

Eisenbahn JOURNAL

September
9/2005



Rocos Letzte?

Hintergründe zum Firmenkonkurs



Ellok aktuell: Baureihe 189/ES 64 F4

Schweiz: Nostalgie im Glacier Express

Vorbild + Modell: Preußische S 10¹

Zugbildung: High Noon 1959

(Füllseite)

Die EJ-Lok ist da!

Nun ist Wirklichkeit, was wir schon im Juli-Heft klein angekündigt hatten: Es gibt eine Werbelok des Eisenbahn-Journals!

Seit Ende Juli trägt die 185 534 der Osthannoverschen Eisenbahnen nicht nur das schicke rot/lichtgraue Kleid dieser Gesellschaft, sondern auch vier Aufkleber mit dem EJ-Logo. In diesem foto-genen Gewand pendelt die derzeit einzige Ellok der OHE im Zweita-ges-Rhythmus vor Containerzügen zwischen Ingolstadt und Bremerha-ven, durchquert also fast die ganze Republik in Süd-Nord-Richtung beziehungsweise umgekehrt.

Natürlich würde es uns freuen, wenn der Lok im neuen Outfit möglichst viel Aufmerksamkeit zuteil käme. Um dem etwas nach-zuhelfen – schließlich verbringt

Gewinner des Wettbewerbs ein H0-Modell der OHE-185 (Herstel-ler Piko). Unter den übrigen Ein-sendern verlosen wir zehnmal weitere Modellbahnartikel.

„Unsere“ 185 startet jeweils Montags, Mittwochs und Freitags um 17.26 Uhr in Ingolstadt, hat am darauf folgenden Morgen von 7.15 Uhr bis 8.50 Uhr Aufenthalt in Celle und erreicht jeweils am Dienstag, Donnerstag und Sams-tag um 12.22 Uhr den Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel. Gut sechs Stunden später geht es um 18.57 Uhr wieder zurück gen Celle, von hier um 1.16 Uhr weiter nach Ingolstadt. Dort trifft die Maschine montags, mittwochs und freitags planmäßig wieder um 15.06 Uhr ein. Kurz: An allen Abschnitten der Strecke besteht die Möglichkeit, die EJ-Lok in der einen oder anderen Fahrtrichtung zu fotografieren.

Einsendeschluss des Wettbe-werbs ist der 1. Oktober (Poststem-pel). Beurteilt und gewertet werden die Fotos von der Redaktion des Eisenbahn-Journals. Wie üblich dürfen VGBahn-Mitarbeiter nicht mitmachen und der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Viel Erfolg!

CHRISTOPH KUTTER



Die frisch mit neuen Farbfolien beklebte 185 534 der OHE macht bis mindestens Ende September Werbung fürs Eisenbahn-Journal.

FOTOS MARTIN PIRSICH / OHE

man die heißen Sommertage gemeinhin lieber am See als auf Fotopirsch – rufen wir Sie zu einem kleinen **Fotowettbewerb** auf. Lauern Sie der 185 534 auf und schicken Sie uns Ihr Bild an die Redaktionsadresse, Stichwort „OHE-Lok“. Die besten Aufnahmen werden im Eisenbahn-Journal veröffent-licht. Damit sich das ganze für Sie auch lohnt, winkt dem





TITELBILD: Mit dem H0-Modell der Kohlenstaub-44er kam auch die Nachricht: Der Modellbahnhersteller Roco ist insolvent. Alles über die aktuelle Situation, die Hintergründe und wie es weiter geht ab Seite 56. Das neue 44er-Modell wird auf Seite 50 vorgestellt.

FOTO HELGE SCHOLZ

Vorbild

Galerie

Zeitreise auf Rügen **6**

Ellok aktuell

Baureihe 189/ES 64 F4: Begrenzt grenzenlos **10**

Schweiz

Glacier Express: Reisen wie vor 75 Jahren **22**

Strecken-Porträt

Amberg-Schmidmühlen: Entlang der Vils **26**

BAHN-NOTIZEN

ICE auf „Abwegen“, DB-Schmankerl zum Zugspitzbahn-Jubiläum, Baureihen-News etc. **30**

Vorbild und Modell

Dampflok-Porträt

Pr. S 10¹: Innovatives Wunderwerk **42**

Neues Modell

Pr. S 10¹ von Lemaco **48**



Begrenzt Grenzenlose: Noch werden die DB-189 und die meisten Loks der Dispo-Variante ES 64 F4 nicht interoperabel eingesetzt. Aktueller Überblick • ab Seite 10

Glacier Express wie vor 75 Jahren:

Reisen wie einst – zum großen Jubiläum des „langsamsten Schnellzugs der Welt“ bieten Rhätische Bahn und Matterhorn Gotthard Bahn noch bis Oktober 2005 drei unterschiedliche Sonderzüge und Nostalgie-Angebote • ab Seite 22



Modell

MODELL-NEUHEITEN

Kohlenstaub-44er, Sound-NOHAB usw. **50, 87**

Unter Geiern

Rocos Weg in den Konkurs – und wieder heraus **56**

Anlagenporträt H0

High Noon **58**

Anlagenporträt 0e

Die Stille Pauline / Teil 3 **64**

Ausstellungsanlage

Skandinavien in der Speicherstadt **70**

Anlagenporträt H0

Jubiläääum! **72**

Anlagenbau „Die Modell-Kleinbahn“, Folge 6

Bahnhof Ibachsmühle **78**

Fahrzeugbau

Torf für „Tölz“ **84**

Anlagenbau-Serie „Goldener Oktober“, Folge 3

Tunnelbau **88**

Landschaftsgestaltung

Waldspaziergang **92**

Digital

Ungeregelte DCC-Decoder für H0 **96**

Rubriken

Editorial **3**

Bestellkarten zum Heraustrennen **99**

Bahn & Medien: Neue Bücher, DVDs etc. **104**

Leserbriefe **106**

Auktionen • Börsen • Märkte **107**

Mini-Markt **108**

Fachhändler-Adressen **114**

Sonderfahrten und Veranstaltungen **117**

Vorschau **118**

Impressum **118**

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

UDO KANDLER, URS JOSSI, WOLFGANG LANGMESSER, CHRISTOPH KUTTER



Jubiläääum!

Eine Dorfbrauerei feiert ihren 150. mit vielen Gästen und Besuchern sowie jeder Menge „Drumherum“. Viele Gestaltungsideen für die eigene Anlage • ab Seite 72

„Futter-Fahrzeug“

Für die Modelle torfgefeuerter Lokomotiven der bayrischen Reihe B VI bietet Märklin einen „Munitionswagen“ an. Leider läuft das Fahrzeug auf falschem Fahrgestell. Das kann man ändern • ab Seite 84



Zeitreise


• TEXT UND BILDER VON HELGE SCHOLZ



Gemächlich lässt der Wind die Rapsfelder wogen, spielt mit Birkenblättchen, und Schwalben jagen über die Hügel hinweg den Mückenschwärmen nach. Süd-Rügen Ende Mai. Langsam müht sich eine Dampflok mit ihren wenigen Wagen über die Steigungen der Granitz. Garfitz und Binz hat sie schon hinter sich gelassen und strebt nun dem einsam in Feldern liegenden Haltepunkt Seelvitze entgegen. Nur noch Augenblicke und die tiefschwarze Rauchkammertür wird die warmen

Strahlen der untergehenden Frühsommersonne widerspiegeln. Das Jubilieren in den Lüften unterbricht das scheppernde Tuckern eines betagten Motors. Von fern ein Pfiff und „Räucheraal Oskar“ stoppt sein Gefährt am Seelvitzer Überweg. Auf der Pritsche einige Kannen mit Räucherwaren, die via Putbus zur Kundschaft auf das Festland gelangen sollen. Nicht gerade die stilvollste Versandart, aber doch zweckmäßig – und einträglich obendrein!



A black steam locomotive, numbered 99 4652, is pulling a coal tender. The locomotive is emitting a large plume of white steam from its chimney. It is positioned on a railway track, with a wooden utility pole and a red-roofed building in the background. The foreground is filled with green grass, yellow wildflowers, and large grey rocks. The scene is framed by the dark, leafy branches of a tree on the right and top. The locomotive has "Deutsche Reichsbahn" and "99 4652" written on its side. The tender has "Baujahr 1950" and "Bauart 1950" written on it.

Impression am Haltepunkt Garfitz –
der wahre Reiz der Kleinbahn erschließt sich
mitunter erst aus der „zweiten Reihe“



Gemütlichkeit der sechziger Jahre und ein transparenter Bahnbetrieb bis in den Lokschuppen hinein sind die Markenzeichen, die den Erfolg unzähliger Sonderveranstaltungen des „Rasenden Rolands“ garantieren



Am Brechpunkt der Strecke hat der Lokführer den Regler geschlossen und das Maschinchen rollt mit Schwung in den Haltepunkt hinein. Schon auf der Einfahrtsweiche greifen die Bremsklötze und der letzte Wagen kommt auf dem Übergang zum Stehen. Gerade genug Platz, um dem Gefährt von „Räucheraal Oskar“ die Überfahrt zu gewähren. Vorsichtig rollt er rückwärts an den Güterwagen heran, der Zugführer öffnet die Rolltür und der „Gütertarifpunkt Seelvitze“ ist in Betrieb: Kannen wandern in den Waggon, ein Frachtzettel wird überreicht und schon wartet der nächste Kunde auf seine Ladung aus Binz. Eile ist geboten, denn im Fahrplan folgt ein Reisezug. Schnell die Tür verschlossen und ein Achtungspfeiff zum Vorziehen. Sogleich stampft der Personenzug nach Putbus in den Haltepunkt hinein und überholt den Güterzug. Hochbetrieb in Seelvitze.

So plötzlich wie die Hektik hier in den Wiesen aufgekommen ist, so schnell kehrt wieder Ruhe ein und die Zeitreise ist vorbei. Welches Jahr wir schreiben? 1965? Nein, 2005! Dank des Engagements des Modellbahnclubs Sassnitz und der Mitarbeiter der RüKB war es möglich, diese kleine Geschichte am Rande des Bahnbetriebs zu inszenieren.

Rügen ist für Eisenbahnfreunde immer eine Reise wert. Und wenn dann die 99 4652 für einen Sommer im schwarz-roten Farbleid durch die Granitz dampft, ist das ein „Pflichttermin“!

Die Wogen um die Rügensch Kleinbahn haben sich geglättet. Nach den Kapriolen des letzten Jahres scheint der Bahnbetrieb durch Süd-Rügen wie gewohnt – und von den Urlaubern nicht anders erwartet – weiterzugehen. Das Szenario scheint unvorstellbar: der „Rasende Roland“ hinter verschlossenen Schuppentoren. Die Bäderbahn ist und bleibt als wichtiges Segment in der touristischen Infrastruktur der Urlaubsinsel verankert und der Zuspruch ist ungebrochen.

War sie früher wichtiges Bindeglied zwischen Putbus und den Ostseebädern, fungiert die Strecke heute als Ausflugsbahn. In Verbindung mit den Routen der Personenschiffe ermöglichen abgestimmte Fahrpläne von Kleinbahn und Reederei eine Rundreise zu Wasser und zu Lande – um das Mönchgut und vorbei an der Insel Vilm. Man hat es erreicht: Dank eines soliden Betriebskonzeptes und zahlreicher gut organisierter Sonderfahrten gewinnt der „Rasende Roland“ immer weiter an Popularität! □



Begrenzt Grenzenlose

Wenn dieser Tage die letzte **Mehrsystem-Güterzuglok** der **Baureihe 189** die Allacher Werkshallen von Siemens verlässt, sind seit dem 30. April 2003 insgesamt 100 solcher Elloks an DB Cargo bzw. Railion, 30 als **ES 64 F4** für Dispolok und 18 als **Re 474** an SBB Cargo geliefert worden. Zeit für eine Zwischenbilanz

• VON DR. HELMUT PETROVITSCH



NOCH UNGENUTZT fahren vorläufig die Loks der Baureihe 189 von Railion Deutschland ihre Mehrsystemausrüstung spazieren. Sie werden bisher konventionell im Inlands-Güterverkehr eingesetzt. Hier 189 004 auf der rechten Rheinstrecke unterhalb der Ruine Ehrenfels am 28. Mai 2004. FOTO UDO KANDLER



INTEROPERABEL EINGESETZT sind von den Siemens-Euro-
paloks derzeit nur Dispo-ES 64 F4 im Italien-Verkehr. Am 17. Juni 2005 passieren
hier ES 64 F4-004 und 005 (189 904 und 905) von RTC/Lokomotion mit Zug 43131
den Weiler Ried bei Sterzing an der Brenner-Südrampe. FOTO DR. HELMUT PETROVITSCH





ZUR ZULASSUNG der „Europaloks“ auf fremden Netzen sind neben entsprechenden Stromabnehmern u.a. auch länderspezifische „Zurüstpakete“ nötig. 189 061 bis 080 von Railion z.B. sind begrenzt „grenzenlos“, da sie bisher nur zwei DB-Bügel tragen – hier 189 074 mit einem Güterzug am 20. Mai

2005 im Altmühltal. – Die ÖBB-ES 64 F4 dagegen sind zwar technisch für Italien-Einsätze fit, wegen Fehlens eines Partner-EVU's dort aber noch nicht zugelassen – hier ES 64 F4-006 und 009 (189 906 und 909) mit Zug 44250 am 21. Juni 2005 bei Pöckau südlich Villach. FOTOS JÜRGEN SCHURR, ROBERT ZIRKNITZER





LOK-LANGLÄUFE führen nur fallweise über Systemgrenzen. So werden seit 14. Mai 2005 auch beim R4C-Zuglauf Rotterdam–Brescia (40027/28) die ES 64 F4 der Ferrovie Nord Cargo trotz Italien-Zulassung nur unter AC-15 kV zwischen Emmerich und Chiasso eingesetzt, wie ES 64 F4-089 (189 989)

am 21. Juni 2005, hier bei Wassen am Gotthard mit Hupac-182 600 als Vorspann. – Nur unter 3 kV Gleichstrom fahren die Dispoloks von SBB Cargo Italia, weil das Schweiz-Paket wegen Italien-Problemen ausgebaut wurde. Hier ES 64 F4-095 (189 995) am 22. Juni 2004 in Chiasso. FOTOS DR. HELMUT PETROVITSCH (2)







OHNE EINSATZ gehen die 18 als Re 474 (E 474) an SBB Cargo gelieferten Mehrfrequenzloks vermutlich wieder an Siemens zurück. Die FS-Behörde veranlasste zur Italien-Zulassung zusätzliche Tests, während die meisten der 474er seit Juni 2005 in Chiasso abgestellt waren. FOTO DR. HELMUT PETROVITSCH

Fast schon vergessen ist, dass 1991 die ersten „EuroSprinter“ S 252 der RENFE bereits AC/DC-Zweissystemloks waren. Die Sparversion dieses Typs, die DB-Baureihe 152, hatte im Kurvenlauf die empfundenen Limits des UIC-Kodex 518 bezüglich der quasistatischen Führungskräfte verfehlt. Ihr war somit die Zulassung in Österreich verwehrt, woraufhin die DB die Restbestellungen in Taurus-Loks der Baureihe 182 umwandelte und das Optionsangebot auf die Vier-systemloks 189 umgelegt wurde.

Die Baureihe 189 erhielt leichter ausdrehende Drehgestelle mit vermindertem Achsstand und höher reichenden Sekundärfedern. In ihre Konstruktion sind zwar erprobte Elemente der ÖBB-2016 (ER 20) eingeflossen, dennoch ist ihr Kurvenlauf offenbar auch nicht ganz „das Gelbe vom Ei“. Anderenfalls hätte

Siemens wohl nicht auf der „Innotrans 2004“ als Option für die 189 eine rechnergesteuerte Anbau-Hydraulik präsentiert, die in Gleisradien unter 350 m das Drehgestell mit dem führenden Radsatz aktiv vom Anlauf gegen die Außenschiene weglenkt.

Die theoretischen Einsatzmöglichkeiten der vermeintlichen „Europalok“ in 15 Ländern sind zuletzt in EJ 3/2005 dargestellt worden. Anlässlich der Auftragsvergabe zur Mehrsystem-Baureihe 189 hatte die Presse-Information von DB Cargo am 1. September 1999 so geklungen: „Europa ist der Markt von DB Cargo, also müssen auch die Lokomotiven europaweit fahren können. Zusammen mit den bereits bestellten Zweifrequenzloks der Baureihe 185 bilden die neuen Fahrzeuge den Kernbestand der internationalen Traktion des ab 2000 operierenden europäischen Transport- und Logistikdienstleiters. Von den neuen Lokomotiven erwartet DB Cargo, dass das internationale Geschäft in Kooperation mit den benachbarten Eisenbahnen durchgängiger gestaltbar wird.“

In der Realität sind Lokdurchläufe über Systemgrenzen hinweg für die Siemens-Europaloks bislang eine rare Ausnahme geblieben. Sie beschränken sich im Moment auf den Verkehr von Siemens-Dispoloks ES 64 F4 nach Italien in den Zurstückversionen VD (= Zulassung für D/A/I), VE (D/A/CH/I) und VF (nur CH/I). Der Güterzug-Übergang nach Frankreich (25 kV Wechselstrom) wird DB AG-seitig mit der Baureihe 185 abgedeckt (vgl. EJ 3/2004). Als primäre Nutzung für die 189 würde sich ein Durchlauf in Gleichstromnetze anbieten, wie er mit den 189 081 bis 100 Richtung Niederlande beginnen soll. Die 189 001 bis 060 besitzen zwar Stromabnehmer für fremde Netze, nicht aber „Länder-

Beim Typ ES 64 F4 bzw. 189.9 steht nicht der Einsatz über Systemgrenzen im Vordergrund, sondern die **VERFÜGBARKEIT AUF FREMDEN NETZEN**

pakete“ bezüglich Zugsicherung und Funkausrüstung. 189 061 bis 080 tragen überhaupt nur noch zwei DB-Bügel.

Nach Belgien ist die Güterzugstrecke ab Aachen West nicht durchgehend elektrifiziert. Einsatzabsichten Richtung Polen sind nicht bekannt. Für Tschechien könnten die dortigen extrem niedrigen Störstromlimits eine Zulassung vereiteln. (Die Zweifrequenzloks ÖBB-1116/MAV-1047 haben bis heute keine Bewilligung für CD und ZSR.)

Seit dem 4. April 2005 fahren SBB-Elloks Güterzüge durchgehend von Bellinzona über den Grenzübergang Luino unter 3 kV Gleichstrom bis Busto Arsizio in der Lombardei. Hier hatte Bombardier aber mit den später bestellten Re 484 (aus der TRAXX-Lokfamilie wie DB-185) die Nase vorne gegenüber der noch ausstehenden Italien-Zulassung der Re 474. Im Juni 2005 wurden Re 474 002 bis 018 nach Chiasso überstellt. Die Re 474 sind zwar als „Class 189 VF“ bezeichnet, unterscheiden sich aber von den ES 64 F4 hinsichtlich höherer Ausnutzung der möglichen

Zugkraft bis an die Adhäsions- und Leistungsgrenzen. Die italienische Zulassungsbehörde Cesifer verlangt gesonderte Messfahrtserien zu deren Netzzurückwirkung. Die Re 474 001 befand sich hierzu seit April 2005 beim CDS (Centro di dinamica sperimentale = FS-Versuchsanstalt) in Florenz. Dort war vergleichsweise bereits die ES 64 F4-001 getestet worden. Den Zulassungsbescheid für die 189 VD gab es am 4. April 2004, den für die 189 VE/VF mit Schweizer Zugsicherung erst zum 18. April 2005. (Bei Redaktionsschluss Ende Juli stand die 474-Übernahme durch SBB Cargo überhaupt in Frage!)

Die Verkehrspolitik hatte einst die Zweissystem-„Brennerloks“ der ÖBB-Reihe 1822

und des FS-Typs E 412 mit der angeblich enormen Zeiteinsparung durch Wegfall des Lokwechsels begründet (in Wirklichkeit brauchte dieser auch damals netto nicht einmal zehn Minuten). Die heutige Betriebsrealität der Open-Access-Zugbetreiber spricht dieser damaligen Argumentation überhaupt Hohn: Nicht der Langlaufeinsatz über Systemgrenzen hinweg steht im Vordergrund, sondern die Verfügbarkeit zugelassener eigener Triebfahrzeuge auf fremden Netzen.

Für einen Einsatz auf dem italienischen Netz benötigen fremde Loks zusätzlich zur Typengenehmigung die Immatrikulation durch ein zugelassenes EVU. Am Fehlen eines Kooperationspartners oder einer eigenen dortigen Tochterfirma scheiterte bisher der interoperable Durchlauf der ÖBB-Dispoloks ES 64 F4-006 und 008 bis 010 nach Italien. (SBB Cargo und Railion sind jeweils durch Übernahme bestehender italienischer Zugbetreiber zu nationaler Lizenz und Sicherheitsbescheinigung gekommen.)

Der italienische Netzbetreiber RFI (Rete Ferroviaria Italiana) schreibt den lizenzierten EVU bei der Immatrikulation eine Loknummernanschrift vor, der zwei Buchstaben als Kennung des Betreibers nachgestellt sind. Die ES 64 F4 laufen in Italien als E 189 9xx entsprechend ihrer LZB-Kennung. Der Suffix RT steht für Rail Traction Company, Ferrovie Nord Cargo führt das Kürzel FM der Mutterfirma Ferrovie Nord Milano. SR für die Loks von SBB Cargo Italia leitet sich aus dem anfänglichen Firmenwortlaut Swiss Rail Cargo Italy her.

Das immer wieder genannte grüne Spitzensignal rechts wurde unnötig, ehe noch eine ES 64 F4 den ersten kommerziellen Einsatz in Italien absolviert hatte. Der betreffende Punkt (Ankündigung eines in Gegenrichtung folgenden, dem Streckenpersonal nicht durch Zirkular bekanntgegebenen Sonderzuges) entfiel mit Berichtigung der RFI-Signalordnung im Februar 2004. Eine Fleißaufgabe war auch die 2060 mm breite Stromabnehmerpalette für Ungarn: Bereits seit 6. Mai 2002 kann das

ES 64 F4 / E 189.9 im interoperablen Einsatz (Stand: 15. Juni 2005)

RAIL TRACTION COMPANY / LOKOMOTION:

München–Brenner seit 18.5.2004; Brenner–Verona seit 6.5.2004; Version 189 D, Durchlauf Brenner zugelassen seit 10.1.2005

Loks E 189.9 RT:

ES 64 F4-001 bis 005 / E 189 901 bis 905 seit Mai 2004 (Logos RTC/Lokomotion)

ES 64 F4-014, 017, 018 / E 189 914, 917, 918 seit Frühjahr 2005 (ohne Seitenwand-Dekor)

SBB CARGO ITALIA:

Chiasso–Desio und Domodossola–Novara seit 22. November 2004; Loks interimweise rückgebaut von Version 189 E auf D (ohne SBB-Zugsicherung); Version D Einsatz nur in Italien

Loks E 189.9 SR:

ES 64 F4-011 bis 013 / E 189 911 bis 913 seit März 2005 (interimweise)

ES 64 F4-090 bis 093 / E 189 990 bis 993 November 2004 bis Februar 2005 (interimweise)

ES 64 F4-094 bis 098 / E 189 994 bis 998 seit 15.11.2004 (Mietloks im SBB-Bestand)

FERROVIE NORD CARGO:

Anfangs Version 189 D im inneritalienischen Einsatz ab 16.2.2005; RFI-Zulassung (Italien) für Version E (Durchlauf Deutschland, Österreich, Italien, Schweiz) erteilt am 18.4.2005; Einsatz mit R4C-Zug (Rotterdam–Waalhaven)–Emmerich–Chiasso(–Brescia) seit 14.5.2005

Loks E 189.9 FM:

ES 64 F4-088, 099 / E 189 988, 999 FNC fabrikneu ab 23.12.2004 (Dekor FNM)

ES 64 F4-089 / E 189 989 Reserve bei FNC (Design Asien-Europa-Express)

ES 64 F4-091, 092 / E 189 991, 992 FNC ab 1.3.2005 (zuvor SBB, Dekor European Bulls)

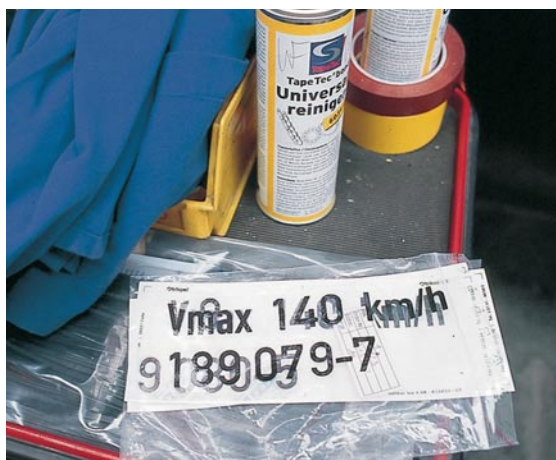
ES 64 F4-093 / E 189 993 FNC ab 1.3.2005 (zuvor SBB, Dekor FNM)



„Grenzenlose“ im neuesten Outfit:
ES 64 F4-091 und 092 bzw. E 189 991 und
992 von Ferrovie Nord Cargo kommen
seit 14. Mai 2005 mit dem R4C-Zug
zwischen Emmerich und Chiasso zum
Einsatz und tragen seit kurzem das
European-Bulls-Design (vgl. EJ 5/2005).
Anstelle von Rückspiegeln verfügen
die Loks mit der Zurüstung VE über
rückgewandte Videokameras.
FOTOS JÜRGEN HÖRSTEL (3)



**Letzter „Feinschliff“ für Railion-
189er in München-Allach:**
An 189 079 werden per Folien die
verschiedenen Logos und Aufschriften
angeklebt. Dieser Tage wird in den
Siemens-Werkshallen die letzte 189
fertig gestellt sein.
FOTOS ANDREAS RITZ (2)



gesamte MAV-Netz mit DB-/ÖBB-Wippen befahren werden, weshalb die ungarischen „Tauri“ des Typs 1047.0 und 1047.5 ausschließlich solche tragen.

SBB Cargo fährt mit den Dispoloks ab Chiasso und Domodossola ausschließlich auf 3-kV-Gleichstromstrecken der FS. Andererseits kommt die seit Mai 2005 bis Emmerich laufende Dispo-189 der Mailänder Nordbahn erst in Chiasso an den R4C-Zug und fährt somit auf der gesamten Laufstrecke nur unter 15 kV Wechselstrom.

Systemwechselnde Lokläufe gibt es derzeit nur fallweise am Brenner. Seit Mai 2004 waren die ES 64 F4-001 bis 005 (E 189 901 bis 905) in Diensten von Lokomotion/RTC nur wechselweise nördlich oder südlich des Brenners zum Einsatz gekommen und hatten im Grenzbahnhof anfänglich auch nicht mit eigener Kraft umsetzen dürfen. Mitunter entstand das absurde Bild, dass sich typengleiche Mehrsystemloks gegenseitig herumbugsierten. Anfang 2005 waren die diesbezüglichen Hindernisse ausgeräumt. Am 10. Januar 2005 fuhr DGS 48827 (BMW-Neuwagenzug München Nord–Verona Q.E.) erstmalig mit der durchlaufenden ES 64 F4-001.

Jeder Zug über 1100 t benötigt über die Brenner-Nordrampe sowohl Vorspann- als auch Schiebelok. Lokomotion reihte die nach Verona durchlaufende ES 64 F4 (E 189.9 RT) jeweils ab München an die Zugspitze. So konnte sie am Brenner ohne Zutun des FS-Verschubs die dahinter laufende ES 64 U2 wegziehen und in den AC-Bereich zurückstoßen, um sich dann ihrerseits wiederum vor den angekommenen Zug zu setzen. An die Stelle des üblichen Lokwechsels war somit nichts anderes als ein Ausreihverschub ähnlichen Zeitaufwandes getreten.

Nach einer Woche wurde der interoperable Umlauf der ES 64 F4 unter diesen Umständen wieder gestoppt. Lokdurchläufe am Brenner bilden eher die Ausnahme als die Regel.

„Europalok“-FOTO-TIPPS

Folgende Umläufe verkehren regelmäßig:

ES 64 F4 / E 189 RT-Doppeltraktion (RTC):

DGS 43126 Verona Q.E. 12.37 – Brenner an 16.23 (Di–Sa); Doppeltraktion wendet an Di–Do auf DGS 43131 Brenner ab 17.56

ES 64 F4 / E 189 SR-Doppeltraktion (SBB):

Hupac-Zug 43681 Domodossola II 7.21 – Novara B. 9.23 via Borgomanero (Mi–Fr); an So 43685 Domo. ab 12.20 – Novara 15.12

ES 64 F4 / E 189 FM (FNC):

DGS 40027 Emmerich 22.27 – Basel Muttenz 9.08/10.48 – via Othmarsingen – Rotkreuz – Schwyz 12.44/13.15 – Bellinzona 15.42/15.49 – Chiasso SM 17.02 an Di–Fr (Basel–Chiasso Vorspann 182 600 Hupac oder E 189 FM) – DGS 40028 Brescia 21.47 – Freiburg 8.17/ 9.09 – Bonn-Beuel d 15.33 – Emmerich 18.12; verkehrt Di–Do, Sa

(Stand Juni 2005; alle Angaben ohne Gewähr)

Die Mehrsystemfähigkeit der RTC-ES 64 F4 wird zumeist nur zum Umsetzen mit eigener Kraft der unter 15 kV Wechselstrom ausge-rollten Loks am Nordkopf genutzt (wie auch FS-E 412/RTC-EU 43).

Das abgebügelte Einfahren unter den in Bahnhofsmitte getrennten Fahrdrabt ist eine technische Notwendigkeit. Die Systemtrennung wird in den FS-Grenzbahnhöfen Tarvis, Innichen und Brenner – von der 15-kV-Wechselstromseite her betrachtet – von einem 5 m langen geerdeten Fahrdrabt und einem 30 m langen Neutralabschnitt gebildet.

Bei versehentlicher Einfahrt mit nicht gesenktem Stromabnehmer entsteht am ersten Trenner ein Erdkurzschluss, der den Fahrlinienschalter im rückgelegenen ÖBB-Unterwerk auslöst. Durch die Abschaltung wird eine Spannungsverschleppung über einen Abreißlichtbogen in die neutrale Zone verhindert, das Nullspannungsrelais löst den Lokhaupt-

schalter. In Chiasso dagegen fehlen solche geerdeten Zwischenabschnitte, so dass die Mehrsystem-Rangierloks Ee 3/3 IV die Trennungen (leistungslos) mit angehobenem Stromabnehmer befahren können.

Nachfolgetyp 1216 / ES 64 U4

Die Zukunft wird der Universal-Mehrsystemlok ES 64 U4 gehören, deren Fertigung als ÖBB-1216 und SZ-541 aber erst nach Zulassung der Prototypen in den vorgesehenen Einsatznetzen anlaufen soll. Am 31. März 2005 lud Siemens zum Rollout der 1216 001, der ersten Maschine dieses eleganten Mehrsystem-Loktyps. In dem etwas längeren und niedrigeren „Taurus 3“ mit 230-km/h-Fahrwerk steckt die IGBT-Umrichtertechnik der Güterzuglok 189. Die ÖBB haben ihre 1998 getätigte Rahmenbestellung über 400 Loks der Reihen 1016/1116 um 68 Stück der Reihe 1116 gekürzt und stattdessen die wertgleiche Lieferung von 50 Exemplaren 1216 in den Jahren 2006 bis 2007 vereinbart. Die ÖBB setzen trotz Unternehmensgliederung weiterhin auf einen universell verwendbaren Lokpark ohne Aufteilung nach Personenverkehr und Güterverkehr; die ÖBB-Traktion GmbH ist eine gemeinsame Tochterfirma der beiden selbstständigen Transportbereiche.

Die Prototyploks 1216.001 bis 003 repräsentieren die Subtypen ES 64 U4-A, C und B mit der länderspezifischen Ausrüstung für die 3-kV-Gleichstromnetze in Italien und Slowenien (A), Slowenien (B) und Tschechien/Slowakei (C), zusätzlich zur Eignung für Wechselstrom 15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz. Die Systemmöglichkeit 1500 V Gleichstrom wird von den ÖBB nicht benötigt. Als Vorleistung auf die 20 als SZ 541 bestellten ES 64 U2-A gingen im März 2005 die Dispo-ES 64 F4-015 und 016 fabrikneu zum Probebetrieb nach Slowenien, im Juli 2005 auch ES 64 F4-009 und 010 der ÖBB. □



Elegante Mehrsystem-Nachfolgerin der Siemens-Europaloks: Die neue ÖBB-Reihe 1216 entstand aus einer Symbiose von ES 64 F4 bzw. 189 (Elektrik) und Taurus (Form und 230-km/h-Drehgestelle). Hier 1216 001 bei der Präsentation am 31. März 2005 bei Siemens in München-Allach. FOTO DR. HELMUT PETROVITSCH

Technische Daten 189, Railion / ES 64 F4, Dispolok

Indienststellung	2003–2005	Fahrzeugbegrenzung	UIC 505-1
Hersteller	Siemens Transportation Systems	Einsatzbereich Temperatur / Höhe	-30° bis +50° / bis 1400 m über NN
Radsatzanordnung / Spurweite	Bo'Bo' / 1435 mm	Länge ü. Puffer	19580 mm
Anzahl und Typ der Stromabnehmer	4 x SBS 2T	Breite	3000 mm
Spannungssysteme	AC: 15 kV 16,7 Hz und 25 kV 50 Hz DC: 3 kV und 1,5 kV	Drehzapfenabstand	9900 mm
Dauerleistung	AC: 6400 kW DC: 6000 kW (3 kV) bzw. 4200 kW (1,5 kV)	Raddurchmesser neu / abgenutzt	1250 mm / 1170 mm
Fahrmotor/Antrieb	Integrierter Tatzlagerantrieb	Kleinst befahrbarer Bogenradius	100 m
Stromrichter	Wassergekühlter HV-IGBT-Stromrichter mit integriertem Antriebssteuergerät SIBAS 32	Bremse	KE – GPR – E mZ (D) [ep
Leittechnik	Zwei zentrale Steuergeräte in SIBAS 32 mit integrierter AFB, ZWG, Sifa und zentraler Diagnose, drei Farbdisplays pro Führerraum für Funktionen Diagnose, DMI und EbuLa	Dynamische Bremse AC/DC	Netzbremse, fahrdrahtspannungs-unabhängig, Widerstandsbremse
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h (optional 230 km/h)	Steuerung für Mehrfachtraktion	ZMS, kompatibel zu Baureihen 101, 145, 146, 182, 185
Anfahrzugkraft	300 kN	Wendezugsteuerung	ZDS, kompatibel zu Baureihe 120
Dauerzugkraft	270 kN	Zugbeeinflussung / Zugfunk	ZWS
Gesamtgewicht	87 t		LZB 80 MVB, PZB 90 / ZFM 90 (Option ZFM 21)
Mittlere Radsatzlast	ca. 21,75 t		

*Alle Angaben gelten weitestgehend auch für die SBB-Variante Re 474

Lieferdaten 189, Railion / ES 64 F4, Dispolok

Baureihe 189 Railion

Lok-Nr.	Abnahme	Lok-Nr.	Abnahme
189 001 ¹	14.04.03	189 048	01.07.04
189 001 ²	02.10.03	189 049	19.07.04
189 002 ¹	14.04.03	189 050	19.07.04
189 002 ²	23.10.03	189 051	23.07.04
189 003 ¹	14.04.03	189 052	02.08.04
189 003 ²	14.11.03	189 053	20.08.04
189 004	26.06.03	189 054	24.08.04
189 005	18.07.03	189 055	07.09.04
189 006	26.06.03	189 056	17.09.04
189 007	03.07.03	189 057	21.09.04
189 008	17.07.03	189 058	07.10.04
189 009	23.07.03	189 059	08.10.04
189 010	05.08.03	189 060	22.10.04
189 011	12.08.03	189 061	24.11.04
189 012	22.08.03	189 062	24.11.04
189 013	10.09.03	189 063	29.11.04
189 014	26.09.03	189 064	25.11.04
189 015	18.09.03	189 065	08.12.04
189 016	01.10.03	189 066	14.12.04
189 017	22.10.03	189 067	20.12.04
189 018	14.10.03	189 068	21.12.04
189 019	23.10.03	189 069	26.01.05
189 020	29.10.03	189 070	04.02.05
189 021	06.11.03	189 071	31.01.05
189 022	19.11.03	189 072	17.02.05
189 023	26.11.03	189 073	28.02.05
189 024	02.12.03	189 074	03.03.05
189 025	10.12.03	189 075	23.03.05
189 026	17.12.03	189 076	04.04.05
189 027	19.12.03	189 077	18.04.05
189 028	20.01.04	189 078	22.04.05
189 029	27.01.04	189 079	04.05.05
189 030	05.02.04	189 080	25.05.05
189 031	05.02.04	189 081	08.06.05
189 032	16.02.04	189 082	15.06.05
189 033	26.02.04	189 083	24.06.05
189 034	26.02.04	189 084	28.06.05
189 035	26.02.04	189 085	04.07.05
189 036	08.03.04	189 086	11.07.05
189 037	16.03.04	189 087	20.07.05
189 038	25.03.04	189 088	28.07.05 ³
189 039	02.04.04	189 089	22.07.05 ³
189 040	07.04.04	189 090	02.08.05 ³
189 041	16.04.04	189 091	08.08.05 ³
189 042	30.04.04	189 092	25.08.05 ³
189 043	18.05.04	189 093	29.08.05 ³
189 044	18.05.04	189 094	07.09.05 ³
189 045	07.06.04	189 095	16.09.05 ³
189 046	09.06.04	189 096	27.09.05 ³
189 047	22.06.04	189 097	07.10.05 ³

ES 64 F4 Dispolok

Dispolok-Nr.	LZB-Nr.	Abnahme
ES 64 F4-001	189 901	04.03.04
ES 64 F4-002	189 902	09.09.03
ES 64 F4-003	189 903	22.03.04
ES 64 F4-004	189 904	23.03.04
ES 64 F4-005	189 905	23.03.04
ES 64 F4-006	189 906	29.04.04
ES 64 F4-007	189 907	07.06.04
ES 64 F4-008	189 908	01.07.04
ES 64 F4-009	189 909	01.07.04
ES 64 F4-010	189 910	03.05.04
ES 64 F4-011	189 911	20.12.04
ES 64 F4-012	189 912	25.01.05
ES 64 F4-013	189 913	08.02.05
ES 64 F4-014	189 914	08.02.05
ES 64 F4-015	189 915	04.03.05
ES 64 F4-016	189 916	10.03.05
ES 64 F4-017	189 917	06.04.05
ES 64 F4-018	189 918	21.04.05
ES 64 F4-088	189 988	22.03.04
ES 64 F4-089	189 989	14.04.04
ES 64 F4-090	189 990	14.04.04
ES 64 F4-091	189 991	22.04.04
ES 64 F4-092	189 992	30.04.04
ES 64 F4-093	189 993	26.05.04
ES 64 F4-094	189 994	05.11.03
ES 64 F4-095	189 995	18.03.04
ES 64 F4-096	189 996	18.03.04
ES 64 F4-097	189 997	18.03.04
ES 64 F4-098	189 998	26.02.04
ES 64 F4-099	189 999	18.03.04

Anmerkungen:

¹ Nummer-Erstbesetzung; als ES 64 F4-003 bis 005 bzw. 189 903 bis 905 zu Siemens-Dispolok (22./23.03.04); derzeit RTC-Mietloks 189 903 RT bis 905 RT

² Nummer-Zweitbesetzung

³ geplantes Abnahmedatum bei Redaktionsschluss mit Stand vom 20. Juli 2005

Reisen wie vor 75 Jahren

Als Geschenk zum **Glacier Express-Jubiläum** bieten Rhätische Bahn und Matterhorn Gotthard Bahn ihren Gästen von Juni bis Oktober drei unterschiedliche Sonderzüge. Wegen der großen Nachfrage soll es 2006 weitere ähnliche **Nostalgie-Angebote** geben • VON BEAT MOSER

Mit beschränktem Komfort reist es sich im so genannten Nostalgie Glacier Express, der an fünf Wochenenden zwischen St. Moritz und Zermatt rollt. Seine restaurierten Wagen aus den Jahren 1889 bis 1910 befördern historische Elektro- und Dampfloks von Rhätischer Bahn (RhB), Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) und von der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB). Das zweitägige Programm schließt eine Übernachtung in Andermatt, Oberwald oder Gletsch ein.

Gediegen und fürstlich präsentiert sich dagegen der Alpine Classic Glacier Express mit zwei RhB-Salonwagen und einem Gourmino-Speisewagen. Wenn möglich wird hier auch der original aufgearbeitete Wagen AB 2121 der Zermatt-Bahn mitgeführt, der heute wie anno 1937 mit Abteilen aller drei Klassen eingerichtet ist. Dieser Luxuszug fährt an fünf Wochenenden und nimmt jeweils nur 60 Reisende mit.

An den meisten Sommer-Wochenenden ist der Panorama Glacier Express zwischen dem Oberengadin und dem Matterhorn unterwegs. Seiner aus vier MGB-Aussichtswagen bestehenden Komposition wird auf der gesamten, 285 Kilometer langen Strecke auch der Jumbo-Speisewagen mitgegeben, der damit erstmals zwischen Brig und Zermatt bewundert werden kann.

Drei Jubiläumsloks

Aus Anlass des 75. Geburtstages des Glacier Express wurden drei verschiedene Loktypen mit zeitlich befristeten Werbeanschriften ausgestattet. So tragen heute die beiden MGB-Elloks HGe 4/4 II Nr. 4 und 106 an ihren Seitenwänden das offizielle Jubiläumssignet im Großformat. Die RhB ließ ihre Ge 4/4 III Nr. 651 vollständig umgestalten, womit diese seit Mitte April in den Farben Rot und Silber sowie mit dem Slogan „Glacier on Tour“ durch Graubünden rollt. Die Krokodillok Ge 6/6 I Nr. 412 erhielt sogar einen dunkelblauen Anstrich, damit sie farblich besser zu den Salonwagen des Alpine

Mit großen Anschriften am Lokomotivkasten weist man auf das Jubiläum hin: Alpine Classic Express bei der Medienfahrt am 5. Juni 2005 auf der Ostseite des Oberalppasses.

Foto Urs Jossi





Gelungene Überraschung: Das blaue Krokodil Ge 6/6 I Nr. 412 bei der Jubiläumsfahrt mit geladenen Gästen am 18. Juni 2005 vor Zug 907 zwischen Trun und Disentis. In der Mitte der Jumbo-Speisewagen. Foto Urs Jossi (2)

man Express passt (vgl. EJ 8/ 2005). Diese Maßnahme hat nicht überall Freude ausgelöst, doch soll das historische Fahrzeug später wieder sein ursprüngliches braunes Farbleid zurückerhalten.

Vor den kommerziellen Fahrten wurde der Glacier Express in seinen drei Zeitepochen den internationalen Medien und den Reiseveranstaltern sowie geladenen Gästen aus Politik und Wirtschaft vorgeführt. Vom 3. bis 5. Juni 2005 reisten 130 Journalisten aus aller Welt über Zermatt nach St. Moritz. Die landschaftlichen Sehenswürdigkeiten durften sie vorerst aus dem modernen Panoramazug bis Oberwald genießen, um dann den Rhonegletscher und den Furkapass vom Mittagstisch im Traditionshotel Glacier du Rhône in Gletsch und aus dem Reisebus heraus bewundern zu können. In Realp erhielt später die DFB Gelegenheit zu einer umfassenden Präsentation ihres Arbeitsdienstbetriebs. Als Höhepunkt gab es eine Dampfzugfahrt nach Tiefenbach. Da die Schneerräumung noch im Gange war, ließen sich Schaufahrten auf die Furka oder ins Wallis leider nicht realisieren.

Nach der Übernachtung in Andermatt durfte im Alpine Classic Glacier Express via Disentis nach Stuls-Stugl mitgefahren werden. Dort stieg die Mediengruppe in den RhB-Nostalgiezug um, der nach einem Zwischenhalt in Bergün (Albula-Bahnmuseum und UNESCO-Kulturerbe) den Endbahnhof St. Moritz erreichte.

Als offizielle Jubiläumsfahrt war eine Reise vom 17. bis 19. Juni 2005 angekündigt, die in der Präsentation des neuen Glacier Express 2006 (siehe Kasten) und einem Galadiner in Zermatt gipfelte. Diesmal starteten die geladenen Gäste in St. Moritz mit den fast 100-jährigen Zweiachswagen und ließen sich mit einem Zwischenhalt in Stuls nach Reichenau-Tamins befördern. Dort wechselte man in die Pullman-Garnitur, um bei einem weiteren Stopp in Trun unter freiem Himmel mit einem Apero erfrischt zu werden. Dabei kam es zu einer ersten Begegnung mit der blauen Krokodillok Ge 6/6 I Nr. 412. Zur großen Überraschung durfte die „alte Dame“ dann von Trun aus den fahrplanmäßigen Glacier Express Zug 907 mit Aussichts- und Jumbo-Speisewagen nach Disentis befördern, was speziell die Fotografen begeisterte. Die Fortsetzung der Reise nach Andermatt, Brig und Zermatt erfolgte dann im Panoramazug, wo man vom Elvetino-Team kulinarisch umsorgt wurde.

Eine letzte offizielle Feier wird am 3. September 2005 in Andermatt stattfinden, wozu dann noch Vertreter von Kanton und Gemeinden eingeladen sind.

Mit Dampf über die Furka

Vom Jubiläum des Glacier Express und der damit verbundenen Publizität profitiert auch die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), die an einigen Wochenenden mit allen drei verfügbaren Zuggarnituren zwischen Realp und Gletsch pendelt. Sie demonstriert den aus aller Welt angereisten Gästen die einzigartige Technik der Dampfepoche, die zwischen 1926 und 1942 auf der FO-Strecke noch zu erleben war. Außerdem ermöglicht sie den Reisenden den berühmten Blick auf den Rhonegletscher, der ja dem langsamsten Schnell-

Jubiläumslök Ge 4/4 III Nr. 651 im modernen Glacier Express-Look.



Die Nostalgie-Garnitur der MGB führt das BVZ-Krokodil an.



Die Jubiläums-Sonderzüge aus drei Epochen

Nostalgie Glacier Express

RhB: St. Moritz–Disentis–St. Moritz

Traktion: Ge 6/6 I Nr. 412, 414 oder 415 (Baujahr 1925 bis 1929)

Wagen: Zweiachswagen A 1102 Belle Epoque (1903), B 2138 Filisurer-Stübli (1903), D 4052 Rhätia-Stübli (1913) und drei Drehgestellwagen B 2245 bis 2247 (1928 bis 1933)

FO: Disentis–Realp–Disentis

Traktion: HGe 4/4 I Nr. 32, 33, 36 oder 37 (Baujahr 1940 bis 1956)

Wagen: Zweiachswagen B 2060 Rastatt (RhB 1906), C 2012 Samedrin (RhB 1889), roter DFB-Zweiachser B 2204 (1913; ehemals FO), B 2212 oder 2214 (ehemalige Sanitätswagen RhB/DFB 1913) und ein Gepäckwagen der Serie Gb-v 4433 bis 4444 (MGB)

DFB: Realp–Gletsch–Realp

Traktion: Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 oder Nr. 9 (Baujahr 1913/14)

Wagen: Kobaltblaue Reisezugwagen C 2353 (1889), B 4229 (1935) und ABD 4554 (1927) sowie C 2354 (1889), B 4253 (1927) und ABD 4558 (1925)

BVZ: Zermatt–Oberwald–Zermatt

Traktion: HGe 4/4 Nr. 11 oder 15 (Baujahr 1929/30)

Wagen: Reisezugwagen AB 2121 Premier Glacier Express (1906), WR-S 2227 Bistro (1910), B 2225 (1890), B 2226 Open Air sowie ein Gepäckwagen der Serie Gb-v 4433 bis 4444 (MGB) am Haken. Der offene Aussichtswagen B 2226 entstand aus dem 1931 für den Glacier Express gebauten BVZ-Salonwagen ABü 101. Der AB 2121 besitzt je ein Abteil der 1., 2. und 3. Klasse.

Alpine Classic Glacier Express

Traktion: Ge 6/6 I Nr. 412 (RhB), HGe 4/4 I Nr. 32, 33, 36 oder 37 (FO), HGe 4/4 I Nr. 11 oder 15 (BVZ)

Wagen: Pullman-Salonwagen As 1143 und 1144 (mit Zahnradbremse), Begleitwagen D2 4062 und ein Gourmino-Speisewagen WR 3810 bis 3812

Panorama Glacier Express

Traktion: Jubiläumsloks Ge 4/4 III Nr. 651 (RhB), HGe 4/4 II Nr. 4 und 106 (MGB)

Wagen: vier Wagen der Serie As 4021 bis 4030 oder 2011 bis 2014 und der Jumbo-Speisewagen WR 3816+3817 (neu im blauen Gourmino-Anstrich)

zug der Welt den Namen gab. Anlässlich einer Feierstunde zum 20-jährigen Bestehen ihrer Betriebsgesellschaft durfte die DFB-Geschäftsleitung weitere positive Meldungen verbreiten: Ein in Amerika reich gewordener Schweizer hat drei Millionen Schweizer Franken gespendet, damit der Abschnitt Gletsch–Oberwald bis 2008 wieder aufgearbeitet werden kann. Gleichzeitig konnte man von der Matterhorn Gotthard Bahn und Rhätischen Bahn gut erhaltenes Rollmaterial übernehmen. Die Rhätische Bahn übergab die beiden roten, 1913 in Dienst gestellten Zweitklasswagen B 2212 und 2214 mit Zahnradbremse, die in den 1960er-Jahren für Einsätze im Militär-Sanitätszug umgebaut worden waren.

Einer dieser Wagen wird in diesem Sommer auch im Nostalgie Glacier Express zwischen Disentis und Realp eingesetzt. Die MGB hingegen überließ der Dampfbahn mehrere, nach der Fusion überzählige Güterwagen der offenen und gedeckten Bauart. Dies ermöglicht es der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, alte und historisch unbedeutende Baudienstwagen abzubauen. □



Die DFB präsentiert den Glacier Express aus der Dampfepoche. FOTO BEAT MOSER (2)

Glacier Express der Zukunft

Anlässlich der Jubiläumsfeier wurden der Öffentlichkeit auch die bereits bei Stadler Rail in Altenrhein im Bau befindlichen Kompositionen „Glacier Express 2006“ präsentiert: Die in festgekuppelten Einheiten verkehrenden Wagengruppen werden einen Anstrich in der Kombination der Farben Eisblau und Rot tragen und seitlich die Schweizer Flagge zeigen. Der jeweils in Zugmitte laufende Servicewagen wird in vollroter Farbe und mit dem großformatig aufgeklebten Signet des Glacier Express in Erscheinung treten.

Die Konstruktion der Wagenkästen ist dem Pininfarina-Design von 1993 nachempfunden, während die Inneneinrichtung den Anforderungen nach modernster und möglichst funktionaler Bauweise entspricht. Es handelt sich hier um eine modifizierte Ausstattung der Bernina-Panoramawagen der zweiten Serie, die momentan ebenfalls in den Stadler-Werkhallen entstehen. Die aus sechs Wagen mit Aussichtsabteilen gebildeten Garnituren werden für die bei der MGB maximal zulässige Anhängelast von 135 t konzipiert. Jede Komposition verfügt über zwei Reisezugwagen mit je 30 bis 36 Sitzplätzen 1. Klasse. Drei weitere Fahrzeuge der 2. Klasse bieten je 48 Passagieren Platz. Auch behinderte Reisende finden entsprechend angepasste Einrichtungen. Die Informationen zur Reise werden den Gästen in allen notwendigen Sprachen über Kopfhörer übermittelt. Als Neuheit gelten die vier Servicewagen mit der leistungsfähigen Frischküche und dem Barabteil. Die warmen Speisen werden ausschließlich in den mit Tischen ausgestatteten Abteilen der Panoramawagen serviert. Die Verpflegung in den RhB- und MGB-Zügen (und somit auch im Glacier- und Bernina-Express) wird künftig nicht mehr Elvetino, sondern dem international erfahrenen Catering-Unternehmen Rail Gourmet übertragen. Dieses will eine in Chur ansässige Tochterfirma gründen, die auch über eine Betriebsbasis in Brig oder Visp verfügen wird. Die mit Investitionen von 60 Mio Schweizer Franken beschafften vier Züge werden ab Mai 2006 in Dienst gestellt und vorerst ausschließlich auf der Originalstrecke zwischen St. Moritz und Zermatt verkehren. **BM**

Der neue Glacier Express 2006 setzt sowohl bei der Inneneinrichtung als auch beim Design der Wagenkästen neue Maßstäbe. Ab Mai 2006 werden vier Einheiten Reisende wie Fotografen begeistern.

FOTO MGB/RhB



Entlang der Vils

Erst im Jahr 1910, als sich die Stadt Amberg in der Oberpfalz schon zu einem Knotenpunkt im regionalen Bahnverkehr entwickelt hatte, wurde auch die **Lokalbahn nach Schmidmühlen** eröffnet. Doch schon 1988 wurde die Vilstalbahn nach nur 78 Jahren stillgelegt • VON UDO KANDLER

Die oberpfälzische Stadt Amberg wurde im Zuge der Ostbahnstrecke Nürnberg–Schwandorf–Regensburg 1859 verkehrsmäßig an die Eisenbahn angebunden. Obwohl von der industriell regen Stadt wichtige Impulse zum Bau der Eisenbahn ausgingen, sollte deren weitere Entwicklung im Umland nur langsam voranschreiten. Und doch mauserte sich Amberg zu einer Drehscheibe für den lokalen Eisenbahnverkehr.

Bis die Bahn entlang der Vils nach Schmidmühlen realisiert werden konnte, galt es von Amberg aus zunächst zwei andere Lokalbahnen zu bauen: im ausgehenden 19. Jahrhundert die Strecke nach Schnaittenbach, die am 8. Oktober 1898 ihren Betrieb aufnahm, und die am 7. Dezember 1903 eröffnete Strecke nach Lauterhofen.

Die Entscheidung für den Bau der Lokalbahn Amberg–Schmidmühlen war ein denkbar langwieriger Prozess. Zunächst standen diverse Varianten zur Debatte, die aus unterschiedlichen Richtungen über Schmidmühlen nach Hohenfels bzw. Hohenburg geführt werden sollten. Im Wesentlichen waren es aber die beiden Varianten von Amberg bzw. Schwandorf über Schmidmühlen und weiter bis nach Hohenburg, auf die sich das allgemeine Interesse konzentrierte. Den größten Rückhalt in der Bevölkerung hatte zunächst eine von Schwandorf ausgehende Bahn. Aus wirtschaftlichen Erwägungen war diese Variante jedoch unterlegen, die preiswertere der beiden Bahnen sollte den Zuschlag erhalten. Und das war eine Trassierung von Amberg entlang der Vils bis nach Schmidmühlen. Eine von Schwandorf ausgehende Bahn hatte allein schon wegen der unvorteilhafteren Topographie „schlechte Karten“, weil diese schlichtweg teurer werden würde.

Der Weg entlang der Vils war mehr oder weniger „bretteleben“, wies keine nennenswerten Steigungen auf. Auch bewegten sich die Kunstbauten in einem absolut bescheidenen Rahmen. Lediglich in Rieden war aufgrund des Tassenverlaufs der Bau einer kleinen zweibogigen Brücke notwendig. Zudem waren die Verkehrsströme im Vilstal von alters her auf Amberg ausgerichtet. Staatlicherseits war damit die Favoritenrolle unverrückbar definiert. Die betroffenen Gemeinden waren sich dann auch schnell einig und unterstützten das Vorhaben nachdrücklich.



Kursbuchkarte von 1962 mit der rot gekennzeichneten KBS 423a.

86 045 erwartet mit einem aus Lokalbahn- und Beihilfspersonenwagen gebildeten Zug die Abfahrt aus Schmidmühlen (Juni 1962).



Da die Finanzierung des Grunderwerbs letztlich doch nur bis Schmidmühlen sichergestellt werden konnte, ließ man die beabsichtigte Weiterführung über Schmidmühlen hinaus bis nach Hohenburg fallen. Folglich erging am 10. August 1904 an die Bayerische Staatsbahn auch nur die Bau- und Betriebskonzession für die Variante bis Schmid-

mühlen. Voraussetzung für die Genehmigung war die entgeltlose Bereitstellung des erforderlichen Grunds und Bodens durch die Gemeinden gewesen.

Die Vorarbeiten entwickelten sich ausgesprochen schleppend, so konnte erst am 6. Februar 1909, nach Festlegung des dritten und letzten Bauleses, der endgültige Trassen-





Bei Theuern verläuft die Strecke in Nachbarschaft der Vils. Mit einem Leerzug nach Vilshofen rollen drei V 100 in Richtung Kalksteinbruch.
FOTO UDO KANDLER

Vor der Kulisse des Amberger Mariahilfberges dampft 86 101 mit einem Güterzug nach Drahthammer.
FOTO GOTTFRIED TURNWALD (2)

verlauf vom zuständigen Staatsministerium in München abgesegnet werden. Nun war der Weg frei für den eigentlichen Streckenbau, der ganz im Zeichen einer kostengünstigen Umsetzung des Projekts stand. Den Gleisschotter holte man sich gleich aus den Kalksteinbrüchen vor Ort.

Im Sinne einer sparsamen Ausführung

wurde zunächst auf 2,4 Kilometer Länge die vorhandene Trasse der Lokalbahn nach Lauterhofen mitbenutzt. Genau genommen nahm die neue Bahnlinie erst in Drahthammer ihren Anfang in das 21,3 Kilometer entfernte Schmidmühlen. Aufgrund der geänderten Situation wurde der Bahnhof Drahthammer mit zusätzlichen Gleisen versehen. Die Bahn ver-

lief auf gesamter Länge rechts der Vils. Kunstbauten waren kaum erforderlich. Lediglich in Rieden galt es die bereits erwähnten Brücke zu errichten.

Zwischen Drahthammer und dem Endbahnhof Schmidmühlen wurden folgende Unterwegsstationen eingerichtet: Haselmühl, Lengenfeld (Opf.), Theuern, Wolfsbach,

Leidersdorf, Ens Dorf (Opf.), Rieden (Opf.) und Vilshofen (Opf.). Schmidmühlen erhielt neben dem typisch bayerischen Agenturgebäude in Holzbauweise (ebenso Haselmühl, Theuern, Ens Dorf und Rieden) in seiner Funktion als Endpunkt der Strecke zusätzlich einen Lokschuppen.

Obwohl weder die Trassierung noch der Grunderwerb, der schon im Vorfeld geklärt worden war, Probleme bereitete, zog sich das Projekt aus unerfindlichen Gründen unnötig in die Länge. In den Gemeinden machte sich zunehmend Unmut breit, hatte man doch schon zu lange auf die Fertigstellung der Bahn warten müssen. Trotz aller Proteste gelang es dennoch nicht, die Strecke „in einem Rutsch“ fertig zu stellen. Zunächst ging am 1. Mai 1910 der Abschnitt Drahtthammer–Ens Dorf in Betrieb, bevor am 18. Dezember 1910 auch die Fortsetzung bis nach Schmidmühlen ihrer Bestimmung übergeben werden konnte.

Mehrere Kalksteinbrüche, Kalköfen, Ziegeleien sowie Ton- und Sandsteingruben sorgten für ein stetes Frachtaufkommen. Hinzu kamen die Frachten aus der Forst- und Landwirtschaft. Aufgenommen wurde der Zugbetrieb mit zunächst drei täglichen Personenzugpaaren. Die Bespannung der Personenzüge erfolgte mit der bayer. PtL 2/2 des Bw Schwandorf, der späteren Baureihe 98³.

Beim zweiachsigen „Glaskasten“ handelt es sich um eine ausgesprochene genügsame Tenderlokomotive, die im Einmannbetrieb gefahren werden konnte und ausschließlich für den einfachen Lokalbahnbetrieb konzipiert worden war. Die Strecke Amberg–Schmidmühlen stellte mit ihren unspektakulären Neigungsverhältnissen ein nahezu optimales Einsatzgebiet dar. Für den Güterverkehr brauchte es ein Quäntchen mehr: Das Bw Schwandorf schickte für dahingehende Aufgaben die Universallok für Lokalbahnen schlechthin, die bayer. D XI (später Baureihe 98⁴⁻⁵), ins Rennen. Weiterhin liegt die Vermutung nahe, dass anfangs zudem die bayer. D VII (später Baureihe 98⁷⁶) hier lief, deren Einsatz zumindest auf der benachbarten Lokalbahn nach Lauterhofen nachgewiesen ist.

Erst in den 1930er-Jahren dürfte sich an dieser Konstellation Grundlegendes geändert haben. Ab Ende 1933 teilte man der RBD Regensburg – und damit unter anderem dem Bw Schwandorf – zahlreiche fabrikneue Dieseltriebwagen der Baureihe VT 135 zu. Damit ging bei allen drei Amberger Lokalbahnen der Personenzugdienst auf die neuen Verbrennungs-Triebwagen über. Der Güterverkehr blieb unverändert in der Hand der Dampftraktion. Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs war es dann aber auch schon wieder mit der VT-Herrlichkeit im Personenzugdienst vorbei, die Dampftraktion erlangte erneut das alleinige Sagen.

Im Verlauf des Kriegs wurde dem Bw Schwandorf ab Mitte 1943 die Baureihe 86 zugeteilt, von wo aus sie sofort zur Lokstation Amberg gelangte und fortan den Gesamtverkehr nach Schmidmühlen bestritt. Daran sollte sich erst in den 1950er-Jahre etwas ändern. Nun kamen im Personenverkehr Triebwagen der Baureihe VT 75 zum Einsatz. Die Bespannung der Güterzüge blieb unverändert bei der Baureihe 86.

Zu Beginn der 1960er-Jahre zeichnete sich bei den Triebfahrzeugen ein genereller

Wandel ab. Moderne Schienenbusse und V 100¹⁰ brachten schließlich die Vollverdie selung. Zunächst machte beim Bw Schwandorf bis März 1962 die Zuteilung fabrikneuer VT 98 den Vorkriegs-VT 75 den Garaus. Der Schwandorfer Dienstplan sah für den Winterfahrplan 1962/63 auf der KBS 423a Amberg–Schmidmühlen den Einsatz einer VT-98-Einheit vor.

Durch die im selben Zeitraum bis Ende 1962 parallel zum Schienenbus erfolgte Lieferung der neuen V 100¹⁰ war damit auch das Ende der Baureihe 86 im Güterzugdienst besiegelt. Fortan bestritten allein die modernen Fahrzeugtypen den Betrieb, wobei sich das Aus des Personenverkehrs bereits abzeichnete. Im Sommerfahrplan 1965 verkehrte montags bis freitags pro Richtung nur noch ein



Die Bogenbrücke in Rieden stellte auf der sonst ebenen Strecke den aufwändigsten Kunstbau dar. Lokomotive 211 191 passiert am 14. April 1982 das Bauwerk in Richtung Amberg.

Kurz vor dem Endbahnhof Schmidmühlen: 86 045 mit Personenzug im Juni 1952. Interessantes Detail an der Lok ist der hölzerne Kohlekastenaufsatz.

FOTO GOTTFRIED TURNWALD



Schmidmühlen mit seinem verwaisten Empfangsgebäude mutierte zum Güterbahnhof. Das Frachtaufkommen wurde aber immer spärlicher, wobei der Holztransport noch im Vordergrund stand. Mit einem kurzen Zug fährt 211 191 nach Amberg.

FOTO UDO KANDLER (3)



Der „Kalksteinzug“ auf seiner Fahrt nach Vilshofen. Im Oktober 1985 ist der Bahndamm schon so verwachsen, dass man den Viadukt aus dem Innenbogen nicht mehr erkennen kann.



Personenzug. Die logische Konsequenz sollte die Einstellung des Reisezugbetriebs mit Wirkung zum 1. Juli 1966 sein. Um den Güterzugbetrieb war es zu diesem Zeitpunkt noch deutlich besser bestellt. Von dem unmittelbar an der Bahn gelegenen Kalkwerk in Vilshofen aus gingen täglich beachtliche

Mengen Kalk und Schotter auf Reisen. Hauptabnehmer waren die Eisen- und Stahlwerke in Sulzbach-Rosenberg und Maxhütte-Haidhof. Die Stilllegung des Kalkwerks im Jahre 1970 bescherte der Bahn dann den großen Einbruch im Güterverkehr. Es verblieb die tägliche Übergabe nach Schmidmühlen. Bis zum Sommerfahrplan 1982 wurde die Übergabe montags bis freitags von einer 211 gefahren. Aufgrund des immer weniger werdenden Frachtaufkommens reichte fortan eine Schwandorfer Kleinlok der Baureihe 333, die drei Mal wöchentlich fuhr.

Vor dem endgültigen Aus erlebte die Vilstalbahn ab 1984 im Güterverkehr eine regelrechte Renaissance. Ein Auftrag der Bayernwerk AG zur Lieferung großer Mengen Kalksteins für die Rauchgasentschwefelungsanlage ihres Braunkohlekraftwerks in Schwandorf machte es möglich. Dafür wurde das Vilshofener Kalkwerk reaktiviert. Bei Bedarf fuhr an drei Tagen in der Woche (dienstags, donnerstags und samstags) von Schwandorf aus ein aus bis zu 19 Faden-Wagen bestehender Ganzzug das Kalkwerk in Vilshofen an. Außergewöhnlich war die Bespannung des Zugs: Von Schwandorf nach Amberg lief die Leergarnitur mit zwei Hofer 211 an der Zugspitze und einer weiteren 211 als Schlusslok; nach dem Kopfmachen in Amberg ging es in umgekehrter Reihenfolge zum Beladen nach

Vilshofen (mit der Aufgabe des Bw Schwandorf als selbstständige Dienststelle gehörten ab 1. Juni 1984 die 211er buchmäßig zum Bw Hof). In unveränderter Anordnung brachten die Maschinen den Ganzzug mit einer Grenzlast von 1395 Tonnen zurück nach Amberg. Die Weiterfahrt nach Schwandorf erfolgte dann allerdings mit allen drei Maschinen an der Zugspitze. Mit der Gesamtstilllegung der Reststrecke am 28. Mai 1988 gehörte die Episode wieder der Vergangenheit an. Die definitiv letzte Zugfahrt hatte tags zuvor eine Kleinlok der Baureihe 333 erbracht.


Der Abschnitt Vilshofen–Schmidmühlen war zu diesem Zeitpunkt bereits seit dem 1. Juli 1985 für den Gesamtverkehr eingestellt und im September 1986 abgebaut worden. Von Mai bis Oktober 1988 wurde dann auch das Gleis zwischen Vilshofen und Amberg entfernt.

Im Jahre 1990 erwarb der Landkreis Amberg-Sulzbach die Bahntrasse und baute sie in den beiden folgenden Jahren zwischen Haselmühl und Schmidmühlen zu einem Radwanderweg aus. Das ehemalige Empfangsgebäude von Theuern dient heute als „Radstation“. Ebenso ist in Schmidmühlen das Empfangsgebäude erhalten geblieben, das mustergültig renoviert wurde. Gleiches gilt für den ehemaligen Lokschuppen. □

Wenn ein ICE auf eingleisiger Strecke tutend über einen unbeschränkten Feldwegübergang fährt, kann es sich nur um Umleiterverkehr handeln – so geschehen Anfang Juli auf der eingleisigen Strecke Nienburg–Minden.

FOTO MALTE WERNING





Nienburg–Minden: ICE auf „Abwegen“

Am Wochenende 2. und 3. Juli wurde der Lengericher Tunnel entlang der Rollbahn Münster–Osnabrück–Bremen durch den Teutoburger Wald vollständig wegen Gleisbauarbeiten gesperrt. Der gesamte Fernverkehr wurde daraufhin von Bremen aus weiträumig über Nienburg, Minden und Bielefeld umgeleitet – Gleiches auch in Gegenrichtung. Die Strecke ist eine der Hauptschlagadern im deutschen Fernverkehr – die gut einstündige Verspätung pro Zug war bundesweit zu spüren. Für die ausgefallenen Zughalte in Osnabrück und Münster wurden ersatzweise Zwischenstopps in Herford und Hamm (Westf.) ein-

gelegt. Besonders bemerkenswert war dieser Umleiterverkehr, da die Strecke zwischen Nienburg und Minden eingleisig ist und Nebenbahncharakter besitzt – Formsignale und unbeschränkte Feldwegübergänge sind hier überall anzutreffen.

So zogen IC und ICE in langsamer Fahrt wild pfeifend (oder besser: tutend) durch niedersächsische Felder. Um eine entsprechende Durchlässigkeit der Strecke zu schaffen, wurden im Nahverkehr ersatzweise Busse eingesetzt.

Mit den Bauarbeiten an der Hauptstrecke verschwand auch ein beliebtes Fotomotiv: Der bislang noch besetzte Posten 103 bei Natrup-Hagen wich zeitgleich einer fernbedienten Schrankenanlage. **MWD**



DB-Schmankerl zum BZB-Jubiläum

Deutschlands bekannteste Bergbahn feiert in diesem Jahr ihr 75-jähriges Bestehen: Bereits seit 1930 werden Ausflügler und Wintersportler von Garmisch-Partenkirchen aus von der Bayerischen Zugspitzbahn AG (BZB) auf den Zugspitzgipfel befördert. Von Garmisch bis Grainau ist die Strecke als herkömmliche Adhäsionsbahn ausgebildet, erst in Grainau, wo sich auch die Betriebswerkstätte der BZB befindet, be-



ginnt der Zahnstangenabschnitt. Über Eibsee – ab dort mit deutlich stärkerer Neigung – geht es dann weiter bergan zum Zugspitzplatt, zum Teil auch in längeren Tunnelabschnitten. Erst vor wenigen Jahren wurde im Gipfelbereich ein neuer Streckenabschnitt direkt zum Zugspitzplatt eingeweiht, der sogenannte „Rosi-Tunnel“, benannt nach einer bekannten Skirennläuferin. Der dadurch überflüssig gewordene Tunnel zum alten Bergbahnhof wurde seinerzeit daraufhin stillgelegt.

In der Anfangszeit wurde der Verkehr ausschließlich mit den Talloks 1 bis 4 und den Bergloks 11–16 von 1929 abgewickelt. Ein Umsteigen war hier in Grainau obligatorisch, konnte doch ein Verkehr der nur 15 km/h „schnellen“ Bergloks auf der Flachstrecke niemandem ernsthaft zugemutet werden – und die Talloks haben keinen Zahnradantrieb. Seit den 1950er-Jahren wurden etliche, schnellere Zahnradtriebwagen angeschafft. Aber auch von den Triebwagen können lediglich die Tw 10 und 11

auf der Gesamtstrecke verkehren. Im Regelverkehr kommen heute nur noch Triebwagen zum Einsatz. Bei schönem Wetter und Fahrzeug-Engpässen können aber in Ausnahmefällen immer noch die alten Talloks aus dem Jahr 1929 auf der Talstrecke zwischen Garmisch und Grainau angetroffen werden. Immerhin drei der vier Loks sind noch betriebsfähig. Ein besonderes Schmankele in der Jubiläumssaison sind Nostalgiezüge auf der Gesamtstrecke. (Weitere Informationen unter www.zugspitze.de.)

Nach einem Festakt am Vortag fand am 9. Juli die offizielle Jubiläumsfeier in Grainau statt. Dabei wurden auch künftige Preisvergünstigungen auf der BZB bei DB-Anreise bekanntgegeben. DB Regio selbst zeigte sich auch in Festtagslaune und bespannte planmäßige Züge mit außergewöhnlichen Loks: Von München nach Garmisch (und weiter nach Mittenwald) wurde der RB 21891 die 103 222 von DB Systemtechnik Minden vorgespannt, Zuglok der RB 31497 aus Augsburg war die 234 551. **RF**



Ungewöhnliches Sechssachsertreffen:
In Mittenwald stehen am 9. Juli
103 222 und 234 551 mit Regional-
zügen zur Rückfahrt nach
München bzw. Augsburg bereit.
BILD LINKS OBEN: Nostalgiezug der
Zugspitzbahn bei Grainau am 3. Juli.

FOTOS ANDREAS RITZ, ROBERT FRITSCHÉ

103: Eine neue Planleistung

Zum „kleinen Fahrplanwechsel“ im Juni wurden die Fernverkehrsleistungen im Altmühltal neu geordnet. Durch Verlängerung von bislang in Nürnberg endenden ICE-Läufen nach München konnten die bislang als Kurzpendel eingesetzten lokbespannten IC-Züge ersetzt werden. Damit entfiel auch der bislang an Freitagen mit der Münchener 103 245 bespannte IC-Umlauf von München nach Nürnberg und zurück. Bis Ende September hat sich nun bereits ein neues Einsatzfeld finden lassen: Die 103 bespannt mittwochs Autoreisezüge zwischen München und Salzburg. Der Einsatz beginnt mit der Übernahme des Az 1367 aus Narbonne in München Hbf, der bis Salzburg bespannt wird. Zurück geht es vor dem Az 1486 bis München Ost (der Zug läuft weiter nach Hamburg). Az 1367 macht übrigens in München Hbf

Kopf, damit die Autoreisezugwagen in München Ost am Zugschluss stehen, so dass die hier endenden Wagen mit weniger zeitaufwändiger Rangierarbeit ausgereicht werden können. RF

110: „Oldies“ für DB AutoZug

Einige Überraschungen bietet die Baureihe 110 in letzter Zeit: DB AutoZug hat für die Bespannung eigener Leistungen insgesamt 19 ausgediente Loks der Baureihe 110 von DB Regio übernommen, nachdem diese Maschinen bislang stets von DB Regio angemietet werden mussten. In fast allen Fällen handelt es sich um „Bügelalten“-Loks, die zunächst erst einmal im Werk Dessau gesammelt werden und größtenteils im Juli bereits dorthin überführt wurden. Bekannt waren bei Redaktionsschluss die zwölf Maschinen 110 106, 205, 286, 288, 299, 302, 323, 327, 354, 355, 358,



103 245 hat wieder einen Plantag – hier am 6. Juli mit Az 1367 nach Salzburg am Münchner Südring. FOTO ROBERT FRITSCH

378, wobei diese Liste derzeit noch mit Vorsicht zu genießen ist. Trotz der Ausstattung mit eigenen Maschinen wird man bei DB AutoZug aber nicht umhin kommen, auch künftig auf Mietloks vom Fernverkehr zurückzugreifen. Für die bis zu 200 km/h schnellen Nachtzüge ist die betagte 110 keine Alternative.

Neuigkeiten gibt es auch von der Kölner „Museums-Betriebslok“ 110 121: Diese hatte am 27. Juni Fristablauf und bereichert nun wie zahlreiche Vorgängerinnen die Einheitsloksammlung des Museums Koblenz-Lützel. Letzte blaue 110 im Betriebsbestand ist damit die „Bügelalten“ 110 348. Und schließlich steht auch dem seit Juni 2000 abgestellten „Kastenlok-Sonderling“ 110 511 (ex 139 134) nun offenbar doch wieder eine Zukunft bevor: Das Werk Dessau arbeitet die Maschine auf, um sie anschließend in eigener Regie zu vermieten bzw. für eigene Zwecke einzusetzen. MWD

146: Generation drei rollt an

Seit Juni steht auch diese Baureihe in nunmehr dritter Variante auf den Gleisen: Im Bombardier-Herstellerwerk in Kassel wurde im Juni die 146 201 fertig gestellt, die gemeinsam mit 42 weiteren Loks (davon jeweils eine für die NOB und Metronom) ein neues Bauglied darstellt. Ihr folgte Anfang Juli bereits 146 202 nach. Die 41 Loks für DB Regio sind für die Standorte Stuttgart (146 201–222), Freiburg (146 223–233) und Nürnberg (146 234–241) vorgesehen. MWD

218: Acht Loks für Sylt-Shuttle

DB AutoZug Westerland hat von DB Regio Anfang Juli insgesamt acht Loks der Baureihe 218 erworben. Es handelt sich dabei um die Maschinen 218 160, 162, 168, 190, 220, 227, 232 und 362, die angeschafft wurden, da



146 201 für Regio Baden-Württemberg, die erste Lok der dritten 146-Generation, wurde am 22. Juli bei Bombardier präsentiert. FOTO JÜRGEN HÖRSTEL

Neue Loks für Sylt (4): Die Vossloh-Lok „Boreas“ (Nordwind; Typ MaK 2000-4 BB) war kürzlich der vierte Testkandidat von DB AutoZug für den Sylt-Shuttle-Verkehr.

FOTO URS MARSHON





die derzeit vor den Sylt-Shuttle-Zügen eingesetzten 215.9 ab Ende 2006 hauptuntersuchungspflichtig werden. Ob die 218 aufgrund ihres neuen Eigentümers neue Nummern erhalten (so geschehen bei den 215, nicht aber bei der bisher bereits in Diensten von DB AutoZug stehenden 218 320), ist derzeit noch nicht bekannt.

Unabhängig hiervon wurde das Testprogramm mit neuen Dieselloks verschiedener Hersteller nun abgeschlossen. Als vierte und letzte wurde die Vossloh-Lok „Boreas“ (MaK 2000-4 BB, Vossloh 1001459, Baujahr 2004; vgl. EJ 11/2004) zwischen dem 28. Juni und 1. Juli ausgiebig zwischen Niebüll und Westerland (Sylt) getestet. Die Fahrten fanden offenbar große Beachtung: Mit 2700 kW Motorleistung ist dies die bislang stärkste getestete Lok und zudem die einzige dieselhydraulische. Bei DB AutoZug zeigte man sich von der vierachsigen Maschine beeindruckt, bemängelte gleichzeitig aber hohen Treibstoffverbrauch und – im Vergleich zu den bereits getesteten dieselektrischen „Kandidaten“ Blue Tiger, ER 20, Class 66 – höheren Leistungsverlust in der Kraftübertragung. **MWD**

650: Sommerliche Kühlerprobleme

Die erst wenige Monate bis zu fünf Jahre alten Triebwagen der Baureihe 650 der DB ZugBus RAB müssen in diesen Tagen nicht selten länger als gewollt in den Bahnhöfen verbleiben. Der Grund hierfür liegt in den Kühlern der Triebwagen. Diese verstopfen durch den Pollenflug und können deshalb nicht für die nötige Kühlung des Motors sorgen. Wenn die Triebwagen bei Überhitzung nicht für einige Zeit abgestellt werden, riskiert man einen Motorschaden. Durch die Ausfälle

der Triebwagen ergeben sich große Verspätungen im ohnehin schon engen Fahrplan. Auch die größtenteils baugleichen Triebwagen vom Typ RegioShuttle der Privatbahnen haben ähnliche Probleme. Durch kürzere Wartungsintervalle hat man sich hier allerdings vor Totalausfällen bislang meist schützen können. Auch die DB verkürzte die Wartungsintervalle für ihre Triebwagen. Ähnliche Probleme hatte die DB ZugBus RAB auch schon mit den Triebwagen der Baureihe 611, die seit August letztes Jahr nur ohne Neigetechnik fahren dürfen. **KF**

RAILION ÜBERFÜHRTE am 11. Juli erstmals neue ÖBB-„Talente“ von Aachen-Rothe Erde bis nach Passau. Wurde dies bislang meist mit privaten Dieselloks durchgeführt, so war es ein besonderes Schmankerl, dass mit 140 470 nun ausgerechnet eine der drei letzten ozeanblau-beigen 140er diese Aufgabe übernahm, hier vor dem als TKCS 47981 bezeichneten Zug mit zwei ET-Garnituren auf der Assenheimer Brücke zwischen Friedberg und Hanau.

FOTO ALBERT HITFIELD

Durch Pollenflug verstopfte Kühler sorgen bei den VT 650 der DB ZugBus RAB für Probleme. Hier 650 316 als RB 22334 nach Schelklingen bei Arnegg am 2. Juni. FOTO

KORBINIAN FLEISCHER



Railion-Tochterfirma in Italien

Ähnlich der SBB Cargo bewerkstelligte Railion den Markteintritt in Italien durch die Übernahme eines bestehenden lizenzierten Zugbetreibers. Mit Rückgriff auf den Traditionsnamen einer großen Privatbahn des 19. Jahrhunderts waren 2001 in Alessandria die „Strade Ferrate del Mediterraneo“ (SFM, zu Deutsch: Mittelmeer-Eisenbahnen) gegründet worden. SFM erhielt im Dezember 2001 die italienische EVU-Lizenz Nr. 20, aber erst im Oktober 2003 die erforderliche Sicherheitsbescheinigung. Mit der gemieteten 752 509 ex CD und einer im September 2003 neu gelieferten Vossloh G 2000-2 wurden anfänglich minimale Zugleistungen in Oberitalien erbracht. Die Triebfahrzeuge der SFM führen den Nr.-Suffix „SF“.

Anschlussverkehre in Italien zu Railion/BLS-Zügen der Gotthardroute ab Luino nach Gallarate und Novara besorgen die G 2000 03 SF und 26 SF (hier am 21. Juni in Luino) über elektrifizierte RFI-Strecken.

FOTO DR. HELMUT PETROVITSCH



Im Juni 2004 erwarb Railion Deutschland 95 % der Eigentumsanteile an SFM. Zur SFM-eigenen G 2000 03 SF traten ab November 2004 sechs von Angel Trains Cargo gemietete gleichartige Loks mit der RFI-Immatrikulation, G 2000 26 SF bis 31 SF.

Seit 13. Dezember 2004 werden ab/bis Domodossola, Luino und Chiasso Züge der Railion/BLS-Kooperation zum Weiterlauf über italienische Strecken übernommen. Die Güterverkehrslizenz der SFM umfasst einen breitgefächerten Korridor über lombardische und piemontesische Strecken zu den Häfen Genua und Savona. Mit 28. April 2005 wandelten sich die SFM zur „Railion Italia s.r.l.“ (Railion Italien GmbH) mit Sitz in Alessandria. Railion Italia fährt alle Züge mit G 2000-Dieselloks über elektrifizierte Strecken, obwohl die Konzernmutter über geeignete Elloks (Typ 189) in Überzahl verfügt, die ihre Mehrsystemausrüstung vorläufig ungenutzt spazieren fahren. Nötig wäre nur die Nachrüstung der in der Schweiz und Italien zugelassenen Ausstattung, wie z.B. Dispoloks ES 64 F4 der FNM (siehe auch Seite 10 bis 21 dieser Ausgabe). DR. HELMUT PETROVITSCH

EIN „GROSSRUSSE“ IN ORIGINAL BORDEAUXROT, fotografiert im Frühsommer 2005? Kann nicht sein. Stimmt aber! Denn: Seit 17. Juni 2005 ist 232 158 der Leipziger Eisenbahngesellschaft (LEG), eine der vier ursprünglich nach Bosnien verschenkten Maschinen, wieder uneingeschränkt betriebsfähig und dient seither als planmäßige Zuglok des PE-Cargo-Zementzuges von Deuna nach Deutschenbora. Dieser Zug verkehrt üblicherweise zweimal pro Woche und verlässt Döbeln zur Fahrt nach Deutschenbora in der Regel um kurz nach 6 Uhr. Am 24. Juni musste 232 158 im Bahnhof Rosswein einen außerplanmäßigen Halt einlegen, den der Fotograf, der als Beermann die Tour begleitete, für diese Aufnahme unter der markanten Signalbrücke nutzte. FOTO DR. UWE KNOBLAUCH



ZUWACHS FÜR ITL-LOKPARK: Erheblich erweitert hat das sächsische Eisenbahnverkehrsunternehmen ITL in jüngster Zeit seinen Lokbestand. Neben W232.03 (ex DB 242 005) vom Unternehmen Uwe Adam wurden auch die Loks W232.01 (ex DB 242 003) und W232.04 (ex DB 242 004) aus der Konkursmasse der Firma Schaufele übernommen. Während 232.03 die Adam-Lackierung behielt und nur mit dem ITL-Logo versehen wurde, gab es für die beiden ehemaligen Schaufele-Maschinen ein neues Outfit in Silbergrau (Aufnahme vom 29. Juni im Instandhaltungswerk Cottbus). FOTO HANS DÖRSCHEL





Containerbahnhof Ulm-Dornstadt

Im Rahmen von Neu-Ulm 21 wurde auch die Verlegung des Containerbahnhofs Neu-Ulm erforderlich. Im Februar 2005 wurde deshalb nahe der Autobahn direkt an der KBS 750 Ulm–Stuttgart mit dem Bau eines neuen Containerbahnhofs begonnen. Am 18. Juli erreichten die ersten Container aus den Hamburger Häfen mit dem Albatros-Zug 50349 das neue Terminal. Der neue Umschlagbahnhof Ulm-Dornstadt nahm damit wie geplant den Betrieb auf. In den Tagen danach wurden die Container vom alten Standort in der Neu-Ulmer Innenstadt auf das neue, 110 000 qm große Betriebsgelände nahe der Autobahnausfahrt Ulm-West verfrachtet. Nach der rund 32 Millionen Euro teuren Verlagerung des Containerbahnhofs nach Dornstadt können nun die Arbeiten für Neu-Ulm 21 zügig weitergehen. **KF**

München–Garmisch wieder lokbespannt

Die DB Regio AG reagiert auf Kundenbeschwerden und will ab September im Werdenfelser Land statt den Triebwagen der Baureihe ET 425 sukzessive wieder ältere, allerdings modernisierte lokbespannte Züge einsetzen. Vom

Einen Tag nach Betriebsaufnahme rangiert 365 624 am 19. Juli im neuen Containerbahnhof Ulm-Dornstadt direkt an der KBS 750 Ulm–Stuttgart.

FOTO KORBINIAN FLEISCHER

Fahrzeugtausch ist nur die Hauptstrecke München–Garmisch-Partenkirchen betroffen, auf den Nebenbahnen Richtung Kochel und Oberammergau werden die ET 425/426 weiter fahren. Die ausgetauschten Triebzüge sollen nun rund um Augsburg zum Einsatz kommen. **KF**

Comeback für „Rumänen-Diesel“

Nach Beendigung des Rechtsstreites um den Doppelverkauf der KEG-Loks 2105–2114 durch die akf-Leasing haben die Maschinen am 16. Juli mit Hilfe der ITL Deutschland über Guben verlassen. Empfänger ist die polnische Sigma-Waggon in Poznan (Posen), die wiederum einen Teil

der Loks an PTK Rybnik veräußern will (vgl. EJ 8/2005). Parallel dazu kehrten mit der 2117 und 2118 die ersten Loks auf deutsche Gleise zurück. Die in den Farben der CTL Logistics GmbH lackierten Loks kommen nach einer kurzen Instandsetzung in Tröglitz zunächst zwischen Großkorbetha und Guben sowie Hamburg zum Einsatz. Mittelfristig ist eine Ausweitung des CTL-2100-Bestands geplant. Die Bspannung schwerer Kesselwagenzüge in Doppeltraktion wird jedoch zukünftig eine Ausnahmeerscheinung sein, da derartige Leistungen von CTL im Regelfall mit Elloks gefahren werden. Die Personalgestellung für die Ex-„Rumänen-Diesel“ obliegt ehemaligen KEG-Mitarbeitern, die sich als Dienstleister am Markt platziert haben. **MKL**

Ein weiteres neues Outfit für Ex-„Rumänen-Diesel“ trägt die CTL-Lok 2118, hier am 13. Juli in Halle. FOTO LEIKRA



DB-Museum: Aus für Garmisch

Seit Jahren liegt der geplante Außenstützpunkt des Verkehrsmuseums in Garmisch-Partenkirchen auf Eis. Jetzt wurde die Schließung dieses Standortes beschlossen. Die dort untergebrachten Maschinen E 16 09, E 18 08, E 120 003, E 63 05, E 63 08, E 69 02 und E 91 99 sollen künftig im Bahnpark Augsburg zu besichtigen sein, in dem auch schon der vor Jahren in Garmisch-Partenkirchen verunglückte „Gläserne Zug“ eine neue Heimat gefunden hat. Die Überführung der Fahrzeuge am 22. August ist voraussichtlich noch mit einem Höhepunkt verbunden. Nach gegenwärtigen Planungen findet am 21. August ein Fest unter dem Motto „100 Jahre elektrischer Betrieb“ auf der Oberammergauer Bahn statt. Die Entwicklung ist zwar sehr bedauerlich, denn Garmisch wäre ein repräsentatives Museum für die Entwicklung des elektrischen Zugverkehrs im Süden Deutschlands gewesen. Doch bahnt sich mit dem Zuwachs im Bahnpark Augsburg zumindest dort die Entstehung eines sehr abwechslungsreichen und zugkräftigen Museumsstandortes an. **KF**

Berlin: Künftig kein ICE-Halt am Zoo

Nach dem Willen der Deutschen Bahn steht es jetzt definitiv fest: Ab 28. Mai 2006 legen im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten nur noch Regionalzüge und S-Bahnen einen Stopp ein. Entgegen früheren Ankündigungen verkehren zwar weiterhin Fernzüge über die Stadtbahn und bedienen neben dem neuen Hauptbahnhof auch den Ostbahnhof, fahren aber am Zoo durch. Die DB argumentiert, dass sich durch

der Linie Hamburg – Berlin – Leipzig – München sowie die Intercities der Linie Stralsund – Berlin – Erfurt – Düsseldorf und die IC/EC-Züge der Linie Hamburg – Berlin – Dresden – Prag

- Insgesamt also 164 Fernzughalte am neuen Hauptbahnhof
- 20 Fernzughalte neu in Berlin-Gesundbrunnen
- 50 Fernzughalte neu in Berlin-Südkreuz (Papestraße)
- 100 (statt jetzt 66) Fernzughalte in Berlin-Spandau

Außer am Bahnhof Zoo sollen auch die Fernzughalte am Bahn-

über den Außenring fahren. Beispielsweise verkürzt sich die ICE-Reisezeit Berlin – Leipzig von heute ca. 110 Minuten ab Zoo auf künftig ca. 70 Minuten ab Hauptbahnhof. Eine Reise im Intercity nach Stralsund verkürzt sich ebenfalls um ca. 40 Minuten auf dann noch 160 Minuten. Für viele Fahrgäste, die jetzt noch den mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln ausgezeichnet erschlossenen Bahnhof Zoo nutzen, relativieren sich die Reisezeitgewinne jedoch, denn sie können den neuen Hauptbahnhof nur umständlich erreichen. Dieser liegt in einer städtebaulichen Brache und soll außer mit den Ost-West-Linien der S-Bahn zunächst nur von wenigen Buslinien und der „Stummel-U-Bahn“ U 55 zum Reichstag und Brandenburger Tor bedient werden. Ärgerlich wird die Situation wohl vor allem für Fahrgäste, die beispielsweise im ICE aus Köln am Zoo durchfahren und dann vom Hauptbahnhof wieder zurückfahren müssen, um U-Bahn-Anschlüsse oder Ziele rund um den Kurfürstendamm zu erreichen. Deshalb halten die Proteste gegen die Abkopplung des Bahnhofs Zoo vom Fernverkehr an.

ERSTE FAHRWEGMESSUNGEN NÜRNBERG-INGOLSTADT:

Nach dem offiziellen „Lückenschluss“ auf der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt am 13. Juni bei Kinding haben nun die Fahrwegmessungen begonnen. Die Aufnahme vom 15. Juli zeigt den Fahrwegmesszug 719 001/720 001/719 501 in Schleichfahrt über den bis dahin kaum befahrenen neuen Gleiskörper Richtung Ingolstadt in Höhe der Autobahnraststätte Feucht.

FOTO FERDINAND VON RÜDEN

Umgekrempelt wird ab 28. Mai 2006 auch der Regionalverkehr. Drei RE-Linien werden durch den Nord-Süd-Tunnel geführt, drei über die Stadtbahn. Neben den neuen Fern- und Regionalbahnhöfen Gesundbrunnen, Hauptbahnhof und Südkreuz (Papestraße) gehen noch die Regionalbahnhöfe Jungfernheide (am Nordring), Potsdamer Platz (im Tunnel) und Lichterfelde Ost (an der Anhalter Bahn) in Betrieb. **KK**

Connex: Fernzüge über Berlin Zoo?

Die Connex-Tochter Nord-Ostsee-Bahn (NOB), die im Dezember den Regionalverkehr zwischen Hamburg und der Insel Sylt aufnimmt, will ab Frühjahr 2006 täglich drei Fernzüge von Westerland nach Berlin und zurück fahren lassen. Dem in Berlin erscheinenden Tagesspiegel zufolge hat Connex außerdem eine Fahrplantrasse für eine tägliche Verbindung zwischen Berlin und Köln beantragt. Der Clou: Vorgesehen ist die Führung dieser Züge über die Berliner Stadtbahn mit Halten in den Bahnhöfen Zoologischer Garten (!), Friedrichstraße (!) und Ostbahnhof, von dort eventuell weiter bis Lichtenberg. Laut Connex – so der Tagesspiegel – hat die Deutsche Bahn allerdings erklärt, dass es für die beantragten Trassen keine freien Kapazitäten gibt. Connex-Sprecher Andreas Winter hoffe jedoch noch auf eine einvernehmliche Lösung. Und es gibt noch mehr Neues von Connex: DB Regio muss sich voraussichtlich weiter aus dem Osten Brandenburgs zurückziehen. Am 11. Dezember 2006 soll die zur Connex-Gruppe gehörende Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) für acht Jahre den



Bald schon Geschichte: ICE-Züge, die in Berlin Zoo halten, wie hier ein ICE-2-Doppel nach Köln am 12. Juli.
FOTO KONRAD KOSCHINSKI

den Verzicht auf einen Halt um vier Minuten kürzere Reisezeiten erzielen ließen. Kritiker sind der Ansicht, die DB wolle ihre Kunden mit aller Macht zum Hauptbahnhof „dirigieren“, um die dortigen Gewerbeflächen besser vermarkten zu können.

Die Proteste von Bürgern, Ladenbesitzern und Gastwirten in der West-City konnten die Bahn nicht umstimmen. DB-Manager sagten, dem Bahnhof Zoo würden nach Streichung der gegenwärtig 146 Fernzughalte noch immer 140.000 von heute 160.000 Nutzern pro Tag verbleiben – bei dann täglich noch 198 Regionalzügen und 680 S-Bahnen (Anm. d. Red.: Derzeit halten noch 236 Regionalzüge am Zoo).

Im Einzelnen sieht das Fernbahnkonzept ab 28. Mai 2006 vor:

- 98 Fernzüge über die Stadtbahn mit Halt im Hauptbahnhof und im Ostbahnhof; darunter die ICE der Linien Berlin – Hannover – Köln/Bonn und Berlin – Frankfurt (Main) – Stuttgart/Basel sowie die EC-Züge Berlin – Warschau
- 66 Fernzüge im neuen Nord-Süd-Tunnel mit Halt im Hauptbahnhof (tief), darunter die ICE

hof Berlin-Schönefeld Flughafen entfallen. Noch offen ist, wie viele Fernzüge – vor allem internationale Weistrecken-D-Züge von und nach Osten – künftig den Bahnhof Berlin-Lichtenberg bedienen. Berlin-Wannsee bleibt für Züge mit Autobeförderung als Fernbahnhof bestehen. Im Übrigen will die DB ab 11. Dezember 2006 die ICE aus Richtung Frankfurt (Main) doch von der Stadtbahn herunternehmen und durch den neuen Nord-Süd-Tunnel zum Südkreuz schicken, wo sie am dann fertig gestellten mittleren Bahnsteig wenden sollen.

Dank der Verlagerung in den neuen Nord-Süd-Tunnel müssen viele Züge keinen Umweg mehr



POLNISCHE „QUADRATSCHÄDEL“:
2004 hat die Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Westpommern) sieben 624 von DB Regio gekauft und als SA 110 bezeichnet – hier zu sehen in Nowy Jaroslaw und Nowogard im Juli 2005.

FOTOS HANS DÖRSCHEL (3)



Verkehr auf der heutigen RB-Linie 26 Berlin – Kostrzyn (Polen) übernehmen. Dafür haben sich die Länder Berlin und Brandenburg nach einer europaweiten Ausschreibung des Regionalverkehrs auf der „Ostbahn“ entschieden. Die NEB sieht den Einsatz von Triebwagen des Typs Talent vor. In Frage gestellt werden könnte die Vergabe an die NEB nur noch durch den Einspruch unterlegener Mitbewerber. Die neben der DB zuletzt im Rennen gebliebene Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG) hat bereits angekündigt, dass sie darauf verzichtet. **KK**

Neue Nummern für Messloks

Nachdem die neuen 120.1-Messloks nicht mehr als Dienstfahrzeuge eingereiht wurden (vgl. EJ 5/2005), wurde zum 17. Juli auch die seit 1995 als Messfahrzeug 755 025 in Halle und Min-

den eingesetzte ex 112 025 umgezeichnet und erhielt nun die neue Nummer 114 501. Gespannt darf man sein, ob auch 753 001 und 002 künftig als 217 501 und 502 neu eingereiht werden. **MWD**

KNE, BLE und FKE: Hessen-Fusion

Die Kassel-Naumburger Eisenbahn AG (KNE), die Butzbacher Eisenbahn AG (BLE) und die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG (FKE) wollen fusionieren. Alle Gesellschaften gehören mehrheitlich der landeseigenen Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) und sind sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene tätig. Die KNE musste im vergangenen Jahr einen Großteil ihrer Leistungen auf der Straße an die Regionalverkehr Kurhessen (DB Stadtverkehr) abgeben. Sollten die in Kürze anstehenden Hauptversammlungen der drei Aktien-

gesellschaften dem Vorstandsbeschluss zur Fusion zustimmen, werden die drei Gesellschaften rückwirkend zum 1. Januar 2005 zur Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG verschmolzen. Am Betrieb selbst ergeben sich dadurch keine Änderungen. **KF**

Genehmigung für Bad Endorf–Obing

Das Bayerische Wirtschaftsministerium erteilte die Genehmigung zum Betreiben der Bahnlinie Bad Endorf–Obing. Zugleich erlangte der mit der DB Netz AG abgeschlossene Vertrag über Kaufpachtübernahme der 18 Kilometer langen Nebenbahn endgültig Rechtskraft. Obwohl der Kauf-

preis für die Strecke relativ günstig ist, war die Übernahme insgesamt wohl die teuerste bis jetzt in Bayern. Auf Grund des „ungeheuren Drucks“ verschiedener Bahngegner auf das Ministerium verlangte der Sachbearbeiter den Nachweis des gesamten Kapitals, das für die Streckensanierung und den Betrieb in der Anlaufphase laut Gutachten erforderlich ist. Auch diese Hürde wurde genommen; die für diesen Zweck gegründete Chiemgauer Lokalbahn Betriebsgesellschaft mbH & Co KG wies zuletzt Eigenkapital und geforderte Bürgschaften nach. Trotzdem ist weiteres Kapital dringend erforderlich. Kommanditanteile sind zu 250 Euro erhältlich. **KF**

CONNEX ÜBERNIMMT KALKZÜGE:

Als erster privater Anbieter auf SNCF-Gleisen übernahm am 13. Juni die französische Connex-Tochter CFTA Cargo eine Güterzugverbindung von den Kalkwerken Dugny/Sorcy zu den saarländischen Stahlwerken in Völklingen und Dillingen. In dem zunächst auf fünf Jahre befristeten Vertrag sollen jährlich rund 200 000 t hochwertiger Kalk transportiert werden. Bespannt werden die Züge mit Vossloh-Dieselloks vom Typ G 1206 – hier am 15. Juni im SNCF-Bahnhof Bouzonville.

FOTO WOLFGANG GOY



Innovatives Wunderwerk

Eine heute kaum nachvollziehbare Anteilnahme der Bevölkerung begleitete vor knapp 100 Jahren die ersten öffentlichen Auftritte der Lok mit der magischen Bezeichnung. Immerhin ging es vergleichsweise um eine Innovation vom Range des Airbus A 380. Ein Blick auf Entstehung und Bewährung der **preußischen S 10¹, Bauart 1911** • VON THORSTEN REICHERT

Wenn heute ein Modellbahn-Kleinserienhersteller das Modell einer vor fast einhundert Jahren entstandenen preußischen Schnellzuglok vorstellt, so beweist er historisches Augenmaß, denn er erinnert an eine der am besten bewährten deutschen Schnellzuglok-Baureihen. Dem großen Publikum sagt die für die Zeitgenossen regelrecht magische Bezeichnung „Ess-Zehn“ nicht mehr viel, ihm fällt höchstens die Ähnlichkeit zur preußischen 38er auf.

Dass sich damals bei den ersten öffentlichen Auftritten der neuen Type in Halle, Berlin oder Stettin Mensentrauben auf den Bahnsteigen versammelten, Bürger mit Stöckchen und Kreissägenhut dem Söhnchen im Matrosendress die „riesige Maschine“ erklärten – heute unvorstellbar. Dass sich hinter den Kulissen die Ingenieure um die technische Ausstattung, die Grundsatzfrage „Verbund-

maschine oder einfache Dampfdehnung?“ hitzige Diskussionen lieferten – kaum nachvollziehbar. Und doch ging es damals um Innovationen vom Range eines Airbus A 380. Der Vergleich passt sogar, da es vor fast 100 Jahren ebenfalls darum ging, eine deutlich größere Zahl von Menschen mit hoher Geschwindigkeit zu befördern. Andächtig standen die Zaungäste, reckten die Hälse und blickten zum Lokführer hoch, der dieses grünrot-schwarz-goldene Wunderwerk bald mit bis zu 110 Kilometern in der Stunde zu fernen Städten treiben würde. So ist ein Blick in diese versunkene Zeit reizvoll, als sich deutsche Weltgeltung auch an einer Lokomotivbauart messen wollte.

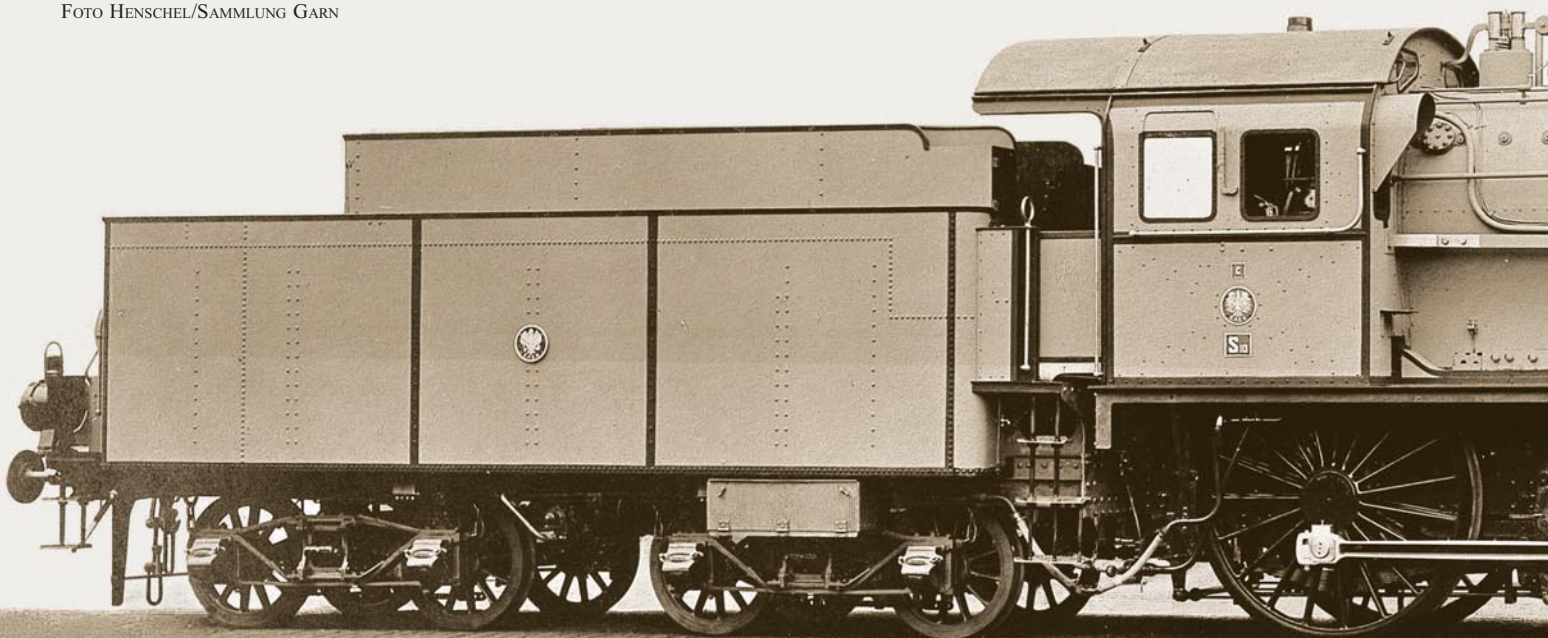
Lange noch nach der Jahrhundertwende war man sich der Bewährung der ersten Heißdampfloks nicht sicher. Zweckmäßige Bauart und Größe des Überhitzers, Kesselabmessun-

gen, Zylindergröße, Größe und Bauart zuverlässiger Kolbenschieber, schließlich den größeren Leistungen angepasste Rahmen und Lagerbauarten – das waren bei den ersten Heißdampflokomotiven, den Gattungen P 6, G 8, T 12 und T 16, richtige Probleme. Erst um 1905 war der Erfahrungsschatz so groß, dass man sich an die Konstruktion zweier Heißdampf-Schnellzuglokomotiven begab: einer leistungsfähigen 2'B h2 mit 2200 mm großen Kuppelrädern für den Flachlandbetrieb und einer 2'C h2 mit 1750 mm großen Kuppelrädern für schwierigere Strecken und schwere Personenzüge.

Beide Baureihen kamen 1906 in Dienst und erhielten die neu eingeführten Gattungsbezeichnungen S 6 und P 8. Beide Typen erreichten hohe Stückzahlen und bewährten sich gut. Allerdings machten beide auch deutlich, dass die P 8 keine Schnellzuglok war und

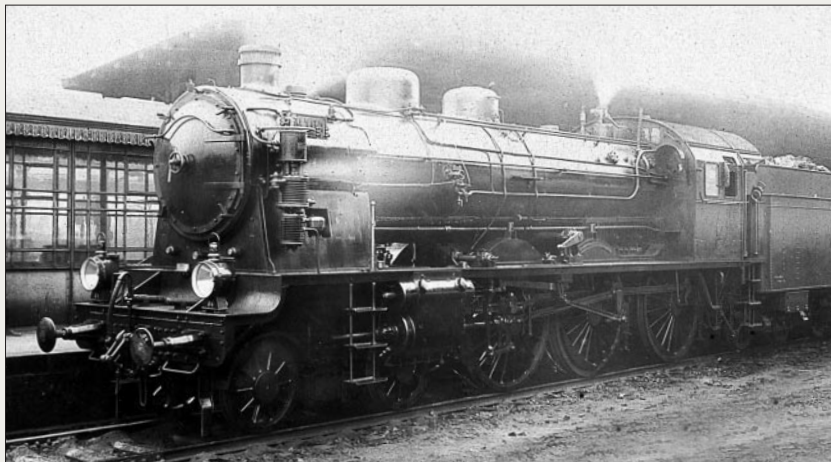
Fabrikfoto der von Henschel unter der Nummer 11184 im Jahr 1912 gebauten Breslau 1103, später 17 1028. Sie gehörte der ersten Serienbauart an und besaß z.B. eine höhere Pufferbohle als die ersten Loks.

FOTO HENSCHEL/SAMMLUNG GARN



Zu den erstgebaute S 10¹ gehörte 1911 die „Stettin 1101“, wohl auf der Berliner Stadtbahn aufgenommen von WERNER HUBERT kurz nach Indienststellung. Vor allem durch die niedrige Pufferbohle mit den darüber freistehenden Kolbenstangenrohren der Innenzylinder unterschied sie sich von der Serie.

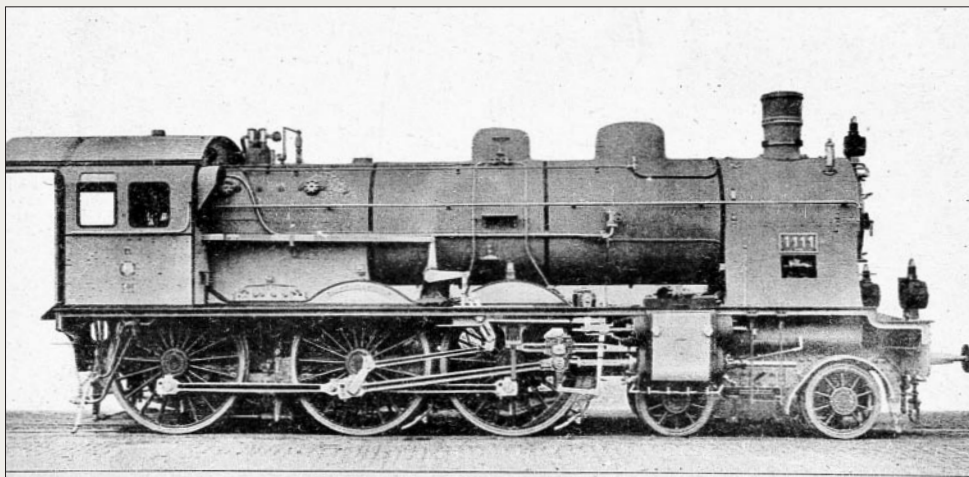
FOTOS SAMMLUNG REICHERT (2)



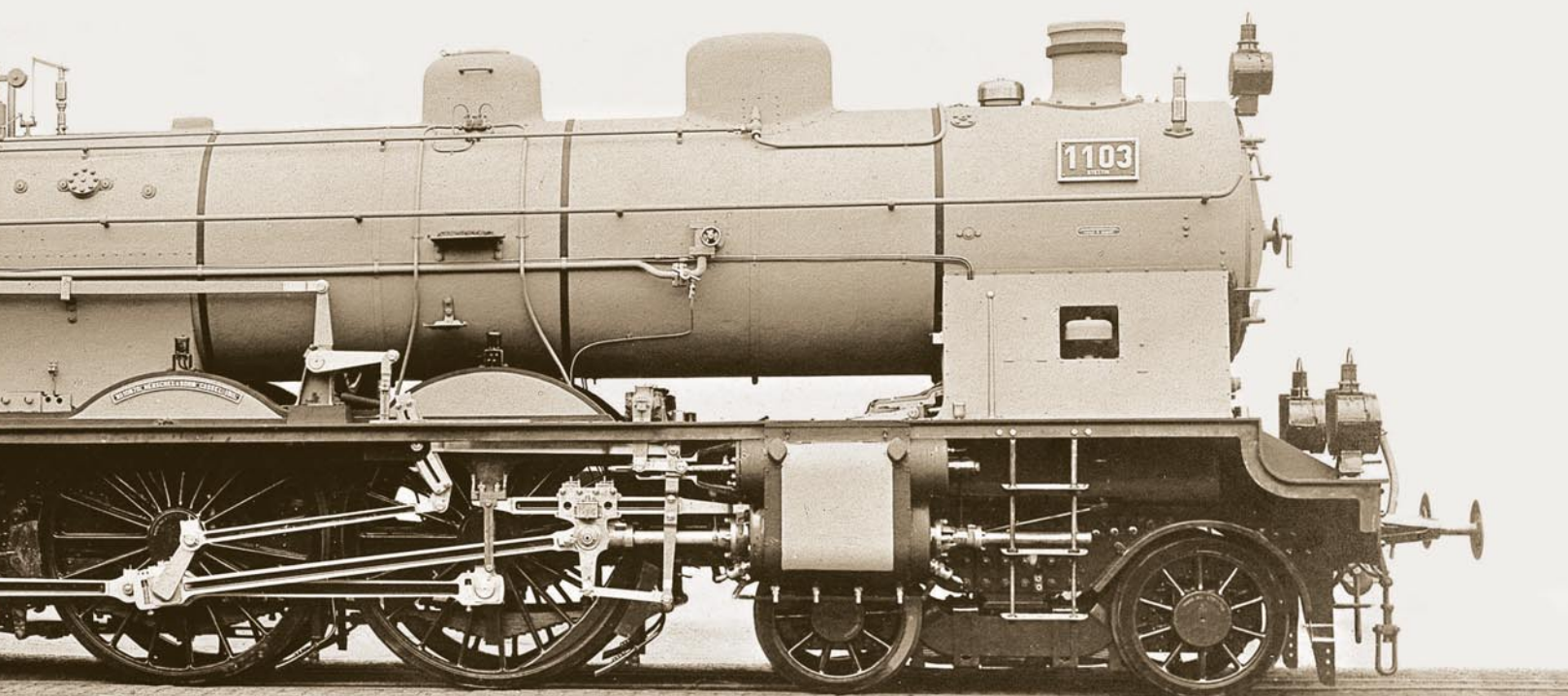
dass vor allem die wünschenswerte Kesselleistung auf einem 2'B-Fahrgestell wie dem der S 6 gewichtsmäßig nicht unterzubringen war.

Die knappe Auslegung aller Heißdampflok-Typen war Robert Garbe zuzuschreiben, der – damals nicht ganz falsch – von kurzen Erneuerungszyklen ausgehen konnte und deshalb die Größe der Lokomotiven an den aktuellen Zuggewichten orientierte. Hintere Laufachsen fand Garbe unnütz, weshalb es sie bei preußischen Lokomotiven in seiner Ägide nicht gab.

Nun bestimmte Garbe die Bauart der Lokomotiven aber keineswegs allein, und im 1907 gegründeten Kgl. Eisenbahn-Zentralamt gab es genügend gute Fachleute, die den strikten Beschaffungskurs von Garbe nicht mittragen wollten und beim vorgesetzten Carl Müller, Referent für Lokomotivbau im Mi-



Die Vorbildlok des Lemaco-Modells war die Lok „Posen 1111“ von 1911. Ab Werk besaß sie noch keinen Vorwärmer. Um den Schornstein trug sie den roten Ring als Hinweis auf die Marcotty-Rauchverbrennung. Nach 1920 hieß sie „Osten 1139“ und ab 1926 17 1066.





Aus Richtung Berlin–Wittenberge kommend fuhren am 27. Mai 1927 17 1072 und 1201 (beide Bw Altona, die hintere Lok Bauart 1914) mit dem D 6 in Hamburg Hbf ein. An diesem Tag hingen im Zug die Salonwagen von Reichspräsident Hindenburg, der zur Einweihung des Hindenburgdamms anreiste.

nisterium der öffentlichen Arbeiten, auch andere Bauarten durchsetzten. Der lange Weiterbau bewährter Nassdampfptypen ist so zu erklären. Der KPEV fehlte inzwischen schmerzlich eine große Schnellzuglok, mit der man im Flachland Schnellzüge von 400 t mit 100 km/h befördern konnte. Die von Garbe initiierten Maschinen schafften das bei weitem nicht: Die S 6 zog 330 t und die P 8 war nur für 90 km/h zugelassen. Die eilige Neuauflage der inzwischen veralteten S 7 (2'B1' n4v) ist dadurch zu erklären.

Gegen den erbitterten Widerstand Garbes baute man zwischen 1908 und 1910 in 99 Exemplaren die Gattung S 9, eine der damals größten deutschen Schnellzuglokomotiven, mit einem 229,71 m² großen, schier uner-

schöpflichen Kessel. Sie riss mit 100 km/h Schnellzüge von 430 t Gewicht von Hannover nach Hamm oder Hamburg.

Interessant und auch ein wesentliches Argument bei der Beschaffung waren die damaligen Beschaffungspreise: Eine S 6 kostete mit Tender rund 83 000 Mark, die P 8 rund 93 000 Goldmark und die S 9 stolze 114 000 Mark. Zum Vergleich: Ein gut gebautes Einfamilienhaus war damals für rund 10 000 Mark zu haben. Die S 9 war die bisher teuerste Lokomotive in Preußen. Aber: Sie war nur eine Nassdampflok und hatte ein Reibungsgewicht von nur 33 t. Die Entwicklung einer

dreifach gekuppelten Schnellzuglok mit der Leistung der S 9 war bereits seit 1907 auf der Tagesordnung und blieb dringlich, auch wenn täglich S 6 und P 8 sowie weiterhin die Nassdampf-Schnellzuglokomotiven S 5² und S 9 in Dienst gestellt wurden.

Als nahe liegend favorisierte Robert Garbe die Vergrößerung der P 8 zur Schnellzuglok. Die auf 1980 mm gewachsenen Kuppelräder brachten eine Vergrößerung des Achsstandes der Lok von 8350 auf 9100 mm mit sich, auf dem ein Kessel mit nun 153,09 m² Verdampfungsheizfläche Platz fand. Das Gewicht der Lok ohne Tender wuchs von 75,3 t auf 79,5 t. Probleme bereitete die Dampfmaschine. Die beiden Zylinder der P 8 konnte man aus Platzgründen und weil man durch große Zylinderkräfte Rahmen- und Lagerschäden be-



fürchtete, nicht einfach vergrößern. So ließ Garbe vier gleichgroße Zylinder einbauen, die um 180° versetzt die erste Kuppelachse antrieben.

Die für schwere Züge nötigen Zylinderkräfte waren erreicht, doch die gewünschte Einfachheit der Maschine war notgedrungen dahin. Die vier gleichen Triebwerke waren zwar einfach zu unterhalten, doch führte vor allem die abgeleitete Steuerung der Innenzylinder mit ihren vielen Gelenken zu einer ungenauen Dampfverteilung und so zu unnötig hohem Kohlenverbrauch. Die beiden ers-

ten Lokomotiven wurden von der BMAG in Wildau gebaut, zunächst als S 8 bezeichnet und 1910 bei der Direktion Erfurt in Dienst gestellt.

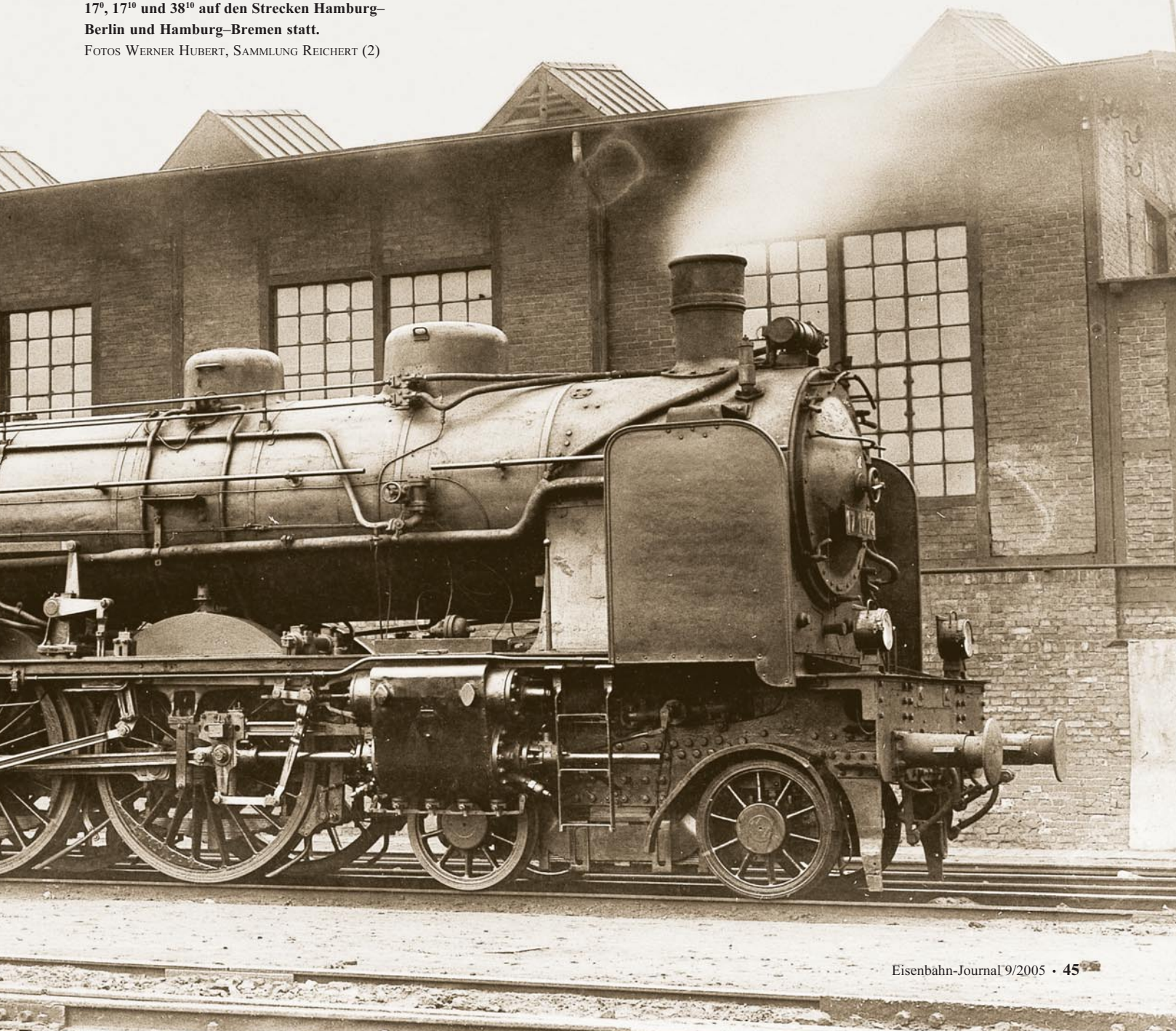
Den Garbe-Kritikern gelang es, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Befürworter einer Alternativbauart zu finden. In Preußen hatten sich seit fast 20 Jahren Verbund-Schnellzuglokomotiven sowohl in zwei- wie auch vierzylindriger Bauart bewährt, Letztere wegen ihrer komplizierten Bauart aber nur in geringer Stückzahl. Da es nun wenig Sinn hatte, bei der offenbar unvermeidlichen vierzylindrigen Lok auf die Wirtschaftlichkeitsvorteile der zweistufigen Dampfdehnung zu verzichten, setzte man alternativ zur Überarbeitung der Bauart der S 8 eine Vierzylinder-verbund-Variante durch. Beauftragt wurde mit der Entwicklung wurde die Fa. Henschel, die entsprechende Erfahrungen besaß und sogar entsprechende Lokomotiven nach Frankreich lieferte. Als „Vater“ der Verbundlok gilt der Henschel-Konstrukteur Georg Heise. Er orientierte sich gezwungenermaßen

an den Maßen der S 8, aber auch an der preußischen P 7, einer 2'C n4v-Gebirgs-Schnellzuglok der KPEV von 1899 und der Serie 11 der Französischen Ostbahn. Die beiden Letzteren gehörten der Grundbauart nach Alfred de Glehn an, besaßen also Zweiachs-antrieb. Die Hochdruckzylinder saßen außen, waren bis in die Mitte der zweiten Drehgestellachse zurückverlegt und arbeiteten auf die zweite Kuppelachse. Innen saßen oberhalb der ersten Drehgestellachse die beiden Niederdruckzylinder und arbeiteten auf die erste Kuppelachse.

Was der Bayer Heise aus den verschiedenen Komponenten trotz des ständigen Drängens von Garbe, Bauteile der S 8 zu übernehmen, zustande brachte, ist bewundernswert. Bei einem Mehrgewicht von nur 2,5 t hatte er nicht nur eine für die Flachlandlok ideale Triebwerksabstimmung hinbekommen, sondern auch noch einen gegenüber der S 8 von 153,09 auf 164,68 m² gewachsenen Kessel

Paradebild der 17 1073 im Heimat-Bw Altona im Jahr 1928. Als eine der ersten S 10 hatte sie eine elektrische Beleuchtung erhalten. Der Grund hierfür war die versuchsweise Ausrüstung mit Indusi (Magnet zwischen den Tenderdrehgestellen sichtbar). Bis Anfang der 30er Jahre fand ein groß angelegter Indusi-Betriebsversuch mit Maschinen der Baureihen 17^o, 17¹⁰ und 38¹⁰ auf den Strecken Hamburg-Berlin und Hamburg-Bremen statt.

FOTOS WERNER HUBERT, SAMMLUNG REICHERT (2)





Rostocker 17¹⁰ beförderten in den 1930er Jahren den „Skandinavien-Express“ zwischen Lübeck und Rostock. 17 1025 durcheilte 1936 dabei das hügelige Endmoränengebiet bei Schwaan.

FOTO CARL BELLINGRODT

mit einem zulässigen Druck von 15 atü (S 8: 12 atü). Gleichzeitig mit dem Beginn der Serienfertigung des Vierlings, nun als S 10 bezeichnet und mit Ordnungsnummern ab 1000 versehen, kamen 1911 die ersten zehn Verbundloks in Betrieb, ebenfalls als S 10 bezeichnet, aber mit Nummern ab 1100. Geliefert wurden die ersten zehn Maschinen von Henschel an die Direktionen Halle (3), Stettin (3), Bromberg (3) und Posen (3). Für die Serienbauart waren nur geringe Änderungen nötig. Die auffälligste war die Erhöhung des vorderen Pufferträgers, damit die Kolbenstangenrohre der Innenzylinder nicht mehr frei lagen.

Beide S 10-Bauarten waren für 110 km/h zugelassen, hatten den gleichen Achsstand und den gleichen neu entwickelten Tender mit einem Fassungsvermögen von 31,5 t Wasser und 7 t Kohle. Rein äußerlich ähnelte die Verbundlok auf den ersten Blick dem Vierling. Während der Vierling in der Serienbauart äußerlich deutlich gewann, für preußische Verhältnisse sogar als schön anzusprechen ist, war das „Design“ der Verbundlok in der Bauart 1911 „französisch“, mit den zurückverlegten Außenzylindern und dem niedrigen, gerade durchgezogenen Umlauf ohne rechte Proportionen. Doch die inneren Werte überzeugten.

Wie zu erwarten erwies sich die Verbund-S 10 mit ihrem leistungsfähigeren Kessel als die stärkere und sparsamere Maschine. Ihre Leistung lag – eine Belastung des Kessels von 70 kg/m² zugrunde gelegt – bei rund 1650, die des Vierlings bei rund 1550 PSi. In der Ebene zog die Verbundlok 467 t (zehn Schnellzugwagen) mit 100 km/h, der Vierling nur 365. In einer 1:100-Steigung schleppten beide mit 50 km/h 323 bzw. 240 t. Auch der Lauf der Verbundlok war besser (und materialschonender) als der des Vierlings. Noch zu Reichsbahnzeiten wurden Schnellfahrversuche mit der Verbundlok unternommen, die sich als unermüdlicher, leistungsfähiger Schnellläufer bis über 150 km/h bewährte.

Warum nun ließ die KPEV zeitgleich zwei ähnliche Schnellzuglok-Bauarten parallel bauen? Sicherlich gab es persönliche Gründe – Garbe wollte die Zweitklassigkeit des eigenen Vorschlags natürlich nicht anerkennen. Noch dachte man nicht an „Einheitslokomotiven“ oder den Austauschbau und orientierte sich neben Leistung und Wirtschaftlichkeit an Preis, Unterhaltungskosten und Zweckmäßigkeit. Die Vierlings-S 10 war in der Beschaffung fast 4000 Mark billiger, und die Unterhaltungskosten lagen messbar unter denen der Verbundlok.

Die Vierlingslok besaß durch ihre große Zylinderzugkraft ein unerreicht gutes Anzugsvermögen, während die Verbundlok zwar mit allen vier Zylindern anfuhr, aber bereits nach zwei, drei Radumdrehungen durch den Druckausgleicher auf Verbundwirkung umgestellt wurde. Mit der wiederum beschleunigte sie bei weitem nicht so gut wie der Vierling. Also war auch die Vorschrift des Ministeriums von 1895 nicht vergessen, nach der alle Schnellzuglokomotiven mit Verbund-Dampfmaschinen auszustatten waren, hingegen alle häufiger anhaltenden Maschinen einfache Dampfdehnung erhalten sollten. Noch

Am weitesten ging der Kohlenstaub-Umbau der 17 1119. Am 1. Mai 1949 hatte man die eigentlich als Zuglok für den „Blauen Express“ bestimmte Maschine im Bahnhof Berlin Alexanderplatz vorgestellt. Das kurz danach im Heimat-Bw Berlin Ostbahnhof aufgenommene Bild zeigt sie mit großen Windleitblechen, Ersatzkessel, 52er-Führerhaus und Kondens-Kohlenstaubtender. UNTEN LINKS: Die Frontansicht der S 10' am 22. November 1951 im Bw Berlin Ostbahnhof. Aus der Pufferbohle ragen oben die beiden Kolbenstangenrohre der Niederdruckzylinder heraus, und unter der Rauchkammer sind die Verkleidungsdeckel der zugehörigen Schieber zu sehen. FOTOS ZBDR, SAMMLUNG STEGEMANN (2)



ein Hinweis auf die beabsichtige Verwendung: Die Bremse des Vierlings war deutlich leistungsfähiger als die der Verbundlok.

Die Verteilung der 202 bis 1914 gebauten S 10-Vierlinge und der 145 Verbundloks der Bauart 1911 bestätigt die sehr genau überlegte Beschaffung:

	Vierling	Bauart 1911
KED Altona		1101–1104
KED Breslau	1001–1010	1101–1111
KEG Bromberg		1101–1119
KED Cassel	1001–1010	
KED Coeln	1001–1004	
KED Danzig		1101–1108
KED Elberfeld	1001–1013	
KED Erfurt	1001–1047	
KED Essen	1001–1017	
KED Halle	1001–1011	1101–1110
KED Hannover		1101–1113
KED Kattowitz	1001–1010	
KED Königsberg		1101–1122
KED Magdeburg	1001–1004	1101–1109
ED Mainz	1001–1013	1101–1108
KED Münster	1001–1049	
KED Posen		1101–1121
KED Saarbrücken	1001–1014	
KED Stettin		1101–1120

Die Hochburgen der Verbundbauart waren die Schnellzuglok-Bw an den langen Rollbahnen des Nordens und des Ostens. 1914 überarbeitete man beide Bauarten. Der Vierling wurde zum Drilling, der anschließend mit kräftigen Anfahrlern im Bezirksdienst und mittelschweren Schnellzugdienst bis 1945 unersetzlich war. Die Verbundlok änderte ihr Gesicht völlig. Bei ihr rückten nun alle Zylinder in Drehgestellmitte. Äußere Gleitbahn und Kolbenstange wurden so lang, dass sie einen zweiten Schlitten benötigten. Das Umlaufblech rückte hoch, und Vorwärmer und Drehgestellbremse vervollständigten die Ausstattung. Das Gewicht der Lok ohne Tender stieg auf 84,1 t. Die nun sehr elegante und modern wirkende Verbundlok kam in der Leistung fast an die süddeutschen Pazifictypen heran. 124 Drillings und 92 Verbundloks wurden dann bis 1916 noch gebaut. Die Struktur der Verteilung änderte sich kaum.

Als Waffenstillstandslok musste man 1918 drei Maschinen an Belgien, fünf an Frankreich und 20 an Polen abgeben. Es hätte schlimmer kommen können, und die verbliebenen 209 Lokomotiven erhielten 1926 die Nummern 17 1001–1123, 1145–1153 (Bauart 1911) und 17 1124–1144 und 1154–1209. Die Verteilung der Maschinen veränderte sich seit dem Anfang der 20er Jahre deutlich: Nun kamen die Berliner Bw hinzu, außerdem Dienststellen wie die Bw Altona, Dortmund Bbf, Görlitz, Hamm Pbf, Kiel, Stralsund, bei denen die Maschinen weiterhin im Langstreckendienst fahren konnten. Die in großen Zahlen beschafften 01 und 03 vertrieben seit dem Anfang der 30er Jahre die Verbundloks zum großen Teil in die Provinz. Dienststellen wie Halberstadt, Rostock oder Schwerin stehen für diese Entwicklung. Stammloks blieben sie im Raum Berlin, u.a. weil die Stadtbahn keine höheren Achslasten als 18 t zuließ. Nachdem man die Maschinen eigentlich bereits in den 30er Jahren hatte ausmustern wollen, erlebten sie mit Nachbaukesseln, Zulassung für 120 km/h und teils Indusi ab

17 1099 und 1004, zwei der drei 17er, die bis 1956 bei den BBÖ/ÖBB liefen, sind hier im Jahre 1951 vor einem Schnellzug in Wien-Penzing zu sehen. FOTO SAMMLUNG GRIEBL



der zweiten Hälfte des Jahrzehnts eine letzte Blüte. Die Einsätze im Krieg forderten den kleinen Maschinen noch einmal alles ab.

Das Ende kam abrupt. Nach 1945 arbeitete die DR in den Westzonen keine einzige Lok mehr auf. Drei Maschinen – 17 1004, 1089 und 1099 – liefen bis 1956 bei den ÖBB. Von 39 Maschinen, die in der späteren DDR verblieben waren, blieben mindestens zwölf bis zur Ausmusterung abgestellt. 15 weitere baute man auf Braunkohlenstaubfeuerung um. Alle umgebauten Maschinen kamen zunächst zum Bw Berlin Ostbahnhof und später nach Cottbus. Ersetzt wurden sie 1959/60 durch fabrikneue 23¹⁰.

Ein Politikum war 1971 in der DDR die Aufarbeitung der seit Jahren abgestellten 17 1055 als Museumslok. Man gab sich zwar alle Mühe, die Lok in einen nahezu neuwertigen Zustand zu versetzen, entfernte den Vorwärmer und baute Stangenpuffer an, doch stand die Besinnung auf preußische Werte in der DDR erst an ihrem Anfang. So durfte die Lok nicht die eigentlich für diesen Zustand gebotene Beschilderung mit KPEV-Adler und der Nummer „Posen 1107“ tragen, sondern musste mit einem Phantasie-Eigentumsschild und als „Osten 1135“, wie sie republikanisch korrekt seit 1920 hieß, auftreten. Woran sich bis heute nichts geändert hat. □

1971 ließ die DR die in der Museumsliste stehende, aber bereits sehr stark verrottete 17 1055 unter großem Aufwand aufarbeiten und in einen lieferbaren Zustand versetzen. Im August 1971 präsentierte man sie während des MOROP-Kongresses in Radebeul der Öffentlichkeit. FOTO SAMMLUNG STEGEMANN



NEUES MODELL



Feinste Neusilber-Räder ermöglichen den Blick auf Rahmen und Bremsanlage.



Der Führerstand ist eingerichtet und beleuchtet.

Die Rauchkammertüre lässt sich öffnen.

Feine Details am Kessel sowie ein Blick aufs Innentriebwerk. ALLE FOTOS EJ/SCHOLZ



S10¹ von Lemaco

Bislang hat die Modellbahnindustrie die preußische S 10.1 der Bauart 1911 mit Nichtbeachtung gestraft. Lemaco hat jetzt **Preußens Antwort auf die S 3/6** erstmals in H0 nachgebildet.

Wie stets bei Lemaco vereint das in gerade mal 300 Exemplaren (also gut dem Doppelten des Vorbilds) gebaute Kleinserienmodell Anlagentauglichkeit mit einer hervorragenden Detaillierung. Die Lok ist ab einem Radius von 540 mm einsetzbar, ein kräftiger Escap-Motor mit Schwungmasse stellt genügend Zugkraft zur Verfügung und ein schön ausgewogenes Laufverhalten sicher. Federnd gelagerte Treib- und Tenderachsen verleihen der Lok stets ausreichenden Schienen- und damit Stromkontakt. Zwischen Lok und Tender sorgt eine stromführende Kurzkupplung für engen Kontakt. Lücken verdecken die klappbare Tenderbrücke und die Führerstandstüren. Letztere müssen bei Fahrbetrieb allerdings zurückgeklappt werden, um ein Verhaken zu vermeiden. Die zierliche Hakenkupplung am Tender kann durch einen Normschacht für Modellkupplungen ersetzt werden. Da die überaus feinen Neusilber-Räder wie in dieser Klasse von Modellen üblich ohne Haftreifen auskommen, ist die edle Preußin natürlich keine Bergkönigin – wie auch ihr Vorbild.

Wer auf die Laufqualitäten seiner Lok verzichtet und Lemacos Jüngste lieber in der Vitrine präsentiert, kann sich in Ruhe auf einen faszinierenden Augen-Spaziergang durch die Detailfülle eines solchen Handarbeitsmodells machen. Über 800 verbaute Teile (fast ausschließlich aus Messing) sprechen für sich. So lässt sich die Rauchkammertüre öffnen und gibt den Blick frei auf Funkenfänger, Abdampfrohre und vordere Rohrwand. Auf der anderen Seite der Lok ist der Führerstand detailliert eingerichtet und mit einer Beleuchtung ausgestattet. Die feinen Spitzenlaternen wechseln ihr 1,5-V-Konstantlicht entsprechend der Fahrtrichtung.

Nachgebildet sind auch das Bremsgestänge und das Innentriebwerk der Vierzylinderlok. Dessen Spiel wiederum ist am besten bei langsamem Lauf zu betrachten. Zum Zurüsten für die Standmodellfreunde liegt der Lok die Nachbildung des Geschwindigkeitsmesser bei.

Lemaco bietet die Lok in Ausführungen der KPEV, der DRG und der DR an, letztere auch als 17 1074 mit Kohlenstaubtender. Weitere Versionen wurden als 230 G der SNCF und 617.1099 der ÖBB gefertigt.

Christoph Kutter



Wirkt durch den hohen Tender und die oben liegenden Windleitbleche besonders bullig: Rocos Kohlenstaub-44er.



ROCO

Als letzte Neuheiten vor dem Konkurs (siehe dazu S. 56/57) erschienen aus Hallein die teilweise formneue Kohlenstaub-44er der DR, der „Hercules“ in Lackierung der „alex“-Züge München-Oberstdorf, die E 10 mit Bügelfalte im eleganten Creme/Blau des „Rheingold“ der 1960er Jahre sowie die Playtime-218. Letzte-

tere, die wie die übrigen Loks auch in Wechselstrom-Ausführung erhältlich ist, hat ein neues Gehäuse bekommen, entspricht aber sonst der bekannten 215.

Durch die Ereignisse wohl ohne Vorbild bleiben dürfte die letzte Roco-Werbelok, eine MY der Gleisbaufirma Eichholz. Das hochattraktiv lackierte Fahrzeug sollte auf Rocos Soundloks auf-

merksam machen. Die für Herbst geplante Präsentation des Originals ist zwar nun passé, doch macht die H0-Lok nicht nur akustisch und optisch eine gute Figur, sondern hat auch noch Erinnerungswert.

Aus dem Wagenprogramm erreichten uns gerade noch zwei gut gelungene Formneuheiten: Ein offener Zweiachser der SNCB

und ein gedeckter Fährbootwagen der DRG. Beide sind sehr sauber ausgeführt. Beim Belgier gefällt vor allem der zierliche Unterbau mit braun lackierten Speichenrädern, beim Fährbootwagen beeindrucken die zahlreichen lupenrein lesbaren Anschriften in Deutsch, Englisch und Französisch. Außer den genannten sind auch Ausführungen der NS



Wohl die schönste Variante der Bügelfalten-E 10 von Roco.



Augenfällig: „Hercules“ im alex-Design von Roco in H0.



798er der BBÖ in H0e von Roco.



Mit neuem Gehäuse, aber 215er-Fahrwerk: Playtime-218 von Roco.



Dreisprachig beschriftet: Fährbootwagen der DRG von Roco.



Fein detailliert: formneuer Offener von Roco, hier als Belgier.



Attraktiver Bayer: Rungewagen mit Strohladung von Roco.



Variante: Schwarzwaldhaus mit verputztem Erdgeschoss in H0 von Fallner.



Wird es leider wohl nur in 1:87 geben: „Soundtrack“-MY von Roco.

bzw. der DB lieferbar. Für die Länderbahnfreunde erschien ferner ein bayrischer Rungewagen mit einer mittels Plane abgedeckten Strohladung.

In welchen Stückzahlen diese und andere Roco-Neuheiten noch in den Handel gelangt sind, entzieht sich leider unserer Kenntnis.

FALLER

In H0 erschienen ein Schwarzwaldhof mit Verputz sowie ein Abbruchhaus mit Bagger. Für die N-Bahner gab es die Kapelle „St. Bernhard“, ein Stadthaus mit Laden, zwei Zweierpacks Stadthäuser und eine Sägemühle. Als Zubehör für beide Spurweiten eignen sich diverse, ebenfalls neue Bäume und Büsche sowie ein Soundmodul mit Bahnhofsdurchsage. Die G-Bahner bekamen im

Pola-Sortiment einen Kanonenofen, eine Werkbank und einen Schreibtisch angeboten, jeweils mit Zubehör.

HEICO

Seit Juni sind bei den Coburgern die ersten H0-Waggons des italienischen Herstellers **Os.kar** erhältlich. Angeboten werden FS-Reisezugwagen der Reihen 13000 und 33000 in verschiedenen Lackierungen der Epochen III und IV sowie gedeckte FS-Großraum-Vierachser, Schiebelplanen-, Flach-, Runge- und Containertragwagen, jeweils in diversen Varianten.

WEINERT

Als Komplettbausatz in H0 erschien die P 8 mit zweidomigem Kessel. Damit wird erstmals eine

korrekte preußische Länderbahnvariante der Lok möglich. Wie ihre DRG- und DB-Schwester ist sie wahlweise mit NEM- und RP 25-Rädern erhältlich. Den Tender pr. 2'2'T21,5 aus dem P8-Bausatz bringt Weinert einzeln in einer Einmalaufgabe.

Ebenfalls ausgeliefert wurde der „Eifel“-Triebwagen von Talbot in O. Ferner erschienen die Altbau-01 in DR-Version, Tauschradsätze für die 01 von Roco, ein Harzer Zwischenwagen für den Rollbockverkehr sowie ein Reko-Personenwagen von 1948 in H0m.

STIPP

Im Zwischenmaßstab 1:100 sind zwei neue Halbreif-Hintergrundkulissen aus Karton lieferbar. Die fotorealistisch gestalte-

ten Sets enthalten Fassaden von acht norddeutschen Kleinstadthäusern bzw. sechs Schuppen.

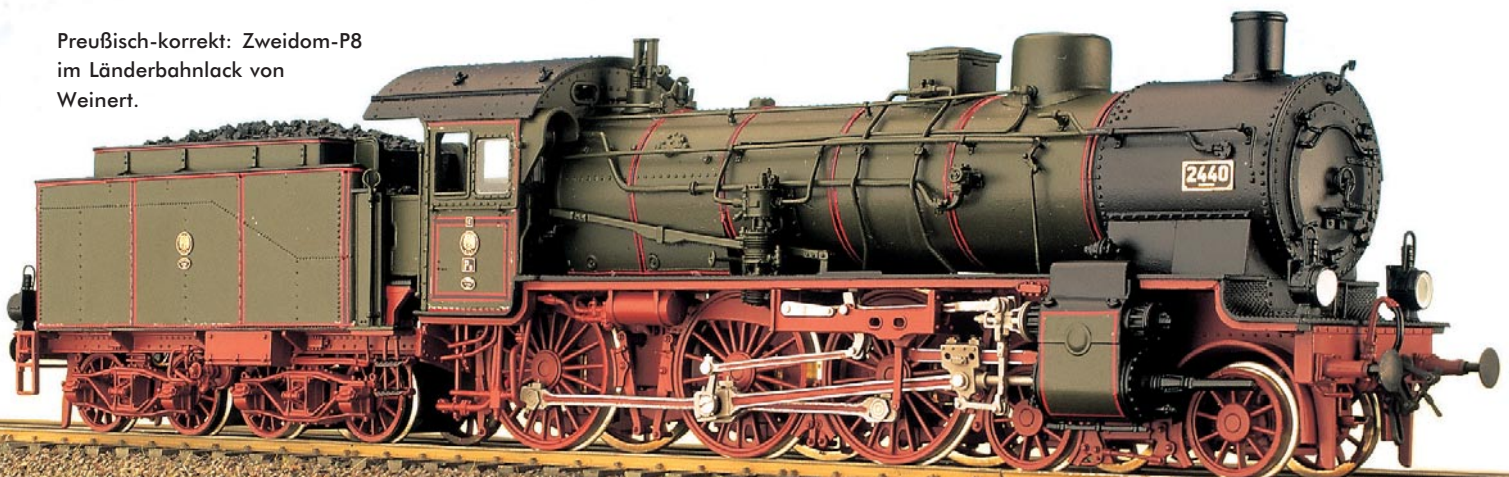
REVELL

In 1:87 erschien der Kunststoffbausatz für eine 131 der DR.

OHE-SHOP

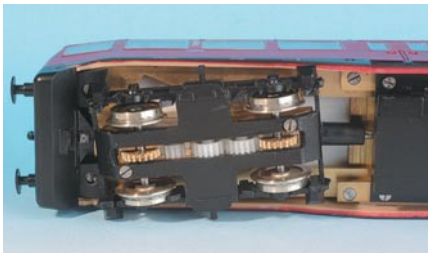
Der Fan-Shop der Osthannoverschen Eisenbahn hat als erste Eigenentwicklung den beim Original von MaK gefertigten Triebwagen GDT in H0 vorgestellt. Das Fahrzeug ist mit einem Kunststoffgehäuse ausgestattet. Ein gefräster Messingrahmen sorgt für Gewicht und Stabilität, ein fünfpoliger Mashima-Motor mit Schwungmasse für den Antrieb. Geschickterweise passt er in eines der unterflur angebrachten Motorgehäuse des Originals, so

Preußisch-korrekt: Zweidom-P8 im Länderbahnlack von Weinert.





Kein Silberling-Speisewagen mit Steuerabteil: Das H0-Kleinserienmodell des GDT-Triebwagens vom OHE-Shop glänzt durch eine saubere Gestaltung, auch des Innenraums.



Aus Messing: das Antriebs-Gestell des GDT.



Neue Brawa-Veteranen: württembergischer Salzwagen und Reichsbahn-Gedeckter.



Zwei von vier: vielteilige Gestaltungssets von Noch.



Gebündelt: röhrenbeladener Schwerlastwagen der DR von Brawa.

dass der Blick durch den Fahrgastbereich nur von den Wänden der Toiletten und ähnlichen vorbildgetreuen Hindernissen unterbrochen wird. Im anderen Motorgehäuse hat ein Decoder Platz, den es in der Wechselstrom-Version serienmäßig gibt. Der Fahrzeugkasten macht durch seine saubere Ausführung mit schön plan sitzenden und klaren Fenstern (einzeln ausgefräst und eingesetzt!) einen guten Eindruck. Gleiches gilt für die Lackierung.

Kleine Ungenauigkeiten der Bedruckung, die bei unserem Vorserienmuster noch zu sehen waren, sollen in der Serie korrigiert sein.

Der Antrieb des Fahrzeugs erfolgt via Kardanwelle auf die Achsen eines Drehgestells. Sie sind nicht mit Haftreifen ausgestattet, dienen aber der Stromabnahme, ebenso wie die Achsen des auch um die Längsachse beweglichen zweiten Drehgestells. Der GDT ist beleuchtet und mit rot/weißem

Lichtwechsel ausgestattet. Vertrieben wird der GDT über den OHE-Shop sowie Partner.

www.wiekra.de

NOCH

Aus Wangen sind vier praktische und reichhaltige Zubehörsets für die Themen Bauernhof, Biergarten, Grillfest und Baustelle zu melden. Der Inhalt kann es in Sachen Filigranität zwar nicht mit ähnlichen Produkten von Preiser oder gar geätzten Modellen auf-

nehmen, dafür kostet das Ganze auch deutlich weniger.

BRAWA

Die Württemberg-Freunde konnten sich über eine braune Version des Salztransport-Wagens freuen. Von den gedeckten Württembergern erschien der Wagen mit einer offenen Bühne als Gw Magdeburg der frühen Reichsbahn. Ferner kamen der sechssachsige DR-Schwerlastwagen mit Stahlröhren als Ladegut sowie ein Trio



Gleicher Typ, aber nicht gleich: Liliputs neue Kesselwagen Deutzer Bauart unterscheiden sich in vielen Details.



China-Kracher: top-moderne chinesische Schnellzugsdiesellok der Klasse DF 11G von Bachmann im Vertrieb bei Liliput.



Schweizer Weinkesselwagen und OMV-Vierachser von Liliput.



Wässrig: Epoche-IV-Variante „Fachinger“ des Liliput-Kühlwagens.

modernerer Bahnsteigleuchten mit Stecksocket in den Handel.

LILIPUT

Nur einen Monat nach dem Modell von **Klein** (siehe August-EJ) erschien von Liliput ebenfalls der vierachsige Kesselwagen Deutzer Bauart – und zwar doppelt: zum einen die Ursprungsversion von 1941 als Waggon der Wehrmachts-Tarnfirma „Wifo“, zum anderen eine spätere Ausführung im Gelb der „Shell“. Beide unterscheiden sich im Kessel (vier- bzw. fünfschüssig), in der Drehgestellbauart, in der Zahl der Laufbretter auf dem Kesselscheitel (eins bzw. zwei) sowie bei den kurzen Rahmenstücken.

Als Ergänzung zu der im vorigen Heft gezeigten ÖMV-Garnitur erschien ein passender moderner vierachsiger Kesselwagen. Der Drehgestell-Kühlwagen der Kriegsbauart wurde als Privatwagen „Staatl. Fachingen“ der Epoche IV ausgeliefert. Schließlich ergänzte ein SBB-Weinkesselwagen der Firma „Sevino“ den mageren Park dieser Fahrzeuge. Von den SBB-Oldtimer-Personenwagen kamen Nummernvarianten in den Handel.

Aus dem Programm der Schwesterfirma **Bachmann-China** präsentierte Liliput die zwölfachsige chinesische Doppel-Diesellok DF 11G. Das Vorbild des



Paukenschlag: Mit der gut aussehenden 182 der DB betritt Piko TT-Neuland.

sauber bedruckten und ordentlich detaillierten Modells wird vor Schnellzügen auf der fast 1500 km langen Strecke zwischen Peking und Schanghai eingesetzt. Die Bedienungsanleitung ist englisch.

PIKO

Als erstes **TT**-Fahrzeug lieferte Piko den Taurus der DB AG-Reihe 182 aus. Die von einem Mittelmotor mit zwei Schwungmassen angetriebene Lok ist ordentlich detailliert und sauber bedruckt. Lediglich die Stromabnehmer wirken „Hobby“-mäßig, der Preis allerdings auch.

Aus dem Standard-Programm ist als Formneuheit der Selbstentladewagen Otmm61 der DB zu vermelden. Das Fahrzeug ist rundum gut gelungen und sehr de-

tailliert. Lediglich der Ladeguteinsatz wirkt sehr einfach und lädt daher zum Überschütten mit Echtkohle oder Ähnlichem ein.

An Varianten lieferte Piko aus: für die Epoche-III-Freunde Buffet- und Packwagen aus der Garnitur der vierachsigen DR-Rekowagen, je einen offenen Zweiachser deutscher, tschechischer bzw. italienischer Bauart von ÖBB, DB und DR, einen vierachsigen Kesselwagen der Shell sowie einen Zementsilowagen der DR. Letzteren gab es auch in Version der DR/Epoche IV. Zwar auch nur Varianten, aber optisch attraktiv gelungen sind ein Gaskesselwagen der VTG (DB/Epoche III) sowie vor allem der filigrane Silowagen „Roland Mehl“ (DB/Epoche IV). Im Dreierpack lieferte Piko patinierte Sattelbo-

den-Selbstentlade- und Kalkkübelwagen der DR aus. Für die Epoche-II-Liebhaber legte Piko den Standard-Offenen Om Ludwigshafen wieder auf, dazu erschien ein auf DRG getrimmter Kühlwagen „Roth Bier“.

Wer die moderne Bahn bevorzugt, bekam von Piko diesmal einen Knickkesselwagen der Ermewa (leider nicht für den Weintransport ...) und einen Kaliwagen mit „Neukeks“ angeboten.

Im **Hobby-Sortiment** haben derzeit Startsets mit dem formneuen ICE 3 ihr Rollout. Sie enthalten eine vierteilige Zuggarnitur, ein Gleisoval sowie Trafo und Regler bzw. Digital-Steuergerät. Ferner erschienen dort eine 185er der CFL in Gleich- und Wechselstrom-Version sowie Sitz- und Steuerwagen des Metronom-



Formneu: Selbstentladewagen des DB-Typs Otmm61 von Piko.



Varianten: Gaskesselwagen der VTG und Mehtransport-Silowagen, beide von Piko.



Aktuell: Pikos „Metronom“-Steuerwagen.



Auch von Piko: Sattelboden-Selbstentlader.



Mit neuem ICE 3: Startset von Piko.

Zuges. Als Zubehör erschienen Sets mit 40- und 20-Fuß-Containern sowie mit Haftreifen bestückte Tauschachsätze für die 218, den Taurus und die 185er. Das A-Gleis-System ergänzten eine 30°-Kreuzung und ein gerades 107-mm-Ausgleichsstück.

FLEISCHMANN

Für Juli waren in H0 lediglich Wagen zu vermelden. Als Neuentwicklung ragte dabei der Kleinvieh-Verschlagwagen Vvh Altona der DRG hervor. Das wie stets fein detaillierte Modell ist mit beweglichen Schiebetüren ausgestattet, die einen Blick auf den vorbildgerecht eingebauten Zwischenboden erlauben.

Ferner erschienen in H0 in Einzelserien: ein Brückenprüfwagen der DRG, ein preußischer Vierachser der Reichspost, ein Donnerbüchsen-Personenwagen 2./3. Klasse, ein Bierwagen der Dortmunder Hansa-Bräu sowie ein Gedeckter des DB-Typs G 02 mit Endfeldverstärkung (alle Epoche IIc). Zur Ergänzung des 614 mit Sound stellte Fleischmann den Mittelwagen vor.

An H0-Digital-Startsets kam eines mit Sound-218, Güterzug und reichhaltigem Gleismaterial in die Geschäfte sowie ein „Personenzug der Epoche III“ mit Digital-78er, drei Wagen, Gleisoval mit Überholgleis und leistungsfähiger Digitalausstattung.

Aus dem regulären Piccolo-Sortiment erschienen die DRG-78 mit Runddach als Analog-Lok und mit eingebautem DCC-Decoder sowie die sehr fein gestalteten Kleinviehwagen mit und ohne Bremserhaus. Wie ihre H0-Pendants sind sie mit unterschiedlichen Fahrwerkbauarten ausgerüstet.

Als N-Einzelserien brachte Fleischmann die T 18 im Fotoanstrich, eine 145 der Railion sowie eine 39er der DRB mit DCC-Decoder. Ferner erschienen ein Vierachser der Reichspost, ein Mitropa-Schlafwagen und ein ex-preußischer Schnellzugwagen 3. Klasse der DRB. Zudem wurden die Epoche-II-Freunde mit einem

Brückenprüfwagen und einem Zweier-Set Getreidetransportwagen beliefert. Für die Epoche-IV-Fans gab's einen Umbau-Dreiachser als Werkstattwagen.

DEUTSCHE POST

Im Vertrieb der Post Collection kam der neu entwickelte Mercedes-Postbus O 6600H auf den Markt. Das H0-Modell ist auch im Innenraum sehr fein detailliert und mit verschiedenen Ansetzteilen ausgestattet.

MODELLBAUSTUDIO BORN

Der Rapperswiler Kleinserienhersteller präsentierte das Messingmodell eines vierachsigen Schweizer Tiefkühlwagens. Er wird in zwei Varianten der Epoche II angeboten. Ferner legte Born einen SBB-Personenwagen 1./2. Klasse auf. Er ist als Zwei- und Dreiachser erhältlich.

LUTZ HIELSCHER

Der Echtdampf-Spezialist aus Wuppertal stellte für 45-mm-Gleise (G oder I) drei kleine B-Kuppler-Loks vor. Passend dazu erschienen drei Feldbahn-Loren. In G/I, aber auch H0 (!) gefertigt wird eine dem Dampflokomotiv-„Grasshopper“ nachempfunden Lok. Alle Modelle werden fertig sowie als lackierte und nicht zu lötfende Bausätze angeboten.



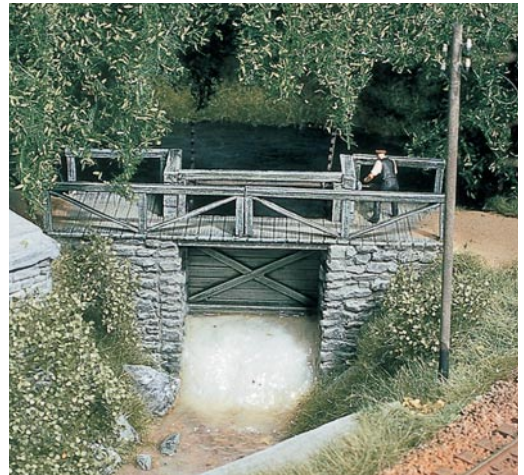
Schmuckstück für Epoche-II-Bahner: Fleischmanns formneuer Kleinvieh-Verschlagwagen, hier in H0.



Keine Doublette: Fleischmanns Verschlagwagen gibt es auch in N.

Da hört man förmlich das Wasser rauschen: kleines Wehr von Langmesser.

Detailliert: Mercedes-Postbus.



Jetzt auch in N: Resin-Scheune von Langmesser.



Die drei für die Tankstelle: Kesselwagen der Bauart Deutz in Ausführungen der Epochen II, III und IV von Klein Modellbahn.

LANGMESSER-MODELLWELT

Das schon vorgestellte Stauwehr in Resin/Weißmetall-Bauweise ist nun in der Version mit Zahnstangenantrieb lieferbar (H0). In N erschienen die von H0 bekannte Feldscheune mit Anbau und die verfallene Baracke.

www.langmesser-modellwelt.de

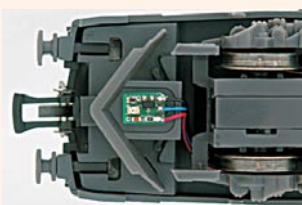
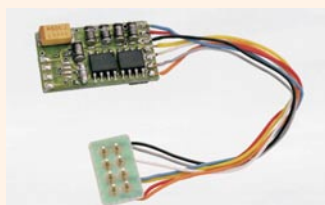
KLEIN MODELLBAHN

Vom vorigen Monat neu vorgestellten Deutzer Vierachs-Kesselwagen kamen die ersten Varianten in den Handel: die Ursprungsausführung der Wifo (vergl. auch Liliput), ein SNCB-Wagen der Epoche III sowie einer der ÖMV/ Epoche IV.

Neuheiten, Neuheiten, Neuheiten – auf Seite 87 geht's weiter. Mit einer Überraschung sowie Tillig, Modellbaumanufaktur Crottendorf, Herpa und anderen.

Digi-Neuheiten

Uhlenbrock entwickelt seine bewährten Multiprotokoll-Decoder der Reihe 76xxx weiter: An den neuen Typ 76420 (**Bild unten links**) kann man ein Lissy-Sendemodul direkt anschließen. Dies erfolgt entweder über den Susi-Stecker oder, wenn dieser belegt ist, über direkt am Decoder angelötete Kabel. Das passende Lissy-Mini-Sendemodul (68400) ist nur 7 x 5,1 x 1,7 mm groß und lässt sich bequem unter NEM-Kupplungsschächten montieren (**unten rechts**). Gesendet wird die (lange) Lokadresse und die im Decoder per CV eingestellte Zugkategorie. **tp**



Modellbahn-Notizen

Faller

... veranstaltet vom 23. bis 25. September einen Workshop zum Bau und zum Supern von Modell-Gebäuden. Referent ist **EJ-Autor Bruno Kaiser**. Im Preis von 298 Euro sind eine Betriebsbesichtigung sowie die Verpflegung enthalten, nicht jedoch die Übernachtungskosten. Vom 14. bis 16. Oktober ist ein weiterer Workshop zum Car-System angekündigt. www.faller.de

Modellbaustudio Born

... und mehr als 20 weitere Firmen (darunter Hui, Navemo und Pirovino) veranstalten am 15./16. Oktober in Bauma (Schweiz) die dritte Ausstellung „Plattform der Kleinserie“. Der Eintritt ist frei, im Rahmenprogramm veranstaltet der Dampfbaustudio Zürich Oberland Dampfzugfahrten. info@modellbaustudio.ch

Märklin

... saniert weiter: Da durch die Verlagerung weiter Teile der Lokfertigung nach Sonneberg

im Stammwerk Platz frei wurde, konnte die Dependence in der Göppinger Holzheimer Straße verkauft werden. Das kommt dem Märklin-Museum zugute, das bis März 2006 ins Stammwerk zurückkehrt. Es soll deutlich vergrößert und zu einer „Erlebniswelt“ umgestaltet werden. Für den dann ebenfalls heimatlosen Vertrieb sucht Märklin noch eine passende Immobilie.

Fleischmann

... hat in den vergangenen Jahren in aller Ruhe kräftig abgespeckt: Statt 535 Frauen und Männern im Jahre 2000 beschäftigen die Nürnberger jetzt nur noch etwa 420. Positiv: Entlassungen gab's keine, stattdessen wurden frei gewordene Stellen nicht mehr besetzt. Nun, so die Firma, sei aber die Untergrenze erreicht.

Märklin

... kündigt für 2006 die Baureihe 94.5 der DB in I an. Die Lok wird mit vielen Soundfunktionen sowie Telex-Kupplung ausgestattet.

Roco – Konkurs: Die Fakten

Der zweitgrößte Modellbahnhersteller Europas existiert nicht mehr – jedenfalls nicht in der bisherigen Form: Nachdem am 15. Juli 2005 am Landesgericht Salzburg der Konkurs über die Roco Modellspielwaren GmbH sowie drei kleinere Schwesterfirmen eröffnet worden war, gründete am 21. Juli der Raiffeisenverband Salzburg als Hausbank und Hauptgläubigerin eine Auffanggesellschaft mit Namen „Modelleisenbahn GmbH“. Sie soll die Marke Roco und Teile des Programms weiterführen. Das erst im Juli 2004 bezogene neue Roco-Werk in Hallein wurde geschlossen, von den dort 372 Beschäftigten verloren 300 ihre Arbeitsplätze.

47,2 Millionen Euro Passiva gegenüber Aktiva von lediglich 39,8 Millionen sowie hohe Verluste (fast fünf Millionen Euro im Jahre 2004 bei 44,7 Millionen Euro Umsatz) haben Roco in die Knie gezwungen. Bereits seit Juni hatten die etwa 800 Arbeiter und Angestellten in den Werken Hallein, Gloggnitz sowie Banska Bystrica (Slowakei) keine Löhne und Gehälter mehr bekommen. Auch das Urlaubsgeld steht noch aus. Zudem warten etwa 450 Gläubiger auf ihre Außenstände.

Nach dem Konkurs hing das Schicksal der Firma einige Tage lang in der Schwebe, eine komplette Zerschlagung war nicht ausgeschlossen. Der Raiffeisenverband und Rocos Ex-Eigentümer Peter Maegdefrau stritten sich um Gesellschaftsanteile, Marken- und Patentrechte.

Leiter der Auffanggesellschaft ist der Unternehmensberater Leopold Heher. Er hat Roco vor dem Verkauf an Peter Maegdefrau im April 2002 bereits eineinhalb Jahre lang geleitet und saniert. Mit im Boot sind zudem Ex-Geschäftsführer Christian Plohberger sowie der frühere Vertriebschef Josef Wadislöhner.

Mit einem Crashprogramm will Heher die Modelleisenbahn GmbH bis Jahresende auf Kurs bringen. In Hallein soll nur noch die Zentrale der Gruppe mit etwa 80 Mitarbeitern bleiben. Der Personalstand in Gloggnitz wird auf 100 halbiert, dafür in Banska Bystrica von 230 auf 270 aufgestockt. Wagen sollen mehr als bisher aus Asien bezogen werden. Für Bereiche wie Lager, Logistik, Spritzguss und Service sucht Heher Partner für eine Ausgliederung. Binnen eines Jahres will er auf diese Weise wieder einen Umsatz von 25 bis 30 Millionen Euro erreichen. **ku**

Unter Geiern

Seit Roco 2004 von Salzburg nach Hallein umgezogen war, kreisten über der Firma die Geier. Zunächst waren es nur ausgewilderte Vögel vom benachbarten Untersberg – zuletzt der Pleitegeier. Rocos Weg nach unten • VON CHRISTOPH KUTTER

Hochmut kommt vor dem Fall, sagt das Sprichwort. Während der Börsenhausse der späten 1990er Jahre haben viele Firmen der „new economy“ diese altväterliche Weisheit in den Wind geschlagen und das Geld ihrer Aktionäre mit Saus und Braus verbraten – bis die Blase platzte.

Nun gehörte Roco zwar weder zur „new economy“, noch war die Firma eine Aktiengesellschaft. Doch die Parallelen seit 2002 sind beachtlich: Schwungvoller Start, ambitionierte Pläne, fremdes Geld, tiefer Sturz. Was fehlt, sind unappetitliche Zutaten wie Orgien, schnelle Autos und teure Reisen.

Nach dem Verkauf der Firma durch die Alteigentümer im April 2002 blickte Roco zunächst einmal in eine rosige Zukunft: Neu-Chef Peter Maegdefrau versprach frischen Schwung und ein anscheinend rezessionsresistenter Modellbahnmarkt bescherte prächtige Verkaufszahlen. 2003 hielt die Firma ein zehnprozentiges Umsatzplus für möglich, der Sprung über die 50-Millionen-Euro-Hürde schien greifbar nahe. So schien es nur folgerichtig, dass Roco Anfang 2003 fürs kommende Jahr den Umzug in einen neuen Firmensitz nach Hallein verkündete. Parallel dazu gab sich die Firma neue Farben, gestaltete das Logo um und teilte das Produktsortiment zielgruppengerecht in die Bereiche „Playtime“, „Professional“ und „Platin“. Konservativer handelnde Mitbewerber wirkten im Lichte des Salzburger Feuerwerks blass und kränkelnd.

Rätsel warf höchstens die Person des Chefs auf. Konnte Newcomer Maegdefrau tatsächlich eine Firma mit 800 Beschäftigten gekauft haben? Viele sahen in ihm nur einen Strohmännchen. Doch für wen: „die Banken“? „die Russen“? „die Chinesen“? – oder gar, man wagte es kaum zu denken, „Märklin“? Dass Maegdefrau tatsächlich Eigentümer der Firma war (wenn auch weitgehend bankfinanziert), bewies letztlich erst seine unrühmliche Blockaderolle nach dem Konkurs.

Dennoch markiert 2003 aus heutiger Sicht schon den Wendepunkt. Statt weiter zu wachsen, knickte der Modellbahnmarkt ein. Die Folge: Weniger Umsatz, weniger Ertrag. Doch Kredite wollen weiter bedient werden, Mieten und Leasingraten bezahlt. Gewöhnlich gut informierte Roco-Zirkel kolportieren, dass Maegdefrau die Firma mit einem Schuldenstand von 13 Millionen Euro übernommen hat. Je weiter der Modellbahnmarkt in die Krise geriet, desto prekärer musste die Finanzsituation der Firma werden. Wer aber

wollte das 2003 schon wahrhaben, zumal der Roco-Chef noch im Dezember desselben Jahres verkündete, „das allgemeine Gejammere nicht nachvollziehen“ zu können?

Maegdefraus damaliger Optimismus mag Show gewesen sein. Alternativen zur Immer-Vorwärts-Strategie hatte Roco nicht – es sei denn ein Schrumpfkurs, der bei einem auf Pump begründeten Unternehmen jedoch kaum durchführbar ist. Die Ursprünge der Roco-Misere liegen nämlich schon Jahrzehnte zurück und sind eng mit dem Erfolg des Unternehmens verknüpft:

Von Anfang an hatte Roco seine Kunden durch hohe Detaillierung, Innovationen und günstige Preise erfreut. Das Sortiment wuchs rasch und überflügelte innerhalb von knapp 20 Jahren das der alteingesessenen Firmen Trix und Fleischmann. Marktführer Märklin war der Maßstab, mit dem sich Roco alljährlich zur Nürnberger Messe ein Kopf-an-Kopf-Rennen um Neuheitenzahl und Katalogstärke lieferte. Doch die Entwicklung immer perfekterer Modelle ist kostspielig und muss durch den Verkauf entsprechend hoher Stückzahlen finanziert werden. Den markenstarken Göppingern mit ihrer lange Zeit treuen Sammlergilde dürfte das bedeutend leichter gefallen sein als Roco. Zudem dominierten die Salzburger ihren angestammten H0-Zweileitermarkt weit weniger stark als Märklin „seinen“ Dreileiter-Sektor.

Fast unbemerkt von der beeindruckten Modellbahnerwelt kostete so das Duell mit den umsatzmäßig gut dreimal stärkeren Schwaben Roco fast den Kopf: Bevor Peter Maegdefrau die Bühne betrat, musste Roco zwischen 2000 und 2002 erst einmal „verkaufsfähig“ saniert werden – von Leopold Heher, der jetzt wieder die Nachfolgefirma leitet.

Finanziellen Druck hat Roco also schon seit Jahren gespürt. Doch wer unter Druck steht, macht Fehler, auch in der Modellpolitik: War es beispielweise sinnvoll, eine IORE-Doppellock auf den Markt zu bringen? Ein Gigant, der auf einer durchschnittlichen H0-Anlage so wenig einsetzbar ist wie ein Big-Boy. Oder lag der Grund für diese Entwicklung eher darin, dass man mit der Schwedin dem US-Riesen aus Göppingen um eine gute Pufferlänge die Schau stehlen konnte? Ebenso mögen die diversen Nohab-Dieselloks in Belgien, Norwegen usw. begrüßt worden sein – auf dem viel wichtigeren deutschen Markt jubelte höchstens eine Handvoll „Kartoffelkäfer“-Fans. Neuere Entwicklungen wie die dänischen Lyntogs erwiesen sich ebenfalls

nicht gerade als Publikumsmagnete. Begeisterung lösten dagegen die diversen DR-Bau-reihen aus, die Roco Jahr um Jahr aufs H0-Gleis stellte – leider fast ausschließlich im Osten Deutschlands. DB-Keks-fixierte Wes-sis ließen die Loks mit dem komischen Misch-vorwärmer lieber links liegen. Eine Liste, die man fortsetzen kann. Gefragte Modelle wie die Silberlinge mussten dagegen jahrelang auf ihre Umsetzung warten.

Dazu kamen Detailschwächen. Warum wurde beispielsweise bei der letztjährigen Top-Neuheit V 65 und bei der überarbeiteten E 32 auf Haftreifen verzichtet, was die Loks zu Zugkraft-Gurken degradierte? Die jeweiligen Wechselstrom-Varianten haben Haft-reifen und ziehen einwandfrei. Dass auch bei den Mitbewerbern nicht jedes Modell genial konstruiert und ein Kassenschlager war, ändert nichts: Renner und Flops kosten in Entwicklung und Produktion das gleiche.

Offenbar wurde auch, dass es Roco nicht gelang, die Dreigliederung der Produktpalette konsequent durchzuziehen. So stehen im edlen „Platin“-Segment hoch detaillierte Modelle wie die 18.4, die 36er oder gar die österreichische 310 neben Fahrzeugen wie der Vorserien-V 200 oder dem DSB-Lyntog. Diese unterscheiden sich von ihren normal-preisigen „Professional“-Pendants Serien-V 200 und VT 11.5 nur durch Sounddecoder und Luxusverpackung. Und rechtfertigen Sonderlackierung und Kultstatus das „Platin“ der 18 201 gegenüber einer 012 und 01.5? Am unteren Ende der Skala, bei „Playtime“, finden sich zwar betagte, sonst aber durchaus ernst zu nehmende Modelle wie die 215 und die 290 neben Einfachstkonstruktionen wie die „120“ und ihre Doppelstockwagen.

Zu wirtschaftlichen Problemen kamen menschliche: Roco-Beschäftigte berichten vom harschen Umgangston des Ex-Chefs und autoritärem Führungsstil. Wer sich eine eigene Meinung leistete, flog oder wurde mundtot gemacht, so die Mitarbeiter. Binnen zwei Jahren kehrte eine Reihe langjähriger und schwer ersetzbarer Führungskräfte und Spezialisten Roco den Rücken, zuletzt im Frühjahr der Großteil des Deutschland-Vertriebs.

Dass der Umzug nach Hallein theoretisch richtig war, räumen freilich auch Kritiker ein: Das alte Salzburger Werk war zu eng, entsprach in seiner mehrstöckigen Bauweise nicht mehr den Anforderungen zeitgemäßer Produktion, Lager- und Versandtechnik. Zudem gehörte es nicht Roco selbst, sondern der früheren Eigentümerfamilie Rössler. In Hallein winkte statt dessen nicht nur mehr Platz, sondern auch ein bereits existierendes Hochregallager, das EDV-gesteuert allen modernen Anforderungen entsprochen hätte. Raum für eine üppige und publikumswirksame „Modellbahn-Erlebniswelt“ war auch vorhanden, dazu eine verkehrsgünstige Lage. Keine Firma der Branche hätte Ähnliches vorzuweisen gehabt. Das schönste: Die Leasingraten sollten nicht höher sein als der Mietzins fürs alte Objekt.



Es war einmal ... ein neues Werk, ein Roco-Chef: Im Sommer 2003 präsentierte Peter Maegdefrau das Modell des neuen Roco-Werks in Hallein. FOTOS T. HILGE, B. FEULNER

Den Umzug im Sommer 2004 schaffte Roco glatt in beeindruckenden zwei Wochen. Doch dann klappte gar nichts mehr.

Vor allem das Hochregallager, Glanzstück des neuen Werks und ein Hauptgrund der Investition, erwies sich als Moloch. Weder funktionierte die Steuerungssoftware auf Anhieb, noch vertrug sie sich mit der ebenfalls neuen Vertriebssoftware. Material und Modelle verschwanden auf Nimmerwiedersehen in den Regalen. Händler wurden mit einer Flut von Paketen eingedeckt, die außer viel Packpapier wenig enthielten, bekamen gar keine Ware oder solche, die sie nicht bestellt hatten. Gleichzeitig verlängerten sich die Durchlaufzeiten für Reparaturen wegen der schon seit längerem stark schwankenden Fertigungsqualität und Softwareproblemen auf mehrere Monate. Rechnungen wurden falsch ausgestellt, Reklamationen blieben unbearbeitet. Mit der Wucht einer Eislawine hatte das Chaos Roco erwischt.

Eigentlich war die Firma gewarnt: Als Märklin im Jahre 2000 eine neue Vertriebssoftware eingeführt hatte, lag dieser Bereich wochenlang still, was den Göppingern Umsatzerluste in Millionen(DM-)höhe bescherte.

Maegdefrau reagierte falsch. Anstatt gegenüber Handel und Kunden die Karten auf den Tisch zu legen, wurde vertuscht und beschönigt. Obwohl zu Jahresende 2004 statt der geplanten 50 Millionen Euro Umsatz nur 44,7 in den Büchern standen, ließ er sich zur Spielwarenmesse mit der Absicht zitieren, Modellbahn-Marktführer werden zu wollen. Und während sich alle anderen namhaften Hersteller mit Neuheiten zurückhielten, legte Roco heuer noch eins drauf.

Kaum lief die Fertigung wieder, versuchte Roco mit Sonderserien und drastischen Rabattaktionen Umsatz zu schaffen – gegen den

negativen Markttrend und trotz des mittlerweile angekratzten Images der Marke. Die Preise mancher Modelle purzelten vorübergehend auf die Hälfte, was sicher viele Modellbahnkunden entzückte.

Die Aktion war kurzsichtig und selbstmörderisch. Zum einen entwertete sie die Lager gerade treuer Händler mit großem Bestand an Roco-Artikeln mit einem Streich um Tausende von Euros. Zum anderen zerstörte sich die Firma selbst die Preise. Welcher Kunde kauft schon zum Nennpreis, wenn er erwarten kann, das gleiche Modell ein halbes Jahr später für gut die Hälfte angeboten zu bekommen?

Als Peter Maegdefrau schließlich am 16. Juni 2005 in einem Rundschreiben an den Handel die Fehler seines Hauses beim Namen nannte und um Vertrauen warb, war es längst zu spät. Angesichts horrender Außenstände und seit Juni nicht mehr bezahlter Löhne hatte der finanzierende Raiffeisenverband bereits einen Sanierungsplan auf dem Tisch. Am 6. Juli forderte die Bank alle Roco-Kunden auf, ihre Rechnungen nur noch an sie direkt zu zahlen. Das Ende war da. □

Soll es wieder richten: Leopold Heher, hier bei seinem ersten Roco-Engagement.



High noon

Ein Bahnhofsvorfeld an einem schönen Spätsommertag des Jahres 1959 um die Mittagszeit. Zwei bedeutende Magistralen und eine Nebenstrecke vereinigen sich hier. In den folgenden zwei Stunden wird sich die **Crème de la crème der Epoche III** ein Stelldichein geben: Gambrinus und Blauer Enzian, Altbaukessel-41 und 01.10, Hans-Sachs- und Jugoslawia-Express, ein schwarzer Schwan und rote Brummer

• VON OTTO HUMBACH

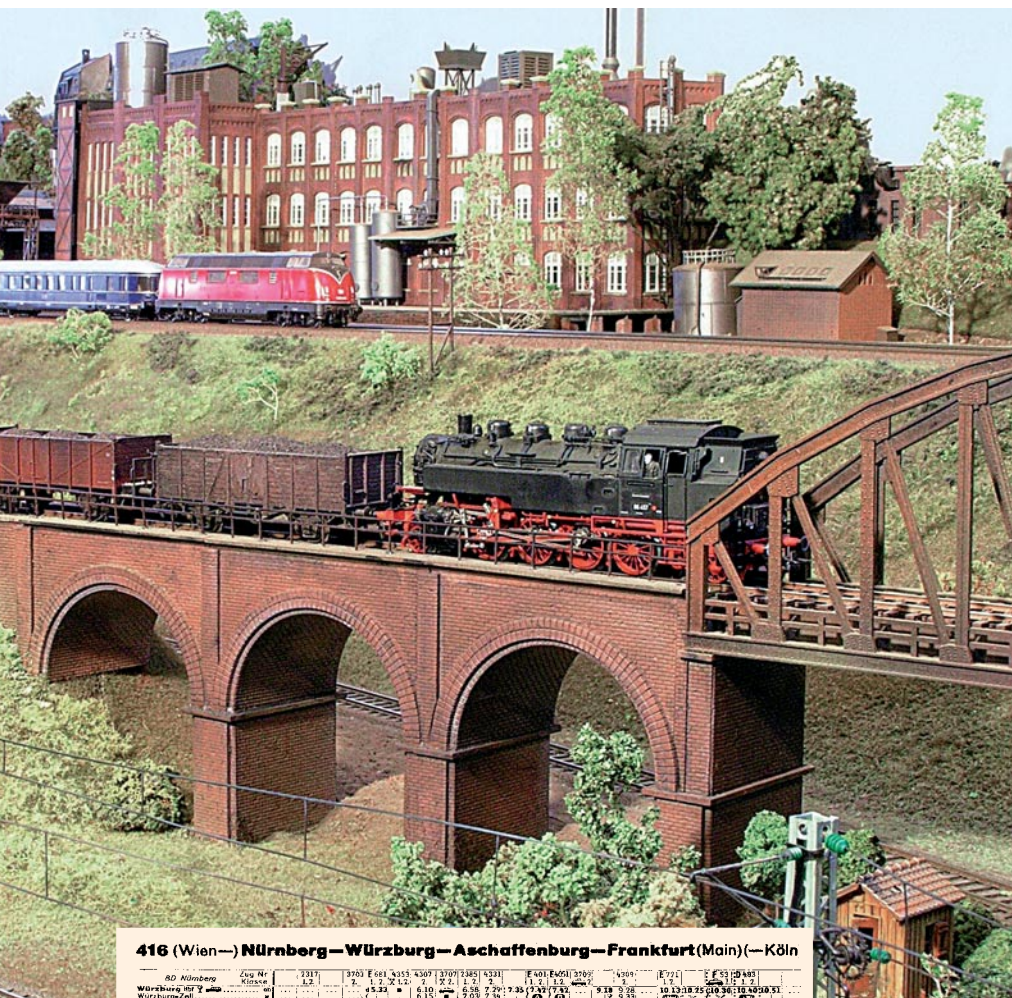
Nach 20 Jahren H0-Modellbahnerei in mehr oder weniger beengten Platzverhältnissen ging Anfang des Jahres 2001 endlich der lang gehegte Wunsch in Erfüllung – ich hatte einen optimalen Raum von 11 x 5,5 m für meine „Traumanlage“ zur Verfügung. Aus der Erfahrung von zwei Vorgängeranlagen wusste ich ziemlich genau, was ich wollte: Großzügig (im wahrsten Sinne des Wortes), nicht überladen, konsequent im Maßstab 1:87, mit langen Geraden und sanft geschwungenen Kurven (im sichtbaren Bereich mit Radien nicht unter zwei Metern), so

sollte sie werden. Außerdem sollten die Schattenbahnhöfe genügend Platz für etwa 35 vorbildgerecht lange Zuggarnituren bieten. So entstand eine Anlage von fast 11 m Länge, auf der weder Riesenrad noch Alpenkapelle vorhanden sind, ja nicht einmal ein Bahnhof. Dafür rauschen Schnellzüge mit zehn bis elf maßstäblichen D-Zug-Wagen, gefolgt von Güterzügen bis zu 4,50 m Länge durch ein großzügiges Bahnhofsvorfeld, das mit seinen zwei sich trennenden Hauptstrecken (eine davon elektrifiziert) ein ebenso maßstäbliches Betriebswerk einschließt. Obligatorische ver-

Auf der Zufahrt zum Bw kommt eine 86er mit einem Schlackezug ins Bild. Im Hintergrund der Blauer Enzian mit einer V 200.

Ein Blick auf das Vorfeld mit dem Fischzug.





lässt auch noch eine eingleisige Nebenstrecke den imaginären Hauptbahnhof.

Nachdem die Anlage im Frühjahr 2004 zu 80% fertig gestellt war und die Loks und Wagen mich „voller Tatendrang“ aus ihren Vitrinen anblickten, konnte ich nicht mehr warten: Unvollendet hin oder her, Betrieb war jetzt unvermeidlich, Betrieb nach Fahrplan, irgendwann in der Epoche III und irgendwo, wo es zu meiner Anlage passte. Da mich die Nord-Süd-Strecke schon immer fasziniert hatte und ich allerdings noch eine zweite, elektrifizierte Strecke brauchte, war ganz automatisch Gemünden in mein Visier geraten. Dort trifft die 1957 mit Fahrdrabt versehene Main-Spessart-Bahn (KBS 416) auf die Nord-Süd-Strecke (KBS 192). Außerdem führt eine eingleisige Strecke von Gemünden über Hammelburg nach Bad Kissingen (KBS 418d). Ein Bw gab es dort auch, so entsprach alles im Prinzip der Situation auf meiner Anlage. Das Zeitfenster ging bis 1962 (Beginn der Elektrifizierung auf der Nord-Süd-Strecke), also mittenrein in die Ep. III.

Die Dokumentation

Erster Schritt : Man braucht ein Kursbuch. Über ein hinlänglich bekanntes Internetauktionshaus konnte ich mir in relativ kurzer Zeit ein Reprint des amtlichen Kursbuchs von 1959 zu einem erschwinglichen Preis beschaffen. Dann sucht man sich eine „Fahrplantrasse“, in der in einer bestimmten Zeit (maximal zwei Stunden) ca. 15 Reisezüge

416 (Wien—) Nürnberg—Würzburg—Aschaffenburg—Frankfurt(Main)—Köln									
RD Nürnberg		Zug Nr.		Kilometer		E 101 E 101 1959		E 101 E 101 1959	
Würzburg Hbf	1	313	1.2	393	1.2	313	1.2	313	1.2
Würzburg-Zell	2	314	1.2	394	1.2	314	1.2	314	1.2
Würzburg-Zell	3	315	1.2	395	1.2	315	1.2	315	1.2
Würzburg-Zell	4	316	1.2	396	1.2	316	1.2	316	1.2
Würzburg-Zell	5	317	1.2	397	1.2	317	1.2	317	1.2
Würzburg-Zell	6	318	1.2	398	1.2	318	1.2	318	1.2
Würzburg-Zell	7	319	1.2	399	1.2	319	1.2	319	1.2
Würzburg-Zell	8	320	1.2	400	1.2	320	1.2	320	1.2
Würzburg-Zell	9	321	1.2	401	1.2	321	1.2	321	1.2
Würzburg-Zell	10	322	1.2	402	1.2	322	1.2	322	1.2
Würzburg-Zell	11	323	1.2	403	1.2	323	1.2	323	1.2
Würzburg-Zell	12	324	1.2	404	1.2	324	1.2	324	1.2
Würzburg-Zell	13	325	1.2	405	1.2	325	1.2	325	1.2
Würzburg-Zell	14	326	1.2	406	1.2	326	1.2	326	1.2
Würzburg-Zell	15	327	1.2	407	1.2	327	1.2	327	1.2
Würzburg-Zell	16	328	1.2	408	1.2	328	1.2	328	1.2
Würzburg-Zell	17	329	1.2	409	1.2	329	1.2	329	1.2
Würzburg-Zell	18	330	1.2	410	1.2	330	1.2	330	1.2
Würzburg-Zell	19	331	1.2	411	1.2	331	1.2	331	1.2
Würzburg-Zell	20	332	1.2	412	1.2	332	1.2	332	1.2
Würzburg-Zell	21	333	1.2	413	1.2	333	1.2	333	1.2
Würzburg-Zell	22	334	1.2	414	1.2	334	1.2	334	1.2
Würzburg-Zell	23	335	1.2	415	1.2	335	1.2	335	1.2
Würzburg-Zell	24	336	1.2	416	1.2	336	1.2	336	1.2
Würzburg-Zell	25	337	1.2	417	1.2	337	1.2	337	1.2
Würzburg-Zell	26	338	1.2	418	1.2	338	1.2	338	1.2
Würzburg-Zell	27	339	1.2	419	1.2	339	1.2	339	1.2
Würzburg-Zell	28	340	1.2	420	1.2	340	1.2	340	1.2
Würzburg-Zell	29	341	1.2	421	1.2	341	1.2	341	1.2
Würzburg-Zell	30	342	1.2	422	1.2	342	1.2	342	1.2
Würzburg-Zell	31	343	1.2	423	1.2	343	1.2	343	1.2
Würzburg-Zell	32	344	1.2	424	1.2	344	1.2	344	1.2
Würzburg-Zell	33	345	1.2	425	1.2	345	1.2	345	1.2
Würzburg-Zell	34	346	1.2	426	1.2	346	1.2	346	1.2
Würzburg-Zell	35	347	1.2	427	1.2	347	1.2	347	1.2
Würzburg-Zell	36	348	1.2	428	1.2	348	1.2	348	1.2
Würzburg-Zell	37	349	1.2	429	1.2	349	1.2	349	1.2
Würzburg-Zell	38	350	1.2	430	1.2	350	1.2	350	1.2
Würzburg-Zell	39	351	1.2	431	1.2	351	1.2	351	1.2
Würzburg-Zell	40	352	1.2	432	1.2	352	1.2	352	1.2
Würzburg-Zell	41	353	1.2	433	1.2	353	1.2	353	1.2
Würzburg-Zell	42	354	1.2	434	1.2	354	1.2	354	1.2
Würzburg-Zell	43	355	1.2	435	1.2	355	1.2	355	1.2
Würzburg-Zell	44	356	1.2	436	1.2	356	1.2	356	1.2
Würzburg-Zell	45	357	1.2	437	1.2	357	1.2	357	1.2
Würzburg-Zell	46	358	1.2	438	1.2	358	1.2	358	1.2
Würzburg-Zell	47	359	1.2	439	1.2	359	1.2	359	1.2
Würzburg-Zell	48	360	1.2	440	1.2	360	1.2	360	1.2
Würzburg-Zell	49	361	1.2	441	1.2	361	1.2	361	1.2
Würzburg-Zell	50	362	1.2	442	1.2	362	1.2	362	1.2
Würzburg-Zell	51	363	1.2	443	1.2	363	1.2	363	1.2
Würzburg-Zell	52	364	1.2	444	1.2	364	1.2	364	1.2
Würzburg-Zell	53	365	1.2	445	1.2	365	1.2	365	1.2
Würzburg-Zell	54	366	1.2	446	1.2	366	1.2	366	1.2
Würzburg-Zell	55	367	1.2	447	1.2	367	1.2	367	1.2
Würzburg-Zell	56	368	1.2	448	1.2	368	1.2	368	1.2
Würzburg-Zell	57	369	1.2	449	1.2	369	1.2	369	1.2
Würzburg-Zell	58	370	1.2	450	1.2	370	1.2	370	1.2
Würzburg-Zell	59	371	1.2	451	1.2	371	1.2	371	1.2
Würzburg-Zell	60	372	1.2	452	1.2	372	1.2	372	1.2
Würzburg-Zell	61	373	1.2	453	1.2	373	1.2	373	1.2
Würzburg-Zell	62	374	1.2	454	1.2	374	1.2	374	1.2
Würzburg-Zell	63	375	1.2	455	1.2	375	1.2	375	1.2
Würzburg-Zell	64	376	1.2	456	1.2	376	1.2	376	1.2
Würzburg-Zell	65	377	1.2	457	1.2	377	1.2	377	1.2
Würzburg-Zell	66	378	1.2	458	1.2	378	1.2	378	1.2
Würzburg-Zell	67	379	1.2	459	1.2	379	1.2	379	1.2
Würzburg-Zell	68	380	1.2	460	1.2	380	1.2	380	1.2
Würzburg-Zell	69	381	1.2	461	1.2	381	1.2	381	1.2
Würzburg-Zell	70	382	1.2	462	1.2	382	1.2	382	1.2
Würzburg-Zell	71	383	1.2	463	1.2	383	1.2	383	1.2
Würzburg-Zell	72	384	1.2	464	1.2	384	1.2	384	1.2
Würzburg-Zell	73	385	1.2	465	1.2	385	1.2	385	1.2
Würzburg-Zell	74	386	1.2	466	1.2	386	1.2	386	1.2
Würzburg-Zell	75	387	1.2	467	1.2	387	1.2	387	1.2
Würzburg-Zell	76	388	1.2	468	1.2	388	1.2	388	1.2
Würzburg-Zell	77	389	1.2	469	1.2	389	1.2	389	1.2
Würzburg-Zell	78	390	1.2	470	1.2	390	1.2	390	1.2
Würzburg-Zell	79	391	1.2	471	1.2	391	1.2	391	1.2
Würzburg-Zell	80	392	1.2	472	1.2	392	1.2	392	1.2
Würzburg-Zell	81	393	1.2	473	1.2	393	1.2	393	1.2
Würzburg-Zell	82	394	1.2	474	1.2	394	1.2	394	1.2
Würzburg-Zell	83	395	1.2	475	1.2	395	1.2	395	1.2
Würzburg-Zell	84	396	1.2	476	1.2	396	1.2	396	1.2
Würzburg-Zell	85	397	1.2	477	1.2	397	1.2	397	1.2
Würzburg-Zell	86	398	1.2	478	1.2	398	1.2	398	1.2
Würzburg-Zell	87	399	1.2	479	1.2	399	1.2	399	1.2
Würzburg-Zell	88	400	1.2	480	1.2	400	1.2	400	1.2
Würzburg-Zell	89	401	1.2	481	1.2	401	1.2	401	1.2
Würzburg-Zell	90	402	1.2	482	1.2	402	1.2	402	1.2
Würzburg-Zell	91	403	1.2	483	1.2	403	1.2	403	1.2
Würzburg-Zell	92	404	1.2	484	1.2	404	1.2	404	1.2
Würzburg-Zell	93	405	1.2	485	1.2	405	1.2	405	1.2
Würzburg-Zell	94	406	1.2	486	1.2	406	1.2	406	1.2
Würzburg-Zell	95	407	1.2	487	1.2	407	1.2	407	1.2
Würzburg-Zell	96	408	1.2	488	1.2	408	1.2	408	1.2
Würzburg-Zell	97	409	1.2	489	1.2	409	1.2	409	1.2
Würzburg-Zell	98	410	1.2	490	1.2	410	1.2	410	1.2
Würzburg-Zell	99	411	1.2	491	1.2	411	1.2	411	1.2
Würzburg-Zell	100	412	1.2	492	1.2	412	1.2	412	1.2



Zwei Impressionen aus dem Bahnbetriebswerk, das im Keil zwischen den sich trennenden Hauptstrecken untergebracht ist.

Der Fahrplanausschnitt aus dem Kursbuch zum Sommerfahrplan 1959 ist Vorbild für den auf der Anlage eingerichteten Betrieb. Zuerst werden wir den F 33, den „Gambrianus“, 10. 55 Uhr durch „Modell-Gemünden“ eilen sehen.

verkehren. Ihre Zusammensetzung sollte typisch sein und möglichst viel Hochkarätiges enthalten. Um auf die Zahl von 30 Zügen zu kommen, werden noch einmal 15 Güterzüge dazwischengeschoben. Nachtfahrten kamen nicht in Frage und so fiel die Entscheidung auf die Zeit von 10.55 bis 12.45 Uhr.

Zweite Phase: Man forstet im Archiv. Da ich über eine beträchtliche Anzahl von Büchern und Zeitschriften verfüge, wurden bei dieser Arbeit einige Pfeifenköpfe leergeraucht. Am Ende rauchte noch etwas anderes, aber ich hatte doch eine ganze Menge Brauchbares in meinen Laptop „reingescannt“. Trotzdem fehlten mir noch Dokumente, denn es sollte ja jeder Zug dieses Programmes authentisch sein: genau zuzuordnende Vorbildfotos und vor allem Zugbildungspläne.

So beginnt die dritte Phase: Hilferufe. Sämtliche als „einschlägig“ bekannten Freunde und Verwandten wurden kontaktiert. Diese wiederum kannten dann jemanden, der vielleicht auch was weiß oder noch jemanden kennt. Obwohl alle Beteiligten sehr hilfsbereit waren und ich mich hier nochmals bedanken möchte, kam letztlich doch nicht viel Verwertbares dabei heraus.

Blieb letztlich nur – als abschließender Schritt – der direkte Weg nach Nürnberg ins DB-Archiv, wohin ich mich mittels Bayern-Ticket auch begab. Dort wurde ich (nach telefonischer Voranmeldung) sehr freundlich empfangen und bestens bedient. Da das Bayern-Ticket bis nach Kahl (kurz vor Aschaffenburg) gilt, besuchte ich auch noch gleich Dr. Brüning, der mir freundlicherweise Zu-

tritt zu seinem enormen Bildarchiv gewährte. Ganz nebenbei konnte ich so die Main-Spessart-Bahn noch einmal durchfahren. Zurück kam ich mit (fast) allem, was ich brauchte. Freunden, die mich fragten, wo ich denn gewesen sei, antwortete ich: „Auf Ferrovialforschung“.

Das rollende Material

Obwohl sich bei mir im Lauf der Jahre eine beträchtliche Menge an rollendem Material angesammelt hat, fehlte doch das eine oder andere. Oft waren es Modelle, die es im Handel nicht mehr gibt. Auch hier bin ich in fast allen Fällen bei oben genanntem Auktionshaus fündig geworden. Angesichts der Möglichkeit, so ein Programm überhaupt zu-

F 33 „Gambrinus“

München (7.15)–Augsburg–Nürnberg–Frankfurt (M)–Mainz–Bonn–Köln–Wuppertal–Dortmund(–Lünen)–Münster (Westf)–Bremen–Hamburg–Altona (19.50)

Voilà, es ist fünf vor elf, und unsere Parade wird gleich mit einem Paukenschlag eröffnet: F 33 „Gambrinus“. Das muss man sich langsam auf der Zunge zergehen lassen. Unter der Kursbuchrubrik „Züge, die einen Namen haben“ (welche Romantik!), steht es noch einmal: Gambrinus. Er gehört zur legendären Schar der blauen F-Züge, dem ganzen Stolz der frühen Bundesbahn.

Seinen Namen hat er wohl Anfang der 1950er-Jahre bekommen, als die Bundesbahn mit der Aktion „Züge suchen einen Namen“ die Reisenden in die Namensgebung ihrer Renommierzüge miteinbezog.

Mit der Blockstelle
Hain passiert
01 051 als Zuglok
des F 33 im
Februar 1957 ein
schönes Fotomotiv.
FOTO KURT ECKERT/
SLG. CLAUS

Die Umsetzung ins
Modell. Mit nur
fünf Wagen ist
diese Kombination
vorbildgerecht
zusammengestellt.





F 33 Gambrinus
 West München (7.15)–Augsburg–Nürnberg–Frankfurt (M)–Mainz–Bonn–Köln–Wuppertal–Dortmund (–Lünen)–Münster–Bremen–Hamburg–Altona (19.50)
 bis Köln *** 129% 100 l

1) Aüm	4	München–Hmb–Altona	34	34	Hmb 1013
WR	5	"	"	"	DSG 6209
Aüm	5	"	"	"	Hmb 1013
So Aüm	6*	"	"	"	"
Aüm	3	"	(–Kiel)	333	1363
Aüm	7*	Nürnberg–	"	"	1362

ab Nürnberg
 *) W AM 7 Schnellzug MÜ–Tfz, Flz–Kiel tag; mit Post-
 torwagen Aschaffenburg–Münster, Abt. 10 = 100
 Autotell. Fax 11033

Ohne Halt rauscht der F 33 an uns vorbei und wird erst in Frankfurt/Main den nächsten Stopp einlegen. Auf den weiträumigen Fahrstrecken der Anlage lassen sich Durchfahrten ohne Kompromisse nachgestalten.
 MODELLFOTOS OTTO HUMBACH

Der Wagenreihungsplan des F 33 aus einer Vorschrift von 1959. DB MUSEUM NÜRNBERG

Er erinnert an den sagenumwobenen Schutzpatron der Bierbrauer.

Der Laufweg des Gambrinus (1106 km) ist der längste aller F-Züge, und er wird mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 90,3 km/h durchfahren. München hat der Zug um 7.15 Uhr verlassen und sein Ziel Hamburg-Altona wird er um kurz vor acht erreichen.

Die planmäßige Bespannung dieses Zuges sah 1959 für den Streckenabschnitt München–Frankfurt eine E 18 vor. Diese Maschine war seinerzeit neben den Vorserien E 10 die dominierende Schnellzuglok auf der Kbs 416. Sie wird uns später noch vor einigen D-Zügen begegnen. Aus diesem Grund, und weil eine 01 im „High Noon“ der Epoche III eigentlich nicht fehlen darf, hat sich der „Regisseur“ über das „Drehbuch“ erhoben und „die“ klassische Schnellzugdampflokomotive zum Einsatz vor den Gambrinus gebracht. Will heißen, die vorgesehene E 18 hatte

einen schwerwiegenden Defekt am Haupttransformator, elektrischer Ersatz war auch nicht zu bekommen, und so musste eben ein altgedientes Dampfross erhalten. So einfach geht das auf der Modellbahn. Damit passt auch das Foto von Kurt Eckert aus dem Jahre 1957, als die 01 noch zur Regelbespannung des F 33/34 gehörte. Ab Frankfurt übernimmt dann eine der neu angelieferten Serien E 10 den Zug bis Köln, und von dort geht es weiter nach Hamburg-Altona mit V 200.

Von 1953 (dem Jahr seiner Einführung) bis 1957 führte ihn sein Weg bis nach Kiel, 1959 geht es ab Hamburg-Altona mit Kurswagen im D 333 nach Kiel (21:23).

Seine blaue Garnitur ist bereits auf die neuen 26,4 m-Wagen (4 bis 5, je nach Wochentag) umgestellt, nur in der Mitte leuchtet rot ein Altbau-Schürzenspeisewagen der DSG, der sich harmonisch in das Gesamtbild einfügt.

Die Zusammenstellung im Modell-

maßstab 1:87 ist äußerst vergnüglich und recht unproblematisch: Die Altbaukessel-01 von Roco steht zwar nicht mehr im aktuellen Katalog, wurde aber in großen Stückzahlen über lange Jahre produziert, so dass es nicht allzu schwierig sein dürfte, ein passendes Modell auf dem Gebrauchtmärkte zu finden. Man sollte nur darauf achten, eine Lok der letzten Produktionsjahre zu bekommen (brünierte Radreifen, Antrieb mit Schwungmasse). Die V 200 gibt es von verschiedenen Herstellern in ausgezeichneter Qualität (seit kurzem von Roco als Vorserienmodell), die blauen Aüm in 1:87 von Roco, verkürzt von Fleischmann, Märklin oder Roco, den passenden Speisewagen bei Liliput und Märklin (Trix).

Die Gambrinus-Garnitur, die Fleischmann vor Jahren als Sonderserie herausgebracht hat, besteht aus einer 03 und Vorkriegswagen der Gruppe 36, passt damit bestens in die frühen 1950er-Jahre des Nordabschnitts.



sammenzustellen, sollten wir Modellbahner von heute doch auch mal richtig zufrieden sein: Was wurde nicht alles in den letzten 20 Jahren produziert – immer mehr Modelle, immer bessere Optik und Technik. Ganz zu schweigen von den Fortschritten der Digitaltechnik, wie z.B. der faszinierenden Möglichkeit der „Vertonung“. Wie arm dran waren da die Kollegen in den 1960er- oder 1970er-Jahren!

Trotzdem hat es einige Wagen, z.B. die jugoslawischen Schnellzugwagen des D 263 („Jugoslavia-Express“), aber offensichtlich als Modell nie gegeben. Eine bittere Pille, denn dieser Zug ist wegen seiner internationalen Zusammenstellung besonders attraktiv.

Waren schließlich alle Modelle für einen bestimmten Zug beisammen, kam der Moment des höchsten Genusses: aufgleisen und die erste Runde drehen!

In loser Folge sollen die Modellumsetzungen der in der Tabelle genannten Züge vorgestellt werden, was mit dem F 33 begonnen hat.



Der Blick auf die Anlage zeigt die Fahrstrecken. Sie werden in den nächsten Folgen die Bühne der Zugporträts (siehe Tabelle) bilden.

Zugfolge

Zug	Traktion	Zeit	KBS	Zug	Traktion	Zeit	KBS	Zug	Traktion	Zeit	KBS
F33	BR 01	10:55	416	P 2839	Vt 98	11:34	192	Bauzug	BR 50		192
F 38	Vt 0.8	11:00	416	Sg	E 41		416	D 263	E 18	12:37	416
Ng	BR 64		418d	Dg	BR 44+BR 50		192	D 304	E 18	12:40	416
Gag	E 40		416	P 3706	Vt 98	11:46	416	P 3711	Vt 98		416
E 4052	BR 41	11:16	192	P 2836	Vt 98	11:49	192	F 56	V 200	12:45	192
Sg	BR 41		192	Messzug	BR 18.3		192	Lz	E 10		416
D 709	E 19	11:19	416	US-Dipl.-Zug	Vt 06		416	D 173	BR 10	12:52	192
Gag	E 94		416	Lgo	BR 50		416	P 3914	Vt 70	12:55	418d
D 383	BR 01.10	11:26	192	P 1078	Vt 98	12:19	192	G	E 50		416
Dg	V 188		192	E 4003	Vt 70	12:31	418d				
D 258	E 10	11:29	416	Dg	E 50		416				

Ein Vorgeschmack auf die elektrische Traktion: Den D 709 befördert eine Maschine der Baureihe E 19 über die Main-Spessart-Linie nach Frankfurt/M.



(Füllseite)



Betriebshalt in Ribbeck. Zugführer und Lkw-Fahrer nutzen den kurzen Aufenthalt des Zuges zu einem kleinen Privatgeschäft – zwei Stück Butter gegen ein paar Liter Motoröl.

Die stille Pauline

Der letzte Teil der Reise auf der RSN führt uns über Selbelang und Ribbeck nach Nauen, dem **Ziel unserer Reise**. Unterwegs wird noch ein Wagen mit brisanter Fracht aufgenommen und wir sind Zeuge eines kleinen Malheurs

• VON THOMAS HACH

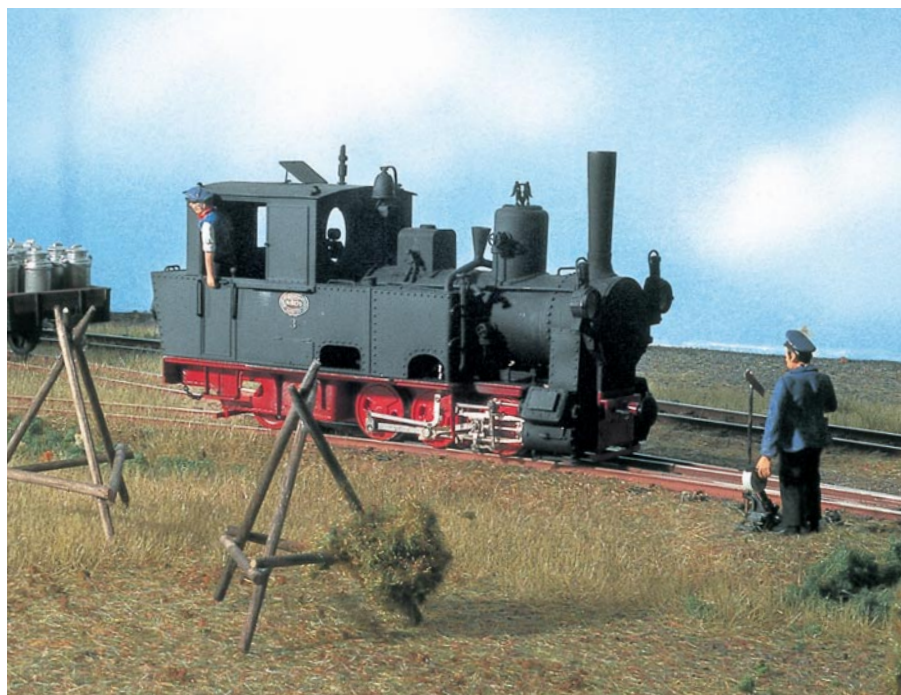
Es ist 1:04 Uhr nachmittags. Ein Pfiff und Lokführer Bismarck (den Stolz auf diesen Namen trägt er im Gesicht) öffnet den Regler, die Gänse flüchten. Wir fahren weiter gen Osten. Natürlich nicht ganz pünktlich, denn durch das besetzte Ladegleis hat sich auch jetzt wieder die planmäßige Abfahrzeit verzögert. PmG 4 überquert das zweite Mal den Havelländischen Hauptkanal, durch-eilt Wiesen und Felder und erreicht Selbe-

lang. Die Haltestelle ist sehr spartanisch ausgerüstet und liegt parallel zur Chaussee. Als Wartehalle dient ein alter G 02 mit integriertem Plumpsklo. Ein Anschlussgleis führt zum Rittergut derer von Arnim, das umgeben von Kolonistenhäusern ist. Ansonsten wird das Bild von Unkraut „umrahmt“. Hier steigt man nicht grundlos aus.

Zwei Tage nach Inbetriebnahme des Streckenastes nach Nauen ereignete sich hier

bereits der erste tragische Unfall. Der große Hund des Gutsverwalters hatte sich tapfer dem einfahrenden Zug entgegengestellt und war anschließend leider verschieden.

Nach Überqueren der Hamburger Chaussee, die mit einer „neumodischen“ Warnblinkanlage ausgestattet ist, rollt Lok 3 durch einen Eichenhain talwärts. Vor meinem Fensterplatz breitet sich das Havelländische Luch, eine sumpfige Wiesenniederung, aus. Das

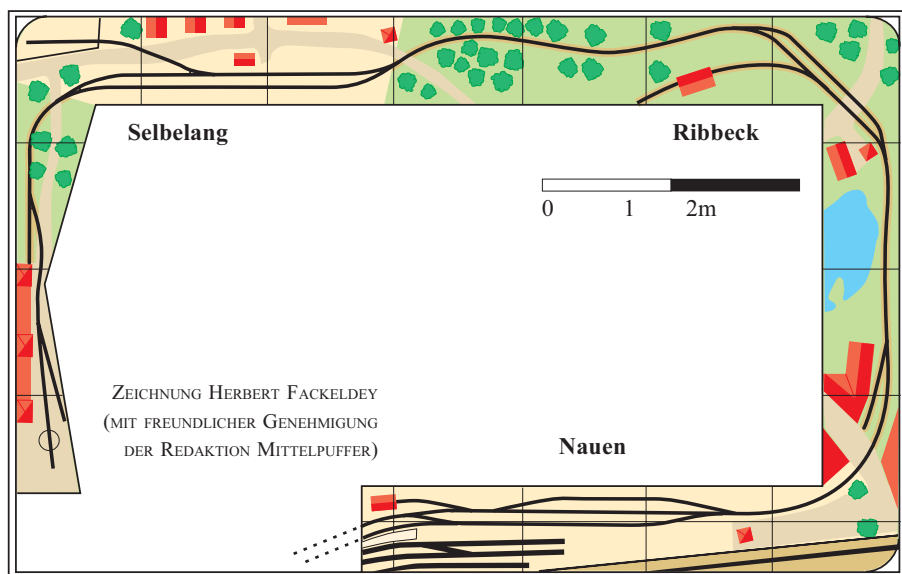


Lok 3 rollt vorsichtig in das Anschlussgleis des Ritterguts hinein. Der wachsame Blick gilt einem schon bedrohlich ausgefahrenen Gleisabschnitt.

Eine „hochprozentige“ Wagenladung wird mit dem Rangierpferd durch die Wiesen herangeschafft.



In voller Fahrt geht es nach der Ausfahrt aus Selbelang über die Hamburger Chaussee. Obwohl die moderne Warnblickanlage dem Straßenverkehr Einhalt gebieten soll, ist ein wachsamer Blick des Lokführers an diesem Gefahrenpunkt ratsam.



Der Gleisplan der oberen Ebene. Die Außenmaße entsprechen der unteren Ebene (siehe EJ 7/05).

Kreischen der Bremsen kündigt das Erreichen der nächsten Haltestelle an: Ribbeck! Wer kennt nicht Theodor Fontanes Gedicht vom Birnbaum, der im Garten des gleichnamigen Herren stand?

Die Haltestelle liegt am Ortsrand und ist ausgerüstet mit einem Ladegleis sowie einem Anschlussgleis zum Rittergut. Von dort werden die in der Brennerei hergestellten Erzeugnisse abtransportiert. Eine ansprechende Wartehalle lädt zum Verweilen ein. Die Stationen der RSN werden von vertraglich gebundenen Bahnagenten betreut. Diese müssen eine halbe Stunde vor Eintreffen des Zuges die Wartehalle öffnen, Stückgut entgegennehmen und in dem dafür vorgesehenen Speditionsraum verwahren. Außerdem obliegen ihnen auch die Zugmeldungen.

Allmählich hebt das Stimmengewirr im Traglastenabteil immer mehr an. Die Fahrgäste hängen wie Trauben aus den Fenstern und gestikulieren wild mit den Armen. Mir



schwankt Übles, denn die uns begleitenden Geräusche der Lok entfernen sich weiter als sonst. Aber wir bleiben stehen! Was ist passiert? Unser Schaffner hat nach dem Ausrangieren eines RRw auf das Ladegleis zwar die Weiche gelegt, den Sperrbalken über das Gleis gelegt und verschlossen, einen kleinen Streit

geschlichtet und den Abfahrauftrag gegeben; jedoch vergaß er, sich intensiver mit der Kuppelung zu beschäftigen. Er hat schlichtweg versäumt, das Kuppeldreieck über den Haken zu werfen.

25 Minuten später legt sich die Empörung und wir zuckeln unserem Ziel entgegen. Nur

noch einige Passagiere weiblichen Geschlechts bangen um ihr nachmittägliches Kaffeekränzchen. Die weit auskragenden Trauerweide, die die Gleistrasse säumen, streifend passieren wir die Haltestelle Berge.

Eine Lokomobile wird sichtbar. Sie treibt mittels eines breiten Transmissionsriemens

Am Fabrikgebäude muss ein Wagen zur Beladung bereitgestellt werden. Im gegenüberliegenden Grundstück macht man sich ganz andere Gedanken und wird allsbald zur Tat schreiten.

In der Nauener Bahnhofseinfahrt begegnen sich Kleinbahn und „Fliegender Hamburger“.





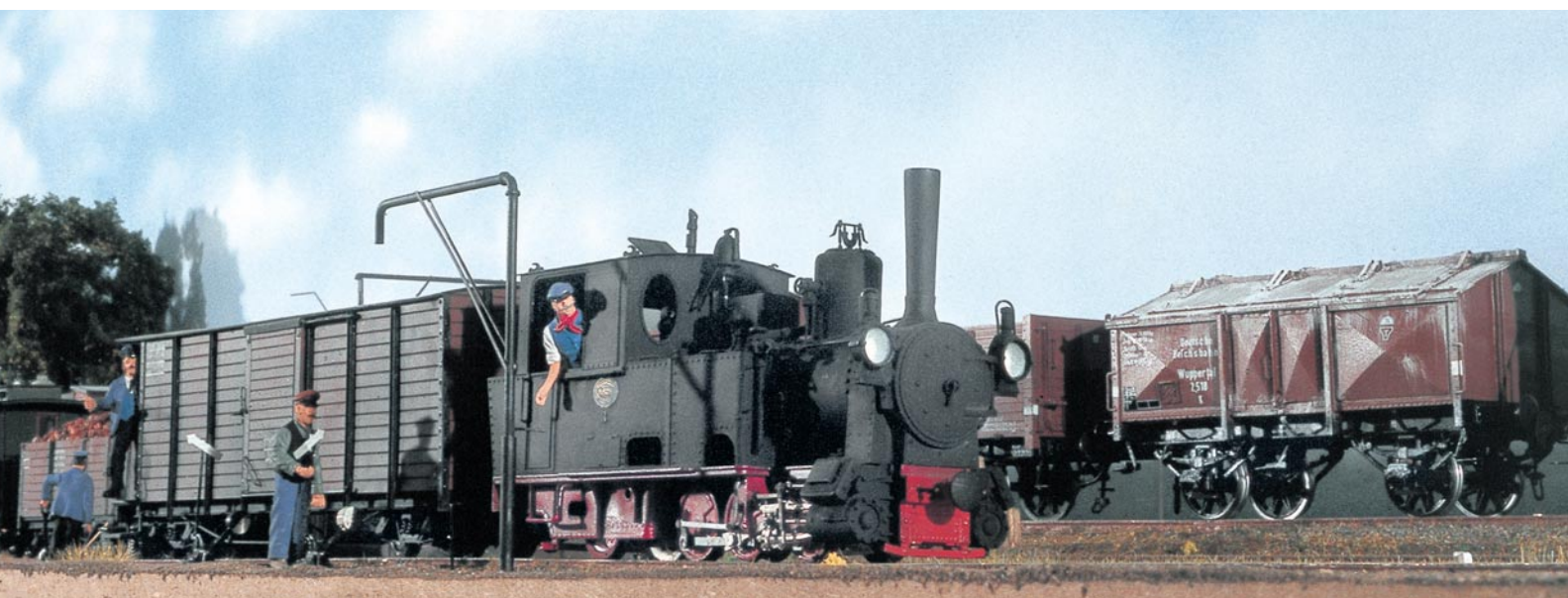
einen Lanz-Mähdrescher an. Fleißige Hände füttern ihn.

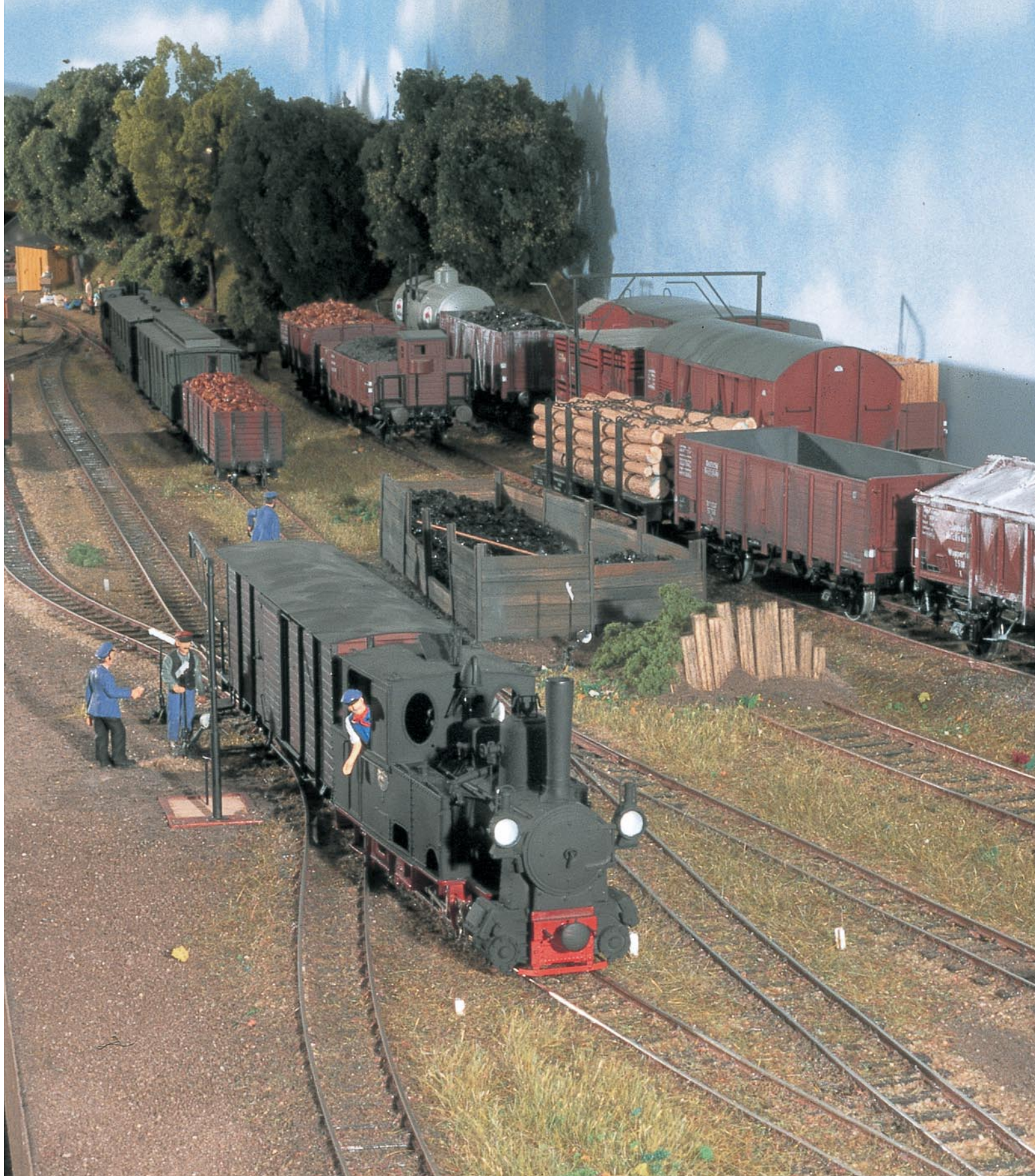
Als die Sonne schon hoch am Himmel steht, erreichen wir die Kreisstadt Nauen. Vorbei am Karpfenteich verschwindet PmG 4 in einer Häuserschlucht. Nach Verlassen dieser muss das Queren der Dammstraße gesichert werden. Diese verantwortungsvolle Tätigkeit will sich der örtlichen Stationsvorsteher, Herr Hoop, auch später als Rentner nicht nehmen lassen. Mit 5 km/h erreichen wir die Bahnsteigkante des Kreisbahnhofs. Nach dem Aussteigen verweile ich noch etwas und sehe dem Treiben bei der RSN zu. Der Zug wird vorgezogen, die beiden Rübenwagen zur Zuckerfabrik gedrückt. Den GGW schiebt die Lok zur Überladerampe. Dort können die Güter der RSN sowohl zur Reichs-

An der Milchrampe erwartet man schon ungeduldig die Lieferung „aus der Provinz“.

Zwei, drei Körbe Kohle reichen für die Rückfahrt nach Senzke völlig aus.

Nach der Ankunft werden die Güterwagen zu den entsprechenden Ent- und Umladeplätzen rangiert.





Der Blick vom Lokschuppdach bietet einen Überblick über den schmalspurigen Güterbahnhof Nauen. Unmittelbar vor dem Bahnübergang befindet sich der Bahnsteig, an dem die Personenzüge nach Rathenow beginnen. FOTOS EJ/HELGE SCHOLZ

bahn als auch zur Osthavelländischen Kreisbahn umgeladen werden. Ein Lokschuppen und eine Ladestraße vervollständigen die Baulichkeiten. Nachdem Lok 3 sämtliche Rangieraufträge erledigt hat, rollt sie vor den Kohlenbansen und wird für die nächste Fahrt restauriert. Ich wende mich ab und begeben

mich zum höherliegenden Bahnsteig der Hamburger Bahn, um mit dem nächsten Vorortzug im Verkehrsgewühl der Reichshauptstadt Berlin zu verschwinden.

So war sie, unsere stille Pauline. Enthalt-sam und bescheiden. Eben ein Stück Havel-land.

Aus dem Projekt RSN konnte ich viel Freude schöpfen. Beim Lesen dieser Zeilen wird die Anlage wohl nicht mehr existieren. Ein Wohnungswechsel zieht mich mental nach Hinterpommern zur Naugarder- und Saatzi-ger Kleinbahn. Mal sehen, was dann auf 100 m² entstehen wird. □

Skandinavien in der Speicherstadt

Das **Miniatur-Wunderland** in der Hamburger Speicherstadt hat den Brückenschlag nach Skandinavien vollendet. Der nunmehr fertig gestellte vierte Bauabschnitt der Mammut-Modellbahnanlage nimmt den Betrachter mit auf eine fantastische Reise durch Dänemark, Schweden und Norwegen bis hin ans glitzernde Eismeer.

Den berühmten „roten Knopf“ drücken und damit ganz Skandinavien zum Leben erwecken – derart verantwortliche Aufgaben absolviert Hamburgs Erster Bürgermeister Ole von Beust inzwischen mit verspielter Routine: Zwischen Großer-Belt-Brücke und den Erzbergwerken von Kiruna setzten sich die Züge in Bewegung, auf der Mini-Ostsee nahmen Containerschiffe und Fähren den Betrieb auf, Schleusen öffneten und schlossen sich, Lastwagen und Pkws kamen in Fahrt, insgesamt 25 000 neue Lichter und Lämpchen folgten auf Kommando dem computergesteuerten Tag-Nacht-Rhythmus.

Nach nur einjähriger Bauzeit konnte der neue, inzwischen vierte Abschnitt des Miniatur-Wunderlands jetzt in Betrieb genommen werden. Ganz realistisch an die deutsche Nordseeküste angrenzend geht es zunächst durch die sanft-wellige Hügellandschaft Dänemarks, vorbei an typischen Dörfern und feinsandigen Dünen, Richtung Norden. Auf der imposanten Belt-Brücke überqueren Schienen- und Straßenfahrzeuge die Meerenge – ein mit 30 000 Litern Wasser gefülltes Becken, auf dem Frachter und Kähne verkehren und in wenigen Wochen sogar echter Trajektbetrieb mit Eisenbahnfähren abgewickelt werden wird.

Auf 300 m² Anlagenfläche fehlen kleine Städte voller bunter Häuschen und lebensfro-

her Bewohner ebenso wenig wie Häfen, Docks und Anleger. Aus dem Hintergrund grüßen steile Berge und tiefe Fjorde herüber, im hohen Norden sorgt die Erzbahn für letzte optische und betriebliche Höhepunkte, bevor das Eis des Nordmeers allen Unternehmungen ein Ende setzt. Aber selbst Fragen nach Elchen und Eisbären, Elfen und Trollen, Wikingern und nordischen Göttern bleiben bei genauem Studium der vielen Details nicht unbeantwortet.

Die Macher des Miniatur-Wunderlands schmieden derweil neue Pläne für weitere Ausbaustufen. Ein großer Verkehrsflughafen auf alleine 60 m² Fläche ist bereits in Bau. Und schon im Oktober wird der sechste Bauabschnitt in Angriff genommen – mit einem aberwitzig klingenden Plan: „Auf rund 100 m² werden wir die Decke zwischen dem 3. und 4. Stock herausnehmen“, schwärmt Miwula-Chef Frederik Braun über das Alpen-Projekt. „Der Besucher geht zwischen den Bergen entlang, die dann fast fünf Meter hoch sind – und steht plötzlich am Abgrund! Ein Stock tiefer kann man dann durch die Schlucht gehen.“

Modellbahnfreunde können der Realisierung mit Spannung entgegensehen: Alleine in diesem Anlagenteil sollen auf zwei Kilometer langen Strecken bis zu 150 verschiedene Zugagarnituren verkehren ... TH



Mit routinierter Begeisterung eröffnet Hamburgs Erster Bürgermeister Ole von Beust ein Miwula-Anlagenteilstück nach dem anderen. Wunderland-Chef Frederik Braun (rechts) beschreibt die verschneite Nachbildung des Bergwerks von Kiruna. FOTO: TH



Besucherinfo

Miniatur-Wunderland Hamburg
Kehrwieder 2–4, Block D
20457 Hamburg

Öffnungszeiten:

Die Ausstellung ist an 365 Tagen im Jahr geöffnet, täglich von 9.30 bis 18 Uhr, dienstags bis 21 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen 8.45 bis 20 Uhr

Eintrittspreise:

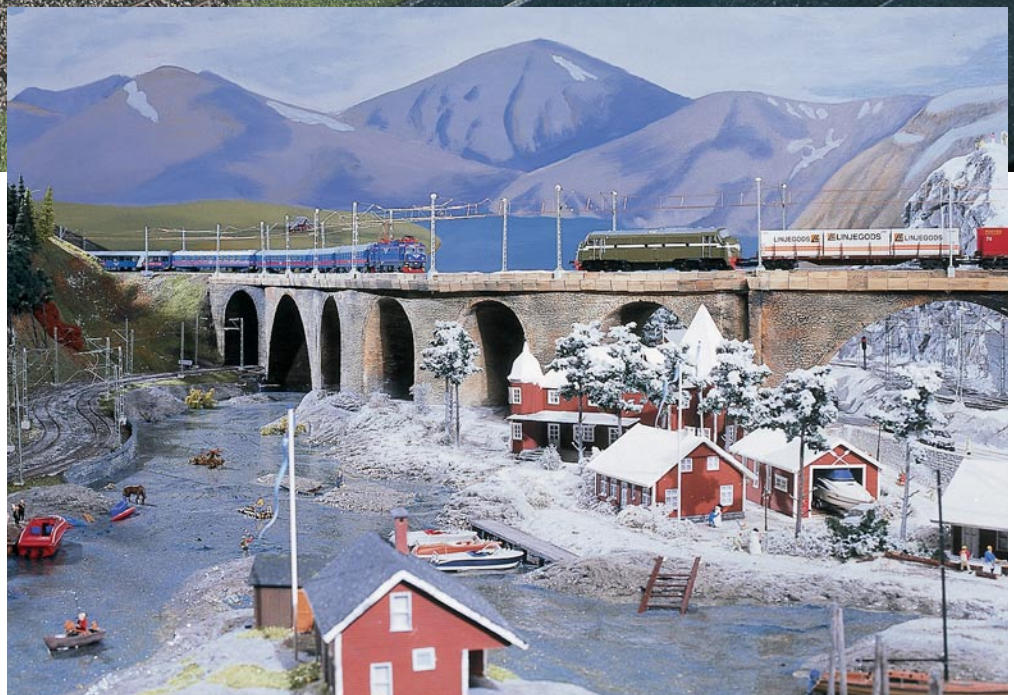
Kinder unter 1 Meter (in Begleitung der Eltern) frei; Kinder unter 16 Jahre: Euro 4,-; Erwachsene: Euro 9,-; Ermäßigungen für Gruppen sowie Senioren (ab 65) / Schüler / Studenten / Behinderte



Zu den Attraktionen des neuen Anlagenteils gehört ein 30 000 Liter fassendes Echtwasserbecken, in dem unter anderem Frachter und Containerschiffe verkehren. Verschiedene Häfen mit Anlegern, Docks und Lagerhäusern sorgen für jede Menge Bahnbetrieb.

Im hohen Norden ist der Winter eingezogen, Klein-Lapland ist schon verschneit. Bis zu 150 typische Zugarnituren sind auf dem neuen Anlagenteil unterwegs.

FOTOS: ANDREAS STIRL (2)





Jubiläääum!

Feste soll man feiern, wie sie fallen – und der **150. Geburtstag einer bayrischen Dorfbrauerei** ist allemal ein Grund dafür. Eine Anlage, auf der sich vieles – aber nicht alles – ums Bier dreht

• VON WOLFGANG LANGMESSER

Das frühe 19. Jahrhundert, als die Brauerei gegründet wurde, war eine bewegte und nationalbewusste Zeit. Daher pflanzte man im späteren Biergarten nicht die übliche Kastanie, sondern eine „deutsche“ Eiche. Sie gab dem jungen Unternehmen seinen Namen und ziert noch heute das Firmenschild. Als Ende der 1940er Jahre der damalige Besitzer starb, fand sich niemand in der Familie, der das Geschäft übernehmen wollte. So erwarb der Holländer Jan van Tien den Betrieb und benannte ihn um in „Tien-Bierbrauerei“ – „Deutsche-Eiche-Bräu“ passte nicht mehr in die Zeit.

Tiens Bierbrauerei aus der Vogelschau. Der Gleisanschluss im Vordergrund hat wesentlich zum Erhalt der Brauerei beigetragen.

OBEN der anlässlich des Jubiläums besonders gut besuchte Biergarten.





Der Anlagenteil im Überblick.
Gasthaus und Biergarten liegen
leicht verdeckt rechts von der
Straße.



Durch die meisterhaft nachgebildete Vegetation kommt eine V 36.4 gerollt.



Ein „Glaskasten“ drückt einen gedeckten Güterwagen in den Gleisanschluss. Die Handarbeits-Bäume sind, ebenso wie die Resinbausätze der Gebäude, beim Autor erhältlich (www.langmesser-modellwelt.de).

Das kleine Kühlhaus aus der Nähe.



Man kann sich vorstellen, welche Wellen der wagemutige Schritt des Niederländers schlug: Ein Holländer, der deutsches – gar niederbayrisches! – Bier brauen will, das konnte nicht gutgehen. Es nutzte nichts, dass Mijneer van Tien sein Handwerk in einem oberbayrischen Kloster gelernt hatte. Es nutzte nichts, dass er die arg heruntergekommene Wirtschaft neu weißeln und einrichten ließ. Es nutzte nichts, dass er in allen lokalen Blättern fleißig Anzeigen schaltete. Und es nutzte nichts, dass die Währungsunion den Leuten wieder gutes Geld in die Taschen spülte. Lieber radelten sie abends ins übernächste Dorf, um das Bier der dort ansässigen Brauerei zu trinken. Hätte van Tien es nicht



Das Brauerei-Ensemble besteht aus dem Brauhaus selbst, dem Gasthaus im Hintergrund sowie dem kleinen Kühlhaus rechts.





Normalerweise ist der Hof der Brauerei längst nicht so ordentlich. Doch fürs Jubiläum haben die Arbeiter kräftig zugelangt und aufgeräumt. Etwas Schrott ist dennoch liegen geblieben – das Tagesgeschäft ging vor. Vor dem Lagertor die im Haupttext beschriebene Szene.

geschafft, wenigstens einen Teil seiner Produktion zu Hause in Holland loszuschlagen (der brauereieigene Kühlwagen ermöglichte kostengünstigen Transport), hätte er sein erstes Jahr als Unternehmer nicht überlebt.

In letzter Verzweiflung stellte van Tien schließlich einen bayrischen Braumeister ein, den er aus seiner Gesellenzeit kannte, und übergab ihm die Verantwortung für den gesamten Produktionsprozess. Das half. Mit der Brauerei ging es wieder aufwärts – auch weil die Burschen und Bauern die Radelei bald satt hatten.

Mitte der 1950er-Jahre konnte van Tien bereits daran denken, ein eigenes kleines Kühlhaus zu bauen. Bis dahin war es noch üblich gewesen, im Winter Stangeneis aus zugefrorenen Teichen zu „ernten“ und in tiefen Kellern zu lagern. Jedoch reichten die Vorräte meist nicht über den Sommer, so dass man Eis bei großen gewerblichen Kühlhäusern teuer kaufen musste, meist im fernen Hamburg. Das für die damalige Zeit hochmoderne Kühlhaus wurde mit den neuesten Käl-

temaschinen ausgestattet. Sie waren nicht mehr auf das giftige Ammoniak als Kältemittel angewiesen, weswegen der typische Tank fehlte. Dass das ungiftige und unbrennbare Ersatzmittel 30 Jahre später unter der Bezeichnung „FCKW“ als tückischer Ozonkiller enttarnt werden sollte, konnte damals noch keiner ahnen.

Mit dem Bedarf der Brauerei war dieses Kühlhaus natürlich nicht ausgelastet. So konnte neben Bier auch Stangeneis verkauft werden, das sich praktischerweise ebenfalls im Bierwagen transportieren ließ.

Kurz vor dem 150-jährigen Jubiläum des Betriebes konnte es sich van Tien leisten, komplett neue Produktionsanlagen zu beschaffen. Die alten landeten beim Schrotthändler, dessen Kapazitäten indes für eine solch große Menge Alteisen, Stahl und Kupfer nicht ausreichten, weswegen auf dem Brauereigelände immer noch einige Rohre und andere Teile herumliegen.

Zum Jubiläum selbst hatte van Tien einen „Tag der offenen Tür“ ausgerufen und seinen

Betrieb mächtig herausgeputzt – schließlich gesellten sich zu den einheimischen Gästen in letzter Zeit immer mehr Ausflügler von weiter her. Vor allem für sie war auch ein Biergarten eingerichtet worden. Leider war es van Tiens Mannen nicht ganz gelungen, das Firmengelände so sauber und aufgeräumt zu präsentieren, wie es sich für einen solchen Anlass gebührt. Doch der Sommer war sehr warm und die Produktion lief auf Hochtouren. So hatte es trotz Sonderschichten nur gereicht, den Hof etwas aufzuräumen und zu fegen. Der Altglashaufen und der Schrott konnten nicht mehr beseitigt werden.

Die Szenen

Neben der Brauerei befindet sich ein aufgestauter Teich, den eine Topfquelle speist. Früher wurde aus ihr das Brauwasser entnommen. Dem machte die immer stärkere Düngung der umliegenden Felder und die dadurch entstehende Belastung des Quellwassers mit Schadstoffen ein Ende. Algen jedoch lieben



OBEN: Versteckt unter Bäumen liegt der Feuerwehrtich. Der „Glaskasten“ ist gerade mit einem Nahgüterzug unterwegs.

UNTEN: Nochmals ein Blick aufs Fest. Effektiv davor geparkt die Karossen des Oldtimer-Clubs. ALLE FOTOS VOM AUTOR

diese eingebrachten Nährstoffe, wie an der extrem grünen Färbung des Wassers leicht zu sehen ist. Heute dient der Teich nur noch als Löschwasser-Reservoir und wird einigermaßen in Stand gehalten.

Während im Biergarten die Gäste feiern, ist auf der Laderampe noch hektischer Betrieb. Gerade bekommt der „halbstarke“ Lehrling vom Versandleiter einen kräftigen Anschiss: „... Wie oft soll ich dir noch sagen, dass man Biertragl nicht auf der Schulter trägt? Hast du nicht schon genug Scherben produziert? ...“ Sein Kollege links grinst schadenfroh, während ein Vierter lieber weiter Kästen von der Rampe räumt. Aus ein paar Metern Entfernung beobachten der Prokurist und der Buchhalter die Szene. Zwischen den Gebäuden erkennt man den Chef höchstpersönlich mit seiner Sekretärin, die im Hofbeereich nach dem Rechten sehen wollen.

Wie es der Zufall will, hat sich ein Oldtimer-Club die Brauerei mit dem komischen Namen als Ausflugsziel ausgesucht. Die vier kostbaren Vehikel parken vor dem Gebäude

und werden von den übrigen Besuchern ausgiebig bestaunt. In äußerst lässiger Pose versucht gerade der Fahrer eines Opel Landaulet Coupé von 1910, zwei Interessierten die Vorteile eines solchen Gefährts gegenüber einem doch sehr unbequemen Mercedes SSK zu erklären.

Hochbetrieb herrscht im Biergarten. Aus der Heimatgemeinde des Braumeisters sind Freunde angereist, um mit ihrem Spezl kräftig zu feiern. Schließlich hat er die Ehre des bayrischen Bieres gerettet und der vermeintlich unkundigen Hand des (schon längst nicht mehr so geschmähten) „reischmecktn Kaskopfs“ entrissen. Der Festbock fließt in Strömen, der Schenkkelner kommt mit dem Zapfen kaum noch nach und die Kellnerin denkt mit Grausen an ihre schmerzenden Füße.

Abseits vom Trubel reiten zwei junge Damen die Straße entlang in Richtung Biergarten. Ob sie etwa auch dort einkehren werden? Währenddessen hat ein Forstbeamter seine liebe Mühe, einen von der britischen Rheinarmee übernommenen Land Rover um die en-

gen Kehren des Waldwegs zu bugsieren. Auf dem Feldweg zwischen Biergarten und Weizenfeld hat ein Bauer seinen Trecker abgestellt. Eigentlich hatte er zwar die Strohballen auf dem abgeernteten Feld aufladen wollen, doch hat ihn sein Knecht mit dem Anhänger versetzt. Also ist er auf „eine“ Maß in die Wirtschaft gegangen. Man kann nur hoffen, dass die spätere Heimfahrt nicht wieder im Teich vor dem Hof endet!

Wie die Anlage jenseits des abgeernteten Feldes weitergeht, zeigen wir im Oktober-Journal. Dann stehen ein Bauernhof und die dazugehörigen Felder und Weiden im Mittelpunkt. □

Die Entstehung der Anlage beschreibt ausführlich Wolfgang Langmessers erstes Landschaftsbau-Buch. Es erscheint Ende September unter dem Titel „Modell-Landschaftsbau-Praxis“ im Eisenbahn Fachbuch Verlag (Neustadt bei Coburg) und kostet 19,90 Euro.



6. Folge

Die Modell-Kleinbahn

Legende:

- 1) Strecke nach Sprockhövel
- 2) Kopframpe und Ladestraße
- 3) Empfangsgebäude Bossel
- 4) Fabrik
- 5) Betriebswerk
- 6) Zeche „Kleine Windmühle“
- 7) Tunnel „Kleine Windmühle“
- 8) Wassermühle
- 9) **Bahnhof Ibachsmühle**
- 10) Ladestraße
- 11) Erweiterungsmöglichkeit, derzeit Umsetzgleis

Im Modell bildet der Bahnhof „Ibachsmühle“ das vorläufige rechte Ende der **Kleinbahn-Anlage Bossel-Blankenstein**. Mit seinen verschiedenen Einrichtungen eignet er sich gut zum Vorbild für Kleinbahn-Anlagen aller Art • VON HARALD SYDOW UND ROLF KNIPPER

Beim Planen des vorläufigen Endbahnhofs haben wir uns wieder an Vorbildsituationen gehalten, ohne diese jedoch exakt ins Modell zu übertragen. Grund war vor allem, dass wir die Station eher betriebsintensiv gestalten wollten, was einen ziemlich krassen Gegensatz zum Vorbild bedeutet. Die Kleinbahn Bossel-Blankenstein besaß einige Unterwegsbahnhöfe, die sich im Gleisplan, in den Gebäuden sowie den Straßenanschlüssen ähnelten.

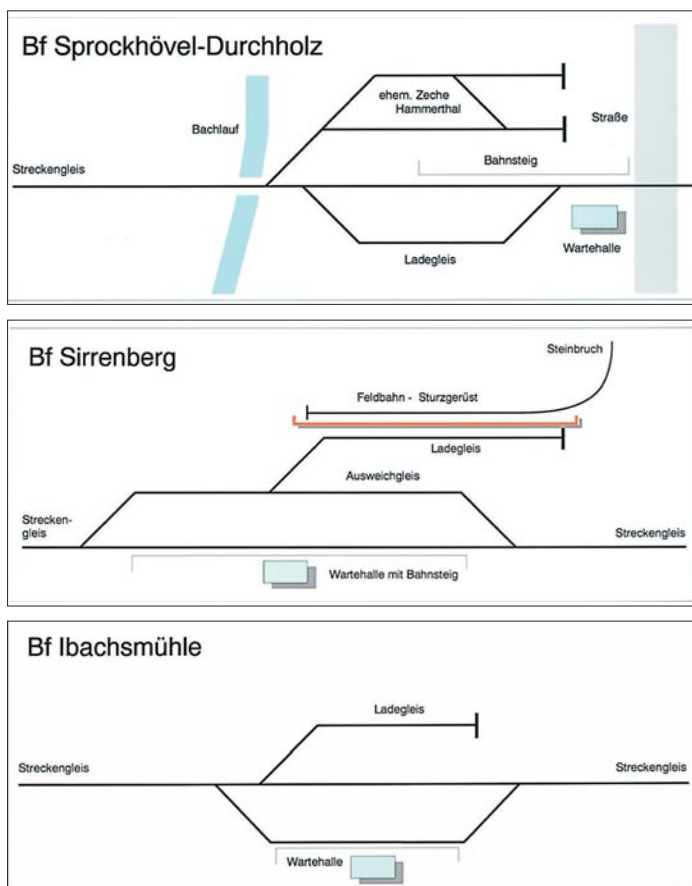
In der Regel wiesen sie ein Ausweichgleis mit zwei Handweichen auf. Daran befand sich beispielsweise eine Ladestraße. Komfortabler wurde es, wenn ein Stumpfgleis dazu kam.

Richtig üppig ausgestattet war der Bahnhof Sprockhövel-Durchholz. Hier gab es sogar noch mehr Abstellgleise, die ursprünglich auf eine sehr früh in der Bahngeschichte aufgegebene Zeche Hammerthal zurückgingen. Bis zum Ende der Kleinbahn wurde hier u.a. Grubenholz verladen.

Der Bahnhof Sirrenberg besaß neben der Ausweiche ein einseitig angebundenes Ladegleis. Dort wurde zudem die Feldbahn eines benachbarten Steinbruchs entladen – eine fürs Modell sehr reizvolle Variante.

Der Vorbild-Bahnhof Ibachsmühle bestand zunächst nur aus einem einseitig angebundenen Ladegleis. Später ergänzte man es durch zwei zusätzliche Weichen zur Ausweiche mit Stumpfgleis. Allerdings lag die namensgebende Wassermühle nun ein wenig von den Bahnhofsanlagen entfernt. Die Kombination

(Fortsetzung S. 82)



Die Gleispläne der Paten-Bahnhöfe für den Modellbahnhof Ibachsmühle. Bei diesem entsprechen Zahl und Funktion der Gleise dem Vorbild. Die Lage des Ausweichgleises jedoch wurde von Sirrenberg übernommen, die Situation mit dem Bachlauf von Sprockhövel-Durchholz.





Als Bahnhofsgebäude dienen Teile des Piko-Bausatzes „Neuses“.
UNTEN: Patina ist wichtig, denn Wellblech rostet leicht.



Puderfarben von Artitec sorgten für die Patina.
Mit selbst angerührtem Sandspachtel wurde der Vorplatz angelegt.

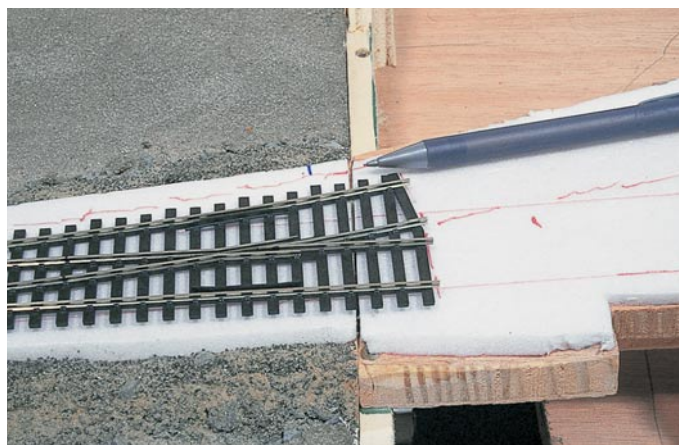


Die sehr bescheidenen Bahnhofsbauten von Ibachsmühle von der Ladestraße aus gesehen. Das Vorbild besaß sogar nur ein einziges Gebäude, eine Wellblechbude.





Der Bahnhof im Rohbaustadium. Im Vordergrund die Straßentrasse mit dem zukünftigen Bahnübergang.



Im Bereich der linken Bahnhofsansfahrt liegt eine Weiche über der Modulkante und musste gleich am Herzstück getrennt werden.



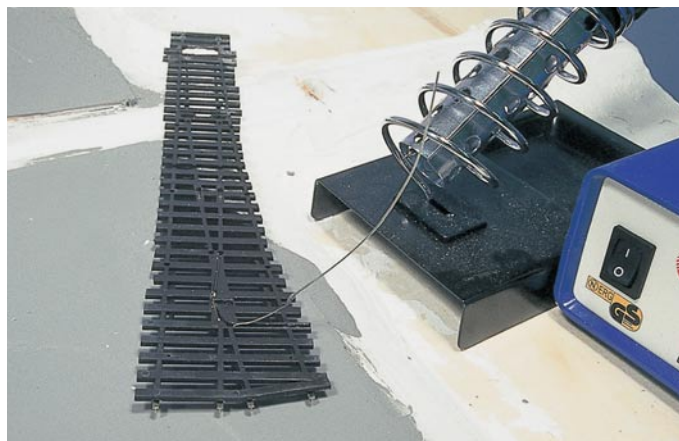
Die Deckschicht der Straße besteht aus grauer Spachtelmasse von Heki.



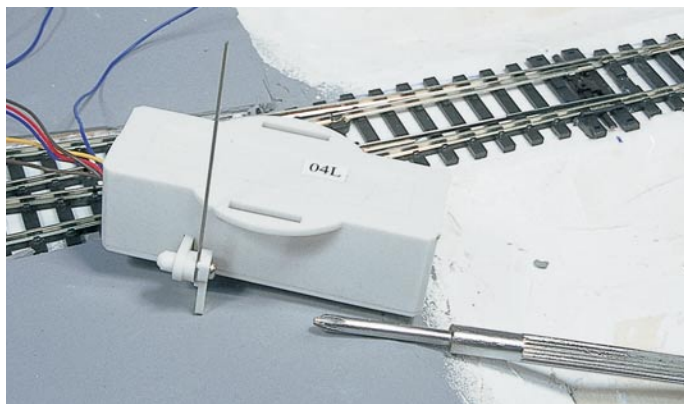
Faller-Farben, gemischt Hell- und Dunkelgrau im Verhältnis 2:1, bildeten nach dem Glattschleifen die Straßenoberfläche.



Die Schwellen der Weiche wurden am Straßenübergang seitlich gekürzt. Der Servo-Antrieb von Conrad, hier mit montiertem Stelldraht.



Die Versorgungsleitung zur Polarisierung des Herzstücks. Das aus der Stellschwelle ragende Drahtstück ist abzuzwicken.





Der fertige und von Weinert-Warnkreuzen gesicherte Bahnübergang wird von einem Güterzug befahren. Gut zu sehen sind die Bohlenbretter, die den Höhenunterschied zwischen Schiene und Straße ausgleichen. Die Anlage ist hier lediglich 60 cm tief.



Die Brettchen aus Furnierholz werden eingepasst.
Ein Blick von vorne auf das „Empfangsgebäude“ von Ibachsmühle.



Mauersteinabdeckungen von Kibri bilden die Kante der Ladestraße.
ALLE MODELLFOTOS ROLF KNIPPER, VORBILDFOTO STADTARCHIV SPROCKHÖVEL



(Fortsetzung von S. 78)

Mühle und direkter Bahnbezug wollten wir hingegen im Modell darstellen.

Also suchten wir wieder einen tragbaren Kompromiss. Dieser bestand letztendlich in der Kombination des Umfelds vom Bahnhof Durchholz mit den Gleisanlagen der Bahnhöfe Ibachsmühle oder Sirrenberg. Die Mühle kommt auch vor, wenngleich sie beim Vorbild Durchholz anders hieß und aufgrund des industriellen Erscheinungsbilds (Hammerwerk) nicht unbedingt als Favorit für die Modellumsetzung ins Auge gefasst wurde.

Im Buch über die Geschichte der Kleinbahn aus dem Verlag B. Neddermeyer sind einige rare Bilddokumente von Durchholz zu finden. Besonders gefallen hat uns die Trassenführung: Aus einem Einschnitt kommend (bei uns ist es der des Tunnels „Kleine Windmühle“) führt die Bahn auf einem kleinen Damm durch eine flache Geländemulde mit saftigen Wiesen. Die kreuzende Straße ist ebenfalls auf einem Damm angelegt. Am Hammerwerk ist ein Teich aufgestaut. Sein Abfluss kreuzt die Trasse der Bahn unmittelbar in der Höhe einer Weiche. Dies zu gestalten ist eine komplexe Aufgabe, die uns auch noch in der nächsten EJ-Ausgabe beschäftigen wird. Doch zunächst einmal ein Blick auf das Empfangsgebäude.

Piko hilft weiter

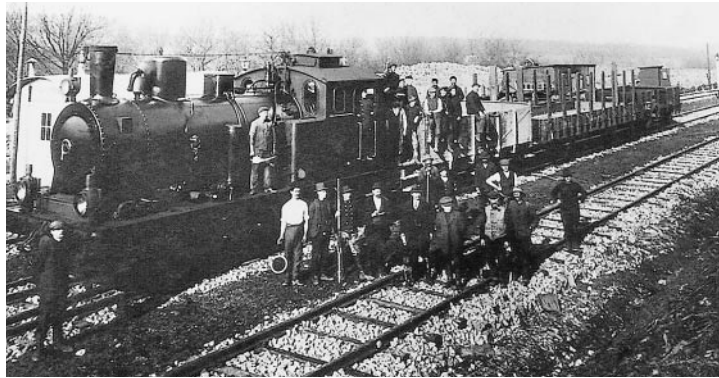
Stationsgebäude spielten bei der Originalbahn praktisch keine Rolle, denn öffentlicher Personenverkehr hat nur einige Jahre vor und nach Kriegsende stattgefunden. Die standardmäßig vorhandenen Wellblechbuden dürften eher als Unterstände für Rangierer oder ähnliche Dienstzwecke gedacht gewesen sein. Wenn Menschen transportiert wurden, dann im zeicheninternen Werksverkehr (siehe Folge 1 im März-EJ). Anders bei unserer Modellversion: Hier sollen regelmäßig Personenzüge verkehren.

Also galt es, ein Empfangsgebäude zu finden, das einigermaßen „vorbildgerecht“ wirken sollte – am besten eine Wellblechbude oder ein anderes Provisorium. Das gibt es im Modell eigentlich nur in Form des Piko-Bausatzes 61112, „Behelfsbahnstation Neuses“. Er enthält alle benötigten Bauten und man kann sich sogar hinsichtlich der Größe des Ensembles einige Freiheiten erlauben. Eine einfache Bahnsteigkante aus eingeramnten Schienenprofilen mit dazwischen eingeschobenen Schwellen ergänzt das Ganze.

Anders als beim Originalbausatz vorgesehen, haben wir den Wellblechbau und die hölzerne Warthalle einzeln aufgestellt. Mehr musste auch gar nicht sein. Nach der Montage bekam das Modell eine intensive Behandlung mit Puderfarben von Artitec.

Gleise, Straßen, Bahnübergang

Vom Unterbau des Bahnhofs Ibachsmühle waren schon im April-Heft des Eisenbahn-Journals einige Bilder zu sehen. Seine Konstruktion entspricht dem der übrigen Anlage: Kasten aus 10-mm-Sperrholz, darauf der Trassen-Unterbau. Der Bahndamm und die Aufschüttung der Straße wurden aus 13 mm starker Tischlerplatte entsprechend dem Verlauf



Ein Bauzug im Bahnhof Sirrenberg, aufgenommen im Winter 1911/12.

mit seitlichen Böschungen ausgesägt. 5 mm dicke Hartschaumplatten aus dem Baumarkt dienen zur Bettung der Peco-Gleise. Die Straßentrassen sägten wir aus ca. 3 mm dünnem Sperrholz aus. Damit war die Oberkante der Schienen schon fast erreicht. Besonders wichtig war dies natürlich beim Bahnübergang. Schienenkopf und Belag sollten dort möglichst eine Ebene bilden, ohne dass eine Rampe entstände.

Um ein annähernd perfektes Gleisbild zu erreichen, haben wir auch für den kleinen Bahnhof Ibachsmühle schlanke Code-75-Weichen von Peco mit ca. 1500 mm Radius gewählt. Dadurch schrumpften zwar die Nutzlängen der Gleise etwas, doch entspricht das noch nicht einmal der Länge eines kurzen zweiachsigen Güterwagens gegenüber Weichen mit mittelgroßem Abzweigradius (ca. 900 mm).

Allerdings mussten wir die (britischen Vorbild entsprechenden) Weichen vor dem Einbau noch ein wenig „eindeutschen“. So wurde der Bereich der Stellvorrichtung op-

tisch verschlankt. Das „Klack“-Geräusch, verursacht durch eine Feder zum Andruck der Zunge, ist nun Geschichte. Auch wurden die Herzstücke mit seitlich am Profil angelöteten 0,3-mm-Silberdrähten polarisiert. Unterhalb der Stellvorrichtung war zudem ein Langloch in der Trasse notwendig. Beides wurde ebenfalls schon im April-Journal gezeigt.

Die Straßentrassen sind durchgängig 8 cm breit, da es sich beim Vorbild um wichtige

Verbindungen handelt. Die Sperrholzoberfläche haben wir mit grauer Heki-Spachtelmasse versiegelt. Dabei entstand nicht nur eine Art Teerdecke, auch die Holzstrukturen verschwanden komplett. Dank der gefärbten Spachtelmasse traten beim Schleifen keine weißen Stellen auf, sondern alles blieb Ton in Ton grau. Nichts ist gestalterisch schlimmer, als in weiße „Gipslöcher“ schauen zu müssen!

An der Nahtstelle von Straßendecke und Gleis – in Ibachsmühle ist dies sogar der Be-

reich der Flügelschienen der Einfahrweiche – bilden Holzbohlen den Übergang. In der Epoche 3 war dies auch auf Hauptbahnen gang und gäbe. Heute ist dies fast nicht mehr vorstellbar, auch wenn ein paar altehrwürdige Bahnübergangs-Bausätze dieses Detail noch zeigen. Die Modellversion ließ sich aus Furnierbrettchen einfach fertigen. Sie wurden einzeln eingeklebt, wobei ein bisschen „windschief“ durchaus erlaubt war. Nun bekam die Straße einen letzten Farbauftrag in angemischtem Lichtgrau (wasserverdünnbare Farbe von Faller oder Heki mit einem kleinem Schuss Ocker aus der Baumarkt-Tube). Graniert man die Bohlen leicht mit Heki-Hellgrau, sieht das Ganze fast perfekt aus.

Bekommen die Holzbohlen beim Lackieren der Gleise mittels Airbrush (Braun an den Schienen, Grau seitlich und in der Mitte) etwas „Rost“ ab, so ist dies völlig vorbildentsprechend: Abrieb der Fahrzeuge und Schienen findet auch hier statt. Straßenschilder und Signaltafeln von Weinert rundeten den optischen Eindruck schließlich ab. □

Antriebs-Geschichten

Zur Ansteuerung der Peco-Weichen, die nach dem Umbau keine Rasterung der Zungen mehr haben, verwenden wir die recht preiswerten Antriebe von Conrad. Sie lassen sich ziemlich einfach montieren, die Durchzugskraft ist mehr als ausreichend und der Antrieb hält die Weichenzungen sicher in der gewünschten Endlage. Von den beiliegenden Stelldrähten haben wir stets die stärkere Version genommen, da zwischen Trassenunterkante und Weiche fast 2,4 cm zu überbrücken waren. Die Ansteuerung der Antriebe mittels Wechselstrom ist auf den ersten Blick problemlos – in Wirklichkeit aber tückisch, zumindest bei Digitalsteuerung. Denn der Antrieb enthält einen Servo und dieser benötigt Gleichspannung. Für Analogsteuerung ist zwar ein Gleichrichter vorhanden. Dieser jedoch verträgt sich nicht mit einem normalen Decoder. Uns hat diese Erkenntnis einen Märklin-k83-Decoder gekostet. Folglich muss man bei Verwendung von Conrads Servo-Antrieben die meist teureren Decoder mit Relaisausgängen verwenden. Bei Märklin wäre das der k84. Man wird diesbezüglich aber auch bei Uhlenbrock oder Littfinski fündig.

(Füllseite)



Torf für „Tölz“

Für die Modelle torfgefeuerter Lokomotiven der bayerischen Reihe B VI bietet Märklin einen „Munitionswagen“ an. Leider läuft das Fahrzeug auf falschem Fahrgestell, ebenso wie Märklins neue bayerische Mittelborder. Das kann man ändern • VON WOLFGANG UHL

Der Torfransportwagen nach Blatt 278 des bayerischen Wagenstandsverzeichnisses von 1897 ist in diesem Jahr von Märklin erstmalig einzeln erhältlich. Sein Zweck war es, die Lokomotive während der Fahrt mit Brennstoff zu versorgen.

Dies war notwendig, weil Brenntorf bezogen auf das Volumen nur etwa 10% des Heizwerts guter Kohle hat. Es müssen also 10 m³ Torf verbrannt werden, um die gleiche Menge Wasser in Dampf zu verwandeln, die mit 1 m³ guter Kohle verdampft werden kann.

Diese Mengen konnten nicht in normalen Tendern untergebracht werden. Zudem muss der Brennstoff trocken gehalten werden. Feuchter Torf brennt nicht oder nur sehr schlecht. Zusätzliches Personal war nötig, um den Torfwagen zu bemannen. Ein Heizer konnte nicht seine Aufgaben auf der Lokomotive

erfüllen und zusätzlich im Torfwagen für Nachschub sorgen. Die Verfeuerung von Torf machte also nur Sinn, wo Kohle teuer und Torf sehr preiswert war. Genau das war in den frühen Jahren der Eisenbahn in Bayern der Fall.

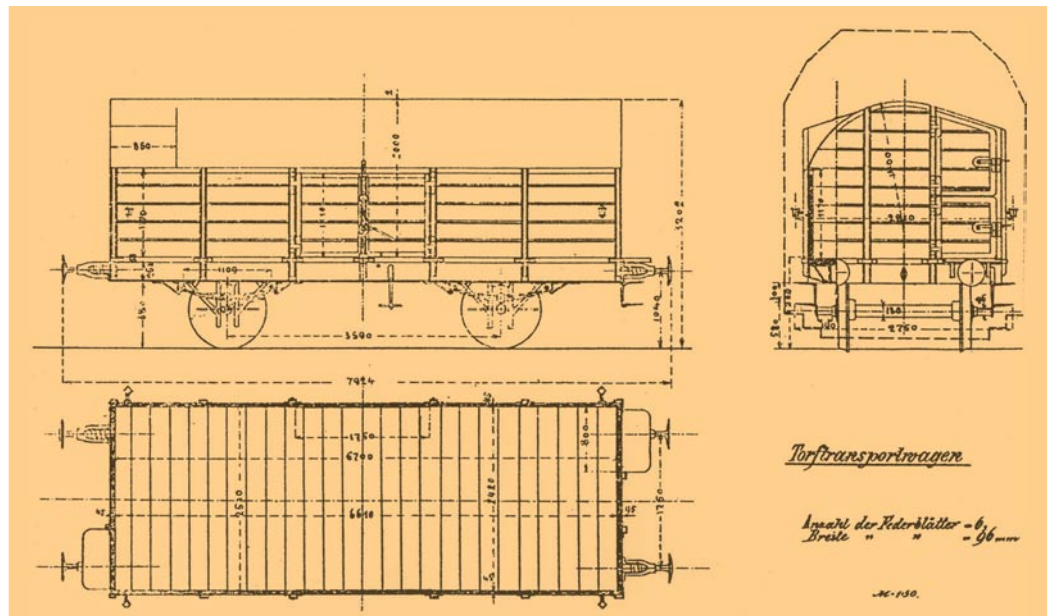
Kohle war kaum zu finden, doch große Torfmoore gab es mehrere wie das Kolbermoor oder das Haspelmoor. So ließ die Bayerische Staatsbahn in den Jahren 1845 bis 1855 gleich 41 dreiaxlige Torfwagen bauen, um die entsprechend umgebauten Lokomotiven bedienen zu können. Im Jahre 1887 wurden nochmals drei Giebelwandwagen aus dem von der Ostbahn übernommenen Bestand zu Torfwagen umgebaut. Diese Fahrzeuge sind das Vorbild des Märklin-Modells.

Warum die Wagen trotz ihres schon recht hohen Alters noch umgebaut wurden ist un-

bekannt. Vermutlich wollte man sich einen Neubau sparen, da die Zeit der Torfheizung sich ihrem Ende zuneigte. Der Einsatz des Wagens ist mit entsprechenden Loks aller Baureihen wie der C III (Bavaria) oder der B VI (Trix/Märklin) möglich. Zu den B VI „Murnau“ und „Klopstock“ passt er allerdings nicht. Diese Loks verfügen über einen speziellen Torftender. Er ist deutlich größer als die normalen Tender, nutzt das Lichtraumprofil voll aus und ist nur von oben durch Klappen zu beladen. Daher lieber eine „Tölz“ oder eines der schönen Kleinserienmodelle von torfgefeuerten Maschinen verwenden!

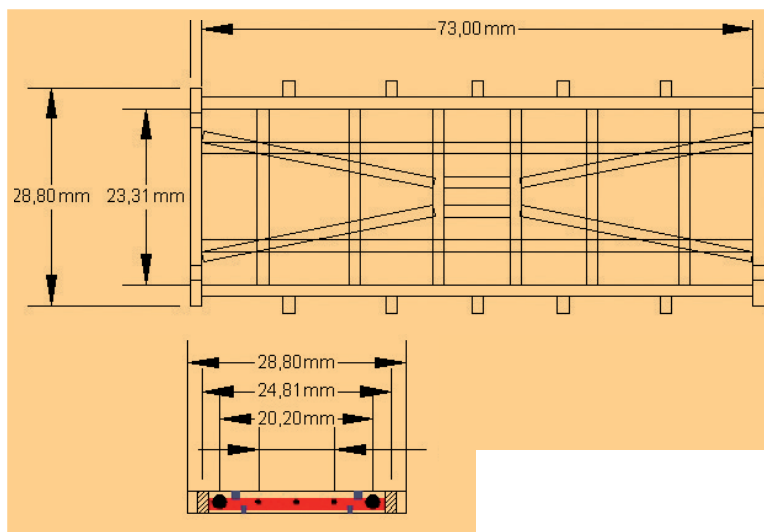
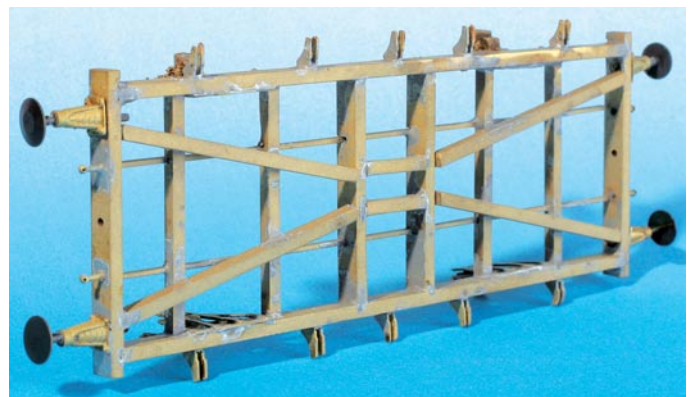
Der Märklin-Wagen ist, verglichen mit der Zeichnung aus dem Wagenstandsverzeichnis, recht gut gelungen. Abweichungen bewegen sich durchwegs in Bereichen unterhalb eines Millimeters. Die Maße, bei denen das nicht der Fall ist, werden beim vorgeschlagenen Umbau korrigiert. Natürlich ist es Ansichtssache, ob ein H0-Wagen ein wirklich korrektes Fahrwerk braucht. Doch dieses Modell macht es uns recht einfach: Es werden keine speziellen und ohne Lupe nicht zu erkennenden Teile gebraucht.

Als gelungen kann die Gravur des Wagenkastens bezeichnet werden. Zwar sind die Scharniere und die Türverriegelung nicht ganz richtig dargestellt, dies ließe sich aber nur



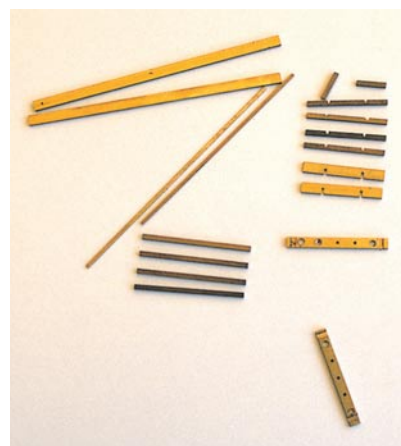
OBER: Maßzeichnung des Wagens aus dem bayerischen Wagenstandsverzeichnis von 1897.

LINKS: Veteranen unter sich: Hinter der B VI „Tölz“ der durch sein neues Fahrwerk und neue Anschriften deutlich verbesserte Torfmunitionswagen. Dahinter mit geöffneten Stirntüren ein original Märklin-Wagen, ganz hinten die „Murnau“ mit ihrem großvolumigen Torftender.



Maßstäbliche Zeichnung des Wagenuntergestells für H0.

Der Wagen von der anderen Seite.



Die benötigten Messing-Profile und das um Puffer, Achshalterbleche, Federn und Achslager ergänzte, aus ihnen zusammengelötete Fahrgestell (OBEN).

ABB. DIESER SEITEN: W. UHL (2), EJ/KUTTER (3), SAMMLUNG W. UHL



durch einen Komplett-Selbstbau ändern. Dabei sollte jedoch immer bedacht werden, dass es sicher nicht einfach ist, die Leistung des Herstellers zu überbieten.

Kritikpunkt ist das Fahrwerk, das kaum etwas mit dem Original zu tun hat. Dessen Fahrgestell war aus Holz, das Modell zeigt ein undefinierbares Eisenfahrwerk. Gut gelungen ist die Darstellung von Federn und Achshaltern. Dagegen sind die Achslager nur angedeutet. Leider sind die Federn zu breit, wohl ein Zugeständnis an die Tauschbarkeit des Untergestells zwischen verschiedenen Modellen. Ob das Dach korrekt dargestellt ist, kann bezweifelt werden. Es zieht sich an den stirnseitigen Aufbauten bis auf die Höhe der ursprünglichen Bordwände herunter. Die vorliegende Zeichnung erlaubt diese Interpretation. Auch Lackierung und Beschriftung sind sehr gut, allerdings ist die Beschriftung inhaltlich nicht ganz korrekt: Die Bezeichnung „Torfwagen“ hat das Original sicher nicht getragen. Jedoch ist auch hier vor einer Änderung zu überlegen, ob das Ergebnis besser wird als die Ausgangsbasis.

Der Umbau des Fahrwerks lässt sich

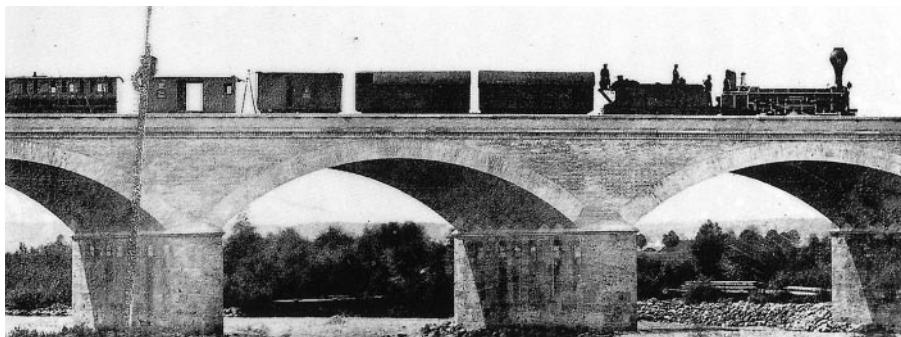
ohne großen Maschinenpark bewältigen und ist vor allem für Einsteiger in den Fahrzeugmodellbau gedacht. Natürlich helfen eine Fräsmaschine und eine Drehbank. Es geht aber auch ohne. Die einzigen Maschinen, die ich verwendet habe, waren Kreissäge und Tischbohrmaschine. Die Kreissäge kann durch eine feine Handsäge ersetzt werden, die Bohrmaschine kaum. Ohne sie gelingen senkrechte Bohrungen nicht oder nur durch Zufall.

Für den Bau kann man ebenso gelötete Messing- wie geklebte Kunststoffprofile verwenden. Ich habe die Messingvariante gewählt, da die Profile gerade im Haus waren.

Begonnen wird mit der Zerlegung des Wagens. Sie gestaltet sich recht einfach, da alle Teile nur gesteckt sind. Das Fahrwerk wird durch Spreizen der Rastnasen an den Stirnseiten vom Aufbau getrennt, alles andere vorsichtig auseinander gezogen. Wer sich die möglicherweise mühselige Beschaffung von Achslagern und -haltern aus Kleinserienproduktion ersparen möchte, sollte diese vorsichtig einzeln vom Wagenboden abziehen um Beschädigungen zu vermeiden.

Ich habe das Fahrgestell des Waggons komplett neu gebaut und dabei auf Achslager von Bavaria zurückgegriffen. Zustatten kam mir, dass ich die Fachwerk-Achshaltebleche vor einiger Zeit in größerer Stückzahl hatte ätzen lassen. Aber auch der Selbstbau aus schmalen Blech- oder Kunststoffstreifen ist möglich. Basis des Neuaufbaus ist eine exakte CAD-

Zeichnung des Fahrgestells, der alle Maße entnommen werden können. Nach dieser Zeichnung werden die einzelnen Profile zugeschnitten. Die Hürde hierbei ist, gerade, gratfreie Schnitte zu erreichen. Auf den meisten kleinen Kreissägen ist eine einwandfreie Führung so kleiner Teile nicht gewährleistet. Dem kann man abhelfen, indem in ein Stück Alu-Flachprofil aus dem Bauhaus Nuten in der Breite des Profils gefräst werden. Wer keine Fräse hat, nimmt eine Kreissäge mit entsprechend breitem Sägeblatt. Die kleinen Sägeblätter mit 10/16 mm Bohrung sind im Werkzeughandel in Breiten zwischen 0,2 und 6 mm zu recht günstigen Preisen erhältlich. Die Sägehilfe sorgt dafür, dass die Schnitte nicht verwickeln und das Profil sicher geführt wird. Sie wird am Parallelanschlag der



Ein Zug mit B V „Maisach“ auf der Wertachbrücke bei Augsburg, aufgenommen wohl 1860. Gut zu erkennen sind die zwei Helfer auf dem Tender sowie die Übergangsbrücke zum ersten der zwei Munitionswagen. Diese entsprechen aber nicht dem Märklin-Modell. FOTO SLG. DR. SCHEINGRABER

Säge entlanggeführt, der notwendige Schnitt im Hilfswerkzeug vorher eingebracht. Dabei entstehen identisch lange, praktisch gratfreie Profile. Allerdings ist Vorsicht geboten, da der Sägeblattschutz entfernt werden muss. Die Methode ist daher nur für kleine Profile geeignet. Die dürfen – wie hier nötig – auch 0,5 x 1 mm messen. Beim Sägen mit der Hand und dem Juweliersägebogen empfiehlt es sich, von der späteren Sichtseite her zu sägen: Das Risiko, eine schräge Kante zu erhalten, ist am Beginn des Schnittes am geringsten.

Bei diesem Fahrwerk sind in den Querträgern Einschnitte nötig, in denen die inneren Langträger aus dem 0,5 x 1-mm-Profil zu liegen kommen. Ich habe sie mit der Sägehilfe und einem 0,5 mm starken Sägeblatt eingebracht. Beim Handsägen muss entsprechend genau gearbeitet werden.

Die genaue Lage der Profile und ihre Maße können der Zeichnung entnommen werden: In der Skizze rot markiert sind die Querträger. Sie werden eingesägt, um die inneren Langträger einbauen zu können.

Wenn alle Maße festgelegt sind, werden die Profile zurechtgeschnitten und die Pufferbohlen gebohrt. Die beiden kleinen Bohrungen dienen zur Aufnahme der „Notkettenhalter“. Notketten wurden vor der Entwicklung der Doppelhakenkupplung eingesetzt, um Zugtrennungen im Falle eines Kupplungsbruchs zu vermeiden. Die einzelnen Profile werden nun laut Zeichnung miteinander ver-

lötet oder verklebt. Für unseren Zweck sind aus technischer Sicht beide Methoden gleichwertig, fachgerechte Ausführung vorausgesetzt. Es soll schließlich nur ein Fahrwerk gebaut werden, das entgleisungsfrei fährt und nicht auseinander fällt, wenn weitere Wagen angehängt werden.

Um alles genau passend montieren zu können ist es sinnvoll, eine Zeichnung im Maßstab 1:1 unterzulegen und die Profile mit durchsichtigem doppelseitigem Klebeband zu fixieren, bis sie zusammengelötet sind bzw. der Klebstoff ausgehärtet ist. Werden die originalen Achslager samt Haltern weiterverwendet, so empfiehlt es sich, in die Längsträger Löcher für die Passstifte zu bohren, um deren Lage eindeutig zu fixieren und gleichzeitig mehr Klebefläche zu erhalten.

Wenn das Endprodukt so aussieht, wie ein Fahrwerk aussehen sollte, geht es ans Komplettieren. Bei meinem Modell stammen Puffer und Kupplungen von Reitz, die RP 25-Räder sind aus Rohlingen von Teichmann selbst gedreht. Da mein Wagen vornehmlich für den Vitrinen- und Diorameneinsatz gedacht ist, habe ich auf eine

Abfederung der Kupplungen verzichtet und diese fest eingelötet. Bei Kurvenradien über 1500 mm und Federpuffern ist diese Vorgehensweise problemlos und erspart noch das unschöne „Auseinanderziehen“ des anfahren- den Zuges. Passende Radsätze für diesen Wagen finden sich auch in den Programmen von Bavaria und Weinert.

Die Wagenkastenstützen können aus Messingprofilen zurechtgefeilt werden. Dabei empfiehlt es sich, alle zehn Profile provisorisch zusammenzulöten und auf einmal zu bearbeiten. Befestigt werden sie dann sinnvollerweise per Klebung, da für weniger geübte Lötter das Risiko sehr hoch ist, das Fahrgestell ungewollt wieder auseinander zu nehmen.

Am Aufbau ist nicht viel zu verändern, lediglich die Kastenstützen werden unterhalb des Wagenkastens abgetrennt. Wenn die Beschriftung korrigiert werden soll, muss der Schriftzug „Torfwagen“ entfernt werden. Ich wollte den Wagen mit einer Beschriftung nach älterem Muster versehen. Bei der Gelegenheit wurde der Wagenkasten gleich komplett lackiert. Diese Arbeit hat bei meinem Modell Werner Huber aus Wenzbach in hervorragender Qualität erledigt. Die Beschriftung habe ich einem Beschriftungsbogen des Länderbahnforums von Tobias Frydman entnommen. Im Zweifelsfall lohnt es sich sicher bei den einschlägigen Lieferanten anzufragen. □

Die EJ-Lok ist da! – Derzeit leider nur im Vorbild, denn das H0-Modell wird erst im November lieferbar sein. Wir legen die Nachbildung der OHE-Lok 185 534 mit vorbildgetreuer Bedruckung „Eisenbahn-Journal“ zusammen mit dem OHE-Shop auf. Doch aufgepasst: Dieses Sondermodell ist in einmaliger Auflage nur beim OHE-Shop (www.wiekra.de) zu bekommen – oder im Rahmen einer exklusiven EJ-Aktion, die wir in der nächsten Ausgabe vorstellen. Lassen Sie sich überraschen und sichern Sie sich Ihre OHE-185 mit Eisenbahn-Journal-Aufdrucken!



MODELLBAUMANUFAKTUR CROTTENDORF

Der Kleinserienhersteller präsentierte eine DR-52er mit Kohlenstaubtender auf Basis eines preußischen Kastentenders. Kessel und Führerhaus der Lok stammen von **Gützold**, doch wurden alle Anbauteile neu gefertigt. Ebenso neu sind Fahrwerk und Rahmen der Lok sowie der mit Faulhaber-Antrieb ausgestattete Tender. Die Lok ist mit NEM-Radsätzen lieferbar sowie mit RP 25-Rädern mit 2,2 oder 2,6 mm Breite.

MIRAGE HOBBY

Der Newcomer aus Warschau stellte einen H0-Wasserkran preußischer Bauart vor. Das aus Resin und Ätzteilen gefertigte Modell

wird in zwei Höhen für Bahnsteige und den Einbau ins Schotterbett angeboten. Zum Kran gehören eine filigrane Leiter und ein geätzter Korb für die Heizkohle. Es ist als Bausatz und fertig lieferbar.

www.mirage-hobby.com.pl

HAPO

Die Landsberger lieferten im Maßstab 1:45 einen Büssing-Raupenschlepper aus. Er ist inklusive Raupe komplett aus Messing gefertigt. Dazu erscheint ein passender Anhänger, den es auch in H0 gibt.

TILLIG

Lieferbar ist nun das TT-Modell des VT 137 in DB-Ausführung mitsamt VS 145. Ferner erschie-

nen als Varianten die 155 und die 203 als Loks der Epoche V sowie eine 111 der DR.

An TT-Wagen kamen ein PKP-Eilzug- und ein DR-Packwagen der Epoche III ins Sortiment, dazu zwei Reko-Reisezugwagen der DB AG, ein Wagen der MAV und zwei der GySev sowie vier Kesselwagen unterschiedlichen Typs und ein Säuretopfwagen „Leuna“ der DR.

In H0 gab es einen Halbgepäckwagen der Firma BTE (Bahn Touristik Express) aus Regensburg, einen Gedeckten „Persil“ der DRG plus einen preußischen Gedeckten „Amica“.

EICHHORN-MODELLBAU

Die Tauschpuffer und -schneeräumer für den **Minitrix**-Taurus

sind jetzt auch unlackiert lieferbar. Gleiches gilt für die Gummikulstübergänge für Eilzug- und Schützenwagen der ÖBB. Als Ersatz verschlissener Originale gibt es nun Tausch-Kardanköpfe für den ICE 3 von **Arnold**.

www.eichhorn-modellbau.de

HERPA

Die Automodellbauer schickten uns aus der „exklusiv“-Serie einen Mercedes CLS Brabus sowie aus dem regulären Sortiment den 3er-BMW Limousine. Für die Feuerwehrfans gab es ein LF 20/16 auf MAN-Basis nach Berliner Vorbild. An Lkws bekamen wir einen MAN TGL „Hertz“, einen MAN TGA Kipper mit Tiefladeanhänger sowie einen Werbetruck „New Renault Magnum“.

Schön: preußischer Wasserkran von Mirage.

Machen Tauri feiner: Eichhorns N-Puffer.

Neu von Herpa: Hertz-Benz und Feuerwehr.



Unlackiert: N-Übergänge von Eichhorn.



Prachtstück: 52er der DR mit Kasten-Kohlenstaubtender als Kleinserienmodell der Modellbahnmanufaktur Crottendorf.





Goldener Oktober

Folge 3

Nur wenige Modellbahnanlagen kommen ohne **Tunnel und Stützmauern** aus. Wie man handelsübliches Material ohne großen Aufwand in individuelle Modelle verwandelt, schildert diese Folge

• VON KARL GEBELE

Zwei Tunnels hatte ich auf meiner Anlage vorgesehen: einen ganz links, den anderen genau in der Mitte (Plan umseitig). Beide sind stilistisch motiviert. Der linke soll den engen Kreisbogen tarnen, der in der Anlagenmitte eine optische Trennung der Gestaltungsschwerpunkte „Weinberg“ (rechts) und „Schlucht“ (links) ermöglichen.

Wichtig war mir jedoch, dass die Tunnels landschaftlich notwendig wirken. So musste der in der Mitte durch einen Berghang gebrochen werden, da ein Durchstich wohl einen Bergrutsch ausgelöst hätte. Beim Tunnel links unterhalb der Burgruine gab es ohnehin keine Alternative. Werden solche Überlegungen gleich in der Planungsphase beachtet, befinden sich Tunnels am richtigen Platz und erfüllen gleichzeitig ihren gestalterischen Zweck. Natürlich darf man später beim Landschaftsbau nicht vergessen, die Tunnels entsprechend zu gestalten, damit sie gut zur Geltung kommen und realistisch wirken.

Das wichtigste Element dafür ist die Auswahl der Tunnelportale. Sie sind ja von praktisch jedem einschlägigen Hersteller in x Varianten erhältlich. Die Ausführung reicht von „schlicht“ bis „pompös“. Ich habe mich eher auf der schlichten Seite gehalten, da sie für eine Nebenbahn glaubhafter wirkt.

Verwendet wurden wieder Noch-Produkte aus Hartschaum. Sie sind optisch gut gestaltet, lassen sich leicht handhaben und mit Laubsäge oder Bastelmesser zuschneiden. Aufwändige Unterkonstruktionen kann man sich dank der Stabilität des Materials sparen und mit Heißkleber oder Weißleim ist alles dauerhaft zu verkleben. Mit etwas Kreativität lassen sich aus dem Portal 58247 gleich mehrere unterschiedliche Varianten gestalten.

So habe ich beispielsweise für eines der Portale das Noch-Produkt entlang der beiden seitlichen Aufdoppelungen der Mauer dreigeteilt. Die äußeren Mauerteile wurden um 90° nach innen geklappt und dann seitlich an das eigentliche Tunnelportal geklebt. Fertig war ein Portal mit Flügelmauern. Auf gleiche Weise, jedoch mit etwas anders angeordneten seitlichen Mauerteilen entstand auch das Exemplar für den anderen Ausgang des Tunnels. Unerlässlich sind immer wieder Probefahrten, um die Profolfreiheit der Portale sicherzustellen.

Eine ganz besondere Art von Tunnel-Einfahrt entstand unterhalb der Ruine. Dort habe ich in eine Felsplatte (Teilstück aus dem Felsen „Widderstein“ von Noch) das Portal 58051 des gleichen Herstellers eingepasst. Eine solche Bauweise ist bei Gebirgsbahnen häufig anzutreffen.

Nachdem die Felsplatte zugesägt war, wurde das Portal darauf gelegt. Mit einem scharfen Bastelmesser habe ich seine Konturen in die Felsplatte geritzt und anschließend den Schnitt auf die Materialstärke des Portals vertieft. Mit einem scharfen Stemmeisen habe ich dann behutsam das Felsmaterial abgetragen, bis das Portal genau in den Ausschnitt passte und eingeklebt werden konnte. Zuletzt



Aus einem flachen Tunnelportal von Noch entsteht eines mit zwei Flügelmauern. OBEN LINKS das dreigeteilte Portal. Die Flügelstücke sind bereits mit je einer Nut versehen, um sie besser verkleben zu können (OBEN RECHTS und LINKS).

Vor dem endgültigen Einbau müssen die Portale darauf getestet werden, ob wirklich alle Fahrzeuge hindurchpassen. UNTEN ein auf gleicher Basis entstandenes ähnliches Portal.



habe ich noch die Tunnelöffnung entlang dem eingeklebten Portal aus der Mauerplatte gesägt.

Die gerade bei Kurztunnels wichtige Tunnelröhre entstand diesmal aus schwarzem Plakatkarton. Sie ist leicht anzufertigen und wurde einfach zwischen die Portale geklebt – schon war es dunkel in der Röhre. Farblich behandelt wurden die Portale erst später, im Zuge der Landschaftsgestaltung.

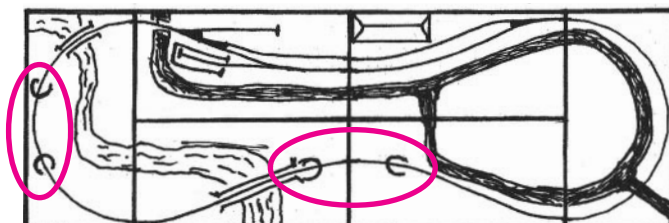
Fels- und Mauerplatten

Um Gleisanlagen in Einschnitten oder Hanglagen gegen Verschüttung zu sichern, sind Schutz- oder Stützmauern unerlässlich. An Bahndämmen verhindern sie ein Absacken. Auch auf meiner Anlage sind solche Situationen häufig, besonders entlang dem Weinberg.

Für den Bau der Mauern habe ich verschiedene Hartschaumplatten verwendet. Zuge-

schnitten wurde mit dem Bastelmesser, verleimt mit Heißkleber. Selbst kleinste Mauerreste waren noch zu gebrauchen.

Natürlich haben auch die praktischen Hartschaumplatten ihre Tücken. Will man Mau-



ern entlang von Gleisbögen anbringen, wird die Steifheit des Materials zum Nachteil: Biegen ist fast unmöglich, sehr rasch brechen die Platten ab. Dagegen hilft Erwärmen auf dem Heizkörper oder mit Hilfe eines Föhns.

Mir waren beide Methoden zu langwierig. Folgende Bearbeitungsart brachte ein we-

sentlich besseres Ergebnis: Mit dem Bastelmesser habe ich die einzelnen Platten an die jeweilige Situation angepasst und grob zugeschnitten. Da vor allem die Felsplatten eine relativ hohe Materialstärke aufweisen, ließen sich auf der Rückseite ungefähr alle 3 cm Keile von 1,5 cm Breite herauschneiden. Die Tiefe ging bis knapp zur Fels- bzw. Steinstruktur. Auf keinen Fall die Mauerplatte ganz durchtrennen! Jetzt sieht die Platte wie ein ausgezogenes Akkordeon aus und lässt sich problemlos Gleisrampen usw. anpassen.

Zum endgültigen Einbau in die Anlage wurde auf die Unterseite einer solchen Platte sowie in die ausgeschnittenen Kerben etwas Heißbleim geträufelt. Dann habe ich die Platte an ihrem Platz ausgerichtet und mit leichtem Druck so lange angedrückt, bis der Kleber abgebunden hatte. Das hält die Platte sicher in ihrer gebogenen Lage. □



Das LINKS UNTEN im Rohbau gezeigte Z-förmige Tunnelportal im fertig eingebauten Zustand.



Das Portal in der Felsplatte: Nach dem Einritzen der Konturen wird so lange Plattenmaterial abgeschabt, bis das Portal gut hineinpasst. Hartschaumplatten biegsam machen: Keilförmige Schlitz in der Rückseite ermöglichen, dass die Platte dem Gleisradius angepasst werden kann.



Bereits erschienene
Folgen der Serie
„Goldener Oktober“:

- EJ 7/2005: Rahmen und Trassen
- EJ 8/2005: Brücken sowie
- EJ 6/2005: Weinberg



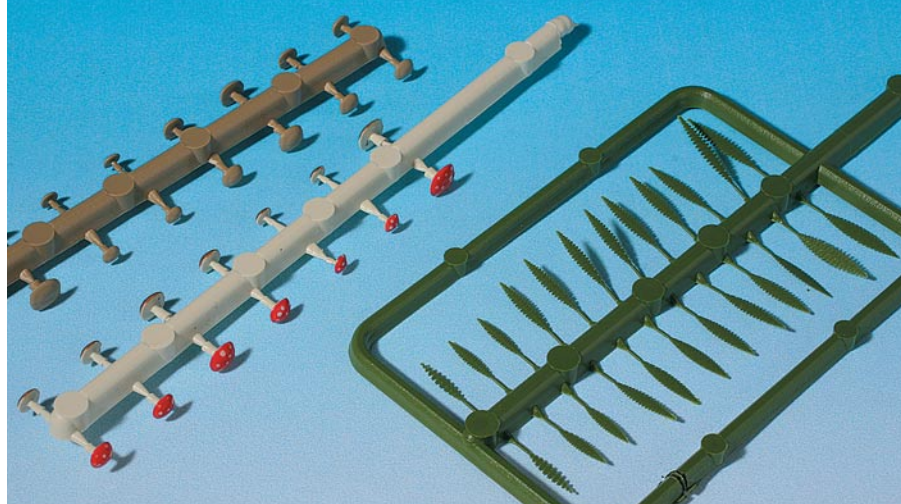
Waldspaziergang

Neue Landschaftsbaumaterialien erlauben dem Modellbahner seine Modell-Natur noch filigraner und naturgetreuer aufzubauen. Farne und Pilze bereichern nun das Unterholz.

Wir zeigen, wie damit gearbeitet wird • VON HELGE SCHOLZ

Endlich Sommer und Urlaubszeit! Hinaus in die Natur! Ob ans Meer oder in die Berge – Erholung tut gut und ist da wie dort zu finden. Greifen wir das Stichwort auf! Es wird Zeit sich dem Thema Natur, sprich Landschaftsgestaltung, wieder einmal zuzuwenden. Der Anlass ist die Auslieferung interessanter Landschaftsbaumaterialien aus den Messepräsentationen der Firmen Busch und Noch.





Die Spritzlinge von Pilzen und Farnwedeln, so wie man sie in der Packung vorfindet.

Das Set Farne und Pilze ist neu auf dem Markt und wird sicher Gefallen finden werden.

Längst lässt sich der Modellbahner nicht mehr mit simplen Grasteppichen „abspeisen“ und will seine hochwertigen Modelle in einer gleichwertigen Modell-Landschaft erleben. Dazu bedarf es toller Ideen, und mit den Sonnenblumen des letzten Jahres hat Busch einen Weg beschritten, den man nun zielstrebig weitergeht. Verbesserte Spritztechnologien erlauben es Granulat in kleinere Formenbereiche zu drücken und feinere Strukturen nachzubilden. Die Kürbisse mit Blättern aus dem Hause Busch haben das bewiesen. Zur Messe zeigte man weitere Kleinbausätze, mit denen man die Produktlinie der Landschaftsbauaterialien ausbaut. Farne und Pilze ließen sich bisher nur mit Mühe nachgestalten. Die „Schwammerl“ (Untertitel: bayerisch für Pilze) lassen sich als Drehteil selbst noch auf Kleinbohrmaschinen herstellen, bei den Farnwedeln gibt es für eine Massenfertigung im Hobbykeller kaum ein probates Mittel.

Die Pilze sind mit einem Tropfen Sekundenkleber schnell zu postieren. Unter Bäumen, im Gras und im Unterholz werden sie nun auf den Anlagen zu finden sein. Bei aller Euphorie sind jedoch die charakteristischen Standorte einzuhalten. Im Felsvorsprung einen Fliegenpilz zu finden ist kaum vorstellbar. Man soll zwar nie nie sagen, jedoch nicht immer den Extremfall heraufbeschwören!

Eine andere Sache wäre die Nachbildung eines „Steinpilz-Hexenrings“. Eine solche kreisförmige Ansammlung zu finden zählt zu

den Sternstunden jedes Pilzsammlers und ist ein schönes Landschaftsdetail im Modell.

Nicht so einfach ist die Bastelarbeit mit den Farnwedeln. Der Grund liegt in der Konstruktion der Blätter. Auf der Rückseite der Verpackung ist die Bauanleitung abgedruckt. Alle Wedel findet man als Einzelteile vor, wo sieben bis acht in einem mit Klebstoff ausgefüllten Bohrloch platziert werden sollen. Nach dem Abbinden kann man sie ausrichten. Das scheint kompliziert zu werden. Wo bildet schon eine Holzplatte den Landschaftsunterbau? In der Regel besteht der Unterbau aus Gips, Bauschaum, Styropor oder ähnlichen Materialien, in die man, aus der Natur der Materialien heraus, kaum ein scharfkantiges Loch einbringen kann.

Wir haben einen anderen Montageablauf gewählt und die Wedel vor dem Einbau in die Anlage gruppiert. Die vorgefertigten Farnbüsche lassen sich dann problemlos in der Landschaft platzieren. In ein Rundmaterial (Holz oder Kunststoff) mit einem Durchmesser von etwa 3 mm wird zentrisch ein Loch von 1 mm eingebracht. Dort hinein werden, wie es die Bauanleitung beschreibt, die Wedel gesteckt und mit Sekundenkleber befestigt. Nach 5 mm trennt man dann den „Wurzelstock“ ab und kann die Farnpflanzen nun in der Landschaft verteilen und einstecken. Sicherheitsshalber färbt man vorher den Rundholzbereich noch grün oder umbra ein oder verwendet gleich grünen Kunststoff (Reste von Spritzrahmen).

Mit einem Stiftenkloben bringt man die Bohrung in den Kunststoff ein.



Farnwedel in verschiedenen Größen werden eingesetzt und mit Sekundenkleber befestigt.



Bleibt die Frage, ob die Wedel nicht von Haus aus kreisrund um eine Basis hätten konstruiert werden konnte? Die Blätter des Kürbissets kann man an Bachläufen oder feuchten Bereichen als Pestwurzkolonie platzieren.

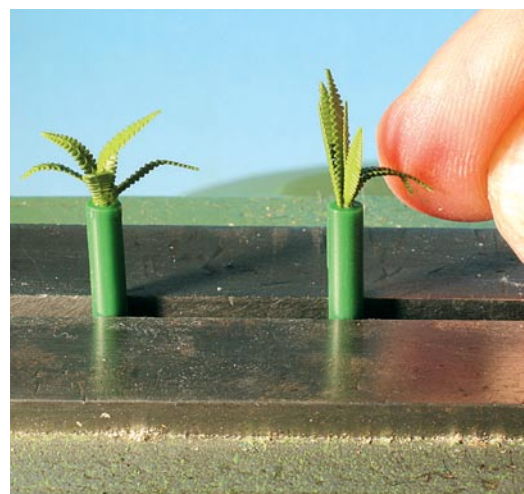
Und schon sind wir beim Thema Wasser! Noch hat zwei neue Materialien im Vertrieb. Das Gewässergrund-Farbsset besteht aus drei Farbtönen und einer Aufhellungssubstanz. Damit können braune, türkise oder blaue Grundierungen vor dem Eingießen des neuen 2K-Wasser-Gels erzielt werden. Die Praxis hat gezeigt – mit Dispersionsfarben erzielt man den gleichen Effekt.

Nachdem die Grundfarbe abgetrocknet und die Gestaltung der Grasflächen abgeschlossen ist, kann mit dem 2K-Wasser-Gel die Fläche ausgegossen werden. Interessant ist die sich in Abhängigkeit von der Verarbeitungszeit verändernde Konsistenz des Gemischs. Selbst zwei Stunden nach dem Vermischen hat das Harz nicht vollständig abge bunden und ermöglicht mit seiner zähen Konsistenz die Gestaltung von Wasserläufen im steilen Gelände.

Sind Fluss- und Bachlauf ausgehärtet, kann die Uferzone nun mit den Farnwedeln und (Kürbis-)Pestwurz-Blättern bestückt werden. Das Bild einer vorbildgerechten Modelllandschaft bildet sich immer mehr heraus. Einen wichtigen Beitrag leisten dazu die neuen Gestaltungsmaterialien.

Bei den Nadelbaummodellen hat sich auch viel getan. Bekanntlich gleicht in er Natur nicht ein Baum dem anderen und somit erzielt man mit der Kombination von Noch-Fichten und -Nordmannentannen in Verbindung mit handgefertigten Fichten aus dem H0-Silflor-Programm einen kaum noch zu übertreffenden Effekt. □

Zur Darstellung der typischen Wuchsform biegt man die Wedel um.





Mit den Tönen des Gewässergrund-Farbsets kann zunehmende Tiefe von See und Fluss simuliert werden.

In der Verarbeitung unterscheidet sich das neue 2K-Gel kaum von bekannten Produkten. Man gießt die 1:1-Mischung ein und kann bis zu drei Stunden später noch Wellen modellieren. FOTOS EJ/HELGE SCHOLZ



Decoder unter der Lupe

Praktisch jede H0- und N-Lok wird heute mit Digitalschnittstelle angeboten. Doch was hinein-stöpseln? Das Angebot an Decodern ist groß und verwirrend. Wir stellen die **Decoder und ihre Eigenschaften** vor

• VON TOBIAS PÜTZ

Wie Nach- und Umrüsten von Modellfahrzeugen mit Decodern geht und worauf man achten muss, ist schon beschrieben worden, z.B. im EJ-Sonderheft „Digitale Modellbahn Schritt für Schritt“. Schwieriger zu beantworten ist die Frage nach dem „Womit“. Da bietet der Hersteller X ein preiswertes Produkt mit eingeschränkten Fähigkeiten, da vermarktet Y ein Feature als neu, das andere schon länger „draufhaben“, da verbirgt sich hinter dem Angebot von Z das baugleiche Modell eines anderen Herstellers.


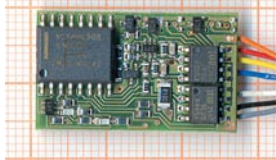
Um das Wirrwar auf dem deutschen Markt transparent zu machen, starten wir mit dieser Ausgabe eine mehrteilige Marktübersicht. Ihre Kategorien sind:

- Decoder für H0-Fahrzeuge, die das DCC-Format unterstützen, ohne und mit Lastregelung,
- Decoder für H0, Motorola-Format, unregelt und geregelt,
- Decoder für N-Fahrzeuge, DCC und Selectrix,
- Decoder für Z, alle Formate,
- Decoder für Großbahnen.

Die mfx-Decoder für Märklin Systems lassen wir vorerst beiseite – bisher werden sie nur von wenigen Herstellern angeboten und auch die Märklin-Zentrale lässt auf sich warten. Hier ist eine Übersicht also auf unbestimmte Zeit verschoben.




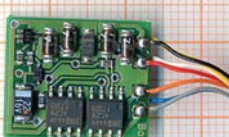
Viele Decoder sind multiprotokollfähig. Diese Typen führen wir in der Übersicht mehrfach auf, jeweils in der passenden Kategorie. So findet z.B. ein Märklin-Fahrer in seiner Kategorie alle Typen, die für ihn interessant sind. Dass ein spezieller Decoder zusätzlich auch mit z.B. einer DCC-Zentrale angesteuert werden kann, mag für ihn interessant sein, aber in der Regel nicht ausschlaggebend für den Kauf.

ungeregelte DCC-Decoder für Baugröße H0

Produkt			
Hersteller	Piko	Roco	
Bezeichnung	Art. 56120	Art. 10742	
Abbildung 1:1			
Webseite	www.piko.de	www.roco.co.at	
Dokumentation	8 Seiten A5 (d, e)	4 Seiten A5 (d)	
äußere Erscheinung			
Abmessungen (BxTxH)	16 x 19 x 5 mm	16 x 27 x 6,5 mm	
Anschluß	NEM652-Stecker	NEM652-Stecker	
Kabellänge	80 mm	78 mm	
Funktionsanschlüsse	Licht vorne/hinten	Licht vorne/hinten	
Technische Spezifikationen			
Fahrstufen	14, 27, 28, 128	14, 28, 128	
Adressen	1 - 127, 128 - 9999	1 - 99	
max.Gesamtstrom	1,0 A	1,0 A	
max.Motorstrom	800 mA	800 mA	
max.Funktionsstrom	je 900 mA	300 mA	
Motor-Frequenz	ca. 640 Hz	ca. 18 kHz	
Rangiergang	ja	nein	
Besonderheiten			
weitere Protokolle	keine	keine	
spezielle Funktionen	Anfahr- u. Bremsverzögerung schaltbar	keine	
spezielle Fähigkeiten	Analogerkennung	keine	
Sonstiges	baugleich Uhlenbrock 74400	ähnl. Lokpilot von ESU, Soft- u. Hardw. eingeschränkt	
Verfügbarkeit			
Bezug über	Fachhandel	Fachhandel	
Preis (empf. VK)	27,00 €	15,90 €	

Zu beachten ist, dass die Marktübersicht kein Vergleichstest ist! Wir nehmen keine Bewertung „besser/schlechter“ vor. Diese Entscheidung kann ein Modellbahner nur selbst treffen.

Zu viele Faktoren entscheiden darüber, was unter gegebenen Bedingungen für den gewünschten Zweck ein „guter“ und was ein „weniger guter“ Decoder ist. Die Übersicht

	Tams Elektronik GmbH	Tams Elektronik GmbH	Tams Elektronik GmbH	Uhlenbrock
	LD-G-5	LD-G-6	LD-G-7	Art. 74400 / 74420
				
	www.tams-online.de	www.tams-online.de	www.tams-online.de	www.uhlenbrock.de
	84 Seiten A6 (d, e, f, nl)	84 Seiten A6 (d, e, f, nl)	84 Seiten A6 (d, e, f, nl)	4 Seiten A5 (d)
	10,5 x 15,5 x 5 mm	18 x 27 x 8 mm	17 x 19 x 5	16 x 19 x 5 mm
	Lötpads	Lötpads	Lötpads	Kabel / NEM652
	ohne	ohne	ohne	80 mm
	1 + Licht	5 + Licht	1 + Licht	Licht vorne/hinten
	14, 28	14, 28	14, 28, 128	14, 27, 28, 128
	1 - 127	1 - 127, 128 - 10239	1 - 127, 128 - 10239	1 - 127, 128 - 9999
	1,2 A	3,0 A	1,0 A	1,0 A
	800 mA	3,0 A	800 mA	800 mA
	je 100 mA	je 500 mA	je 100 mA	je 900 mA
	16 - 400 Hz	16 - 400 Hz	16 - 2 kHz	ca. 640 Hz
	ja	ja	ja	ja
	keine	keine	keine	keine
	keine	keine	keine	Anfahr- u. Bremsverzögerung schaltbar
	keine	keine	keine	Analogerkennung
	auch mit Kabeln erhältlich	auch mit NEM-Stecker erhältlich	als Typ LD-W-7 für Allstrommotoren	auch von Piko als 56120
	Hersteller	Hersteller	Hersteller	Fachhandel
	19,90 €	27,90 €	13,95 €	22,00 € / 23,00 €

Viele sind es nicht mehr: DCC-Decoder ohne Lastregelung. Es sind durchweg ältere Entwürfe. Uhlenbrock sagt z.B. über seinen 74400, er sei der erste im Hause entwickelte DCC-Decoder gewesen. Verglichen mit moderneren Typen haben diese Decoder zwar geringe Fähigkeiten, sind aber unschlagbar preiswert und erlauben so die Digitalisierung für „kleines Geld“. Systemanbieter wie Roco und Piko haben dies erkannt und sprechen mit diesen Decodern ein breites Publikum an.

Lesen Sie im nächsten EJ: Lastgeregelt DCC-Decoder für H0, Teil 1

soll Ihnen vielmehr eine Entscheidungsgrundlage bieten, an Hand derer Sie als Modellbahner herausfinden können, welcher Decoder für Sie der richtige sein könnte. Natürlich

haben wir uns die von den Herstellern überlassenen Decoder genau angesehen und Probe gefahren. So können wir die gemäß Produktbeschreibung zugesagten Fähigkeiten ve-

rifizieren. Genauer zum Test-Equipment und den eingesetzten Geräten finden Sie in der Oktober-Ausgabe des Eisenbahn-Journals. □

DVD-Tipps

VON KAI STORM

US-Giganten auf Schienen: Big Boy und GG 1

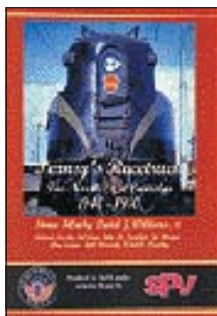
Hier kommen zwei grundverschiedene US-Mythen auf Schienen vorgefahren, stolze Maschinen, die seit einiger Zeit nun auch für den deutschen Modellbahner zu haben sind. Zunächst zum großartigen RIOGRANDE-Film **Big Boy**. Achsfolge (2'D)D2', 40,5 m lang, fast fünf Meter hoch, ca. 7000 PS stark, bis zu 128 km/h schnell – dies sind einige der eindrucksvollen Eckdaten zum „König der Schiene“. Der Profi-Filmer Joachim Schmidt und sein Team haben wie immer ein glückliches Händchen bewiesen, verborgene prächtige Filmschätze aufzustoßern, um sie uns zu präsentieren. Zu sehen sind die Big Boys ausschließlich in Farbaufnahmen etwa aus den 50er-Jahren vor superlangen Güterzügen, die oftmals in lang gezogenen Kurven gefilmt wurden. Sogar als Vorspann vor den legendären Dieselloks der Reihe F sind die „Großen Jungs“ anzutreffen. Vorgeführt bekommen wir zudem die damals großzügigen Bahnlagen und das gewaltige Betriebswerk der Union Pacific (UP) in Cheyenne, wo die Big Boys zentral unterhalten wurden, ehemalige

UP-Lokführer kommen natürlich auch zu Wort und berichten von ihrem Einsatz auf diesen Super-Maschinen. Mit von der Partie vor Sonderzügen ist in aktuellen Aufnahmen die 3985 der UP, besser bekannt unter dem Namen Challenger – es ist die größte betriebsfähige Dampflokomotive der Welt, die pro Zwillingstriebwerk über je eine Antriebsachse weniger verfügt als der Big Boy. In der zweiten Hälfte des Films sehen wir einen alten Streifen in Farbe aus dem UP-Archiv mit dem Titel „Last of the Giants“, aufgenommen in den frühen 50er-Jahren und ergänzt mit einem deutschen Kommentar. Zu sehen sind zahlreiche exklusive Aufnahmen vom Betrieb und der Wartung der Big Boys – überaus beeindruckend sind Szenen vom garagengroßen Kessel dieser Loks, in dem sich mühelos spazieren gehen ließ! Fazit: Ein imposantes Filmdokument mit vielen einzigartigen historischen Szenen von den weltweit größten Dampflokomotiven.

55 Minuten; DVD: Best.-Nr. 6417; € 22,95; VHS: Best.-Nr. 417; € 19,95; VGB/RIOGRANDE, Fürstentfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81-0; e-mail: bestellung@vgbahn.de

„Szenenwechsel“ zu einem ganz anderen US-Giganten aus der E-Traktion, der eleganten GG 1. Sehr empfehlenswert ist das umfassende GG-1-Porträt aus Amerika mit dem DVD-Titel **Pennsy's Racetrack**, das bei SPV in England zu bestellen ist. Aufgrund ihres prägnanten Aussehens mit den langen hochgezogenen rundlichen Vorbauten vorn und hinten, auf denen die Stromabnehmer installiert sind, wird die bullige GG 1 auch als „amerikanisches Krokodil“ bezeichnet. Ihre schmutzige Stromlinienform wurde vom berühmten Industrie-Designer Raymond Loewy Mitte der 30er-Jahre entwickelt. Der DVD-Titel ist zugleich das Programm des Films: Zu sehen bekommen wir den GG-1-Betrieb auf der Strecke für schnelle Züge zwischen New York und Washington DC in professionellen Farbaufnahmen aus der Zeit von 1940 bis Anfang der 80er-Jahre. Viele Bahngesellschaften waren in diesem Zeitraum für den Betrieb auf dieser Relation zuständig, und so wundert es nicht, dass es für die 24 m lange und 5004 PS starke GG 1 über die vielen Jahre ständig wechselnde Farbvarianten gegeben hat, die im Film auch festgehalten sind. Oft zu sehen ist der 160 km/h schnelle Renner z.B. in den klassischen Farbdesigns der PRR in Brunswick-Green (grünstichiges Schwarz) bzw. in toskanischem Rot, wobei die formschönen Maschinen zusätzlich mit fünffachen Goldstreifen verziert sind – eine wahre Augenweide! Zum Verstehen des amerikanischen Kommentars genügen gute Englisch-Grundkenntnisse. Urteil: Dieser gelungene Film schildert in historischen Aufnahmen den gesamten Werdegang der Schnellfahrlokomotive GG 1 – very good!

69 Minuten; DVD: Best.-Nr. Ref DVDE6, ca. € 31,-; SPV, Canterbury, Kent (GB), www.steam-powered-video.co.uk; e-mail: sales@spv.co.uk



Neu auf DVD: Kamera! Kino! Dampfzugjagd!

Frisch erschienen ist bei RIOGRANDE der 50-minütige DVD-Dampflokmovie **Kamera! Kino! Dampfzugjagd!**, gedreht vor etwa 40 Jahren vom Wochenschaufilmer Hans-Jürgen Rieck. Seine Dokumentation führt uns größtenteils nach Hamburg und Umgebung. In diesem überwiegend in Schwarz-Weiß gedrehten Streifen aus den 60er-Jahren dampft es gewaltig! Triebfahrzeuge der modernen DB-Traktion aus dieser Zeit sind allerhöchstens Statisten, z.B. drei V 200 nebeneinander stehend im Lokschuppen oder ein zufällig entgegenkommender TEE-Triebwagen – sehenswert sind diese Außenseiterszenen gerade vom heutigen Standpunkt aus natürlich allemal! Der Wochenschaufilmer Rieck hat hauptsächlich DB-Dampfloks auf Zelluloid gebannt, weil nur sie das authentische Symbol für die Aufbruchzeit nach dem Zweiten Weltkrieg darstellen würden. Zu sehen sind nicht nur außergewöhnliche Dampfzüge, sondern auch Aufnahmen dazu, wie ungewöhnliche Filmerspektiven zustande kamen, z.B. Szenen aus der Sicht vom Dach nach vorn zum rauchenden Schornstein oder Einstellungen von den mächtigen anfahrens Triebwerks-Speichenrädern in Total- und Halbtotalaufnahmen. Kein Zweifel, dieser Streifen ist handwerklich so gemacht, als sei er seinerzeit für ein

Kinopublikum bestimmt gewesen. Vielfältige Einblicke ins legendäre Bw Altona mit seinen rußigen Dampfloks werden sicher viele Zuschauer erfreuen, sind doch die ansehnlichen Dampflokszeiten in und um Altona leider längst Geschichte ... Tja, das alte Bw Altona – was war das für ein grandioser Anblick bis in die späten 70er-Jahre! Der Autor dieses Beitrages weiß dies wehmütig zu beurteilen, lebt er doch in direkter Nachbarschaft zum noch erhalten gebliebenen Wasserturm für die Versorgung der damaligen Dampfloks, dem zu Füßen die berühmte Doppel-Drehscheibe mit riesigem Ringlokschuppen für 57 Abstellplätze lag, wie es im Film mehrfach zu sehen ist. Begleitet werden

einige Dampfzüge Richtung Osnabrück mit der BR 01.10 sowie Richtung Sylt mit der BR 03 und von Bergedorf nach Amumühle mit der BR 78 vor Wendezügen, an deren Ende die zu dieser Zeit modernen Silberling-Steuerwagen eingesetzt waren. Des Weiteren sind Loks der BR 50 und der BR 41 bzw. 44 vor Güterzügen zu erleben. Gedreht wurde auch aus dem fahrenden Auto heraus: Diese Kamerafahrten liefern eindrucksvolle Aufnahmen z.B. von vorbeiziehenden Dampfzügen bei der Überquerung der lang geschwungenen dreiteiligen Elbbrücken in Hamburg. Loks der BR 94 sind in filmisch ungewöhnlicher Weise beim Rangierdienst in Rothenburgsort festgehalten. – Bewertung: sehr gut! Dieser Film spiegelt äußerst realitätsnah den Dampflokalldag in den 60er-Jahren wider, und all das im Kino-Format vergangener Zeiten.

55 Minuten; DVD: Best.-Nr. 3024; € 22,95; VGB/RIOGRANDE, Fürstentfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81-0; e-mail: bestellung@vgbahn.de

Nur für Clubmitglieder:

Trix- und Märklin-Video-Almanach

Irrtum bei der Bezugsquellenangabe: Die in Eisenbahn-Journal 8/2005 zu Recht gelobten DVDs „Ein Jahr mit Trix 2004“ und „Ein Jahr mit Märklin 2004“ sind leider nicht im freien Verkauf erhältlich, sondern als exklusive



Leistung nur für die Mitglieder des Märklin-Insider-Clubs und des Trix-Profi-Clubs verfügbar. Wir bitten, das Versehen zu entschuldigen.

Bücher

Die Nebenbahn Oschersleben–Gunsleben

Zu den ältesten Bahnlinien Deutschlands gehörte die Strecke Oschersleben–Gunsleben. 1843 als Teilstück der Hauptbahn Braunschweig–Jerxheim–Oschersleben von der Braunschweigischen Staatseisenbahn eröffnet, stellte die Strecke die erste Verbindung zwischen Berlin und dem Rheinland her. Die ersten Schnellzüge Berlin–Köln nahmen ihren Weg durch das Große Bruch.



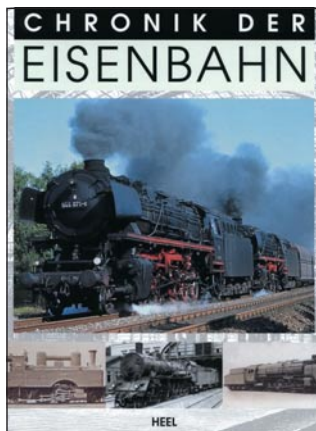
Bereits Ende des 19. Jahrhunderts hatte die Strecke, die nun der Preußischen Staatsbahn unterstand, viel von ihrem Glanz verloren. Gleichwohl war sie ein wichtiges Bindeglied im deutschen Ost-West-Verkehr. Mit der Teilung Deutschlands wurde aus der einstigen Magistrale eine idyllische Nebenbahn in einem landwirtschaftlich geprägten Gebiet. Dennoch besaß die Strecke eine wichtige Erschließungsfunktion für das Große Bruch. Erst mit den gravierenden wirtschaftlichen Folgen der deutschen Wiedervereinigung hatte die Strecke ihre Existenzberechtigung verloren. Bereits am 30. Mai 1992 endete der Verkehr. Die reich illustrierte Broschüre dokumentiert

erstmalig detailliert Aufstieg und Niedergang der Nebenbahn Oschersleben–Gunsleben.

Dirk Endisch: Die Nebenbahn Oschersleben–Gunsleben. 48 Seiten, einige Schwarz-Weiß-Abbildungen, broschiert, Format 17 x 24 cm. Verlag Dirk Endisch, Leonberg-Höfingen, 2005. ISBN 3-936893-27-6 € 8,00

Chronik der Eisenbahn

Dieses Buch lässt die faszinierende Geschichte des ersten Massenverkehrsmittels zu Lande Revue passieren. Es zeigt die Meilensteine einer seit etwa zwei Jahrhunderten andauernden technischen Evolution, Höchstleistungen der Eisenbahningenieure, ihre genialen Konstruktionen und Erfindungen. Aber auch die zahlreichen Meisterwerke der Eisenbahnarchitektur werden im Zusammenhang ihrer jeweiligen Epoche vorgestellt. Der erste Band „Chronik der Eisenbahn“ startet mit der ersten Dampflokomotive der Welt, die der Brite Richard Trevithick Anfang 1804 entwickelt hatte, und reicht bis zur Gründung der Deutschen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft DSG Anfang 1949.



Chronik der Eisenbahn. 448 Seiten, rund 800 überwiegend farbige Abbildungen, Illustrationen und faksimilierten Dokumenten, gebunden, Format 23 x 20,5 cm. HEEL Verlag GmbH, Königswinter, 2005.

ISBN 3-89880-413-5 € 24,95

Die Eichsfelder Nebenbahn

Leinefelde–Teistungen–Duderstadt–Wulften

Ausführliche Beschreibung der Nebenbahn und deren wirtschaftlicher Bedeutung für das Eichsfeld von der Eröffnung über die Zeit der Spaltung Deutschlands und der damit verbundenen Teilung der Strecke in zwei Stichbahnen bis hin zu den letzten Zügen. Detailliert vollzieht der Leser das politische und wirtschaftliche Hin und Her in den 90-Jahren zwischen dem gewünschten Lückenschluss und der letztendlichen Stilllegung beider Streckenteile nach.



Paul Lauerwald: Die Eichsfelder Nebenbahn. Leinefelde–Teistungen–Duderstadt–Wulften. 68 Seiten, 70 Abb., davon 24 in Farbe, Bahnhofsgleispläne, Tabellen, geb., Format 17 x 23,5 cm. Wolfgang Herdam Fotoverlag, Gernrode/Harz, 2005.

ISBN 3-933178-12-6

€ 18,80

Deutsche Bundesbahn

Ein Rückblick auf die Jahre 1949–1993

Das Image der Deutschen Bundesbahn hat eine interessante Entwicklung gemacht: Zu ihren Lebzeiten oft gescholten als „Beamtenbahn“, heute, mehr als ein Jahrzehnt nach ihrem Ende, häufig schmerzlich vermisst. Dieser Bildband würdigt die Geschichte der Deutschen Bundesbahn, von ihren Anfängen kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs bis zu ihrem Ende mit Gründung der Deutschen Bahn AG zum 1. Januar 1994.

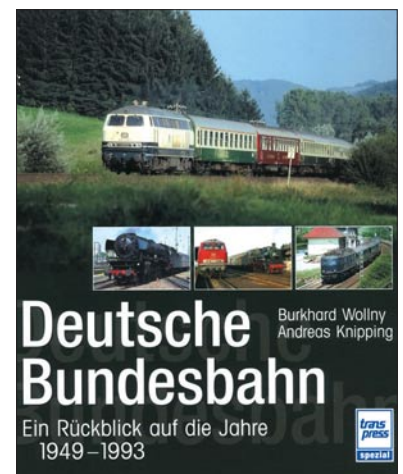
Die Aufnahmen in diesem Buch erinnern nicht nur eindrucksvoll an die letzte große Blütezeit der Eisenbahn in der Bundesrepublik der 50er- und 60er-Jahre, sondern präsentieren auch die ganze Vielfalt der DB in den 70er- und 80er-Jahren bis hin zum Zusammenschluss mit der Deutschen Reichsbahn. Dabei stehen nicht allein die Fahrzeuge im Mittelpunkt.

Auch die Menschen auf den Bahnsteigen und in den Zügen, die Bahnhöfe selbst und die Landschaften kommen hier zu ihrem Recht. Auf diese Weise gelingt es den Autoren, die Bahn-Atmosphäre von mehr als vier Jahrzehnten noch einmal lebendig zu machen.

Burkhard Wollny, Andreas Knipping: Deutsche Bundesbahn. Ein Rückblick auf die Jahre 1949–1993. 400 Seiten, zahlreiche, meist schwarz-weiße Abbildungen, gebunden, Format 23,5 x 27 cm. transpress Verlag, Stuttgart, 2005.

ISBN 3-613-71272-5

€ 24,90



**Eisenbahn
JOURNAL**

Das digitale Jahrbuch

Archiv-CD

Ihre Sammlung hat Lücken, doch die meisten „Papierausgaben“ sind längst vergriffen? Hier ist der letzte Eisenbahn-Journal-Jahrgang komplett auf CD-ROM: alle Artikel, alle Bilder, alle Zeichnungen von Eisenbahn-Journal 1/2004 bis 12/2004 plus die Ausgabe von der Nürnberger Spielwarenmesse mit allen Neuheiten und Ankündigungen. Außer-dem beinhaltet die CD das Inhaltsverzeichnis 2004 sowie eine komfortable Steuerung mit allen wichtigen Such-, Anzeige- und Druckoptionen. Die CD kann mit allen Computern (Windows, MAC, Linux) genutzt werden, für die es den kostenlosen Acrobat Reader von Adobe gibt. Aktuelle Versionen dieses Programms werden mitgeliefert.

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im gut sortierten Fachhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0 • Fax 0 81 41 / 5 34 81-33 • eMail bestellung@vgbahn.de

Best.-Nr. 590406 € 15,-



(Füllseite)

Sonderfahrten + Veranstaltungen im September 2005

Anzeigenschluss für Eisenbahn-Journal 11/2005 (November): 14. September



im
September
2005
auf SWR

04.09.2005 16.45 Uhr
Bahnen, Menschen & Modelle;
Folge 563 v. 29.05.05

05.09.2005 13.00 Uhr
Europäische Eisenbahnen –
Frankreich: Dampfwolken
zwischen Rhône und Isère;
Folge 480 v. 09.02.03

11.09.2005 16.45 Uhr
Die blaue Dampflo-Bibel –
das Leben des Horst
Obermayer;
Folge 562 v. 22.05.05

12.09.2005 13.00 Uhr
Europäische Eisenbahnen –
Italien: Mit dem Zug
zwischen Fels und Meer –
Eisenbahn an der Liguri-
schen Küste;
Folge 403 v. 11.03.01

14.09.2005 15.30 Uhr
Porträt über Klaus-Dieter
Degenhardt (trotz Muskel-
schwund baut er Dampf- und
Dieselloks aus Streichhöl-
zern)

18.09.2005 16.45 Uhr
Road to Paradise; Folge 571
(WH 20.09.05 um 13.30 Uhr)

25.09.2005 16.45 Uhr
Arbeit für drei Generationen
– Folge 572

Änderungen vorbehalten!

Clubmitglieder: 08341 / 734 10
Inhaltliche Fragen zum
Eisenbahn-Romantik-Club

Clubtelefon: 08141 / 534 81 36
Bestell-Hotline für Clubmitglieder,
Adressänderungen

03.09.2005

Modellbahnbörse im Turnerheim
Sehmatal-Cranzahl, 10-15 Uhr.
Info: Erzgebirgischer Modelleisen-
bahnclub Cuntersdorf/Crottendorf
e.V., www.emec-cc.de

03.09.2005

Busreise ab **Duisburg** zum Jubi-
läums-Dampfloktfest der VSM auf
der Museumsbahn Apeldoorn-
Dieren. **Info:** DGEH Bahnen &
Reisen (Anschrift s.u.).

03./18./25.09./01.10.2005

Sonderzug von **Selzthal** (A) nach

Ehrenhausen. **Info:** BB Traktion,
Tel. 0043/3616/231-2500,
www.erlebniszug.at

03./04./17./18.09.2005

Tage der offenen Tür beim EÖ-
EMK **Klagenfurt** (A), Diesel-
gasse 3, Sa: 14-18 Uhr, So: 9-13
Uhr. **Info:** EÖEMK, Ing. Josef
Inthal, Tel. 0043/676/3172401,
<http://klagenfurt.stellwerk.info>

04.09.2005

Modellbahnausstellung in 63825
Schöllkrippen, Vereinsheim am
Sportzentrum, 10-17 Uhr. **Info:**
Eisenbahnfreunde Kahlgrund e.V.,
Seitzenbergstr. 2, 63825 Schöll-
krippen.

04.09.2005

A&O-Auto- und Eisenbahnmodell-
tauschbörse, **Hamburg**, Autohaus
Pfohe (Fordhaus), Alsterkrug-
chaussee 355, 11-16 Uhr. **Info:**
Tel. 040/481779.

04.09.2005

Dampfzugfahrt **Crailsheim-Fried-
richshafen** mit 50 3545. **Info:**
DBK Historische Bahn e.V., Ho-
raffenstr. 32, 74564 Crailsheim,
Tel. 0711/7070256, www.dbkev.de

04./18.09.2005

Historischer Dampfzugbetrieb auf
der Strecke **Achern-Ottenhöfen**.
Info: Achertäler Eisenbahnverein
e.V., Josef Burgert, Am Eichberg
15, 77855 Achern.

10.09.2005

Sonderzug von **Selzthal** (A) bis
Ebensee, Schifffahrt auf dem
Traunsee. **Info:** BB Traktion,
Tel. 0043/3616/231-2500,
www.erlebniszug.at

10.09.2005

Fahrt von **Nördlingen** über Ingol-
stadt nach Prien am Chiemsee.
Info: Bayerisches Eisenbahnmuse-
um e.V., Postfach 1316, 86713
Nördlingen, Tel. 09083/340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

10./11.09.2005

Modellbautage in **Sebnitz** veran-
staltet von der Firma Tillig und der
AKTT, 10-18 Uhr. **Info:** Sächsi-
scher Modellbahner-Vereinigung
(Anschrift s.u.).

10./11.09.2005

110 Jahre Rügensch Kleinbahn,
Bahnhofsfest in **Putbus**, Oldtimer-
und Fahrzeugausstellung, Führer-
standsmitfahrten, am 11.9.05
Sonderfahrt Foto-GmP Deutsche
Reichsbahn von Putbus nach Göh-

ren u.z. (Anmeldung bis 2.9.05).

Info: Rügensch Kleinbahn, Binzer
Str. 12, 18581 Putbus,
www.rasender-Roland.de

11.09.2005

Tag des offenen Denkmals bei der
Bergwerksbahn **Benndorf-Hett-
stedt**. **Info:** Mansfelder Berg-
werksbahn (Anschrift s.u.).

11.09.2005

Rundfahrten mit Dampftram in
Bern, Hirschengraben/Wallgasse.
Info: Berner Tramway-Gesell-
schaft, Eigerplatz 3, CH-3000 Bern
14, Tel. 0041/31/3218880,
www.dampftram.ch

16.09.2005

Sonderfahrt ab **Bochum** mit ehe-
maligen Hagener Verbandstriebwa-
gen über Strecken der Bogestra.
Info: Bahnen & Reisen (Anschrift
s.u.).

16.-18.09.2005

Modellbahnschau in **Wismar**,
Bürgerpark, Fr + Sa: 10-18 Uhr,
So: 10-17 Uhr. **Info:** Modelleisen-
bahn-Club Wismar e.V., A, Salz-
haff 2, 23966 Wismar, www.mec-wismar.de

17.09.2005

Fahrt mit dem deutschen Krokodil
(E 94) von **Mannheim** nach St.
Goarshausen (Rhein in Flammen).
Info: IGSV Kurpfalz, Wolfgang
Wette, Tel. 0621/823732,
www.igsv-kurpfalz.de

17.09.2005

Fahrt mit dem Esslinger Triebwa-
gen zu den Hafenbahnen in **Han-
nover**. **Info:** Bahnen & Reisen
(Anschrift s.u.).

17./18.09.2005

Museumstage im Eisenbahnmuse-
um **Bochum-Dahlhausen**, Dampf-
zugfahrten auf der Ruhrtalbahn,
Schienenbusfahrten ab Bochum
Hbf direkt ins Museum, Fahrzeug-
ausstellung, Rahmenprogramm,
Modellbahnbörse am Sonntag,
jeweils 10-18 Uhr. **Info:** Eisen-
bahnmuseum Bochum-Dahlhausen,
Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bo-
chum, Tel. 0234/492516 (Mi + Fr),
www.eisenbahnmuseum-bochum.de

23.-25.09.2005

Modellbahnausstellung in **Wr.
Neudorf** (A), Friedhofstr. 4, Fr:
15-19 Uhr, Sa: 10-19 Uhr, So: 10-
16.30 Uhr. **Info:** 1. MEC Mödling,
Mannagetttagasse 23, A-2340
Mödling.

24.09.2005

Dampfzugsonderfahrt ab **Würz-
burg** nach Schleusingen und über
die Steilstrecke nach Rennsteig.
Info: Bahnen & Reisen (Anschrift
s.u.).

24.09.2005

Historischer Postschnellzug
Frankfurt-Konstanz-Frankfurt
unter Dampf mit der 01 1066 und
historischer Diesellok, Reisezug-
wagen, Sonderstempel im Zug,
Frankfurt ab 6.30 Uhr, weitere
Zustiegsmöglichkeiten. **Info:**
BArGe Bahnpost e.V., Ralf Heinz,
Hohlweg 16, 66709 Weiskirchen,
www.uqp.de/bahnpost

25.09.2005

Modellbahntauschmarkt des Mo-
dellbahnclubs Langenhessen e.V.
für alle Spurweiten mit Börse für
Garten- und Großbahnen, Kober-
bachzentrum, 08439 **Langenhes-
sen Werdau**, 9-15 Uhr.
Info: Sächsische Modellbahner-
Vereinigung (Anschrift s.u.).

25.09.2005

M&O-Auto- und Eisenbahnmodell-
tauschbörse in 31135 **Hildesheim**,
Dost-Automobile, Porschestr. 1,
11-16 Uhr. **Info:** Tel. 0511/648541.

30.09.-03.10.2005

Schmalspur-Expo und Festtage
zum 125-jährigen Bestehen der
Mansfelder Bergwerksbahn **Benn-
dorf-Hettstedt**. **Info:** Mansfelder
Bergwerksbahn (Anschrift s.u.).

30.09.-02.10.2005

Modellbahnausstellung beim
1. MEC **Mödling** (A), Fr: 15-19
Uhr, Sa: 10-19 Uhr, So: 10-16.30
Uhr. **Info:** 1. MEC Mödling, Man-
nagetttagasse 23, A-2340 Mödling.

08.-15.10.2005

Reise zu Privat- und Schmalspur-
bahnen der **Steiermark**. **Info:**
Bahnen & Reisen (Anschrift s.u.).

Anschriften:

DGEH Bahnen & Reisen Bochum
AG, Dr.-C.-Otto-Straße 191, 44879
Bochum, Tel. 0234/412305, Fax
0234/94428730, www.dgegh.de

Mansfelder Bergwerksbahn e.V.,
Hauptstr. 15, 06308 Benndorf, Tel.
034772/27640,
www.bergwerksbahn.de

**Sächsischer Modellbahner-
Vereinigung e.V.**, Dr.-Külz-Str. 4,
01445 Radebeul, Tel. 03523/
773108, www.smv-aktuell.de

Themen im Eisenbahn-Journal 10/2005:

**03.10 bei der DB der 1950er-Jahre:**

Anlässlich des von Roco angekündigten DB-Modells mit Altbaukessel werfen wir einen Blick auf die Wiederinbetriebnahme der 03.10 nach dem Zweiten Weltkrieg bei der Deutschen Bundesbahn, als sich die Lokomotiven zunächst im F-Zug-Dienst profilieren konnten und dabei schwindelerregende Monatskilometerleistungen erreichten.



FOTOS BELLINGRODT/EJ-ARCHIV, KARL GEBELE

Anlagenbau

Wenn die Gleise liegen, Tunnel und Stützmauern platziert sind, stellt sich die Frage, wo Straßen, Gebäude und Wasserläufe angeordnet werden und wie viel Platz sie beanspruchen dürfen. Überlegtes Vorgehen erleichtert die spätere Gestaltung.

Außerdem sind folgende Themen geplant:

- **Vorbild:** Der Bahnknoten Wasserburg
- **Vorbild:** Geschichts-Bahnhof Forst
- **Modell:** „Hochhaxige“ 18.4 von Micro-Metakit, H0-Anlage „Lobenstein“
- **Modell:** Epoche-III-Zugbildung nach Vorbild

EJ 10/2005 erscheint am 21. September 2005

(Aus Aktualitätsgründen etc. können sich einzelne Themen verschieben.)

Eisenbahn-Journal

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:

Gerhard Zimmermann (Durchwahl -18)

REDAKTION:

Dr. Christoph Kutter (Modell [verantw.], Durchwahl -27)

Andreas Ritz (Vorbild, Durchwahl -32)

Helge Scholz (Modell/-fotografie, Durchwahl -17)

LAYOUT:

G. Zimmermann, Chr. Kutter, H. Scholz

TECHNISCHE HERSTELLUNG:

Regina Doll (Durchwahl -26)

STÄNDIGE MITARBEITER:

Gabriel Acker, Reinhold Barkhoff, Bernd Beck, Robert Fritsche, Emilio Ganzerla, Karl Gebele, Christian Gerecht, Michael Giegold/profat, Jürgen Hörstel, Stefan und Birgit Hörth, Dr. Sigurd Hufnagel, Helge Hufschläger, Bruno Kaiser, Udo Kandler, Rolf Knipper, Konrad Koschinski, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Wolfgang Langmesser, Beat Moser, Martin Müller, Rolf Neidhardt, Horst J. Obermayer, Dr. Franz Rittig, Jochen Schmidt, Manfred Weisbrod, Malte Werning

Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33

GESCHÄFTSFÜHRUNG:

Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger

VERLAGSLEITUNG:

Thomas Hilge (Durchwahl -30)

ANZEIGENLEITUNG:

Elke Albrecht (Durchwahl -15)

ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:

Evelyn Freimann (Durchwahl -19)

VERTRIEBSLEITUNG:

Andrea Lauerer (E-Mail: al@vgbahn.de)

VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:

Elisabeth Menhofer (Durchwahl -34), Petra Willkomm (Durchwahl -28), Petra Schwarzendorfer (Durchwahl -35), Ingrid Haider (Durchwahl -36)

AUSSDIENST & MESSEN:

Christoph Kirchner (Durchwahl -31), Ulrich Paul

VERTRIEB EINZELVERKAUF:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG,
Breslauer Straße 5, D-85386 Eching/München,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

ABO-SERVICE:

PMS Presse Marketing Services GmbH & Co. KG,
Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf,
Tel. 0211/69 07 89-0, Fax 0211/69 07 89-80

ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:

Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80
Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)
Jahresabonnement plus Messe-Ausgabe
€ 84,50 (Inland), € 107,90 (Ausland).
Das Abonnement gilt bis auf Widerruf,
es kann jederzeit gekündigt werden.

BANKVERBINDUNG:

Westfalenbank Bochum Konto 10008125, BLZ 430 200 00

LITHO:

WASO PPS, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf

DRUCK:

L. N. Schaffrath DruckMedien, Marktweg 42-50, 47608 Geldern

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Bei Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Anfragen können i. d. R. nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck als Leserbrief. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 15 vom 1.1.2005. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Kontrollierte und veröffentlichte Auflage durch IVW



Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



ISSN 0720-051X 31. Jahrgang