

Züge

Eisenbahn
Romantik
Club



B 41001 | € 4,50
Schweiz: Fr. 8,00 | Österreich: € 4,50



Präsentiert von:
Hagen
von Ortloff

Erinnerungen an die Jumbos



Kleinkunst
Herrliche Anlagen und
Schaustücke waren auf
einer Ausstellung im
schwäbischen Stetten
zu bewundern



Brückenklassiker
Sie zählt zu den bekann-
ten Bauten an der klas-
sischen Gotthardbahn:
die Watteringerbrücke.
So wird sie gekonnt als
H0-Modell umgesetzt

FASZINATION MODELLBAHN

AB 2019 IN
MANNHEIM

*Internationale Messe für
Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör*

15.-17. März 2019
MAIMARKTHALLE
MANNHEIM



Öffnungszeiten: Freitag – Sonntag: 9.00–17.00 Uhr

Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert! • Internationaler Treffpunkt der Modellbahner
• Spezialisten vor Ort • Liebe zum Detail • Nostalgie und Moderne • Begeisterte Familien • Leuchtende
Kinderaugen • Extravagante Modellbahn-Anlagen • Alle Spuren • Alle Größen • **Herzlich Willkommen.**

www.faszination-modellbahn.com



facebook.com/FaszinationModellbahn



youtu.be/4b-imu1mW5o



Guten Tag, liebe Eisenbahnfreundinnen und -freunde,

für diese Ausgabe des Video-Express haben wir einen Ausflug nach Meiningen gemacht, Ziel war das dortige Dampfloswerk (DLW). Nicht zum ersten Mal, natürlich nicht, denn dieser einzigartigen Einrichtung, die es schon seit über einem Jahrhundert gibt, muss man einfach immer mal wieder seine Aufwartung machen. Hier lebt die Dampflozzeit, hier erlebt man hautnah, wie den alten Dampfrossen wieder neuer Atem eingehaucht und uralte Technik auch im 21. Jahrhundert am Laufen

gehalten wird. Auch die Eisenbahn-Romantik-Titel-Lok 99 633 ist Anfang 2019 hier zu Gast, andere Schmalspurloks ebenfalls. Oder Maschinen des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen, das über eine unglaubliche Flotte von neuen betriebsfähigen Dampfloks verfügt. Neu in Meiningen ist der Leiter Marcel Scholz. Ihm wünschen wir ein gutes Händchen bei seinen Entscheidungen und ein Durchhaltevermögen für seine Visionen, um das DLW fit für die Zukunft zu machen.

Ein weiteres Thema beschäftigt mich schon seit geraumer Zeit. Ich nenne es „Spielzeug- und Verkehrsgeschichte“ und präsentiere es mit meinen Freunden Lutz Mäder und Stephan Kraus auf Modell-

bahnausstellungen. So fahren auf unserer Anlage neben den obligatorischen Modelleisenbahnen auch viele andere Verkehrsmittel, wie die Trolley-Busse der ehemaligen Esslinger Firma Eheim, die über eine Oberleitung den Strom beziehen und darüber auch gelenkt werden. Straßenbahnen sind natürlich auch zu bewundern und eine Seilbahn von Brawa, die schon ein halbes Jahrhundert auf dem Buckel hat. Ein besonderes Glanzlicht auf Ausstellungen ist die Monorail von Schuco. Ein hochmodernes System in futuristischem Design, vor 60 Jahren die Bahnzukunft auf einer Betonschiene, nicht zu verwechseln mit dem Transrapid. Bis auf Strecken in verschiedenen Disney-Parks hat sich die Monorail nicht durchgesetzt, auch als Modell nicht, wahrscheinlich war es seinerzeit zu modern und das Vorbild zu unbekannt. Umso mehr überrascht war ich, als ich kürzlich Bilder der Monorail in Dubai sah. Die Fahrzeuge sind nicht ganz so schnittig, wie die aus den technikgläubigen 1950er Jahren, aber wie es aussieht, hat dort die Vergangenheit auch eine Zukunft im 21. Jahrhundert – und das ist ja auch eine gute Nachricht.

Jetzt wünsche ich Ihnen viel Vergnügen beim Schmöckern und Schauen.

Wichtige Infos rund um den Eisenbahn-Romantik-Club

Liebe Clubmitglieder und Video-Express-Abonnenten,

sofern Sie uns eine Abbuchungserlaubnis für den Mitgliedsbeitrag bzw. die Abogebühr (gilt auch für das Magazin „Eisenbahn-Romantik“) erteilt haben, wird der für die Abbucher ermäßigte Beitrag 2019 Anfang März mit unserer Gläubiger-ID-Nr. DE 7424 9000 0043 7950 sowie Ihrer Mitgliedsnummer als Mandatsreferenz-Nr. Ihrem Konto belastet.

Sollte sich Ihre Kontoverbindung in den letzten 12 Monaten geändert haben, bitten wir Sie, uns Ihre neue Bankverbindung per Mail an eisenbahn-romantik@riogrande.de, per Fax unter 0761/66310 oder telefonisch

unter 0761/6966043 schnellstmöglich mitzuteilen. Herzlichen Dank!

Und noch eine Bitte: Die Post sendet leider Zeitschriften (trotz Nachsendeantrag) nicht nach. ZÜGE, ER-Video-Express oder auch „Eisenbahn-Romantik“ wandern dann in den Reißwolf der Post und es kommt zu Anfragen: „Wo bleibt die Lieferung?“

Unsere Bitte daher: Melden Sie uns Ihren Umzug rechtzeitig, auch eventuell geänderte Bankverbindungen, wenn Sie uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben:

ER-Club, Postfach 5324, 79020 Freiburg,

Fax 0761/66310 oder per Mail: eisenbahn-romantik@riogrande.de
Herzlichst Ihr Team

vom Eisenbahn-Romantik-Club



Fotos: Udo Paulitz, Ilona Eckert

Titelgeschichte

10 Dreizylinderklang

Markus Hehl porträtiert die Dampflokom-Baureihe 44, die in Deutschland über Jahrzehnte hinweg das Rückgrat im schweren Güterzugdienst bildete.

16 Glanzlichter

Steven Metzler genießt es, in der Dunkelheit bzw. in beleuchteten Bahnsteighallen Loks und Züge abzulichten. Er weiß auch, auf was es dabei ankommt.

20 Der letzte Plandampf Afrikas

Marcus Benz berichtet über den verbliebenen Plandampfbetrieb in Zimbabwe, den Ekkehard Hauck in stimmungsvollen Bildern festgehalten hat.

37 Das Goldene Gleis

Wählen Sie Ihre Favoriten aus 19 Kategorien aus und gewinnen Sie tolle Preise! Aufgelistet wurden herausragende Modellbahn-Artikel des vergangenen Jahres.

48 Märklin- und Trix-Neuheiten

Die Göppinger Modellbahn-Schmiede präsentierte in Nürnberg interessantes Neues für 2019.

50 Brückenklassiker am Gotthard

Kurzweilig gestaltet sich der Zusammenbau der Unteren Wättingerbrücke, die aus einem Gips-Bausatz entsteht. Von Michael Siemens (Teil 1)

56 Kleinkunst

Ein Bilderbogen und Bericht über die Stettener Modellbahntage, wo erneut Meisterhaftes zu sehen war.

5 Vorbild-Panorama

26 Bahnpark-News 

28 Bahnmarkt/Szene

29 Clubseiten 

46 Modell-Panorama

62 Vorschau/Rätsel/Impressum

Titelbild

Zwischen 1926 und 1944 beschaffte die Deutsche Reichsbahn die Baureihe 44 für den schweren Güterzugdienst. Die Dreizylinder-Maschinen bewährten sich ausgezeichnet. So war es nicht verwunderlich, dass eine inzwischen auf Ölhauptfeuerung umgebaute Lok dieser Baureihe das Zeitalter der Dampfloks bei der DB beenden durfte.
Foto: Jürgen Nelkenbrecher





Am ersten herrlichen Wintertag 2019 machte sich die 03 1010 auf den Weg zum Dreikönigsdampf in den Schwarzwald. In der Nähe von Pulschnitzberg (Hof – Münchberg – Marktschorngast) kämpfte sich die Lok die Steigung zur Wasserscheide bei Schödlas hoch. Foto: Michael Garrig



Die 101 063 mit neuer Werbung spiegelt sich am 13. Dezember 2018 in einer großen Pfütze auf dem Bahnsteig 22/23 des Leipziger Hauptbahnhofs. Foto: Christian Carstensen



Die Lok 4 bespannte am 23. Dezember 2018 den letzten Zug von Kleinbahnen nach Finsterwalde. Bei der Ausfahrt des Zuges aus dem Haltepunkt Möllendorf entstand diese Aufnahme. Foto: Frank Heilmann

Bauhaus-Werbelok

(cc) Seit Mitte Dezember 2018 trägt die 101 063 der DB anlässlich der Gründung der Kunstschule Bauhaus vor 100 Jahren entsprechende Schriftzüge. Dabei wird auch für den Besuch der sachsen-anhaltischen Stadt Dessau-Rosslau geworben, wo die Stiftung Bauhaus Dessau mit vielen Partnern im Jubiläumsjahr ein umfangreiches Festprogramm veranstaltet. Das Bauhaus war 1919 durch Zusammenschluss zweier Kunstschulen in Weimar vom Architekten Walter Gropius gegründet worden. Nach dem Umzug in die Industriestadt Dessau 1925 erlebte die Kunst- und Architekturbewegung ihre Blütezeit, der jedoch Anfang der 1930er Jahre der Niedergang und die Selbstauflösung durch die Machtergreifung der Nationalsozialisten folgten. Der Bauhaus-Stil ist jedoch bis heute prägend.

Betriebsende

(ffh) Die Niederlausitzer Museumseisenbahn (NLME) mit ihrem Betriebsmittelpunkt Kleinbahnen hat zum 30. Dezember 2018 den Betrieb vorerst eingestellt. Am besagten Tag gab es letztmalig für längere Zeit Sonderzugverkehr zwischen Finsterwalde/Frankenaer Weg über Kleinbahnen nach Crinitz. Der Verein der NLME steht vor einem enormen Sanierungsrückstau, es müssen unzählige Schwellen getauscht und eine Brücke sowie Durchlässe saniert »



SBB-Panoramawagen nach Bludenz überstellt. Am 16. Januar 2019 war die Ersatzgarnitur als IC 119 auf dem Rückweg nach Bludenz. Mit der ab Stuttgart Hbf vorgespannten Doppeltraktion aus 218 409 und 435 war der Zug bei Urspring (Bild Mitte) auf der Schwäbischen Alb unterwegs in Richtung Ulm, der Panoramawagen lief bis Friedrichshafen an der Zugspitze.

Der abendliche EC 197 nach München, aufgenommen in Lindau Hbf, mit der 218 402 und der 422. Die RP-Systems-Lok fällt durch das einst ungeliebte „Lätzchen-Design“ auf. Foto: Ekkehard Hauck

werden. Dazu fehlt dem Verein derzeit das Geld und den Mitgliedern die nötige Zeit, um vieles in Eigenleistung erbringen zu können. Am vorerst letzten Betriebstag wurde, wie bei der NLME üblich, im Sandwich-Verkehr gefahren. Der Zug bestand dabei aus der V 22 (LKM Babelsberg 1974/262529) und der Lok 4 (V 18b LKM Babelsberg 1964/261417) sowie den Wagen NLME 10-001, NLME 10-002, NLME 10-003 und NLME 10-005 (Pwi).

SBB-Panoramawagen

(mb) Infolge der starken Schneefälle in der zweiten Januarwoche mussten die ÖBB die Arlbergbahn wegen Lawinengefahr sperren. Daher konnten die IC 118/119 von und nach Dortmund erst ab/bis Bludenz anstatt Innsbruck verkehren. Weil die planmäßige Wagengarnitur durch die Sperrung nicht zur Verfügung stand, wurde aus Buchs SG der Wagenpark des EC „Transalpin“ samt dem

Weißer Lady 3.0

(mo) Die „Erfurter Bahnservice GmbH“ (EBS) ist für Loks im eigenen, schwarz-roten Corporate Design bekannt. Das Unternehmen setzt aber auch auf Fahrzeuge in historischen Lackierungen, vorwiegend handelt es sich hierbei um ehemalige Loks der Deutschen Reichsbahn. Anfang Dezember 2018 präsentierte EBS mit der im Fahrzeugwerk Karsdorf umlackierten 143 822 eine an den „Ur-Trabbi“ angelehnte Maschine in Rot-Weiß. Im März 1982 wurde die erste Lok dieser erfolgreichen Reichsbahn-Baureihe – noch als 212 001 – auf der Leipziger Messe präsentiert. Erst 1983 wurde sie durch Umbau zur 243 001, heute ist sie in Orange für Arcelor Mittal im Güterzugdienst tätig. Die nun von der EBS umlackierte, von RBH Logistics in verkehrsrotem Lack übernommene Maschine erhielt Lokschilder mit der alten Reichsbahn-Nummer 243 822. Sie soll vorwiegend den aus ebenfalls historisch korrekt wieder hergestellten Wagen des EBS-eigenen Städteexpress-Zugparks eingesetzt werden, kommt jedoch bei Bedarf auch im Güterverkehr zum Einsatz. Bereits 2011 hatte der Thüringer Eisenbahnverein Weimar mit einer wiederauferstandenen „212 001“ für Aufse-



Foto: Marcus Benz

Foto: Udo Steinwasser

Den Eisenbahnfreunden in Sonneberg wurde von der DB AG der Mietvertrag zum März 2019 gekündigt. Neuer Eigentümer wird die Landesentwicklungs-Gesellschaft (LEG) Thüringen. Die LEG hat das Gelände erworben und plant, es ohne die Gleisanlagen der Drehscheibe und ohne den Lokschuppen zu nutzen. Die Eisenbahnfreunde stehen mit der LEG im Gespräch. Kommt es zu keiner Einigung, müsste die 95 009 Sonneberg noch vor dem März 2019 verlassen. Am 23. Dezember 2018 organisierten die Eisenbahnfreunde vor dem Lokschuppen eine Demo. Man gibt sich kämpferisch und hofft, dass ein Verbleib der 95 009 in Sonneberg noch möglich ist (fh).





Am 22. Dezember 2018 war die „Weiße Lady 3.0“ mit ihrem Biodieselzug aus Erfurt in Frankfurt(M)-Höchst eingefahren. Während der Lokführer den Zug abkuppelte, konnten zwei Fotografen den Anblick der herrlichen Maschine im Mondschein genießen. Foto: Mathias Oestreich



Foto: Marcus Benz

Dampfender Abschied

(mb) Zum Jahreswechsel hat die Bayern-Bahn den Betrieb auf der Strecke von Nördlingen über Dinkelsbühl nach Dombühl, bekannt als „Romantische Schiene“, eingestellt. Die Strecke wurde 1988 durch die Betriebsgesellschaft des Bayerischen Eisenbahnmuseums von der DB gepachtet und seither als Museumsbahn betrieben. Mittlerweile hat sich ein Investitionsbedarf angestaut, um die Strecke weiterhin betriebsbereit zu halten. Da die notwendigen Ausgaben in keinem Verhältnis zu den Trasseneinnahmen stehen, hat sich die „BayernBahn Infra“ dazu entschlossen, ei- »

Leider wird erneut eine Strecke vom Güterverkehr befreit. Wie es nun auf der Verbindung von Nördlingen nach Dombühl weitergeht, ist offen. Zum Abschluss gab es nochmals einen langen Güterzug mit Dampf.

Im Blockabstand: Kurzmeldungen

- › (red) Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat den Ausbau des Bahnhofs am Containerterminal Burchardkai (CTB) beendet. Dadurch erhöht sich die Leistungsfähigkeit der Umschlageneinrichtung um mehr als ein Viertel. Der Containerbahnhof des Terminals Burchardkai (CTB), der schon vor dem Ausbau zu den größten in Europa gehörte, hat zwei zusätzliche Gleise und zwei neue Bahnportalkräne von Kocks Ardelt Kranbau bekommen. Der Bahnhof verfügt nun über zehn Gleise, auf denen 740 m lange Züge abgefertigt werden können. Kürzlich hat der zweite von nun insgesamt vier Bahnkränen als abschließendes Ausbauelement den Betrieb aufgenommen.
- › Siemens Mobility und die DB Cargo AG haben einen Rahmenvertrag über die Lieferung von 100 Multisystem-Loks abgeschlossen. Gleichzeitig mit der Unterzeichnung hat die Güterbahn der DB 40 Mehrsystem-Vectron abgerufen. Die Maschinen sind für den grenzüberschreitenden Verkehr in mehreren europäischen Ländern vorgesehen. Die Auslieferung der Fahrzeuge beginnt im Februar 2019 und wird im Juni 2020 abgeschlossen sein.
- › Im Projektabschnitt Tüßling – Freilassing hat die Bahn nun in vollem Umfang die Planungen für die dringlich notwendige Zweigleisigkeit aufgenommen. Entlang der Strecke fanden Vorgespräche mit den Kommunen sowie erste Bürgerinfoveranstaltungen statt, weitere Informationsveranstaltungen folgen.
- › Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt, die Fahrgastzahlen im Bahnverkehr bis 2030 zu verdoppeln. Um dieses Ziel zu erreichen, fordern die Grünen die Absenkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets im Fernverkehr von 19 auf sieben Prozent. Der ökologische Verkehrsclub VCD unterstützt dies und verweist auf das europäische Ausland, wo eine verringerte Mehrwertsteuer der Normalfall sei. Die Hälfte der EU-Mitgliedsstaaten erhebt eine reduzierte Mehrwertsteuer, in Dänemark und Irland ist der nationale Bahnfernverkehr vollständig von der Mehrwertsteuer befreit.



Foto: Ekkehard Hauck



Foto: Klaus Eckert



Am 19. Januar war die 285 103 der IGE mit dem DGS 95673 bei Unternützenbruck auf der Allgäubahn unterwegs. Sie zog einen Arlbergumleiter, der wegen der zeitweiligen Sperrung der Arlbergstrecke aufgrund der Lawinengefahr über die KBS 970 umgeleitet wurde. Die Drahtzüge, über die die Schranke mit Läutewerk bei Unternützenbrugg bedient wird, sollen im Rahmen der Elektrifizierung in Kürze weichen.

nen Stilllegungsantrag zu stellen. Ungeachtet dessen gibt es Bestrebungen, von Dombühl her auf Abschnitten den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr wieder aufzunehmen. Hierfür sind umfangreiche Arbeiten an der Infrastruktur erforderlich.

Zwischen Brenner und

Verona bespannt ein 1293-Tandem der ÖBB das Zugpaar 49838/39, hier in Freienfeld bei der Bergfahrt zu sehen. Der Papierzug kommt aus Schwandorf und wird ab Wörgl mit drei Taurus-Loks zum Brenner gebracht (22. Januar).

Voraussetzung für einen Weiterbetrieb ist die Übernahme durch einen anderen Infrastrukturbetreiber. Durch ihre Bemühungen konnte die Bayern-Bahn in den vergangenen Jahren ein wenig

Güterverkehr auf die Schiene zurückholen. Bis zuletzt hat ein Sägewerk in Wilburgstetten Stammholz auf der Bahn empfangen und Holzhackgut verschickt, die landwirtschaftliche Genossenschaft in Feuchtwangen hat Ganzzüge mit Kunstdünger entladen. Das Bayerische Eisenbahnmuseum hatte kurzfristig beschlossen, anlässlich der Betriebseinstellung einen der letzten Güterzüge mit dem eigenen „Jumbo“ 44 2546 zu bespannen. Das Wetter zeigte sich am 3. Dezember 2018 ganz dem Anlass angemessen: Der Himmel weinte, es goss in Strömen. Am frühen Morgen brachte die V100 1365 den Leerzug mit Innofreight-Containern zur Beladung ins Holzwerk Ret-

Die 232 505 der Industrial Division Sp. z o.o., Wrocław, ist aktuell bei PKP Cargo SA, Warszawa, im Einsatz. Am 3. Januar war die Maschine mit dem leeren Zementzug aus Nowogród Bobrzański zwischen zwei Schneeschauern bei Grabik im Sonnenlicht zu sehen. Foto: Steven Metzler

Links: Schneeflocken garnierten diese Nachtaufnahme im Bahnhof Brenner. Die RoLa von Wörgl Terminal Nord nach Trento Roncafort erhielt am 6. Januar erstmals ein Vectron-Tandem vorgespannt. Foto: Christian De Bortoli

tenmeier in Wilburgstetten, während die 44 vor einem Nikolauszug im Einsatz war. Über Mittag fuhr die Dampflokomotive zum Sägewerk, um die mittlerweile beladenen Wagen abzuholen. Auch wenn die modernen Container nicht unbedingt zur Dampflokomotive passten, gab der 1088 t schwere Zug doch eine angemessene Anhängelast für die Dreizylinderlokomotive ab. Die feuchtkalte Witterung sorgte für gewaltige Dampfentwicklung und eindrucksvolle Aufnahmen.

Hochwinter in den Alpen

(red) Tagelange und intensive Niederschläge verursachten auf den Verkehrswegen im Alpenraum enorme Probleme. Starke Winde und verhältnismäßig hohe Temperaturen sorgten für eine große Lawinengefahr. Folglich stellten die Verantwortlichen auf zahlreichen Strecken den Betrieb ein. So waren die Arlbergbahn und die Verbindung Innsbruck – Mittenwald – Reutte in Tirol tagelang gesperrt. Umleitungen konnten zunächst nicht stattfinden, da im Allgäu die Strecken dicht waren – nicht so die Straßen. Und bei der Rhätischen Bahn gab es nur eine kurze Pause, dann rollte es wieder. Am längsten war die Strecke zwischen Werfen und Golling dicht: Erst am 24. Januar fuhr die Züge wieder, nach 14 Tagen.

Garnituren-Tausch

(gm) Für die stündlich verkehrende Autoschleuse der Tauernbahn (Mallnitz-Obervellach – Böckstein) gibt es zwei Garnituren. Alle 14 Tage werden sie untereinander getauscht, damit sich die Niederflurfahrzeuge gleichmäßig abnutzen. Während die eine Garnitur im Einsatz steht, kann der zweite Wagensatz vor Ort durch einen Wagenmeister überprüft werden oder einer Werkstätte zugeführt werden. Für kleinere Reparaturen wird das Werk des Technischen Service (TS) in Villach West angefahren. Für große Intervall-Untersuchungen hingegen muss die Garnitur nach Knittelfeld überstellt werden. So brachte am 15. Januar 2019 die 1144 219 eine Garnitur zum TS-Werk in die obersteirische Bezirksstadt. ◀



Auch im Januar 2019 war die „50 Jahre LGB“-Jubellokomotive Ge 4/4 II 617 mit ihrem schicken Motiv fleißig unterwegs. Kurz vor Malans kam sie mit einem langen GmP aus Scuol pünktlich angerollt. Die Güterlast verblieb in Landquart, der Zug fuhr bis nach Disentis-Muster. Foto: Klaus Eckert



Die Garnitur für die Autoschleuse am Tauern wird alle 14 Tage getauscht, sodass man mitunter eine Leergarnitur auf dem Weg nach Knittelfeld fotografieren kann. Foto: Sebastian Moll

Nach wie vor sind die sieben Ge 6/6 II der RhB werktäglich mit Güterzügen vor allem auf der Albulalinie unterwegs. Nach nur einem Tag Unterbrechung, konnte die anspruchsvolle Linie in Graubünden uneingeschränkt befahren werden. Das Foto entstand bei Filisur. Foto: Klaus Eckert



Dreizylinderklang

Jumbos auf Schienen

Die Dampflokomotiven der **Baureihe 44** bildeten über Jahrzehnte hinweg das Rückgrat im **schweren Güterzugdienst** auf deutschen Eisenbahnstrecken. Von Markus Hehl

Mit einem leistungsstarken Kessel und einem Drei-Zylinder-Triebwerk nahmen die Maschinen auch schwerste Züge an den Haken. Kraft und Größe brachten den Loks den Spitznamen „Jumbos“ ein.

Beim Aufbau eines modernen und leistungsfähigen Lokomotivbestandes rang die Deutsche Reichsbahn in den 1920er Jahren lange Zeit um die besten Konstruktionen für den schweren Güterzugdienst. Immer wieder wurde die Frage diskutiert, ob die geplante Maschine als Zwei- oder als Drei-Zylinder-Lokomotive oder sogar als Vier-Zylinder-Verbund-Lok ausgeführt werden sollte.

Nach langen Verhandlungen war es endlich so weit: Im Lauf des Jahres 1926 lieferte die Lokomotivfabrik Henschel drei Exemplare der dreizylindrigen Baureihe 44 ab, Schwartzkopff baute sechs Maschinen und die Maschinenfabrik Esslingen eine Lok. Frisch lackiert und glänzend rollten die Dampfloks mit den Betriebsnummern 44 001 bis 44 010 zu den Werkstoren hinaus und hinterließen bei den Zeitgenossen einen bleibenden Eindruck. Der gedrungene Aufbau und der mächtige Kessel vermittelten weithin sichtbar die geballte Kraft, die in den Lokomotiven steckte.

Die Reichsbahn verfügte nun über zehn Drei-Zylinder-Maschinen, die als Baumusterlokomotiven die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges unter Beweis stellen sollten. Doch so mancher Experte glaubte nach wie vor, dass mit einer erheblich billigeren Zwei-Zylinder-Lok die gleichen Leistungen zu erbringen wären. Und so verfügte die Hauptverwaltung der Reichsbahn kurzerhand den Bau von zehn weiteren Baumusterlokomotiven als Zwillingsmaschinen. Jeweils fünf dieser Loks wurden mit den Betriebsnummern 43 001 bis 43 010 im Jahr 1927 von den Firmen Henschel und Schwartzkopff geliefert. So konnten vergleichende Versuchsfahrten mit beiden Gattungen durchgeführt werden.

In der Ausfahrt Hartmannshof beschleunigt die 044 597 ihren langen Koks zug auf dem Weg zur Maxhütte in Sulzbach-Rosenberg, die heute ein Industriedenkmal ist. Am Zugende half eine Schiebelok kräftig mit. Foto: Jürgen Nelkenbrecher



Die Zwei-Zylinder-Maschinen der Baureihe 43 bewältigten ihre Aufgaben zunächst ohne große Mühen. So zog die 43 015 beispielsweise im Rahmen einer Messfahrt in der Ebene sogar einen Zug mit rund 5000 t Gewicht. Angesichts der respektablen Leistungen und des einfachen Zwei-Zylinder-Triebwerks der Baureihe 43, das sich in der Herstellung und bei der späteren Wartung als die kostengünstigere Alternative darstellte, entschied sich die Reichsbahn zunächst gegen den Weiterbau der Drei-Zylinder-Baureihe 44 und für die „Serienproduktion“ der Baureihe 43. Die Lokomotivfabriken Henschel und Schwartzkopff lieferten daraufhin noch im Jahr 1927 und

1928 weitere 25 Maschinen mit den Betriebsnummern 43 011 bis 43 035. Doch dann tauchten gravierende Probleme auf: Mit 720 mm Durchmesser hatte die Baureihe 43 außergewöhnlich große Zylinder erhalten. Die daraus resultierenden hohen Kolbenkräfte beanspruchten die Zylinder, die Kreuzköpfe und die Treibzapfen über alle Maßen und führten zu einer Serie von Schäden, mit denen die Maschinen bis zu ihrer Ausmusterung zu kämpfen hatten. Kurzentschlossen mussten die Ingenieure der Reichsbahn umsteuern und dem Bau der dreizylindrigen Baureihe 44 den Vorzug geben. Zunächst erhielten die Firmen Henschel, Krupp und Schwartzkopff »





Lieferungen der Baureihe 44 im Überblick

Ausführung/Lieferung	Betriebsnummern	Baujahr
Baumusterlokomotiven	44 001 bis 44 010	1926
Mitteldrucklokomotiven	44 011 und 44 012	1932
Zwischenausführung	44 013 bis 44 065	1937
Standardausführung	ab 44 066	ab 1937
Übergangskriegslokomotiven	keine gesicherten Angaben	ab 1942
Nachkriegslieferung an die SNCF	SNCF 150 X 1 bis 150 X 226	bis 1946
Nachkriegslieferung für die Reichsbahn der DDR	44 1231 bis 44 1240	1948/49

Lieferungen an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bis 1945

Hersteller	1926	1933	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	Summe
Batignolles								36	44	15	95
BMAG	6		8			46					60
Borsig				16			90	111	53		270
Cail								32	56	32	120
Schneider								39	30	17	86
Esslingen	1						15				16
Fives-Lilles								21	58	28	107
Floridsdorf							21	84			103
Grafenstaden								31	28		59
Henschel	3	2	60				110				175
Krauss-Maffei				7		18	55				80
Krupp			23	20	51		70	46	99		309
Krenau						40	26	20	59		145
Schichau				10	12		20	35	49		126
Summe	10	2	91	53	109	58	407	455	476	92	1753



Der „lange Heinrich“ zählte zu den bemerkenswertesten Güterzügen auf deutschen Gleisen. Er wurde auf der Emslandstrecke in der Regel von zwei Maschinen der Baureihe 44 gezogen. Das Bw Rheine setzte hier vorwiegend die auf Ölhauptfeuerung umgebauten Maschinen ein. Das Ladegut: Eisenerz fürs Ruhrgebiet.
Foto: Udo Paulitz



Freie Fahrt zeigt das Vorsignal für diesen schwer arbeitenden Kokszug auf dem Weg zur Maxhütte. Lokführer und Heizer werden das freudig zur Kenntnis genommen haben.

Im Bahnbetriebswerk Crailsheim zeigte sich am 1. November 1970 die 044 477. Die Betriebsspuren der Lokomotive laden zur Alterung eines entsprechenden Modells förmlich ein. Fotos (2): Jürgen Nelkenbrecher



die Aufträge zum Bau von 52 „Vorserien-Lokomotiven“ mit den Betriebsnummern 44 013 bis 44 065, die 1937 und 1938 abgenommen wurden. Diese Maschinen stellten in wichtigen Konstruktionsdetails eine Weiterentwicklung der Baumusterloks aus dem Jahr 1926 dar, stimmten aber noch nicht in allen Bauteilen mit der späteren Standardausführung überein, die noch 1938 ab der Betriebsnummer 44 066 auf die Schienen gestellt wurde.

Als Irrweg erwiesen sich die beiden Maschinen mit den Nummern 44 011 und 012, die im Rahmen des sogenannten Mitteldruck-Programms gebaut wurden. Sie verfügten über einen erhöhten Kesseldruck von 25 statt 12 bar und über ein Vier-Zylinder-Verbund-Triebwerk. Zwar übertrumpften die beiden Versuchlokomotiven ihre Schwestern in Leistung und Zugkraft erheblich. Letztlich aber zehrte der erhöhte Wartungsaufwand für die komplizierten Kessel und Triebwerke alle Vorteile wieder auf.

Zwischenzeitlich war die Hilfe von leistungsstarken Maschinen dringend notwendig geworden. Allein von 1932 bis 1937 war der Gesamtgüterverkehr von 263 auf 449 Millionen Tonnen pro Jahr angestiegen. Die aggressive Außenpolitik Hitlers tat ein Übriges hinzu: Im März 1936 marschierten deutsche Soldaten in das entmilitarisierte Rheinland ein. Zwei Jahre später wurde Österreich an das Deutsche Reich „angeschlossen“. Im September 1938 fiel als Folge der „Münchener Konferenz“ das Sudetenland an Deutschland. Wenige Monate darauf besetzten deutsche Truppen die Tschechoslowakei und das Memelland wurde mit dem Reich „vereint“.

Innerhalb kurzer Zeit dehnte sich der Betriebsbereich der Deutschen Reichsbahn erheblich aus. Truppentransporte und Versorgungszüge mussten bewältigt werden. Zudem lief die Wirtschaft wieder auf Hochtouren und bescherte der Eisenbahn volle Auftragsbücher. Im Lauf des Jahres 1939 beförderte die Reichsbahn mit 509 Millionen Tonnen Gütern mehr als doppelt so viel wie im Krisenjahr 1932. Vor dem Hintergrund dieser geradezu explosionsartigen Entwicklung

im Güterverkehr waren die Lokomotiven der Baureihe 44 gefragter denn je. Über zehn Jahre lang hatten die Konstruktionszeichnungen mehr oder minder nutzlos in den Schubladen gelegen. Nun musste innerhalb kürzester Zeit die Massenproduktion anlaufen.

Viele Produktionsorte

Nachdem verschiedene Verbesserungen in die Konstruktionszeichnungen eingearbeitet worden waren, begann die Serienfertigung. Noch im Jahr 1938 lieferten Henschel, Borsig, Schichau, Schwartzkopff und Krauss-Maffei Loks der Standardausführung. 1940 wurde mit dem Werk Krenau der Oberschlesischen Lokomotivwerke AG Kattowitz (vordem Chrzanów), das durch den Einmarsch in Polen in den deutschen Machtbereich geraten war und ab 1939 von Henschel verwaltet wurde, erstmals eine Lokomotivfabrik in den besetzten Gebieten in die Fertigung der Baureihe 44 eingebunden. Die Produktion der Baureihe 44 nahm einen noch höheren Stellenwert ein, da die Reichsbahn bis Frühjahr 1941 bestellte Schnellzug- und Personenzugloks stornierte und die Verträge in die drei Güterzugbaureihen 44, 50 und 86 umwandelte. Vor diesem Hintergrund wurde der Kreis der beauftragten Lokomotivfabriken um die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf erweitert. Alle Werke zusammen sorgten 1941 für eine Jahresproduktion von 407 Maschinen.

Zur Jahreswende 1941/42 standen 668 Loks der Baureihe 44 auf den Schienen der Deutschen Reichsbahn und der von ihr verwalteten Strecken. Innerhalb kürzester Zeit war die Baureihe 44 von einer Randerscheinung im Lokomotivbestand zur meistgebauten Einheitslok geworden – und der Betrieb verlangte im Zeichen des Krieges noch mehr Maschinen. Im Lauf des Jahres 1942 wurden zunehmend Lokomotivfabriken in den besetzten Ländern beauftragt. Neben den bereits erwähnten Werken in Wien-Floridsdorf und

Militärische Fracht unserer amerikanischen Freunde hatte diese 44er am Haken, als sie auf der Fahrt zu den Übungsplätzen der Oberpfalz unterwegs war.

Technische Daten

› Bauart	1'E h3
› Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
› Zylinderdurchmesser	3 x 550 mm
› Kolbenhub	660 mm
› Kuppelraddurchmesser	1400 mm
› Kesseldruck	16 bar
› Rostfläche	4,70 qm
› Länge ü. Puffer	22.620 mm
› Gewicht der Lok leer	99,90 t
› Dienstbereit	109,80 t
› Tender	2'2' T 34



Foto: Jürgen Nelkenbrecher



Die Züge beim Plandampf im Werratal stellen immer eine angemessene Last für einen Jumbo dar. Vor einem Holzzug mit Fracht aus Walldorf und Immelborn erhielt die Nördlinger 44 2546, deren DR-Vergangenheit deutlich sichtbar ist, am 8. Oktober 2010 Unterstützung durch die 95 1027. Die Formsignale in Bad Salzungen sind bereits Geschichte. Foto: Marcus Benz



Foto: Sammlung Markus Hehl

Jumbo Der Spitzname für die Dampflok der Baureihe 44 geht zurück auf einen besonders großen afrikanischen Elefantenbullen namens „Jumbo“, der etwa 1860 geboren wurde. Er galt als eine der Hauptattraktionen in den Zoos von Paris und London und wurde bereits zu Lebzeiten zur Legende. Sein Name ist bis heute ein Synonym für Größe und Kraft. Ironie des Schicksals: Jumbo starb 1885 nach dem Zusammenstoß mit einer Lok.

Als das Deutsche Reich in Schutt und Asche versank und sich die Wehrmacht an allen Fronten aus den besetzten Gebieten zurückzog, wurde in den französischen Lokomotivfabriken noch immer an Maschinen der Baureihe 44 gearbeitet. Sogar über das Kriegsende hinaus, bis 1946, montierten Arbeiter in den Werkshallen von Fives-Lilles, Cail und Batignolles 44er, die nun aber nicht mehr an die

Krenau wurden nun auch die französischen Firmen Batignolles in Nantes, Schneider in Le Creusot, die Compagnie de Fives-Lilles, Cail in Denain und das elsässische Werk Grafenstaden zum Bau der Baureihe 44 verpflichtet. Den Höhepunkt der Produktion stellte das Jahr 1943 dar, als nicht weniger als 476 Maschinen der Baureihe 44 die Werkshallen verließen, die nun bereits der vereinfachten Ausführung der „Übergangskriegslokomotiven“ angehörten. Dann aber wurden die Stahlkontingente im Lokomotivbau zugunsten der Panzerproduktion zurückgeschraubt, und die Produktionszahlen brachen ein. Auch die Bombenangriffe der Alliierten drückten die Zahl der abgelieferten Loks nach unten. Und so wurden im Jahr 1944 nur noch insgesamt 92 Exemplare der Baureihe 44 hergestellt.

Reichsbahn, sondern direkt an die französische Staatsbahn SNCF geliefert wurden. Insgesamt kamen 226 Maschinen der Reihe 44 zur SNCF, die sie als Baureihe 150 X mit den Ordnungsnummern 1 bis 226 bezeichnete. Die letzten Loks der Baureihe 44 wurden erst 1948/49 gebaut und an die Reichsbahn der DDR geliefert.

Insgesamt wurden somit 1989 Lokomotiven gebaut. Davon stammten nicht weniger als 693 Maschinen aus französischen Werken. 1753 Loks wurden vor 1945 für die Deutsche Reichsbahn gebaut, 226 für die SNCF und zehn für die Reichsbahn der DDR. Von der Auslieferung der ersten Maschine 1926 bis zur Fertigstellung der letzten Lok im Jahr 1949 waren 23 Jahre vergangen. Keine andere Einheitslok war über einen so langen Zeitraum beschafft worden. Mit weit über 1000 Maschinen erbt die westdeutsche Bundesbahn nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs den größten Anteil an Loks der Baureihe 44. Lange Zeit blieben die „Jumbos“ auf Schienen im schweren Güterverkehr unersetzlich und erfuhren deshalb zahlreiche Bauartänderungen und technische Verbesserungen. Ab 1958 wurden insgesamt 36 Maschinen auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Schließlich war es einer Lok der Baureihe 44 vorbehalten, am 26. Oktober 1977 die letzte Dampflokleistung bei der Deutschen Bundesbahn zu bespannen und damit eine Ära in der deutschen Eisenbahngeschichte zu beenden.

Auch in der DDR blieben die 44er auf lange Zeit unabkömmlich. Die Deutsche Reichsbahn unternahm deshalb verschiedenste Anstrengungen, um die Maschinen für den harten Alltagseinsatz fit zu halten. Das Ausbesserungswerk in Meiningen führte zahlreiche Optimierungen an der Konstruktion durch. Zudem erhielten viele der Loks neue Kessel und wurden auf Öl- oder Kohlenstaubfeuerung umgerüstet. Erst die Ölkrise in der DDR Anfang der 1980er Jahre sorgte dafür, dass die Zeit der Baureihe 44 im Osten Deutschlands endgültig abließ. Bis heute sind einige Museumsloks im Einsatz. «

Glanzlichter

Das Fotografieren bei **Dunkelheit** hat seinen besonderen Reiz. Vor allem **Bahnhöfe** entfalten dabei ihre ganz besondere **Faszination**.

Von Steven Metzler

Warum Nachtfotografie? In der Zeit der kurzen Tage im Winter ist es immer wieder eine willkommene Abwechslung, auch mal im Dunkeln zu fotografieren.

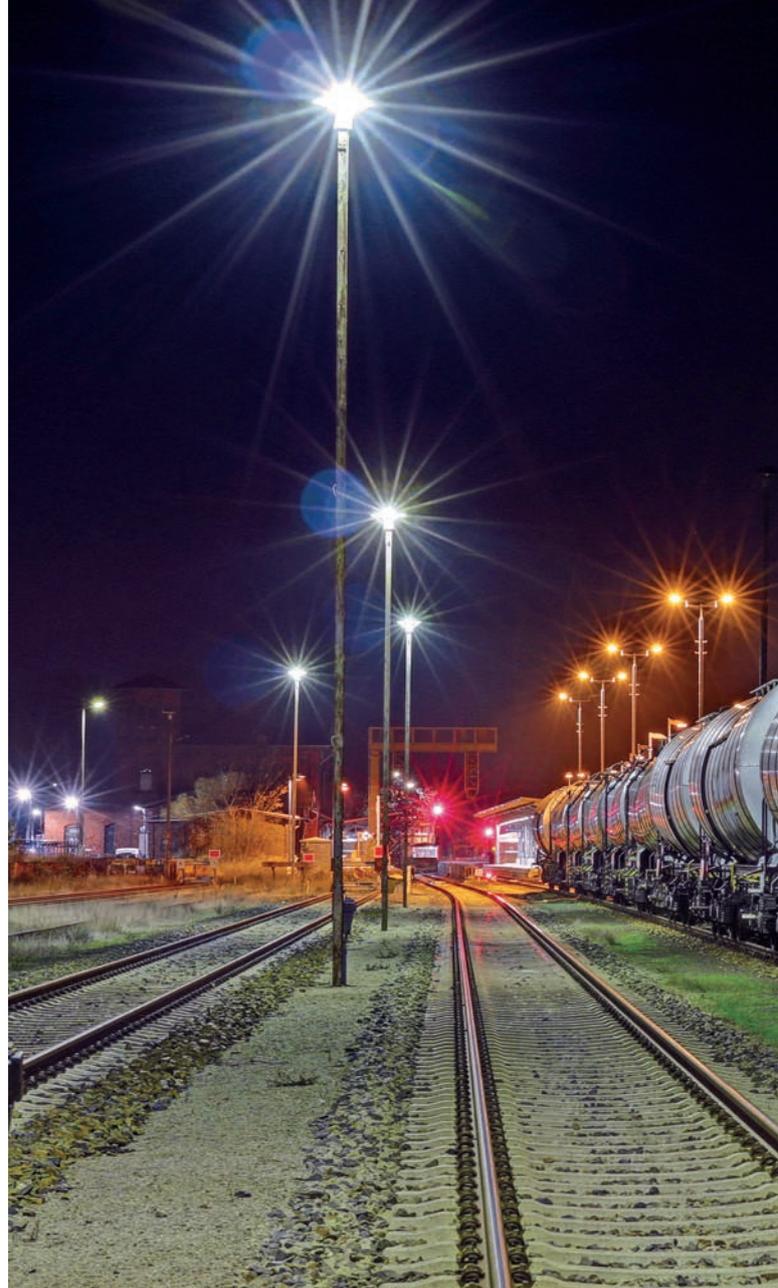
Auf was sollte der Eisenbahnfreund bei seinen nächtlichen Fotoausflügen achten? Es sollte eine ausreichende Beleuchtung vorhanden sein. Reicht das Umgebungslicht nicht aus, können auch Scheinwerfer und eine Gegenlichtblende zum Einsatz kommen, um unnötige Reflexionen in der Linse zu vermeiden.

Auf jeden Fall sollte man ein Stativ verwenden. Ich arbeite ausschließlich mit Belichtungsreihen. Unter diesem Begriff versteht man eine abgestufte Reihe von Belichtungen. Dabei wird dasselbe Motiv mehrmals bei unterschiedlichen Belichtungseinstellungen fotografisch abgebildet (beispielsweise +/- einer halben oder einer Drittel-Blendenstufe). Die Veränderung der Belichtung erfolgt meistens über die Dauer der Belichtungszeit, kann aber auch über die Blendenzahl oder (bei Digitalkameras) über die Veränderung der Empfindlichkeitseinstellung vorgenommen werden.

Moderne elektronisch gesteuerte Kameras können Belichtungsreihen zu meist drei, fünf oder sieben Bildern automatisch erstellen. Dieser Prozess wird von den Herstellern in der Regel mit dem englischen Begriff „Auto Exposure Bracketing“ (AEB) bezeichnet. Mit einem Bearbeitungsprogramm, zum Beispiel Photomatix, kann man dann die Belichtungsreihen zusammenfügen lassen und hat somit eine ausgewogene Gesamtbilddarstellung.

Große Hallen voller Licht

Warum sind gerade große Bahnhöfe ein guter Ort für nächtliche Fotoaufnahmen? Es gibt mehrere Gründe, die für diesen Aufnahmeort sprechen: Zum einen sind Bahnhöfe oftmals gut ausgeleuchtet, daher besteht dort die Chance, auch ohne zusätzliche Technik gute Aufnahmen zu fertigen. Zum anderen kommen die meisten Züge an größeren Bahnhöfen zum Stehen, das heißt, man muss sich nicht auch noch mit dem Thema Bewegungsunschärfe auseinandersetzen. Abgesehen davon locken viele große Bahnhöfe noch durch eine Besonderheit: ihre Architektur. Nicht umsonst »



Oben: Personalwechsel im Bahnhof Forst/Lausitz: Die 232 309 war am Abend des 16. Dezember 2018 mit dem 45426 auf dem Weg nach Senftenberg. Fotos: Steven Metzler

Rechts: Im Vorfeld des Leipziger Hbf wird die 193 291 der České dráhy in Kürze umgesetzt. **Unten: Mit dem EC 259** wartet die 193 291 morgens im hell beleuchteten Leipziger Hbf auf die Abfahrt nach Prag.







Die 193 291 der tschechischen Eisenbahn (Ceské dráhy) „Linda“ macht mit dem EC 258 Prag – Leipzig im Bahnhof Dresden-Neustadt Station. Das in fotogenen Blautönen gehaltene Farbkleid der Vectron-Lokomotive wirkt im Bahnhoﬂicht besonders schön. Fotos: Steven Metzler

werden große Bahnhöfe oft auch als „Kathedralen des Verkehrs“ bezeichnet. Denn ähnlich wie in großen Kirchengebäuden überspannt auch hier eine hohe gewölbte Dachkonstruktion den Ort des Geschehens. Die Bahnhoﬂeuchtung setzt das Geflecht aus Stahlträgern in der Regel gut ins Licht und erzeugt eine ganz eige-

ne Atmosphäre. Daher lohnt es sich, nicht nur Lokomotiven bzw. Züge fotografisch im Glanzlicht festzuhalten, sondern die Gesamtszenerie. Nebenbei sei noch gesagt, dass es auch einfach Spaß macht, das nächtliche Flair in einem großen Bahnhof zu erleben, ganz nach dem Motto: schauen und genießen. «

Die 232 128 wartet am frühen Morgen des 13. Dezember 2018 in Senftenberg mit dem Güterzug 45427 auf die Abfahrt nach Wegliniec.



Schritt für Schritt zur digitalen Modellbahn



Erscheint im März 2019

Herstellerunabhängig vermittelt das neue Schritt-für-Schritt-Buch Basisinformationen zur technischen Funktion der Modellbahn (Gleise, Strom, Bits, Bytes, Datenübertragung etc.). In den jeweiligen Kapiteln werden die einzelnen am (digitalen) Betrieb beteiligten Komponenten von Decodern über Melder bis hin zu Zentralen detailliert und leicht verständlich erläutert. Den Fragen, was wie kombiniert werden kann und welche Teile für welche Spiel- oder Betriebsidee sinnvoll und empfehlenswert sind, räumt das Buch breiten Raum ein. So kann jeder Modellbahner für sich entscheiden, wie, in welche Richtung und womit er seine Anlage auf- und ausbauen will. Mehr noch: Eine Einführung in Themen wie z.B. „Action auf der Anlage“, „Automatisierung“ oder „Selbermachen“ eröffnet Perspektiven für eine langanhaltende Freude am Hobby Modelleisenbahn.

120 Seiten, Format 24,0 x 27,0 cm, Klebebindung,
mit 290 Fotos, Zeichnungen und Grafiken
Best.-Nr. 581902 | € 15,-

Digital mit Märklin

Am Beispiel von Komponenten der Firma Märklin beschreibt der bekannte Fachautor Thorsten Mumm, welche Möglichkeiten der Digitalbetrieb bietet.

120 Seiten, Format 24,0 x 27,0 cm,
Softcover-Einband, mit 290 Fotos,
Zeichnungen und Grafiken
Best.-Nr. 581627 | € 15,-



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

Modell-Anlagen pur!

Viele authentische Details und Anregungen,
brilliant Bild- und Tonqualität

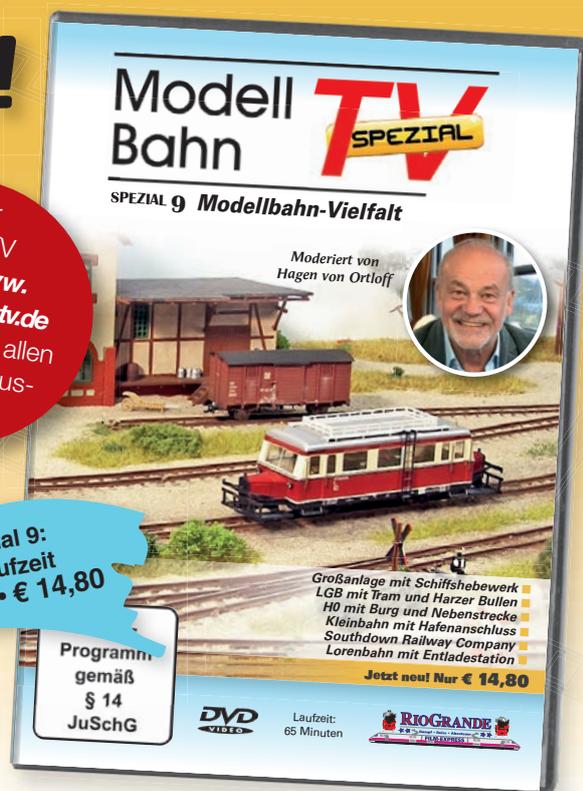
Die erfolgreiche DVD-Reihe als Spezial

WEITERE FASZINIERENDE MOBA TV-SPEZIAL-AUSGABEN



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

Moba-TV Spezial 9:
65 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 7709 • € 14,80



Lassen Sie sich inspirieren vom schönsten Hobby der Welt!
Erleben Sie jetzt unglaubliche Vielfalt mit traumhaften Anlagen. Hagen von Ortloff und sein Team zeigen Ihnen sieben ausgewählte Modellbahnen zum Staunen und Genießen.

Der letzte Plandampf Afrikas

Zimbabwe – bei diesem Namen denkt man an **Savanne, Nationalparks und wilde Tiere**. Eisenbahnfans verbinden mit dem Land im südlichen Afrika sofort den Gedanken an die „Dinosaurier“, die dort zu erleben sind: die letzten planmäßig eingesetzten **Garratt-Dampfloks**. Von Marcus Benz

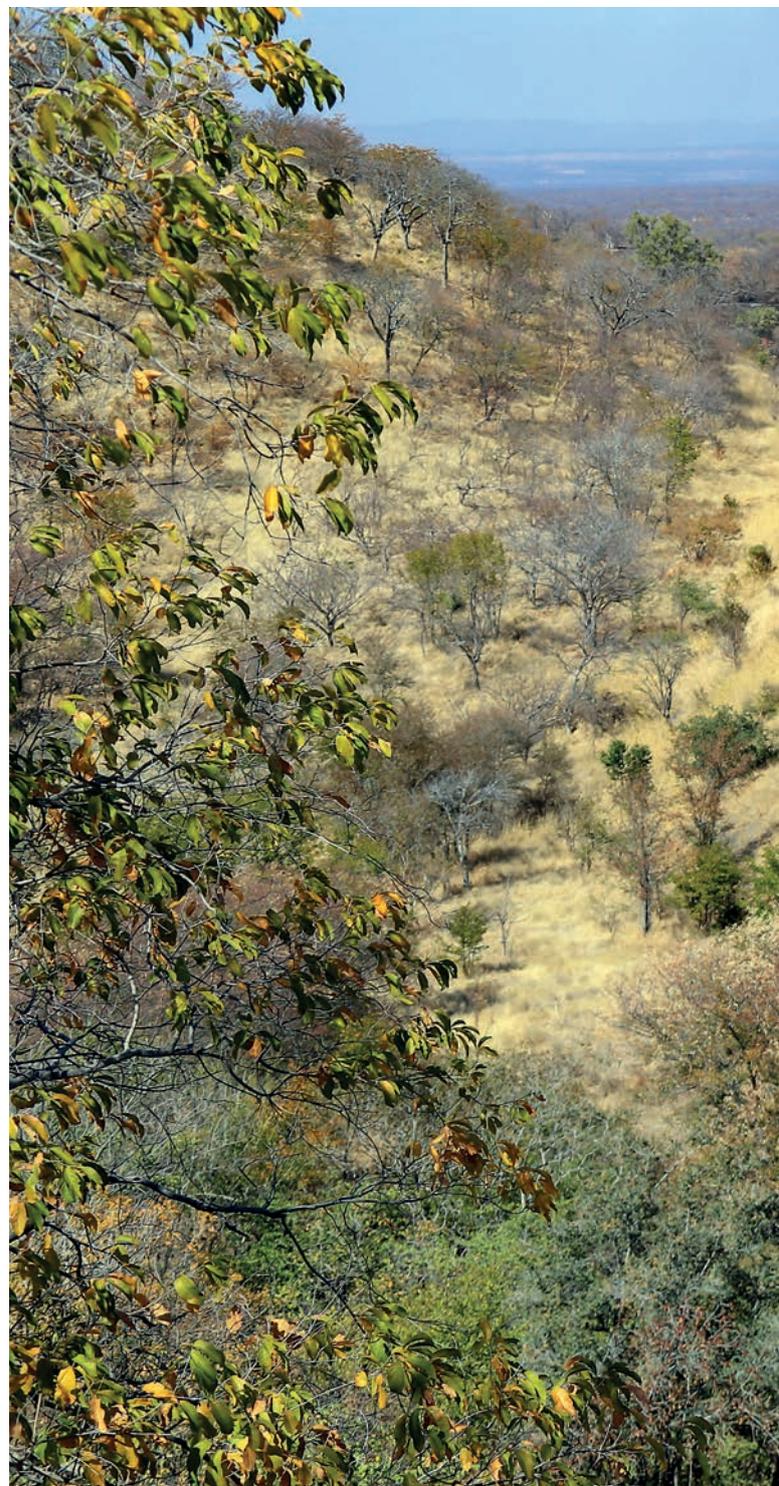
Das frühere Rhodesien ist leider mit eher negativen Schlagzeilen in der Presse. Armut, Korruption, Energieknappheit, Arbeitslosigkeit, geringe Lebenserwartung und Wirtschaftsfucht in andere afrikanische Staaten sind die Stichworte. Die Absetzung des Diktators Robert Mugabe Ende 2017 und die ersten demokratischen Wahlen Mitte 2018 mögen ein erstes Signal für die zukünftige Entwicklung des Landes sein. Aber gerade durch die Rückständigkeit der letzten Jahrzehnte blieben bei der Eisenbahn einige Relikte erhalten, die Eisenbahnfans so sehr lieben. Warum also nicht das Land bereisen und hoffen, dass die eingebrachten Devisen den Menschen dort ein wenig helfen?

Die Eisenbahn kam unter dem Einfluss der britischen Kolonialmacht ins Land. Unter dem Kolonialherren Cecil John Rhodes, nach dem das Land ursprünglich benannt wurde, begann der Bau eines Schienennetzes, das die im südlichen Afrika übliche Kapspur mit 1067 mm Spurbreite aufwies. Die Briten verfolgten mit der Erschließung durch Verkehrswege hauptsächlich die Anbindung an die Häfen in Westafrika, um die Ressourcen des Binnenlandes ausbeuten zu können. Nach der Unabhängigkeit vom Vereinigten Königreich im Jahr 1980 verfiel das Land zunehmend in eine Wirtschaftskrise, zusammen mit dem Bruttoinlandsprodukt gingen auch die Transportmengen deutlich zurück.

Leistungsstarke Maschinen

Vor einigen Jahren musste der streckenweise eingeführte elektrische Betrieb aufgrund des mangelhaften Zustands der Fahrleitungen und der Stromversorgung eingestellt werden, sodass das 3077 km lange Bahnnetz des Landes derzeit ausschließlich mit Dieseltraktion sowie den allerletzten einsatzbereiten Garratts betrieben wird. Etwas Aufschwung erfährt die Eisenbahn inzwischen durch Luxuszüge, die für ausländische Touristen angeboten »

Ein Bild wie aus den 1990er Jahren: Die Garratt 15A 414 schlängelt sich mit ihrem Güterzug zwischen Thomson Junction und Victoria Falls durch das afrikanische Buschland. Im Juli ist Winter im südlichen Afrika. Daher sehen viele Bäume aus wie im europäischen Herbst.





Morgendliche Ausfahrt aus Westgate mit einer Garratt der Baureihe 14. Das Erscheinungsbild mit Personenwagen am Zugende war zu Plandampfzeiten typisch für den Güterzug von Bulawayo nach Cement. Die Silhouetten der Akazien prägen die afrikanische Savannenlandschaft. Fotos: Ekkehard Hauck



werden. In Zimbabwe ist die Tradition der Eisenbahn hoch angesehen, was sich bereits 1972 mit der Eröffnung des staatlichen Eisenbahnmuseums im Betriebsmittelpunkt Bulawayo manifestiert hat.

Dass ein letztes Refugium für die mächtigen Dampffriesen bis in unsere Tage erhalten blieb, ist nicht zuletzt der Kohleförderung im Land zu verdanken. Die Kohlemine in Hwange verfügt zwar über eigene Lokomotiven, mietet aber regelmäßig eine Garratt von der Staatsbahn „National Railway of Zimbabwe“ (NRZ) an, da keine Maschine aus dem eigenen Bestand einsatzfähig ist. Kohle als Brennstoff steht ausreichend zur Verfügung, Diesel müsste teuer zugekauft werden. Zu den regelmäßigen Aufgaben der Dampfloks gehört nicht nur der Rangierdienst im Minengelände, sondern auch die Bespannung der Kohlezüge bis Thomson Junction, dem Übergabebahnhof zur Staatsbahn.

Wer also den letzten planmäßigen Dampfbetrieb auf dem afrikanischen Kontinent hautnah erleben möchte, muss sich in die staubige Kohlemine von Hwange begeben. Wie auch in China oder Bosnien-Herzegowina findet der Eisenbahnfan sein Reiseziel genau dort, wo sich normale Touristen niemals aufhalten würden, nämlich auf der Werkbahn einer Kohlenzeche. Außerdem ist der Bestand an Dieselloks so gering, dass die Staatsbahn NRZ hin und wieder auch eine der Garratts im Rangierdienst rund um Bulawayo einsetzt.

Man mag vielleicht zunächst denken, dass man es mit „Teekochern“ für den Rangierdienst zu tun bekommt, aber die Garratts sind wahre Giganten auf Kapspur. Bei dieser speziell für Schmalspurbahnen mit leichtem Oberbau und engen Bögen entwickelten Bauart handelt es sich um starke Maschinen, die es mit so mancher regelspurigen Maschine leistungsmäßig aufnehmen können. Der Kessel lagert mittig auf zwei Treibgestellen, die spiegelbildlich angebracht sind. Je nach Verwendungszweck sind die heute noch vorhandenen Loks als (1'C1')(1'C1') h4 [Reihe 14A], (2'C2')(2'C2') h4 [Reihe 15A] und (1'D1')(1'D1') h4 [Reihe 16] ausgeführt, kommen auf bis zu 180 t Dienstgewicht und eine Länge von knapp 30 m. Viele Maschinen sind sogar relativ modern, stammen aus den 1950er Jahren und verfügen unter anderem bereits über Rollenlager.

Viel Fleiß und Können

Reiseveranstalter Bernd Seiler organisiert unter dem Label „Far-Rail Tours“ seit vielen Jahren geführte Touren für Eisenbahnfotografen zu den letzten planmäßigen Dampflokeinsätzen der Welt, so auch nach Zimbabwe. Regelmäßig berichtet er von Schwierigkeiten im dortigen Dampfbetrieb. Die Werkbahn hat zwar formal eine betriebsfähige Lokomotive von der NRZ angemietet, aber oft lässt der Zustand der Maschinen keinen Betrieb zu. Ersatzteile sind kaum vorhanden, und wer kann es den Arbeitern verdenken, dass sie keine Mühe in die Aufarbeitung von Altteilen stecken, wenn sie seit Monaten auf ihren Lohn warten? So gerät es manchmal zum Glücksspiel, eine betriebsfähige Garratt anzutreffen und



An den Victoria-Fällen rauscht der Zambezi über 100 m in die Tiefe. Der Fluss bildet hier die Grenze zwischen Zambia und Zimbabwe.

Wunschtraum eines jeden Fotografen auf Safari: ein Leopard im Baum.



Der Abend ist die schönste Zeit des Tages. Die Tiere werden nach der Hitze des Tages aktiver. Elefanten gehören zu den Stars einer Safari.

sie im Einsatz zu erleben. Das Gelände rund um das Betriebswerk in Bulawayo gleicht einem Lokfriedhof. Dutzende Garratts vegetieren im hohen Gras in unterschiedlichen Zuständen vor sich hin, häufig bereits ihrer wichtigsten Ersatzteile beraubt. Viele Teile sind nicht mehr zu gebrauchen, sei es aufgrund ihres verschlissenen Zustands oder weil der Rost bereits zu tief gefressen hat. Daher bleibt den Eisenbahnern nur übrig, ihre Maschinen mit viel Fleiß und Können am Leben zu erhalten: Wo kein Ersatzteil verfügbar ist, muss das defekte Teil eben wieder eingebaut oder so notdürftig geflickt werden, dass es für die nächsten Tage hält. Die



Die 15A 414 befährt die berühmte Brücke zwischen Zimbabwe und Sambia an den Victoria-Fällen. Fotos: Ekkehard Hauck

ebenso im Gelände vor sich hin rottenden gedeckten Güterwagen zeugen von einer besseren Zeit: Sie dienten als Viehwagen, denn Zimbabwe war einst einer der größten Rindfleischexporteure der Welt.

Die Mangelwirtschaft hat dagegen so mancher Lok aus dem Museum in Bulawayo ein neues Leben beschert: Mehrmals hat sich

die Eisenbahnverwaltung entschieden, lieber eine komplette Maschine aus dem Museum zu reaktivieren als zu versuchen, eine völlig verschlissene Lok weiter betriebsbereit zu halten. Dieser vielen Unwägbarkeiten halber empfiehlt es sich, die Garratts im Rahmen einer organisierten Reise zu besuchen. Nicht nur, weil sich jemand im Vorfeld darum kümmert, dass die Maschinen



Im September 1990 war der tägliche Personenzug von Victoria Falls nach Bulawayo bis Thomson Junction noch dampfbespannt. Die 15 377 hat gerade Victoria Falls verlassen. Die Reisenden genießen es, mit dem dampfgeführten Zug in den Abend hineinzufahren. Auf dieser ersten, 100 km langen Etappe geht es durch wildreiche Savannenlandschaft.

auch einsatzbereit sind, sondern auch, weil sie dann vor speziellen Sonderzügen auf die schönsten Strecken des Landes kommen und in der herrlichen Landschaft fotografiert werden können.

Erfolgreiche Überzeugungsarbeit

Im Sommer 2018 stellte sich die Situation kurzfristig so da, dass nur die 14A 519 einsatzfähig war. Sie zeigte leider im Rahmen einer Probefahrt, dass sie schlecht Dampf machte. Allerdings war sie auch nicht die richtige Lok für die geplanten Strecken, die der Fotogüterzug befahren sollte. Historisch korrekt wäre dort die Reihe 15A – nur stand diese Lok nicht einsatzfähig in Hwange bei der Kohlemine. Nur Bernd Seilers unermüdlicher Überzeugungsarbeit war es zu verdanken, dass die Eisenbahner ihre ganze Improvisationskunst entfalteten und innerhalb kürzester Zeit auch die 15A 414 zum Leben erweckten. Sie war wegen verschlissener Schieber außer Betrieb genommen worden. Die Werkstätte der Kohlemine kümmerte sich nun um die Herstellung neuer Schieberringe, obwohl dies eigentlich die Aufgabe der Staatsbahn gewesen wäre, die schließlich auch das Geld für eine einsatzfähige Lokomotive kassiert.

Unterwegs darf man sich immer wieder vom Können und der Improvisationskunst der Eisenbahner überzeugen: Nicht nur die »

Eisenbahner bei der Arbeit



Heizer Viele Schaufeln Kohle wurden vom fleißigen Heizer während der Tour in die Feuerbüchse geworfen.



Vorbereitung Die Eisenbahner waren sehr engagiert und gewissenhaft bei der Arbeit, um mit den altersschwachen Maschinen die Wünsche der Fotografen erfüllen zu können.

Infrastruktur ist verschlissen, Weichen mit elektrischem Antrieb werden heutzutage gegebenenfalls von Hand gestellt und viele Signale tun nur ansatzweise das, was ihnen der Stellwerker eigentlich befiehlt – auch die Loks verlieren schon einmal einen Teil des Bremsgestänges oder es tut sich plötzlich ein Loch im Wassertank auf, das auf freier Strecke gestopft werden muss. Wenn die Bremse nicht funktioniert, bremst man schon auch mal mit Konterdampf – in Europa hingegen bringt man den Lokführern bei, dies nur im äußersten Notfall zu machen.

Ein Lächeln im Gesicht

Dies alles tut aber den Eindrücken, die man entlang der Strecken sammeln kann, keinerlei Abbruch. Die Herzlichkeit der Menschen rund um die Bahn, seien es die Eisenbahner oder die Zivilisten am Rande der Strecken, ist unvergleichlich. Man muss nur beobachten, mit welchem Lächeln im Gesicht die Lokmannschaften ihren anstrengenden Dienst tun. Rund um die Bahnhöfe trifft

man uralte britische Technik an, oft mit den von der Insel bekannten Stellwerksgebäuden.

Die grandiose Landschaft bietet einzigartige Kulissen für Streckenaufnahmen mit den Garratts. In den Morgenstunden ist es sogar kühl genug für fotogene Dampfwolken, während gegen Abend herrlich warmes Licht herrscht.

Zimbabwe besitzt in seinen Nationalparks eine große Population afrikanischer Elefanten. Bis zu sechs Dickhäuter pro Quadratkilometer bevölkern die Savanne. Flusspferde, Nashörner, Krokodile, Giraffen, Zebras, verschiedene Raubkatzen und viele Vogelarten zählen zu den weiteren Bewohnern des 390.000 km² großen Landes, sodass man unbedingt eine Safaritour unternehmen sollte. Viele der Tiere kann man auch entlang der Strecken bei einer Dampfloksafari antreffen, weshalb eine gewisse Vorsicht geboten ist. Wer weiß, auf wessen Speiseplan heute ein unvorsichtiger Fotograf steht? Doch keine Sorge, bislang ist noch kein Dampfloktan verschwunden und nicht wieder aufgetaucht.

Höhepunkt einer jeden Reise zu den Garratts sind die „Brückenspiele“ bei Victoria Falls. An der Grenze zu Zambia stürzt der

Der letzte Plandampf Afrikas

Zambesi in einem riesigen Wasserfall in eine 110 m tiefe Schlucht hinab. Es war der ausdrückliche Wunsch von Cecil J. Rhodes, dort eine Eisenbahnbrücke zu errichten, die so nah am Wasserfall liegt, dass die Gischt des Wassers an die Scheiben der Eisenbahnwagen spritzt. Die Eröffnung der 125 m langen Stahlbogenbrücke erfolgte 1905. Rhodes erlebte die Eröffnung nicht mehr, er starb 1902. Heute freuen sich Dampflokfans aus aller Welt darüber, auf der Brücke eine Garratt abzulichten. Im warmen Streiflicht, als Scherenschnitt gegen die Sonne oder unter dem herrlichen Regenbogen der Gischt – das gibt es sonst nirgends auf der Erde! 2018 ist es Bernd Seiler gelungen, dieses Ereignis mit einem langen Reisezug, wie er dort viele Jahre üblich war, nachzustellen. Der Zug musste mühevoll zusammengestellt und aus Bulawayo nach Victoria Falls überführt werden. Für die Zukunft plant die staatliche Eisenbahn, allen technischen Problemen und Unkenrufen zum Trotz, eine während der Reise im vergangenen Jahr nicht verfügbare Garratt der Baureihe 16A in Betrieb zu nehmen. Mehrere Maschinen stehen potentiell zur Verfügung. An den Loks der Klasse 14A und 15A stehen einige Reparaturen an, aber prinzipiell sind sie weiter einsatzfähig. Zudem ist man dabei, weitere Loks auf ihre Aufarbeitungswürdigkeit hin zu überprüfen. Es lohnt sich daher, Bernd Seilers Internetseite www.farrail.de zu besuchen und nachzulesen, was sich in Zimbabwe (und sonst auf der Welt) in puncto Dampfbetrieb tut. «

Die 16A 611 rangiert in der Kohlemine von Hwange. In dieser eigenartigen Szenerie wirkt die Garratt fast wie ein Fabelwesen.



Mit einem überaus beeindruckenden Rauchpilz und einem kurzen Güterzug im Schlepp verlässt die 15A 414 den Übergabebahnhof Thomson Junction. Fotos: Ekkehard Hauck





Der Schienenbus VT 98 der „DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH“ wird 2019 Fahrten rund um den Bahnpark Augsburg unternehmen.

Bahnpark-Museumszüge 2019

Auch im Jahr 2019 lässt der Bahnpark Augsburg Reisekultur wieder aufleben. Historische Museumszüge verbinden die Fuggerstadt mit den schönsten Zielen in der Region. Die Saison beginnt im Juni mit der Lech-Romantik-Bahn. An drei aufeinander folgenden Sonntagen fährt der historische Schienenbus VT 98 aus dem Jahr 1959 nach Landsberg am Lech. Dort werden die Fahrgäste von Stadtführern in historischen Gewändern empfangen und zu einer Führung durch die romantische Altstadt eingeladen. In der Gegenrichtung fährt der Schienenbus dann als Bahnpark-Nostalgie-Express von Landsberg über Kaufering, Buchloe und Schwabmünchen in den Bahnpark, wo die Besucher das Industriedenkmal und die historischen Loks im Rahmen von Führungen be-

sichtigen können. Eine liebgewonnene Tradition sind die Züge der Ammersee-Dampfbahn, mit denen die Augsburgener im Juli und August in die Sommerfrische reisen. Die berühmte Schnellzug-Dampflokomotive 01 150 des Nürnberger DB-Museums und Wagen der „Fränkischen Museums-Eisenbahn“ versetzen die Reisenden zurück in die „gute, alte Zeit“. Auch dieses Jahr wird der Dampfzug jeweils in der Gegenrichtung von Utting und Schondorf zu den „Dampftagen“ im Bahnpark fahren. Höhepunkt des sommerlichen Dampfprogrammes ist der Romantik-Express, der am 15. August 2019 mit der Dampflokomotive 01 150 von München über Augsburg nach Würzburg fährt. Die Rückfahrt erfolgt mit der E-Lok E 94 088. Im September und Oktober lockt der Schienenbus VT 98 zu den bekannten „Augsburger

Localbahn-Rundfahrten“. Die Reise geht durch Industriestandorte und durch das Textilviertel. Der Zug rollt auf Gleisen, auf denen sonst nur Güterzüge fahren. Ebenfalls im September und Oktober stehen Schienenbus-Fahrten auf der Lech-Romantik-Bahn nach Landsberg auf dem Programm – in Verbindung mit Pendelfahrten auf der Fuchstalbahn zwischen Landsberg und Schongau.

Neu sind die Fahrten des Museums-Express: Im Oktober pendelt ein historischer Dieseltriebwagen zwischen Augsburg und München und verbindet damit die schönsten Museen der Landeshauptstadt und der Fuggerstadt. Den Jahresabschluss bildet ein Dampf-Sonderzug, der am 14. Dezember 2019 zur berühmten Hafenweihnacht nach Lindau am Bodensee verkehrt. «

Bahnpark-Führungen

- › Für den Bahnpark wurde ein umfangreiches Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das die Grundlagen für die weitere Entwicklung legt. Der Planfeststellungsbeschluss – sozusagen die „Baugenehmigung“ – zwingt zur Umsetzung sehr umfangreicher und kostspieliger Baumaßnahmen. Derzeit wird mit Hochdruck daran gearbeitet. Dies wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Ein genauer Termin für die Wiedereröffnung mit regelmäßigen Öffnungszeiten kann deshalb leider noch nicht genannt werden. Im Jahr 2019 ist der Bahnpark nur im Rahmen der unten genannten Fahrten mit den Museumszügen oder Führungen zugänglich. Es gibt öffentliche Führungen von Juni bis Oktober jeden Sonntag um 14 Uhr (Anmeldung zwingend erforderlich) oder Führungen für Gruppen auf Bestellung und mit Terminvereinbarung.
- › Infos: www.bahnpark-augsburg.eu



Ein Star der Schiene: Die Schnellzug-Dampflok 01 150 konnte für die Fahrten der Ammersee-Dampfbahn verpflichtet werden. Fotos: Bahnpark Augsburg

Die Fahrten im Überblick

Lech-Romantik-Bahn mit Schienenbus VT 98, Sonntag, 2., 9. und 16. Juni 2019: Augsburg – Inningen – Bobingen – Landsberg/Lech und zurück

Bahnpark-Nostalgie-Express mit Schienenbus VT 98, Sonntag, 2., 9. und 16. Juni 2019: Landsberg – Kaufering – Buchloe – Schwabmünchen – Bobingen – Bahnpark Augsburg u. zurück

Ammersee-Dampfbahn mit der Dampflok 01 150, Sonntag, 14., 21. und 28. Juli, 04. und 11. August 2019: Augsburg Hbf – Utting und zurück

Romantik-Express mit Dampflok 01 150 und E 94 088, Donnerstag, 15. August 2019 (Mariä Himmelfahrt): München – Augsburg – Würzburg u. zurück

Augsburger Localbahn-Rundfahrten mit dem legendären Schienenbus VT 98, Samstag, 21. und 28. September sowie am 5. Oktober 2019

Lech-Romantik-Bahn und Fuchstalbahn mit dem Schienenbus VT 98, Sonntag, 22. und 29. September sowie 6. Oktober 2019:



Augsburg – Inningen – Bobingen – Landsberg/Lech und zurück, zwei Pendelfahrten Landsberg – Schongau und zurück

Museums-Express München mit einem historischen Dieseltriebwagen, Sonntag, 13., 20. und 27. Oktober 2019: Augsburg Hbf – München Hbf – Bahnpark Augsburg – München Hbf – Augsburg Hbf

Mit Volldampf zur Hafenweihnacht nach Lindau am Samstag, 14. Dezember 2019

Verkaufe: Vitrine aus massivem Holz (Eiche hell), Bauart Franz Erhardt Köln, mit 12 Böden für Modelle der Spurweite N (B = 102 cm, H = 75 cm, T = 11 cm), mit Roco-Flexgleisen ausgelegt, mit 2 Glasschiebe-Türen verschließbar (staubfreie Aufbewahrung der Modelle). VB 100 Euro. Nur an Selbstabholer! Infos: Franz Kind, Butzbacher Str. 42, 61200 Wölfersheim, E-Mail: franz.kind@gmx.de, Tel. 06036-9846706

Zeitschriften kostenfrei gegen Porto: Dampf und Reise bzw. Fernexpress ab 3/1994 bis 4/2013. Telefon: 02471-4674; E-Mail: epdwilschrey@gmx.de

Suche von AM.C.E. das Wagenset Art.-Nr. 55071 Wetterstein 1 und das Wagenset Art.-Nr. 55072 Wetterstein 2. Wer kann helfen? Tel. 02255-959444

Angebot für Eisenbahnfans: Grundstück 1284 m² im Thüringer Schiefergebirge mit EFH 120 m² Wohnfläche, Wintergarten, Sauna, LGB-Gartenbahn-Anlage und umfangreicher Eisenbahn-Bibliothek, freierwerbend ab 2019, altershalber zu verkaufen. VB 160.000 Euro. E-Mail: granitzberg@arcord.de

Biete: Neu OVP: Märklin/Trix, DCC 22428, BR 132 (Ludmilla), 160 Euro; Märklin/Trix, DCC 22918, BR 218, 160 Euro; Roco DC,

43330, BR 310 ÖBB inkl. Konsortialzertifikat Nr. 5066, 450 Euro. Gebrauchte, guter Zustand: Roco DC, BR 23 DB und Ae 6/6 grün SBB, je 100 Euro. Alfred Denzer, Lindenweg 13, 54484 Maring-Nowiand, Tel. 06535-7049, E-Mail: allidenzer@web.de

An- und Verkauf von Modelleisenbahnen-, -autos, altem Spielzeug u.v.m.: Such & Find, Mozartstr. 38, 70180 Stuttgart, Tel.: 0711 / 6071011 Mo.-Fr. 9.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Auch An- u. Verkauf per Post!

ModellBahn-Seyfried

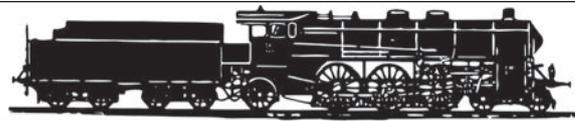
Durlacher Str. 12 • 75172 Pforzheim

Tel.: 0 72 31 / 3 41 44 • Fax: 0 72 31 / 3 41 16



Besuchen Sie unseren Online-Shop, alle Hersteller, laufend jede Menge Sonderangebote, Versand weltweit!

www.modellbahn-seyfried.de



AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GmbH

Ihr Fachgeschäft für Modelleisenbahnen

Gögginger Str. 110 • 86199 Augsburg • Tel. 0821 / 57 10 30 • Fax 57 10 45
www.augsburger-lokschuppen.de • email: info@augsburger-lokschuppen.de



Kurz vor Weihnachten 2018 wurden erstmals im neuen Märklinium die Museumswagen für das Jahr 2019 präsentiert: Der Partner für Märklin hieß diesmal Porsche, für Trix, Minitrix und LGB hatte man die Pfeleiderer GmbH als Partner gewinnen können. Die entsprechenden Modelle sind ausschließlich im Shop des Märkliniums erhältlich. Anlässlich der Vernissage wurden sie präsentiert von: Jörg Thilow (Porsche Museum), Gunnar Wilss (Porsche), Florian Sieber (Märklin), Eva-Maria Janka und Diana Bachmeier (Pfeleiderer GmbH), Wolfram Bächle (Märklin) und Ronny Till (Porsche). Foto: Dietmar Kötze

7 YEARS
spielwarenmesse®

Mitte Eingang · Entrance

THE SPIRIT OF PLAY

ZEITSCHRIFT ZUR SENDUNG



SWR 
FERNSEHEN

Hagen von Orloffs Messerundgang

EIN GEFÜHL VON OPTIMISMUS

Die Anlage „Lummerland“ zog etliche Besucher in ihren Bann. Im vergangenen Jahr war die Lok „Emma“ der Messehit bei Märklin in der Nenngröße H0.

Fotos: Hagen von Orloff



Es war in diesem Jahr eine besondere Spielwarenmesse, denn sie fand zum 70. Mal statt. Traditionsgemäß zog es mich in die Modellbahnhalle 4A und ich war ziemlich verwundert, als ich dort alles fand, nur keine Modelleisenbahn. Doch des Rätsels Lösung war simpel.

Denn das neue Domizil von Modellbahn und Modellbau ist die Halle 7A. Natürlich hat man als Besucher anfangs Prob-

leme, sich zurechtzufinden, aber nach einigen Runden fällt die Orientierung schon etwas leichter und das Auge des Besuchers erspät die Insel „Lummerland“. Im vergangenen Jahr war die Lok Emma der Messehit bei Märklin in der Spur H0. Jetzt ist Emma ein bisschen größer geworden und auf Gartenbahngleisen unterwegs, vor dem Hintergrund von Neu-Lummerland.

Beim Gang durch die Halle 7A, vorbei an vielen bekannten Herstellern, verspürt man ein Gefühl von Optimismus. Der Branche wird ja gern unterstellt, dass sie keine Zukunft mehr habe, ich selber gestatte mir, es etwas anders zu sehen. Natürlich ist die Branche im Wandel begriffen, die Zuwachsraten sind nicht mehr so exorbitant wie vor einem Vierteljahrhundert, aber die Begeisterung für die Modelleisenbahn ist keineswegs erloschen, im Gegenteil: Auf allen Messen und Ausstellungen ist die Modelleisenbahn das Zugpferd. Solange man als Betrachter staunen kann, wie kreativ die Firmen sind und welche faszinierenden Neuheiten hier Jahr für Jahr an jedem Stand angeboten werden, gibt es überhaupt keinen Grund, auch nur annähernd schwarz zu sehen. Natürlich bleiben auch einige Firmen der Messe

Als besonders feines Stück in der Spur 0 präsentierte sich das werksseitig gealterte NMJ-Modell einer NoHAB-Lok der norwegischen Staatsbahn.



fern, wie in diesem Jahr der Spur-1-Hersteller KM1, der jahrelang das Gesicht der Halle mit geprägt hat. Aber wenn die Inhaberfamilie Krug diese Entscheidung so getroffen hat, muss man das als Besucher akzeptieren. Eine ganz andere Meinung vertritt Finn Mo von der norwegischen Modellbahnfirma NMJ. Er hat zwar auch festgestellt, dass die Kosten für solch einen Messeauftritt nicht unbeträchtlich sind, aber er hält seine Anwesenheit für absolut notwendig, weil man hier Menschen trifft, denen man sonst gar nicht oder selten begegnet, und zudem sind auch sehr viele internationale Einkäufer in der Halle 7A unterwegs. Ihnen ist sicherlich sofort ein besonderes Glanzlicht in der Spur 0 ins Auge gefallen: das werksseitig gealterte NMJ-Modell einer NoHAB-Diesellok der norwegischen Staatsbahn.

Diverse Jubiläen in 2019

Die Firma NMJ feiert in diesem Jahr ihren 40. Geburtstag, und das ist bei weitem nicht das einzige Jubiläum in 2019. Am 9. Februar 1995 wurde erstmals in „Eisenbahn-Romantik“ ein Bericht von der Nürnberger Spielwarenmesse ausgestrahlt, und so kann man auch hier von einem kleinen Jubiläum sprechen: Für das SWR-Team haben sich dieses Jahr zum 25. Mal die Messtore geöffnet.

Märklin gibt es bereits seit 160 Jahren, und das legendäre Krokodil feiert den 100. Geburtstag, daher wird es von den Göppingern mit einer goldenen Edition gewürdigt, die auch in der Auslage eines Juweliergeschäftes eine exzellente Figur abgeben würde. Was für eine Bandbreite! Von der Gartenbahn Emma bis hin zum Gold-Krokodil, und zwischendrin die beiden Geschäftsführer Florian Sieber und Wolfrad Bächle, die mit dem vergangenen Modelljahr durchaus zufrieden waren und mit Optimismus auf 2019 schauen. Allerdings gibt es ein paar Sorgenfalten, denn im ungarischen Győr herrscht dank vieler deutscher Firmen, wie Audi oder auch Märklin, Vollbeschäftigung, allerdings auch Fachkräftemangel, und die Lohnspirale dreht sich nach oben.

Probleme mit ihrem chinesischen Hersteller hatte die Karlsruher Firma Minitrains. Deshalb hat Firmenchef Andreas Schönfeld entschieden, in Zukunft zweigleisig zu fahren. Die Herstellung in China steht augenscheinlich wieder auf sicheren Beinen, aber der neuen Produktionslinie „Made in Germany“ ist bereits ein Zugpferd entsprungen, die Plymouth, eine US-Allzwecklok, die man in vielen Ländern der Welt finden kann und die in badisch-gelber Farbe jetzt auch als Modell zu bewundern ist.

Eine riesengroße Anlage füllt den Stand von Roco/Fleischmann, eine Traumwelt, die in HO gekonnt von Hartmut Groll



„Flori“ und „Wolfi“ im Lummerland.



Michael Hofmann und Ute Hofmann-Auhagen.



Ein Lieblingsmodell Hagen von Ortloffs: Fallers Bf Ochsenhausen in HO.



Am Stand des norwegischen Modellbahnherstellers NMJ strahlen Inhaber Finn Mo (links), seine Mitarbeiter und Ralf Kittler (rechts) von der Firma Heki um die Wette.

Links: Mit dem praktischen Patina-Marker von NOCH lassen sich Gebäude-Bausätze oder auch Fahrzeug-Modelle auf einfache Weise altern.
Rechts: Hagen von Ortloff traf auch Dr. Rainer Noch.



Links: Roco konnte mit einem ersten Handmuster des neuen H0-Akkutriebwagens ETA 150 aufwarten.
Rechts: Die neue Roco-Schauanlage, erbaut vom Modellbauteam Köln (MTK).



Jürgen und Volker Preiser mit Neuheiten aus 2019 und 1964.

und seinem Modellbauteam Köln in Szene gesetzt wurde. Ansonsten kann man nur ahnen, welche Glanzlichter im Laufe des Spätjahres zu den Händlern rollen werden, darunter ein Akkutriebwagen ETA 150 und eine Baureihe 86, beide nur als Kunststoffhandmuster zu sehen. Viele Anhän-

ger der Firma Fleischmann bedauern es, dass das H0-Programm eingestellt werden soll, die Fans der Spur N dagegen kommen mit dem Neuheitenprogramm auf ihre Kosten.

Lavendelduft und liebevolle Details

Ich selbst habe auch wieder drei Neuheiten gefunden, die mich begeistern. So ist der „Bahnhof Ochsenhausen“ von Faller natürlich ein Modell, das bei mir überhaupt nicht fehlen darf, schließlich ist die Öchsle-Schmalspurbahn mit der 99 633 eine meiner liebsten Bahnlinien überhaupt. Begeistert bin ich auch von den Alterungsstiften von NOCH, den „Patina Markern“, mit denen man Bausätze, Gebäude und Fahrzeuge altern kann. In den kalten Messe-Tagen lasse ich mich auch gerne vom mediterranen Baum-Set von Heki an wärmere Gefilde erinnern. Außerdem gibt es bei Heki eine mit Lavendelöl getränkte Holzkugel, die man durch ein blaues Lavendelfeld rollen lassen kann – etwas Feines für den Geruchssinn.

Die Firma Auhagen aus dem Erzgebirge hat wieder viele kleine, aber auch umfangreiche Neuheiten zu bieten, so



Links: Daniel Ingold von Fulgurex mit der Spur-1-Neuheit: einer Ae 6/8 der BLS.

Rechts: Andrea Schumann und Jörg Vallen von der Firma Busch.



Nils Hirche (Brawa) voller Tatendrang am Messermorgen.



Jörg Schmidt (Joswood) und seine kleinste Neuheit: Michels Plumpscklo.

zum Beispiel das sehr detaillierte Umformerwerk: mit Inneneinrichtung, Transformatoren und Zubehör sowie einer Schaltzentrale, alles aus dem Baukastensystem.

„Ich bin ein Auslaufmodell“, mit diesem Satz und einem verschmitzten Lächeln empfing mich Werner Hartung von Brekina. Der Modellauto-Hersteller aus dem südbadischen Teningen hat sein Werk in jüngere Hände gegeben und seinen Chefsessel mit dem eines freien Mitarbeiters vertauscht. Mir haben bei Brekina die pastellfarbenen Goggomobil-Coupés am besten gefallen, zusammen mit dem limitierten Büssing-Lastwagen samt Marmorladung.

Brawa aus Remshalden glänzt wie immer mit neuen detailreichen Fahrzeugen. So sind an erster Stelle die V 60 zu nennen und verschiedene Güterwagen in H0. Auch die 01 des Rheingold-Zuges wirkt schon sehr ansprechend.

Die Viernheimer Firma Busch ist bekannt für kleinteilige Neuheiten und liebevolle Details. Dazu gehören z. B. ein Käfer, der angeschoben werden muss, ein Lieferwagen, den die Polizei mit einer Kralle versehen hat, autowaschende

Bikini-Mädchen oder eine Hundetoilette, wo Frauchen gar nicht so schnell die „Tretminen“ entfernen kann, wie sie der liebe Wauwau produziert.

Auf die 70-jährige Geschichte ihres Familienunternehmens können die beiden Geschäftsführer Volker und Jürgen Preiser aus dem fränkischen Steinsfeld bei Rothenburg ob der Tauber zurückschauen. Es ist nahezu unglaublich, was für eine Fülle an Figürchen, Dioramen und Miniaturszenerien bei Preiser entstanden sind. Nicht ganz so weit, aber immerhin auch schon auf 15 Jahre kann Felix Hack zurück-



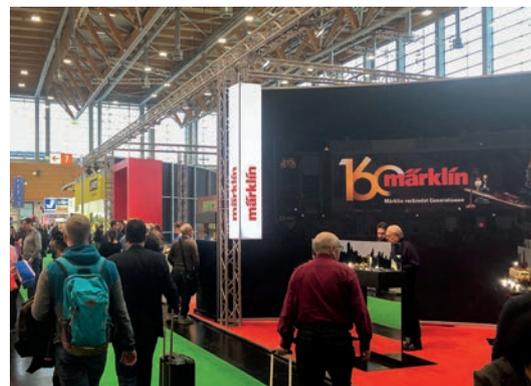
Das BEMO-Team (v.l.): Michael Weist, Sybille und Volker Göbel vor dem Bild der berühmten Montebello-Kurve.

blicken. Der Modellbrückenbauer aus Remseck am Neckar begeht den Geburtstag mit seiner Neuheit: einer zweigleisigen Kastenbrücke in H0.

Neu auf dem Markt und erstmals in Nürnberg dabei ist die Firma Loewe, ihr Inhaber freilich ist ein alter Bekannter: Knut Heilmann, der seit vielen Jahren in der Szene präsent ist. Mir gefällt der Schrankenposten in H0, ein Gebäude aus Resin.

Matthias und Wieland Viessmann: Das sind zwei Generationen, vereint durch ihre Begeisterung für die Welt en miniature. Wie gewohnt befinden sich hier viele der Neuheiten in Bewegung, wie der Plakatkleber oder der vierstrahlige Zierbrunnen. Dann gibt es noch den H0-Robel der BLS mit beweglichem Kran, ein Fahrzeug für das Zweileitersystem. Seit vielen Jahren auf der Messe ist die Lasercut-Firma Joswood, bekannt natürlich durch den Inhaber Jörg Schmidt und dessen Markenzeichen, den langen Bart. Er präsentiert u. a. die kleinste Neuheit seines Programms für 2019: das Plumpsklo von Michel aus Lönneberga.

Das war mein Rundgang durch die Nürnberger Spielwarenmesse 2019, ich hoffe, ich konnte ein wenig von der



Oben: neuer Märklin-Stand. Unten: SWR-Team (v.l.): Dirk Greifert (Ton), Andreas Stirl (Kamera), Alexander Schweitzer (Redaktion)



Gerlinde Kürner (Märklin) empfing die Besucher mit einem Lächeln.

dortigen Atmosphäre herüberbringen. Und wie schon im vergangenen Jahr gehe ich davon aus, dass es nicht meine letzte Messe war. So freue ich mich jetzt schon auf die 71. Ausgabe dieser Traditionsveranstaltung, die ihre Pforten am 29. Januar 2020 erneut öffnen wird.

SWR-SENDETERMINE

18.02.2019

14.15 Uhr, Folge 954: Durchs Böhmisches Mittelgebirge nach Prag
14.45 Uhr, Folge 678: Züge, Dampf & Sonnenschein

19.02.2019

14.15 Uhr, Folge 681: Bahnabenteuer in Kanadas Westen
14.45 Uhr, Folge 665: Bahnabenteuer Rocky Mountains

20.02.2019

14.15 Uhr, Folge 679: Der Oldtimer von Appenzell
14.45 Uhr, Folge 673: Waldbahnidylle in Transsylvanien

21.02.2019

14.15 Uhr, Folge 671: Alpindampf zwischen Tauern und Adria
14.45 Uhr, Folge 680: Transalpina – Von der Adria hinauf in die Julischen Alpen

22.02.2019

14.15 Uhr, Folge 955 **NEU**: Nürnberger Spielwarenmesse 2019
14.45 Uhr, Folge 694: Nürnberger Spielwarenmesse 2009

25.02.2019

14.15 Uhr, Folge 955: Nürnberger Spielwarenmesse 2019
14.45 Uhr, Folge 667: Nürnberger Spielwarenmesse 2008

26.02.2019 – 3sat

13.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug durch Wales

26.02.2019

14.15 Uhr, Folge 677: Meeresrauschen und Dampfgeflüster in der Picardie
14.45 Uhr, Folge 662: Der Pinienzapfenzug – Auf wackeligen Gleisen durch die Provence

26.02.2019 – 3sat

15.45 Uhr: Mit dem Zug durch die Toskana
16.30 Uhr: Mit dem Zug durch Brasiliens Süden
17.15 Uhr: Mit dem Zug durch Panama
18.00 Uhr: Mit dem Zug durch Kanadas Westen

27.02.2019

14.15 Uhr, Folge 656: Auf den Spuren des Orientexpress
14.45 Uhr, Folge 657: Tausendundeine Dampfwolke

28.02.2019

14.15 Uhr, Folge 668: Durch die Schluchten des Balkan – oder:
Mit Volldampf ins Abendland
14.45 Uhr, Folge 669: Donauwellen & Dampfträume

01.03.2019

14.15 Uhr, Folge 956 **NEU**: Auf Schienen an die Dänische Riviera – Von Insel zu Insel
14.45 Uhr, Folge 633: Die Karwendelbahn – Von Innsbruck nach München

04.03.2019 – entfällt

05.03.2019

14.15 Uhr, Folge 551: Im Registan durch Usbekistan – Bahnabenteuer Zentralasien
14.45 Uhr, Folge 552: Schienenstrang und Seidenstraße – Durch die Steppen Kasachstans und Usbekistans

06.03.2019

14.15 Uhr, Folge 675: Alpenglühen im Wunderland
14.45 Uhr, Folge 630: Nürnberger Spielwarenmesse 2007

07.03.2019

14.15 Uhr, Folge 659: Mythos Gotthard
14.45 Uhr, Folge 626: Ein Schweizer Wintermärchen – Dampfdinos in der Jurasonne

08.03.2019

14.15 Uhr, Folge 957 **NEU**: Die Lemvigbahn – Hyggelig durch Dänemark
14.45 Uhr, Folge 956: Auf Schienen an die Dänische Riviera – Von Insel zu Insel

09.03.2019

20.15 Uhr, 90 Minuten: Höhenrausch – Alpenländische Bahnraritäten

11.03.2019

14.15 Uhr, Folge 957: Die Lemvigbahn – Hyggelig durch Dänemark
14.45 Uhr, Folge 672: Das spannende Leben des Dampflokmotors Martin H.

12.03.2019

14.15 Uhr, Folge 670: Zuggeschichten zwischen gestern und morgen
14.45 Uhr, Folge 925: Bahnmagazin Südwest – Die Milliarden-Projekte

13.03.2019

14.15 Uhr, Folge 658: Der Shinkansen – Japans eisernes Rückgrat
14.45 Uhr, Folge 634: Grüner Tee & grauer Rauch – Bahnreise durch Japans Mitte

14.03.2019

14.15 Uhr, Folge 641: Null-Lösung – oder: Der ganz besondere Modelltraum
14.45 Uhr, Folge 661: Modelle – Bahnen – Träume
15.08 Uhr (Füller): Der Bundenthaler

15.03.2019

14.15 Uhr, Folge 958 **NEU**: Von altem Eisen und neuen Zügen im Sudan
14.45 Uhr, Folge 653: Zug der Wunder – Die Tendabahn

18.03.2019

14.15 Uhr, Folge 958: Von altem Eisen und neuen Zügen im Sudan
14.45 Uhr, Folge 635: Dampfromantik im Erzgebirge

19.03.2019

14.15 Uhr, Folge 644: Dampfromantik in der Abendsonne
14.45 Uhr, Folge 654: Schmalspurvergnügen zwischen Preßnitztal und Fichtelberg

20.03.2019

14.15 Uhr, Folge 652: Linie 15 – Erinnerungen an Stuttgarts letzte Straßenbahn
14.45 Uhr, Folge 646: Die gute alte Elektrische

21.03.2019

14.15 Uhr, Folge 648: Bahnnostalgie im Madonnenländchen
14.45 Uhr, Folge 642: Erinnerungen an die Federseebahn

22.03.2019

14.15 Uhr, Folge 959 **NEU**: Vom Blauen Nil ans Rote Meer
14.45 Uhr, Folge 627: Salsa, Dampf & Zuckerrohr

25.03.2019

14.15 Uhr, Folge 959: Vom Blauen Nil ans Rote Meer
14.45 Uhr, Folge 645: Rasende Züge und bimmelnde Bahnen

26.03.2019

14.15 Uhr, Folge 647: Rollende Bahngeschichten
14.45 Uhr, Folge 639: Schätze aus Amateur-Archiven Nr. 28

27.03.2019

14.15 Uhr, Folge 640: Der Molli – Dampfvergnügen auf 900 mm Spurweite
14.45 Uhr, Folge 638: Erinnerungen an ein Idyll – Als Sachsen noch schmalspurig war

28.03.2019

14.15 Uhr, Folge 643: Bahnabenteuer am Khyberpass
14.45 Uhr, Folge 629: Auf dem Dach der Welt – Von Peking nach Lhasa per Zug

29.03.2019

14.15 Uhr, Folge 960 **NEU**: Der Velay-Express – Dampf und Diesel im Zentralmassiv
14.45 Uhr, Folge 663: Fjorde, Gletscher, Eisenbahnen – Kreuzfahrt durch Norwegen

01.04.2019

14.15 Uhr, Folge 960: Der Velay-Express – Dampf und Diesel im Zentralmassiv
14.45 Uhr, Folge 619: Mit dem Kanarienvogel durch die Pyrenäen

02.04.2019

14.15 Uhr, Folge 650: Lötschberg – Magistrale über die Alpen
14.45 Uhr, Folge 651: Lötschberg – Der neue Tunnel

03.04.2019

14.15 Uhr, Folge 636: Zwischen ICE-Wartung und Schienenbus-Idylle
14.45 Uhr, Folge 631: Bahnen zwischen Finale und Neubeginn

04.04.2019

14.15 Uhr, Folge 637: Kinder-Eisen-Bahnen
14.45 Uhr, Folge 666: Eisenbahn-Romantik als Magazin

05.04.2019

14.15 Uhr, Folge 962 **NEU**: Mit der Bahn nach Hotzenplotz – Auf schmaler Spur durch Tschechisch-Schlesien
14.45 Uhr, Folge 583: Mit Dampf durch die Ardennen

08.04.2019

14.15 Uhr, Folge 962: Mit der Bahn nach Hotzenplotz – Auf schmaler Spur durch Tschechisch-Schlesien
14.45 Uhr, Folge 616: 125 Jahre Schmalspurbahn in Sachsen

09.04.2019

14.15 Uhr, Folge 622: Skandinavien in der Speicherstadt
14.45 Uhr, Folge 623: 150 Jahre Eisenbahnen in Schweden

10.04.2019

14.15 Uhr, Folge 621: Von Dampftreffen & Modellträumen
14.45 Uhr, Folge 618: Rechts & links des Bahndamms

11.04.2019

14.15 Uhr, Folge 664: Eine Reise in Japans grünes Herz
14.45 Uhr, Folge 614: Stahlband durch die Bergwüste Argentiniens – Ramal C14

12.04.2019

14.15 Uhr, Folge 963 **NEU**: Die Pustertalbahn
14.45 Uhr, Folge 889: Bahnschatz Südtirol – Von Meran auf den Ritten

Stand: 31.01.2019

Änderungen sind leider immer möglich!

Aktuelles & mehr Informationen finden Sie auf der Internetseite:
www.swr.de/eisenbahn-romantik

DAS GOLDENE GLEIS

Preise im Gesamtwert
von 5.000,- Euro zu gewinnen!

Nach umfangreicher Revision im Jahr 2019
bald auch wieder für die IGE-Bahntouristik im Einsatz:
41 018 aus Augsburg. Vielleicht ja mit Ihnen an Bord ... Foto: gg

Die Verlagsgruppe Bahn verleiht erneut in 19 Kategorien „Das Goldene Gleis“! Wir zeichnen Hersteller aus, die Sie wählen werden – eine Anerkennung für besonders gelungene Fahrzeugkonstruktionen, nützliches Zubehör und innovative Technik!

Aus den getesteten und vorgestellten Neuheiten des Erscheinungsjahres 2018 haben wir eine Auswahl getroffen, die Sie auf den nächsten Seiten finden. Tragen Sie einfach je Kategorie die Nummer Ihrer Lieblingsneuheit in die Felder der beiliegenden Postkarte ein.

Alles, was Sie zur Teilnahme tun müssen, ist das fristgerechte Einsenden der ausgefüllten Postkarte an die Verlagsgruppe Bahn. Diese Chance dürfen Sie sich nicht entgehen lassen! Zur Verlosung stehen Preise im Gesamtwert von über 5.000,- Euro!



1. Preis

Einkaufsgutschein vedes

Im vedes-Fachhandel findet der Modellbahner alles, was er braucht. Das riesige Angebot hält auch für Sie Interessantes bereit. Machen Sie Ihren nächsten Einkaufsbummel mit diesem Gutschein – einzulösen im vedes-Fachgeschäft Ihrer Wahl –

im Wert von 1.500,- Euro.

Große VGB-Leserumfrage: Das Goldene Gleis

Karte einsenden und Preise gewinnen!

Die Leser der VGB-Zeitschriften MIBA, Modelleisenbahner, Eisenbahn-Journal und Züge verleihen auch in diesem Jahr wieder „Das Goldene Gleis“ für herausragende Modelle, Zubehör und Technik. Sie, liebe Leser, wählen aus, welche Hersteller gewinnen werden! Und unsere Glücksfee ist vielleicht gerade Ihnen hold, wenn einer der drei Hauptgewinne oder einer der Sachpreise ausgelost wird.

2. Preis

Bahnreisen mit historischen Fahrzeugen in alle Regionen des Landes

Wer wollte es bestreiten: Bahnreisen mit historischen Fahrzeugen machen weit mehr Freude als eine normale Zugfahrt. Besondere Verdienste hat auf diesem Gebiet die IGE Erlebnisreisen erworben, die ein vielfältiges Programm von Touristikfahrten anbietet. Fahren Sie im In- und Ausland mit Dampfloks oder anderen Traktionsarten und zahlen Sie mit Ihrem Gutschein

im Wert von ca. 1.000,- Euro.



Eisenbahn - Treffpunkt SCHWEICKHARDT

3. Preis

Einkaufsgutschein Schweickhardt

Erfüllen Sie sich Ihre Modellbahnwünsche! Dabei hilft der Einkaufsgutschein – gestiftet und einzulösen bei Treffpunkt Schweickhardt, Waiblingen –

im Wert von 500,- Euro.

Außerdem verlosen wir Sachpreise im Gesamtwert von rund **2.000,- Euro:**

- 5 Triebfahrzeugmodelle
- 10 Wagenmodelle
- 10 Gebäudebausätze
- 20 Bücher
- 50 DVDs

Wir wünschen allen Einsendern viel Glück!



gg

KATEGORIE A: Dampflokomotiven 1:87



A-01:
Gützold
52.80
DR



A-02:
Märklin
08 1001
DR



A-03:
Märklin
50 3045
DB



A-04:
PMT
99 576
DR



A-05:
Tillig
99 5701
DR

KATEGORIE B: Elektro-Triebfahrzeuge H0



B-01:
Brawa
E 44
DB



B-02:
Hobbytrain
480
S-Bahn Berlin



B-03:
Liliput
Turmtrieb-
wagen
703 033 DB



B-04:
Märklin
102
DB AG



B-05:
Märklin
187/Traxx3
BLS

KATEGORIE B: Elektro-Triebfahrzeuge H0



B-06:
Piko
118
DB



B-07:
Piko
151
DB



B-08:
Roco
Vectron
Lokomotion

KATEGORIE C: Diesel-Triebfahrzeuge H0



C-01:
Brawa
V 36
DB



C-02:
Lenz
V 20
DB



C-03:
Märklin
Vectron DE



C-04:
Piko
Kaluga TGK 2



C-05:
Piko
V 200
DR



C-06:
Roco
628.4
DB

KATEGORIE D



D-01:
Beckmann
37
DRG

KATEGORIE D: Triebfahrzeuge TT



D-02:
Kres
VT 98
DB



D-03:
Piko
55.0
DR



D-04:
Tillig
50.40
DR



D-05:
Tillig
E 94
DB

KATEGORIE E: Triebfahrzeuge Z/N



E-01:
Arnold
V 60.10
DR
in N



E-02:
Brawa
E 44
DB
in N



E-03:
Fleischmann
1293
ÖBB
in N



E-04:
Hobbytrain
E 17
DB
in N



E-05:
Hobbytrain
Re 4/4 II
SBB
in N



E-06:
Jägerndorfer
1089/1189
ÖBB
in N

KATEGORIE E: Triebfahrzeuge Z/N



E-07:
Liliput
56.2
DB
in N



E-08:
Märklin
DT 8
DB
in Z



E-09:
Piko
E 16
DB
in N



F-01:
Jübe
V 60.10
DR
in O



F-02:
Kiss
Ge 4/4 II
RhB
in G



F-03:
KM 1
70
DB
in 1



F-04:
LGB
99.64
DB
in G



F-05:
Märklin
V 188
DB
in 1



F-06:
MBW
86
DB
in O



F-07:
Piko
95
DR
in G

KATEGORIE F



F-08:
Piko
103
DB
in G

KATEGORIE G: Ausländische Triebfahrzeuge H0



G-01:
Märklin
Ce 6/8 II
SBB



G-02:
Piko
1041
ÖBB



G-03:
Piko
Ae 4/7
SBB



G-04:
Roco
BB 22200
SNCF



G-05:
Roco
1041
ÖBB



G-06:
Roco
2095
ÖBB



G-07:
Roco
5042
ÖBB



G-08:
Zoukei-Mura
Shinkansen
JR

KATEGORIE H



H-01:
Lematec
BB 9200
SNCF
in H0

KATEGORIE H: Kleinserienmodelle



H-02:
N-Tram
E 69
DB
in N



H-03:
RST-Modell-
bau
Vh 14
in H0



H-04:
Weinert
94.5
DB
in H0



H-05:
Wendel
Kokosfett-
Wagen
in H0



H-06:
ZT-Modell-
bahnen
V 51 DB
in H0

KATEGORIE I: Reisezugwagen H0



I-01:
A.C.M.E.
Eurofima-
Prototyp-
Wagen



I-02:
A.C.M.E.
TEE-
Mediolanum
FS



I-03:
Brawa
Eilzugwagen
Gruppe 36
DB



I-04:
Exact-train
AB 7500
NS



I-05:
Märklin
IC2-Doppel-
stockwagen
DB AG

KATEGORIE I: Reisezugwagen H0



I-06:
Memoba
Gattung Bp
ÖBB



I-07:
Piko
IC2-Doppel-
stockwagen
DB AG



I-08:
Tillig
Y-Wagen
DR

KATEGORIE J: Güterwagen H0



J-01:
Brawa
Pwg pr. 14
DB



J-02:
Brawa
Otmm 70
DB



J-03:
Exact-train
Gbs 254
DB



J-04:
Märklin
Sggrrs 733
DB



J-05:
Modellbahn
Union
Tcefs 845
DB



J-06:
NPE
Samms-u 454
DB AG



J-07:
Roco
Eds-u
DR

KATEGORIE J: Güterwagen H0



J-08:
Roco
Spitzdach-
wagen
FS



J-09:
Roco
T2000
Wascosa



J-10:
Tillig
99-04-73
SS
DR

KATEGORIE K: Reisezugwagen N/TT



K-01:
Jägerndorfer
Inlandswagen
ÖBB
in N



K-02:
Kato
EW I-Wagen
RhB
in N



K-03:
Kres
DGB 12
DR
in TT



K-04:
Pi.r.a.t.a.
Carrozza GC
FS
in N



K-05:
Piko
Rekowagen
DR
in TT



K-06:
Tillig
Regierung-
zug DR
in TT

KATEGORIE L



L-01:
Brawa
Glmhs 50
DB
in N

KATEGORIE L: Güterwagen N/TT



L-02:
Brawa
Kesselwagen
BA Uerdin-
gen in N



L-03:
Hädl
„Nordhau-
sen“ DR
in TT



L-04:
Karsei
Kesselwagen
BA Uerdin-
gen in TT



L-05:
Kühn
Kesselwagen
BA Uerdin-
gen in TT



L-06:
Liliput
Wohn-Werk-
stattwagen
in N



L-07:
Liliput
Vimms 63
DB
in N



L-08:
MDS-Modell
RhB-Schiebe-
wandwagen
in Nm



L-09:
Modellbahn
Union
Gms 54
DB in N



L-10:
Modellbahn
Union
Tbnhs 30
DB in N

KATEGORIE M



M-01:
Kiss
Kesselwagen
in 1

KATEGORIE M: Wagen 0/1/G



M-02:
Lenz
preuß. Abteil-
wagen
in 0



M-03:
Lenz
Tnfhs 38
DB
in 0



M-04:
LGB
4333
SOEG
in G



M-05:
LGB
Rollwagen
DR
in G



M-06:
Schnellen-
kamp
Omm 55 DB
in 0



M-07:
Schnellen-
kamp
Rmms 33 DB
in 0



N-01:
Auhagen
Bahnsteig-
gebäude



N-02:
Busch
Bahnhof
Ilfeld



N-03:
Faller
Bauernhaus
im Bau



N-04:
Joswood
Taubenschlag

KATEGORIE N: Gebäude H0

KATEGORIE N: Gebäude H0



N-05:
Müllers
Bruchbuden
Haus Ostend-
straße 1 + 2



N-06:
Noch
Bahnhof
Honau

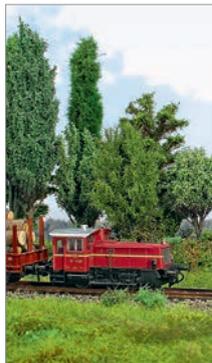
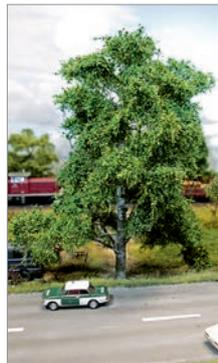


N-07:
te-Miniatur
Stellwerk
Herdecke



N-08:
Weinert
Pförtner-
häuschen

KATEGORIE O: Zubehör H0

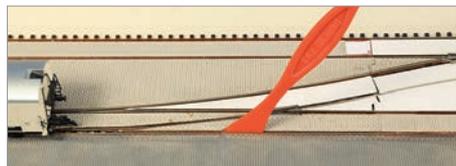


O-01:
Modellbaum
Manufaktur
Grünig
Esskastanie

O-02:
Magitree
Bäume



O-03:
Hapo
Drehscheibe
Altona



O-04:
MKB
Pflaster für
Gleiswi-
schenräume



O-05:
Real-Modell
Werkstatt-
ausrüstung



O-06:
Zeitgeist
Beton-
schwellen

KATEGORIE P: Zubehör Z/N/TT



P-01:
Faller
Bahnhof
Durllesbach
in Z



P-02:
Herpa
Škoda 110 L
in TT



P-03:
Hornby
Fertig-
gebäude
in TT



P-04:
Kres
AWO 425
in TT



P-05:
Kühn
Schlanke
Weiche
in TT



P-06:
Minitrix
Stellwerk
Kreuztal
in N



P-07:
Modellbahn-
Union
Fährhafen
in N



P-08:
Unique
Bahnhof
Laarwald
in TT

KATEGORIE Q: Zubehör 0/1/G



Q-01:
Modellbau
Heyn
Bf. Löthain
in G



Q-02:
Real-Modell
Bahnhof
Schloss-Holte
in 0

KATEGORIE Q: Zubehör 0/1/G



Q-03:
Schnellen-
kamp
Merkur 120 S
in 0



Q-04:
TE-Miniatur
Fabrik-
fassade
in 0



Q-05:
Wiking
John Deere
6250R
in 1

KATEGORIE R: Straßenfahrzeuge H0



R-01:
BoS
Amphicar
770



R-02:
Brekina
MB L 1519
Drehleiter



R-03:
Brekina
Ikarus 255



R-04:
Busch
Land Rover
Discovery



R-05:
Herpa
MB Econic
Drehleiter-
Korb



R-06:
NPE
Melkus
RS 1000



R-07:
Rietze
Streetscooter
Work

KATEGORIE R: Straßenfahrzeuge H0



R-08:
Saller
Krupp L5N



R-09:
VK-Modelle
Scania-Vabis
LB 76



R-10:
Wiking
Alfa Romeo
Spider

KATEGORIE S: Technik



S-01:
Lenz
Handregler
LH 101



S-02:
Märklin
Kaldampf-
Rauchent-
wickler



S-03:
Märklin
Formsignal
in H0

S-04:
Viessmann
Formsignal
in H0



S-05:
Modellbahn
Union
Dampfma-
schine in N



S-06:
SD-Modell
Digitalkupplung
in N



S-07:
Tamiya-Car-
son VW Bulli
ferngesteu-
ert in H0

Güterwagen-Klassiker in Neuausgabe: Die gedeckten Wagen der DB und DR

Erscheint im Frühjahr 2019



NEU

In Band 1.2 des Standardwerks über Güterwagen stellen Stefan Carstens und Paul Scheller alle gedeckten Güterwagenbauarten vor, die die Eisenbahnen in den Besetzungszonen bzw. die DB und DR nach 1945 beschafft haben, sowie alle Wagen, die man bei beiden Bahnverwaltungen aus Vorkriegswagen umbaute, modernisierte und rekonstruierte. Gezeigt werden diese Bauarten anhand von über 130 Zeichnungen und annähernd 550 Fotos. Und auch der Modellbau kommt nicht zu kurz, vorgestellt werden mehr als 35 Modelle von Güterwagen der DB und DR, die namhafte Modellbauer umgebaut oder farblich nachbehandelt haben.

192 Seiten, Format 21,8 x 29,7 cm, Hardcover-Einband,
mit ca. 550 Fotos und 135 detaillierten Typenzeichnungen

Best.-Nr. 15088145 | € 40,-



Vor 30 Jahren stellte Stefan Carstens das Manuskript für „Güterwagen Band 1“ über gedeckte Wagen fertig. Ein Standardwerk der Eisenbahnliteratur, das seit geraumer Zeit vergriffen ist. Jetzt ist endlich die zweiteilige Neuausgabe dieses Klassikers verfügbar. „Güterwagen Band 1.1“ beinhaltet alle von den Länder- und Staatsbahnen sowie der Deutschen Reichsbahn bis 1945 beschafften gedeckten Wagen sowie die nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland verbliebenen Fremdwagen. Vorgestellt werden zudem über 50 Modelle aus verschiedenen Entwicklungsjahrzehnten, die namhafte Modellbauer verbessert haben.

208 Seiten, Format 21,8 x 29,7 cm, Hardcover-Einband,
mit über 600 Fotos und 157 detaillierten Typenzeichnungen

Best.-Nr. 15088144 | 45,-



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

Traumhafte Eisenbahn-Landschaft

In dieser aktuellen Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals werden nicht nur die den See umrundenden Bahnlinien vorgestellt, sondern auch zahlreiche Stichbahnen im Bodenseeraum, darunter die schmalspurige Bregenzerwaldbahn, die Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung, die Rheineck-Walzenhausen-Bahn und die normalspurige Zahnradbahn von Rorschach nach Heiden. Die normalspurigen Nebenbahnen am deutschen Ufer nach Oberteuringen, Unteruhldingen und von Mimmensee nach Frickingen sind längst stillgelegt, der Reisezugverkehr zwischen Radolfzell und Stockach wurde erfreulicherweise 1996 reaktiviert. Dem Betriebsdienst zur Dampflokzeit auf den Strecken in Deutschland ist ebenso ein eigenes Kapitel gewidmet wie dem langjährigen Eisenbahn-Fährverkehr auf dem Bodensee.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 140 Abbildungen

Best.-Nr. 531901 | € 12,50



NEU



www.facebook.de/vgbahn

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

**Eisenbahn
JOURNAL**



Bei Märklin hat man erstmals eine 65.0 im Modell umgesetzt. Die 65 012 in H0 besticht durch ihre Feingliedrigkeit. Fotos: Klaus Eckert

Märklin: Top-Tenderlok

In Göppingen ist auf Wunsch vieler Clubmitglieder eine Tender-Dampflok der Baureihe 65.0 als zweites Clubmodell des Jahres 2018 umgesetzt worden. Die komplette Neukonstruktion (Art.-Nr. 39650), die in einer DC-Version auch für die Trix-Club-Mitglieder (22650) erhältlich ist, besticht durch ein stimmiges, feingliedriges Äußeres. Wiedergegeben wird ein Vorbildzustand aus der Zeit um 1965, mit Oberflächenvorwärmer, Lüftungsaufbau am Führerhausdach, DB-Reflexglaslampen und einer Wendezugsteuerung (Kabel/Steckdosen liegen bei). Die H0-Lok verfügt ab Werk über einen Raucheinsatz, dessen Kontakt sich digital schalten lässt. Im Kessel sitzt ein geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, der auf vier Achsen wirkt. Der Spielwelt-Decoder Mfx+ ermöglicht den Abruf zahlreicher Sound- und Lichtfunktionen und das Simulieren vorbildgetreuer Betriebszustände am Mo-

ditor einer CS 2 oder 3. Die 232 673, das Vorbild einer weiteren Neuerscheinung, ist jüngeren Datums und passt wie das H0-Modell in die Epoche VI. Auch in dieser Ludmilla-Version (36433) arbeitet ein Piezo-Zerstäuber zur Nachahmung des Rauchausstößes. Die Mfx-Lok verfügt über einen entsprechenden Wassertank und ist ab Werk mit einem (nicht sehr typischen) Schmutzschleier versehen worden. Für die Freunde Schweizer Vorbilder ließ Märklin

einen Robel Tm 235 der BLS (39548) auf die H0-Gleise rollen. An Bord des Gleiskraftwagens befinden sich zwei Figuren in Arbeitskleidung. Der Ladekran des Soundmodells (Mfx+) ist digital steuerbar.

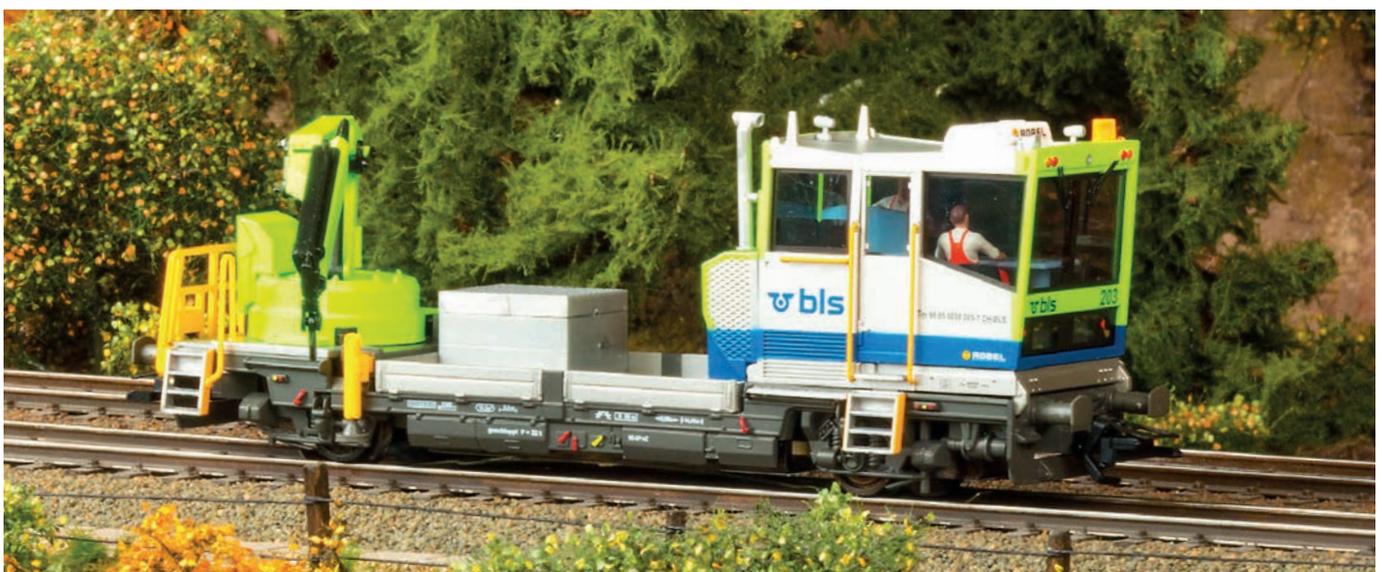
Roco: Loks Schönheiten

Als Neukonstruktion hat die BLS-Lok Re 4/4 185 Eingang ins Roco-Programm



Die 232 673 von Märklin in H0. Die Lok mit Piezo-Zerstäuber trägt ab Werk Betriebsspuren.

Märklin hat nun eine BLS-Variante des Gleiskraftwagens Robel Tm 235 in H0 umgesetzt. An Bord befinden sich zwei Eisenbahner-Figuren.





Neu im Roco-Lokprogramm: eine Re 4/4 der schweizerischen BLS/Lötschbergbahn in langer Ausführung.



Regio-Shuttle von Roco mit Inneneinrichtung und viel Platz für Figuren.

gefunden. Im Inneren des H0-Modells arbeitet ein Fünfpol-Motor mit Schwungmasse, drei Achsen sind angetrieben. Zu den angenehm ins Auge fallenden Details zählen das seitlich angebrachte Gemeindewappen „Lalden“ und die Buchstaben BLS, beides erhaben ausgeführt und sauber bedruckt. Außerdem kann das detailreich gestaltete Modell (AC 79781 Sound/DC 73780PluX22-Schnittstelle) mit einer mehrfarbigen Maschinenraum-Nachbildung aufwarten.

Zudem präsentiert Roco einen hübschen Regio-Shuttle der Baureihe 650 mit Inneneinrichtung, bereit für die Beleuchtung 40360 (AC 69178/DC 63178 Steckschnittstelle NEM 652). Auch weitere Vectron-Varianten sind hinzugekommen, mit schön gestalteten Lampen und detailreichem Dachgarten: 193 307 als DB-Cargo-Lok (AC 79985 Sound/DC 73985 Sound/DC 73984 PluX22) und 193 478 als SBB-Cargo-Maschine mit Alpenmotiv (AC 79956 Sound/DC 73956 Sound/DC 73955 PluX22). In den Digital-Versionen ist ein Pufferspeicher verbaut.



SBB-Cargo-Vectron von Roco. Der aufwendig gestaltete Dachgarten zieht sofort alle Blicke auf sich.



DB-Cargo-Vectron von Roco. Ein Pufferkondensator verhindert in diesem wie auch dem oben zu sehenden Digital-Modell Unterbrechungen in der Spannungsversorgung. Im Führerstand 1 sitzt eine Lokführerfigur.

Fleischmann: Ae 6/6 in N

Dank Metall-Fahrgestell bringt die kleine Ae 6/6 der SBB Cargo gutes Gewicht aufs Gleis. Ein Motor mit Schwungmasse, vier angetriebene Achsen und zwei Haftreifen sorgen für gute Fahreigenschaften (737215 Steckschnittstelle NEM 651). «



Fleischmann präsentiert ein N-Modell der Ae 610 439 „Schaffhausen“.



Zum Jubiläum „100 Jahre Krokodil“ wird Märklin ein vergoldetes H0-Modell in limitierter Auflage anfertigen. Foto: Klaus Eckert

Märklin: Krokodile

(ke) „Unsere Ertrags- und Finanzsituation ist weiterhin gut und solide,“ legte Märklin-Geschäftsführer Florian Sieber offen. Das ist angesichts eines schwierigen Marktumfelds erfreulich. Zudem hat und wird man bei den Göppingern in das Stammwerk und auch in Győr weiterhin kräftig investieren. Vor allem für das Märklineum wird richtig Geld in die Hand genommen.

Oft ist es der Kalender, der die Themen für ein erfolgreiches Modellbahnjahr vorgibt, in Göppingen erhält man so gleich meh-

Ein Traummodell für die Königsspur: das Krokodil Ce III 14305, fotografiert auf dem Original im VHS Luzern. Foto: Klaus Eckert



Diese bunten Touristikzug-218er werden von der MHI auf den Markt gebracht.

re Vorlagen, die es nun umzusetzen gilt: 160 Jahre Märklin, 100 Jahre Krokodil, das verlangt nach etwas besonders Großartigem. So haben die Strategen gleich drei absolute Glanzlichter in das Neuheitenprogramm aufgenommen: Ein Krokodil in

der Baugröße H0 kommt in goldenem Glanz angerollt, 24-Karat-Gold ist auf der Außenseite des Metallgehäuses aufgetragen, ein ungewöhnlicher, aber schöner Anblick. Wer jedoch in der Baugröße 1 zu Hause ist, der wird sich das komplett neu





Ein Schrottzug mit einer Köf III, die mit der neuen Märklin-Telex-Kupplung ausgerüstet sein wird.



Die farbenfrohe City-Bahn von Minitrix. Es gibt auch noch weitere Wagen für diesen Zug.



Links: Das Club-Modell für die Fans von Minitrix ist in diesem Jahr eine Lok der Baureihe 210.

Die neu konstruierte Baureihe 44 samt den neuen Erzwagen in der Baugröße H0.



Die „Emma“ kommt auch in einer Adaption für die LGB-Fans. Fotos: Klaus Eckert

entwickelte Modell des Schweizer Reptils nicht entgehen lassen. Das erste fahrfähige Muster konnte begeistern. In diesem Jahr kann die Märklin-1 auf eine 50-jährige Geschichte zurückblicken, die nach einigen Aufs und Abs seit einigen Jahren wieder die sprichwörtliche Märklin-Philosophie sichtbar nach außen trägt. Mit dem „Urkrokodil“ in Gestalt der Fc 2x3/4 kommt zudem ein ganz außergewöhnliches Modell ins H0-Sortiment, passende Wagen inbegriffen. Alle nicht schweizaffinen Modellbahner dürfte die komplette Neukonstruktion der Baureihe 44 mit Öltender (in zwei Varianten) erfreuen, was auch für die bunten 218er gilt, denen man entsprechende Formänderungen zukommen lässt. Passende Wagen für den Touristikzug wie auch für den Jumbo, hier sind es neu entwickelte Erzwagen, dürfen nicht fehlen. Wer schon immer ein Bw nachbauen wollte, aber mit der bislang angebotenen Drehscheibe auf Kriegsfuß stand, der darf sich auf eine neue 23-m-Scheibe freuen. Für das C-Gleis kommt diese sowohl für Märklin als auch Trix im Herbst in den Handel. Für 2020 angekündigt: der ICE 4.

Trix: V-160-Familie

Neben einer 103, die aus dem neuen Spezialkunststoff gegossen wird, gefallen die Varianten der V-160-Familie, wie das Clubmodell der 210 oder die City-Bahn im farbenfrohen Design. Bitte beachten Sie, dass es sich bei den hier zu sehenden Modellen um Handmuster handelt. «



Bei Wassen befindet sich der Wattinger Kehrtunnel mit einer Länge von 1084 m. Unmittelbar vor beziehungsweise nach dem Tunnel muss die Bahn den viertlängsten Fluss der Schweiz, die Reuss, überqueren. Ermöglicht wird dies durch die Untere und Obere Wattingerbrücke. Wie bei vielen anderen Brückenbauten der Gotthardbahn handelte es sich ursprünglich um eiserne Fachwerkkonstruktionen. Ab den 1960er Jahren wurden diese sukzessive durch Betonbauten ersetzt, die erfreulicherweise sogleich mit Granitsteinen verkleidet worden sind. Für die Baugröße H0 gibt es ein Modell der Unteren Wattingerbrücke von dem in der Schweiz ansässigen Modellbau-Atelier Pirovino (mba@mbapiro.ch). Das aus Spezialgips gefertigte Bauwerk weist eine Länge von 480 mm auf. Zum Lieferumfang gehören außerdem zwei Mauerplatten zur Darstellung der Vormauerung. Die

Brücke selbst ist einteilig ausgeführt, weitere Anbauten oder Ergänzungen sind hier nicht erforderlich. Alle Details des Vorbilds sind sehr schön herausgearbeitet, finden sich aber nur auf einer Seite des eigentlich eingleisigen Modells. Wer den Nachbau der zweigleisigen Variante anstrebt, muss auch zwei der Bauwerke bestellen. Auch das unmittelbar an der Brücke befindliche Tunnelportal ist als Gips-Modell vom Modellbau-Atelier zu bekommen. Mit dabei ist die recht imposante Stützmauer des Portals. Wer sich zunächst einmal ein Bild von der Szenerie machen will, tut gut daran, die Bauteile einfach auf einer Platte aufzustellen. So bekommt man schon einen recht guten Eindruck von den Größenverhältnissen und dem Platzbedarf des Nachbaus. Sehr hilfreich für die weitere Planung und Umsetzung sind natürlich Vorbildfotos. Dank der Berühmtheit der Gebirgsbahn ist die Beschaffung des Bild-

materials kein Problem. In zahlreichen Druckerzeugnissen und online finden sich Bilder in reichlicher Auswahl. Auf der Internetseite www.gotthardbahn.ch ist sogar eine Seitenansicht der unteren Wattingerbrücke als Zeichnung vorhanden. Ausgedruckt kann die Ansicht zur Ermittlung einiger Maße für den Nachbau herangezogen werden.

Hilfsrahmen aus Holz

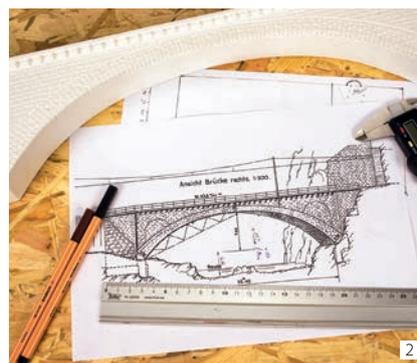
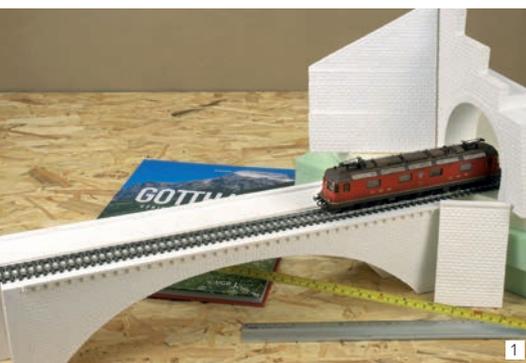
Für den Einbau der Brücken in die Modelllandschaft gibt es natürlich verschiedene Möglichkeiten, und jeder Bastler hat sicher seine bevorzugte Bauweise. Im gezeigten Beispiel entsteht die Landschaft in der Hauptsache aus Hartschaumplatten. Als Basis dient ein Grundgestell aus Holz, das in der offenen Rahmenbauweise gefertigt wurde. Für den Aufbau des Geländes »

Brückenklassiker am Gotthard

Kunstbauten schmücken eine jede Anlage, gleich welcher Baugröße. Wer thematisch in den Alpen unterwegs ist, wird auch **Brücken und Tunnels** vorsehen. Ein schönes Projekt ist dabei die **Untere Watteringerbrücke** an der legendären Gotthardbahn. Von Michael Siemens



Die Untere Watteringerbrücke, aufgenommen direkt an der im Hochsommer nicht allzu viel Wasser führenden Reuss. So ähnlich soll später auch mal der Fluss im Modell aussehen. Ein ETR 610 der SBB ist im EC-Dienst unterwegs. Foto: Klaus Eckert



Erste Arbeiten Ein feines H0-Modell der Unteren Watteringerbrücke aus Spezial-Gips ist beim Modellbau-Atelier Pirovino erhältlich. Auch das passende Tunnelportal ist im Angebot (1). Einige wichtige Maße für das Geländestück lassen sich anhand dieser Zeichnung schon festlegen (2). Für den Geländebau werden später vorwiegend Hartschaumplatten eingesetzt. Für die Brücke selbst soll ein Holzfundament entstehen (3). Die Podeste, die sich jeweils an den Brückenköpfen befinden, fertigt man zum Beispiel aus Pappel-Sperrholz mit einer Stärke von 10 mm (4). Fotos (4): Michael Siemens



Bahnsteig-Unterführung Für einen vorbildgerechten Nachbau sollte man den Versatz der beiden Brücken beachten. Er beträgt im Modell rund 20 mm (links). Auf diesem Brettchen ruhen später die Brücken. Auch hier muss der Versatz beim Zuschneiden berücksichtigt werden (Mitte). Auf der Oberseite des Podestes lässt sich das Trassenbrett nach dem Zuschnitt mit Schrauben befestigen (rechts). Fotos (14): Michael Siemens

des genügt es, die Schaumplatten mittels Verklebung auf dem Grundgestell zu montieren. Der Unterbau für den Schienenweg entsteht in klassischer Bauart aus Holz. Sperrholzstreifen möglichst guter Qualität werden als Gleis-Trasse auf dem Rahmen aufgeständert. So lassen sich auch Steigungen und Gefälle realisieren. Je nach Anzahl und Abstand der Rahmenspannen kann es auch erforderlich sein, den Bereich unter der Trasse mit weiteren Sperrholzplatten abzudecken, um die nötige Stabilität zu erreichen. Eine solche Grundplatte sollte auch unter dem Flussbett vorhanden sein.

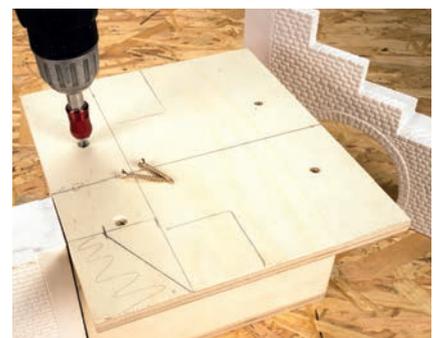
Ein kleiner Hilfsrahmen soll außerdem die Brückenbauwerke aufnehmen und für einen stabilen Übergang zu den Trassenbrettern sorgen. Als Basis für dieses Gestell dient ein hochwertiges Multiplex-Sperrholz mit den Abmessungen 80 x 9 cm und einer Stärke von Zehn Millimeter. Für die beidseitigen Podeste, an denen Brücken und Trasse montiert werden, darf man zum günstigeren Pappel-Sperrholz

greifen. Zwei eingesetzte Brettchen dienen dann als Standflächen für die Brücken. Zu berücksichtigen ist der auf Bildern gut zu erkennende Versatz der beiden Bauwerke, der im Modell rund 20 mm betragen sollte. Auch der brückenseitige Abschluss des Trassenbretts wird dementsprechend zugeschnitten. Deutlich breiter fällt der Trassenanschluss auf der Bergseite aus. Hier dient das Brett mit einer Breite von 23 cm zugleich als spätere Aufstellfläche für das Tunnelportal.

Sicher verschraubt

Mit dem Abschluss der Holzarbeiten stellt sich die Frage nach der sicheren Befestigung von Brücken und Portal. Neben der Verwendung spezieller Klebstoffe ist das Verschrauben der Teile eine brauchbare Alternative. Auf diese Weise lassen sich die Gipsmodelle auch noch eine Zeit lang aus der Baustelle entnehmen. So kann man das Gelände formen, ohne Schäden anzu-

richten, und hat zudem noch freien Zugriff auf die Gleise im Tunnelbereich. Die stabile Bauweise der Modelle erlaubt zwar den Einsatz von Schrauben, im Gips selbst halten diese aber nicht. Hier müssen noch Dübel angebracht werden. Damit diese auch in der richtigen Position eingesetzt sind, bohrt man zunächst die Schraubenlöcher in den Podesten der Brücken und des Portals. Durch diese Bohrungen kann man dann die Markierungen für die Dübellöcher setzen. Wie sich beim Vorbohren zeigte, sind die Gipsmodelle allerdings hohl. Ein Versuch mit herkömmlichen Kunststoffdübeln sorgte deshalb nicht für den gewünschten sicheren Halt. Zum Einsatz kommen deshalb rund 20 mm lange Abschnitte vom eines Acht Millimeter starken Buchen-Rundholzstabes aus dem Baumarkt. Diese Holzdübel werden mit Weißleim in die entsprechenden Bohrungen der Bauwerke geklebt. Da das Buchenholz eine recht hohe Festigkeit aufweist, ist es ratsam die Schraubenlöcher vorzubohren. Dann lassen sich die



Stabile Konstruktion Der den Brücken folgende Gleisbogen liegt in einem leichten Gefälle. Entsprechend hergerichtete Ständer nehmen die Trasse auf (links). Für die Montage der so genannten Vormauerung muss das Trassenbrett noch passend zugeschnitten werden (Mitte). Als stabile Montageplatte für das Tunnelportal kommt ebenfalls ein Sperrholzbrettchen zum Einsatz (rechts).



Holzkonstruktion Brücken und Portal sollen mit der Holzkonstruktion verschraubt werden. Die benötigten Holzdübel entstehen aus 8-mm-Rundholz (1). Nach dem Setzen der Bohrungen an der Bauwerks-Unterseite werden die Holzdübel mit handelsüblichen Weißleim eingeklebt (2). Mit den eingesetzten Dübeln hält die Verschraubung bombenfest. Für die weiteren Arbeiten lässt sich das Bauteil so auch wieder entnehmen (3). Mit einem Montage-Kleber aus dem Baumarkt wird die Flügelmauer des Tunnelportals auf eine passend zugeschnittene Holzplatte geklebt (4).

Schrauben nach dem Trocknen des Leims ohne größeren Kraftaufwand eindrehen. Auch für die Montage der Stützmauer ist die Verschraubung eine gute Möglichkeit. Die Mauer selbst ist dafür aber zu dünn. Sie wird deshalb auf ein passend gesägtes Sperrholz-Brettchen geklebt. Für die Verbindung von Holz und Gips ist lösemittelfreier Montage-Kleber geeignet. Das pastöse Material wird in Rauten aufgebracht

und dann flächig mit einer Zahnpachtel verstrichen. Nach dem Zusammenfügen und Ausrichten der Teile wird die Konstruktion bis zum Aushärten des Klebers mit Modellbauklammern fixiert. Durch zwei Bohrungen im Tunnelportal lässt sich dann die Stützmauer sicher verschrauben. Den sichtbaren Spalt zwischen den beiden Elementen sollte man natürlich verschließen. Mit fast wässrig angesetztem Modellbau-

gips ist das einfach zu machen. Er wird mit einer Pipette vorsichtig in den Spalt geträufelt. Den Material-Überschuss kann man gleich danach mit einem festen Borstenpinsel entfernen. Das funktioniert natürlich nur, solange die Masse noch nicht ausgehärtet ist. Danach steht die Farbgebung der Bauwerke auf dem Arbeitsplan. Zum Einfärben der Gipsteile sind die sogenannten Künstler-Acrylfarben bestens »



Feinarbeiten am Tunnelportal Dank der Holzplatte lässt sich die Flügelmauer nun auch mit dem Tunnelportal sicher verschrauben (1). Mit sehr dünnflüssig angerührtem Gips wird der Spalt zwischen Mauer und Portal verfüllt. Zum Auftragen ist eine Pipette gut geeignet (2). Noch bevor die Gips-Füllung getrocknet ist, entfernt man mit einem festen Borstenpinsel den Material-Überschuss (3). Wasserlösliche Acrylfarben und feine Strukturpaste kommen für die optische Gestaltung der Bauwerke zum Einsatz (4).



Tunnelportal einfärben Mit einer dunklen Grundfarbe, angemischt aus Schwarz und Braun, erhält das Tunnelportal einen ersten Anstrich (1). Zwei bis drei hellere Farbmischungen, die mit dem fast trockenen Pinsel aufgebürstet werden, sorgen beim Mauerwerk für eine vorbildgetreue Färbung (2). Für die Mauerfugen kommt die feine Strukturpaste zum Einsatz, die zunächst flächig aufgetragen wird (3). Die behandelte Fläche wird dann mit einem feuchten Schwamm abgewischt. Nur in den Fugen bleibt die Paste zurück (4).

geeignet. Die lösemittelfreien und wasser-
verdünnbaren Farben gibt es einzeln oder
in preisgünstigen Sets, die auch die meis-
ten Baumärkte schon vorrätig haben. Für
die hier gezeigten Arbeiten kommen die
Farben Schwarz, Dunkelbraun, Ocker, Rot,
Gelb und Weiß zum Einsatz. Auffällig beim
Betrachten der Vorbilder ist der starke Un-
terschied zwischen der Farbe des Portals
und der Brücken. Letztere zeigen ein
schmutziges Graubraun in unterschiedli-
chen Schattierungen mit Rost- und Kalk-

spuren. Das Portal mitsamt der Stützmauer
weist dagegen eine fast schwarze Färbung
auf. Hier ist also ein deckender Anstrich
erforderlich. Als Grundfarbe ist zunächst
Schwarz an der Reihe, das mit Ocker und
Rot etwas abgetönt wird. Mit ein paar
Tropfen Wasser darf die Mischung auch
ein wenig verdünnt werden, damit die Far-
be sicher in die Fugen gelangt. Dieser ers-
te Anstrich ist natürlich viel zu dunkel, au-
ßerdem sind die feinen Strukturen des
Mauerwerks so nicht erkennbar.

Als Nächstes erfolgt deshalb eine Behand-
lung mit einem dunklen Graubraun, das
aus Schwarz, Braun, Gelb und etwas Weiß
entsteht. Um die Strukturen herauszuar-
beiten, bedarf es einer besonderen Mal-
technik. Der hellere Farbton wird nicht
flächig aufgestrichen, sondern mit dem

fast trockenen Pinsel quasi aufgebürstet.
Das erfordert zwar etwas Übung, ist aber
nicht wirklich schwierig. Wichtig ist dabei,
den Pinsel zum Beispiel auf einem Kü-
chenpapier gut auszuwischen. Vom ersten
Arbeitsgang ist meist kaum etwas zu se-
hen. Für den nächsten Schritt wird die Far-
be aber wieder etwas aufgehellt. So geht
es Schicht für Schicht mit der jeweils auf-
gehellten Farbmischung weiter, bis das
Ergebnis zufriedenstellt. Wichtig sind aus-
reichend bemessene Trockenpausen, da
die Farben ansonsten nur verwischt wer-
den. Mit einer feinen Strukturpaste erhal-
ten die Fugen des Mauerwerks zum Ab-
schluss eine Behandlung. Die Paste wird
zuerst flächig aufgetragen und gleich da-
nach mit einem feuchten Schwämmchen
wieder entfernt. Auf diese Weise bleibt
nur in den Fugen das helle Material zurück.
Für das Einfärben der Brückenbauwerke
eignet sich die Lasurtechnik. Hierfür mischt
man sich eine wässrige, graubraune Lö-
sung aus den Farben Schwarz, Braun,
Ocker und Weiß unter Zugabe von reich-
lich Wasser. Den Farbton und Färbefekt
dieser Lasur kann man gut auf der später
nicht sichtbaren Innenseite der Brücken
zuvor testen. Danach heißt es zügig arbei-
ten, denn die Lasur muss man nass-in-nass
in ausreichender Menge auftragen, um
sichtbare Farbbränder zu vermeiden. Für ein
vorbildgemäßes Aussehen werden dann
zum Schluss noch die seitlichen Abdeck-
platten mit einer sehr viel dunkleren Fär-
bung gestaltet. «



Brückebogen einfärben Mit einer dünnflüssigen, beige-braunen Lasur, die zügig aufgetragen
wird, lassen sich die Brückenteile einfärben (links). Die seitlichen Abdeckplatten erhalten vorbild-
gemäß eine dunkle Farbgebung. Auch die Oberseite der Brücken wird so behandelt (rechts).



Oberhalb des Tunnelportals hat man diesen Blick auf die Untere Watteringerbrücke samt Reuss.

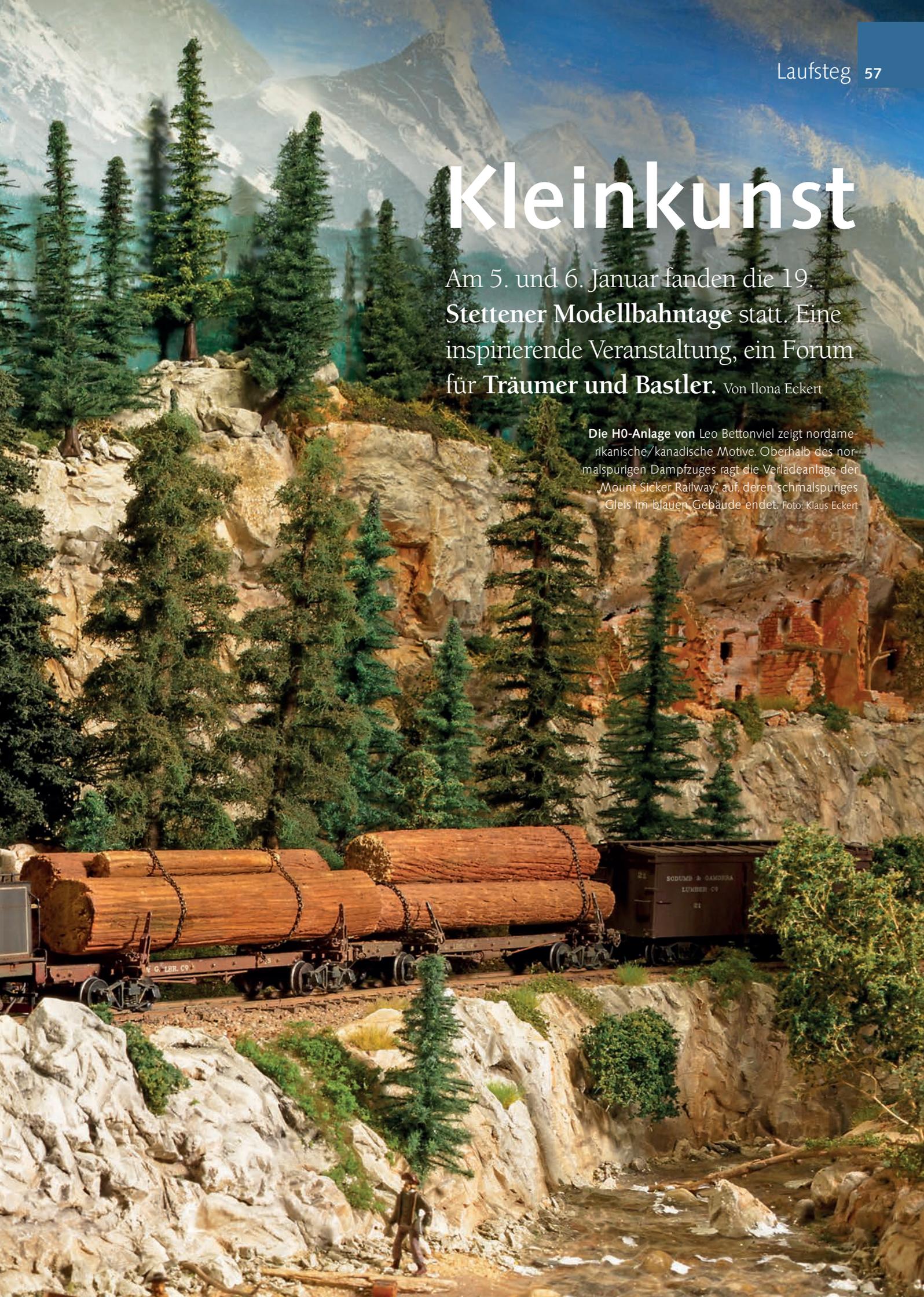
Foto: Klaus Eckert



Kleinkunst

Am 5. und 6. Januar fanden die 19. Stettener Modellbahntage statt. Eine inspirierende Veranstaltung, ein Forum für Träumer und Bastler. Von Ilona Eckert

Die H0-Anlage von Leo Bettonviel zeigt nordamerikanische/kanadische Motive. Oberhalb des normalspurigen Dampfzuges ragt die Verladeanlage der „Mount Sicker Railway“ auf, deren schmalspuriges Gleis im blauen Gebäude endet. Foto: Klaus Eckert





Winterliches im Guckkasten von Patrice Hamm, mit liebevoll gestalteten Fachwerkhäusern und lebendig wirkenden Szenen. Fotos: Klaus Eckert

Die „Modelleisenbahnfreunde am oberen Neckar e.V.“ hatten ebenfalls ein Winterthema umgesetzt und präsentierten Zugbetrieb auf zwei Ebenen.



Das alljährlich Anfang Januar im Gemeindezentrum von Mühlheim-Stetten stattfindende Event lockt selbst bei unwirtlichem Winterwetter eine beachtliche Besucherschar herbei. Erschwerte im Vorjahr eine Überschwemmung die Anfahrt, gehörte diesmal nicht enden wollender Schneefall zu den Herausforderungen. Doch die Mühe lohnt sich allemal. Der Veranstaltungsort befindet sich unweit des idyllisch im Donautal gelegenen Klosters Beuron. Diese wildromantische Gegend liefert an sich schon viele Anregungen für die Gestaltung einer Modellbahn-Landschaft: Von Felstürmen gesäumte Bergeshöhen fassen das Flussbett der Donau ein. Hier und da ragt eine Burgruine empor. Eine malerische Gegend – wie aus dem Bilderbuch.

Doch zurück zur Modellbahn: Ein freundliches Hallo und Händeschütteln, die meisten Aussteller kennen sich. Dasselbe gilt für viele der Besucher, etliche von ihnen finden sich hier jedes Jahr ein. Vor dem offiziellen Ausstellungsbeginn hält Thomas Buschle vom MEC Stetten, der die Veranstaltung ausrichtet, noch eine kleine Rede und begrüßt jeden Aussteller persönlich. Auch der örtliche Gemeindevorsteher heißt die Modellbau-Künstler willkommen.

So stellt sich gleich eine familiäre Atmosphäre ein. Später, beim ersten Rundgang, wird rasch klar, dass die auf zwei Ebenen stattfindende Ausstellung ein wahrer Hort der Kleinkunst ist. Diesen Eindruck vermitteln auch die Hersteller von hochwertigstem Zubehör, die zum Beispiel filigrane Gatter und Zäune aus Echtholz oder Komponenten ausgefeilter Anlagensteuerung anbieten. Ein echter Augenschmaus sind jedoch die qualitativ gestalteteten Anlagen, die mehrheitlich in der Baugröße H0 ausgeführt sind. In Stetten präsentieren wahre Meister ihres Faches aufwendig gestaltete Hingucker. Einige sind regelmäßig dabei, so auch Patrice Hamm, der diesmal ein kleines Guckkasten-Winterdiorama mitgebracht hat. In seiner liebevoll inszenierten Miniaturwelt gibt es neben hübschen Fachwerkhäusern, verschneiten Gassen und kuriosen Schienen-Vehikeln etliche Alltags-Szenen zu entdecken. Ebenfalls ein Faible für Schneelandschaften bewies der Verein „Modelleisenbahnfreunde am oberen Neckar“, vertreten durch Jürgen Hauser und einige Mitstreiter. Auf der gezeigten Anlage hat der Winter zwar alles gut im Griff, aber dennoch rollt der Verkehr zuverlässig auf zwei Ebenen dahin. Mit zwei Roco-Mäusen regelt »

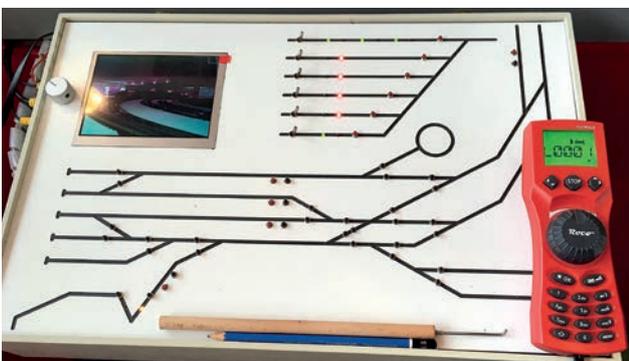
Impressionen aus Stetten



Filmreif Auch Modellbahn-TV war vor Ort, um das hohe Niveau der Modellbau-Künstler zu dokumentieren. Der Beitrag wird in den Folgen 63 und 64 zu sehen sein. Fotos: Ilona Eckert (4)



Handarbeit Jürgen Funck vor der „Pohakontas Mining Company“-Anlage. Die Weichen werden von Hand gestellt.
Special Guest Mit viel Freude präsentierte Hagen von Orloff gemeinsam mit seinem Freund Lutz Maeder alte Modellbahnen.



Übersichtlich Das Stellpult zu Günther Jirouscheks Kompakt-Anlage: Dank des Monitors und diverser Kameras im „Untergrund“ hat der Modellbahner auch die verdeckten Bereiche stets im Blick.





Die Anlage „Pohakontas Mining Company“ besteht durch meisterlichen Modell-/Landschaftsbau. So beeindruckend hier die stattliche Trestlework-Brücke und die Wohnhäuser mit rauchendem Schornstein. Die Begrünung harmoniert perfekt mit der gemalten Hintergrund-Kulisse.

Bei der „Eselsbrück'schen Lokalbahn“ von Wolfgang Stößer geht es äußerst beschaulich zu. Die Miniaturzüge dienen nicht nur dem Gütertransport, ab und an werden auch Passagiere mitgenommen. Hier gilt die Devise: klein, aber fein. Fotos: Klaus Eckert



man den Betrieb, bei dem vor allem dampfgeführte Güter-, aber auch Personenzüge vorgeführt werden. Die verschneite Szenerie wirkt sehr authentisch. Nicht nur auf den Dächern der Modellhäuser, die aus Bausätzen entstanden sind, aber jeweils verfeinert wurden, liegt die weiße Pracht. Selbst auf zierlichen Geländern ist eine feine Schneeschicht zu entdecken.

In sommerlichen Grüntönen präsentierte sich dagegen die Kompaktanlage „Vorstadt-Bahnhof mit Bw“ von Günther Jirouschek. Sie basiert auf einem Entwurf des legendären Gleisplan-Tüftlers „Pit Peg“. Ein Großteil der Gleise liegt im verdeckten Bereich, für den Günther Jirouschek zusammen mit seinem Sohn eine spezielle Steuerung ausgeheckt hat. Sie funktioniert mittels Transpondern und Lichtschranken. Kameras überwachen die Unterwelt. Auf seinem Eigenbau-Stellpult hat Jirouschek alles im Blick.

Weitere „Guckkästen“ hingegen, wenn auch größer dimensioniert, hatten Wolfgang Stößer und der Niederländer Leo Bettonviel aufgebaut. Ersterer, der vormals schon mit einem Diorama zum Thema Kuba Aufsehen erregte, hatte sich nun eine Szenerie aus dem Alltag der „Eselbrück'schen Lokalbahn“ ausgedacht. Hierbei umrunden H0e-Züglein ein detailreich gestaltetes Sägewerk oder rangieren an einer kleinen Station, die am Fuße einer Felswand liegt. Diese winzige Welt weiß den Betrachter genauso zu fesseln wie das prächtige Schaustück des Niederländers. Dessen Werk mit dem

Thema „S&G Mining & Navigation Co.“ entstand binnen drei Jahren und ist schon die vierte Anlage dieser Art. Als Vorbilder dienten einstige Bahnen, die auf Vancouver Island und in den US-Bundesstaaten Colorado und Alaska betrieben wurden.

Mächtig was los war auch an der H0-Anlage „Pokahontas Mining Company“, die von Jürgen Funck (Technik) und Michael Fuchs (Landschaft) errichtet wurde. Die zwölf Meter lange Modulanlage stellt eine fiktive, aber dennoch vorbildgetreue Szenerie aus den 1950er Jahren dar, als in den USA noch reichlich Kohle gefördert und durch die Eisenbahn abgefahren wurde. Zugängen von bis zu 100 Wagen waren damals keine Seltenheit. Auf der Anlage schleppen die realistisch gealterten Dampfloks zwar nicht ganz so viele Wagen, dennoch sind die Züge viel länger als die, die man gewöhnlich im H0-Maßstab zu sehen bekommt. Ebenso sehenswert: die gemischten Güterzüge. Neben den Loks wurden übrigens auch sämtliche Wagen mit Witterungsspuren versehen. Als besonderes Highlight erwies sich die funktionsfähige Bekohlungsanlage, die Jürgen Funck mit Sachverstand und Geduld vorzuführen wusste. Die Besucher fragten viel, nicht nur hier, an jeder der durchweg exzellent gestalteten Anlagen gab es regen Gedankenaustausch. Daher freuen wir uns schon auf nächstes Jahr: Vom 5. bis 7. Januar ist Stetten wieder ein Ort, an dem sich Gleichgesinnte begegnen und die Freude an der Modellbahn im Vordergrund steht. «

Profitipps für die Praxis

Auf Modellbahn-Anlagen wird bevorzugt der Sommer dargestellt – in saftigem Grün, mit hohem Wiesengras und üppig belaubten Bäumen. Da die Modellbahn jedoch, wie auch ihr großes Vorbild, zu jeder Jahreszeit fahren sollte, zeigt Helge Scholz in dieser Ausgabe aus der MIBA-Praxis-Reihe die Darstellung der wichtigsten, saisonal typischen Ausstattungsmerkmale und den Einsatz des entsprechenden Materials der Zubehörindustrie. Das fängt im Frühling an mit erstem zarten Grün, farbenfrohen Blumenwiesen und blühenden Obstbäumen und führt hin bis zu typischer Sommervegetation. Während sich der Herbst mit Windbruch nach einem Sturm oder einfach „golden“ mit leuchtenden Lärchen präsentiert, legt „Väterchen Frost“ die Modellbahnanlage in eine märchenhafte Winterlandschaft. Nicht weniger als zehn Schaustücke entstanden eigens für diesen praxisnahen Ratgeber!

84 Seiten im DIN-A4-Format, über 250 Abbildungen, Klammerheftung

Best.-Nr. 15087456 | € 12,-



» Frühling am Rhein

Die üppige Baublüte lockt alljährlich zahlreiche Fotografen an den berühmten Fluss. Wir zeigen Bilder aus teilweise ungewöhnlichen Perspektiven.

» Bahnwandern

Im nächsten Heft geht es nun an die Südseite der Lötschbergbahn, eine ideale Wanderroute für den Frühsommer.

» Bahn & Reise

Diesmal machen wir einen Ausflug über den großen Teich und landen in Nordamerika. Beeindruckende Landschaften und Züge erwarten Sie.

» Gotthard-Brücke

Die Untere Wattingerbrücke gibt es als H0-Bausatz von „MBA Pirovino Modellbau-Atelier“. Der Zusammenbau ist anspruchsvoll, das Endergebnis lässt dann aber keine Wünsche mehr offen. Teil 2 der mehrteiligen Serie.

» Museums-Bw

Wer die Epochen V und VI mag, aber dennoch ein Bw auf der Anlage sehen will, der kann eine museale Einrichtung gestalten und sich so an historischen Fahrzeugen erfreuen.



Foto: Klaus Eckert



Foto: Klaus Eckert



Foto: Michael Siemens

BahnRätsel

Diesmal wollen wir wissen, welchen Spitznamen die Baureihe 44 von den Eisenbahnfreunden erhalten hat.

Einsendeschluss ist der 29. März 2019.

Ihre Postkarte mit der Lösung senden Sie bitte an:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Bahnrätsel ZÜGE,
Am Fohlenhof 9 a, 82256 Fürstfeldbruck; oder Sie gehen im
Internet auf die Seite www.vgbahn.de/bahnraetsel.php

Impressum

Herausgeber

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9 a
82256 Fürstfeldbruck
Tel 08141/53481-0
Fax 08141/53481-100

Redaktion

Klaus Eckert (Leitung), Ilona Eckert
EuropMedia Verlag GmbH
Klosterring 9 a, 87660 Irsee
Tel 08341/73410
E-Mail info@europmedia-verlag.de

Freie Mitarbeiter

Dr. Dietmar Beckmann, Helmut
Eisenmann, Markus Hehl, Frank
Hellmann, Thomas Homung, Michael
Hubrich, Elvis Müller, Thomas Rietig,
Joachim Schmidt, Andreas Stirl

Anzeigen

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Bettina Willgermeir, Am Fohlenhof 9 a,
82256 Fürstfeldbruck
Tel 08141/53481-153
Fax 08141/53481-150

DVD-Produktion

VGB, Am Fohlenhof 9 a,
82256 Fürstfeldbruck

Druck

Vogel Druck, Högberg

Druckvorstufe

Fotolito Varesco, Auer/Südtirol

Vertrieb Grosso/Bahnhof

Funke direkt GmbH,
Tel 089/31906-0

Vertrieb VGB

Angelika Höfer Tel 08141/53481-101

Erscheinungsweise

Der Video-Express mit Begleitheft
ZÜGE erscheint 6 x jährlich. Einzelpreis:
15,95 Euro für das Set, 4,50 Euro für
das Einzelheft. Die Preise verstehen
sich inkl. Versandkosten, der Abobetrag
wird jeweils für das laufende Jahr in
Rechnung gestellt. ZÜGE ist Organ des
Eisenbahn-Romantik-Clubs bei der VGB
Verlagsgruppe Bahn GmbH und im

Mitgliedsbeitrag des Clubs bei der VGB
enthalten.

Bankverbindung:

Sparkasse Iserlohn
IBAN: DE20 4455 0045 0000 0890 52
SWIFT/BIC: WELADED1ISL

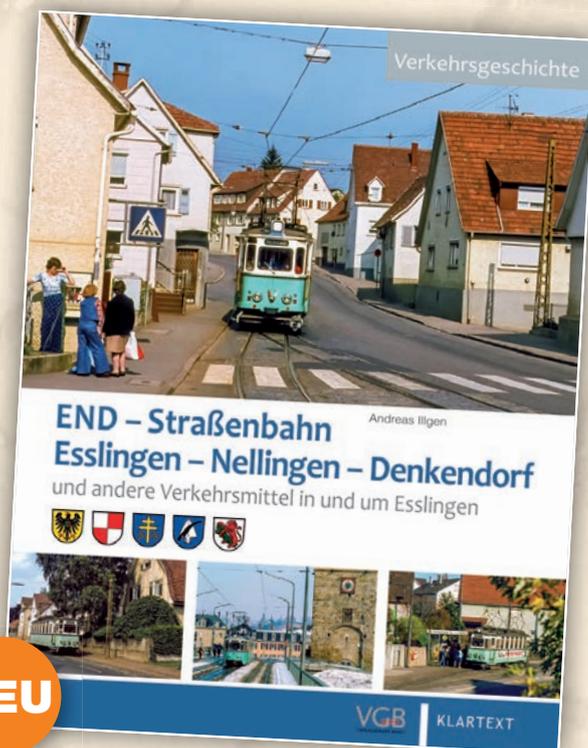
NEUES FÜR IHRE EISENBAHN-BIBLIOTHEK

END – die beliebte Überland-Straßenbahn

Kernpunkt der vorliegenden Publikation ist ein Spaziergang in Bildern entlang der Strecke von Esslingen über Nellingen nach Denkendorf sowie von Nellingen nach Neuhausen in den letzten Betriebsjahren. Einzelne Vergleiche mit aktuellen Aufnahmen zeigen den Wandel in den vergangenen 40 Jahren. Geschichte, Fahrzeuge, Infrastruktur und der Betrieb werden natürlich ebenfalls fundiert beschrieben. Zur Abrundung werden neben dem Straßenbahnbetrieb der END auch die Esslinger Städtische Straßenbahn (ESS) und der daran anschließende Obusverkehr in Esslingen sowie der Busbetrieb der END, die Filderbahn nach Neuhausen und die Stadtbahn nach Nellingen kurz vorgestellt.

184 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
über 350 Fotos, Skizzen und Faksimile

Best.-Nr. 581703 | 39,95 €

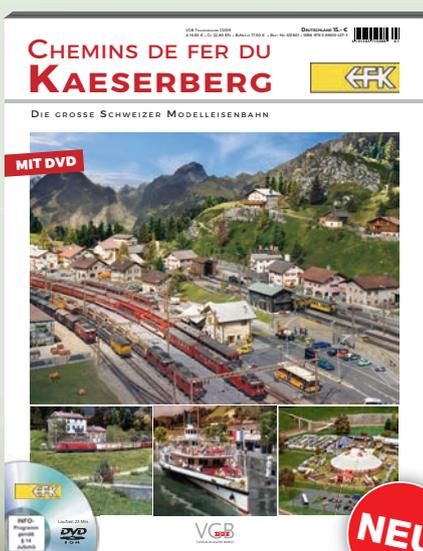


NEU

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

DIE GROSSE SCHWEIZER MODELLBAHN



NEU

Die Chemins de fer du Kaeserberg (CFK) zeigen auf drei Ebenen die Welt der Schweizer Bahnen während der 1990er-Jahre. Dabei sind die Landschaft – ein frei erfundenes Stück Deutschschweiz mit einer Ecke Graubünden – und der Bahnbetrieb bis ins Detail der Wirklichkeit nachempfunden worden. Die Anlage im Maßstab 1:87 umfasst vier Bahnlinien rund um den Kaeserberg, der hier ungefähr die Bedeutung hat, wie der Gotthard für die großen Vorbilder. Auf den über zwei Kilometer langen Modellstrecken der SBB, RhB und KBB (Kaeserbergbahn) sind 120 Züge nach Schweizer und internationalen Vorbildern unterwegs.

Diese Sonderausgabe stellt das Meisterwerk des Anlagenbaus und seine Schöpfer vor. Die beige-fügte DVD enthält eine Filmreportage über die CFK und stellt die „Züge des Monats“ in bewegten Bildern vor.

116 Seiten, Format 23,0 x 29,7 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen,
inkl. Video-DVD mit ca. 97 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 631801 | € 15,-

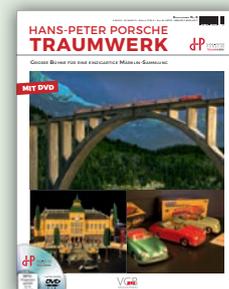
HANS-PETER PORSCHE TRAUMWERK

Exklusive Neuausgabe über ein Museum und eine beeindruckende Modellbahn-Anlage, die seit 2015 das Publikum in ihren Bann ziehen.

116 Seiten, Format 23,0 x 29,7 cm, Klebebindung,
über 150 Abbildungen,

inkl. Video-DVD mit ca. 25 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 631702 | € 15,-



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Neuheit 2019

Öl Jumbo

Es war schon ein beeindruckendes Schauspiel, wenn zwei schwere Güterzugdampflokos der Reihe 44 Öl (ab 1968: 043) in Doppeltraktion die Erzzüge „Langer Heinrich“ mit bis zu 4.000 Tonnen Last und bis zu 80 km/h schnell von Emden Richtung Ruhrgebiet oder Saarland beförderten. Dieser Einsatz der ölgefeuerten Maschinen bildete lange Jahre den Höhepunkt des schweren Güterverkehrs bei der DB.

märklin
TRIX



Vorbild: Schwere Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 44, mit Öl-Tender der Grundform 2'2'T34 der Deutschen Bundesbahn (DB). Schwarz/rote Grundfarbgebung. ÜK-Führerhaus mit nur einem seitlichen Fenster, mit Witte-Windleitblechen der Regelausführung, Vorlauf-Radsatz mit Vollrädern, ohne Rauchkammer-Zentralverschluss, mit Indusi-Magnet einseitig. Lok-Betriebsnummer 44 1264. Betriebszustand um 1962/63.

Highlights:

- **Komplette Neukonstruktion.**
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Durchbrochener Barrenrahmen mit weitgehend freier Sicht zwischen Fahrwerk und Kessel.
- Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel.
- Ideale Güterzug-Dampflokomotive für Ganzzüge mit Selbstentladewagen Erz III d (46210/24129).

märklin
H0

TRIX
H0

Wechselstrom



26928 Dampflokomotive Baureihe 44

Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen.



€ 469,99 *

Gleichstrom



22981 Dampflokomotive Baureihe 44

Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen.



€ 469,99 *

