird die bei Kantenauflage der Bürsten verursachte Leerkurzschlussspannung auf nicht durchschlagsfähige Teilspannungen von weniger als zehn Volt zerlegt und damit das den Kommutator schädigende Bürstenfeuer am Aufstandspunkt der Bürsten speziell bei schweren Anfahrten beseitigt.“ Bei den Fahrmotoren EKB 725a der E94 verbessert

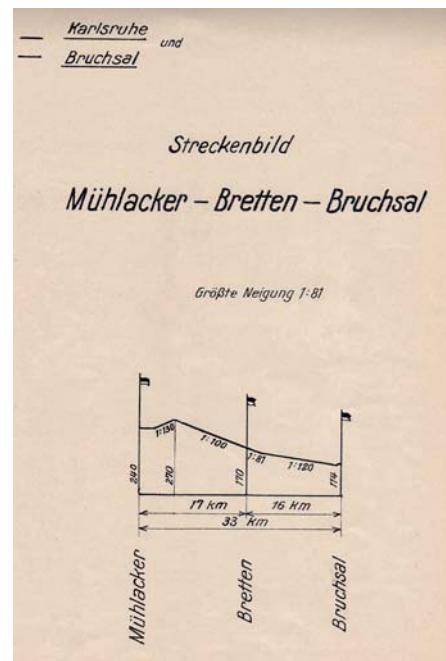
In München lagen die Abstellgruppen für Personenzüge teilweise weit entfernt. Vor der Ära der Steuerwagen und Triebzüge wurden die Garnituren mit eigens dafür vorgesehenen Loks aus dem Münchener Hbf abgezogen. Gerne wurden dafür ältere Maschinen eingesetzt. Kurz vor ihrer Abstellung Ende Mai 1988 mussten auch Ingolstädter 194 diesen Dienst verrichten.

der Lok mit Bremsstaub vom Besteller gefordert wurde.

Grundlage für die neue Lok war, wie schon angemerkt, der bereits in den Ramppenlokomotiven E44 506 bis 507 bewährte Motor EKB 725, der aufgrund der gewünschten 90 km/h mit der Getriebeübersetzung 20:79 in E44 508 bis 509 auch in dieser Hinsicht als im planmäßigen Betrieb erprobter Antrieb fertig zur Verfügung stand. Um die sachdienliche Kompensation der Achsentlastung durch künstliche Belastung bei den vierachsigen Erprobungsträgern herauszufinden, hatte man bei den Original-Törpisch-Achsdruckausgleichern der E44.5 mittels Druckmesser die Möglichkeit, größtmögliche Zug-

damit erprobten Antriebe für die E94, wird deutlich, mit welcher Verantwortung man an das große E-Lok-Projekt herangegangen war. Zu ändern war an den Motoren noch deren Aufhängung von Schraubenfedern in Federtöpfen und zur Erleichterung der Wartung die Ergänzung des Bürstenrings mit der allgemein eingeführten Drehvorrichtung, womit der Typenbezeichnung EKB 725 noch das „a“ anzufügen war.

Folgende Leistungsdaten der E94 mit



Das Streckenprofil von Bruchsal nach Mühlacker. Die E94 schafften den Abschnitt am Ende mit 1750 Tonnen am Zughaken.

FOTO: SIG. WERNER STREIL

Das Projekt E94 wurde akribisch vorbereitet

kraft und sinnvolle Achsbelastung aufeinander abzustimmen. Um die dabei gewonnenen Erkenntnisse verwerten zu können, erhielten die Lokführer entsprechende Tabellen auf Emaille-Täfelchen auf den Führerstand. So hatte man nach der Erprobung der zehnpoligen EKB 725 in zwei Drehzahlbereichen mit Nenn- und Anfahrleistung, Drehmomenten, Kommutierung und Erwärmung in der Steilrampe und auf der Hauptstrecke beste Erfahrungen gesammelt, um für das Projekt E94 eine risikofreie Wahl zu treffen. Betrachtet man rückblickend die Lieferdaten der vier sympathischen Bo'Bo' und die Wahl der



FOTO: ECKER / EISENBAHNSTIFTUNG

E94 196 war brandneu, als sie mit einem Schnellzug in Stuttgart Hbf eintraf. Sie war am 3. Juli 1956 beim Bw Heidelberg in Dienst gestellt worden und gehörte zu den 43 Nachbauten, die nach dem Krieg direkt an die DB geliefert wurden. Äußerlich unterschied sie sich kaum von der Ursprungsausführung, die seit 1940 im Einsatz war, besaß jedoch andere Fahrmotoren.

te sich die Bürstenabnutzung im Schnitt von 0,35 auf unter 0,18 Millimeter pro 1000 Kilometer „bei gleichzeitig gesunder Politur der Kommutatorlauffläche“, so Streil. In der Zeit dieser positiven Entwicklung erreichte der Fahrdräht Mannheim Rbf, der nun Umspannbahnhof für die

Sie zieht weit mehr, als man ihr zutraute

Kohlenzüge in Richtung Stuttgart wurde. Beanstandet wurde, dass die aus Norden ankommenen Züge mit 1500 Tonnen, gezogen von Dampfloks der Baureihe 44, in Mannheim auf 1350 Tonnen abzulasten waren. Es lag nun aufgrund der Erfahrungen mit den Heidelberger E94 nahe, versuchsweise mit diesen die Züge mit 1500 Tonnen über die Strecke Bruchsal – Mühlacker mit Steigungen von bis zu 12,3 Promille bis Untertürkheim zu übernehmen. „Zunächst wurde zwischen die Fristarbeiten eine Motordurchsicht geschoben, um die Entwicklung der Bürstenabnutzung und

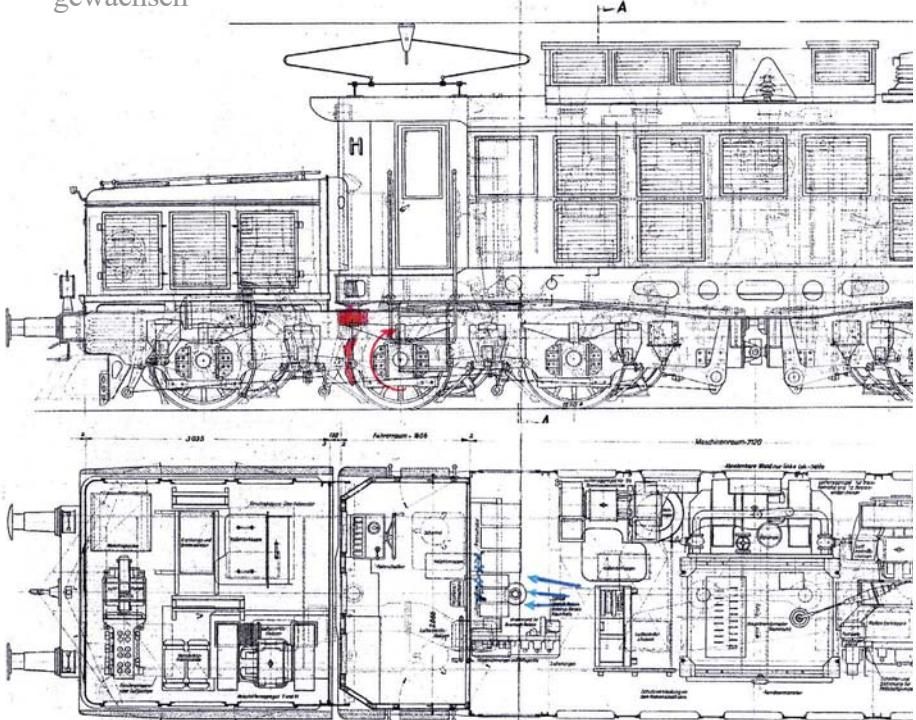
Auch wenn im April 1988 die Ausmusterung der letzten Loks der Baureihe 194 unmittelbar bevorstand, waren einige Maschinen noch gar nicht so alt. So auch 194 193. Ihre Indienststellung war erst 1956 erfolgt. Am 7. April 1988 war sie mit ihrem bunt gemischten Nah-Güterzug von München südlich des Bahnhofes von Ostermünchen unterwegs.



FOTO: WOLNY / EISENBAHNSTIFTUNG
Bei Traunstein begegnen sich Mitte der 70er-Jahre drei E-Lok-Klassiker: 116 006 trifft mit ihrem kurzen Eilzug auf ein E94-Gespann.



An den Aufgaben gewachsen



Die bevorzugte Brandstelle befand sich an der blau markierten Stelle. Verursacht wurden die Brände von Schmieröl in Kombination mit Bremsstaub.

lometern Laufleistung nötig", erzählt der E-Lok-Experte.

Inzwischen gelangte die in Freilassing entwickelte Unterflurtdrehmaschine zum Berichtigen des Radreifenumrisses zur vollen Betriebsreife, so dass in Bälde mit der Einführung mehrerer solcher Maschinen zu rechnen war. Das hieß, dass die Radsätze zum Abdrehen nicht mehr auszubauen waren, aber auch, dass die Entwicklung verschleiß- und schmierungsfreier Manganstahl-Achsführungen voranzutreiben war. So wurde es möglich, die Laufleistung der E94 zwischen den Hauptuntersuchungen der Standzeit der Radreifen anzupassen und auf 600 000 Kilometer plus zehn Prozent Dispositionsreserve festzusetzen. Das 1951 in der Werkabteilung Rosenheim für E44 entwickelte Drehgestell-Tauschverfahren mit Standzeiten zur Untersuchung von fünf Tagen wurde in Freimann auf die E94 erweitert, so dass durch Hinzukauf von vier Sätzen Drehgestelle die Standzeit des Stammfahrzeuges (die Brücke mit den elektrischen Einbauten der E94) zur Hauptuntersuchung von bisher fünf auf etwa zwei Wochen zu senken war. Natürlich war es auch möglich, dass in E94.1 (E94 178 bis 196) ein Satz Drehgestelle für E94.2 mit Motoren WBM 487, jedoch nicht umgekehrt zum Einbau kam. So war es E94 124, die 1955 Drehgestelle aus Neufertigung bei Henschel erhielt. Dies erklärt auch, warum sich nach der Hauptuntersuchung so manche E94 für die nächsten vier Jahre durch kleine Äußerlichkeiten vom Vorzustand unterschied.

Gegen Ende der 60er-Jahre war es mit steigender Tendenz möglich, Güterzüge zu bilden, die zu 100 Prozent Rollenlager aufwiesen, so dass man die Anhängelast der E94 auf Strecken mit Steigungen von bis zu zehn (+ 1,5) Promille auf 1750 Tonnen anheben konnte. Wieder waren Veränderungen am Verhalten der Fahrmotoren so gut wie nicht erkennbar, denn im gesamten Streckenverlauf liefen diese Züge leichter, und so waren die Anforderungen an die Lok kaum höher. Nach dem Hochsetzen der Güterzuggeschwindigkeit auf 80 km/h waren die E94 mit einem alugewickelten Transformator ELT 13 Al in der

den Zustand der Kommutatoren zu beobachten", erinnert sich Streil. Da die Werte der Kohlebürstenabnutzung immer noch unter dem Durchschnitt von 0,22 mm/1000 km lagen, setzte man die Zwischen-durchsicht an den Motoren ab und erhöhte die Anhängelast der E94 189 bis 195 von Bruchsal bis Stuttgart generell von 1350 auf 1500 Tonnen. „E94 196 erhielt nach einem Unfallschaden Drehgestelle aus Kriegsfertigung mit alugewickelten Fahrmotoren. An ihr justierte ich die alten Rüsseldruckfinger derart, dass auch hier Zwillingsbürsten erfolgreich aufgesetzt werden konnten. Auch diese Maschine konnte ohne erhebliche Abweichungen

für die Beförderung der 1500-Tonnen-Züge eingesetzt werden", betont Streil. Als wirtschaftlicher Erfolg erhöhten sich die Leistungs-Tonnen-Kilometer (tkm) und damit die Gesamtwirtschaftlichkeit der neu-

Die Laufleistung zwischen den Fristen stieg stetig

an Lokomotiven beträchtlich. Das Ergebnis erlaubte „auch die Umrüstung aller E94 mit EKB 725a auf die neuen Bürstenhalter und das Aufsetzen von Zwillingsbürsten an den Fahrmotoren. Damit wurde die Rundlaufberichtigung (Abdrehen) der Kommutatoren in der Regel erst nach 700 000 Ki-



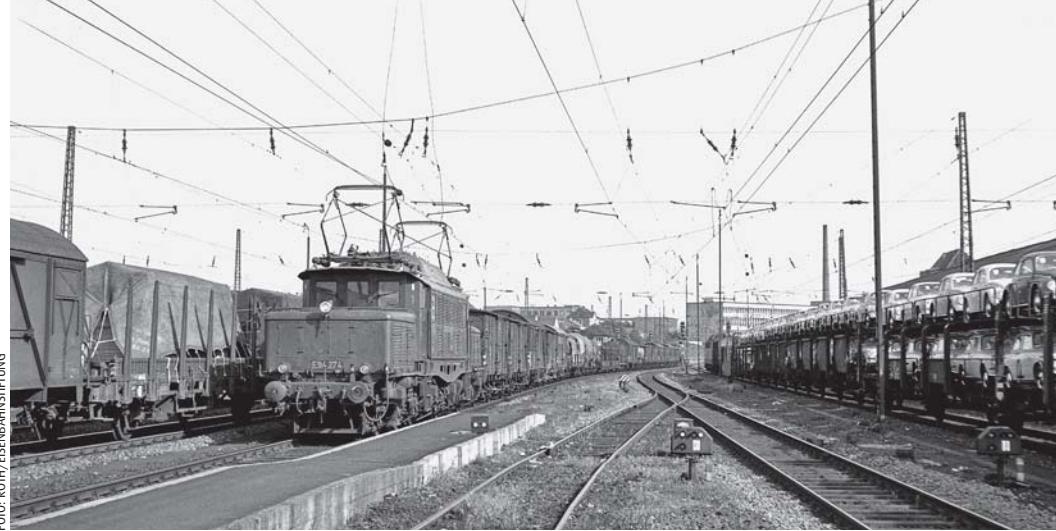
FOTO: BERND KELLER

194 178, die in Ozeanblau-Beige umlackierte 194 580, bespannte am 12. Mai 2012 den DGS 25488 von München-Münster nach Aschaffenburg.

10,5-Promille-Steigung natürlich etwas langsamer, da die Nennleistungskurve ab 74,5 km/h bereits in die Dauerleistungskurve überging. Die günstigste Anordnung des Bremsgestänges im Gesamtkonzept der E94-Drehgestelle und der Ort der Brückenabstützung führte jedoch im Gesamtergebnis dazu, dass Letztere als zu schmierende Gleitstütze sich unmittelbar im Bereich der Bremsfunkenbildung des in Fahrtrichtung fünften Radsatzes befand. Die unvermeidbare Kruste aus Öl und Bremsstaub wurde erst dann zur Brandge-

Öl und Bremsstaub erhöhten das Brandrisiko

fahr, wenn die Bremse des nachlaufenden Drehgestells im Fahrbetrieb, vom Lokführer unbemerkt, aufgrund eines zu langen Füllstoßes nicht vollständig gelöst war. So wurde der entstehende Brand durch die unglückliche, aber unvermeidbare Lage der Brückenabstützung über der Bremse erst dann verursacht, wenn die Schwäche des Knorr-Einfachsteuerventils in der Wirkung durch Unaufmerksamkeit des Lok-

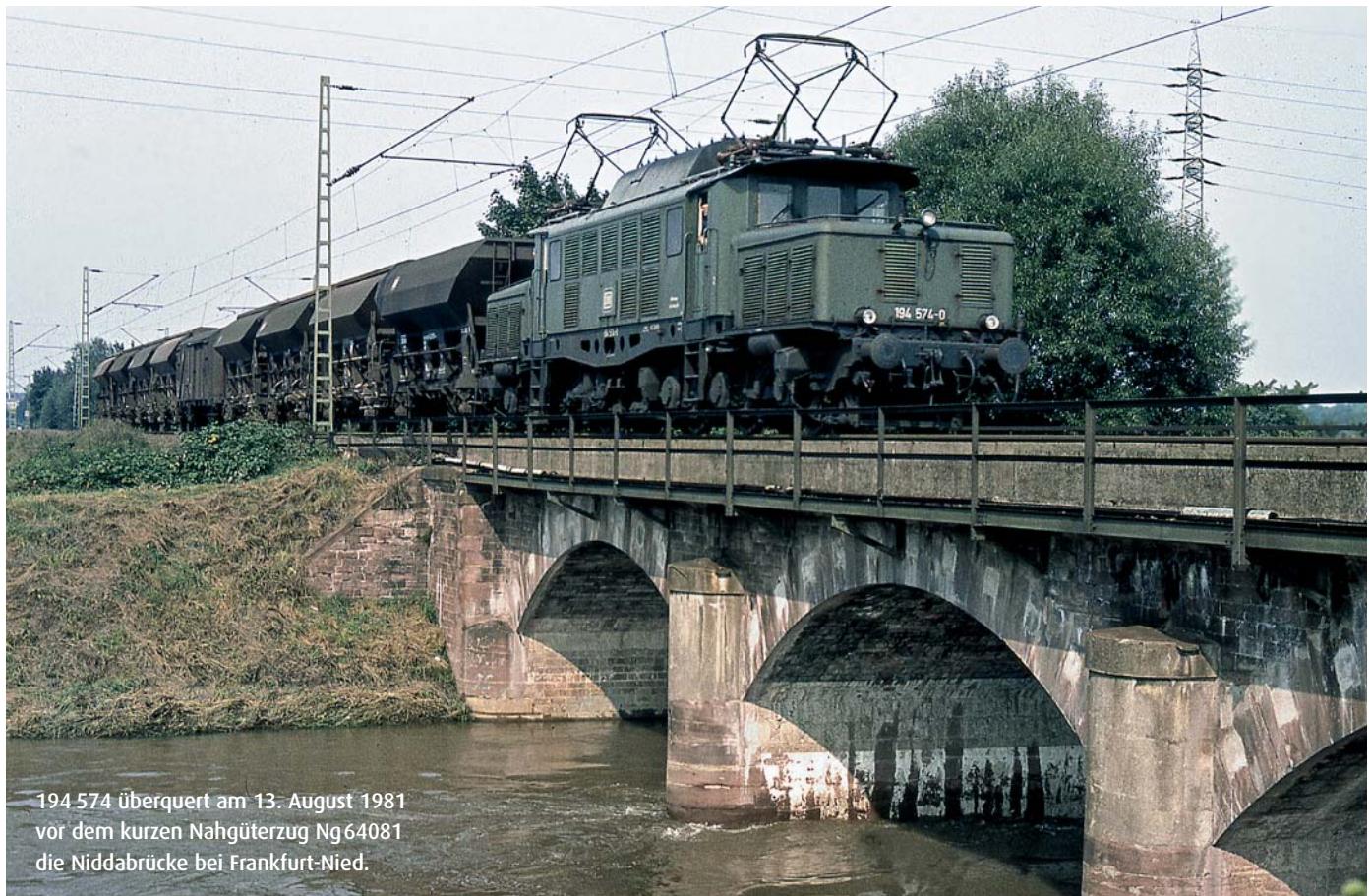


Bis 1956 ließ die DB 41 Exemplare der E94 nachbauen und erwarb vier von der DR. Zu den Nachbauten aus dem Jahr 1954 (Abnahme: 14.12.1954) gehörte die ab 1961 beim Bw Aschaffenburg stationierte E94274, die am 22. Mai 1964 mit einem Güterzug durch Fulda fährt.

führers zur Auswirkung kam. In besonderer Weise begünstigt wurden diese Zusammenhänge bei E94 178 bis 188 und 262 bis 277 durch die fehlende Bremszylinderanzeige des nachlaufenden Drehgestells. In Mitleidenschaft gezogen wurde im schlimmsten Fall die Motorkabel-Überga bestelle in der Vorbauhaube. Der Austausch der zwei- und dreifachen Kabel bedurfte an der Korkenzieher-Führung an besonderer Stelle auch einer besonderen Erfahrung seitens der Ausführenden. Um derartigen Bränden vorzubeugen, wurde

die Schmierung der Abstützung und Drehzapfen von Tropfölen auf die fahrwegabhängige Schmierung mittels Bosch-Ölpressen geändert. Dazu kamen der Einbau einer Ölauffangschale mit Ablaufrohr unter den Abstützungen, eine Bremszylinderanzeige für das nachlaufende Drehgestell an E94 178 bis 188 und 262 bis 277 sowie ein Erinnerungsschild im Führerstand, das Löseventil in Abständen zu bedienen.

Nur noch die heute hierzulande in Privathand befindlichen österreichischen 1020 erinnern an die ursprünglich kurzen



194 574 überquert am 13. August 1981 vor dem kurzen Nahgüterzug Ng64081 die Niddabrücke bei Frankfurt-Nied.

An den Aufgaben
gewachsen



senen Schleuderantrieb bis zum wirklichen Kennenlernen der DB-Einheitslok aufgeschoben.“

Der Versuch, die E94 mittels Hochspannungssteuerung und mächtigem Transistor zur Höchstleistungslok zu verstärken, gelang nicht so wie gewünscht. Die Stufigkeit dieser Steuerungen vermochte nicht, die mit dem Feinregler erreichbare Schleudergrenze, den Wert $\mu 0,33$, zu übertreffen.

Mit den Maßnahmen, mit welchen man die E94 im Laufe ihres Daseins aufgewertet habe, so Streil, „konnte man sie den Produkten des Nachkriegs-Lokomotivbaues mindestens gleichstellen. Schlussendlich verwies sie als schwere Güterzuglokomotive sogar den letzten Versuch des neuzeitlichen Lokomotivbaues, eine Güterzuglokomotive zu bauen, welche diesem Begriff entsprechen sollte, die Baureihe 151, ins dritte Glied.“ Dazwischen habe es noch 25 Tatzlagerlokomotiven E50 001 bis 25 gegeben, deren echter Achslastausgleich nach dem Muster der E94 „den unverbesserlichen Rationalisierern zuwider war.“



FOTO: ROH/EBENBAHNSTIFTUNG

FOTO: SIG. WERNER STREIL

E94 190 vor (o.) und nach der Dachverlängerung im Werk Heidelberg. Bei Wartungsarbeiten bestand Unfallgefahr, weil die Ausführenden den Stromabnehmern nahe kamen. 194 190 erfuhr noch weitere Verbesserungen, vor allem an der Hochspannungsanlage. Sie erhielt einen Druckluftschallschalter DBTF sowie moderne SBS 39-Stromabnehmer mit Doppelschleifstück.

unfallträchtigen Vordächer der E94, mit den darüber vorspringenden Stromabnehmern. Eingriffe und Trittstufen an den Vorbauten ermöglichen das Reinigen der Stirnfenster und Reparaturen am Scheibenwischer. „Dabei kam man dem ge-

der vom 1. August 1949 bis 1974 in Freilassing, Rosenheim, Freimann, Heidelberg und München Ost sowie fallweise noch bis 1995 in München Hbf und Opladen im direkten Kontakt mit der E94 stand. „Nur die Verbesserung der Lagerung des Längsausgleiches der E94, um auch mit ihm 660 000 Kilometer bis zur Aufarbeitung zu erreichen, wollte nicht gelingen. Immer wieder wurde dort geschmiert, wo Öl nichts zu suchen hat. So geschah dessen Aufarbeitung durch Austausch des gesamten Ausgleichs bei einer Fristarbeit im Bw an einem Tag“, erzählt Streil, „und glücklicherweise gelang es dem Erfinder des Gummiringfederantriebes nicht, die DB für dessen Nutzung in der Nachbauserie E94 278 bis 285 zu gewinnen. So wurde zumindest die Diskussion um den ausgewie-

Eine Dachverlängerung erhöht die Sicherheit

senken Stromabnehmer sehr nahe“, so Streil. „Es gab auch Unfälle mit Todesfolge, und um das zu verhindern, wurde ein Schild zunächst als Muster an E94 274 dem Dach vorgesetzt. Dem gestalterisch wenig ansprechenden Muster folgte die sich in das Gesamtbild erstmals an der Heidelberger E94 192 harmonisch einfügende Dachverlängerung“, so Werner Streil,



Die so genannten Stock-Züge waren immer für Überraschungen bei der Bespannung gut. Im Jahr 2009 fuhr eine Zeit lang Barbara Pirchs 194 158 für Stock. Damals war auch ein paar Tage lang eine altrote Köf in Mainz-Weisenau abgestellt, so dass die Bundesbahn-Anmutung am 1. Mai 2009 fast perfekt war.



FOTO: WOLNY/EISENBAHNSTIFTUNG

27. September 1976: 194 570, entstanden 1954 bei Krauss-Maffei. Die Nachbauten E94 262 bis 285 erhielten den stärkeren Siemens-Motor WBM 487, so erhöhte sich die Stundenleistung auf 4680 Kilowatt. Die Nachbauloks waren für 100 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen.

Verblieben seien die restlichen 169 genehmigten E50 mit den Eigenschaften der Baureihe 151, weshalb sie diesen auch gleichzustellen waren.

Vorbildlich vorbereitet und entwickelt,

wurde die E94 während der Fertigung der ersten Kleinserien für die weitere Kriegsfertigung unter Verwendung der sogenannten Heimstoffe als geeignet beurteilt, in großer Stückzahl vorgesehen und auf-

grund der mit ihr gemachten guten Erfahrungen nach dem Krieg in friedensmäßiger Qualität weiter gebaut und schließlich zu einem Erfolgsmodell. □ Werner Streil/al



FOTO: JENS HARTWIG

Große Museums-Veranstaltungen, ein beeindruckender historischer Fuhrpark – die MÁV sorgen damit europaweit für Aufsehen. Im Sommer lockten die ungarischen Staatsbahnen unzählige Besucher zu Europas wohl größtem Bahnhfest des Jahres an den Plattensee.

Retro-Flair nach Fahrplan

Mit einem gut besetzten Sonderzug am Haken verlässt die ölfgefeuerte 424.247 am 2. August 2020 unter Volldampf den Bahnhof Tapolca. Im Bahnbetriebswerk wartet derweil M41.2103 auf ihren nächsten Einsatz, sie war an diesem Tag als Reservelok eingeteilt.

FOTOS (2): CHRISTOPH GRIMM





M61.019 und M62.001 bespannten am 1. August 2020 den Schnellzug 19704 Budapest-Tapolca. Die Aufnahme entstand bei Kisapáti.

Die Eisenbahnfeste der ungarischen Staatsbahnen MÁV und ihrer Traditions-Sparte MÁV Nosztalgia sind bei Eisenbahnfreunden weit über die Grenzen Ungarns hinaus bekannt. Nach dem Erfolg des Retro-Festivals entlang des Plattensees (Balaton) im Jahr 2019 wagten sich die Verantwortlichen in diesem Jahr – trotz Corona-Krise – an eine noch größere Veranstaltung.

An zwei Wochenenden im Sommer 2020, am 4. und 5. Juli sowie am 1. und 2. August, bespannten historische Lokomotiven aus dem Bestand der MÁV verschiedene Sonderzüge und einige Planzüge auf der Balaton-Nordstrecke. Viele Leistungen starteten bereits von Budapest aus nach Tapolca, die übrigen Züge verkehrten im Streckenabschnitt zwischen Székesfehérvár und Tapolca.

Historische Loks im Planbetrieb

Zur Freude der Fahrgäste wurden einigen planmäßig verkehrenden Schnellzügen zusätzliche Speisewagen beigestellt. Andere Züge wurden komplett aus historischen Wagen gebildet. Selbst bei planmäßigen Zügen achteten die Verantwortlichen auf eine farblich passende Wagenreihung. Die eigentlichen Stars der Veranstaltung waren aber die insgesamt sieben eingesetzten historischen Lokomotiven im Betriebszustand der 70er- und 80er-Jahre. Erstmals wurden die eingesetzten Diesel-Veteranen an den Retro-Wochenenden von einer Dampflokomotive, der ölfgefeuerten 424.247, unterstützt. Am 1. August bespannte 424.247 einen blauen Schnellzug



FOTO: OLIVER WINNER

Ohne Halt durchfährt M61.001 am 2. August den Haltepunkt Badacsonyörs. Die Fahrgäste genossen den typischen Nohab-Sound.

im Stil der 1980er-Jahre, am 2. August stand ein historischer grüner Personenzug auf dem Plan. Neben der 424 waren die beliebten NOHAB-„Rundnasen“ der MÁV-Baureihe M 61 wieder mit von der Partie. Die Lokomotivbauer aus dem schwedischen Trollhättan lieferten bis 1963 insgesamt 20 Exemplare der mit amerikanischen EMD-Motoren versehenen kultigen Diesellokomotiven nach Ungarn. Bis 2000 waren die Balaton-Strecken das Haupt Einsatzgebiet dieser Maschinen. Nun konnten M 61.001, altrot lackiert, und M 61.019 im klassischen MÁV-Orange nochmals in ihrem angestammten Revier zeigen, was in ihnen steckt. Auch die sowjetischen Pendants der „Nohabs“, die im gesamten Ostblock verbreiteten Dieselloks des Typs M 62, waren lange Zeit entlang des Balatons zu Hause. Einige der in Ungarn liebevoll als „Sergej“ bezeichneten Maschinen



FOTO: KAY BALDAUF

M62.194 hatte am 2. August 2020 bei Badacsonylábdihegy den Schnellzug 16907 von Zahony nach Tapolca am Haken.



In der einstigen Nohab-Hochburg Tapolca war an den Festival-Wochenenden eine große Fahrzeugvielfalt geboten: Am 4. Juli 2020 versammelten sich dort neben dem M40-Pärchen (M40.219 und 408.224) die Ganz-MÁVAG-Lok 418.122, M62.194 sowie ein Desiro der MÁV-Baureihe 426.



In Kürze wird die MÁV-Traditionslok 424.247 mit ihrem Sonderzug 19747 nach Balatonfüred den kleinen Badeort Ábrahámhegy erreichen (2. August).

sind bis heute im Einsatz – auch rund um den Balaton. Dennoch ließ die MÁV bereits drei Maschinen der Baureihe M 62 wieder in historischen Farben lackieren. Mit M 62.001 und M 62.194 waren gleich zwei dieser Loks auf der Balaton-Nordstrecke zu Gast. Einen Höhepunkt der Veranstaltung bildete am 2. August die „amerikanisch-sowjetische Doppelspitze“ aus M 61.019 und M 62.001.

Natürlich durften auch Museumslokomotiven aus der Produktion des traditionsreichen ungarischen Fahrzeugbauers Ganz-MÁVAG nicht fehlen. Noch heute werden die zwischen 1972 und 1984 gebauten vierachsigen Diesellokomotiven der MÁV-Baureihe M 41 (Baureihe 418) vor vielen Schnellzügen auf der Balaton-Nordstrecke eingesetzt. Mit M 41.2103 ließ die MÁV bereits ein Exemplar des mo-

Moderne Klassiker aus Ungarn waren mit dabei

dernen Klassikers in den Auslieferungszustand zurückversetzen. Gemeinsam mit einer grünen Wendezug-Garnitur erinnerte die Lok während der Retro-Wochenenden an längst vergangene Tage. Wegen eines Defekts am Museums-Steuerwagen musste M 41.2103 zur Freude vieler Eisenbahnfreunde am zweiten Wochenende an den Endbahnhöfen umsetzen.

Fast wie in den 70er-Jahren: M 41.2103 verlässt Badacsonytomaj am 1. August 2020 mit dem Eilzug 19707 vor der Kulisse des Badacsony. Der Tafelberg ist ein Symbol der gesamten Region.



FOTOS (2): CHRISTOPH GRIMM



FOTO: OLIVER WINNER

Am 1. August beschleunigt M62.001 gemeinsam mit 418.332 bei Szepezfürdö den Schnellzug 19700 von Székesfehérvár nach Tapolca. Die Fotografen am Straßenrand warten bereits ungeduldig auf 424.247. Diese wird die Fotostelle aber erst mit mehrstündiger Verspätung passieren.

Ebenfalls aus den Werkshallen von Ganz-MÁVAG in Budapest stammen die von 1963 bis 1970 gebauten Dieselloks der Baureihe M 40. Einige wenige Exemplare der Mittelführerstands-Lokomotiven versehen bis heute ihren Dienst. Mit M 40.219 und 408.224 bereicherten zwei Exemplare dieses Typs das Programm. Die Maschinen waren vor einem Schnellzug zu sehen, dem ebenfalls ein historischer Speisewagen beigestellt war.

Die Resonanz war wie bereits im Vorjahr überwältigend. Nach Angaben der MÁV wurden auf den Strecken des Festivals pro Wochenende rund 2000 Fahrkar-

ten mehr verkauft als üblich. Es galten für alle Züge die günstigen Normaltarife der MÁV. Zu den tausenden Fahrgästen gesellten sich – trotz der Reiseerschwernisse – mehrere hundert Eisenbahnfreunde aus

2020 wohl zum letzten Mal in dieser Form

ganz Europa, um die bunten diesel- und dampfbespannten Garnituren vielleicht ein letztes Mal im Bild festzuhalten.

Die Eisenbahn entlang des Nordufers des Balatons wird derzeit ausgebaut und modernisiert. Bereits bis 2021 ist die Elek-

trifizierung des Abschnitts Székesfehérvár–Balatonfüred geplant. Der anschließende Streckenteil nach Tapolca soll bis 2023 elektrifiziert werden. In dieser Form wird das Retro-Wochenende deshalb wohl bereits 2021 nicht mehr wiederholbar sein. Angesichts des großen Interesses und des nationalen Medien-Echos soll die Veranstaltung aber nicht die letzte ihrer Art gewesen sein. So denken die Verantwortlichen der MÁV bereits jetzt darüber nach, 2021 in kleinerem Rahmen zwischen Balatonfüred und Tapolca wieder ein Retro-Festival mit historischen Fahrzeugen zu organisieren. □

Christoph Grimm

Nur an wenigen Stellen entlang der Balaton-Nordstrecke bietet sich ein derart freier Durchblick auf den See. M62.001 hat mit dem Personenzug 9710 am Morgen des 2. August 2020 den Bahnhof Badacsony verlassen. Sie brachte den Zug von Székesfehérvár nach Tapolca.

FOTO: KAY BALDAUF



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.

✉ Die Ü-Tüpfelchen

Betreff: „Der D-Zug“, Heft 10/2020

Mit Interesse habe ich den Artikel gelesen, fuhren die Züge doch fast an meinem Fenster vorbei. Von meinem Zimmer aus konnte ich damals die Eisenbahnstrecke von Aue nach Schwarzenberg in Höhe des damaligen Einfahrtsignals beobachten. Ein sehr gut geschriebener und informativer Artikel. Aber auf einem „u“ fehlen zwei Punkte. Und zwar in der Bildunterschrift zum Foto auf S. 45 unten. Es ist die Hakenkrümme (und nicht wie geschrieben Hakenkrumme). Als Kinder waren wir oft dort, kam man doch etwa in Höhe des Fotografen bis an die Gleise. Neben dem Schotterbett war ein Fußweg, der weiter in Richtung Lauter im Schwarzwassertal entlangführte und auch heute noch existiert.

Hans-Christoph Götz, E-Mail

✉ Erinnerungen

Betreff: „Der D-Zug“, Heft 10/2020

Vielen Dank für diesen Beitrag über den D-Zug Annaberg-Buchholz Süd – Berlin. Mit diesem Beitrag wurde ich an meine Kindheit bzw. Jugendzeit erinnert. Im Mai 1971 fuhren meine Eltern mit meinen Brüdern und mir an die mecklenburgische Seenplatte in den Urlaub. Es war für uns Kinder

die erste größere Reise, die über Leipzig hinausging. Unser Vater wählte für die Anreise den D-Zug von Annaberg-Buchholz Süd nach Berlin. Es war für uns wie die direkte Verbindung mit der großen weiten Welt. Man konnte ohne umzusteigen vom Erzgebirge bis nach Berlin reisen. Dabei wurde eine Strecke befahren, die wir bis dahin nicht kannten, weil unsere Reisen sonst mit der Preßnitztal- bzw. Zschopau-Pautalbahn in Richtung Chemnitz und weiter erfolgten. Es wurde eine wunderschöne Woche am Wasser, Seen von der dortigen Größe kannten wir aus dem Erzgebirge bis dahin nicht. Mit diesem Beitrag wurde ich noch einmal an das Jahr 1971 erinnert. Danke!

Uwe Meyer, E-Mail

✉ Große Freude

Betreff: „Karlex und Karola“, Heft 10/2020

Ich habe mich riesig gefreut, den SVT „Görlitz“ nach langer Zeit wieder auf dem Titelbild des ME zu sehen! Ich hoffe sehr, dass dies dazu beiträgt, dieses große Projekt auf die Gleise zu stellen. Ich erinnere mich immer wieder sehr gerne an meine Kindheit in den 70er-Jahren, in der ich mit dem „Karlex“ oder „Karola“ in die damalige CSSR oder nach Berlin gefahren bin. Das war wirkliches Reisen. Kult. Eine

Korrektur muss ich allerdings machen – das Foto vom „Karlex“ in Form des M 495.0 der CSD auf Seite 16 (unten) kann nicht aus dem Jahr 1967 stammen, da dieser Einsatz auf 1959 bis 1960 beschränkt war, so viel ich weiß. Ich würde mich sehr freuen, wenn weiterhin über diesen Zug und dessen Rekonstruktion berichtet werden könnte. Den ehrenamtlichen Eisenbahnfans vor Ort gehört Respekt gezollt. Ich wünsche ihnen viel Kraft und viele finanzielle Unterstützer! Es wäre ein Traum, mit diesem Zug noch einmal fahren zu können.

Peter Kirst, E-Mail

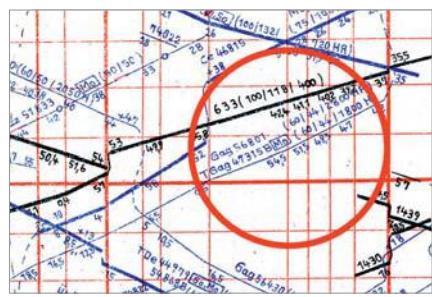
✉ Beweis

Betreff: „Modellbahn aktuell“ Heft 9/2020

Ich lese sehr gern den MODELLEISENBAHNER; schon seit 1968, als es noch schwierig war, überhaupt ein Abonnement zu bekommen. Inzwischen habe ich fast alles digitalisiert und lese nur noch digital. Eine kleine Anmerkung zum Beitrag „Im kleinen Grenzverkehr“: Ich war von 1973 bis 1985 Fahrdienstleiter (Fdl) in Holthusen, kenne also alle Züge der Strecke Bad Kleinen – Ludwigslust/Hagenow und habe auch den gesamten Ausbau der Strecke Holthusen – Ludwigslust ab 1975 sowie den Umbau des Bahnhofs Holthusen 1977 mitgemacht. Einen Gag 72879 gab es nicht, weil Gag die Gattungsnummern 56 und 57 trugen. Dagegen trugen die Gattungen 50 bis 55. Es handelt sich hier um Gag 56801 (60/44/2800 HR) Bad Kleinen ab 9:42 von Rostock nach Rositz (siehe Ausschnitt aus dem Bildfahrplan, Abschnitt Bad Kleinen – Schwerin – Holthusen – Rastow) von mir, den ich aufbewahrt habe. Der Autor kann das mit den Zuggat-

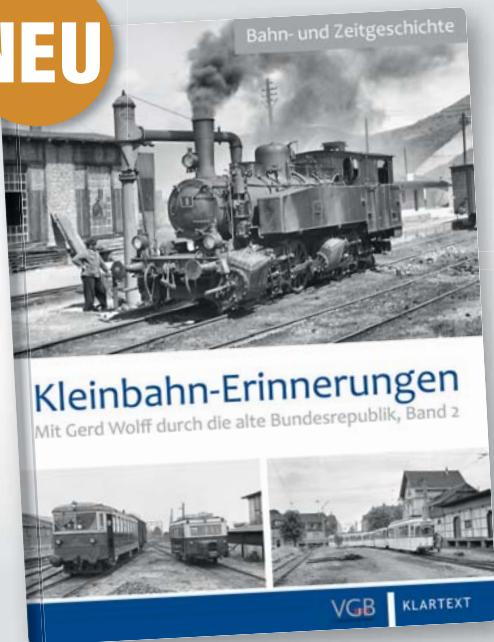
tungen nicht wissen. Bei 72879 muss es sich um eine fiktive Übung gehandelt haben, da ich diese Nummer nicht auf meinem Bildfahrplan finde. Aber das soll den Beitrag nicht schmälern – im Gegenteil: Ich habe ihn mit großer Begeisterung gelesen und mich an meine Zeit als junger Fdl zurückgerinnert. Es war mein Traumberuf, Fdl auf diesem hochinteressanten Trennungsbahnhof zu sein. Vielleicht eine kurze Episode zu Gag 56801 vor dem Umbau des Bahnhofs Holthusen 1976: Er kam an einem Tag verspätet und zeitgleich mit D 530. Nun konnte ich wegen der damals kurzen Durchrutschwege nicht gleichzeitig D 530 Durchfahrt und Gag 56801 Einfahrt geben. Dadurch kam Gag 56801 mit 2800 Tonnen Last und BR 44 am Einfahrtsignal K zum Halten. Von Richtung Schwerin ist das zwar keine richtige Steigung nach Holthusen, aber ausreichend, dass Gag 56801 fast 15 Minuten brauchte, um in meinen Bahnhof zu kommen. Das wäre ein einmaliges Foto-/Videomotiv gewesen! Mir war es sehr peinlich. Aber ich war noch jung und unerfahren. Zum Glück war die Maschine ölfgefeuert. Später habe ich schnellfahrende Züge mit L-Scheibe regeln lassen, wenn ich zeitgleich einen schweren Zug von Schwerin einfahren lassen musste. Mit dem Umbau des Bahnhofs hatten sich alle diese Probleme erledigt.

Norbert Weise, E-Mail



Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

NEU



Mit Gerd Wolff durch die Bundesrepublik – Band 2

Sie zogen die Eisenbahnfreunde in den Nachkriegsjahrzehnten magisch an – die zwischen Nord- und Bodensee noch vorhandenen Klein- und Privatbahnen mit kleinbahnähnlichem Betrieb. Ein Mann erwarb sich bei der Erforschung ihrer Geschichte besonders große Verdienste: Gerd Wolff. Nachdem der 1935 in Wuppertal geborene Vollblut-Eisenbahner die einzelnen Bahnen in den vergangenen Jahrzehnten gemeinsam mit vielen Mitstreitern möglichst genau vorgestellt hat, erinnert er sich in dieser Buchreihe an spannende Erlebnisse sowie an zum Schmunzeln einladende Anekdoten seiner Kleinbahnreisen.

Folgen Sie Gerd Wolff in diesem Band zu mehr als 15 Eisenbahnen in die alte Bundesrepublik. Erfahren Sie dabei Hintergründe zu seinen Besuchen, Aufnahmen und Forschungen. Jedes Kapitel enthält aber auch zahllose Fakten über die besten Kleinbahnbetriebe, wodurch sich dieses Buch ebenso zum Kennenlernen der beschriebenen schmal- und regelspurigen Eisenbahnen eignet. Deren Reigen eröffnet die Eckernförder Kreisbahn in Schleswig-Holstein und wird von Bahnen in Baden-Württemberg abgerundet.

272 Seiten, gebunden mit Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,
480 historische Schwarzweiß- und Farbfotos sowie Faksimile

Best.-Nr. 582009 | € 39,95



256 Seiten, gebunden mit Hard-cover, Format 22,3 x 29,7 cm,
430 historische Schwarzweißfotos und
Faksimile

Best.-Nr. 581804 | € 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



STAATSBAHN IM WANDEL

Wie auch Deutschland war Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg in vier Besatzungszonen aufgeteilt. Nach der Instandsetzung des Streckennetzes wurden weitere Streckenabschnitte elektrifiziert und erste neue Triebfahrzeuge beschafft. Die Typenvielfalt war überaus groß, der Umzeichnungsplan von 1953 listete 140 Triebfahrzeugbaureihen auf. Sehr früh schufen die ÖBB Triebwagenschnellverbindungen, teils auch ins Ausland, so 1954 den „Steiermark-Expreß“ nach München, 1957 den „Vindobona“ Wien–Berlin und 1958 den „Transalpin“ Wien–Zürich. Trotz großer Anstrengungen ging der Traktionswandel zunächst nur langsam vorstatten. Noch 1962 besaßen die ÖBB mehr Dampfloks als Elektro- und Diesellokomotiven. Bis 1970 hat sich das Bild grundlegend gewandelt: In Wien gab es eine moderne Schnellbahn, die Bebeschaffung von 1500-PS-Dieselloks war in vollem Gange und die neuen Elloks der Reihe 1042 nun in allen Landesteilen anzutreffen. Die Publikation ist abwechslungsreich und umfassend bebildert. Zahlreiche Tabellen führen den Traktionswandel vor Augen. In der detaillierten Streckenkarte von 1958 sind alle Betriebsstellen verzeichnet.

NEU

92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 542002 | € 12,50

Eisenbahn
JOURNAL

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



Am 2. Februar 1979 präsentierte die Deutsche Bundesbahn im Düsseldorfer Hauptbahnhof den neuen S-Bahn-Zug für Nordrhein-Westfalen. Die drei x-Wagen, darunter ein Steuerwagen, waren dem Anlass entsprechend mit Girlanden geschmückt. An der Spitze des Zuges glänzte 111 111 in den damals aktuellen S-Bahn-Farben: kieselgrau, mit orangefarbener Bauchbinde. Dass man sich in NRW für lokbespannte S-Bahn-Züge mit der eigentlich für den Schnellzug-Dienst vorgesehenen 111 entschied und nicht wie in den anderen westdeutschen Wechselstrom-S-Bahn-Netzen weiter auf die S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 420 setzte, hatte politische Gründe.

Es galt, Arbeitsplätze in der Industrie des schon damals gebeutelten Ruhrgebiets bei Krupp in Essen zu sichern. Man wollte die Zeit überbrücken, bis die DB den Auftrag für den Serienbau der neuen Drehstrom-Universalloks der Baureihe 120 an die Fahrzeugindustrie vergab. Der Lokomotivbauer Krupp gehörte neben Henschel in Kassel und Krauss-Maffei in München zu den drei Produzenten der 111, die ab 1974 in 227 Exemplaren gebaut wurde. Die letzte Maschine, 111 227, wurde 1984 an die DB ausgeliefert. Für den elektrischen Teil waren die Firmen AEG, BBC und Sie-

111 012 trifft am 1. August 2019 in Barmen auf einen Triebzug der Wuppertaler Schwebebahn. Die Schwebebahn-Züge des Typs GTW 15 sind wegen Problemen mit den Radreifen bis Sommer 2021 nur eingeschränkt in Betrieb.

Einmal mehr heißt es für Eisenbahnfreunde Abschied nehmen: Im Dezember 2020 übernimmt National Express in Nordrhein-Westfalen den Betrieb der RE-Linie 4 zwischen Aachen und Dortmund. Dann werden die Bundesbahn-E-Loks der Baureihe 111, die über 40 Jahre lang zuverlässig ihren Dienst taten, ihre letzten Einsätze im bevölkerungsreichsten Bundesland verlieren.



PHOTO: MARCUS HENGSTHEL

Tour de Ru(h)r



Am Abend des 22. August 2020
überquerte 111 150 mit dem RE 10431
bei Wetter den Harkortsee.



An einer Anruf-Schranke zwischen Wetter und Witten nahm der Autor am 29. Juli 2020 persönlich Abschied von der Baureihe 111. Die Kamera wurde mittels Funkauslöser betätigt. 111150 war mit ihrem RE auf dem Weg nach Dortmund.

mens verantwortlich. Der ergonomisch gestaltete Führerstand war ein Novum.

In Nordrhein-Westfalen war die 111 im Bw Düsseldorf Abstellbahnhof stationiert. Die Maschinen 111 111 bis 188 erhielten die S-Bahn-Farben. Ihrer Lackierung entsprechend wurden die Loks überwiegend im S-Bahn-Dienst eingesetzt, da sie damals aber anders als heute bei der DBAG nicht einzelnen Geschäftsbereichen zugeteilt waren, kamen die 160 km/h schnellen Maschinen auch regelmäßig vor Nahverkehrs- und Schnellzügen zum Einsatz. Das

der zwischen Hamm und Düsseldorf von den dort stationierten 111 bespannt wurde. Da die Baureihe 111 als eine Weiterentwicklung der E10 eigentlich für den Schnellzugdienst konstruiert war, litt sie unter dem anspruchsvollen S-Bahn-Dienst. Das häufige Beschleunigen und Bremsen sorgte für enormen Verschleiß und somit für viel Arbeit in der Werkstatt. Erst die Fol-

gen der Wiedervereinigung brachten der 111 Entlastung: Große Stückzahlen der im Osten Deutschlands nicht mehr benötigten E-Loks der Baureihe 143 wurden in die Rhein-Ruhr-Region umbeheimatet. Fortan war die 143 vor Garnituren aus bis zu fünf x-Wagen zu sehen. Die Lokomotiven der Baureihe 111 wanderten nach und nach vom Bw Düsseldorf zum Bw Dortmund

Die 111 fuhr nicht nur im S-Bahn-Dienst

lag auch daran, dass einige Düsseldorfer 111 zwar im S-Bahn-Design lackiert, aber nicht mit der zeitmultiplexen Wendezugsteuerung (ZWS) ausgerüstet waren. Zu den interessantesten Zugleistungen gehörte in den 1980er-Jahren der D1451/1452 Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) – Düsseldorf,

Gevelsberg liegt am Südrand des Ruhrgebietes. 111113 strebt am 21. Juni 2020 mit dem RE10414 von Dortmund kommend dem nächsten Halt in Ennepetal entgegen.



Betriebsbahnhof ab. Nun standen schnelle Nahverkehrszüge sowie Leistungen vor dem damals noch recht jungen Interregio auf dem Programm. Im Nahverkehr zogen die 111 zunächst Züge aus modernisierten n-Wagen. Ab Mitte der 1990er-Jahre wurden die alten Silberlinge zunehmend

Mit frischen Farben ins neue Jahrtausend

von modernen Doppelstockwagen abgelöst, die ebenfalls meist von einer Lok der Baureihe 111 gezogen oder geschoben wurden. In der dritten Stufe der Bahnreform wurde die Baureihe 111 schließlich unter der Regie der DBAG dem Geschäftsbereich Regio zugeteilt.

Mehrmales wechselten die Düsseldorfer 111 ihre Farben. Einige Maschinen erhielten ab Mitte der 1980er-Jahre die damals aktuelle orientrote Lackierung mit ihrem charakteristischen fünfeckigen Latz an der Front. Wesentlich schneller griff das 1996 eingeführte verkehrsrote Farbschema der DBAG um sich. Vier 111, die aus Nordrhein-Westfalen nach Frankfurt umbeheimatet



Speziell beklebt wirbt 111 174 für das Gebrauchzug-Angebot der DBAG. Am 18. Juli 2020 war die Lok vor der typischen Wuppertaler Stadtkulisse mit ihrem RE4 auf dem Weg nach Aachen.

wurden, erhielten dort eine verkehrsrote Bauchbinde.

Steigende Fahrgastzahlen veranlassten die Zweckverbände, die seit der Bahnreform die Vergabe des Regionalverkehrs verantworteten, mehr Zugleistungen zu bestellen. So beschloss man zur Jahrtausendwende die Beschaffung einer neuen Regio-Lok. Zunächst stattete man einige Cargo-Loks der Baureihe 145 mit einem

Nahverkehrspaket samt Zugzielanzeiger und Wendezugsteuerung aus. Da die Maschinen wegen des Tatzlager-Antriebs nur für eine Geschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt waren, entwickelte man auf Basis der 145 die für 160 km/h zugelassene Baureihe 146, deren Drehgestelle mit einem Hohlwellenantrieb versehen wurden.

Mit finanzieller Unterstützung des Landes wurden zwischen 2001 und 2002



Eine 111 zum 11.11.2011: Leider war es nicht 111 111, die im November 2011 zur „Rush Hour“ mit ihrem RE1 in den Bochumer Hauptbahnhof einfuhr, sondern 111 079. Das Streiflicht der untergehenden Sonne tauchte die Lok und ihren Zug in ein goldenes Licht.

FOTOS: MARCUS HENSCHL



Auch 111074 trägt den Slogan „Miete oder kaufe mich“. Am 22. August 2020 überquerte sie auf dem Weg nach Dortmund die Rur – ohne „h“.

zunächst 23 Loks der Baureihe 146 nach Nordrhein-Westfalen geliefert (146 008–031). Sie lösten die Baureihe 111 auf den Linien RE1 (Aachen–Hamm), RE2 (Düsseldorf–Münster), RE5 (Wesel–Koblenz) und RE6 (Köln–Minden) ab.

Im Jahr 2020 ist die Linie RE4 Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Dortmund das letzte Refugium der noch immer in Dortmund beheimateten 111. Vereinzelt waren die Loks in den vergangenen Wochen auch in Umläufen der RE-Linie 9 (Aachen – Siegen) zu sehen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird das britische EVU National Express (NX) den Betrieb der RE-Linie

4 übernehmen. Dann sollen auch dort die neuen RRX-Züge des Typs Desiro HC von Siemens zum Einsatz kommen. Einige 111 werben deshalb schon seit einigen Wochen mit dem Slogan „Miet oder kauf mich“ für das Angebot „DB Gebrauchtzug“. Ob die Werbung dazu taugt, die üblichen Verdächtigen zum Kauf einer 111 zu animieren, wird sich zeigen. Vielleicht lässt sich ja bald wieder eine „11er“ im S-Bahn-Design beobachten. Aktuell ist die ozeanblau/beigefarbene 111 174 der heimliche Star der Dortmunder Flotte – obwohl die Maschine vorher nie diese Lackierung trug.

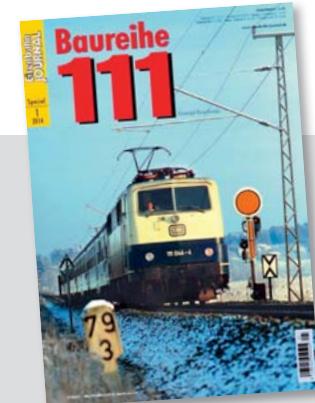
So bleibt von der über 40-jährigen Einsatzgeschichte der 111 die Erinnerung an

eine Lok, die stets zuverlässig und unauffällig ihren Dienstversah, obwohl sie – besonders im S-Bahn-Dienst – manchmal arg strapaziert wurde. Eisenbahnfreunde, welche die 111 noch in Aktion erleben wollen, müssen künftig nach Bayern und Baden-Württemberg blicken. Dort sollen die DB-Veteraninnen noch etwas länger im Einsatz bleiben. Die Bahnreisenden in Nordrhein-Westfalen müssen sich derweil mit den neuen RRX-Triebzügen trösten, die mit niveaugleichen Einstiegen, großzügigen Mehrzweckabteilen, einer höheren Beschleunigung und mehr Sitzplätzen aufwarten als die alten 111-bespannten Doppelstock-Garnituren. □ Marcus Henschel



In klassischer S-Bahn-Lackierung ist 111 146 am 27. Oktober 1984 auf der S 6 unterwegs. Soeben passiert sie auf dem Weg nach Langenfeld bei Ratingen-Ost das nördliche Einfahr-Signal.

Foto: MICHAEL HUBRICH



Die letzte konventionelle E-Lok der DB überzeugte im S-Bahn- wie im IC-Verkehr. Auf rund 90 Seiten und mit zahlreichen Abbildungen widmet sich dieses „Spezial“ des Eisenbahn-Journals der Geschichte der Baureihe 111.

Bestellungen unter: www.vgbahn.info



www.mc-vedes.com

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

EXKLUSIV
NUR BEI UNS



In Gleich- und Wechselstrom erhältlich.

7-tlg. Wagensem D256 Frankfurt – Paris

L.S. Models Exclusive

5x 2. Klasse Btu Corail, 1x 1. Klasse Artu Corail, 1x 1. Klasse Avmz DB.
MW 1702 / 11577890 HO IV NEM = ~ Auflage 199 SET 579,99



VW T1 Kastenwagen „Versorgungsbetriebe“

WIKING

Hochdetailliertes Sammlermodell mit filigraner Bedruckung der Logos, diversen Karosserieteilen und Felgen. Das Modell ist die Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

0788 61 / 31182450 HO Auflage 1000 19,99



Schiebeplanenwagen „Railion DB Logistics“

märklin

Drehgestelle Typ Y25. Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Viele angesetzte Einzelheiten. Darstellung mit geschlossener Plane. Gleichstromradsätze 2x E700580 separat erhältlich.

47104 / 11621449 HO VI NEM ~ 229 Auflage 1000 49,99

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

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theis & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583 500979

Spiel + Sportparadies (Sport u. Sport Hella u. Günther, Inh. Rainer Bliefermich)
Bahnhoftor-Platz 6, 44747 Bochum
Tel.: 0234 902820

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodgallee 303, 22043 Hamburg, Tel.: 040 532244

Hobby & Co Hobby & Co. Freizeit-, Sport- & Spielwaren (Inh. Peter Schwicht e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster, Tel.: 04321 418716

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Groß Krempenstraße 13,
25348 Glückstadt, Tel.: 04124 937034

Spielzeugparadies (Akte Haar)
Hauptstraße 56, 28865 Lünethal, Tel.: 04298 91650

Modellbahnhop Lippé
(CASISFO MindWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold, Tel.: 05231 9807123

Modellbahnhop Forstacher
(Modellbahnhöfen und Spielparadies Stephan Forstacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330

Modellbahnhop Apitz (Modellbahnhop Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 216, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626457

Spiel + Sportparadies Wagner OHG
Dr.-Rhein-Platz 6, 44747 Bochum
Tel.: 0234 902820

Modellbahnh-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pottrock)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361 161707

WIELO Modellbahntreff Münster
(WIELO Modellbahntreff Münster,
Inh. Eva Wienke)
Warendorfstraße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767

Modellbahnhop H. J. Wesser UG & Co. KG
Markt 5, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241 66653

Spielezeugparadies
(Spielezeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 56, 28865 Göppingen,
Tel.: 0711 48811

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Hausrat und Spielwaren)
Bundestr. 123-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904 1292

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60365 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Keselergasse 5-9, 74821 Mosbach,
Tel.: 07061 92120

Spielwaren Hegmann
(Bertha Hegmann e.KfM.)
Industriestraße 1, 163920 Großheubach,
Tel.: 09371 650900

mobis+ e.K. – Der Modelleisenbahnladen
Bahnhofstrasse 3, 67116 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Soltisstraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 0711 92561

Spiel + Freizeit Wagner (Goetz & Storz GmbH)
Markt- und Luitpold-Str. 7, 72250 Freudenstadt
Tel.: 07121 70000

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73032 Göppingen,
Tel.: 07161 72577

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

HEIGES Spielwaren
(W.H. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbachstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 389846

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74163 Ohringen,
Tel.: 07941 94950

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60365 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Keselergasse 5-9, 74821 Mosbach,
Tel.: 07061 92120

Spielwaren Mühle
Schranzenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228

Spielküste (Spielküste Bremer,
Inh. Matthias Bremer)
Klosterstraße 1, 76275 Ettringen,
Tel.: 07245 16760

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Giebweisen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 0711 898990

Spiel + Freizeit Seigner
(Seigner Spiel + Freizeit Handels GmbH)

Spiel + Freizeit Schröder
(Spiel + Freizeit Schröder GmbH)
Sonnebergstraße 1, 82395 Freilassing,
Tel.: 08632 479000

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 09181 969690

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Gersthofen GmbH & Co. KG)

Herry-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 24921200

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
88653 Nördlingen/Dornau,
Tel.: 09081 98543

Spielwaren Möhle
Schranzenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Härtle e. Kfm.)
Karlsruhestraße 1, 87616 Markdorf,
Tel.: 07161 98395

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

Leo's Modelbahnh-Stube
Fürther Straße 18, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 09121 750000

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 09181 969690

Spiel + Freizeit Nüßlein
Regensburger Straße 4,
93126 Beilngries, Tel.: 09171 703211

Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)

Museumstraße 6,
AT-6020 Innsbruck,
Tel.: +43 512 95056

Mikado AG (Städte 19,
FL-9490 Varese, Tel.: +43 2327994

Spielzeugring
(Stephan Fortacher)

Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330



Volvo F88 Kühlkoffersattelzug „Josef Dewender“ WIKING

Hochdetailliertes Sammlermodell mit filigraner Bedruckung der Logos, diversen Karosserieteilen und Felgen. Das Modell ist die Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

0528 52 / 31295874 HO Auflage 1000 32,99



Bierkühlwagen mit Bremserhaus „Pfannenberg Söhne“, KPEV

märklin

Bierwagen mit angesetzten stirmseitigen Handläufen und durchgehenden Laufbrettern am Untergestell. Mit Speichenräden. Gleichstromradsatz E700320 separat erhältlich.

48938 / 11621431 HO I NEM ~ 110 Auflage 1000 37,99



Ihr schneller Klick zu uns!

gleich reinklicken

Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com

Deutschland-Reise

Jan Gympel: Die schönsten Bahnhöfe Deutschlands.
Elsengold Verlag, Berlin 2020. ISBN 978-3-96201-042-3. Gebunden, 176 Seiten, ca. 200 Farb- und Schwarzweißabbildungen; Preis: 22 Euro.



► Die Eisenbahn brachte die Industrialisierung nach Deutschland. Bahnhöfe wurden rasch zum Symbol für den Aufbruch in eine neue Zeit. Während die ersten Bahnhöfe eher besseren Postkutschenstationen ähnelten, ließen sie in Sachen Prunk und Größe bald den Gotteshäusern der großen Städte den Rang ab – die Bezeichnung „Kathedralen des Verkehrs“ kommt nicht von ungefähr. Seither hat sich vieles verändert. Die Architektur wandelte sich, die Pracht der

Gründerzeit wichen der kühlen Ästhetik der Nachkriegs-Jahre. Viele Bahnhöfe wurden vernachlässigt, abgerissen oder, in jüngerer Zeit, zu bunten Einkaufstempeln umgestaltet. Jan Gympel spürt der Faszination und der Vielfalt dieser besonderen Bauwerke mit Akribie nach: Von Norddeich Mole bis München porträtiert er in Wort und Bild 40 kleine und große Bahnstationen aus allen Teilen der Bundesrepublik. Neben den informativen Begleittexten vermitteln die zahlreichen, teils historischen Abbildungen ein eindrückliches Bild des technischen und gesellschaftlichen Wandels, der auch im System Eisenbahn seine Spuren hinterlässt. Dank der sorgfältigen Auswahl zeigt der kompakte Band einen gelungenen Querschnitt durch die Bahnhofslandschaft Deutschlands. ke

Fazit: Bildband mit Reiseführer-Qualitäten

Die letzten sieben Jahre Dampf

Alfred Luft: Semmeringbahn 1953 – 1959. Bahnmedien.at,
Wien 2020. ISBN 978-3-903177-23-9, gebunden,
144 Seiten, 138 Schwarzweißabbildungen;
Preis: 35,30 Euro.

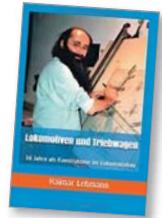


► Das Vorwort Alfred Lufts ist beinahe allein ein Kaufgrund: Mit einer erfreulich frischen Betrachtungsweise nähert er sich der in Stein gehauenen Legende Semmeringbahn an und entzaubert taktvoll, aber zielsicher, manches Märchen über deren Geschichte. Dabei liegt mit der Neuerscheinung ein klassischer Bildband vor: mit großformatigen Schwarzweiß-Meisterwerken von Harald Navé, Gerhard Luft und vom Autor selbst. Sie zeigen den Dampf- und Dieselbetrieb in den letzten sieben Jahren vor der Elektrifizierung – mit großer Typenvielfalt und interessanten Zugbildungen vor jener wunderbaren Kulisse aus Bergen und römisch inspirierten Steinbogen-Viadukten, welche das gegen großen Widerstand entstandene Ingenieurskunstwerk Semmeringbahn berühmt machte. Die Bildunterschriften sind hier nicht nur notwendiges Beiwerk, sondern bieten reichlich Information und manchen Schmunzler. oh

Fazit: Bildband-Schmankerl zur ersten großen Gebirgsbahn

Erinnerungen eines Konstrukteurs

Raimar Lehmann: Lokomotiven und Triebwagen. 36 Jahre als Konstrukteur im Lokomotivbau. Selbstverlag, 2020. ISBN 978-1-792964-26-8, gebrochen, 38 Seiten, neun Farb- und zwei Schwarzweißabbildungen; Preis: ca. 11 Euro.

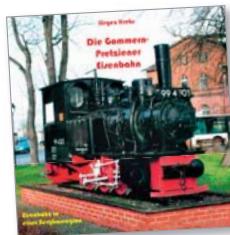


► Technik begeistert Raimar Lehmann seit seinen Kindertagen. So war der Weg zum Konstrukteur bereits beim Spiel mit dem ersten Stabil-Metallbaukasten vorgezeichnet. Mittlerweile engagiert sich Lehmann auch als Autor, um für seine Leidenschaft für den Schienenfahrzeugbau zu werben (siehe MEB 10/20). In diesem schmalen Bändchen schlägt er nun persönliche Töne an: Knapp und kurzweilig schildert er seinen Werdegang: von den Schuljahren über das Studium der Verkehrsmaschinentechnik an der TU Dresden bis hin zur Tätigkeit für die LEW Hennigsdorf. Dabei gerät seine Lebensgeschichte zugleich zum Spiegel für den Wandel der Schienenfahrzeugtechnik und der politischen Verhältnisse in der DDR. Wenngleich nicht gänzlich frei von Fehlern, ist das Büchlein ein lesenswerter Einblick in das Leben eines Schienenfahrzeugkonstrukteurs. ke

Fazit: Ein Leben für den Lokomotivbau

Sandbahn in Sachsen-Anhalt

Jürgen Krebs: Die Gommern-Pretziener Eisenbahn.
Selbstverlag, Barby 2020. ISBN 978-3-9819371-3-8, broschiert, 80 Seiten, 48 Farb- und 94 Schwarzweißabbildungen; Preis: 12,50 Euro.



► Gäbe es nicht die gepflegte Denkmallok 99 4301 auf dem Bahnhofsvorplatz in Gommern – wer würde sich noch an die 1977 stillgelegte 750-Millimeter-Schmalspurbahn von dort nach Pretzien erinnern? Dabei war die aus Burg übernommene 99 4301 nicht typisch für die Sandbahn und nur kurz darauf im Einsatz. Der Geschichte des C-Kupplers widmete Jürgen Krebs in seiner jüngsten Publikation ein eigenes Kapitel. Die quadratische Broschüre betrach-

tet die 1890 zur Abfuhr von Quarzit zum Pretziener Elbhafen errichtete Werk- und spätere Kleinbahn sinnvollerweise im Kontext mit der Bergbaugeschichte der Region um Gommern, so dass man auch darüber viel erfährt. Die technischen Anlagen und der recht umfangreiche Bestand an Lokomotiven und Wagen werden ebenfalls eingehend betrachtet. Vorgestellt wird daneben eine ab 1978 entstandene Modellbahn-Modulanlage im Maßstab 1:87, welche heute dem Heimatverein Gommern gehört. Das Heft ist mit zahlreichen Fotos, Dokumenten, Karten und Lageplänen illustriert. Erhältlich ist es bei regionalen Tourismuseinrichtungen oder direkt beim Autor: Jürgen Krebs, Gethsemanestraße 2, 39249 Barby (Elbe); E-Mail: mail@j-krebs.eu oh

Fazit: Würdigung einer relativ unbekannten Schmalspurbahn

Unser Überraschungsmodell 2020

Die belgische Königin mit der bulligen Kraft

märklín
TRIX



Sie ist die Krönung der belgischen Dampflokbaukunst und ihre überaus gelungene äußere Gestaltung charakterisiert anschaulich ihre bullige Kraft. Mit einem Dienstgewicht von **beachtlichen 126 Tonnen** war sie zudem einer der schwersten Pacific-Lokomotiven auf dem europäischen Kontinent.

Eingesetzt auf den Schnellzugstrecken im nationalen wie internationalen Verkehr bezwangen diese Lokomotiven mühelos die anspruchsvolle Steigungsstrecke nach Aachen sowie die Herausforderungen der Strecke Namur – Luxemburg.

Alles Wissenswerte zu diesem Modell finden Sie online in unserer Sondervorstellung unter:

www.maerklin.de/ueberraschungsmodell-2020

Klicken Sie gleich mal rein.



Wechselstrom



39480 Dampflokomotive Reihe 1



€ 599,- *



25480 Dampflokomotive Reihe 1



€ 599,- *

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





Ein seltenes Treffen der ersten Exemplare der beiden Laminátka-Baureihen – S489.001 (ČD Cargo) und S499.001 (ZSSK Cargo) – fand im September 2020 im Lokdepot in Břeclav (Lundenburg) statt.

Otakar Diblík, ein bekannter Architekt und Designer, entwarf eine Reihe zeitloser Gebrauchsgegenstände, darunter auch Lokomotiven. Seinem Zeichentisch entstammt eine der elegantesten Lokomotiven Europas, deren futuristische Linien Anfang der 60er-Jahre aufsehenerregend waren. Die ehemaligen Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) übernahmen die erste Lokomotive vor mehr als fünf Jahrzehnten.



Die Laminátka

Der bekannte Spitzname „Laminátka“ der tschechoslowakischen Lokomotivfamilie S489/S499 beruht auf dem, vor allen Dingen vor mehr als 50 Jahren, ungewöhnlichen Material des Lokomotivkastens: GfK (glasfaser verstärkter Kunststoff, tschechisch „laminát“). Das war seinerzeit wirklich neu. Diese Technologie, die heute bei vielen Schienenfahrzeugen, vor allem Triebzügen,

genutzt wird, wurde erstmals in größerem Stil eingesetzt.

Die ursprüngliche Baureihe S489.0 mit der Werksbezeichnung 47E stellte selbst bereits eine Weiterentwicklung des sechsachsigen Prototyps S699.001 (Fabrikbezeichnung: 32EO) dar; diese Lokomotive fuhr erstmals im Juni 1964. Die ersten vierachsigen Serienlokomotiven verließen die Tore der Škoda-Werke in Plzeň (Pilsen)

1965 und waren für die bulgarischen Staatsbahnen bestimmt. Dort reihte man die modernen Maschinen als E42 ein.

S481.0001 und S481.0002, die ersten beiden Loks für die Tschechoslowakei, wurden erst am 18. Mai 1966 Vertretern der Staatsbahn und des Verkehrsministeriums offiziell in Plzeň präsentiert. Kurz darauf begaben sich beide Maschinen zu Probefahrten auf den bekannten VUZ-Ei-

senbahn-Testring in Velim, knapp 50 Kilometer östlich von Prag.

Die Laminatkas sind vierachsige elektrische Lokomotiven mit zwei Führerständen an den Enden und dazwischen liegendem Maschinenraum. Der Hauptsrahmen liegt auf zwei zweiachsigen Drehgestellen, die mit Hilfe von Zug- und Druckstangen zur Tiefanlenkung mit dem Wagenkasten verbunden sind. Der Wagenkasten besteht aus Polyester-Glasfaserkunststoff und ist mehrteilig; auch die Armaturenbretter wurden aus GFK gefertigt. Die markanten Panoramafenster bestehen aus Sicherheitsglas und sind gummigefasst. Das Maschinenraumdach setzt sich aus drei einzeln abnehmbaren Hauben zusammen, die zugleich Stromabnehmer und Haupt-

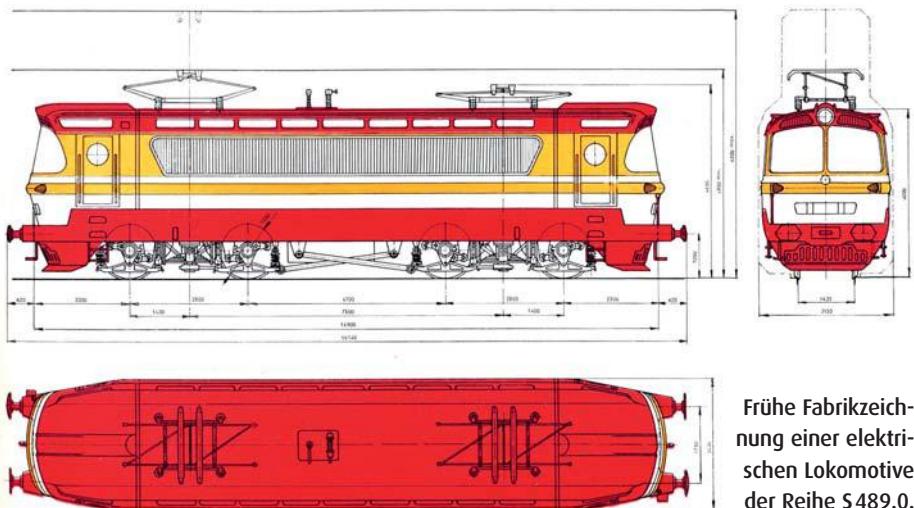
Die Laminátka – wie von einem anderen Stern

schalter tragen. In jedem Drehgestell befinden sich zwei voll abgedeckte, in Serie geschaltete Gleichstrommotoren mit Fremderregung.

Bereits am 23. Mai 1966 erreichte die erste Laminátka, nun bezeichnet als Baureihe S 489.0, später umbenannt in Baureihe 230, die damaligen Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD), genauer gesagt das Lokdepot in Brno-Maloměřice.

Die elektrischen Einphasenwechselstrom-Lokomotiven S 489.0 wurden von 1966 bis 1967 in drei Serien, bezeichnet als 47E1 bis 47E3, an die ČSD geliefert. Insgesamt produzierte Škoda 110 Lokomoti-

S 499.0050 durchfährt im Juli 1986 mit einem Güterzug den Bahnhof Planá u Mariánských Lázní (Plan) in Westböhmien an der Strecke von Stríbro (Mies) bzw. Tachov (Tachau) nach Mariánské Lázní (Marienbad).



Frühe Fabrikzeichnung einer elektrischen Lokomotive der Reihe S 489.0.

ven, die sowohl in Plzeň, Cheb (Eger), als auch in der südmährischen Hauptstadt Brno (Brünn) beheimatet wurden.

Eine Ausnahme stellten die Lokomotiven S 489.0086 und 0095 dar. Diese kamen nach ihrer Ablieferung in die Slowakei. Nach nur ungefähr einem Jahr, nach-

dem die Baureihe S 499.0 geliefert worden war, wurden sie in Brno beheimatet.

Die Lokomotiven der Baureihe S 489.0 übernahmen schnell die Hauptrolle auf den mit Wechselspannung elektrifizierten tschechoslowakischen Strecken. Ihre Aufgabe bestand darin, die inzwischen auslaufende Dampftraktion im gesamten Südtel des Staates zu ersetzen, wo ab den 1960er-Jahren mit Wechselspannung (25 kV/50 Hz) elektrifiziert wurde. Deshalb legten die Pilsener Konstrukteure die Fahrzeuge als Universal-Lokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und einer Traktionsleistung von 3200 kW aus. Die Laminatkas waren nach ihrer Auslieferung sogleich vor verschiedenen Zügen anzutreffen, vom Güter- bis zum Schnellzug, vornehmlich auf den Streckenabschnitten Kutná Hora – Havlíčkův Brod – Brno und Cheb – Plzeň. Ihr Einsatzradius erweiterte sich stetig mit den Fortschritten



Auf diesem Foto aus dem Jahr 2007 befindet sich 230.064 in der Wartungshalle des Brünner Lokdepots Maloměřice.



Mit einem extrem kurzen Güterzug passieren vier Laminátkas, geführt von 240.050, im Januar 2006 den Bahnhof Hluboká nad Vltavou (Frauenberg) in Südböhmen. Die Lokomotiven haben schon bessere Tage gesehen.



Trotz des Eisenen Vorhangs fanden auch osteuropäische Loktypen immer wieder Eingang in westliche Karten-Quartette. In zahlreichen Auflagen konnte man die Laminátka entdecken, die so im Westen bekannt wurde.

bei der Elektrifizierung weiterer Strecken, etwa von Plzeň nach České Budějovice (Budweis) und später auch von Jihlava (Iglau) nach Havlíčkův Brod. Bereits 1966 konnte man die Loks in Bratislava erleben und kaum zwei Jahre später sogar im entfernten Štúrovo und in Komárno an der Grenze zu Ungarn.

Eine Weiterentwicklung der Baureihe S 489.0 war die ab 1968 produzierte S 499.0, von der insgesamt 120 Lokomotiven abgeliefert wurden. Später wurden die S 499 als Baureihe 240 bezeichnet. Im Gegensatz zu ihren Vorgängerinnen waren die S 499.0 hauptsächlich für die Beförderung von Schnellzügen mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h bestimmt.

Die Produktion der formschönen Lokomotiven für die tschechischen Staatsbahnen endete 1970 mit der Ablieferung von 25 Exemplaren der Reihe S 499.1. Diese

waren mit ihrer nochmals gesteigerten Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h grundsätzlich zur Beförderung von Schnell- und Expresszügen bestimmt. Die allerletzten 20 Lokomotiven wurden nochmals nach Bulgarien exportiert, wo schließlich insgesamt 90 Laminátkas verschiedener Bauserien betrieben wurden.

Die Laminátkas erwiesen sich als sehr langlebig

Der wichtigste Unterschied der S 499.0 und S 499.1 (240) zur Baureihe S 489.0 (230) ist eine elektrodynamische Bremse mit einer Leistung von 2000 kW, die im gesamten Geschwindigkeitsbereich zur Verfügung steht.

Um die Jahrtausendwende wurde der elektrifizierte tschechisch-österreichische Grenzübergang Horní Dvorište/Summer-

au eröffnet. Für den grenzüberschreitenden Verkehr bauten die ČD-Werkstätten in České Budějovice drei Laminátkas der Reihe 240 (049, 055 und 062) zwischen 2003 und 2004 um. Diese modifizierten Zweispannungs-Maschinen (25 kV/50 Hz und 15 kV/16 $\frac{2}{3}$ Hz) wurden als Baureihe 340 eingereiht.

Die Laminátkas, welche an die ČSD geliefert wurden, trugen ein anderes Farbschema als ihre bulgarischen Schwestern der Baureihe E42. In einem gefälligen, vom Designer Diblik entworfenen Farbschema dominierten Hellrot und Gelb, ergänzt um eine silberfarbene Aluminiumleiste entlang beider Seitenwände. Zu dieser harmonischen Farbkombination trugen auch silberne Lüftergitter an den Seiten bei. Im Lauf der vielen Einsatzjahre änderte sich auch das Farbschema mehrmals. Anfang der 1970er-Jahre ordnete das Verkehrsmi-

Das Rentenalter ist noch nicht erreicht

Ein spezielles und noch junges Kapitel in der Laminátkas-Geschichte ist die Modernisierung von sieben Lokomotiven der Baureihe 230 zwischen 2009 und 2010 bei Pars Nova, einer Tochter der Škoda Transportation

Group, die sich auf die Modernisierung und Reparatur von Schienenfahrzeugen spezialisiert hat. Die Lokomotiven wurden mit modernen Führerständen ausgestattet sowie unter anderem mit einer Klimaanlage, LED-Beleuchtung,

GSM-R-Funkanlagen und auch mit den Zug-sicherungsanlagen Mirel-VZ1 und -3A. Ferner erhielten die modernisierten Laminátkas ein rechnerbasiertes Steuersystem, einen neuen Vakuumhauptschalter, neue Kompressoren und manches mehr. In der aktuellen ČD-Cargo-Lackierung wurden sie dem Depot in České Budějovice zugeteilt. Dank ihrer neuen Softwareausstattung und der Zugsicherungsanlage VZ3A dürfen die Loks auch auf ungarischen Eisenbahnstrecken fahren. Dort kann man sie übrigens bei der Beförderung von Güterzügen aus der Slowakei weiter über Ungarn bis zur rumänischen oder serbischen Grenze antreffen.



Der Prototyp der modernisierten Laminátkas (230.095) auf der Messe in Brno 2009.



Das Führerpult macht einen modernen Eindruck; es lässt nicht an eine 50 Jahre alte Lok denken.



240.107 im Standard-Anstrich von ČD Cargo: Sie durchfährt im Januar 2010 den Grenz-Bahnhof Breclav in Richtung Slowakei und Ungarn.

nisterium eine sogenannte einheitliche Lackierung aller Triebfahrzeuge an, wobei jede Antriebsart ihre eigene Farbe erhielt. Wechselstromlokomotiven wie die Laminatkas erhielten folgende Farbkombination: rotes Unterteil des Wagenkastens, cremefarbenes Oberteil. Später wurden an den Stirnseiten der Triebfahrzeuge orangefarbene, danach gelbe horizontale Sicherheitsstreifen angebracht. Der real existierende Sozialismus ignorierte ästhetische Regeln und so wurden viele dieser eleganten Triebfahrzeuge vor Jahren gar mit einer komplett roten Lackierung verunstaltet, die jedoch nicht lange erhalten blieb. 1988 wurde ein neues Farbschema eingeführt: Der ganze Wagenkasten wurde in hellem Zinnoberrot lackiert, im Mit-

Eine der ersten Fahrten der modernisierten Serie 340 mit einem Sonderzug im Mai 2003 in Ceské Budějovice. Die Lackierung ist einfach umwerfend.

telteil ergänzt durch einen breiten gelben Streifen. Ab 1993, nachdem die ČSD in die Tschechischen Bahnen (ČD) und die Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ŽSR, später ZSSK) aufgeteilt worden waren, griff man bei der ČD auf die Ursprungslackierung zurück. Seit 2007 zeigen die meisten

ČD-Laminatkas eine gefällige Kombination aus Blautönen, das Corporate Design ihres Besitzers, der Bahngesellschaft „ČD Cargo“. Inzwischen sind einige Maschinen für private Eisenbahnverkehrsunternehmen unterwegs und zeigen gänzlich neue Lackierungsvarianten. □ Martin Harak



FOTOS: MARTIN HARAK

Schnelli's Meter
Michael Schnellenkamp
Treiser Pfad 1
D-35418 Buseck

22.2
1000
meterspur.com

„Both & Tilmann“ aus Dortmund lieferte für die Hohenlimburger Kleinbahn, die Plettenberger Straßenbahn und andere Unternehmen unter anderem Meterspur-Rollwagen in unterschiedlichen Längen. Mein Vorbild hat 7,20 Meter Länge. Die Rollwagen waren "handgebremst". Auf einem kleinen Sitz zwischen den Drehgestellen saß ein Bremser und betätigte die Spindelbremsen je nach Pfeifsignal von der Lokomotive. Das Modell aus Zink-Druckguss durchfährt leicht 400-mm-Radien. Die Räder besitzen RP-25-Profil. In den Drehgestellen sind Gleitlagerbuchsen eingesetzt, die einen leichten Lauf garantieren. Mitgeliefert werden: eine Kuppelstange (4 Meter im Original), zwei Kuppelbolzen und vier Unterlegkeile. Die Keile halten auf einem in der Fahrbahn eingelassenen Stahlkörper. Die 89 mm lange Kuppelstange kann entweder mit dem Bolzen befestigt oder zum schnellen Spielen, auf den Dorn aufgesteckt werden. Lackiert sind die Modelle in RAL 7023. Drehgestelle und Kleinteile in Schwarz. Die Modelle sind unbeschriftet um sie möglichst universell einsetzen zu können. Mitgeliefert wird aber ein Bogen mit Wagennummern, da sehr häufig viele Rollwagen im Einsatz waren und alle eine Nummer an der Seite hatten.

Unter der Artikelnummer 7230 sind die Rollwagen zum Preis von je 150,00 Euro bestellbar. Die Modelle werden ab Mitte November ausgeliefert. Eine passende Bremserfigur ist in Arbeit.

4 Unterlegkeile werden durch Magnete auf einem eingelassenen Stahlkörper gehalten.

Weitere Informationen sowie Bestellmöglichkeiten gibt es im Shop unter: [Schnelli's Meter](http://www.schnellenkamp.com) | [www.schnellenkamp.com](http://www.meterspur.com) oder www.meterspur.com



14. Mai 1988: Soeben hat 86 501 einen Sonderzug aus Aue nach Annaberg-Buchholz gebracht. Nun rückt sie ins Bw ein. An der nördlichen Bahnhofsausfahrt unterquert die Straße nach Sehma die Gleisanlagen. Am Brückengeländer prangt die Werbung der Staatlichen Versicherung.

Nur rund zwei Jahrzehnte lang gehörte Werbung zum Straßenbild der DDR. Doch die Werbebanner der Staatlichen Versicherung der DDR überlebten vielerorts das Werbeverbot von 1975. Sie wurden zum schmückenden Beiwerk zahlreicher Eisenbahnfotografien.

Immer gut versichert

Neben politischen Parolen gab es in der DDR auch in begrenztem Rahmen öffentliche Werbung für verschiedene Produkte. Angesichts der allgemein bekannten Warenknappheit im Sozialismus war dies oftmals ein Hohn.

Die Anfänge des Werbewesens im Osten Deutschlands reichen bis in das Jahr 1953 zurück. Sie sollen auf eine Anweisung

50 849 dampft am 22. Februar 1981 in Schwarzenberg an der Werbung für die Staatliche Versicherung der DDR vorbei. Die Fahrgäste der Reichsbahn hatten sicher keinen Bedarf an einer Kasko-Versicherung.



der sowjetischen Militärdiktatur zurückzugehen. Allerdings hatte Werbung in der DDR eine völlig andere Aufgabe als beim sogenannten Klassenfeind: Im Osten ging es nicht darum, die Konkurrenz mit immer tolleren Ideen auszustechen – das Ziel bestand vor allem darin, Ladenhüter loszuwerden, also das Kaufverhalten der Menschen zu steuern und pädagogisch

Die Schilder überdauerten das Werbeverbot bis 1989

auf sie einzuwirken. Nach einer kurzen Blüte begann mit dem Amtsantritt Erich Honeckers 1971 der langsame Niedergang der Werbung in der DDR. Der endgültige Todesstoß kam 1975: Per Gesetz ließ der Ministerrat die Inlandswerbung verbieten.

Alles in allem wurde der DDR-Bürger gerade einmal zwei Jahrzehnte lang im Fernsehen, in Zeitungen und auf öffentlichen Werbetafeln mit Reklame umworben. Interessanterweise überlebten trotz Werbeverbots die Werbetafeln der Staatli-



Juni 1987: Während Lok 10 des VEB Kombinat Mansfeld die Straße kreuzt, haben die Volkspolizisten ausreichend Zeit, das Werbeschild an der Brücke der Regelspurstrecke zu studieren.

chen Versicherung der DDR die 1970er- und 1980er-Jahre bis zur Wende. Bevorzugt an Eisenbahnbrücken über stark befahrenen Straßen und Autobahnen prangten vielerorts die Schilder der Staatlichen Versicherung. Die drei häufigsten Slogans lauteten „Vorsorgen – versichern – gesi-

chert sein“, „versichert – gesichert“ oder „KASKO – bevor es zu spät ist“. Auf der rechten Seite der Schilder war stets das Emblem des Werbetreibenden angebracht: eine stilisierte dreiköpfige Familie unter einem schützenden Dach, das aus den Buchstaben „V“ und einem Spiegelbild

120 207 des Bw Pankow durchfährt am 29. August 1986 mit einem Containerzug von Wriezen nach Seddin den Bahnhof Berlin Ostkreuz. Hier ist die Werbung der Staatlichen Versicherung an der Fußgängerbrücke zum S-Bahnsteig platziert.



FOTOS (3): RAINER HENRICH



An der Stadtgrenze zwischen Coswig und Radebeul überquerte die Eisenbahnstrecke Dresden-Berlin die Staatsstraße. Anlässlich einer Fahrzeugausstellung in Radebeul verkehrte 62015 am 19. August 1989 mit einem Sonderzug von Dresden nach Großenhain Berliner Bahnhof.

gebildet war. Die Staatliche Versicherung der DDR mit Sitz in Berlin war der einzige Versicherer der Republik für Privatkunden.

Die einzige Versicherung für Privatkunden in der DDR

Sie entstand aus der Deutschen Versicherungs-Anstalt, die nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges von der Sowjeti-

schen Militärdadministration in Deutschland (SMAD) in der Sowjetischen Besatzungszone gegründet wurde.

Die Staatliche Versicherung bot Policen für den Schutz von Gebäuden wie beispielsweise Hausratversicherungen, für die Absicherung privater Haftpflichtrisiken, für Lebensversicherungen und Unfallversicherungen sowie für Kfz-Haftpflicht- und KASKO-Versicherungen. Daneben war sie

auch für die Krankenversicherung von Selbstständigen, Freiberuflern sowie LPG- und PGH-Mitgliedern zuständig.

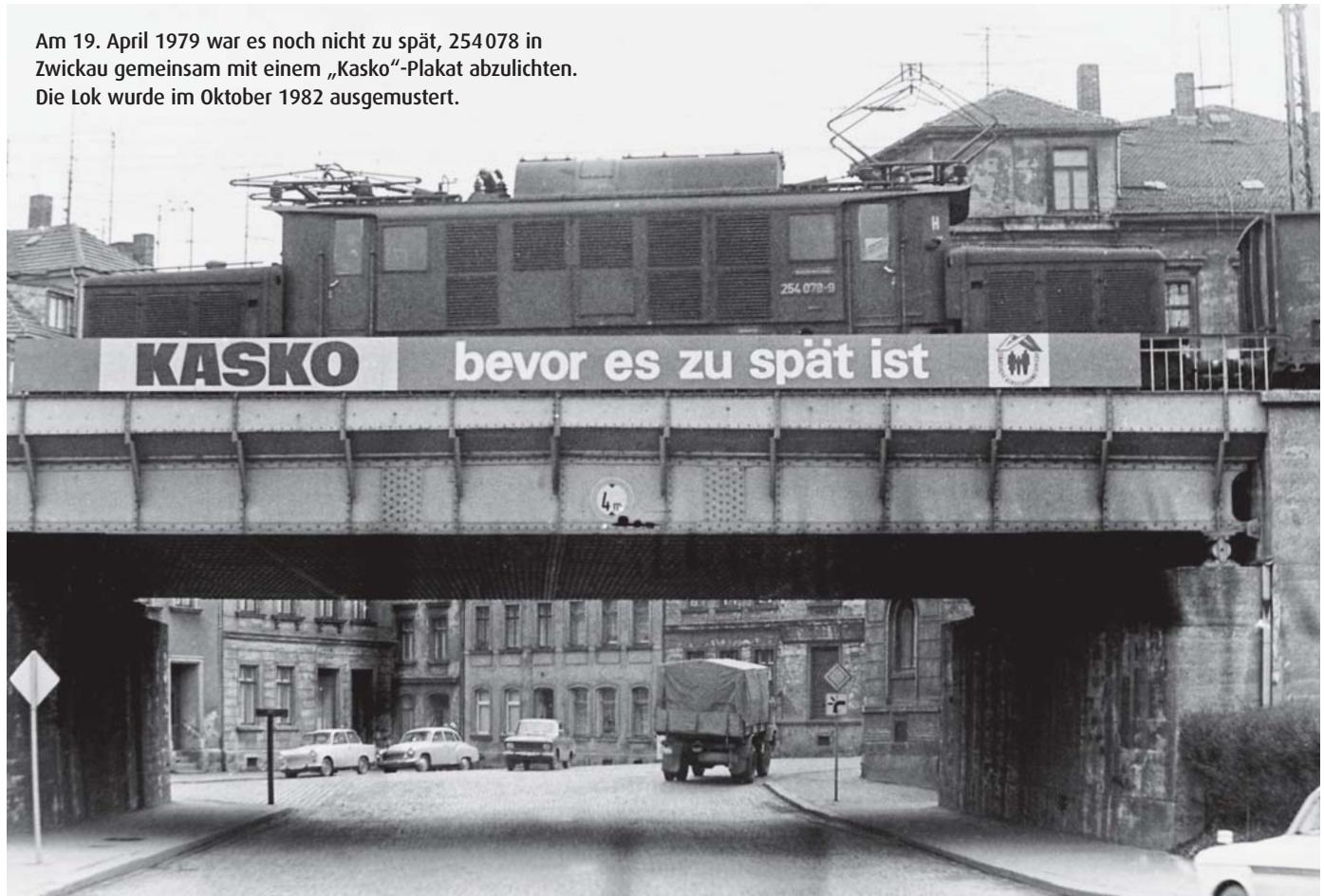
Am häufigsten war übrigens die Werbetafel zum KASKO-Angebot der staatlichen Versicherung anzutreffen: Angesichts des geringen Motorisierungsgrades und der wenigen privaten Automobile in einem Land, in dem Wartezeiten von bis zu 15 Jahren für ein neues Auto keine Seltenheit waren, beinahe eine Provokation.

Aus heutiger Sicht betrachtet, bildet das „KASKO“-Versicherungsschild mit einem darüber hinwegdampfenden Schnellzug eine ungewollte und doch willkommene Einheit. Den Lauf der Zeit konnten auch die blau-weiß-gelben Plakate freilich nicht aufhalten. Die meisten Lokomotiven, die einst an den Plakaten vorüberdampften endeten in den Hochöfen.

Die Staatliche Versicherung wurde im Jahr 1990 von der Allianz übernommen – vielleicht leben die einst alltäglichen Werbemotive künftig zumindest auf so mancher Modellbahnanlage fort. □

Rainer Heinrich

Am 19. April 1979 war es noch nicht zu spät, 254078 in Zwickau gemeinsam mit einem „Kasko“-Plakat abzulichten.
Die Lok wurde im Oktober 1982 ausgemustert.



FOTOS: RAINER HEINRICH

Weitere noch lieferbare Titel
aus der Reihe MIBA-Spezial



MIBA-Spezial 118
**Großer Plan für
kleine Bahn**
Best.-Nr. 120 11818



MIBA-Spezial 119
**Landschaft mit
Landwirtschaft**
Best.-Nr. 120 11919



MIBA-Spezial 120
**Warten, pflegen,
verbessern**
Best.-Nr. 120 12019



MIBA-Spezial 121
**Nebenbahnen
Strecken, Bauten, Züge**
Best.-Nr. 120 12119



MIBA-Spezial 122
**Projekte mit
Pfiff**
Best.-Nr. 120 12219



MIBA-Spezial 123
Hochbauten
Best.-Nr. 120 12320



MIBA-Spezial 124
Modellbahn-Betrieb
Best.-Nr. 120 12420



MIBA-Spezial 125
Mehr Wagen wagen
Best.-Nr. 120 12520

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,-

Die Spezialisten

The cover features a large, detailed illustration of a model railway layout with various tracks, buildings, and trains. Text on the cover includes:
SPEZIAL 126
MIBA SPEZIAL 126
DIE EISENBAHN IM MODELL
Ivo Cordes:
**Keine Bahn
ohne Plan**
Das Beste am Norden:
HH-Hauptbahnhof in N
Reinhold Barkhoff zeichnet
Motive für Module
Rangieren an der Waterkant
Hafenbahn mit Ladekran

Auch bei der Erstellung einer Modellbahn kann man natürlich einfach drauflos bauen. Sinnvoll ist das aber nicht, denn Änderungen an der fertigen Anlage sind weit schwieriger zu realisieren als auf dem Papier. Wer sich also später nicht über sich selbst ärgern möchte, sollte rechtzeitig einen ausgeklügelten Plan erstellen.

Wir haben einen Verschiebe- und Rangierbahnhof im Angebot, der aber dennoch nur die Fläche einer normalen Modellbahn beansprucht. Wer es lieber maritim möchte, könnte sich am Entwurf einer Hafenbahn orientieren. Endbahnhöfe sind stets eine betriebliche Besonderheit, die den auf der Modellbahn hochwillkommenen Lokwechsel und viele weitere Rangieraufgaben zu erfüllen hat. Daher darf so eine Bahn in der Auswahl nicht fehlen.

Unser großes Spektrum reicht vom großen Hauptbahnhof (Hamburg als Betriebsdiorama in N) bis hin zur kleinen Nebenbahn (Vicinalbahn Aschau).

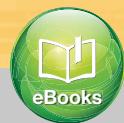
**108 Seiten, Format A4, mehr als 200 Abbildungen,
Klebebindung**

Best.-Nr. 12012620 | € 12,-



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestsellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481100,
bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de



Auch als eBook verfügbar!

Alle lieferbaren und 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.



Den meisten Eisenbahnfreunden dürfte Oschersleben als Refugium der 50³⁵ bekannt sein. Doch die Beheimatungsgeschichte war spannend.

Bei der Deutschen Reichsbahn (DR) gab es eine Vielzahl von kleinen Bahnbetriebswerken, die auch als Vorbilder für die Modellbahn dienen könnten. Eines davon ist Oschersleben, bekannt durch die letzten Einsätze von Regelspur-Dampfloks der DR.

Kompakt fürs Eck

Im Westen der Magdeburger Börde liegt Oschersleben. Der großflächige Anbau von Zuckerrüben auf den fruchtbaren Böden führte zum Bau mehrerer Zuckerfabriken zwischen 1840 und 1895. Währenddessen entwickelte sich Oschersleben zu einem regionalen Bahnknoten: Im Jahr 1843 eröffnete die Braunschweigische Staatseisenbahn die Strecke Wolfenbüttel – Jerxheim – Oschersleben und die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft (MHE) startete den Verkehr auf ihrer Stammstrecke. Dank des Ost-West-Verkehrs verzeichneten beide Bahnen ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen. Dazu trugen ab 1848 auch die Schnellzüge

Berlin – Köln bei. Nördlich des Rangierbahnhofs entstand die erste Lokstation; die MHE errichtete einen zweigleisigen Rechteckschuppen mit vier Ständen, einer kleinen Werkstatt und einem Wasserturm mit 50 Kubikmetern Fassungsvermögen. Wasserkran, Schlackegrube, Drehscheibe und Kokslager mit Sturzbühne ergänzten die Anlagen. Die Braunschweigische Staatseisenbahn musste für die Nutzung eine Entschädigung an die MHE zahlen.

Das Herzogtum Braunschweig-Lüneburg verkaufte seine Staatsbahn 1869 an die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft (BEG). Diese verzeichnete allerdings ab 1872 rückläufige Beförderungszahlen



FOTO: SLG. ENDISCH
24 004 verlässt mit einem Personenzug nach Schneidlingen den Hp Gröningen-Heyenburg.

im Ost-West-Verkehr. Grund war die MHE-Strecke Lehrte – Oebisfelde – Stendal, die eine direkte Verbindung zwischen Hannover und Berlin herstellte. Die Strecken der MHE wurden ab 1880 von der Preußischen Staatsbahn betrieben. Oschersleben gehörte nun zum Bereich der Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) Magdeburg. Diese wandelte die Lokstation in eine Stationsschlosserei des Maschinenamtes (MA) Halberstadt um.

Auch die BEG geriet in das Blickfeld der Preußischen Staatsbahn. Die Übernahme der BEG verzögerte sich aber bis 1895.

Ab Mitte der 1880er-Jahre forderte der Kreis Oschersleben eine weitere Erschließung der westlichen Magdeburger Börde, denn dort waren mehrere Braunkohlengruben und Zuckerfabriken entstanden. Da die KED Magdeburg den Bau einer Bahn jedoch ablehnte, gründeten Vertreter der Stadt Oschersleben ein Eisenbahn-Komitee: Die Oschersleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft (OSE) konnte 1899 ihre Nebenbahn in Betrieb nehmen. Dank der OSE gewann der Eisenbahnknoten Oschersleben wieder an Bedeutung.

Bahnknoten mit vier abgehenden Strecken

Allerdings hatte der Bahnhof Ende des 19. Jahrhunderts seine Leistungsgrenze erreicht, vor allem im Rangierbahnhof und der Stationsschlosserei. Die Bahnanlagen wurden daher zwischen 1899 und 1903 großzügig erweitert. Die Suche nach einer neuen Fläche für die Stationsschlosserei war jedoch schwierig: Das alte Areal wurde für die Erweiterung des Rangierbahnhofs benötigt. Die Flächen seitlich des Personen- und Güterbahnhofs waren bereits bebaut. Lediglich in der Nähe des Bahnübergangs Fabrikstraße besaß die Staatsbahn noch Bauland. Im Sommer 1901 konnten die Anlagen dort in Betrieb genommen werden. Kernstück war der Ringlokschuppen mit sieben Gleisen. Zwischen dem Lokschuppen und der Fabrikstraße entstand ein kleines Verwaltungsgebäude. Die in den 1890er-Jahren errichtete Wasserstation wurde stillgelegt und umgebaut. Hier waren fortan Lager und Werkstatt untergebracht. Zudem entstand ein neuer Wasserturm mit 200 Kubikmeter großem Vorratsbehälter. Die beiden hintereinander angeordneten Türme ga-

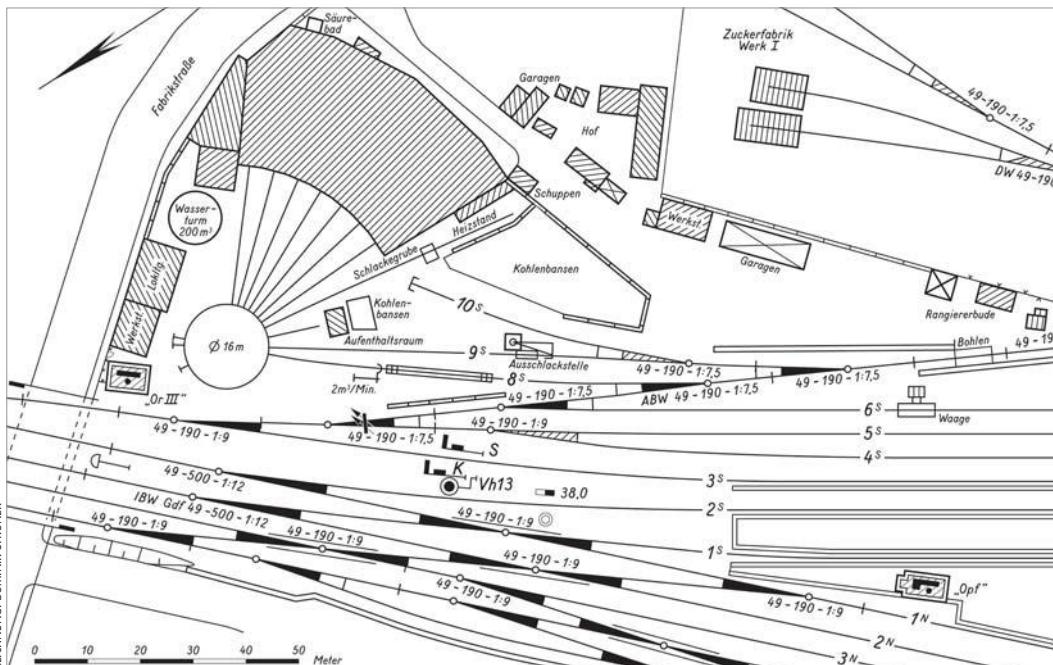
FOTO: FRIEDEMIR KOHLER/SIGGENDISCH



Vom Bahnsteig aus bot sich ein guter Blick hinüber zum Bw. Bis weit in die 80er-Jahre konnten die Fans dort noch Regelspur-Dampfloks bewundern und verewigen (22. Oktober 1988).

ben der Stationsschlosserei ein unverwechselbares Aussehen. Untypisch für einen preußischen Lokbahnhof war die Anordnung der Bekohlung. Entgegen des sonst üblichen Betriebsablaufs (Bekohlen, Entschlacken, Lösche ziehen, Drehen und Abstellen) mussten Kohlebansen und -kran hinter der Drehscheibe, zwischen Straße und Wasserturm, angeordnet werden. Das Gleis des Schuppenstandes 1 wurde zum Bekohlen genutzt. Schlackegrube und Wasserkran befanden sich an der Zufahrt Drehscheibe. Zu diesem Zeitpunkt waren meist vier Loks der Gattung G 3 und zwei T 3 stationiert. Bis 1910 zog man beide Gattungen ab und ersetzte sie durch G 7¹, von der fortan meist vier Exemplare beheimatet waren. Während des

Ersten Weltkriegs erreichten diese Maschinen ihre Leistungsgrenze und wurden durch G 8¹ ersetzt. Mehr als 55 Jahre lang prägten diese Vierkuppler nun das Bild auf den Strecken rund um Oschersleben. Sie bespannten in erster Linie Güterzüge nach Blumenberg, Börsum, Halberstadt, Jerxheim und Magdeburg-Buckau. Hinzu kamen Reisezüge nach Gunsleben und der Rangierdienst. Ab 1919 erhielt Oschersleben als Ersatz für zwei G 8¹ Tenderloks der Gattung T 9¹, die im Rangierdienst und auf der Strecke nach Jerxheim eingesetzt wurden. Anfang 1923 übernahmen zwei fabrikneue T 14¹ diese Aufgaben. Zu jener Zeit wandelte die RBD Magdeburg die Stationsschlosserei in ein selbstständiges Bahnbetriebswerk um. Mit durchschnittlich



Das Bw lag südlich der Ausfahrt in Richtung Blumenberg/Magdeburg. Die Zeichnung zeigt den letzten Bauzustand im Jahr 1991.

acht Maschinen war Oschersleben jedoch die kleinste Dienststelle im Direktionsbezirk. Mit Beginn der Weltwirtschaftskrise gingen die Beförderungsleistungen deutlich zurück, mit gravierenden Folgen auch für das Bw: Die DRG löste im Herbst 1931 die RBD Magdeburg auf. Oschersleben unterstand nun der RBD Hannover, welche kleinere Dienststellen auflöste. Das Bw Oschersleben unterstand ab 1932 als Lokbahnhof dem Bw Halberstadt. Ab 1943 zog man die 55²⁵⁻⁵⁶ ab. Als Ersatz kamen Loks der Baureihen 38¹⁰⁻⁴⁰ (pr. P8) und 56²⁰⁻²⁹ (pr. G8.2). Während die P8 Reisezüge auf den Strecken Oschersleben – Wolfenbüttel – Braunschweig und Magdeburg – Halberstadt bespannte, brachte die G 8² Güterzüge nach Börßum, Blumberg, Halberstadt, Jerxheim und Magdeburg-Buckau.

Refugium preußischer Dampflokbauarten

Mit dem Einmarsch der US-Armee endete am 11. April 1945 der Zweite Weltkrieg in Oschersleben. Als jedoch am 2. Juli 1945 Einheiten der Roten Armee die Magdeburger Börde besetzten, änderte sich die betriebliche Situation grundlegend: Auf Befehl der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland wurde der Verkehr zwischen Gunsleben und Jerxheim eingestellt. Die OSE endete fortan hinter dem Bahnhof Hötensleben. Der eingesetzte Bahnhofskommandant überwachte den Betrieb im Eisenbahnknoten sowie auf den Strecken nach Gunsleben und Hötensleben.

Fasst fünf Jahrzehnte lang prägten pr. G8² den Betrieb rund um Oschersleben. 55 5518 zieht im Sommer 1970 einen Nahgüterzug bei Magdeburg in Richtung der Heimatdienststelle.



FOTO: HELMUT CONSABEL / SG ENDISCH

Im Zuge der Gattungsbereinigung 1947 zog die DR die zunächst eingesetzte Baureihe 57¹⁰⁻³⁵ ab. Dafür erhielt der Lokbahnhof wieder die 55²⁵⁻⁵⁶, die in erster Linie zwischen Magdeburg und Halberstadt eingesetzt wurden. Für die Strecke nach Gunsleben kamen Loks der Baureihe 74⁴⁻¹² (pr. T12). Durch die Übernahme der Strecken Oschersleben – Hötensleben sowie Aschersleben – Schneidlingen – Nienhagen durch die DR am 1. April 1949 gewann Oschersleben erheblich an Bedeutung. Daher erhob die Rbd Magdeburg die Dienststelle am 1. Januar 1950 wieder zum Bahnbetriebswerk. Außerdem investierte man in die baulichen Anlagen: Die Bekohlung vor dem Schuppenstand 1 behinderte zusehends den Betrieb. Die DR ließ neben dem Lokschuppen einen neuen größeren Kohlebansen anlegen. Außerdem wurde zwischen den Gleisen zur Drehscheibe ein elektrischer Einheitskohlekran aufgestellt. Neben dem Lokschuppen entstand ein Abstellgleis für eine Heizlok. Bis 1952 kamen ein neuer Schlacke- und Löschebansen sowie ein Aufenthaltsgebäude hinzu. Auf der Fläche der alten Bekohlungsanlage wurden zwei kleine Flachbau-

ten errichtet, die von der Verwaltung, Leitung und einem Teil der Werkstatt genutzt wurden. Währenddessen kam es wieder zu Veränderungen im Fahrzeugpark. Die T12 war auf den steigungsreichen Strecken nach Hötensleben und Schneidlingen überlastet. Aus diesem Grund verfügte die Rbd Magdeburg 1951 einzelne Exemplare der Baureihen 92⁵⁻¹⁰ (pr. T13) und 92⁶⁴⁻⁶⁵ nach Oschersleben, die auch Leistungen auf der Nebenbahn Nienhagen – Dedelevben übernahmen. Zwar entsprachen diese Vierkuppler in Sachen Zugkraft den Vorstellungen des Betriebs, doch die starren Fahrwerke beanspruchten den Oberbau. Daher folgten bald 91³⁻¹⁸ (pr. T9³) und 91⁶⁴⁻⁶⁵. Dieses Tenderlok-Sammelsurium ließ jedoch keine rationelle Unterhaltung zu, so dass man ab 1955 die Baureihe 94²⁻⁴ (pr. T16) nach Oschersleben verfügte. Im Oktober 1955 trafen gar drei fabrikneue Exemplare der Baureihe 83¹⁰ ein, der Einsatz währte aber nur wenige Monate. Als Ersatz kamen zwei 64 und die vier bei der DR verbliebenen 24. Die Maschinen wurden in erster Linie auf den Verbindungen nach Magdeburg, Schneidlingen und Gunsleben eingesetzt. Beide



FOTO: FRIEDEM KOHLER / SG ENDISCH

Der elektrische Einheitskohlekran erleichterte ab 1950 die Arbeit und half lange Jahre bei der Versorgung der Baureihe 64 mit Brennstoff.



FOTO: DIRK ENDISCH

Ab Anfang der 1950er-Jahre bestand neben dem Lokschuppen auch ein Gleis für eine Heizlok. 50 3684 diente noch 1990 diesem Zweck.

Baureihen waren bei den Personalen aufgrund ihrer Zugkraft und Laufruhe beliebt. Allerdings stand die Baureihe 24 bezüglich der zahlreichen Rückwärtsfahrten in der Kritik. Daher gab man 1957 die Steppenpferde im Tausch gegen weitere 64 an das Bw Jerichow ab. Fortan bestimmten die Baureihen 64 und 55²⁵⁻⁵⁶ das Bild in Oschersleben.

Mitte der 50er-Jahre gab die DR eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Bw Oschersleben in Auftrag. 1961 waren dort 143 Eisenbahner beschäftigt. Doch das Vorhaben, die Werkstatt aufzulösen, stieß auf massiven Widerstand der Belegschaft. Die meisten Betroffenen drohten, zu kündigen und besser bezahlte Stellen in der volkseigenen Industrie anzunehmen. Da der DR aber ständig Arbeitskräfte fehlten, wurde beschlossen, in Oschersleben die zentrale L0-Werkstatt einzurichten. Am 1. März 1963 wandelte die Rbd Magdeburg das Bw in eine Einsatzstelle (Est) des Bw Halberstadt um. Dieses übernahm zwei Loks der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰, sechs 55²⁵⁻⁵⁶ und fünf 64. 1963 entfiel der Umlauf für die P8. Die 64 bespannten neben den Zügen auf den Nebenbahnen nach Gunsleben, Höttensleben und Schneidlingen auch Reisezüge auf der Verbindung Magdeburg – Nienhagen. Die Leistungen

Blick aus dem Lokschuppen am 5. Mai 1991: Hinter 114 774 erkennt man die Streckengleise und am rechten Bildrand den Bahnübergang Fabrikstraße.



mäßig drei 50³⁵, die in erster Linie Güterzüge nach Blumenberg, Dodendorf, Halberstadt, Magdeburg-Buckau und -Rothensee sowie Schönebeck (Elbe) brachten. Da die 50³⁵ aber für die 16-Meter-Drehscheibe zu lang waren, wurden die Loks Tender voran in Richtung Magdeburg eingesetzt.

Anfang der 1970er-Jahre verlor die Baureihe 64 an Bedeutung. Nach der Einstellung des Betriebs nach Höttensleben wurden nur noch zwei Exemplare benötigt. Sie bespannten Züge nach Gunsleben sowie

auf der Verbindung Magdeburg – Nienhagen. Ab dem Sommer 1973 benötigte die Est Oschersleben planmäßig lediglich eine Tenderlok, die meist nach Gunsleben fuhr. Ab dem Frühjahr 1974 stand für diesen Dienstplan nur noch 64 182 zur Verfügung, im Sommer 1974 wurde sie durch 64 282 ersetzt. Am 11. Mai 1975 hatte die Maschine ausgedient, ihre Aufgaben übernahm eine Diesellok der Baureihe 110.

Trotz dieser Entwicklung war die Est Oschersleben noch immer eine Dampflokhoiburg. Das Rückgrat in der Zugför-



Nur wenige Jahrzehnte lang bestimmten die Dieselloks das Bild im Oscherslebener Ringlokschuppen. Am 26. Mai 1990 waren dort 112 582, 114 366 und 112 270 versammelt.



Die Rückseite des Ringlokschuppens bot mit Bockkran und Lagerschuppen auch nach der Stilllegung des Bahnbetriebswerkes noch viele Anregungen für die Gestaltung im Modell.

nach Schneidlingen entfielen mit der Einstellung des Zugverkehrs 1966. Die G 8¹ brachte Güterzüge nach Magdeburg-Buckau und Halberstadt. Hinzu kamen Leistungen auf der Nebenbahn Blumenberg – Schönebeck (Elbe), Übergaben nach Hadmersleben und der Rangierdienst. Mittelfristig wollte das Bw Halberstadt dafür die Baureihe 50³⁵ einsetzen, doch das Vorhaben verzögerte sich wegen fehlender Maschinen. Noch im Sommer 1970 setzte Oschersleben täglich vier G 8¹ ein. Erst im Dezember 1970 traf eine Diesellok der Baureihe 106²⁻⁹ für den Rangierdienst ein. Da nun nicht mehr genügend betriebsfähige 55 zur Verfügung standen, übernahm Oschersleben eine G 10 (57 2619), die noch einige Zeit gemeinsam mit 55 2970 und 7258 eingesetzt wurde. Erst im Februar 1971 traf mit 50 3501 die erste Reko-50 in der Bodestadt ein. Ab Dezember 1972 besaß Oschersleben plan-

FOTOS (2): FRIEDEM KOHLER / SIG ENDISCH



FOTO: FRIEDEMIR KÖHLER / SLG. ENDISCH

Die Infrastruktur erinnert noch vollständig an die Dampflokzeit, doch im Sommer 1989 waren in Oschersleben nur noch Dieselloks wie 114 464 oder eine 106 anzutreffen.

derung bildete nun allein die Baureihe 50³⁵, von der täglich vier Maschinen unter Dampfstanden. Während drei Loks für den Plandienst benötigt wurden, diente die vierte als Reserve für die Oberdispatcherleitung. Zu den langjährigen Stammloks der Est gehörten 50 3501, 3512, 3559, 3562, 3606, 3631, 3632 und 3662. Im Sommer 1982 entfiel die Dispo-Maschine. Fünf Jahre später gehörte die Est Oschersleben zu den letzten Dienststellen der DR, die planmäßig Dampfloks in der Zugförderung einsetzten. Im Sommer 1987 waren 50 3556, 3700 und 3705 in der Bodesstadt stationiert. Im Januar 1988 bestritt die Est Oschersleben mit 50 3520, 3556 und 3606 ihren dreitägigen Umlauf, der nach wie vor in erster Linie Güterzüge auf der Strecke Magdeburg – Halberstadt vorsah. Einzelne Leistungen nach Altenweddingen und Gunsleben ergänzten den Umlauf. Im Frühjahr 1988 rechnete das Bw Halberstadt damit, die Dampfloks bis zum Fahrplanwechsel abstellen zu können. Da jedoch nicht genügend Maschinen der Baureihe 114 zur Verfügung standen, bestand auch ab 29. Mai 1988 wieder ein Dienstplan für die Reko-50. 50 3559, 3606 und 3662 waren nun die letzten drei regelspurigen Dampfloks der DR, deren Ende sich im Spätsommer 1988 abzeichnete. Zuerst schied 50 3606 am 22. September 1988 aus. Ihn folgte 50 3662 am 5. Oktober 1988. Damit besaß Oschersleben nur noch 50 3559, die als Deutschlands letzte planmäßig eingesetzte Dampflok in die Eisenbahngeschichte einging. Ein Schieberschaden beendete am 22. Oktober

1988 den Einsatz. Nach einer Reparatur wurde die Lok am 24. Oktober 1988 nach Halberstadt überführt, wo sie für die bevorstehende Abschiedsfahrt vorbereitet wurde. Am 29. Oktober 1988 beendete 50 3559 mit den Zügen P8447, 8448 und 8457 auf der Strecke Magdeburg – Halberstadt – Thale Hbf die Dampflokzeit.

Dampflokende im Oktober 1988

Fortan setzte die Est Oschersleben nur noch Dieselloks der Baureihen 101⁵⁻⁷/102¹, 105/106²⁻⁹, 112 und 114 ein. Doch mit der Wende in der DDR und der Wiedervereinigung brachen die Beförderungsleistungen auf den Strecken rund um Oschersleben binnen weniger Monate zusammen. Bereits 1991 begann das Bw Halberstadt damit, die Umläufe der Est Oschersleben zu kürzen. Am 1. Januar 1992 wurde die Werkstatt geschlossen und das verbliebene Personal nach Halberstadt versetzt. Mit der Einstellung des

Zugverkehrs auf der Strecke nach Gunsleben im Mai 1992 verlor die Est Oschersleben endgültig ihre Existenzgrundlage. Am 26. September wurde sie aufgelöst. Bis zum Jahresende 1992 räumte man den Lokschuppen und die Nebengebäude.

Anfang 1993 wurde die ehemalige Einsatzstelle an einen Privatmann vermietet, der hier einige Eisenbahnfahrzeuge abstellte. Doch diese Nutzung währte nur kurz. Bereits Ende 1994 wurde der Lokschuppen an die Deutsche Bahn AG zurückgegeben, welche das Gelände im März 1995 zum Abbruch freigab. Da jedoch dafür weder Geld noch Arbeitskräfte zur Verfügung standen, wurde das Gelände sich selbst überlassen. Wind und Wetter zerstörten langsam die Bausubstanz, die Gleisanlagen wurden von der Natur zurückeroberzt. Erst im September 2013 erfolgte der Abriss des Lokschuppens. Die beiden Türme blieben jedoch erhalten und wurden mit dem Areal des ehemaligen Bw Oschersleben im Sommer 2018 an Privatleute verkauft. □ *Dirk Endisch*



FOTO: DIRK ENDISCH

Ab Ende 1992 waren die Oscherslebener Bw-Anlagen funktionslos. Elf Jahre später hatte sich die Natur die Flächen bereits zurückgeholt. Im Jahr 2013 folgte der Abriss des Lokschuppens.



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
- ▶ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0
- ▶ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- ▶ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- ▶ 5 Parkplätze in der Vogteistraße 18

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 ◀◀◀

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

info@donnerbuechse-gebrauchtware.com
WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM
 /donnerbuechse.koeln  /donnerbuechsekoeln

Die Eisenbahnen Rumäniens waren immer eine Welt der Gegenstände. Während des Kommunismus wurde vieles durch eine Rationalisierungswelle geglättet, doch die wirtschaftliche Instabilität der ersten Jahrzehnte nach 1989 hatte eine ungleichmäßige Entwicklung zur Folge. So machen abenteuerliche Zugzusammenstellungen und altägyptische Triebwagen das Bild der rumänischen Eisenbahn bunter denn je.

Die negativen Folgen der Bahnreform machen sich in vielen Bereichen auch in Rumänien bemerkbar. Im Jahr 1998 wurde die staatliche SNCFR, die trotz mehrmaligem politischem Wechsel ihre Struktur aus den 1880er-Jahren behielt, in mehrere Gesellschaften geteilt – mit dem Ziel einer Teilprivatisierung. Doch dazu kam es nicht. Stattdessen machten die nun wirtschaftlich instabilen Aktiengesellschaften CFR Calatori (Reiseverkehr) und CFR Marfa (Güterverkehr) Jahr für Jahr größere Verluste. Die für die Infrastruktur verantwortliche CNCFR kam wegen verspäteter Trassenpreiszahlungen ebenfalls in Schwierigkeiten. Mehrere Regierungen versuchten seitdem, die einzelnen Sparten in eine Holding nach ÖBB-Beispiel zu integrieren, was aber wegen der prekären finanziellen Lage und EU-Beschwerden nicht gelang.

Da es in Rumänien staatlichen Unternehmen, die Verluste machen, gesetzlich verboten ist, neues Material zu beschaffen, kam es zu einem Investitionsstopp. Die letzten Rollmaterial-Neuanschaffungen erfolgten 2010. Danach setzte man lediglich den vorhandenen Lokomotiv- und Wagenpark instand und modernisierte ihn. Es wurde zwar versucht, die Nutzungsdauer und Effizienz der Triebfahrzeuge durch aufwendige Umbauten zu steigern, wie bei den von Softronic in Craiova mit IGBT-Technik modernisierten E-Loks der Reihen 47x. Der Großteil des Rollmaterials bleibt aber hoffnungslos veraltet.

Die 2017 gegründete ARF (Behörde für die Eisenbahn-Reform) führte Ausschreibungen mit je 60 Triebzügen für den Regional- und Fernverkehr durch. Man zog sie aber wegen Beschwerden der Fahrzeughersteller und formaler Fehler zurück.

Seit 2017 werden Diesel- und E-Loks von CFR Calatori auch in den rumänischen Landesfarben lackiert. 410 465 führt IR 1755 Bucuresti – Suceava am 24. Juli 2018 bei Brazi.



Nach der politischen Wende 1989 entwickelte sich die Eisenbahn in Rumänien sehr unterschiedlich. EU-geförderten Ausbaumaßnahmen stehen verträumte Nebenstrecken gegenüber.

Kontraste





Alt und Neu in Bukarest Nord: Die „Sulzer-Lok“ 620891 mit einem Regionalzug gehört zu den ältesten eingesetzten Baureihen. 476692 und 480001 (li. vor der Kulisse des Eisenbahnmuseums) verkörpern das Modernste, was CFR Calatori 2017 bieten kann.

Nach 1989 konnte man einige im Bau befindliche Strecken vollenden, es wurden jedoch keine großen Neubauprojekte in Angriff genommen. Die CNCFR konzentrierte sich auf den Ausbau der Hauptachse von Bukarest über Arad in Richtung Ungarn für 160 km/h. Den ersten Abschnitt Bucuresti Nord – Câmpina sowie die im Westen liegenden Streckenteile Sighisoara – Simeria und Arad – Curtici konnte man weitgehend auf der bestehenden Trasse modernisieren. Derzeit wird mit Hochdruck am größtenteils neu trassierten Abschnitt Arad – Simeria entlang des Mures-Tals gearbeitet. Der Abschnitt Sighisoara – Brasov befindet sich in der Ausschreibung. Nur für die komplizierte Streckenführung durch die Karpaten zwischen Brasov und Câmpina existiert noch keine finanziell tragbare Lösung.

Auch die „Rennstrecke“ zwischen Bukarest und Constanta ist fast komplett modernisiert. Sie ist die einzige Magistrale, die,



Im Regionalverkehr setzt CFR Calatori vermehrt in Pascani modernisierte Doppelstockwagen aus Görlitzer Produktion ein, wie hier im Kurort Vatra Dornei in der Bukowina (17. Juni 2019).



Solch bunte Zuggarnituren wie im Urlauberzug IR 932 Oradea – Mangalia (Eforie Nord, 2. August 2017 mit 65 0915) sind seit der Umlackierungswelle der letzten Jahre selten geworden.

mit Ausnahme einiger Bahnhöfe, derzeit durchgehend mit 160 km/h befahrbar ist.

Düster sieht es auf vielen anderen Strecken aus. Mancherorts scheint die Zeit ste-

Die Hauptmagistrale wird ausgebaut

hengeblieben zu sein. Die CFR-Atmosphäre mit eingleisigen Strecken in malerischen Landschaften existiert noch immer, nicht

nur auf Neben-, sondern auch auf Hauptbahnen, wie der Strecke Brasov – Sibiu. Sogar der Bukarester Nordbahnhof, mit 14 Gleisen größter Kopfbahnhof des Landes, sieht fast aus wie vor 20 oder gar 40 Jahren. Im Gegensatz dazu stehen die umgebauten Bahnhöfe von Arad, Galati, Pitesti oder Giurgiu Oras. Auch viele kleinere Stationen wurden modernisiert.

Für das Jahr 2020 gibt es sogar einen Streckenneubau zu vermelden: Nach zwei



Viele Fernzüge wie der IR 1832 Cluj-Napoca – Galati, hier im Juni 2019 in Mestecanis, zeigen sich inzwischen sehr kurz und komplett im neuen blau/grauen CFR-Calatori-Farbkleid.

FOTOS (4): HORIA RADULESCU



Baujahren wurde der kurze Abschnitt zwischen Mogosoaia und dem Flughafen Otopeni fertiggestellt. Er soll zum Fahrplanwechsel im Dezember in Betrieb gehen.

Andererseits schloss man in der letzten Zeit einige Nebenbahnen, so zum Beispiel Brasov – Intorsura Buzaului (Brückeneinsturz) und Ploiești – Slanic (Oberbaumängel). Andere stark einstellungsgefährdete

Nebenbahnen in schlechtem Zustand

Strecken werden noch befahren. Sogar die Bergstrecke Oravita – Anina, der „Banater Semmering“, ist noch immer in Betrieb.

Im Reisezugverkehr herrschen ebenfalls Licht und Schatten. Bei der staatlichen CFR Calatori ist der Umsatz seit Jahren rückläufig. Häufig setzt man sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr nur noch sehr kurze Züge mit teilweise weniger als drei Wagen ein. Nennenswerten internationalen Reisezugverkehr gibt es nur noch in Richtung Mitteleuropa. Andere Ziele wie Griechenland oder die Türkei werden nicht mehr täglich bedient.

Doch es gibt auch Positives zu berichten: Vor wenigen Jahren waren mehr als die Hälfte der ab 2003 beschafften 120 Dieseltriebzüge der Reihe 96 (Siemens Desiro Classik) infolge von Schäden und abgelaufenen Fristen abgestellt. Durch ein großes Reparaturprogramm konnte man inzwischen mehr als 100 wieder in Betrieb nehmen. Dennoch fahren auch die zum Teil 85



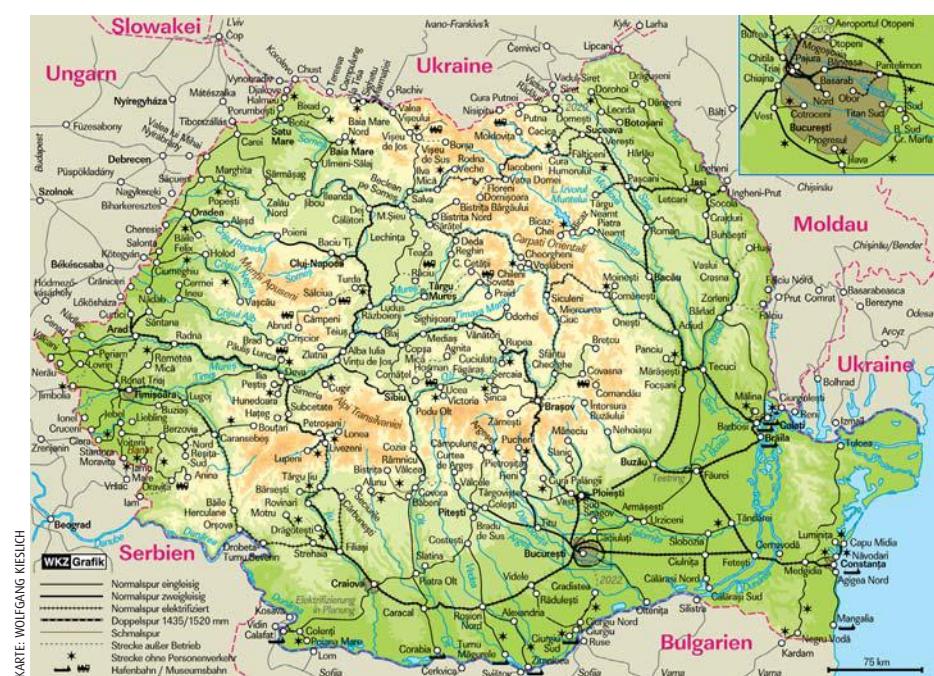
Neben lokbespannten Zügen setzt Astra Trans Carpatic (ATC) auch ehemalige DSB-Triebzüge des Typs IC2 im Fernverkehr ein, hier als IR Bukarest – Brasov in Sinaia am 12. Juni 2019. Die von Ansaldo Breda gebauten Züge werden, wie im Heimatland, von technischen Problemen geplagt.

Der IR 347 „Dacia“ Wien – Bukarest ist die bekannteste internationale Verbindung. Die saubere 477 895 zieht den fast zwei Stunden verspäteten Nachtzug am 31. August 2019 bei Predeal.



FOTOS (2): MIREA DOROBANTU

Der Softronic-„Hyperion“ ist derzeit die einzige in Rumänien verkehrende ET-Baureihe. Alle drei Exemplare fahren für das private EVU Softrans, hier RES 002 am 7. Januar 2018 bei Chitila.



Das Streckennetz in Rumänien ist noch immer dicht geknüpft, aber nur teilweise modernisiert.



Timisoara Nord ist der wichtigste Knotenpunkt im Banat. Am 23. Juli 2018 treffen sich dort zwei Ex-SNCF-„Caravelles“ der Regio Calatori (rechts: modernisiert) und ein 80-jähriger Malaxa-Triebwagen der Reihe 900.

Jahre alten Malaxa-Triebwagen weiter. Standen 2016 weniger als 800 Reisezugwagen zur Verfügung, ist deren Anzahl nun wieder über die 1000er-Marke gestiegen.

Das Rollmaterial von CFR Calatori war traditionell sehr bunt. Seit einigen Jahren ist es damit vorbei, denn bei Revisionen werden sowohl Loks als auch Wagen im einheitlichen Blau-Grau der AVA 200-Neubauwagen aus Arad umlackiert.

Neben CFR Calatori teilen sich fünf private EVU den Markt: Regio Calatori (RC, früher Regiotrans) setzt traditionell Ex-SNCF-Rollmaterial ein und ist im ganzen Land im regionalen und überregionalen Verkehr tätig. Transferoviar Calatori (TFC) hat dasselbe Betätigungsfeld und verwendet Ex-DB- (614, 624) und Ex-NS-Rollmaterial (DH 2). Interregional Calatori (IRC) ist im Nordwesten des Landes aktiv und setzt Ex-DB-628.4 im Nahverkehr ein.

Die beiden anderen Unternehmen sind Ableger von Fahrzeugherstellern: Softrans gehört zu Softronic und fährt mit neuen „Hyperion“-Triebzügen zwischen Craiova, Bukarest und Brasov sowie im Sommer nach Constanta. Astra Trans Carpatic (ATC)

Fünf private EVU im Reisezugverkehr

gehört dem Wagenbauer „Astra Vagoane Calatori“ in Arad und nutzt lokbespannte Züge sowie Ex-DSB-IC 2 im Fernverkehr.

Seit der Liberalisierung des Güterverkehrs hat CFR Marfa erhebliche Marktanteile verloren, ist aber mit über 50 Prozent des Gesamt-Verkehrsaufkommens immer noch Platzhirsch. Mit staatlicher Hilfe konnte man eine Insolvenz in letzter Sekunde abwenden. Als Mitbewerber treten sowohl Global Player wie DB Cargo, LTE und ÖBB/Rail Cargo Carrier als auch ru-



FOTO: HORIA RADULESCU

Beflaggter Triebzug im beflaggten Bahnhof: Ein in Jubiläumsfarben folierter 628.4 mit deutscher Zulassung (D-IRC) von Interregional Calatori am 18. Juni 2019 in Susenii Bârgaului.



Eine nicht modernisierte Lok der Reihe 43 (Rade Koncar, ASEA-Lizenz) von CFR Calatori wartet im Juli 2018 im Bahnhof Timisoara Nord auf Abfahrt in Richtung Arad.

FOTOS (2): LENART ANTON



Fast eine Nebenbahn: Die eingleisige Hauptstrecke von Medgidia nach Tulcea wird mehrmals pro Woche von den Aluminiumoxid-Ganzzügen Tulcea – Slatina befahren. 2018 gehörte diese Leistung noch CFR Marfa, sie wurde inzwischen aber von einem privaten EVU übernommen.

mänische EVU wie E-P Rail, CTV, UTZ oder die „Grup Feroviar Român“ (GFR) auf. Letztere ist in mehreren Balkanstaaten tätig.

Der internationale Güterverkehr läuft auf der Achse zwischen der Schwarzmeerküste beziehungsweise Bulgarien und der ungarischen Grenze. Im Gegensatz zum Reisezugverkehr nutzen die meisten EVU bis auf CFR Marfa, größtenteils moderne Triebfahrzeuge (Loks der Eurosprinter- und Vectron-Familien von Siemens, LEMA/Transmontana von Softronic). Seit kurzem stehen bei E-P Rail und UTZ auch die ersten Smartron-E-Loks in Betrieb. □

Horia Radulescu

2016 nahm CFR Călători mit 477 871 „Pasarea Maiastrelor“ (Wundervogel) ihre zweite Kunstlok in Betrieb. Die bei Softronic mit IGBT-Technik modernisierte und 160 km/h schnelle Lok trug das Farbkleid (keine Folie) vier Jahre lang. (Bucuresti Nord, 24. Juli 2017).



Giurgiu Oras wurde 1869 als südlicher Endpunkt der ersten altrumänischen Strecke Bukarest – Giurgiu erbaut. Im Juli 2017 zeigt sich der denkmalgeschützte Bahnhof mit neuen Bahnsteigen und Gleisen sowie modernen Fahrzeugen.



FOTOS (3): HORIA RADULESCU



AHORN

Aufhagen

BECKMANN TT

ESU

FALLER

fischer-modell

herpa

HOBBYTRAIN

**JÄGERDORFER
COLLECTION**

KATO

kibri

KRES

www.donnerbuechse.com

info@donnerbuechse.com

- Neuware in den Spuren: 1 • G • H0 • H0m • H0e • TT • N • Z
- Ihr TT Spezialist in NRW • Sondermodelle
- Elektrik • Decoder • Digitalzubehör
- Landschaftsbau-Artikel • Fertiggelände
- Revell: Bausätze • 3D-Puzzles • Farben
- Modellbahn Print-Medien • DVDs
- Versandkostenfrei ab € 99,- innerh. Deutschland
- Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop



Vogteistr. 18 50670 Köln Tel. 0221 - 12 16 54
 3 Minuten Fußweg von
US Hansaring
 5 eigene Kundenparkplätze

Öffnungszeiten: Dienstag – Freitag: 10:00 – 18:30 Uhr
 Samstag: 10:00 – 14:00 Uhr
 Montag: RUHETAG

VÖLMLER

VIESENHAU

VILLATTAHN

TRIX

SOMMERFELDT

Modellleisenbahn Schirmer

minitrix

Revell

PST Modelbouw

PIKO

Preiser

Kuehn

LEMKE

LAND

**U.S. Models
Exclusive**

märklin

**MINIS
Maßstab 1:160**

NOCH

PIKO

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



VERKÄUFE Dies + Das

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

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

Peters Spielkiste Modelleisenbahnen An- und Verkauf. Tel. 06244/9198787, E-Mail: hpkissel@t-online.de.

www.modellbahn-weber.com
Lagerabverkauf

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

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²



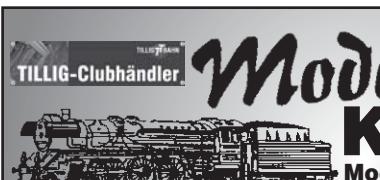
Der neue Onlineshop von dem Traditionssunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

– Seit 1978 –

Märkische Str. 227
44141 Dortmund

Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de



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

EUROTRAIN®

www.modellbahn-pietsch.com

www.moba-tech.de

VERKÄUFE Fahrzeuge 0, I, II

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

www.modelleisenbahn.com

www.puerner.de

www.modelltechnik-ziegler.de

VERKÄUFE Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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.koelner-modell-manufaktur.de

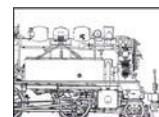
Märklin-Sondermodelle H0. Liste von: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, NL-6118 AM Nieuwstadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl.

www.modellbahn-keppler.de

Komplett-Angebot einer super Sammlung von H0-Modellen der deutschen Eisenbahn-Geschichte: vom Adler bis zum ICE. 1300 Modelle von 1960–2010. 2-Ltr.-Gleichstrom analog. Von 20 Herstellern. Mehr als 100 Züge, alle Epochen, regional, international, Kurswagen ganz Europa, ausführliche Dokumentation. Gesamt 250 Meter. Keine OVP, alles in Kästen. Geeignet für Aufbau und Erweiterung techn. Museen. Preis vereinbar. Alle Modelle fast Neuzustand. Termin für Besichtigung erforderlich. Rainer Kolb, Bodelschwinghstr. 32, 03042 Cottbus. Tel. 0355/722192.

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

Verkaufe Umbauten für Trix Express, Flm, Lima, Liliput, Roco, Piko, Gützold, Trix, Märklin, alles fabrikneu oder neuwertig, zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen 80 ct. Porto bei Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.



Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

Vielfalt im Detail!

Jb Modellbahn Service

www.jbmodellbahnservice.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen

seit 1977 und mehr vieles mehr

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53

D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0



H0-Loksammlung wird aufgelöst. Gleich-/Wechselstrom, kein digital. Viele seltene Modelle. Liste gegen 3x80ct.-Marken. Suche Modelle der BR 50 H0. Alle Fabrikate. Tausch möglich. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

Zu verkaufen: Tel. 09128/9250829. Ca. 2000 Märklin Prospekte/Kataloge, Zeitschriften, MIBA, Eisenbahner, Eisenbahn Journal, Märklin-Magazin, Märklin-Bibliothek, Märklin-Loks, Züge, Wagen, Märklin-Oberleitung, Drehscheibe, Schiebebühne, Digital-Steuergeräte usw.

www.modellbahnritzer.de

www.mbs-dd.com

www.lokaritaetenstuebchen.de

Roco 63912, DR 132 411-0 / Ep. IV / dig. Sound, € 160 / Roco 63745, DB E03 002-Scherenstromabnehmer, € 148 / Fleischm. 480901, KPEV Dampf. S10.1, € 230 / BRAWA 40412, CCCP-SZD Sowjet. Staatsb. Schnellzug-Dampflok PT31-10, grün-rot, So Se, € 390 / Roco 62926, CD Diesell. Rh 753 193-2 / Ep.V / LED / Taucherbrille € 115 / alle Modelle neu u. unbesp. – OVP top / Tel. 0911/5075396, Mail: w.stehlig@t-online.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.carocar.com

www.modellbahnhop-shop-remscheid.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.modelltom.com

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

VERKÄUFE Fahrzeuge TT, N, Z

Verk. Fleischmann TT Drehscheibe – Comfort – mit 6-ständigem Ringlokschuppen als Bausatz für € 400. Tillig E 18, Fotolackierung, für € 250. Tillig BR 212-001-2 in der Designerst. schwarz-gelb für € 260. 3-teiliges Silowg. - Set Art.-Nr. 01732 für € 120. 3-teiliges Silowg. - Set Art-Nr. 01707 WLE-Einmalauflage 2015 für € 120. BR E 44 grün DR für € 100. 1. Bauserie mit Bühlerm. BR E 44 - grau - DRG für € 100. 1. Bauserie BR 23 BTTB 1A-Topzustand € 90. Verkauf nur gegen Vorkasse. Zu erfragen bei Andreas Döberin, 17034 Neubrandenburg, Greifstr. 93.

1:220 Zubehör: Klingenhoefer.com

Hallo Modell-Eisenbahner! Verkaufe 1:160 Dampfloks 1. DB BR 44084, 2. DR zu € 209. 1:160 Dampflok BR 44494 DB zu € 289. Alle Loks in Ep. III. Meine Telefonnummer: 0173/3514682.

Verk. Gleismaterial von BTTB in gutem gebrauchtem Zustand: Prellbock mit LED-Beleuchtung (4x), ca. 200 Gleise, 20 Weichen mit el. Antrieb, 1 DKW, 2 TT-Brücken mit Gleis-Kreuzungen 3x nur komplett für € 300. Lokomotiven BR 180 V 200 (weinrot), BR 23 Zeuke, je € 30. Versch. Güterwg. mit LED-Zugschlüß für € 25, BR E 42 Gützold TT mit LED-Beleuchtung für € 50. Y-Reisewg. mit LED-Beleuchtung € 30. Verkauf nur gegen Vorkasse. Zu erfragen bei Andreas Döberin, 17034 Neubrandenburg, Greifstraße 93.

VERKÄUFE Fahrzeuge sonstige

Biete diverse Straßenfahrzeuge in H0 für Sammler oder Tauschmärkte. Modelle von Herpa, Wiking, Kibri und Andere. Tel. 03563/5536 (auch AB).

Verkaufe zwei Kipptoren 0,5/0,75 cbm, 600mm Spurweite und ein Fahrgestell komplett 500mm Spurweite. Preis ist Verhandlungssache. Kontakt: 0163/4944076. Standort ist Werdau in Sachsen.

VERKÄUFE Zubehör alle Baugrößen

Piko A-Gleise und Weichen zu verkaufen. Top Zustand, kaum gebraucht, nur mal zum Ausprobieren. Kein Einzelverkauf. Gesamtverkauf ~20% plus Versandkosten. Liste unter Tel. 05551/65986. Vorkasse!

Tierfiguren: www.Klingenhoefer.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

modellbauvoth

www.puerner.de

www.modellbahn-keppler.de

www.augsburger-lokschuppen.de

VERKÄUFE Literatur, Video, DVD

Verkaufe ca. 2000 Märklin-Prospekte. Tel. 09128/9250829. Liste anfordern.

Märklin-Freunde sind informiert!

KOLL'S PREISKATALOG

MÄRKLIN 00/H0

www.koll-verlag.de

Tel. 06172/302456

Miba-Hefte im Ordner 1991=12 Hefte, 1992=1, 4, 6, 9, 10, 11/1993=12+Messe/1994=12, von 1995–2018+Messeheft. EK-Spezial 20, 24, 32, 33, 34, 35, 37. EK-Hefte 1991=5, 6, 9, 11. 95=1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 96=1, 2, 3, 4, 5. 93=12. 98=3. 88=7. Eisenbahn Magazin 1994=3, 12. 95=1, 2, 4, 10, 11, 12 / Miba Schmalspurb. 1–3 Modelleisenbahner 94=10. 2007=11 / 2008=3, 4 / 2009=1 / 2010=11 / 2012=11 / 2013=1, 3, 4, 10 / 2014=1, 2, 9, 11 / 2015=3, 4, 7 / 2016=1, 2, 3, 10 / 2017=3 2019=2 / Modell-E. Spezial 2000=9 / Modellb.kurier Digital 2007=24 / Modellb.Kat. versch. Herst. Selbstabholer in Düsseldorf. Tel. 0211/4931025. Mail: arnold.willi@gmx.net. € 60.

www.modellbahn-keppler.de

www.bahnundbuch.de

GESUCHE Dies + Das

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

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

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG - Ankauf und Verkauf Tel. 07146/2840181, ankauf@henico.de.



fohrmann-WERKZEUGE
für Feinmechanik und Modellbau GmbH

Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com

Über 45 Jahre Spezial-Werkzeuge für Modelleisenbahner und Zangen, Bohrer, Messgeräte, Bleche & Profile und vieles mehr ...

Erich-Oppenheimer-Straße 6F • 02827 Görlitz • Fon +49 (0) 3581 429628 • Fax 429629



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)



modellbau.fischer

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

Jetzt Vorbestellpreise für Neuheiten 2020 sichern!
Preisanfrage unter: info@modellbauprofi24.de

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

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



**Modell
Eisen
Bahner**

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER und MIBA veröffentlicht.
Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von rund 150.000 Interessenten.**

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-153 • Fax: 08141/53481-200

Noch einfacher geht es per E-Mail an: anzeigen@vqbahnh.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.

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

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

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

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: €

Abbuchung (nur Inland):

KEINE Briefmarken oder Bargeld!

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — | — — — | — — — | — — — | — — — | — — — | — — —

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: DE7424900000437950. Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

VGB-Kalender 2021
jetzt bestellen:
www.vgbahn.de

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

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – bau 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.

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

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

Wir suchen Spur 0 Gleismaterial von Roco-Rivarossi-Pola Maxi gebr. zum Aus- und Weiterbau unserer 0-Ausstellungs- und Vorführanlage im Modellbahnmuseum 09326 Geringswalde/Sa. Kontakt 0177/3891603. SMS erbeten.

LGB, H0 und TT- Sammlung oder Anlage bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. 0341/4613285.

www.modellmobilbilddresden.de

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

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m Schauanlage

GESUCHE

Fahrzeuge 0, I, II

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

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

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

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: j.baader@jubamo.de.

flexilicht.de

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

Oesling Modellbau Acryl-Lack
wasser verdünnbar
nach RAL-Farbtonen
www.oesling-modellbau.de
Stückenstr. 60, 33604 Bielefeld

MODELLBAHNMODULE.DE

Werden Sie 1 Gewinner beim Verkauf Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke in Krefeld. Ihr Ankaufsspezialist seit 2002 mit den höchsten Ankaufspreisen für KISS, KM1, Bockholt, Lemaco, Fulgurex, Märklin, Magnus, LGB. Neuwertig, 1–500 Loks gesucht. 015777592733, ankaufeisenbahn@yahoo.com, <http://www.wirkaufendeineisenbahn.com>.

Suche Spur 0-Eurotrain-vierachsigen Güterwagen mit Aluminiumseitenwänden Gattung Remms 665 original verschweißter Bausatz aus früherer Produktion der Fa. Wolfgang Hübner, D-Tuttlingen/Württ., Tel. 0041/052/7214789.

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 HAMO Tram 50 - 60er J. Bitte alles in gutem Zustand anbieten. Marco Buitelaar, Cornelis de Wittlaan 530, NL-2582 CT Den Haag. Mail: buitelaar.marco@gmail.com, Tel. +31 6 11646623.

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

stangel
MOCKELBAHN
www.stangel.eu
Online Bestellungen
Ein Beitrag für die Verarbeitung unserer historischen Baugruppen

Ha0 - HartmannOriginal
MOEDLLBESCHRIFTUNGEN
Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
NEU! 3D Nieten (Decals)
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

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.

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

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel. 097011313.

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

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

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,- €

Dirk Röhricht
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 Gleiseinigung von LUX und nach „System Jörger“
www.modellbahnservice-dr.de

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig **NEU**
Modulverschraubung mit Zentrierung MvZE25
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
• zum einfachen und passgenauen verschrauben von Modellbahnmodulen
• Material: Stahl
• Oberfläche: geschliffen und geölt
• Gewindeart: M5
7,00€
Info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAERZ.de Tel./Fax: 03571/404027

TT und N-Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. 0341/4613285.

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

Suche Spur N Arnold BR 01 2207-7 HN 2158, auch Tausch gegen Minitrix BR 01 118 T16011 oder BR 01 220 T16015 möglich! Angebote bitte an r.kuehne@web.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahlreiche 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: j.baader@jubamo.de.

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

 www.jano-modellbau.de

ANLAGEN-MODELLBAU
Info
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de
Tel.: +49(0)30/6493325
www.zum-alten-dampfross.de
Tel.+49(0)30/67068107

GESUCHE sonstige Fahrzeuge

Suche aus der früheren Produktion (ca. 2009) von Paulo-Miniaturen noch mindestens 1-2 Stück der Holzkahnnachbildung vom Typ „Nachen“ M. 1:45 (lange Version 18x2,7cm!). Farbe indes spielt keine Rolle. Angebote bitte an Tel. 0041/052/7214789.

GESUCHE Zubehör aller Baugrößen

Holzhäuser, Holzfiguren, Dioramen 50er J. gesucht. Faller, Neuffen, Flor, RS, Preiser usw. Ital. Eisenbahnen Rivarossi Bakelit. Zahle gut für Spitzenstücke. Ein Kontakt lohnt sich: buitelaar.marco@gmail.com oder Tel. +31 6 11646623.

Suche für Fleischmann-Gleisbild-Stellwerk: 5 Stück Schalter für DKW (Artikel-Nr. 6906), 10 Stück Weichenschalter für einfache Weiche (Artikel-Nr. 6900), neuwertig oder sehr gut erhalten. Angebote bitte an Ingolf Paul, Tel. 03501/781798 oder 0171/7901998.

GESUCHE Fotos + Bilder

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.



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

Original Farbdias und -negative sowie Sammlungen bis Ende der 1970er Jahre für Kalenderserie „Mit der Eisenbahn durch Land und Zeit“ Ausgaben Oberpfalz und Franken, gesucht. Siehe auch www.wiemannverlag.de, Email: info@wiemannverlag.de, Tel.: 0151/64909543

SONSTIGES

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

Wer hilft mir beim Modellbahnbau? Landschaftsbau, Schottern, Begrünung, ab September, immer 2-3 Wochen oder länger. Kurzinfo an: modelbahn.pf@bluewin.ch oder Telefon 0041/44/9150447.

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

www.0-gleich-dampflok.de
Leipzig – Berlin – Angermünde – Potsdam – Neubrandenburg – Saalfeld – Lauscha – Breternitz – Gernrode – Alexisbad – Dresden / Reisebericht DDR-Dampf 1977.



www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahnen-berlin.de

URLAUB Reisen, Touristik

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. Kinderab € 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.

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

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



Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn,
denn – Eisenbahn sind WIR!“

Biegelwiesenstrasse 31 | 71334 Waiblingen | E-Mail: ets@modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten: Montag bis Samstag von 10:00 bis 18:30 Uhr | www.modelleisenbahn.com



BÖRSEN Auktionen, Märkte

17.+18.10.: 5. Modellbahntage mit Börse in 56182 Urbar, Bürgerhaus, Bornstr. 25, von 10–16 Uhr. Veranstalter: Modellbahninteressengemeinschaft Urbar (MIGU) e.V. Infos unter www.migurbar.de.

www.modellbahnboerse-berlin.de: 18.10. Neuenhagen / 25.10. Plauen / 07.11. Zwickau / 08.11. Dresden. Nur mit Maske + ausgefüllter Nachverfolgung. Herzog 0173/6360000.

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

25.10.: 88. Modellbahn- und Modellautobörse mit Reparier-Café von 10–16h in 64579 Gernsheim, Stadhalle, Georg-Schäfer-Platz, Info-Tel. 06158/7476510 oder unter www.mec-gernsheim.de.

01.11.: MEC Schleswig: 70. Modellbahnbörse von 10–15h im Schleicenter Schleswig, Schwarzer Weg (Einfahrt Parkdeck). Kaufen, tauschen, Treffen Gleichgesinnter, Reparaturen vor Ort. Informationen unter Tel. 04621/305290. (Vorausgesetzt, die Corona-Regeln lassen die Durchführung zu.)

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
01.11.: Melsungen, Kulturfabrik, Sprangerweg 43. **NEU!! Schkeuditz/Leipzig:**
08.11. (So): Globana Trade Center, Münchener Ring 2. 29.11.: Bebra, Tradition Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 12. 05.12.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. Jeweils von 10–15h. Tel. 05651/5162, Tel. 05656/923666 (ab 20h), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

08.11.: 7. Modellbahnbörse in 96355 Tettau. Info: www.modellbahnflohmarkt-tettau.de oder 09269/9560.

08.11.: Modellbahnbörse der Eisenbahnfreunde Helmstedt, Schützenhaus, Maschweg 9, 38350 Helmstedt. Info unter 05352/6471 oder guenter.krebs-bueddenstedt@t-online.de.

21.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Tagesaktuelle Info: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de.

21.11.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr, 82194 Gröbenzell, Freizeitzentrum Wildmooshalle, Wildmoosstr. 36. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

21.11.: 42. Modellbahn- u. Modellautobörse in 67245 Lambsheim, TV 1864/04-Halle, Weisenheimer Str. 56, 10.30–16h. Infos unter Tel. 06233/63166 und www.mef-frankenthal.de.

28.11.: 57. Modelleisenbahn-Börse der Modelleisenbahnfreunde Gerlingen e.V., 11–16h, Gerlingen, Stadhalle. Aktuelle Infos unter „Termine“ auf: www.bothner-modelleisenbahnen.de.

29.11.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16h, 08228 Rodewisch, Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32. Tel. 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

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



Die VGB-Kalender

2021 sind da!

Zu finden unter: <https://shop.vgbahn.info>

Modellbahnmärkte

11. Okt. Osnabrück, Halle Gartlage
18. Okt. Dorsten, CreativQuartier
25. Okt. Lingen, Emslandhallen
08. Nov. Castrop-Rauxel
21. Nov. (Sa.) Soest, Schützenhalle in Ampen, Werler Landstr. 235
29. Nov. Bremen, Großmarkt
www.bv-messen.com

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE über 35 Jahre www.adler-maerkte.de

11.10. Langenfeld, Stadhalle
Hauptstr. 129
18.10. Bergheim, Medio.Rhein.Erf.
Konrad-Adenauer-Platz 1
25.10. Köln Bürgerzentrum, Engelshof e. V.
Oberstr. 96 NEU!
08.11. Köln-Mülheim, Stadhalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
ADLER - Märkte e. K. 50189 Eisdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703 oder 02103-51133 info@adler-maerkte.de

**!! Alle genannten Termine
und Angaben ohne Gewähr!**

**Bitte unbedingt vor Besuch
beim Veranstalter
rückversichern !!**

Plauener Modellbahnbörse

01.11. • 9.30–14.30 Uhr
Oelsnitz/V. – Vogtländsporthalle
07.11. • 9.30–14.30 Uhr
Zwickau / Clubhaus Sachsenring
Info und Reservierung:
0171/93 27 552 • info@anker-maerkte.de

**HERBSTMODELLOBÖRSE
des Heiligenstädter
Eisenbahnvereins e.V.**

**Sonntag 08.11.2020
von 10.00 Uhr bis 16.00 Uhr**

37308 Heilbad Heiligenstadt
Stadhalle, Aegidienstrasse 20
Es gelten die aktuellen Abstands- und Hygieneregeln.
Kontakt: Claudius Hille: 01522/6301338, info@hev-ev.de

Modellbahn-Auto-Börsen (10–15h)

Meldungen: So. 01.11.
Kulturfabrik, Sprangerweg 43
NEU!! Schkeuditz/Leipzig: So. 08.11.
Globana Trade Center, Münchener Ring 2
Bebra: So. 29.11.

Traditions Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 12
Erfurt: Sa. 05.12.
Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18h)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Samstag, 17. Oktober, Kongresshalle Böblingen (SEAS-Ersatz), 11–15.30h
Sonntag, 15. November, Kursaal Bad Cannstatt, 11–15.30h

Modelleisenbahnen und Blechspielzeug

Corona-Regelung ist zu beachten!

Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Jomo's MODELEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

Bitte Maskenpflicht beachten und Abstand einhalten

11. Okt. 30 Hannover-Langenhagen, Messe BRANDBOXX, Eing.Bayernstr. 3
11. Okt. 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str. 2
18. Okt. 33 Bielefeld, KUKS, Meisenstr. 65
18. Okt. 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str. 322
25. Okt. 46 Wesel, Niederrhein-Halle, An der Tent 1: **Achtung:** Börse ist verlegt auf den **31. Oktober!!**
25. Okt. 33 Kaunitz-Verl., Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. 408 *10-16h
8. Nov. 58 Schwerde, Rohrmeisterei, Ruhrstr. 20

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

MODELLBAHN KLEINserienMesse DRESDEN 07. Nov. 2020 Sa. von 09.00 - 16.00

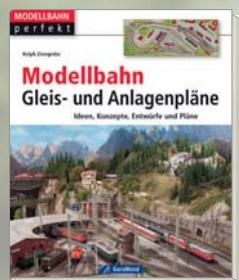
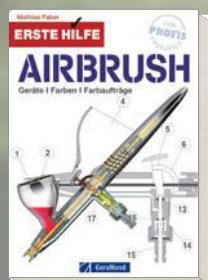
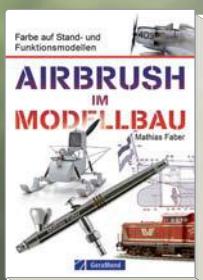
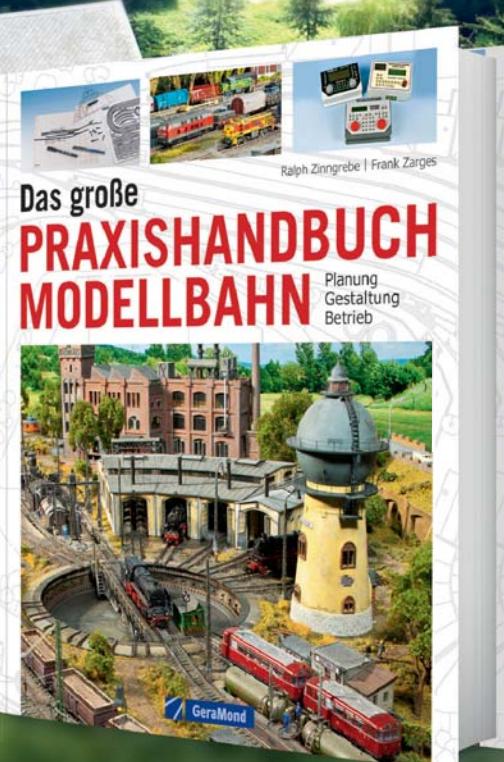
**ENSO Gebäude - Zugang Bayrische Straße
(gegenüber Hauptbahnhof)**
- über 35 Kleinserienhersteller
- Modelleisenbahn und Zubehör
- Beratung und Verkauf

Veranstalter: HaO - HartmannOriginal Modellbeschreibungen, www.Hartmann-Original.de

Aus Liebe zum Detail

Vollgepackt mit Know-how und aufwendig bebildert führt der Band Einsteiger Schritt für Schritt zur ersten eigenen Anlage und liefert Profis cleveren Rat und nützliche Tipps für die weitere Professionalisierung Ihres Hobbys. Ein umfangreiches Glossar, Fotogalerien beispielhafter Anlagen, instruktive Schaubilder, informative Tabellen und viele andere Features machen das Praxishandbuch zum Standardwerk für jeden Modellbahner!

192 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96453-070-7
€ (D) 29,99



Weitere Modellbautitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE***

* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

Für den Tiertransport besaßen die Bahngesellschaften Spezialwagen, sogenannte Verschlagwagen, versehen mit Lüftungsschlitzten. Wir stellen den V 23 von Liliput vor.

TEIL 3

Fürs liebe Vieh

Als der Transport von lebenden Tieren noch nicht durch Lkw verrichtet wurde, fand er vornehmlich auf der Schiene statt. Dazu entwickelte man Spezialwagen, die, mit besonderen Einrichtungen ausgestattet, für diesen Zweck geeignet waren. Diese sogenannten Verschlagwagen besaßen zumeist zwei Verladeebenen, um das Volumen der Wagen optimal auszunutzen. Die Ebenen waren in verschiedene Bereiche unterteilt, um eine gleichmäßige Beladung der Wagen zu erreichen. Zum Wohl der Tiere waren die Außenwände mit Lüftungsschlitzten und Lüftungsklappen versehen. Letztere konnten je nach Bedarf geöffnet oder geschlossen werden.

Die Bauart „Altona“ wurde ab 1927 in Serie gebaut. Es war der erste Verschlagwagentyp der Austauschbauart. Das Untergestell und das tonnenförmige Dach wurden von den gedeckten Güterwagen übernommen. Die Türen liegen nun nicht mehr auf Laufschienen, sondern waren hängend angebracht. Die DRG beschaffte 290 Waggons. Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielten einige eine neue Dachhaut, man ersetzte die mit einer Kunstharslösung getränkte Gewebedachdecke durch Bleche. Die DB bezeichnete die Wagen als V 23 mit dem Nummernkreis 330 000 bis 339 999. Die letzten Wagen wurden 1965 ausgemustert und zum Umbau in längere Vlmms 63 verwendet.

Das vorgestellte Modell des V 23 stammt von Liliput. Leider wird das Modell derzeit nicht ab Werk angeboten, so dass man sich am Gebrauchtmärkt umsehen muss. Die Modelle sind, mit und ohne Bremserhaus, sowohl mit DB- als auch mit DR-Beschriftung erhältlich und werden zu Preisen von 20 bis 25 Euro gehandelt.

Die Wagen besitzen zwar ein zu breites Untergestell, punkten aber mit vielen ausgestalteten Details, wie freistehenden Griffstangen aus Draht und filigran nachgebildeten Verschlüssen. Größtes Manko der Modelle sind die zu breiten Lüftungsschlitzte in den Seitenwänden, die Bretter sind zu schmal nachgebildet. Das hat auch den Nachteil, dass man die zu dicken Seiten-





Vier Verschlagwagen der Bauart V23 warten darauf, an die Verladerampe vorgezogen und beladen zu werden.

wände erkennt. Nachfolgend zeigen wir, wie der Wagen dennoch zu einer Augenweide werden kann.

Für den Umbau werden sowohl Wagen ohne als auch mit Bremserhaus verwendet. Am Beginn steht die Zerlegung des Modells: Während das Untergestell nach dem Lösen der Schrauben im Boden entnommen werden kann, gestaltet sich die Zerlegung des Aufbaus etwas schwieriger. Die Haltenasen des Daches sind links und rechts der Türen und an den Wagenenden mit dem Wagenkasten verklebt. Dort muss man mit einem scharfen Bastelmesser durch die Fuge fahren und die Haltenasen des Daches vorsichtig abtrennen. Danach lassen sich die Zwischenebene und der



Die Verkleinerung der Lüftungsschlitz ist eine aufwendige Arbeit: Doch sie zeigt deutlich ihre Wirkung.



Auch wenn die Nachbildung der drei Nieten an den unteren Enden der Eckprofile nur ein kleines Detail ist, so gehört sie doch zur vorbildgerechten Ausstattung des Wagens.

untere Ladeböden entnehmen. Letzterer besteht aus Metall, um dem Modell das notwendige Gewicht zu geben.

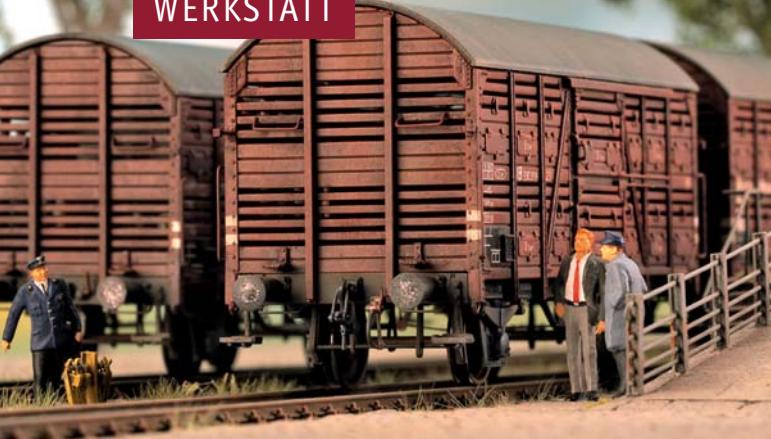
Zuerst wird das Untergestell bearbeitet: Man entnimmt Radsätze und Kurzkupplungen und bewahrt sie sicher auf. Am Pufferträger trennt man die Rangierritte und die Puffer ab. Für die Federpuffer (Weinert 86151) mit Sockelplatten (8595) bohrt man 2,2 Millimeter dicke Löcher. Da die Federpuffer nicht durchstoßend sind, brauchen die Bohrungen nicht tief in den Unterboden eingebracht werden. Für die Rangierritte (Weinert 8737) sind außen neben den Puffern Bohrungen (0,8 mm) nötig. Die Tritte werden erst später eingeklebt, da sie sonst bei der Bearbeitung des Untergestells immer wieder verbiegen. Auf der Unterseite der Pufferträger finden die Rangiergriffe aus Messingdraht (0,3 mm, Weinert 9300) ihren Platz. Wer die Wagen mit einer Originalkupplung ausstatten möchte, trennt die Bremschlauch- und die Kupplungsnachbildung ab und bohrt mittig eine 2,0 Millimeter große Öffnung zur Aufnahme des Kupplungssockels (Weinert 8643). Auf der Rückseite des Pufferträgers ist die Bohrung freizulegen, da hier später die Kupplung

(Weinert 8632) durchstößt, die mit einer Feder einzubauen ist. Beim Einbau einer Originalkupplung kann ein Weinert-Bremschlauch (8293) montiert werden.

Auf der Unterseite des Untergestells werden zuerst die Achsbleche dünner gefeilt. Das trägt später zu einem realistischeren Aussehen bei. Danach rüstet man die Bremsen mit dünnen Achsen aus Messingdraht (0,5 mm, Weinert 9303) und Bremsfangschlingen zu. Die Bremsfangschlingen

Viele Verfeinerungen am Untergestell

stammen von Udo Böhnlein und werden über das „Wagenwerk“ (www.wagenwerk.de) vertrieben. Für die Aufnahme der Schlingen dienen jeweils vier Bohrungen (0,8 mm), die man etwa vier Millimetern von den Bremsen entfernt, in einem Abstand von zehn Millimetern jeweils im Unterboden absetzt. Die Bremsfangschlingen biegt man um eine Rundzange und verklebt sie. Die äußeren beiden Bohrungen müssen auf der Oberseite versäubert werden, damit die Kurzkupplungskinematik störungsfrei funktioniert. Um die Lösezüge (Weinert 92704) montieren zu können, ergänzt



Eine dezenten Kolorierung hebt die einzelnen Details hervor, die von Liliput sehr aufwendig und filigran nachgebildet wurden.

man die angespritzte Bremsanlage um einen Bremszylinder aus einem gedrehten Kunststoffstab (2 mm). Für die Halter der Lösezüge sind 0,3 Millimeter große Bohrungen in den Langträgern abzusetzen. Dabei ist es ratsam, die Halter vorher mit feinem Schmigelpapier (Körnung 800) etwas aufzuweiten, damit die Lösezüge leichter eingeklebt werden können. Im letzten Arbeitsschritt feilt man die Halter der seitlichen Tritte auf 0,5 Millimeter herunter und ritzt in die Oberseiten der Tritte feine Holzstrukturen ein. Dann können auch die Rangierritte eingeklebt werden.

Damit ist das Untergestell fertiggestellt. Nun kommt der Aufbau an die Reihe: Zuerst werden die Außenwände dünner geschliffen. Dies geschieht mit einem Kugelfräser oder mit einem BSL-Schleifgerät von Proxxon. Bei der maschinellen Bearbeitung muss man vorsichtig vorgehen und immer wieder die verbleibende Dicke der Wände kontrollieren – sie sollte 1,2 Millimeter nicht unterschreiten. Danach müssen die Lüftungsschlitz vom abgeschliffenen Material befreit und gesäubert werden. Um die zu breiten Lüftungsschlitz zu verkleinern, klebt man feine Kunststoffstreifen mit

den Abmessungen 0,25 mal 0,75 Millimeter (Evergreen) an die Unterseite der Verbreiterung. Um die deutlich zu breiten Schlitz in den Türen zu korrigieren, müssen oben 0,25 und unten 0,15 Millimeter breite Streifen eingelegt werden. Sobald der Kleber ausgehärtet ist, schleift man die Kunststoffstreifen so ab, dass keine Fugen mehr sichtbar sind: eine zeitaufwendige, aber im Ergebnis lohnende Arbeit.

Nun entfernt man am Aufbau alle aus Draht bestehenden Griffstangen. Diese 0,5 Millimeter dicken Drähte sollen durch feinere Exemplare aus Messingdraht (0,3 mm)



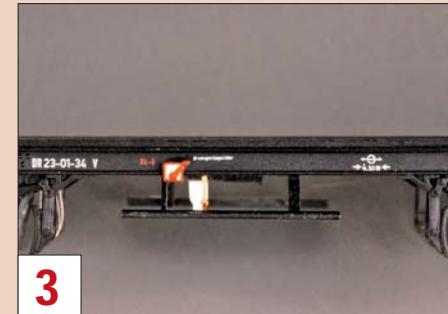
1

Den Verschlagwagen gibt es in den Versionen mit und ohne Bremserhaus. Schon ab Werk sind die Modelle reich detailliert und mit freistehenden Griffstangen ausgestattet.



2

Am Untergestell werden die Bremsen durch Messingdraht und Bremsfangschlingen ergänzt. Für die Lösezüge wird ein Bremszylinder gedreht und angebracht.



3

Damit die Tritte unter den Türen filigraner wirken, werden die Halter mit einer Feile vorsichtig dünner gefeilt. Die Bremsumsteller sind bereits ab Werk farbig angelegt.



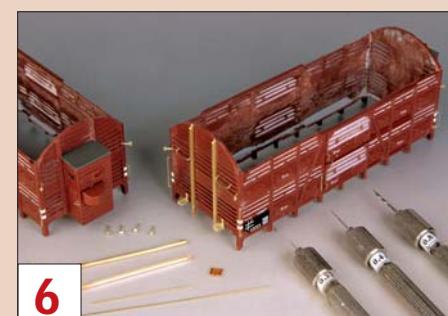
4

Zu der Ausstattung der Pufferträger gehören Federpuffer mit Sockelplatten, eine Schraubkupplung mit Sockel, ein Bremsschlauch sowie die Rangiergriffe und -tritte.



5

Die Spalten zwischen den Brettern sind zu groß. Dies ist insbesondere durch das Dünnerschleifen der Wände offensichtlich und wird durch feine Kunststoffstreifen korrigiert.



6

Die angeformten Stirnwandungen werden abgeschabt und durch Messingprofile ersetzt. Ebenso finden Messinggussteile und feiner Messingdraht ihre Positionen.



Die Nachbildung einer geöffneten Seitentür ermöglicht es, Beladungsszenen nachzustellen und die Laderampe zu beleben.

ersetzt werden. Dazu müssen zunächst die vorhandenen Bohrungen geschlossen werden. Dies geschieht durch Zweikomponentenkleber (Pattex Stabilit). Es ist sinnvoll, vorher die Bohrungen auf der Innenseite abzukleben und das Klebeband mit einem 0,5 Millimeter dicken Bohrer zu durchstoßen. Dann drückt man den Kleber mit einem kleinen Spachtel oder Skalpell von der Innenseite durch die Bohrung, bis er außen hervorquillt. Nach dem Aus härten des Klebers schabt man das überschüssige Material ab und bohrt die neuen Aufnahmen (Durchmesser: 0,3 mm). Der Messingdraht wird entsprechend gebogen und eingeklebt. Neben dem Ersatz der werkseitigen Griffstangen rüstet man auch die vier Türen mit feinen Griffen aus. Da dort 0,3 Millimeter zu massiv wirken, verwendet man 0,2 Millimeter starken Draht.

Auch die nicht profilierten Stirnwandungen fallen dem Bastelmesser zum Opfer. Man schabt sie ab und ersetzt sie durch Messing-H-Profile (1 x 1 mm). Diese sind auf 35 Millimeter abzulängen und oben mit 30 und unten mit 45 Grad anzuschrägen. Sie werden mit Sekundenkleber-Gel aufgeklebt. Die rechteckigen Aufnahmen der demontierten Stirnwandritte ver-

schließt man ebenfalls mit Zweikomponenten-Kleber. Stattdessen finden feine Messingguss-Tritte (87029) ihren Platz. Auch die neuen Schlussscheibenhalter sind Messinggussteile. Man kann bei Weinert zwischen geschlossenen (8261) und offenen (8264) Ausführungen wählen.

Als letzte Verfeinerung folgt die Ergänzung der drei fehlenden Nieten an den unteren Enden der Eckprofile. Dort wird in

An den Eckprofilen ergänzt man drei Nieten

0,3 Millimeter großen Bohrungen Draht eingeklebt. Die senkrechte äußere Verblendung der oberen Türlaufschiene bildet man mit einem aufgeklebten Kunststoffprofil (0,25 x 1 mm) nach.

Um auch einen Wagen mit Blechdach zu gestalten, müssen auf dem Dach die Aufkantungen zwischen den einzelnen Dachfeldern nachgebildet werden. Dazu werden im Abstand von etwa elf Millimetern aufrecht stehende Kunststoffstreifen (0,25 x 0,50 mm) aufgeklebt. Die Höhe der Profile verringert man nach dem Aushärten des Klebers mit einer Schmirgellatze. Vor der farblichen Behandlung sind die

noch vorhandenen Beschriftungen durch Klebeband zu schützen. Sowohl das Untergestell als auch der Aufbau (innen und außen) und das Dach werden zunächst grundiert (Weinert 2698). Das Untergestell wird tiefschwarz (RAL9005/Weinert 2646) spritzlackiert, während der Aufbau innen hellgrau (RAL7040/2659) und außen rotbraun (RAL8012/2643) eingefärbt wird. Die Gewebe-Dächer erhalten eine umbragraue (RAL7022/Weinert 2636) und die Stahldächer eine silberne Lackierung (RAL9006/2647). Nachdem die Farbe durchgetrocknet ist, setzt man noch die Lösezüge und die Hebel der Bremsschlüssele rot (Revell 36) ab. Beim Abschleifen der Füllstreifen wird die Beschriftung in Mitleidenschaft gezogen. Mit Hilfe des Beschriftungssatzes G 334 von Gassner (www.gassner-beschriftungen.de) lässt sie sich wiederherstellen.

Zuletzt werden die filigranen Details des Wagens farblich hervorgehoben: durch verdünntes Schwarzbraun in den Vertiefungen und Rotbraun an den erhabenen Stellen. Endlich kann der Wagen in den Bahndienst entlassen werden und seine ersten vierbeinigen Passagiere mit auf die Reise nehmen. □

Marc Heckmann



Für die farbliche Gestaltung sind nur wenige Farben notwendig. Auch die feinen RP 25-Radsätze von Luck-Feinmechanik muss man lackieren.



Durch das Einkleben und Schleifen der Kunststoffstreifen leidet die Beschriftung. Gäßner steuert eine neue, sehr fein wirkende Beschriftung aus Nassschiebebildern bei.



Im direkten Vergleich fallen die dünnenen Lüftungsschlitz, aber auch die feinen neuen Anbauteile und die filigrane Beschriftung ins Auge.

Kalender-Editionen der VGBahn

Modellbahn-Kalender



Modellbahn-Träume 2021

Meisterwerke von Josef Brandl

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

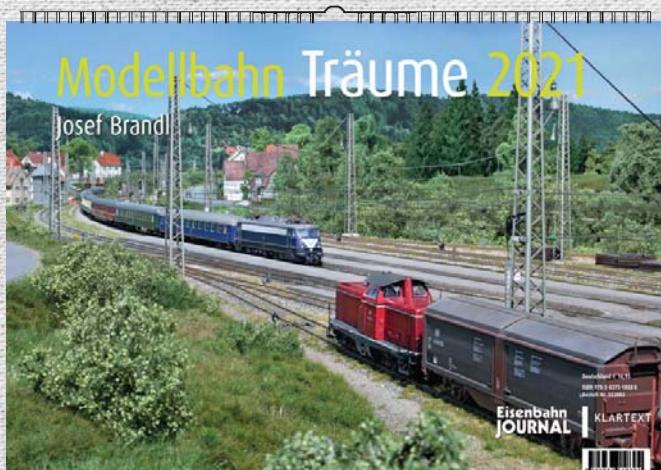
Best.-Nr. 552010 | € 16,95

Modellbahn-Impressionen 2021

Ausgewählt von der MIBA-Redaktion

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

Best.-Nr. 552000 | € 12,95



Historische Klassiker



Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte

Best.-Nr. 552003 · € 12,95



Reichsbahn-Dampf

Spektakuläre und seltene Dampfbespannungen

Best.-Nr. 552040 · € 12,95



Berlin Ost-West

Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt

Best.-Nr. 552004 · € 12,95

Kalender im Format 49 x 34 cm, mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

2021

Fotos der Extraklasse



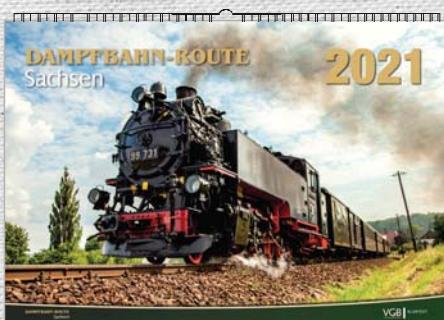
2021 EISENBAHN UND LANDSCHAFT



Bahnen und Berge

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

Best.-Nr. 552016 • € 16,95



Eisenbahn und Landschaft

Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr

Best.-Nr. 552001 • € 12,95



Dampfbahn-Route Sachsen

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

Best.-Nr. 552014 • € 16,95

DB-Dampfloks
Die Blütezeit des Dampfbetriebs

Best.-Nr. 552002 • € 12,95

Impressionen im Großformat

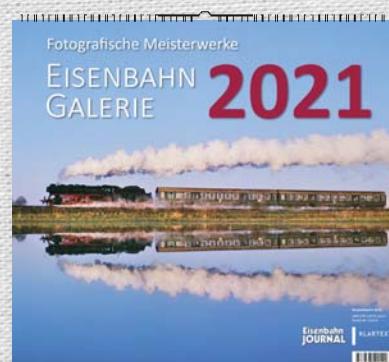
Kalender im Format 50 x 45 cm, mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger



Harzer Schmalspurbahnen 2021

Deutschlands längste Dampfbahn

Best.-Nr. 552030 | € 16,95



Eisenbahn Galerie 2021

Von stimmungsvoll romantisch bis avantgardistisch

Best.-Nr. 552031 | € 16,95



Big Boy 2021

Das amerikanische Eisenbahn-Märchen

Best.-Nr. 552041 | € 19,95

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



Bauer Heinrich ist auf seinen Hof zurückgekehrt. Es herrscht wieder Ruhe in der Heidelandschaft. Nun gilt es zu zeigen, wie die beiden knorriigen Bäume entstanden sind.

Von der Beere zum Baum

Für mein Corona-Projekt, ein kleines Heide-Diorama, das in der letzten August-Ausgabe des MODELEISENBAHNERS vorgestellt wurde, benötigte ich einige Bäume.

Die selbst gestellte Aufgabe lautete, möglichst mit vorhandenen Materialien auszukommen. Ein Blick in meine spärlichen Vorräte zeigte einige Meerschaum-Rohlinge, Noch-Blätter und uralte Heki-Flor-Belaubungsmatten aus den 90er-Jahren. Ernüchternd. Mit den Meerschaumbeziehungsweise Seemoos-Rohlingen lassen sich zwar ganz gut Büsche und Sträucher nachbilden, für richtige Bäume ist der Stamm in meinen Augen jedoch regelmäßig zu dünn. Und richtige Bäume sollten es schon werden.





Das Ausgangsmaterial: Wurzeln von Brombeersträuchern aus unkontrolliertem Wildwuchs.



Die Natur gehört wieder den Wildtieren. Die Heidebäume sind Lebensraum für unterschiedlichste Arten.



Die Wurzelrohlinge können auf einfache Weise um weitere Äste nach Wunsch ergänzt werden.

Die Lösung fand sich in Form von Brombeerwurzeln im Garten einer guten Freundin. Der Garten wurde, nachdem er einige Jahre lang brach gelegen hatte, von ihr wieder auf Vordermann gebracht, was auch das Ausgraben von Unmengen wild gewachsener Brombeerpflanzen mit sich brachte. Der Wurzelhaufen wurde von mir nach passenden Rohlingen durchsucht

und ich wurde fündig. Auch wenn ich bei den Brombeeren schnell Erfolg hatte, lohnt sich auch stets ein Blick auf andere Wurzeln. So fand ich im Wurzelwerk umgestürzter Bäume häufig schönes Ausgangsmaterial für den Baumbau. Mit der Gartenschere ist schnell das passende Material grob zugeschnitten. Eine erste Auswahl sollte schon eine möglichst authentische

Kleine Seemoos-Abschnitte werden zur Darstellung dünner Ästchen genutzt. Damit diese farblich zum Wurzelwerk passen, müssen sie mit olivgrüner Farbe aus der Spraydose besprüht werden.



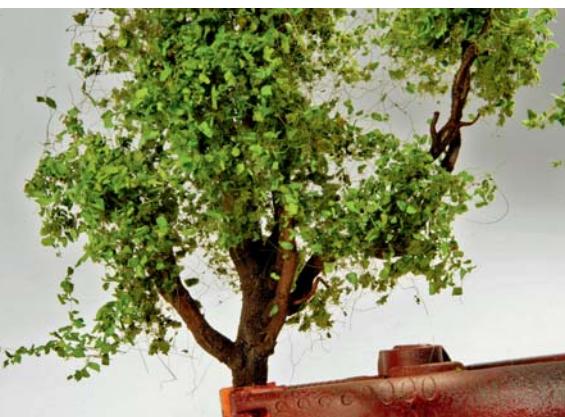
Verblüffende Wirkung: Die Oberflächenstruktur der Wurzeln wirkt wie 87-fach verkleinerete Rinde.



Der einzeln stehende Baum weiß schon mal zu gefallen. Ihm ist der karge Lebensraum in der Heide anzusehen.



Aus Wurzelwerk, Heki-Flock und Linden-Blättern von Noch entstehen überzeugend wirkende Bäume.



Das Resultat ist auch in der Nahaufnahme überzeugend. Überdies sind die Bäume relativ einfach und preiswert herzustellen.

Wuchsform des Modellbaums berücksichtigen. Oft muss man dazu lang ausladende Seitenäste kürzen. Im nächsten Schritt müssen die passenden Rohlinge ausgewählt werden. Ich möchte auf jeden Fall einen einzeln stehenden Baum ver-

Aus Wurzeln werden (Modell-)Bäume

wirklichen, der, anders als oft gesehen, ein eher luftiges Blattkleid bekommen soll. Die passende Wurzel ist schnell entdeckt. Allerdings fehlt, nach meinen Vorstellungen, an einer Stelle ein Ast, den ich aber aus einem anderen Wurzelstück ergänzen kann. Da-

mit er später auch gut hält, kann man vor der Verklebung mit Sekundenkleber einen Drahtstift zur Stabilisierung in zwei vorgebohrte Löcher einsetzen.

Aus kleinen Seemoos-Abschnitten ergänze ich weitere dünne Ästchen, die ich mit Sekundenkleber anbringe. Damit diese farblich zu den Brombeerwurzeln passen, werden sie anschließend dezent mit olivgrüner Farbe aus der Spraydose übernebelt. Nach dem Trocknen kann mit dem Belauben begonnen werden. Dazu wird als Klebstoff matter Klarlack aufgesprüht und der Baum sofort mit den Blättern von Noch bestreut. Beim Belauben sollte man darauf achten, nicht zu viele Blätter direkt an der Rinde festzukleben; solche jungen Triebe gibt es zwar in der Natur, aber das sollte nicht übertrieben werden. Überschüssige Blätter lassen sich mit einem harten Pinsel einfach abbürsten. Das Prozedere wiederhole ich so oft, bis mir das Ergebnis gefällt.

Für die andere Uferseite werden auch ein paar Bäume benötigt. Dort soll es eine dicht gewachsene Baumgruppe werden. In Ermangelung feiner Belaubungsmatten von Silhouette oder Ploak versuche ich aus vorhandenen uralten Hekiflor-Schaumflock-Matten etwas Brauchbares zu machen. Dazu zupfe ich zunächst wie üblich kleine Fetzen des Materials dreidimensional auseinander und fixiere sie mit etwas Weißleim oder Acrylbinder an ausgewählten Stämmen. Zudem bediene ich mich wieder beim vorhandenen Wurzelwerk. Da die Matten schon älter sind, bröseln bereits jetzt viel Schaumstoff ab. Um trotzdem schönes Blattwerk zu erhalten, sprühe ich auch hier wieder Mattlack auf und bestreue die Bäume mit Noch-Blättern. Das Ergebnis überzeugt mich und zeigt, dass auch älteres Landschaftsbaumaterial noch genutzt werden kann. □

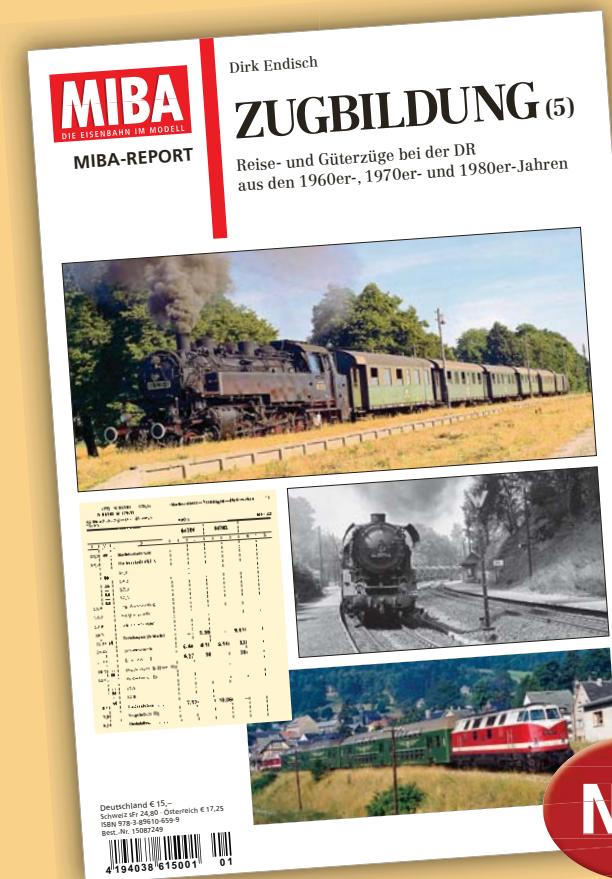
Enno Born



FOTOS: JENS ENNO BORN

Nachdem es sich seine Borsten am Baum geschubbert hat, nutzt ein Schwarzkittel das helle Mondlicht auf seinem nächtlichen Streifzug.

Katze, Gipser und Ölbumper



In dem lange ersehnten MIBA-Report-Band stellt der bekannte Eisenbahnhistoriker Dirk Endisch typische Züge der DDR-Reichsbahn der 1960er- bis 1980er-Jahre vor. Vier Kapitel, ausgestattet mit bisher unveröffentlichten Fotos und Buchfahrplänen, lassen Städteexpress-Züge, Interzonenzüge und DR-typische Urlauberschnellzüge (zeitweilig auf Nebenbahnen!) ebenso Revue passieren wie die „Sputniks“ auf dem Berliner Außenring und nostalgische Zwei-Wagen-Züge, wie sie mit Loks der Baureihe 64 durch die Altmark klapperten. Ein eigenes Kapitel bilden die Schwerlastgüterzüge der DR, die mit ölhauptgefeuerten Loks der Baureihe 44 nicht selten über 2.000 t schwer waren. Beiträge über die vielen gemischten Züge (Pmg und Gmp) runden dieses neue Standardwerk ab.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
mehr als 250 Abbildungen

Best.-Nr. 15087249 | € 15,-

Kennen Sie schon diese MIBA-Report-Ausgaben?



Gedeckte Wagen
EUROP, UIC-Standard,
besondere Bauarten
Best.-Nr. 150 87250
€ 18,-



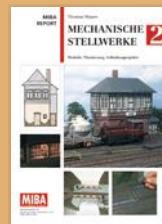
Mineralöl-Kesselwagen
Einsteller, Farbgebung,
Modell-Bauanleitungen
Best.-Nr. 150 87247
€ 18,-



Güterzug-Gepäckwagen
Betrieb, Verwendung,
Modell-Bauanleitungen
Best.-Nr. 150 87246
€ 18,-



Mechanische Stellwerke 1
Hebel, Drähte, Rollen
Best.-Nr. 150 87233
€ 15,-



Mechanische Stellwerke 2
Modelle, Platzierung,
Selbstbauprojekte
Best.-Nr. 150 87234
€ 15,-



**Jetzt als eBook
verfügbar!**



Signale, Band 1
Vom optischen Tele-
graphen zum Ks-Signal
Best.-Nr. 150 87240
€ 18,-



Signale, Band 2
Haupt- und
Vorsignale,
Signalverbindungen
Best.-Nr. 150 87241
€ 18,-



Signale, Band 3
Zusat-, Sperr- und
Langsamfahrsignale,
Kennzeichen, Neben-
signale, Läute- und
Pfeiftafeln
Best.-Nr. 150 87242
€ 18,-



Signale, Band 4
Signale und Tafeln im
Modell: Standorte,
Einbau, Anschluss,
Antriebe und Schal-
tungen
Best.-Nr. 150 87244
€ 15,-



Elektrische
Fahrleitungen
In Vorbild und Modell
Best.-Nr. 150 87243
€ 15,-



Zugbildung 3
Best.-Nr.
15087237-e



Zugbildung 4
Best.-Nr.
15087239-e

Je eBook € 9,99

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

Es muss nicht immer das teure High-End-Modell sein: Auch einfache Gebäude-Bausätze lassen sich mit Farbe und zusätzlichen Details optisch deutlich verbessern.

Ein Traum in Rot

Das Kibri-Modell „Schwedenhaus“ (Art.-Nr. 38840) für die Baugröße H0 ist ein einfacher Bausatz, der auch weniger geübten Bastlern keine Probleme bereitet. Die überschaubare Anzahl der Einzelteile und die Steckverbindungen machen den Zusammenbau zu einer kurzweiligen Angelegenheit. Allerdings zeigt sich diese Einfachheit auch in manchem Detail. So ist der Gebäudesockel sehr schlicht ausgeführt und auch der Kaminaufsatzz mag nicht so recht zu dem ländlichen Gebäude passen. Zudem weiß man auch in Schweden den

Nutzen von Regenrinnen und Fallrohren zu schätzen, diese Teile fehlen hier aber ganz. Handlungsbedarf besteht auch bei der Farbgebung der zweifarbig gespritzten Außenwände. Deren grettes Rot macht einen neuen Anstrich erforderlich. Doch auch sonst gibt es für den Modellbauer einiges zu tun, um das Schwedenhaus in ein echtes Schmuckstück zu verwandeln.

Da auch die weißen Wandbereiche einen Anstrich erhalten sollen, ist es sinnvoll, die Außenwände entgegen der Bauanleitung zuerst im Rohbau zusammenzusetzen. Um den Verzug der Wandelemente



1
Unter Zugabe von reichlich Klebstoff wird der Rohbau zusammengesetzt. Starke Gummibänder fixieren den Gebäudekörper.



2
Das grette Rot soll einer Bemalung im typischen Falun-Rot weichen. Das Mischungsverhältnis muss man im Versuch ermitteln.



3
Für eine bessere Wirkung wird der Gebäudesockel umgebaut. Er erhält einen Bodenbelag aus bedrucktem Karton.



4
Die schnöde Außenseite des Sockels wird mit einer selbstklebenden Mauerwerk-Strukturfolie von Noch aufgehübscht.



5
Ist die rote Farbe durchgetrocknet, folgt der mattweiße Anstrich der Fenster- und Türrahmen sowie der Eck- und Giebelleisten.



6
Das Einsetzen der verglasten Fenster und Türen geht leicht von der Hand. Die Haustüren erhielten zuvor einen braunen Farüberzug.



zu vermeiden, kommen reichlich Klebstoff und starke Gummibänder zur Fixierung des Rohbaus zum Einsatz. Hervorquellender Kleber an den Gebäudecken lässt sich dabei kaum vermeiden. Nach dem Aushärten kann man diesen allerdings mit einer Messerklinge abschaben.

Das typische Falun-Rot wird selbst gemischt

Das typische schwedische Falun-Rot mischt man sich am besten selbst. Als Basis für den rotbraunen Anstrich diente XF-9 „Hull-Red“ von Tamiya. Die Farbe wird mit Mattweiß (XF-1) und Rot (XF-7) passend abgetönt. Vor dem Anmischen einer größeren Farbmenge empfiehlt es sich, das Mischungsverhältnis mit wenigen Farbtropfen zu prüfen, um die Wirkung direkt

am Objekt zu studieren. Vorlagen finden sich im Internet, je nach Alter des Anstrichs und den Lichtverhältnissen weist die Farbe etliche Nuancen auf. Mit etwas Geduld

Typisch skandinavisch wirkt das Schwesternhaus von Kibri in seiner optimierten rot-weißen Farbgebung. Viele Bäume und reichlich Grün imitieren die dünn besiedelte schwedische Landschaft



Das Kibri-Modell fand im Dorf Lönneberga direkt neben dem Katthult-Hof aus dem Hause Joswood seinen Platz – dieser Lasercut-Bausatz ist übrigens das Heim eines gewissen Michel.

und ruhiger Hand ist das Bemalen der Wände dann auch nicht allzu schwierig.

Während die rote Farbschicht gründlich trocknet, kann sich der Bastler mit dem Gebäudesockel beschäftigen. Das schlichte Bauteil lässt sich leicht verbessern: Im Hinblick auf die weitere Innenraumgestaltung des Modells mit Vorhängen und Trennwänden sollte auch der Sockel eine Bodenplatte erhalten. Diese kann man sich aus Karton- oder Kunststoff-Dekoplatten passend zurechtschneiden. Nach dem Entfernen der Steckstifte am Sockel wird der neue Bodenbelag mit Alleskleber befestigt. Streifen einer selbstklebenden 3D-Strukturfolie kaschieren die glatten Außenflächen des Sockels. Dieses Material be-

Aufgebürstete Farben imitieren die Holz-Optik

kommt man in vielen unterschiedlichen Ausführungen von Redutex oder Noch. Die weiche Folie lässt sich leicht mit Messer und Schere in Form bringen.

Anschließend geht es mit dem Gebäudemerkorpus weiter. Zunächst werden alle weißen Elemente der Wände mit Mattweiß nachgezogen. Das beseitigt den Plastikglanz und eventuelle Fehler der vorheri-



FOTOS: MICHAEL SIEMENS

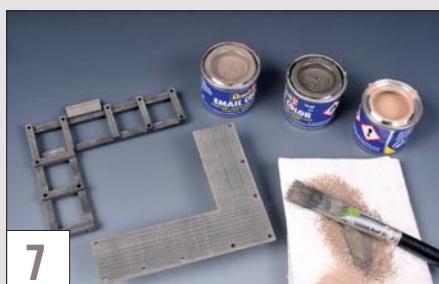
Für ein Schwätzchen unter Nachbarn ist immer Zeit. Ob es dabei um die neuesten Streiche des berüchtigten Lausejungen Michel geht, der im Katthult-Hof direkt nebenan wohnt?

gen Bemalung. Nach dem Trocknen kommen die bereits verglasten Fenster und Türen an ihren Platz. Die Haustüren erhielten zuvor einen hellbraunen Anstrich. Dazu wurde die Verglasung mit einem scharfen Messer und dosierter Gewalt entfernt.

Nun kann man den Rohbau mit etwas Kunststoffkleber auf dem Sockel fixieren. Vorher müssen sich jedoch die Bauteile der Terrasse einer farblichen Behandlung unterziehen. Nach einer Grundierung mit Mattschwarz imitieren aufgebürstete Brauntöne (Revell 46, 87 und 89) die Farbe älterer Holzdielen.

Da eine Lichtmaske fehlt, werden die Fenster mit einzelnen Vorhangstreifen ver-

ziert. Eine weitere Geschossdecke und Wände aus Karton verhindern den Blick durch das Gebäude. Bevor nun der Dachdecker aktiv wird, muss noch der unschöne Kaminaufsatzen einem Eigenbau aus einer Ziegel-Bastelplatte (Auhagen) weichen. Die an den Unterseiten der Dächer geprägten Holzstrukturen sollte man mit etwas weißer Farbe (Tamiya XF-1) hervorheben. Für die Dachflächen eignet sich der Farbton XF-63 von Tamiya. Zum Schluss folgt der Anbau der Regenrinnen aus dem Auhagen-Set 41609. Die Fallrohre entstehen aus Messingdraht mit einer Stärke von einem Millimeter, sie erhalten eine silberfarbene Lackierung. □ Michael Siemens



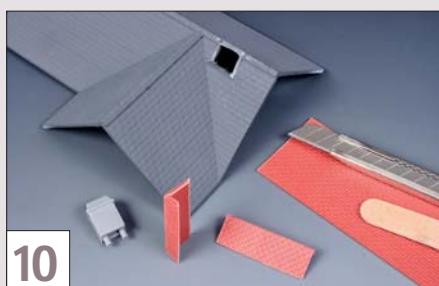
7
Mit fast trocken aufgebrachten Mattfarben (Revell 46, 87 und 89) lassen sich die Dielen der Terrasse auf Holz-Optik trimmen.



8
Eine Lichtmaske liegt nicht bei. Stattdessen schmücken Gardinen-Attrappen die Fenster, Kartonwände verhindern den Durchblick.



9
An den Unterseiten der Dachteile sind Holzstrukturen dargestellt. Sie erhalten eine mattweiße Lackierung (Tamiya XF-1).



10
Ein Eigenbau ersetzt den unpassenden Kaminaufsatzen. Nur dessen oberer Abschluss wird später noch verwendet.



11
Auch Dachrinnen und Fallrohre fehlen. Diese Details muss der Bastler selbst aus Auhagen-Elementen und Messingdraht herstellen.



12
Die Teile der Terrassen-Überdachung werden nur gesteckt. Dennoch sollte man diesen Bereich vor dem Zusammenbau gestalten.



DIE NEUE AUSGABE

Über die letzten Einsatzjahre der Baureihe 17.10 gab es bislang nicht viel zu lesen. Nun sind sämtliche Arbeitsbücher aufgetaucht, die der Betriebsmaschinenkontrolleur Max Blumhagen in den Jahren 1954 bis 1959 angelegt hat. Sie sind voll mit Detailinformationen und ungeschminkter Analysen, auch über die (aus heutiger Sicht) aberrwitzig anmutenden Umbauten von Einzelexemplaren. Zusammen mit vier Zeitlegern aus Cottbus – auch die Letzten ihrer Art – verfolgen wir den "Endspurt" der damals einzig in Deutschland noch verbliebenen Schnellzuglokomotiven preußischen Ursprungs.

Wie weitreichend prägte die Eisenbahn schon unsere Kindheit? War die Ladestraße am Kleinstadtbahnhof nicht der schönste Abenteuerspielplatz? Begleiten Sie uns auf dem Weg vom Kind, das den Geruch eines warmen Modellbahntrafos wahrnimmt, bis zum jugendlichen Entdecker, der das Draußen liebt und sich die Arbeitswelten der Eisenbahner im Maßstab 1 : 1 zeigen lässt.

BAHN Epoche 36 | Herbst 2020

- 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- über 150 Abbildungen
- Klebebindung

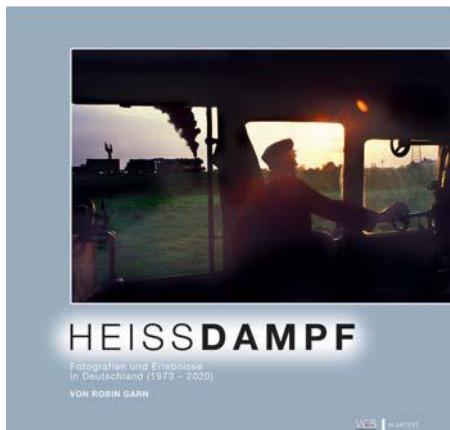


Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim Verlag:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100



Abo-Hotline:
0211/690789985
abo@bahnepoche.de

Ein neuer Dampflok-Bildband. In diesen Zeiten? Wann, wenn nicht jetzt!



HEISSDAMPF Fotografien und Erlebnisse in Deutschland (1973 – 2020) von Robin Garn
224 Seiten, Format 29,5 x 28,0 cm, gebunden, Hardcover, 420 Fotos (davon 363 in Farbe)

ISBN 978-3-8375-2330-0
Bestell-Nummer: 582006 | € 49,95
Erscheint im August 2020

Wir spüren, dass sich die Eisenbahn in Deutschland in den letzten Jahrzehnten dramatisch verändert hat. Die Teilung unseres Landes in Ost und West und erst recht die Dampflokzeit scheinen dagegen weit zurückzuliegen. Und doch prägen beide die Erinnerungen vieler Eisenbahnfreunde bis heute.

HEISSDAMPF nennt Robin Garn seine Verabredungen mit dieser Vergangenheit deutscher Eisenbahnwelten. Er bedient sich mehrerer fotografischer Erzählperspektiven. Die Dokumentaristen sind ihm ebenso zu eigen wie die Blickwinkel eines Lichtjägers oder Romanciers. Zugute kommt dem Leser dabei, dass der Autor von Anbeginn am Bahndamm in zunehmend tagebuchähnlicher Weise Notizen geführt hat, sodass seine Begleittexte von ebenso großer Vielschichtigkeit und voller abenteuerlicher Begebenheiten sind wie seine Aufnahmen. So lebt seine Darstellung aus der Optik, seinen präzisen Beobachtungen und einem weiten Blick, der über die Tage hinausgeht. Bis in die Gegenwart.

"Du hast die Bilder, du hast die Erlebnisse.
Und ich kenne auch niemanden, der ebenbürtig fotografiert hat."
(Bernd Seiler, FarRail Tours)



Erhältlich im Fachbuchhandel und direkt beim: VGB Bestellservice ·
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 08141/534 810 ·
Fax 08141/534 81100 · E-Mail: bestellung@vgbahn.de · Internet: shop.vgbahn.de





Roco stellte uns zum Spielen (und Testen) im Fotostudio zwei EKD-Modelle in der ÖBB-Version zur Verfügung. Sie bewährten sich beim Einsetzen einer kleinen Nebenbahn-Brücke.



Für Rocos Z21-Steuerung wurde eine eigene Bedienoberfläche entwickelt. Sie enthält auch zwei Steuercreuze mit eindeutigen Symbolen für die vielen Kranfunktionen.

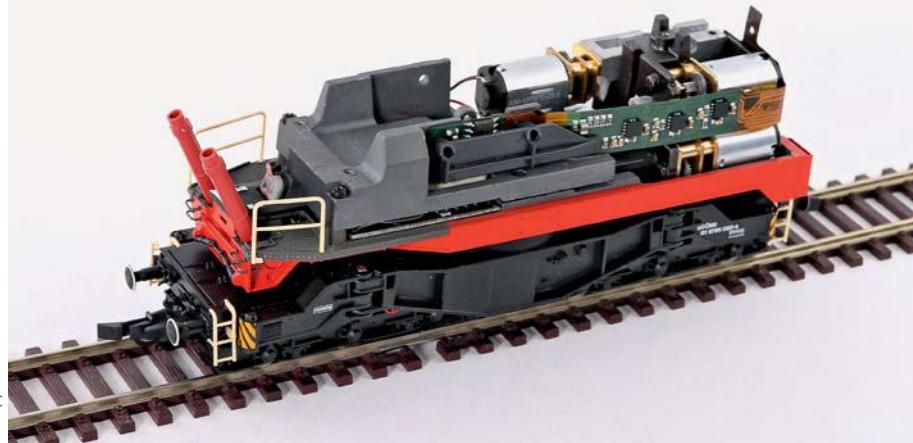
Auf der letzten Spielwarenmesse überraschte Roco mit einem digitalen Funktionsmodell des Kirow-EKD 750. Nun wurden die ersten Serienmuster vorgestellt.

Funktions-Wunder

Nur mit Glück hat man die Gelegenheit, einen großen Eisenbahndrehkran beim Vorbild in Aktion zu erleben. Oft würde man durch die meist nächtlichen Einsätze auch um den Schlaf gebracht. Mit dem brandneuen H0-Modell des Kirow-Kranks lässt sich auch tagsüber die Faszination des Kranbetriebs erleben. Allerdings besteht

die Gefahr, dass sich auch der Modell-Einsatz bis in die Nacht hinein ausdehnt, so ausgetüftelt und realistisch sind die Spielmöglichkeiten mit diesem Wunderwerk der Modelltechnik.

Bis zum Einsatzort kann das Modell – wie das große ab 1967 beim VEB S.M. Kirow in Leipzig gebaute Vorbild – im Zug mitlaufen. Dazu muss unter einem Drehge-



Das Öffnen des Modells wird von Roco nicht empfohlen, zu kompliziert und empfindlich ist die auf engstem Raum angeordnete Technik. Mit auf dem Bild: drei der vier Getriebemotoren.

stell mit Hilfe eines kleinen Schiebers der Freilauf aktiviert werden. Am Einsatzort, beispielsweise zum Einbau einer Weiche, oder, wie auf der Spielwarenmesse demonstriert, zum Aufsetzen einer Köf III auf

Auf Tastendruck hin fertig zum Einsatz

die Gleise, wird der Kran mit F18 in Arbeitsstellung gebracht: Der Ausleger hebt sich und fährt gleichzeitig aus. Die Länge der Tragseile für die Flasche mit dem Kranhaken passt sich dabei automatisch an. Das Ganze wird, ist F1 aktiviert, durch kräftige und realistische Arbeitsgeräusche untermauert. Die Lautstärke der Soundkulisse lässt sich für den, der es dezent mag, über die CV 266 auch reduzieren oder einfach über die Mute-Funktion ausblenden. Der Modellkran ist in der Lage, bis zu 300 Gramm zu heben. Dazu muss man das Gegengewicht montieren und die Stützen ausfahren. Diese werden per Hand ausgeschwenkt und an die Stützböcke angepasst. Dazu liegt ein hochwertiger Schrau-

bendreher bei. Sind größere Stützhöhen zu überbrücken, kann man die beiliegenden Schwellenstapel aus weichem und damit standsicherem Kunststoff verwenden. Je nachdem, wie weit der Ausleger ausgefahren wird, reduziert sich die Tragfähigkeit des abgestützten Krans auf minimal 130 Gramm. Dann ist der Ausleger auf 70 Millimeter ausgefahren. Dies ist wie beim Vorbild auch in waagerechter Position möglich, um etwa unter der Oberleitung oder im Tunnel arbeiten zu können. Ist der Kran

STECKBRIEF

- Hersteller: Roco
- Bestellnummer: 73036
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Antriebsmotor in einem Drehgestell wirkt auf einen Radsatz mit zwei Haftrifen, vier Getriebemotoren für Kranfunktionen
- Gewicht: 443 Gramm
- V_{min}: 1 km/h bei Fst. 1
- V_{max}: 12 km/h bei Fst. 28
- Besonderheiten: Ausgetüftelte Kranfunktionen für realistische Betriebsabläufe, abgestimmte Sound- und Lichtfunktionen
- Preis: 769,90 Euro (UVP)

nicht abgestützt und/oder fehlt das Gegengewicht, verringern sich die möglichen Lasten weiter. Alles ist in der Bedienungsanleitung nachvollziehbar beschrieben.

Das Heben und Senken des Auslegers und/oder des Kranhakens sowie das Drehen lässt sich über Funktionstasten be-



Vier Schleifringe verbinden Unter- und Oberwagen. Zwei davon übertragen das Gleissignal, zwei versorgen den Fahrmotor in einem der Drehgestelle.



Das Modell wird mit zugehörigem Schutzwagen ausgeliefert. Dieser trägt das Gegengewicht, eine Traverse und die vier Stützböcke.

werkstelligenten. Besser gelingt das spielerische Arbeiten jedoch über Rocos Z21-Steuerung und die entsprechende App für das Smartphone oder Tablet. Roco hat dazu eine eigene Bedienoberfläche mit zwei Steuerkreuzen entwickelt. Wer sich dem Kran noch entspannter widmen will, dem sei die Nutzung eines Bedienteils der Sony-Playstation empfohlen. Ein Blick auf die Tastatur oder das Display wird dann schnell überflüssig. Über die Funktion F19 begibt sich der Kran übrigens nach Spielende wieder selbsttätig und vollständig in die Ausgangsposition für den Abtransport zurück – faszinierend.

Zusätzlich zu Bewegung und Sound bereichern einige Lichtfunktionen den Modelleinsatz. Das Arbeitslicht flackert beim Einschalten wie eine Leuchtstoffröhre.

Der EKD bietet zweifellos modernste Technik und Mechatronik, die in dieser Raffinesse in Großserie noch nicht realisiert wurde. Der Zimo-Decoder ist dabei im Wesentlichen für den Sound und das Fahren zuständig, die Steuerung der Kranfunktionen übernimmt ein Mikrocontroller, der auch die umfangreiche Sensorik verarbeitet, welche erst diese ungemein realistischen Bewegungsabläufe ermöglicht.

Bei alldem haben die Roco-Ingenieure die Modellgestaltung mit feinsten Details und umfangreicher Beschriftung in keiner Weise vernachlässigt. Dieses Supermodell ist auch in gelber Farbgebung als DR-Fahrzeug zu haben. □

abp



Umfangreiches Zubehör, eine sehr gute und ausführliche Bedienungsanleitung sowie ein Aufstellgleis gehören zum Lieferumfang.



Mit montiertem Teleskoparm zeigt sich, dass tatsächlich jeder Millimeter unter dem Gehäuse für die Modelltechnik und -elektronik genutzt wurde.



In dieser Ansicht sind die Hauptplatine mit Mikrocontroller und einem der beiden Pufferkondensatoren sowie die Teileflexplatinen zu erkennen, welche sowohl als elektrische Verbindung als auch als Teileträger fungiert.



Optimal lässt sich der EKD mit dem Bedienteil der Sony-Playstation steuern, weil die Augen auf das Modell gerichtet bleiben. Ein Anschluss an die Z21 gelingt über die Bluetooth-Schnittstelle.

EINSTEIGER ANGEBOT



3 Ausgaben für nur € 10,-
~~(statt € 20,70)*~~

Das Magazin für alle Freunde der Nenngröße N.
Mit spannenden Fahrzeug-Porträts und vielen
Praxistipps zum Anlagenbau.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter
www.nbahnmagazin.de/einsteiger



Es hat lange gedauert, bis sich ein Großserienhersteller durchringen konnte, endlich eine Laminatka aufzulegen. Warum eigentlich?

Die Plastik-Lok

Bei unseren östlichen Nachbarn geheißt Piko seit Jahrzehnten und schon lange vor dem Fall des Eisernen Vorhangs einen ausgezeichneten Ruf. Die Modellbahner Polens und Tschechiens sind für die Sonneberger (immer) wichtige(re) Kunden. Nachdem in den letzten Jahren großartige polnische Lok-Modelle (SU 46, EU 07) erschienen sind, werden nun tschechische Eisenbahnfreunde mit einer Kult-Lokomotive bedacht, die aber auch hierzulande eine große Fangemeinde besitzt, der E-Lok-Baureihe S 499.1 (s. S. 38) in H0. Endlich.

Für das Modell der S 499.1, die als Laminatka weit über die tschechoslowakischen Landesgrenzen hinaus bekannt wurde, könnte ein origineller Werbespruch so lau-

Kunststoff für Vorbild und Modell

ten: „Gehäuse aus Kunststoff – wie beim Original.“ Zwar gleicht der im chinesischen Piko-Werk in Chashan verwendete Kunststoff nicht dem, der bei Škoda verwendet wurde, aber es kommt nur darauf an, was man daraus macht.

Die Konstrukteure und Formenbauer bei Piko lieferten ausgezeichnete Arbeit ab: Das Gehäuse ist sagenhaft! Die beinahe barocke Form des Vorbilds wurde in großer Perfektion wiedergegeben, seien es die Ausbuchtungen über dem charakteristischen dritten Spaltenlicht oder die auffälligen Vertiefungen an den Türgriffen beziehungsweise den markanten ovalen Fenstern in den Einstiegen. Die Laminatka erreicht ein Spitzenniveau unter den Großserienfahrzeugen. Die Lobeshymne setzt sich fort bei der Betrachtung des Fahrwerks: Die Detailfülle und die Präzision der Gravuren

Wunderschön oder gewöhnungsbedürftig?
Am Design der Laminatka scheiden sich die Geister. Auf jeden Fall ist die Gestalt dieser wichtigen tschechoslowakischen E-Lok-Baureihe ziemlich einzigartig.



1010/A8



Im Digitalbetrieb sind auch Maschinenraum- und Führerstandsbeleuchtung schaltbar. Im dämmrigen Licht macht das zusätzlichen Eindruck.

an den Drehgestellblenden sind beeindruckend. Die Qualität der Darstellung aller Achslager, Federpakete und von vielem mehr hat man so noch nicht so häufig gesehen. Es lohnt sich unbedingt, die Lok vollständig umzudrehen, um die Nachbildung der Zug- und Druckstangen zu genießen. Das Beste kommt wie stets zum Schluss und das ist die perfekte Umsetzung der Frontpartie mit den charakteristischen übergroßen Scheiben, die ebenso

wie die kleinen Maschinenraumfenster perfekt und spaltfrei eingesetzt sind.

Der so genannte Dachgarten der Lok ist gelungen, die Leitungen sind fein ausgeführt und dass sie aus Kunststoff sind, erkennt man erst bei genauem Hinsehen. Eine Augenweide sind wiederum die schmalen, superfeinen Scherenstromabnehmer.

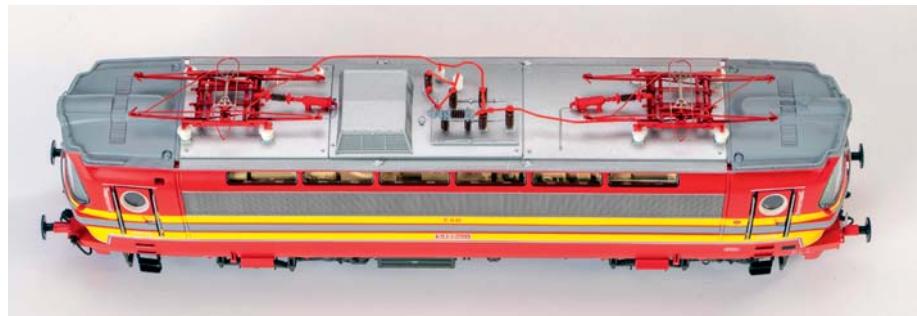
Das würdige Finish der Lok sind die makellose Bedruckung und die Lackierung, die angesichts der zahlreichen Zierstreifen anspruchsvoll ist. Die gewählten Rot- und Gelbtöne wirken authentisch matt.

STECKBRIEF

- Hersteller: Piko
- Bestellnummer: 51380
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze; zwei Haftreifen
- Gewicht: 430 Gramm
- V_{min}: 4 km/h bei 1,6V
- V_{max}: 175 km/h bei 12V
- Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel
- Digitalschnittstelle: PluX22
- Preis: 209,99 Euro (UVP)

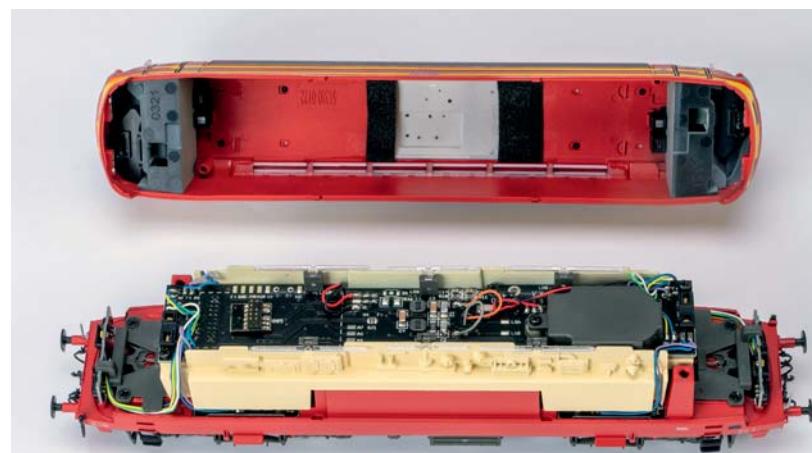
Das analoge Testmodell zeigt ausgewogene und zeitgemäße Fahreigenschaften. Bei zwölf Volt wird eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h gemessen, ein guter Wert angesichts einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Bei wenig mehr als 1,5 Volt setzt sich die Laminatka langsam in Bewegung.

Pikos Laminatka – ein Modell zum schwach werden. □ al



Der Blick auf das Dach zeigt sauber nachgebildete Dachleitungen und Isolatoren. Highlight sind auf jeden Fall die superfeinen Stromabnehmer.

Im analogen Modell ist alles vorbereitet für eine spätere Digitalisierung: Eine zeitgemäße PluX22-Schnittstelle und Platz für einen Lautsprecher sind vorhanden.





Jetzt haben fast alle H0-Großserienhersteller maßstäbliche Silberlinge im Angebot. Brawa lieferte kürzlich seine H0-Modelle der beliebten Nahverkehrswagen aus.

Silberling-Parade

Fachleute sprechen von „n-Wagen“, wenn sie die Silberlinge meinen. Bei Eisenbahnfreunden und Modellbahnnern ist der einprägsame Begriff „Silberlinge“ weitaus verbreiteter und wurde noch genutzt, als die Waggons längst

schon in Mintfarben oder Verkehrsrot unterwegs waren.

Um den Nahverkehr zu modernisieren, beschaffte die Bundesbahn ab 1958 rund 5000 Wagen unterschiedlichster Bauformen, die über einen Zeitraum von 22 Jah-

ren produziert wurden und den Nahverkehrsaltag ab der ausgehenden Epoche III bis vor wenigen Jahren prägten.

In jüngster Zeit entstanden neue H0-Modelle bei ESU und Piko, und nun hat auch Brawa seine Silberlinge ausgeliefert.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Bestellnummern:** 46500 – 503 (Epoche III, o. Innenbel.); 46505 bis 508 (Epoche IV, o. Innenbel.); 46520 bis 523 (Epoche III, m. Innenbel.), 46524 bis 527 (Epoche IV, m. Innenbel.); 46504 (Steuerwagen, Epoche III f. Wechselstrom); 46509 (Steuerwagen, Epoche IV, f. Wechselstrom)
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Zurüstteile:** zahlreiche Pufferträgerdetails
- **Digitalschnittstelle:** PluX22
- **Preis:** 69,90 bis 124,90 Euro (UVP)



Hasenstall (vorne) und Karlsruher Kopf – zwei Klassiker des Nahverkehrs: Die Brawa-Modelle besitzen erwartungsgemäß einen detailliert eingerichteten Führerstand.



Um sich ein eigenes Bild machen zu können, haben wir die vier aktuellen maßstäblichen H0-Mitbewerber dargestellt. Links ist das Piko-, daneben befindet sich das Brawa-Modell. Es folgen im rechten Bild der etwas ältere Roco-Wagen und die ESU-Version.



Pikos Pfauenauge-Muster ist fein strukturiert und gut zu erkennen.



Brawas sehr authentisch wirkender Aufdruck ist der komplexeste.



Die Roco-Bedruckung ist gut zu erkennen, wirkt aber unscharf.



Bei senkrechter Draufsicht ist der ESU-Druck kaum zu erkennen.

Um es gleich vorwegzunehmen: Brawa hat erstklassige Arbeit abgeliefert. An den Modellen gibt es so gut wie nichts zu bemängeln.

In Brawa-typischer Manier beginnt die Liebe zum Detail schon am Wagenboden mit der Nachbildung der Bremsanlage, die weitgehend freistehend nachempfunden wurde. Der kritische Blick auf die Drehgestellblenden zeigt bei den Epoche-III-Modellen ein fein strukturiertes „Minden-Deutz leicht“-Drehgestell mit Klotzbremsen. Die Nachbildung der so genannten Wellenradscheiben, welche die früheren Jahre prägten, ist sehr schön geworden. Der Steuerwagen mit Karlsruher Kopf ruht auf einem weiterentwickelten MD-Drehgestell mit Scheibenbremsen. An den Wagengenossen befinden sich neben gefederten Gummiwülsten geätzte Rangierertritte. Die Einstiege sind ebenfalls geätzt.

Überzeugend ist die Anmutung des gesamten Wagenkastens, die charakteristischen Dachrundungen wirken sehr glaubwürdig. Gleiches gilt vor allem für die Darstellung der Übersetzfenster, die nicht nur sauber eingesetzt sind, sondern auch bezüglich ihrer Proportionen sehr vorbildnah erscheinen.

Rundum gelungen: Brawas neue n-Wagen

Etwas fummelig ist das Abnehmen des Daches. Das gilt auch für das spätere Wiederaufsetzen. Doch es lohnt sich, dies zumindest einmal zu tun, denn es erlaubt die Sicht auf die wirklich perfekt dargestellte Inneneinrichtung. Die unvergessenen mit rotem Kunstleder überzogenen Sitzmöbel in der zweiten Klasse, die kleinen Ablagen an den Fenstern, die Stoffvorhänge sowie

die quer zur Fahrtrichtung eingebauten Gepäckablagen über den Bänken, nichts wurde vergessen und man kann sich kaum sattsehen. Am liebsten möchte man einsteigen, das Fenster öffnen und sich bei gemütlichen 100 km/h den Fahrtwind um die Nase blasen lassen. Lediglich die Polsterfarbe in der ersten Klasse habe ich in anderer Erinnerung. Aber da ist es möglich, dass selbige mich trügt.

Das entscheidende Kriterium an einem Silberlingmodell ist letztlich die Nachbildung des Pfauenauge-Musters: Diese Herausforderung haben die Remshaldener sehr gut gemeistert. An den Brawa-Wagen ist es deutlich genug zu erkennen, ohne übertrieben zu wirken. Es vermag aus allen Blickwinkeln sowie bei verschiedenen Lichteinfallswinkeln sehr zu gefallen.

Wer auf Brawas Silberlinge gewartet hat, dürfte nicht enttäuscht sein. □ al



Sogar das Riffelblech im Einstiegsbereich hat man bei Brawa nicht vergessen.



Brawas Silberlinge sind gegen Aufpreis auch mit eingebauter Innenbeleuchtung erhältlich. Diese bringt die Inneneinrichtung noch besser zur Geltung.

FOTOS: APF



Die Lokfront mit erhabenem Logo, feinen Scheibenwischern und markantem Bahnräumer ist klasse!

Rivarossi liefert eine neue H0-E.646 der FS im „Navetta“-Design der 80er-Jahre.

Nahverkehrs-Bolide

Wie eine Schnellzuglokomotiv wirkte sie dem äußerlichen Anschein nach nicht, auch wenn die E.646 der italienischen FS ursprünglich dafür entworfen wurde. Im Laufe der Jahre ka-

men die bulligen Lokomotiven mit der Achsfolge Bo'Bo'Bo' auch im schnellen Nahverkehr vor Pendelzügen, häufig vor den bekannten Wagen mit niedrigrigem Mittelteil (Carrozza vicinale a piano ribassato), zum

Einsatz. Äußerlich zeigte sich das Einsatzgebiet an der sogenannten „Navetta“-Lackierung.

Rivarossi hat nun eine neue Nahverkehrs-646 im Sortiment. Die Lokomotive überzeugt mit einem gelungenen Formenbau und zahlreichen, liebevoll nachgebildeten Details. Viele feine freistehende Teile machen die Lok zu einem Schmuckstück, genauso wie die sehr plastisch wirkenden Drehgestellblenden. Gelungen ist auch der spaltfreie Faltenbalg-Übergang zwischen den beiden Lokhälften. Die feinen Stromabnehmer auf dem Dach sind eine Zier. Der Führerstand ist eingerichtet.



Die Zierstreifen sind schnurgerade und fehlerlos aufgedruckt.

Die gewöhnungsbedürftige, aber interessante „Navetta“-Lackierung der 80er- und frühen 90er-Jahre in Beige mit orangefarbenen und violetten Zierstreifen ist makellos.

Die Fahreigenschaften der analogen Lok sind tadellos. Bei rund zwei Volt setzt sie sich sanft in Bewegung. Die Zugkraft ist auch dank zweier Haftreifen und ordentlichem Lokgewicht sehr gut. □ al



Die sehr filigranen Stromabnehmer und der geschlossene Übergang zwischen den beiden Lokhälften geben ordentlich Pluspunkte.

KOMPAKT

Minitrix: City-Bahn für N

Die Minitrix-Konstrukteure legen nun schon seit vielen Jahren darauf Wert, die unterschiedlichen Bauserien- und Farb-Varianten der V 160-Familie mit allen vorgedrehten Formänderungen darzustellen. Folgerichtig erscheint 218 143 aus der ersten Bauserie mit verändertem Dachaufbau und den passenden Drehgestellen. Die City-Bahn-Lackierung ist sauber ausgeführt und steht dem Modell prächtig. Dem Sound fehlt der für eine dieselhydraulische Lok typische Übergang in den Leerlauf bei Rücknahme des Reglers und beim langsamen Auslaufen. Die passenden Wagen einschließlich eines Packwagens sind angekündigt. □ abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Formänderungen; Detailierung; saubere Lackierung und Bedruckung; Führerstandslicht

KONTRA: Sound

BESTELLNUMMER: 16280

PREIS: 279,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒☒☒☒



Hauptsächlich im Intercity-Verkehr wurden die 100 Eurofima-Abteilwagen der DB mit ausschließlich 1. Klasse eingesetzt.

Pikos erste Version der neukonstruierten Eurofima-Wagen: der Avmz 207 der DB.

Europäische Lösung

Die erste und einzige gemeinsam von den wichtigsten westeuropäischen Bahnverwaltungen beschaffte Wagenserie waren die sogenannten Eurofima-Wagen entsprechend dem UIC-Typ Z. Nach zehn Prototypen

bestellten DB, SBB, ÖBB, FS, SNCF und SNCB 500 Waggons. Die DB beschränkte sich dabei auf 100 Avmz 207.

Piko kündigte diese wichtige Wagenserie zu Jahresbeginn als Neukonstruktion an. Nun werden die ersten Modelle



Ein Hingucker sind die vorbildgetreu umgesetzten Fiat-Drehgestelle mit freistehenden Wankstützen und Schlingerdämpfern.

ausgeliefert. Uns stand die DB-Ausführung zur Verfügung. Der Wagen ist in allen Dimensionen maßstäblich in 1:87 ausgeführt, der Wagenkasten überzeugt durch saubere und scharfkantige Gravuren sowie eine makellose Bedruckung und Beschriftung. Die eindeutig lesbaren Zuglaufschilder liegen hinter transparenten Deckeln. Die Griffstangen setzen fleißige Frauenhände bereits im Piko-Werk an. Die Inneneinrichtung ist einfarbig und einfach gehalten. Dies fällt jedoch beim Blick durch die getönten Scheiben kaum auf. Deren superfeine goldfarbenen Rahmen mit

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Detaillierung insbesondere des Wagenkastens und der Drehgestelle; Lackierung und Bedruckung

KONTRA: Inneneinrichtung

BESTELLNUMMER: 58530

PREIS: 58,48 Euro (UVP)

URTEILE: ☑️☒️☒️☒️☒️

separat dargestellten oberen Fensterteil sind eine Augenweide. Ab dem Radius 2 sind die beiliegenden silberfarbenen Türtritte einsetzbar, die man problemlos anstecken kann. Eine passende Innenbeleuchtung kann nachgerüstet werden. Man darf gespannt sein, wie viele internationale Farbvarianten dieses wichtigen Wagentyps von Piko noch aufgelegt werden. □ abp

In Ergänzung der bestehenden Serie bringt Roco den Prototyp Bmee in H0.

Ur-Halberstädter

Rocos Modell des Prototyps neuer UIC-Z-Seitengangwagen der DR von 1979 entspricht im Wesentlichen den bisher ausgelieferten Modellen der ab 1984 gebauten, 26,4 Meter langen Bm-Serienfahrzeuge. Eine Formän-

derung ist nicht erkennbar. Die schmalen Fenster des Ganges im Einstiegsbereich wurden, um eine Änderung der Fenstereinsätze zu vermeiden, mittels Aufdruck als Schiebesenkfensster nachgebildet – ein Unterschied zu den Bm. Während

der rehbraune Dachanstrich und das elfenbeinfarbene Fensterband – letzteres ist erkennbar schmäler gehalten – beim Prototyp auffällig auch die Stirnseiten einschließen, zeigen sich weitere Unterschiede erst auf den zweiten

AUF EINEN BLICK

PRO: Verzugsfreier Wagenkasten; schöne Inneneinrichtung; Ansetz- und Zurüsteile; Bedruckung

KONTRA: Kleine Fenster bedruckt

BESTELLNUMMER: 74817

PREIS: 64,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☑️☒️☒️☒️☒️

Blick. So unterscheiden sich die Anschriften etwas in Ausführung und Position. □ oh



Unterschiede zum Bm: breiteres grünes Band und Stirnseitenlackierung.

Zu den Zurüsteilen gehören drei verschiedene Zuglaufschilder-Sets.



Hornby präsentiert unter seiner Marke Arnold die Neukonstruktion eines modernen vierachsigen Containertragwagens für die Spur N.



Eine fotogene Version der ausgelieferten Varianten ist der AAE-Wagen mit „Warsteiner“-Ladegut.

Neuer Kistenträger

Auch wenn man meinen könnte, im heutigen KLV-Verkehr seien fast nur noch sechsachsige Doppeltragwagen im Einsatz, der Eindruck täuscht. In den langen und bunt zusammengestellten Containerzügen sind weiterhin viele vierachsige Bauarten zu sehen. Bei Hornby hat man einen dieser modernen Sgenns neu konstruiert und bietet ihn in mehreren internationalen Varianten an. Der Tragrahmen

ist vollständig aus Metall gefertigt und detailreich sowie konturenscharf ausgeführt. Die Containerverschlüsse sind angespritzt, die kleinen Handräder angesetzt. Die gelben Bügel um die Rangierhaken bestehen aus feinem Draht, daneben fallen sehr sauber aufgedruckte gelb-schwarze Warnflächen auf. Auch die sonstige, umfangreiche Bedruckung gibt keinen Anlass zur Kritik und ist unter der Lupe vollständig lesbar. Die

etwas flach strukturiert wirkenden UIC-Y-Drehgestelle zeigen immerhin vor den Laufflächen liegende Bremsklotze.

Eine wahre Zierde ist das Ladegut: Der „Warsteiner“-Container ist sehr scharfkantig ausgeformt und auf allen Seiten exakt und vollständig beschriftet. Es handelt sich um einen 45-Fuß-„High-Cube“-Container mit einer vergrößerten Höhe von 2896 Millimetern (9'6"). □

abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung und Bedruckung; Ladegut; viele Varianten

KONTRA: Drehgestelle

BESTELLNUMMER: HN6445

PREIS: 35,50 Euro (UVP)

URTEILE: ☑ ☒ ☒ ☒ ☐

UNSERE BEWERTUNG

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

► KOMPAKT



Wiking: BMW 325i Cabrio in H0

Die von 1990 bis 2000 gebaute BMW-Baureihe E36 ist ein moderner Klassiker. Für viele Fans ist der rundgelutschte Bajuware der schönste 3er-BMW überhaupt. Folgerichtig fügt Wiking seinem Pkw-Sortiment in 1:87 eine Nachbildung des E36-Cabrios hinzu. Lackierung und Bedruckung sind hervorragend gelungen. Die glasklaren, fein strukturierten Frontscheinwerfer sind ein Genuss. Nur der etwas kantig gravierte Innenraum fällt im Vergleich leicht ab. Angesichts des Preises hätte man sich noch mehrfarbige BMW-Logos gewünscht. □

AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierung; Lackierung und Bedruckung

KONTRA: Innenraumgestaltung; Preis

BESTELLNUMMER: 019401

PREIS: 17,49 Euro (UVP)

URTEILE: ☑ ☒ ☒ ☒

► KOMPAKT



Wiking: Hanomag-B11-Radlader für N

Schon mehrmals standen die größeren 1:87-Modelle Pate für Wiking-Miniaturen in N. Nach 57 H0-Jahren erlebt auch dervon 1964 bis 1972 in über 2400 Exemplaren entstandene Baumaschinenklassiker seine Wiederkehr in der kleineren Baugröße. Sieht man von der etwas kräftig geratenen Schaufel ab, zeigt sich die Neukonstruktion erstaunlich fein detailliert, beispielsweise was die Motorhaube oder die feinen Front- und Rücklichter angeht. Frontheber und Schaufel sind beweglich, die Bedruckung ist akkurat, die Achsen sind kippbar gelagert. □

AUF EINEN BLICK

PRO: Wichtige Ergänzung des N-Sortiments; feine Detaillierung und saubere Ausführung

KONTRA: Schaufel

BESTELLNUMMER: 097401

PREIS: 12,49 Euro (UVP)

URTEILE: ☑ ☒ ☒ ☒



„Ernst-Rudolf, der Bahnhof ist schon seit 25 Jahren geschlossen!“ Die Jahrzehntelange Vernachlässigung wurde mit Patina-Pulver imitiert.

Noch präsentiert ein Pulverfarben-Set zur Alterung von Fahrzeugen und Gebäuden.

Zahn der Zeit

Auch die schönsten Modellbausätze wirken erst nach einer mehr oder minder dezenten Alterung wirklich realistisch. Noch be-

weist mit seinem neuen Patina-Pulver-Set, dass sich auch mit verhältnismäßig geringem Aufwand hervorragende Ergebnisse erzielen lassen. Die acht ver-



Das Patina-Set enthält Pigmente in den Farbtönen Zement, Asche, Sand, Staub, Rost, Ziegel, Moos, und Ruß.

schiedenen Farbtöne werden in Döschen à sechs Gramm geliefert. Ein Stumpfpinsel liegt bei. Um die Farben sauber zu verarbeiten, sollte sich der Modellbauer aber zusätzlich einen kleinen Pinsel für den feinen Farbauftrag und einen Borstenpinsel zum Verstreichen bereitlegen. Es empfiehlt sich auch, die Farben vor Gebrauch in breitere und flachere Behältnisse umzufüllen. So lassen sich die besonders zum Verklum-

pen neigenden hellen Farben zerstäuben und weitere Farbtöne zusammenmischen. □ ke

AUF EINEN BLICK

PRO: Breites Farbspektrum; leicht zu verarbeiten; realistische Farbeffekte

KONTRA: Farben neigen zum Klumpen; unpraktische Döschen

BESTELLNUMMER: 61165

PREIS: 18,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☑ ☑ ☑ ☑

www.exPRESSzugreisen.de Pressnitztalbahn

Zum Weihnachtsmarkt nach Halberstadt • SPEISEWAGEN im Zug

Sa., 5. Dezember 2020

Reisen Sie als ideale Adventseinstimmung zum Weihnachtsmarkt nach Halberstadt.
Relation: Plauen – Reichenbach – Zwickau – Chemnitz – Leipzig – Halle (Saale) – Halberstadt

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) ab	Erwachsener Kind (6-14J.) Familie (2+2)
Plauen, Zwickau Chemnitz, Leipzig Halle (Saale)	95 € 55 € 240 € 85 € 50 € 215 € 65 € 40 € 195 €

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

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

Sie haben exzellente Produkte.
Sie bieten den perfekten Service.
Setzen Sie Ihre Firma in Szene!
HIER ist Platz für Ihre Anzeige

Kontakt:
Bettina Wilgermein
Tel. 08141/ 53481-153
b.wilgermein@vgbahn.de

Modell Eisen Bahner

Jubiläum
100 Jahre
Eisenbahn Dörfler Nürnberg

Sonderverkauf:
Aktionszeitraum 26.10.2020 - 07.11.2020

Eisenbahn Dörfler | Nürnberg/Hallstadt
<https://www.eisenbahn-doerfler.de>

Vorbild und Modell

Sa 10.10.

- Modellbahn/Modellauto-Tauschbörse in 67245 Lambsheim, Halle des TV 1864/04, Weisenheimer Straße 56, 10.30 Uhr bis 16.00 Uhr, Tel. (06233) 63166, www.mef-frankenthal.de.

Sa 10.10. und So 11.10.

- Saisonabschluss im Bw Dresden Altstadt, 10 Uhr bis 16 Uhr, Einlassschluss 15.30 Uhr, Interessengemeinschaft Bw Dresden Altstadt e.V., Zwickauer Str. 86, 01187 Dresden, Tel. 0171 260 1802, www.igbw-dresden-altstadt.de.
- Dampfbetrieb auf der Preßnitztalbahn zwischen Jöhstadt und Steinbach, IG Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 808037, www.pressnitztalbahn.de.
- Wipperliese zwischen Klostermansfeld und Wippra fährt, Tag der offenen Tür bei der Parkeisenbahn Vatterode, Tel. (034772) 27640, www.wipperliese.de.

So 11.10.

- Pendelfahrten mit V60 auf der Küstenbahn zwischen Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.
- Kärntner Modellbahnbörse in A-9020 Klagenfurt, St. Ruprechterstr. beim Osteingang der Kärntner Messen, Eintritt frei, 9 bis 13 Uhr, Tel. (0043) 664 2113605, www.carinzia.net.
- Pendelfahrten mit 75 1118 auf der Lokalbahn zwischen Amstetten und Gerstetten, Ulmer Eisenbahnfreunde, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de.

Mi 14.10. und Do 15.10.

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

Sa 17.10. und So 18.10.

- Dampfbetrieb auf der Preßnitztalbahn zwischen Jöhstadt und Steinbach, IG Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 808037, www.pressnitztalbahn.de.
- Öffentliche Fahrtage auf der Zwickauer Kohlebahn, die Abfahrtsstelle ist am Bahnübergang Reinsberger Straße in Zwickau, 10 bis 17 Uhr, Förderverein Brückenbergbahn e.V., www.brueckenbergbahn.de.

So 18.10.

- Pendelfahrten mit altroter V60 auf der Küstenbahn zwischen Norden – Dornum, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

- Tauschbörse in F-67500 Haguenauf, Centre Socioculturel du Langensand; 2 rue de l'Eglise Saint Joseph, Tel. (0033) 38873 4904, www.csc-langensand.com.

Mo 19.10.

- Club-Abend der Eisenbahnfreunde Ispringen, Turnhallenstraße 50, ab 19.30 Uhr, jeden Montag außer in den Schulferien BW, Tel. (07231) 81223, www.eisenbahnfreunde-ispringen.de.

Sa 24.10.

- Ausstellung in 71364 Winnenden, Daimlerstr. 12, 10 bis 16 Uhr, Tel. (07195) 178700, www.pmw-winnenden.de.

Sa 24.10. und So 25.10.

- Dampfbetrieb auf der Preßnitztalbahn zwischen Jöhstadt und Steinbach, IG Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 808037, www.pressnitztalbahn.de.
- Wipperliese mit Esslinger-Triebwagen zwischen Klostermansfeld und Wippra fährt, Tag der offenen Tür bei der Parkeisenbahn Vatterode, Tel. (034772) 27640, www.wipperliese.de.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

An allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen bis zum 20. Dezember 2020 verkehren die Schienenbusse auf der Kasbachtalbahn zwischen Linz und Kalenborn. Infos gibt es unter Tel. (02644) 8090-0 oder www.zugtouren.de.

Sa 25.10.

- Schmalspurmuseum Wilsdruff geöffnet, Draisinenfahrten, Freiberger Straße 50, 01723 Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Aktionstag im Eisenbahnmuseum Lokschatzen Aumühle mit Fahrzeugschau, Telefon (040) 554 2110, www.vvm-museumsbahn.de.

Sa 31.10. und So 01.11.

- Fahrtag beim Pollo zwischen Mesendorf und Lindenbergs, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenbergs e.V., Tel. (034202) 61361, www.eisenbahneruniform.de.

- Lindenbergs 91, 16928 Groß Pankow (Prignitz), Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

Sa 31.10. und So 01.11.

- Dampfbetrieb auf der Preßnitztalbahn zwischen Jöhstadt und Steinbach, IG Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 808037, www.pressnitztalbahn.de.

So 01.11.

- Modellbahnbörse in Schleswig, Schleicenter, Schwarzer Weg, Einfahrt Parkdeck, 10 bis 15 Uhr, MEC Schleswig 68, Tel. (04621) 305290.
- Fahrtag beim Pollo zwischen Mesendorf – Lindenbergs, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenbergs e.V., Lindenbergs 91, 16928 Groß Pankow (Prignitz), Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

Mi 04.11.

- Medienabend Hamburg-Jenfeld, 18.30 Uhr, Telefon (040) 554 2110, Vereinsheim Gertrud-Märzel-Haus des TSV Wandsbek-Jenfeld von 1881, Bekkamp 27, 22045 Hamburg, Telefon (040) 554 2110, Anmeldung erforderlich, www.vvm-museumsbahn.de.

Fr 13.11.

- Treffen der Jugendgruppe der Eisenbahnfreunde Ispringen, Turnhallenstraße 50, von 16.00 bis 18.00 Uhr, Tel. (07231) 81223, www.eisenbahnfreunde-ispringen.de.

Sa 14.11. und So 15.11.

- Ausstellung in 01157 Dresden, Emerich-Ambros-Ufer 52 (ehemals RAW Dresden), jeweils 10 bis 18 Uhr, Tel. 0173 3690401, www.mec-elbflorenz.de.
- Modellbaunausstellung in 07580 Seelingstädt bei Ronneburg, Lindenstraße, samstags 13 bis 18 Uhr, sonntags 10 bis 18 Uhr, Modellbahncub Seelingstädt, Tel. (036605) 85188, www.mbc-seelingstaedt-ev.de.

Mi 18.11.

- Ausstellung in 01157 Dresden, Emerich-Ambros-Ufer 52, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0173 3690401, www.mec-elbflorenz.de.

Sa 21.11.

- Modellbahn/Modellauto-Tauschbörse in 67245 Lambsheim, Halle des TV 1864/04, Weisenheimer Straße 56, 10.30 Uhr bis 16.00 Uhr, Tel. (06233) 63166, www.mef-frankenthal.de.
- Spielzeugbörse in 04103 Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Puschstr. 9, 9.30 Uhr bis 13.30 Uhr, Tel. (0341) 3016034, www.modellautoboerse-leipzig.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. 32, gültig ab 01.01.2020. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

Aktion analog 302,18 € UVP* 409,90 €
AC-Sound 428,90 € UVP* 544,90 €



Roco 72192 Dampflokomotive 85 004, DRG, Ep.II
Roco 78193 Dampflokomotive 85 004, DRG, Ep.II, AC-Sound

H0

Aktion analog 143,28 € UVP* 189,90 €
DC-Sound 203,72 € UVP* 274,90 €



Roco 73778 Diesellokomotive ST 44, PKP, Ep.VI
Roco 73779 Diesellokomotive ST 44, PKP, Ep.VI, DC-Sound

H0

Aktion analog 143,28 € UVP* 189,90 €
DC-Sound 203,72 € UVP* 274,90 €



Roco 72877 Diesellokomotive ST 44, PKP, Ep.IV
Roco 72878 Diesellokomotive ST 44, PKP, Ep.IV, DC-Sound

H0

Aktion analog 165,70 € UVP* 209,90 €
DC-Sound 233,94 € UVP* 294,90 €



Roco 73312 E-Lok „Vectron“ 193 813-3, Flixtrain, Ep.VI
Roco 73313 E-Lok „Vectron“ 193 813-3, Flixtrain, Ep.VI, DC-Sound

H0

Aktion 68,23 € UVP* 92,90 €



Roco 76093 3er-Set Silowagen, DB, Ep.III

H0

Aktion 29,23 € UVP* 39,90 €



Roco 67310 Knickkesselwagen, DR, Ep.IV

H0

Aktion 58,48 € UVP* 79,90 €



Roco 76079 3er-Set Selbstentladewagen, DB, Ep.IV

H0

Aktion 19,49 € UVP* 27,90 €



Fleischmann 521610 Offener Güterwagen El-u (Omu), DR, Ep.IV

H0

Aktion 38,98 € UVP* 51,90 €



Roco 76245 Rungenwagen Rnoos, DBAG, Ep.VI

H0

Aktion 9,99 € UVP* 18,90 €



NPE-Modellbau NA88080 Melkus RS 1000, Rennsportausführung

H0

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



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

idee+spiel®

EUROTRAIN®



Vor knapp 30 Jahren fasste der „Modelleisenbahnclub Saxonia Dresden e.V.“ den Beschluss, einen Knotenbahnhof in der sächsischen Provinz möglichst vorbildgerecht im Maßstab 1:87 nachzubauen. Die Wahl fiel auf das nicht weit entfernt liegende Dürrohrsdorf.

Fünf-R-Bahnhof



Mir war gar nicht bewusst, welchen ungemeinen Vorteil es gerade für einen Club hat, nach einem Originalmotiv zu planen und zu bauen", erzählt mir rückblickend Karsten Flach, der stellvertretende Vorsitzende des Dresdener Vereins. „Als wir uns für Dürrröhrsdorf entschieden, spielten vor allem die räumliche Nähe und die interessanten Betriebsabläufe eine Rolle. Die Effekte für die gemeinsame Arbeit

der Vereinsmitglieder zeigten sich erst im Laufe der Zeit: Grundsätzlich kommt man erst einmal nicht in die Versuchung, Kitsch

Der Bau nach dem Original bietet viele Vorteile

zu bauen. Stattdessen muss man sich immer mit dem Original messen und kann, oder besser, sollte keine Kompromisse eingehen", meint Flach. „Bei einem Club aus

so vielen verschiedenen Leuten hat es große Vorteile, jedem die Originalpläne vorlegen zu können. Jeder hat damit das Vorbild vor Augen. So ist die Vermittlung dessen, was man mit der Anlage erreichen will, viel einfacher. Man hat ein definiertes gemeinsames Ziel und alle ziehen an einem Strang. Das gemeinsame Bauen klappt so viel, viel besser als mit einer Fantasieanlage.“

Im Jahr 1991 entschieden sich die Vereinsmitglieder für den Bau der neuen

Vorbild oder Modell? Diese Frage stellt sich zu Recht beim ersten Blick auf den großzügig angelegten Kreuzungsbahnhof in Sachsen.





Diese LVT-Einheit fährt – nur im Modell – in Richtung Weißig aus. Die Nachbildung dieser schon 1951 stillgelegten abzweigenden Strecke am südlichen Bahnhofskopf wurde erst vor wenigen Jahren nachträglich realisiert.

Clubanlage. Zunächst besuchte man den Vorbildbahnhof so oft es ging, um die Situation vor Ort möglichst vollständig aufnehmen und viele Bilder anfertigen zu können. „Jeder suchte sich dann eine Ecke, sein Motiv und sagte: Das mache ich jetzt, das baue ich nach.“ Alle Gebäude, die Kunstbauten und zahlreiche Details entlang der Gleise entstanden im Eigenbau von verschiedenen Mitgliedern. „Der Zustand der Gebäude entspricht also in etwa der Wen-

dezeit“, sagt Flach, „aber vieles hatte sich im Verlauf der Jahrzehnte bis dahin kaum verändert. Die Gleisausstattung war damals

Die Gleisausstattung entspricht dem Maximum

allerdings nicht mehr in vollem Umfang vorhanden.“ Doch immerhin war es besser als heute, nun liegen nur noch drei Gleise im Bahnhof Dürrröhrsdorf.

„Wir haben bezüglich der Gleisausdehnung wieder das Maximum entstehen lassen“, erzählt Flach weiter. „So ist der Betrieb interessanter und die Gestalt der Bahnanlagen sehr reizvoll.“ Rund um das städtische Empfangsgebäude in Insel-Lage liegen Güterschuppen und Freiladegleise, die vielen Weichen bieten einen abwechslungsreichen Fahr- und Rangierbetrieb und auch eine kleine Lokeinsatzstelle mit zweistündigem Lokschuppen fehlt nicht.



Zur Entlastung der Hauptstrecken wurde dieser Zement-Ganzzug mit 50 3616 über Dürrröhrsdorf geleitet. Er fährt gleich in Richtung Pirna aus.



Der Fahrbetrieb entspricht, wie auf den Bildern zu sehen, im Wesentlichen der Epoche IV, der Zeit des Überganges vom Dampf- zum Dieselbetrieb. „Einige Reisezüge stammen auch noch aus der Epoche III“, ergänzt Karsten Flach. „Manche Fahrzeuge sind einfach so schön, dass wir sie gerne auf den Ausstellungen zeigen wollen. Deshalb bewegen wir uns, wie das ja oft gemacht wird, in der Übergangszeit zwischen den Epochen III und IV“. Ein

Punkt sei noch ausschlaggebend für die Vorbildwahl gewesen, erzählt Karsten Flach: „Die Strecke von Arnsdorf über Dürrröhrsdorf nach Pirna war oft Umleitungsstrecke, wenn es im Knoten Dresden Störungen oder Baumaßnahmen gab. Das brachte dem Bahnhof mitunter einen für Nebenbahnen eher untypischen Zugverkehr mit Fahrzeugen und Zuglängen, die sonst nur auf Hauptbahnen zu sehen sind. Uns eröffnet das die Möglichkeit, sehr in-

Vorher muss noch die Einfahrt des Personenzuges aus der Gegenrichtung abgewartet werden. Die P8 fährt in Gleis 3 ein.“

teressante und abwechslungsreiche Zugzusammenstellungen zu zeigen.“

Karsten Flach ist größtenteils für die Planung im Club zuständig. Auch die Originalpläne des Vorbildes konnte er, beruflich immer bei der Eisenbahn, besorgen. „Bei der Reichsbahn bin ich im Gleisbau groß geworden, war dann lange Zeit Prüfingenieur“



Die weite Landschaft im Vordergrund und die Hintergrundkulisse mit Originalmotiven vermitteln eine wohltuend realistische Wirkung.



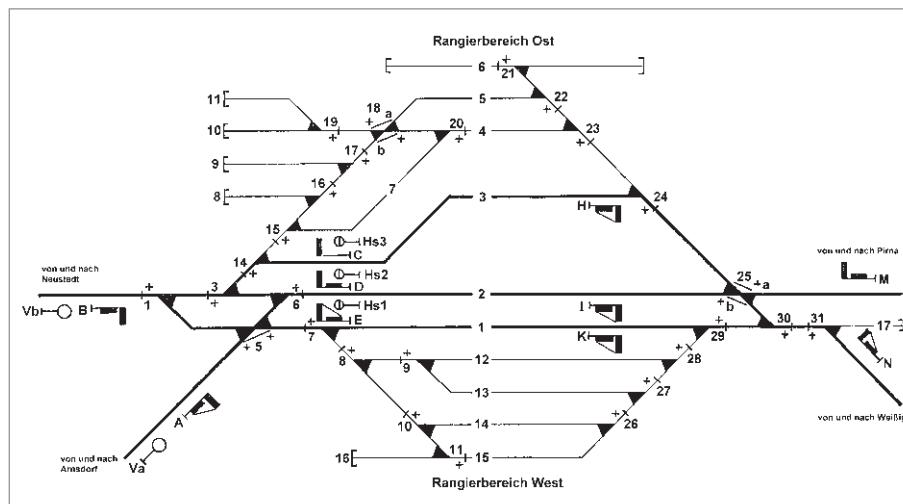
Ein kurzer Güterzug verlässt Dürrohrsdorf in Richtung Neustadt/Sachsen. Eine 130 wie auf dem Bild war dort wohl kaum zu Gast, sehr wohl aber die Baureihe 132. Gut sind die beiden Rangierbereiche Ost und West sowie die Insel-Lage des Empfangsgebäudes zu erkennen.

für Gleis- und Streckenbau, heute arbeite ich beim Eisenbahn-Bundesamt in der Außenstelle Dresden.“ Beste Voraussetzungen also, dass eine Modellbahn tatsächlich vorgabe-gerecht entstehen kann. „Die ganze Anlage wurde auf Basis der Originalpläne in Koordinaten gerechnet. Bei der Länge verwendeten wir jedoch den Faktor von etwa 1:1,5, sonst mäße der Bahnhof zwischen den Ein-

fahrsignalen über 13 Meter. Die Verkürzung entspricht in etwa auch dem Weichenmaterial von Pilz, das wir beim Bau verwendeten.“ Nun ist die Anlage mit dem Kreuzungsbahnhof als Motiv sechs Meter lang und 1,6 Meter tief, wobei die Einfahrsignale schon weit in den Bögen liegen.

Dürrohrsdorf liegt an der 1875 eröffneten Strecke Kamenz – Arnsdorf – Pirna.

Zwei Jahre später kam die Strecke nach Neustadt/Sachsen hinzu und im Jahr 1908 die Stichbahn nach Weißig-Bühlau. Dort bestand Straßenbahnanschluss ins Zentrum Dresdens. Die durchgehende Strecke hatte starke Bedeutung für den Kohleverkehr aus Böhmen und wurde daher zwischen Pirna und Arnsdorf zweigleisig ausgebaut. Doch schon im Ersten Weltkrieg ging die Bedeutung zurück, nach 1945 wurde das zweite Gleis ausgebaut, und auch die Stilllegung der Linie nach Weißig ließ nicht lange auf sich warten. Seit 1951 ruht dort der Verkehr. Vor einigen Jahren hat sich der Verein entschlossen, diesen Streckenast im Modell wieder aufzubauen. „Das hat für den Modellbetrieb Vorteile, wenn wir die Anlage bei unseren eigenen Ausstellungen in der Grundschule in der Radeberger Straße in gestreckter Form aufbauen. Dann schließt sich dort der Schattenbahnhof an, den wir für andere Ausstellungseinsätze zwischen den Streckenabgängen in Richtung Pirna und Neustadt anordnen.“ In der Dresdener Grundschule ist der Verein seit dem Jahr 2009 zu Hause. „Dort sind nicht nur unsere Clubräume. Wie bieten den Schülern auch ein



Der schematische Gleisplan entspricht dem Zustand der größten Gleisausdehnung. Die Strecke nach Pirna wechselte allerdings im Laufe der Jahre die Seite des zweigleisigen Planums.



Das Ferkeltaxen-Gespann kommt aus Richtung Arnsdorf, während die V100 mit einem Schienenzug in Richtung Neustadt ausfährt. Beide Zugfahrten sind parallel möglich.

Ganztagsangebot in Form der Modellbahnwerkstatt an, das sie freiwillig nutzen können. Das ist unsere wichtigste Existenzgrundlage, die Schulleitung ist interessiert daran, dass wir dort sind und auch bleiben.

Grundlagenarbeit in der Grundschule

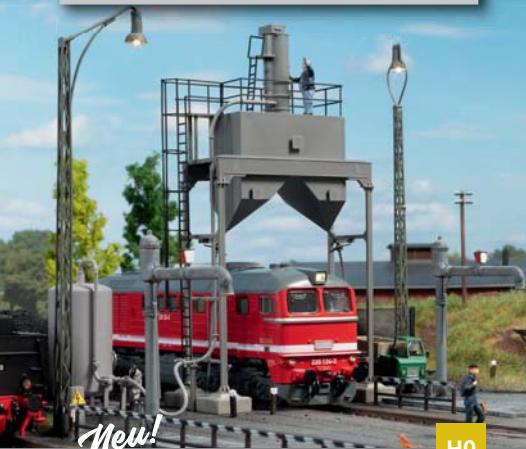
Das Angebot des Modellbaus ist allerdings eine Herausforderung für die Mitglieder, die es betreuen. Die Kinder sind zwar sehr begeisterungsfähig, aber der Umgang mit Werkzeug, Klebstoff und Bastelmaterialien muss erst einmal erlernt werden", sagt Karsten Flach. Im Ergebnis entstehen dann zum Beispiel kleine Dioramen. „Wir hoffen natürlich schon, dass ein paar davon die Kurve kriegen. Die lernen die Modellbahn von der Pike auf, vielleicht bleiben sie dann

auch dabei.“ Immerhin kann der kleine Verein mit zirka 20 Mitgliedern eine heterogene Altersstruktur vorweisen, in der junge Modellbahner nicht fehlen. „Uns gibt es seit 1962, wir feiern also bald einen runden Geburtstag. Aus der Gründungszeit der DMV-Arbeitsgemeinschaft „Saxonia Dresden“ ist allerdings keiner mehr dabei. Ich bin 1973 mit 17 Jahren eingetreten und heute einer der Ältesten“, erinnert sich Karsten Flach.

Eigentlich wollte der Verein in diesem Oktober zu seiner Ausstellung in die Schulräume einladen, doch auch diese Modellbahnveranstaltung wurde ein Opfer der Corona-Krise. „Für 2021 bin ich trotzdem zuversichtlich. Wir würden uns freuen, wenn im Mai oder spätestens im Herbst wieder eine Ausstellung ermöglicht wird“, meint Karsten Flach abschließend. □ abp



Im Licht des späten Nachmittags kommt nicht nur der Arnsdorfer Personenzug mit einer 86 gut zur Geltung, sondern auch die gekonnte und großzügig wirkende Landschaftsgestaltung.



New!

11 461 Besandungsanlage

HO



New!

41 659 Lader T170

HO



New!

11 460 Kfz-Werkstatt

HO



New!

13 346 Postamt

TT



New!

14 486 Überladekran

N

Bei den Elektronik- und Modellbahn-Spezialisten „KRES“ begann das Jahr 2020 mit einem Wechsel in der Geschäftsführung. Bald soll der Standort erweitert werden, um ein weiteres namhaftes Modellbahnunternehmen zu integrieren und Kräfte zu bündeln.

Ein Tag mit ... Sebastian Fischer



Zahlreiche bereits lackierte VT 18.16-Gehäuse in TT warten auf den Abschluss der Dekoration.



Wer das 1996 von Uwe Köstel und Matthias Rasch gegründete Elektronik-Unternehmen KRES („Köstel & Rasch Elektronik + Service“) aufsucht, findet sich vor einer modernen, 800 Quadratmeter großen Halle am Rande eines Gewerbegebiets in Fraureuth bei Werdau wieder. Diese entstand 2004 mit dem Beginn der Herstellung von Modellbahnen. 2016 machten sich die Inhaber auf die Suche nach Nachfolgern, welche die Firma mit allen Geschäftsfeldern Elektronik, Werkzeugbau/Spritzguss sowie Model-

Die Montage-Arbeitsplätze: Erfahrene Hände lassen aus einer Vielzahl von Einzelteilen vierteilige Schnelltriebwagen-Garnituren entstehen. Getestet wird jeweils direkt im Anschluss.

len als Ganzes weiterführen wollten und konnten. Es gab zwar Interessenten aus dem bisherigen Elektronik-Kundenstamm, diese ließen jedoch frühzeitig durchblicken, dass einzelne Geschäftsbereiche nach einer etwaigen Übernahme wegfallen könnten. Die Suche führte Uwe Köstel und Matthias Rasch zu den beiden Fischer-Brüdern, mit denen sie bereits viele Jahre geschäftlich zusammenarbeiteten. „Gerade das Zusammenspiel der sich gegenseitig ergänzenden Geschäftsbereiche ist in den richtigen Händen eine große Stärke“, davon ist Sebastian Fischer überzeugt. „Elektronikkunden nutzen die spezialisierten Montagefähigkeiten aus dem Modellbahnbereich, ebenso die effizienten Abläufe zur Herstellung von Spritzgussteilen auf Basis der firmeneigenen Stammwerkzeuge, wodurch der Aufwand für jedes Einzelteil stark reduziert wird. Andere Kunden nutzen die Fähigkeiten der Dekorationsabteilung für spezielle, teils mehrfarbige Lackierungen und feine Bedruckungen. Meist kommt KRES ins Spiel, wenn es anspruchsvoll wird und sehr hohe Qualität gefordert ist. Dies ist auch im Modellbahnbereich mittlerweile die Regel.“

Die Fischer-Brüder überdachten besonders auch ihre private Situation. Umziehen kam weder für Christian noch für Sebastian Fischer in Frage, da beide Familien nach der Fischer-Modell-Gründung in Berlin und einer Verlagerung ins niedersächsische Wendland nun auch wieder in Heimatnähe gezogen waren. Glücklicherweise sei heutzutage eine Zusammenarbeit



FOTO: RAINER IPEN

Jüngster Spross der KRES-SVT-Familie in TT ist der technisch überarbeitete und so in limitierter Stückzahl wiederaufgelegte Jugendklub-Zug 175 005/006 „Ernst Thälmann“ (s. MEB 8/20).

über größere Entfernungen auch durch das Internet möglich, so Fischer: „Mit dem Internet ist das heute kein Problem. Christian, der bereits ab 2013 den Lüchower Standort aufgebaut hatte, und ich in Berlin hatten damit bereits über Jahre gute Erfahrungen gemacht. Daher wollten wir diesen Weg auch mit KRES beschreiten, aber es müssen natürlich alle Beteiligten darauf

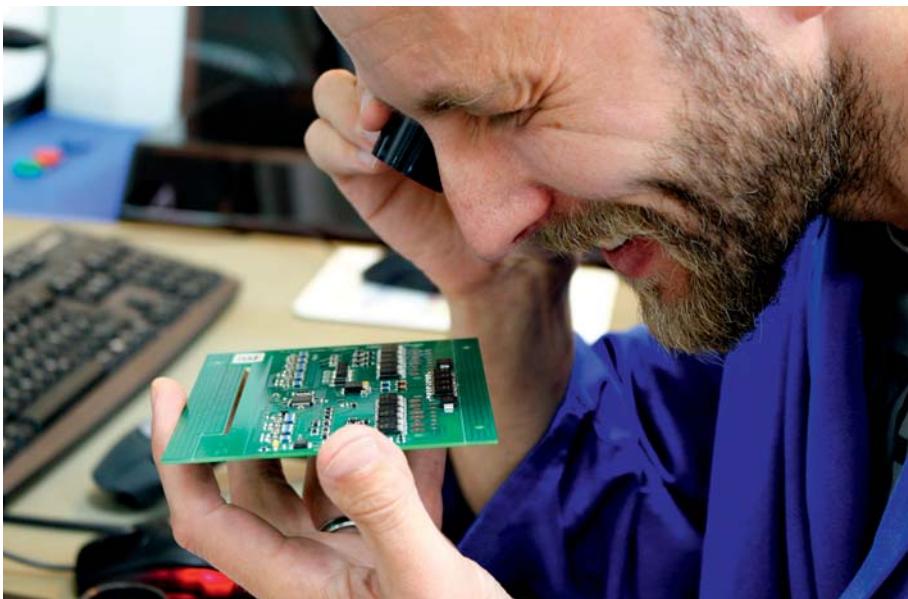
Baldige Vergrößerung durch eine zweite Halle

eingestellt sein.“ Eine tragende Rolle spielt dabei auch Karsten Becker, langjähriger Elektronik-Entwickler bei KRES. „Glücklicherweise konnten wir ihn für die verantwortungsvolle Position des Standortleiters gewinnen. Wir haben alle noch viele Arbeitsjahre vor uns und freuen uns darauf, in diesem Team das Unternehmen schrittweise und gesund weiterzuentwickeln.“

Als nächster logischer Schritt sei die Vergrößerung der bestehenden Räumlichkeiten

in Fraureuth geplant, da die bisherigen Produktionskapazitäten ausgereizt seien, um zukünftig die im Herbst 2017 von den Fischers übernommenen Gützold-Mitarbeiter und -Maschinen integrieren zu können und das umfangreiche Know-how langfristig zu sichern. Der Zwickauer Gützold-Standort musste im Oktober 2020 nach einigem Hin und Her mit dem Vermieter geräumt werden, da dort nun Wohnungen entstehen sollen. „Uns wurden von mehreren Seiten Knüppel zwischen die Beine geworfen. Das raubte unglaublich viel Zeit und musste zwangsläufig zu einem Wechsel führen. Und den machen wir. Die Herren Köstel und Rasch, die uns weiterhin beratend zur Seite stehen, hatten sich das Nachbargrundstück gesichert, so dass dort eine Halle gebaut und die Produktion nach einer Übergangslösung hierher verlagert werden soll. Alle Mitarbeiter kommen mit. Nach all den Schwierigkeiten waren sie des alten Standorts in Zwickau leid und freuen sich auf die gemeinsame Zukunft in Fraureuth, die KRES-Mannschaft übrigens auch. Dort ist alles hell und sauber. Es wird danach allen besser gehen“, dessen ist sich Fischer sicher.

Beide Firmen würden sich geradezu perfekt ergänzen, Gützold hat zum Beispiel Stahl-Werkzeugbau und große Spritzgussmaschinen, KRES dagegen kleinere Maschinen und Aluminium-Werkzeugbau. Der Anspruch an die Produkte sei gleich und die Produktlinien würden sich gut ergänzen. „Sie sollen im Großen und Ganzen beibehalten werden“, stellt der Geschäftsführer in Aussicht. „Gützold- und KRES-Modelle werden zukünftig aber jeweils auf



Die Qualitätskontrolle von Elektronik erfolgt zunächst automatisch. Über angezeigte Fehler entscheidet am Ende aber immer ein menschlicher Spezialist.



Mit viel Fingerspitzengefühl entstehen an einem Montageplatz H0-Motorräder des Typs MZ TS 250 (siehe MEB 5/2020).

denselben Maschinen gefertigt und dieselben Abteilungen durchlaufen.“ Synergien dürften sich auch bei der Lackierung und Bedruckung ergeben; die Dekorationsabteilung bei KRES sollte ohnehin erweitert werden. Man habe innerhalb des Gebäudes bereits Raum dafür geschaffen: „Ein eingerichteter Platz ist die Voraussetzung dafür, überhaupt jemanden einzulernen zu können. Wir bringen natürlich von Zwickau weitere erfahrene Mitarbeiter mit, aber auch das genügt langfristig nicht.“ Ein Grund sei die zunehmende Dienstleistungsfertigung: „Es gibt Anfragen von Herstellern, die meist in Fernost produzieren. Deren Stückzahlen nehmen ab. Nicht weil der Markt schrumpft, sondern aufgrund der enormen Variantenvielfalt. Der Kunde kann sein Geld aber nur einmal ausgeben. Also werden pro Produktvariante die Stückzahlen immer geringer. Ab einer bestimmten Stückzahl ist es effizienter, die höheren Fertigungskosten in Deutschland zu akzeptieren und damit Abstimmungsaufwand bei Bemusterungen, Reisekosten und so weiter zu sparen.

Für die arbeitsaufwendige Farbgebung sei jeweils eine gewisse Mindeststückzahl pro Modellgehäuse wichtig: „Der Aufwand des Einstellens etwa von Farbton und Schablone beim Lackieren ist immer gleich hoch, ebenso jener für den Tampondruck. Deswegen wollen wir immer eine möglichst große Stückzahl vorproduzieren, aber natürlich auch nicht so viel, dass alles im Lager liegen bleibt“, erläutert Sebastian Fischer und betont, eine Herausforderung bei so langen Zügen wie einem SVT sei hin-

sichtlich des Farbtons, des Glanz- und Deckungsgrades eine genau gleiche Lackierung vom ersten bis zum letzten Wagen.

Hersteller und Dienstleister

Ein etablierter Dienstleister ist KRES ohnehin schon lange: „Wir verdienen unser Geld nicht nur mit Modellbahnen, sondern zum großen Teil auch mit der Dienstleistungsfertigung von Industrielektronik, beispielsweise für Nutzfahrzeuge, Medizin- oder Messtechnik, sowie mit Kunststoffspritzgussteilen und Montagetätigkeiten. Die Prozesse sind im Verhältnis zur Modellbahn mit teilweise mehreren hundert Bau-

teilen und unzähligen Arbeitsschritten einfacher, die Anforderungen hinsichtlich des Qualitätsmanagements und der Rückverfolgbarkeit jedoch anspruchsvoller. Denn im Fehlerfall ist nicht nur ein Endkunde betroffen. Durch die hohen Produktionsstückzahlen der elektronischen Baugruppen und deren weltweitem Einsatz muss die ganze Lieferkette überwacht werden, um im Fehlerfall alle betroffenen Baugruppen zu finden und aus dem Verkehr ziehen zu können.“ Die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft von KRES, Gützold und Fischer-Modell scheinen richtig gestellt zu sein. Bleibt abzuwarten, mit welchen Produkten die Fraureuther Markenfamilie Modelleisenbahner zukünftig erfreuen möchte. □ O. Haensch



Für den Kunststoff-Spritzguss hoher Qualität sind in Fraureuth die Kompetenz und mehrere Maschinen vorhanden.



Die Dekorationsabteilung von KRES hat jeweils zwei Arbeitsplätze für die Lackierung und für die Bedruckung. Sie soll künftig deutlich erweitert werden.

FOTOS: OLAF HAENSCH

Auch lange Güterzüge befuhren am gemeinsamen Fahrtag die schön gestaltete Anlage.



FOTOS (2): RAFF BITTERBERG

Eisenbahn in Nachbars Garten

► Meistens kommt es anders, als man denkt – vor allem in diesem Jahr. Eigentlich wollten die Mitglieder des „Modellbauclubs der Siemens-Mitarbeiter München e.V.“ (MCSM) bald nach dem milden Winter ihre LGB-Hofanlage in Feldkirchen auf



Das selbst gebaute Ladegut ist sehenswert.

Vordermann bringen. Dort waren einige Vandalismusschäden zu beklagen.

Doch dann kam der Lockdown und just zu Beginn der schönen Witterung mussten alle Vereinsaktivitäten eingestellt werden. Erst Ende Juni war es den Münchnern wieder möglich, sich mit mehreren Personen zu treffen. Zu diesem Zeitpunkt war die Anlage in Feldkirchen noch nicht betriebsfähig. Um nach langer Abstinenz in den Genuss von fahrenden Zügen zu kommen, bot das Vereinsmitglied Manfred kurzerhand allen Kollegen an, wieder einmal seine große Außenanlage zu besuchen.

An einem Mittwochnachmittag im Juli war es so weit. Die MCSMler bestaunten Manfreds neue LGB-Projekte und hatten die Gelegenheit, endlich wieder eigene Fahrzeuge fahren zu lassen – auf einer

wunderschönen Gartenanlage, die in den letzten 30 Jahren immer umfangreicher wurde und mittlerweile eine Streckenlänge von etwa 200 Metern aufweist. Dazu kommen zirka 40 Weichen und selbstgebaute Formsignale aus dem 3D-Drucker. Die Anlage liegt in einem leichten Hang, so dass sich Brücken und Kunstbauwerke von selbst ergeben. Mit viel Liebe zum Detail entstanden in Handarbeit erstellte Ladegüter, viele Gebäude und ein Fließgewässer.

Versüßt wurde der Besuch bei schönstem Wetter mit Kaffee und Kuchen. Herzlicher Dank dafür gilt den Gastgebern.

Nicht nur geladene Gäste können all das bestaunen, immer wieder erfreuen sich auch Zaungäste an der schön gestalteten Gartenbahn mit reichlich Betrieb. Selbst die ortsnässige Kindergartengruppe schaut gerne mal vorbei – hoffentlich werden einige Kinder im positiven Sinne angesteckt, vom Eisenbahnvirus.

Wer die Anlage im südlichen Raum München ebenfalls bestaunen möchte, kann sich über die Internetseite des MCSM melden: www.modellbauclub-mcsm.de. Dort ist auch ein Video vom verspäteten Saisonauftakt zu sehen. Ralf Bitterberg

Jubiläumsausstellung in Trutnov

► In Trutnov, am Fuße des Riesengebirges, feiert der dienstälteste Modellbahnverein Tschechiens sein 50-jähriges Bestehen.

Der einstige DMV und die heutige SMV haben seit über 30 Jahren enge Kontakte zum KZM Trutnov. Fast jedes Jahr gab es

Treffen mit den tschechischen Freunden, zum Beispiel auf den Messen in Leipzig oder Dresden. Auch die Modellbahnanlagen der Trutnover, meist in TT, konnten schon oft auf Ausstellungen in Deutschland bestaunt werden. Ihr Jubiläum werden die Modellbahner mit einer Ausstellung vom 29. Oktober bis 1. November in der Turnhalle der Schule „ZS Rudolfa Frimla“ feiern. Neben den Vereinsanlagen werden weitere Modellbahnen aus ganz Tschechien sowie vom 1. Öster-

FOTO: PETER POHL

Auch TTe-Selbstbaumodelle und originale Zuggarnituren sorgen für Stimmung auf der tschechischen Vereinsanlage.

reichischen TT-Klub zu bewundern sein. Auch die SMV wird sich mit einem Info-stand und zwei Modellbahnanlagen – darunter eine sächsische Schmalspurbahn (H0e) in Epoche I – im Riesengebirge zeigen. Die Kinderbetreuung übernehmen ebenfalls die deutschen Kollegen.

Ein Ausflug nach Trutnov lohnt sich auf jeden Fall, denn insbesondere die tschechischen Anlagen überzeugen meist durch detaillierte Gestaltung und viele Selbstbaumodelle. Von Dresden aus benötigt man etwa drei Stunden, kann aber die lange Reise mit einem Kurzurlaub im Riesengebirge verbinden.

Ausstellung und Teilnahme der SMV stehen leider unter dem Vorbehalt weiterer Corona-Beschränkungen. Aktuelle Informationen gibt es auf der SMV-Internetseite: www.smv-aktuell.de Peter Pohl



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

MÄRKLIN ► AKN-SCHIENENBUS ALS MHI-MODELL FÜR HO



Exklusiv für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) fertigt man neue Modelle mit regionalem Schwerpunkt: Neben einer VT-98-Ausführung als „Ulmer Spatz“ (Art.-Nr.

39977) liefern die Göppinger auch den VT 3.09 der AKN. Das Modell gibt das Vorbild überzeugend wieder. Die weißen Anschriften wirken auch auf dem orangefar-

benen Untergrund gestochen scharf. Die Bauchbinde entstand im Digitaldruck, sie erscheint nur bei genauerer Betrachtung etwas körnig. **Bestellnr.: 39976, Preis: 399 €**

PIKO ► WECHSELSTROM-260 FÜR HO UND SCHÜRZEN-EILZUGWAGEN FÜR N



Zu den Fensterrahmen der N-Eilzugwagen gilt das im MEB 3/2020 Gesagte.

Die bestens gelungene Nachbildung der DB-V60 von Piko wird nun in der sicherlich sehr gefragten Ausführung der Epoche IV in der ursprünglichen bordeauxroten Farbgebung mit Zierstreifen angeboten. Das Modell ist in vier Versionen erhältlich: als Gleichstrom-Modell (52830; 170,58 Euro), für das Wechselstrom-System mit mfx-fähigem Decoder (Bild) so-

wie in der „Expert-Plus“-Reihe mit Sound und Digitalkuppelung (DCC: 55906, 302,18 Euro; AC: 55907, 311,92 Euro).

Die N-Bahner können ihre Eilzüge mit zwei Modellen erweitern: Die formneuen Schürzen-Eilzugwagen gibt es im Zweier-Set mit einem AB_ye und einem weiteren Bye.

**260 für AC: 52831, Preis: 209,57 €
Eilzugwagen: 40621, Preis: 97,47 €**



Noch in Originalfarbe, aber mit Computernummer: das „Dreibein“.

ROCO ► BAUZUGWAGEN-SET FÜR HO



Oft verdienen sich ausrangierte Wagen ihr Gnadenbrot im Bauzugdienst. So auch die Vorbilder der Roco-Modelle: die B3yg-Umbauwagen und der MD4ie-Behelfsgepäckwagen. Anlässlich des Jubiläums „60 Jahre Roco“ erscheinen die beiden Klassiker in einem Dreier-Set im ozeanblauen Anstrich der Epoche IV. Die beiden B3yg dienen als Wohn-Schlaf- und als Bautruppführerwagen, der Vierachser ist ein Gerätewagen. Die Wagen sind im Gleisbauhof Opaldien beheimatet. **Bestellnr.: 67198, Preis: 129,90 €**

ARNOLD ► PROPANGASZUG FÜR TT

An neuen Rekowagen für TT herrscht derzeit kein Mangel, dabei sollte man auch die Angebote von Hornby/Arnold nicht übersehen. Neu ist ein Dreier-Set eines DR-Dienstzuges der Direktionsbeschaffungsstelle (DBS) Erfurt: Zwei unterschiedlich ausgeführte dreiachsige „Propanstoffkurswagen“ sowie ein zweiachsiger „Aufenthaltswagen Propan“. Alle Modelle weisen Detailveränderungen gegenüber den Grundmodellen auf. **Bestellnr.: HN9513, Preis: 99,90 €**

**EXACT TRAIN ► Gm 39 UND UERDINGER KESSELWAGEN FÜR HO**

Bremsgestänge sucht man an den beiden Leitungswagen vergeblich.

Die gedeckten Güterwagen der Bauart Gm 39 „Bremen“ erscheinen in einer Formvariante als Leitungswagen. Vorbildgerecht findet sich jeweils nur ei-

ne einzelne Bremsleitung am Wagenboden. Erhältlich ist je eine Epoche-III-Ausführung der DB und der ČSD in sehr guter Qualität. Ebenso makellos zei-



Die Uerdinger bestechen durch viele Details und ein perfektes Finish.

gen sich zwei neue Versionen der Uerdinger Kesselwagen. Sie erscheinen im Shell-Dekor mit Bremserhaus im Zustand der Epoche III sowie als Epoche-IV-

Fahrzeug ohne Bremserhaus in Diensten der Esso.

DB-Gm 39: EX 20134; ČSD: EX 20138, Preis je: 44,50 €; Shell: EX 20609; Esso: 20612, Preis: je 49,50 €

TILLIG ► FLACHWAGEN MIT RÖHREN FÜR TT

Die Sebnitzer bieten einige Modelle mit Ladegut für TT an. Darunter ist ein zweiachsiger DR-Rungenwagen der Gattung Ks der Epoche IV. Er ist mit der Nachbildung eines Bündels aus 18 Stahlrohren beladen. Das Ladegut lagerte wohl länger, denn es ist mit einer kräftigen Rostschicht belegt. Die aufgesprühte pulverartige Farbe wirkt realistisch, die Wandstärke der (Kunststoff-)Rohre ist aber etwas zu dick. Die Ladung ist ordnungsgemäß gesichert und lagert auf drei Holzbalken. **Bestellnr.: 14763, Preis: 27,20 €**

**EISENBAHNMODELLBAU CRIMMITSCHAU ► H0e**

Die noch junge Firma von Anti Gräßer bietet Kleinserien und Umbauten von DR-Fahrzeugen, Zubehör sowie Bausatzmontagen für Kunden an. Als erstes Modell erscheint (auf Technomodell-Basis) der H0e-Packwagen KD 4 mit geöffneten Türen, Innen-einrichtung sowie neu gestaltetem Dach mit Regenabweisern und, je nach Ausführung, mit diversen Aufbauten. Das Modell besitzt vorgbildgerecht angebrachte Saugluftschläuche und Heizleitungen sowie freistehende Griffstangen an den Bühnen. Info: eisenbahnmodellbau-crimmitschau@web.de

MINITRIX ► WERBE-101, SCHNELLZUGWAGEN UND POSTZUG FÜR N



Das könnte auch ein Kurswagen-Zug sein – siehe MEB 8/2020, Seite 24 unten.



Eine schöne Aufgabe für die Reko-41: ein Post- und Expressgutzug (Gex), den man noch verlängern kann.

Manchmal fügen sich die Umstände glücklich: Auf der Suche nach einer passenden Zuglok für die beiden neu aufgelegten Schnellzugwagen geriet die Kurswagen-Titelgeschichte des MEB 8/2020 wieder in den Sinn. Einige Nahverkehrszüge zwischen Hof und Bad Steben waren lange Zeit aus zwei Schnellzugwagen, einem Bm und einem ABm gebildet, die als Kurswagen beispielsweise aus Norddeich kamen. Ein Bei-

spiel dafür, wie universell man gewöhnliche D-Zug-Wagen auch auf der Modellbahn einsetzen kann. Die Waggons zeigen die erste Ausführung der Lackierung in Ozeanblau/Beige ohne Zierstreifen über dem Rahmen.

Nach langer Zeit wieder erhältlich sind die Modelle des DR-Gbs. Es gibt sie nun auch als Post-aa im grünen Lack der DDR-Post als Dreier-Set. Zunächst nicht gewünscht im

Hause Märklin war eine Minitrix-Version der bekannten 160-Jahre-Märklin-Geburtsstagslok. Nun gibt es sie glücklicherweise doch, und sie wird sicher ihre Käufer finden.

ABm: 15454, **Bm:** 15374, **Preis:** je 49,99 €; **Postzug:** 15312, **Preis:** 110 € **101:** 16086, **Preis:** 300 €



So soll es sein: Auch Minitrix wirbt mit 101 064 für die Mutterfirma.

LOEWE ► STAHLTRÄGER-LADEGUT FÜR H0



Neben Röhren-Beladungen in vielen Varianten für die Baugrößen H0, TT und N spezialisierte sich Loewe auf Stahlträger als Ladegut für Modellgüterwagen. Es werden H0- und TT-Varianten nach DDR-Vorbild mit der Beschriftung des TAKRAF-Kombinates (Bild), aber auch nach österreichischen Vorbildern („voestalpine“) angeboten. **Bestellnummer:** 2061, **Preis:** 13,90 €

BUSCH ► HEMMSCHUHLEGER FÜR H0



Das neue „Action-Set“ der Viernheimer ist geradezu ein Muss für alle modernen Güterbahnhöfe im Maßstab 1:87. Neben einem knieenden Bahnarbeiter, der im Begriff ist, einen Hemmschuh auf das Gleis zu legen, beinhaltet das Set vier winzige Hemmschuhe sowie eine Schubkarre zum Transport der gelben Teilchen. Der raue Rücken des Bahnarbeiters verrät die Herkunft der Figur aus dem 3D-Drucker. Angesichts der Größe der Packung würde der preisbewusste Modellbahner etwas mehr Inhalt erwarten. **Bestellnr.:** 7819, **Preis:** 12,49 €

FKS ► LANDWIRTSCHAFTLICHE ANHÄNGER FÜR N

Der Kleinserienhersteller FKS (Gerd Gehrmann) hat das Thema Landwirtschaft und die dazugehörigen Fahrzeuge für sich entdeckt. Herausgekommen sind dabei vier neue Anhänger, die teilweise auch anderweitig einsetzbar sind. Für den abgebildeten Miststreuer gilt

dies jedoch nicht. Die neuen Artikel sind Bausätze, die im 3D-Resindruck entstehen und versäubert, montiert sowie anschließend feinsäuberlich lackiert werden müssen, um so alle winzigen Details hervorheben zu können.
Bestellnummer: 160-150-04, Preis: 25 €



FOTO: WERK

WIKING ► KFZ-KLASSIKER FÜR HO



Viel Stauraum gibt es auf den Ladeflächen von VWT3 und Unimog.

Wiking liefert einen U 1700 L-Unimog des Fernmeldedienstes der Bundespost. Der VWT3 kommt mit Doppelkabine im Dekor der Spedition ASG. Freunde klassischer Nutzfahrzeuge können sich über einen Mercedes-Benz T2 (L408) mit Aufsetztank, einen VWT1-Kastenwagen so-

wie einen VW 1600-Kombi freuen. Der DKW-Schnell-Laster erscheint in einer Formvariante als Bus mit Sonnendach.
*VWT3: 0293 08, Preis: 14,99 €
Unimog: 0375 02, Preis: 16,49 €
MB L408: 0271 02, Preis: 16,99 €
VW T1: 0797 27, Preis: 18,49 €
VW 1600: 0042 03, Preis: 12,49 €
DKW-Bus: 0334 02, Preis: 14,99 €*



Neben dem MB-T2 mit Tankaufsatzz liefert Wiking Kundendienst-Fahrzeuge von VW (VWT1) und Fuchs-Bagger (VW 1600).



„Ich laufe schon mal voraus und ihr sucht derweil einen Parkplatz!“

TE ► EISPAVILLON FÜR 0

Nach einem Vorbild in den Barmer Anlagen in Wuppertal entstand bei TE-Miniatur der Bausatz eines Verkaufspavillons. In dem denkmalgeschützten ehemaligen WC-Gebäude aus der Zeit um 1910 residiert nach umfassender Sanierung mittlerweile eine Eisdielen. Die Einsatzmöglichkeiten auf der Modellbahn sind jedoch vielfältig. Der Bausatz besteht aus MDF und hochwertigem Architekturkarton. *Bestellnr.: 1220, Preis: 39,90 €*



FOTO: WERK





DAS 16-Bit-Soundsystem 
Für das perfekte Klangerlebnis

EICHHORN-MODELLBAU ► FS- UND SBB-SCHLUSSSIGNALE FÜR H0 UND N



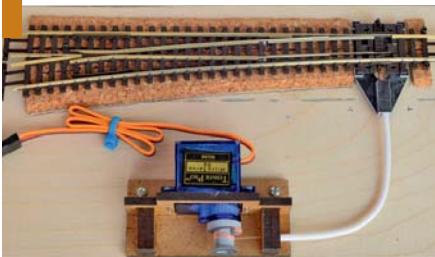
Die Zugschlussstafel der FS macht sich nicht nur an der E.646 gut.



Am Brawa-Kühlwagen ist der Schlusssignalhalter angedeutet.

Neu im Angebot des Kleinserienanbieters sind Zugschlussstafeln nach Vorbildern der FS und der SBB. Sie werden für die Baugrößen H0 (Bilder) und N angeboten und bestehen aus dünnem, sehr exakt lackiertem beziehungsweise bedrucktem Messingblech. Im Ätzrahmen sind je nach Ausführung und Baugröße zwischen zwölf und 25 Tafeln enthalten, der Preis liegt bei jeweils 15 Euro. In früheren Epochen war diese Art des Zugschlusssignals häufig zu finden. Bei der FS waren die Tafeln rechts über dem Puffer, aber auch mittig über der Kupplung zu sehen. Die SBB-Fahrzeuge wiesen einfache Bügel-Halterungen auf, in welche der Fuß der Tafeln gesteckt werden konnte. Im Modell sind solche Halterungen, wenn überhaupt, dann meist nur angedeutet zu finden. Etwas Bastelaufwand bleibt also. Info: www.eichhorn-modellbau.de

MODELLBAHN-UNION ► WEICHENANTRIEBE, WARTESIGNAL UND STELLWERK



Die Peco-Antriebs-Sätze gibt es für H0 und N.

Wie immer umfangreich präsentierten sich die letzten beiden Neuheiten-Pakete von Modellbahn-Union. H0- und N-Bauber finden reichlich Auswahl an neuen Lasercut- und 3D-Druck-Bausätzen. Sehr interessant sind die Antriebs-Sätze für Peco-Weichen. Sie werden für die Oberflur- oder (Bild, Spur N) die Unterflur-Montage und für beide Baugrößen angeboten. Sie beste-



N-Wartesignal aus einem 3D-Druck-Bausatz.

hen aus gedruckten und gelaserten Bauteilen, Servo und Bowdenzug. Die Bauanleitung ist online verfügbar. Aus feinen 3D-Druck-Teilen kann der N-Bastler ein beleuchtetes Wartesignal zusammensetzen und bemalen. Decals und zwei winzige LED liegen bei. Für H0 wird das schmucke Stellwerk „Deutschlandsberg“ mit markantem Mauersockel und Treppenaufgang



Bedient auch den BÜ: Stellwerk in H0

nach einem Vorbild an der Strecke Lieboch – Wies-Eibiswald der Graz-Köflacher Bahn in Lasercut-Bauweise angeboten.

Weichenantrieb N: A00454, Preis: 11,99 €

Wartesignal N: A00469, Preis: 15,99 €

Stellwerk H0: B00083, Preis: 29,99 €

FOTOS (3): WERK

HERPA ► FRAMO-BAUSATZ FÜR H0



Mit seinen günstigen Minikits richtet sich Herpa an preisbewusste Modellbahner und leidenschaftliche Bastler. Der Framo 901/2 dürfte unter DR-Bahnern viele Freunde finden. Die zahlreichen Einzelteile ergeben ein schönes Modell, das der versierte Tüftler noch nach eigenen Wünschen lackieren und beschriften kann.

Bestellnr.: 013765, Preis: 10,95 €

STÄRZ ► MODULVERSCHRAUBUNG

Die Modulverschraubung mit Zentrierung MvZE25 dient dem einfachen und passgenauen Verschrauben von Modulen, insbesondere für TT. Sie ist für Holzstärken von 20 bis 28 Millimetern verwendbar. Buchsen und Schraube aus Stahl sind präzise geschliffen und geölt. Eine kräftigere Version (MvZE40) ist ebenfalls erhältlich.

Bestellnr. MvZE25: 387, Preis: 7 €

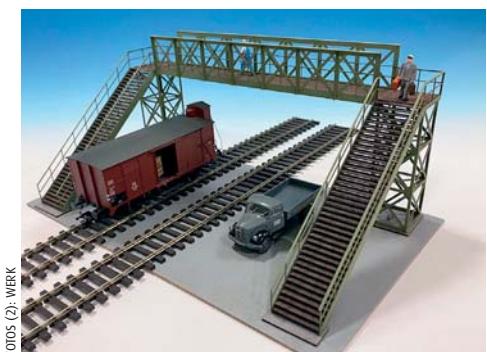


FOTO: WERK

JOSWOOD ► CHEMIELAGER FÜR H0, FUSSGÄNGERSTEG FÜR 0



Vielfältig einsetzbar: Ein Lagergebäude für H0.



Imposant: Der neue Fußgängersteg in 1:45.

FOTOS (2): WERK

Joswood war auch in schwierigen Zeiten nicht untätig und stellte einige neue Bausätze fertig: Für H0 gibt es den Lasercut-Bausatz für ein kleines Chemielager in schlichter verputzter Ausführung, aber mit zahlreichen Details wie Laderampe, Kühlanlage auf dem Dach und zwei kleinen Tanks. Es lässt sich als kleines Lagergebäude für viele Zwecke nutzen. Für sechsachsige H0-Flachwagen wird eine Thermo- haube als Bausatz angeboten, wie sie in der Montanindustrie eingesetzt wird. Der neue Fußgängersteg für die Spur 0 überspannt mehrere Gleise. Die Kartonteile imitieren die Stahl- fachwerk-Konstruktion ebenso gut wie die Holzstufen mit authentischer Holzmaserung. Der Steg lässt sich mit den Aufgängen nach verschiedenen Seiten bauen und mit weiteren Bau- sätzen verlängern.

Chemielager: 17134, Preis: 29 €

Thermo- haube: 40186, Preis: 11 €

Steg Spur 0: 70008, Preis: 89 €

MÜLLNER ► BIEGELEHRE

Wer sich fragt, wie er neue Griffstan- gen aus Draht mit genau gleicher Länge anfertigen soll, dem wird jetzt geholfen: Wolfgang Müllners Firma „spurOtuning“ aus Meerbusch hat drei sauber gearbeitete Messing-Biegelehrnen für die gängigen Drahtstärken bis 0,8 Millimeter im Angebot. Am markierten Abstand lassen sich die Drahtstücke exakt gleich biegen. Den Überstand muss man mit der Zange kürzen. Selbst kleinste Griffe lassen sich so problemlos anfertigen. Preis: 15 Euro. Info: support@spurOtuning.de

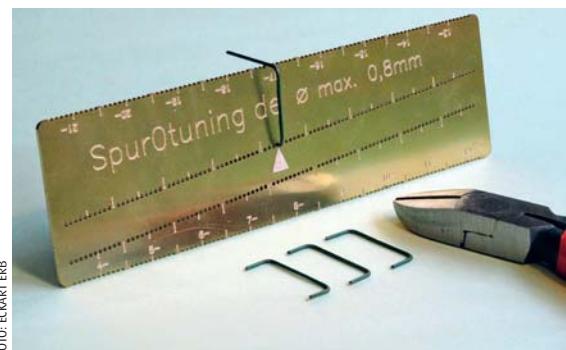


FOTO: EGERT ERB

US-CORNER



Brot-und-Butter-Lok aus dem Hause EMD: die GP40-2.

Die GP40-2 aus dem Hause EMD war ein Bestseller, von dem zwischen 1972 und 1986 weit mehr als 1000 Stück gebaut wurden. Ein Abnehmer war die US-Bahn- gesellschaft Western Pacific (WP), die 15 Exemplare er- warb. Mit einer Leistung von über 2200 kW (3000 PS) waren die kompakten Vierachser leistungsfähige Zugmaschinen. Im preiswerten Athearn-Roundhouse-Sortiment ist jetzt eine solche

Maschine erhältlich (Art.-Nr.: RND17797). Das H0-Modell gefällt durch eine sehr ordentliche Detaillierung und eine sorgfältige Lackierung und Bedruckung. Die Laufeigenschaften der analogen Lokomotive sind sehr gut; eine Digitalschnittstelle ist vorhanden.

Neu bei Busch ist ein Smart For-two der Polizei eines be- rühmten Stadtteils von Los Angeles: Beverly Hills (Art.-Nr.: 46223). Ob die dortige Polizei tatsächlich im Smart zum Ein-

satz fährt? Es gibt Fotos eines solchen Fahrzeugs. Im Vertrieb von Busch sind hierzulande die H0-Modelle von Oxford, die sich durch ihre Metall-Ausfüh- rung kennzeichnen. Dort findet man interessante Neuheiten, darunter ein 63er-Chevrolet Corvair Coupé (Art.-Nr.: 87CH 63001). Das Heck dieses wunderschönen Coupés ist beinahe länger als die Front, was daran liegt, dass sich dort der Motor befand. Etwas älter ist der 54er-

Pontiac Chieftain, der zwi- schen 1949 und 1958 von den Bändern rollte (Art.-Nr.: 87PC 54002). Der Häuptling (Chief- tain) ist ein Klassiker mit wun- dervollen barocken Formen. Zu den so genannten Muscle Cars zählt der 1968er-Charger von Dodge (Art.-Nr.: 87DC 68003). Das Coupé strahlt die typische Brutalität aus und war mit so genannten Big Blocks mit bis zu 7,2 Litern Hubraum erhältlich.



FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

Treffen der Generationen: vom Häuptling bis zum Smart.

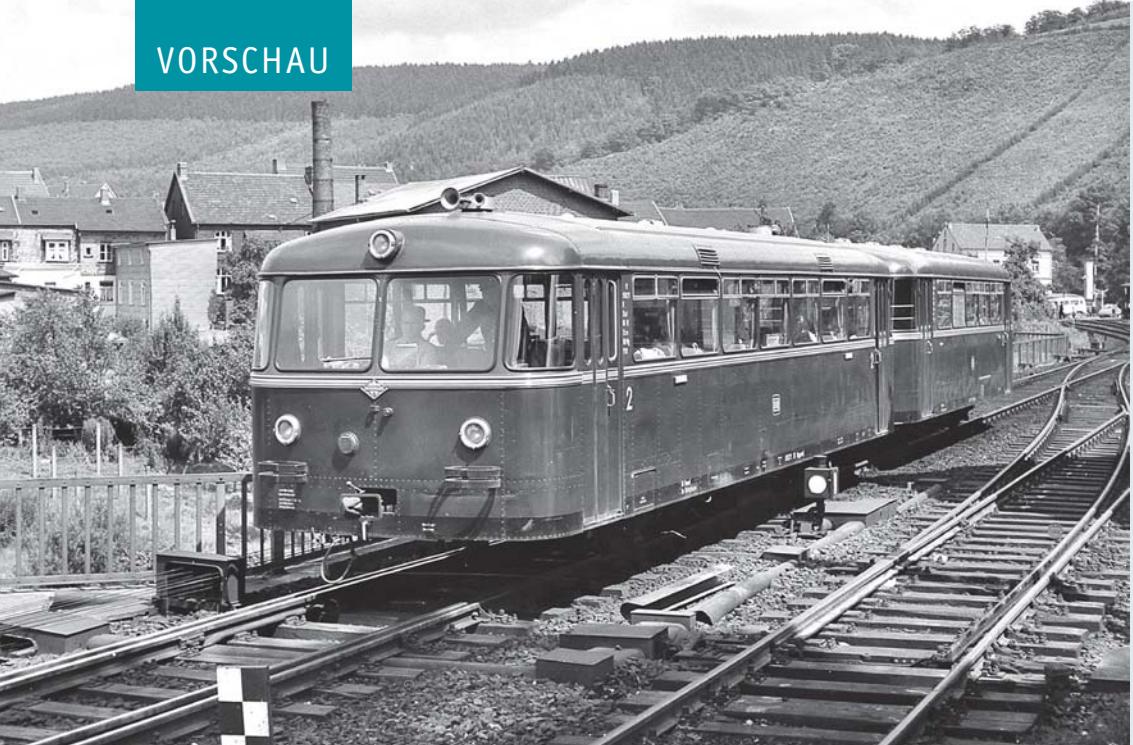


Foto: Bildarchiv der Eisenbahnschaffung

70 JAHRE SCHIENENBUS

Auf einer Beliebtheitsskala aller Schienenfahrzeuge nähmen die Roten Brummer einen der ersten Plätze ein. Ihre Geschichte begann mit einer Handvoll Prototypen, die nur fünf Jahre nach Kriegsende der Eisenbahn eine wirtschaftliche Zukunft eröffnen sollten.

Unser Dezember-Heft
erscheint am
11. November
bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch

Foto: Michael Robert Gauss



FROSCH-BIOTOP AM DORFRAND

Für allerlei Getier, das einst ganz selbstverständlich zum Dorf gehörte, bot der Weiher ein Zuhause. Wir bauen das Idyll am Dorfrand in H0 nach.



Foto: ABP

SCHMALSPUR GANZ SCHÖN GROSS

Die sächsische IV K gab den Ausschlag, dass Wolfgang Zörker einst die Baugröße wechselte. Doch nicht nur für seine Lieblingslok entstand eine sehenswerte Anlage in 1:45.

AUSSERDEM

RAM TEE

Wir stellen das neue Märklin-H0-Modell vor und erinnern mit einmaligen Aufnahmen an das prächtige Vorbild.

Sonne, Dampf und Schnee
Nur mit Glück war die Heizlok 86 049 im Streckendienst zu erleben. Im November 1985 herrschte Kaiserwetter.

Citybahn-Chemnitz

Moderne Nahverkehrskonzepte stärken eine ganze Region.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Impressum

MODELEISENBAHNER

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), Korbinian Fleischer (kf),
Olaf Hänsel (oh), Bernd Keidel (ke)
E-Mail: redaktion@modeleisenbahner.de

FREIE MITARbeiter DIESER AUSGABE

Rainer Albrecht, Enno Born, Dirk Endisch,
Christoph Grimm, Martin Harak, Marc Heckmann,
Rainer Heinrich, Marcus Henschel, Horia Radulescu,
Michael Siemens

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG

Snezana Dejanovic

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-200,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Astrid Englbrecht, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-200, a.englbrecht@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 32, ab 1. 1. 2020,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB

Angelika Höfer, Petra Schwarzenbörfer,
Stefanie Huber
Bestellservice (08141) 53481-103

Christoph Kirchner (08141) 53481-103

SEKRETARIAT

Claudia Klausnitzer, Tanja Baranowski

MODELEISENBAHNER ABO-SERVICE

Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel.: 0180 5321617*
oder 08105 388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180 532 1620*
E-Mail: leserservice@modeleisenbahner.de
www.modeleisenbahner.de/abo
*14 ct./Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise
max 42 ct./Min

EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100

E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelhefts: 5,50 €

Jahres-Abonnement

Inland: Kleines Abonnement 64,60 €

Großes Abonnement 81,20 €

EU- und andere europäische Länder:

Kleines Abonnement 75,80 €;

Großes Abonnement 89,20 €

Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK

Vogel Druck und Mediendienste 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 Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt bindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN

des Bundesverbands Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.
(BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung e. V. (SMV)

Der MODELEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Clemens Hahn, Claus W. Küster

VERLAGSLEITUNG

Thomas Hilge

ISSN 0026-7422



Spur H0

Artikelnr.	Bezeichnung	Stromart	Info	UVP	Sonderpreis
ESU-31282-Set	Class 66 RheinCargo + 4 KKW	beides	Sound	622,96 €	499,99 €
ESU-31285-Set	Class 77 HSL + 4 Knickkesselwagen	beides	Sound	622,96 €	499,99 €
ESU-31288-Set	Class 66 HKG + 4 Knickkesselwagen	beides	Sound	622,96 €	499,99 €
ESU-31097	Diesellok BR 245 DB AG	beides	Sound	439,00 €	319,99 €
Tillig-70090	Startset Digital VT 137 VB 140 DR	=	digital	616,90 €	399,99 €
Tillig-70091	Startset Digital VT 70.9 VB 140 DB	=	digital	616,90 €	399,99 €
Tillig-73132	Schienenbus 772 141-7 DB AG Digital	=	digital	197,50 €	132,99 €
Roco-72192	Dampflok 85 004 DRG	=	analog	399,90 €	279,99 €
HR2718	Dampflok BR 58 DB	=	analog	351,40 €	209,99 €
Roco-73778	Diesellok ST44 PKP	=	analog	189,90 €	146,99 €
JC29000	Elektrolok 1216.250 Railjet CD	=	analog	219,90 €	154,66 €
JC29002	Elektrolok 1216.250 Railjet CD	=	Sound	339,90 €	199,99 €
Trix-T22965	Elektrolok 91 80 6182 509-0 MRCE	=	Sound	350,00 €	199,99 €
Roco-76510	Säurekesselwagen Ketjen	=	analog	27,20 €	20,99 €
Roco-76137	Schotterwagen Railpro 4x	=	analog	139,90 €	94,99 €
Roco-76517	offener Güterwagen Type Tow	=	analog	18,99 €	12,99 €
L133507	Akkutriebzug ETA 180 018 DB AC Digital	~	digital	469,00 €	139,99 €
L131361-Set	Dampflok 91 + 5 Personenwagen	~	digital	622,54 €	214,44 €
HR2718AC	Dampflok BR 58 DB	~	digital	389,40 €	209,99 €
L1311996	Dampflok BR 75 Bad. DRG	~	digital	350,00 €	107,22 €
L133106	Lint 27 VT 207 Vectus AC Digital	~	digital	202,90 €	109,99 €
HJ2358ACS	Elektrotriebzug Thalys PBKA	~	Sound	499,90 €	399,99 €
H44020	Simplon-Express CIWL 3 Wagen	~	analog	299,99 €	199,99 €
H44021	Simplon-Express CIWL 3 Wagen	~	analog	299,99 €	199,99 €
Faller-171661	Premium Natur Wasser 470ml			28,99 €	17,99 €
Lenz-10310-02	Lokdecoder Silver mini+ Anschlußkabel			38,95 €	27,99 €
MU-A10000	Universalkleber				6,99 €
MU-H0-F00072	2x Holzboden für Güterwagen 165 x 30,6mm (zuschneidbar)				7,99 €
MU-H0-F00071	2x Holzboden für Güterwagen 95 x 30,6mm (zuschneidbar)				6,99 €
MU-H0-A00500	Lokliege Länge 320mm				14,99 €
MU-H0-A00503	Lokliege Länge 500mm				19,99 €
MU-H0-L00154	Kettenkarussell mit Motor (Bausatz)				59,99 €



PIKO



Diesellok BR 216

Mit Ecken und Kanten – die berühmte Vorserienlok 216 010 als Expert Modell von PIKO



Highlights:

- Komplette Neukonstruktion
- Freier Durchblick durch Maschinenraum
- Geätzte Scheibenwischer, Rangierritte und Umlaufbleche
- Digital schaltbare Maschinenraum- und Führerstandsbeleuchtungen
- Führerpultbeleuchtung
- Hervorragendes Preis-Leistungsverhältnis



52400 Diesellok BR 216 DB Ep. IV	149,99 €*
52401 ~ Diesellok BR 216 DB Ep. IV, inkl. mfx-fähigem Decoder	189,99 €*
52402 Diesellok/Sound BR 216 DB Ep. IV	239,99 €*
52403 ~ Diesellok/Sound BR 216 DB Ep. IV, inkl. mfx-fähigem Sound Decoder	249,99 €*



* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im aktuellen Katalog 2020, im Fachhandel oder direkt bei PIKO