

Züge

Eisenbahn
Romantik
Club



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

Präsentiert von:
Hagen
von Ortloff



Luxus auf Schienen: 60 Jahre TEE



Zug in den Süden

Mit dem EC Tiziano konnte man einst nach Mailand fahren. Auf der Modellbahn geht das nun mit den Märklin-HO-Modellen fast genauso schön



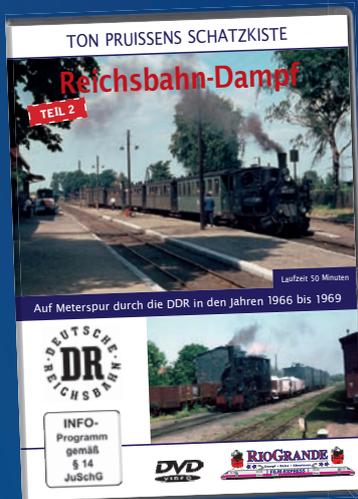
Hopfen & Malz Gott erhalt's! Das meint auch der Modellbahner. So entsteht ein detailliertes Hopfenfeld in der Nenngröße N

Ton Pruisen präsentiert Historischer Reichsbahn-Dampf vom Feinsten



Ton Pruisens einmalige Filmschätze – jetzt exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt herrliche und bisher meist unveröffentlichte Filmszenen aus den glorreichen Jahren des Reichsbahn-Dampfbetriebs. Erleben Sie eindrucksvollen Normalspur-Dampf im Norden der DDR und vor allem die letzten Jahre der Prignitzer Schmalspur-Herrlichkeit. Ein einmaliges Zeitdokument!

Laufzeit 50 Minuten
Best.-Nr. 3506 • € 22,95



Der zweite Teil von „Reichsbahn-Dampf“ zeigt unwiederbringliche Szenen von den Meterspurbahnen der Reichsbahn, die Ende der 1960er-Jahre noch in Betrieb standen. Erleben Sie die herrlichen Franzburger Kreisbahnen, die Selketalbahn, die GMWE (Pölszig) und sehr ausführlich die unvergessene Spreewaldbahn in bisher meist unveröffentlichten Aufnahmen.

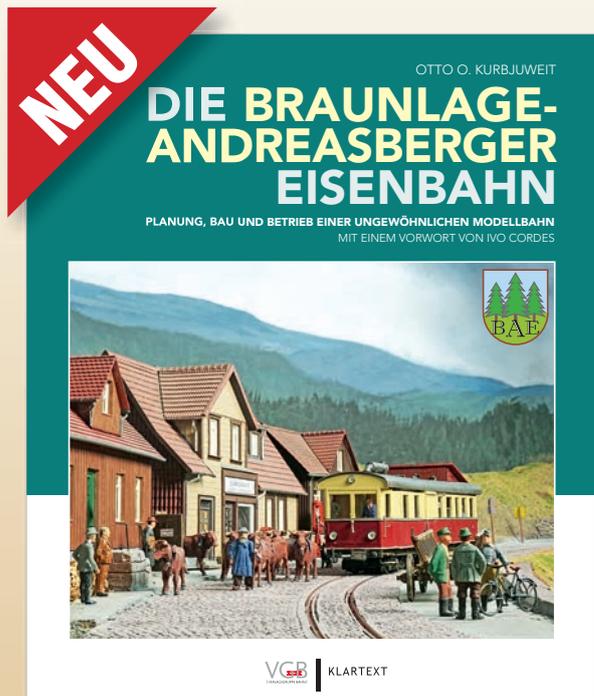
Laufzeit 50 Minuten
Best.-Nr. 3508 • € 22,95



VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



DIE BAE Wie eine außergewöhnliche Modellbahn entstand



In der „Szene“ ist Otto O. Kurbjuweit (OOK) seit langem für pointierte Ansichten bekannt, aber auch für zielführende Ratschläge zu Anlagenplanung, -bau und -betrieb. Doch wie sieht eigentlich seine eigene Anlage aus, die „Braunlage-Andreasberger Eisenbahn“ (BAE)? Sie stellt eine fiktive Meterspurbahn im Harz im Maßstab 1:45 dar und „spielt“ im Frühjahr 1936. Die Hauptstrecke führt von Braunlage, wo Verbindung

zum realen Harzer Meterspurnetz besteht, nach Sieber, hat eine Länge von 57 Metern und weist Steigungen bis zu 33 Promille auf. In diesem großformatigen Band weist OOK mit vielen Grafiken, stimmungsvollen Modellbildern und auch prächtigen großformatigen Fotos den Weg zum Modell einer Eisenbahn. Es geht um Konzeption und Planung, Bau und Technik, um Betriebsstellen und Güterverkehr, um spezielle Bauten und noch speziellere Tannen. Ein Lebenswerk, das Modellbahner aller Baugrößen und Epochen in seinen Bann zieht.

288 Seiten, Großformat
24,5 x 29,5 cm, Hardcover-
Einband, mit mehr als 700
Fotos, Zeichnungen und
Skizzen sowie zahlreichen
Faksimile-Abbildungen

Best.-Nr. 581704
€ 29,95

Erscheint im April 2017



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de



Guten Tag, liebe Eisenbahnfreundinnen und -freunde,

Bahnfahren macht einfach Spaß. Damit sage ich Ihnen sicherlich nichts Neues, aber ich kann diesen Satz immer wieder bestätigen, zumal ich in den vergangenen Monaten ziemlich viel mit der Bahn gefahren bin, mit ganz unterschiedlichen Fahrzeugen.

Kürzlich war ich beim Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde zu Gast, der mit einem bunten Programm seinen 60. Verbandstag feierte. Auf Messen können sich Eisenbahnfreunde der unterschiedlichen Modellgrößen bis hinauf zum Maßstab 1:1 bei den Männern in ihren grünen Hemden Rat holen, Vorschläge machen, fachsimpeln oder sich einfach nur am unendlichen Thema Eisenbahn erfreuen. Diese Freude währte am letzten Wochenende im Mai vier Tage lang. Beim Rahmenprogramm des BDEF hat es kräftig gedampft. Egal, ob es sich um die großen, schweren Dampfrösser gehandelt hat oder um die vergleichsweise leichten Maschinen des Frankfurter Feldbahnmuseums. Auch Freunde der Straßenbahnen kamen auf ihre Kosten. Mit einer über 60 Jahre alten Duewag-Triebwagengarnitur waren wir



auf Frankfurts normalspurigen Straßenbahngleisen unterwegs. Ich kann mich nur wiederholen: Bahnfahren macht einfach Spaß.

Viele Veranstaltungen hatten im Mai ihre Pforten geöffnet. Die 14. Internationale Modellstraßenbahn-Ausstellung lockte zahlreiche Trambahnfreunde nach Stuttgart. Trotz hochsommerlicher Temperaturen war die Straßenbahnwelt gut gefüllt. Modelle standen neben Originalen, gemäß dem Motto „Kleine Bahn ganz groß“. Es ist erstaunlich, aber auch sehr erfreulich, wie lebendig sich die Szenerie der Modellstraßenbahner präsentiert. Die Verleihung des „Goldenen Gleises“ fand an der Endstation der Brohltalbahn

in Engeln statt. Dabei war die Fahrt hinauf in die Vulkaneifel ein gewaltiges Glanzlicht für unsere Gewinner und für die Gäste. An der Spitze des Zuges fuhr Lok 11sm, eine „Urbrohltalerin“, die schon vor 111 Jahren zwischen dem Rhein und den Eifelvulkanen unterwegs war. Ein glänzendes Dampfross, das nach einigen Jahrzehnten Stillstand und einigen Jahren intensiver Aufarbeitung seit 2015 wieder durch das Brohltal dampft. Mehr über diese Veranstaltung erfahren Sie in dieser Ausgabe von ZÜGE. Hier finden Sie auch einen Bericht über die Eisenbahn-Romantik-Sonderfahrt nach Südafrika, zu den „Stars of Sandstone“. Im Mittelpunkt unseres Video-Express steht ein wandelndes Bahnlexikon: der frühere Lokführer Jochen Lawrenz. Man braucht ihm nur ein Stichwort zu sagen und schon sprudelt es aus ihm heraus. Die Eisenbahn und vor allen Dingen die Dampflokomotiven haben es ihm angetan. Eine Liebe, die ein Leben lang gehalten hat und die immer noch so innig ist wie am ersten Tag.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Schmökern und Schauen!

Ihr
Hagen von Ortloff



Titelgeschichte

12 Luxuszug: 60 Jahre TEE

Markus Hehl hat sich mit der Geschichte des Trans-Europ-Express-Konzeptes, kurz TEE, beschäftigt, welches in Deutschland durch die Triebzüge der Baureihe VT 11.5 erfolgreich umgesetzt wurde.



18 Kühne Alpinisten

Die schweizerische BLS Cargo steht für anspruchsvollen alpenquerenden Güterverkehr. Klaus Eckert beschreibt die Unternehmensphilosophie der BLS, die auch in der aktuellen Lokgestaltung Ausdruck findet.

24 Kalifornien am Zug

In den USA fahren nicht nur imposante Güterzüge. Das EVU „Caltrain“ bietet in und um San Francisco ein gut funktionierendes Nahverkehrssystem mit lokbespannten Zügen an. Ein Bericht von Judith Eckert.

40 Durchs wilde Usbekistan

Thomas Kabisch hat den Mittleren und Fernen Osten besucht. Hier, im zweiten Teil seiner Reisebeschreibung, erzählt er nun von seinen Erlebnissen mit der usbekischen Eisenbahn.

46 Das Goldene Gleis

Impressionen von der Verleihung des Goldenen Gleises für die besten Modellbahn- und Zubehörartikel 2016. Die Feier fand diesmal bei der Brohltalbahn statt.

50 Buongiorno im EC Tiziano

Die bereits ausgelieferten Märklin-H0-Wagenpackungen „EC Tiziano“ durchlaufen in der Modellbauerwerkstatt von Andreas Mock ein Verfeinerungsprogramm.

54 Hopfen und Malz

N-Spezialist Elvis Müller, bekennender Biergenießer, hat sich daran gemacht, ein Diorama zu fertigen, auf dem ein kleines Hopfen-Anbaugebiet zu sehen ist. Als Erstes baut er den Rahmen und bildet Ackerfurchen nach. (Teil 1)

58 Weiter Blick

Wie jedes Jahr gab es auch auf der diesjährigen Intermobellbau in Dortmund viele kunstvoll gemachte Schauanlagen zu bestaunen. Wir präsentieren eine kleine Auswahl interessanter H0-Miniaturwelten in Wort und Bild.

5 Vorbild-Panorama

29 Clubseiten 

37 Bahnmarkt

38 Bahnpark-News 

48 Modell-Panorama

62 Vorschau/Rätsel/Impressum

Titelbild

Vor rund 60 Jahren wurde ein Meilenstein in der europäischen Eisenbahngeschichte gesetzt: In Zusammenarbeit mit Italien, Frankreich, der Schweiz und den Niederlanden führte die DB zum Sommerfahrplan 1957 die Zugartung Trans-Europ-Express (TEE) ein. Zu diesen Zügen zählte auch der VT 11.5, der im Bahnpark Augsburg bewundert werden kann.

Foto: Markus Hehl





Nur zweimal im Jahr rollt der Orient-Express auf seinem Weg von Prag nach Calais durch Ostoberfranken. Im herrlichen Abendlicht konnte der fotogene Zug mit der 232 571 auf der Hartmannshofer Steige im Bild festgehalten werden. Foto: Garri



Inseldampf

(us) Abgesehen von einigen Reservendiensten im Jahr 1975, endete 1974 der Einsatz der Baureihe 86 auf der Insel Usedom. Alle Fahrzeuge mussten seinerzeit mit der Wolgaster Fähre trajektiert werden. Als die 86 durch die Baureihe 110 ersetzt wurde, kamen auch neue Wagen der Bauart Bghw zum Einsatz. Den Reiz der Insel-86 machten zweifelsohne die angepassten Wittewindleitbleche aus. Die ersten Bleche wurden im Bw Heringsdorf an der 56 765 angebracht. Bei einem Raw-Aufenthalt in Cottbus erfolgte dann im Zuge der Umbeheimung der 56 und einer 86 auch der Tausch der Bleche. Die Sicht muss wohl wegen des permanenten Seewinds auf der Insel bei den beblechten Loks besser gewesen sein, denn das Bw Heringsdorf baute in Eigenregie noch einige Sätze nach. Die Bleche haben bei Raw-Aufhalten der Loks die Insel aber nie verlassen. So kam es, dass viele 86er mit und ohne Blechen unterwegs waren. An diesen Einsatz erinnerte die EBB Pressnitztalbahn in enger Zusammenarbeit mit der UBB Anfang 2017 auf Usedom. Die entsprechend hergerichtete 86 1333 bespannte an drei Tagen zwei Zugpaare zwischen Heringsdorf und Zinnowitz. Foto links: Steinwasser

Abschied im Spessart

(jos) Am 15. Juni wurde die Spessartrampe zwischen der ehemaligen Blockstelle Eisenwerk und dem Bahnhof Heigenbrücken außer Betrieb genommen und durch einen Neubauabschnitt ersetzt. Durch die Bauarbeiten ergaben sich nochmals auf der früher recht zugewachsenen Strecke für ein kurzes Zeitfenster »



Seit wenigen Wochen verkehrt die 101 112 in ihrem neuen Farbleid durch Deutschland. Am 12. Mai ließ sich die Maschine mit dem IC 119 von Münster (Westf) Hbf nach Stuttgart bzw. Innsbruck Hbf in Bonn-Beuel fotografieren. Der Zug wurde aufgrund von Bauarbeiten an der linken Rheinseite über die rechte Rheinseite umgeleitet. Foto: Jonas



Meldungen aus der Welt der Eisenbahn

interessante Blickwinkel und Motive. Der Schiebebetrieb mit dem absoluten Highlight war unbestritten der mit zwei Maschinen der Baureihe 151 nachgeschobene Erzzug nach Linz in Österreich. Durch die Neutrassierung, die nur mehr eine maximale Steigung von 12,5 %, bislang waren es 21,7 %, aufweist, soll man künftig ohne die Dienste einer Schiebelokomotive auskommen. Dies dürfte den Güterverkehr beschleunigen, zumal nun das Profil P400 für den KV ohne Probleme auf der Strecke zugelassen ist. Auf der Geislinger Steige und im Frankenwald bleibt der Schiebebetrieb erhalten.

Präsentation

(mb) Bombardier präsentierte auf der in München stattfindenden Messe „transport logistic“ in diesem Jahr die werksneue 186 268 für Rhenus Logistics. Das Unternehmen erhält drei Mehrsystemlokomotiven der Baureihe 186 mit Länderpaketen für Deutschland, Österreich, Belgien, die Niederlande, Ungarn, Tschechien und die Slowakei. Während die beiden blauen 186 268 und 186 269 von Crossrail betrieben werden, wurde die dritte Lokomotive Ende Mai 2017 in hellgrauer/blauer Farbgebung an das österreichische Unternehmen LTE ausgeliefert. Sie trägt an den Fronten die Loknummer 286 940 und kann mit dieser Nummer leicht für eine Diesellokomotive gehalten werden. Ihre vollständige NVR-Nummer lautet 91 81 1286 940-2 A-LTE. Die Rhenus-Group ist sowohl am Unternehmen Crossrail mit 50,1 % als auch an LTE mit 50 % beteiligt.

Bunte S-Bahn

(mv) Nach langen werbefreien Jahren nimmt die Zahl der S-Bahn-Züge, die beklebt werden, wieder zu. Auf dem Bild rechts in der Mitte sehen wir zwei Exemplare, deren Werbesujet sich aber eher auf interne Zusammenhänge bezieht. Die Bahn ist offizieller Sponsor des EHC München, was auf dem 423 111 dar-

Im April und Mai 2017 gab es Umleiterverkehre auf der rechten Rheinstrecke. So konnte auch der nach Innsbruck fahrende IC 118 bei Lorch abgepasst werden. Foto: Hubrich

Derzeit befindet sich die Kieler 218 473 im Leiheinsatz bei DB Fernverkehr und ist für die Bespannung der IC-Züge zwischen Westerland (Sylt) und Itzehoe im Einsatz. Am 29. April zog sie bei Langenhorn mit der 218 322 den IC 2311 „Nordfriesland“ nach Stuttgart. Foto: Kuhenne



Ausgedient hat die Spessarttrampe, eine Neubaustrecke wurde Mitte Juni in Betrieb genommen. Somit entfällt auch der aufwendige Schiebedienst. Viele Fotografen besuchten nochmals die alte Linie, so auch Jochen Schmidt.



Auf der Messe „transport logistic“ in München präsentierte Bombardier die fabrikneue 186 268. Rhenus Logistics erhält drei dieser Mehrsystemlokomotiven. Foto: Benz

gestellt wird. Für die Bahnland-Bayern-Reklame wurde der 423 211 herangezogen. Bei letzterem Triebzug hat man ausnahmsweise auch die Front beklebt, was bei den anderen Zügen in der Regel nicht vorkommt. Die seltene Kombination wurde am 16. Juni 2017 nahe Unterhaching aufgenommen. Foto Mitte: Voss



Für einige Wochen war die 182 560 von TX-Logistik für DB Fernverkehr unterwegs. Dabei wurde oft das Zugpaar IC 2082/83 von und nach München bespannt. Foto: Dollinger

Neue Grenzbrücke

(fh) Im Rahmen des Ausbaus der Strecke von Knappenrode über Horka nach Wegliniec wurde nach Belastungstests im vergangenen Jahr zwischenzeitlich die 144 m lange Neißegrenzbrücke bei Zentendorf zur Nutzung für den Eisenbahnbetrieb freigegeben. Mit Inbetriebnahme der Zentendorfer Brücke werden die Güterzüge von Cottbus nach Wegliniec und in der Gegenrichtung nicht mehr über Görlitz gefahren, sondern in Horka aus Richtung Cottbus über eine Verbindungskurve auf die Strecke Knappenrode – Wegliniec geleitet. Wegen Bauarbeiten an der Strecke Cottbus – Forst am 18. und 19. sowie am 25. und 26. März wurde der Kulturzug von Berlin über Cottbus, Forst nach Breslau ab Cottbus über Horka umgeleitet. Somit wurde an diesen vier Umleitertagen des Kulturzuges erstmals die Neißebücke bei Zentendorf nach dem Neubau mit einem Reisezug befahren. »



Der 628 435 war am 26. März auf der Zentendorfer Neißebücke mit dem umgeleiteten Kulturzug RE 5825 von Berlin über Cottbus, Horka nach Breslau unterwegs.

Foto: Heilmann

Im Blockabstand: Kurzmeldungen

- › (jn) Am 22. Mai wurde der elf Kilometer lange zweigleisige Ausbaubereich zwischen Mühldorf/Inn und Tüßling eröffnet.
- › Im Allgäu wird das Elektronische Stellwerk (ESTW) Memmingen erweitert: Im Zuge des Ausbaus der Strecke München – Lindau werden bis Oktober die Bahnhöfe Stetten (Schwab), Sontheim (Schwab) und Ungerhausen an das ESTW angeschlossen.
- › Immer mehr Bahn- und Umweltverbände fordern eine „Halbierung der Schienenmaut“ und somit eine Absenkung der Trassenpreise von DB Netz, denn die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene komme nicht voran, so der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene Dirk Flege.
- › Das Gesetz zum Schutz vor Bahnlärm, das ab Ende 2020 den Einsatz lauter Güterwagen in Deutschland faktisch verbietet, kann in Kraft treten. Es wurde am 12. Mai vom Bundesrat verabschiedet.
- › Der Trojaner WannaCry, der Mitte Mai weltweit zahlreiche Datensysteme befiel, hat auch der Deutschen Bahn Probleme bereitet: So zeigten beispielsweise Anzeigetafeln an mehreren Bahnhöfen eine Forderung zur Zahlung von 300 Dollar „Lösegeld“ für die Entstörung. Auch das Dispositionssystem LeiDis war betroffen.
- › Am 5. Mai wurde nach über zwei Jahren der Durchschlag des neuen Pforzheimer Tunnels gefeiert. Im September soll das Bauwerk an der Strecke Stuttgart – Karlsruhe fertiggestellt sein.
- › Der Bund wird ca. 15 Mio. Euro der Mehrkosten für den Neubau der im Dezember 2015 durch ein Schiff zerstörten Emsbrücke bei Weener bezahlen. Das Land Niedersachsen hatte bereits im März angekündigt, 5 Mio. Euro der Mehrkosten für den Bau einer modernen Brücke zu übernehmen.
- › Mit Pendelfahrten auf der Strecke Laufach – Heigenbrücken haben die Anliegergemeinden am 25. Mai Abschied von der Spessartrampe genommen. Dabei kamen u.a. die 50 3552, die Luxemburger 5519 sowie das Krokodil 194 158 zum Einsatz. Im Juni ging die neue Strecke in Betrieb.

Insolvenz

(jn) Nach weniger als einem halben Jahr Fahrbetrieb hat der private Fernverkehrsanbieter Locomore Insolvenz anmelden müssen. Am 12. Mai verkehrte daher vorerst zum letzten Mal der „bunte“ Fernzug von Stuttgart nach Berlin. Nun soll ein Investor gefunden werden, der frisches Kapital einbringt. Die Auslastung der Züge war meist im Rahmen der Erwartungen des Betreibers. Zunächst war geplant, den Betrieb am 13. Juni wieder aufzunehmen. Aktuelle Informationen über die weitere Entwicklung finden sich unter www.locomore.com.

Schmalspurdampf

(jn) Im Freistaat Sachsen stehen zwei Schmalspurbahnen vor der Wiedereröffnung. Zunächst wurde am 10. und 11. Juni die Reaktivierung des 2,2 km langen Abschnitts des Mügeln Schmalspurnetzes von Nebitzschen nach Kemmlitz Ort gefeiert. Ursprünglich führte diese Strecke bis Kropitz. Unter der DR hatte der Kemmlitzer Kaolinverkehr das Überleben des Mügeln Schmalspurnetzes gesichert. Nach Einstellung des Güterverkehrs und nach Hochwasserschäden war die Strecke nach Kemmlitz seit rund zehn Jahren nicht mehr befahren worden. Am 17. und 18. Juni erfolgte die Wiedereröffnung des 2002 vom Hochwasser zerstörten oberen Abschnitts der Weißeritztalbahn von Dippoldiswalde nach Kipsdorf. Ab dem 19. Juni verkehrten wieder Regelzüge zwischen Freital-Hainsberg und Kurort Kipsdorf. Da der Verkehr im Weißeritztal aus den Regionalisierungsmitteln finanziert wird und der Aufgabenträger ZVOE keine zusätzlichen Leistungen bestellte, verkehren lediglich zwei Zugpaare auf der Gesamtstrecke bis Kipsdorf, ein weiteres fährt bis Dippoldiswalde.

Am 12. Mai kam die 152 104 mit einem KLV-Zug in den umgestalteten Güterbahnhof Ca-booter Railterminal Kaldenkirchen. Im Vordergrund: die Rangierlok „Monique“. Foto: Witzke



Am vorletzten Betriebstag von Locomore traf Henning Gothe die Hektorrail 242 517 vor dem LOC 1818 auf dem Weg nach Berlin zwischen Göttingen und Hannover an (9. Mai 2017).



Der sehr saubere „Mozart-Vectron“ 193 204 war mit einem Containerzug bei Reuth im Vogtland unterwegs (26. Mai). Foto: Winkler



Die grüne 151 138 von HSL führt den DGS 69303 bei Rankshaus. Foto: Garri





Durch das wildromantische Altmühltal zwischen Eichstätt und Dollnstein rollte am 3. Juni der ICE 4 mit dem Namen „Martin Luther“. Der Zug wurde wegen Bauarbeiten zwischen Donauwörth und Augsburg umgeleitet. Die Fahrgäste hatten sicherlich nichts gegen die wunderbaren Ausblicke.

Foto: Eckert



Für den AKE-Rheingold von Berlin nach Domodossola bzw. Montreux am 16. Mai kam die 475 404 der BLS Cargo als Zuglok zum Einsatz. Hier passiert der DPF 51 soeben das ehemalige Bahnhofsgebäude von Dornheim. Foto: Kuhenne

Die immer noch rüstige My 1147 führte am 11. Mai einen kurzen Zementzug. Dabei entstand am Einfahrsignal von Köthen diese Aufnahme. Foto: Jochen Schmidt



Neue Fahrzeuge

(jn) Die HzL (Hohenzollerische Landesbahn AG) hat nach dem Gewinn der Leistungen im Wettbewerbsnetz „Ulmer Stern“ zehn Coradia-Lint-Regionalzüge im Wert von rund 50 Mio. Euro bei Alstom bestellt. Diese werden ab 2019 auf der RE Ulm – Aalen, der RB Ulm – Langenau und RB Ulm – Munderkingen eingesetzt.

IRE mit Diesel

(jn) Noch bis Ende August benötigt ein Zug des IRE „Interregio-Express“ Hamburg – Berlin Dieselvorspann. Bis zum 31. Juli wird der IRE 4273 als IRE 18847 zunächst nur an Montagen von der Baureihe 218 gezogen. Die planmäßige Bespannung (BR 120 oder 182) verbleibt geschleppt am Zug. Im August wird dieser Zug dann montags bis samstags mit Dieselvorspann geführt.

Der Grund hierfür sind Bauarbeiten an der Schnellfahrstrecke Hannover – Berlin, die im Abschnitt Stendal – Rathenow eine Umleitung über die parallele, aber nicht elektrifizierte Lehrter Stammbahn erforderlich machen. Es ist auch geplant, vor dem IRE 18847 Hamburg – Berlin eine fotogene 218-Doppeltraktion einzusetzen. An den ersten beiden Einsatzterminen im Mai kam die ozeanblau/beige 218 460 der Westfrankenbahn allerdings solo zum Einsatz. Dies hatte leider größere Verspätungen des Zuges bei der Ankunft in der Hauptstadt zur Folge. Ein »



Meldungen aus der Welt der Eisenbahn

Einsatz der altroten 218 387 war bislang nicht erfolgt.

Gute Bilanz

(red) Im Jahr 2016 transportierte Hupac ein Rekordvolumen von 737000 Straßensendungen, was einem Zuwachs von 11,5% entspricht. Rund 110 Züge waren täglich für den Transport von Straßensendungen in Europa, nach Russland und Fernost im Einsatz. Im Kernmarkt des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz erzielte Hupac ein Verkehrswachstum von 19,4%. Mit ihrem starken Wachstum im Alpen transit durch die Schweiz hat die Hupac einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, dass 2016 zum ersten Mal seit 20 Jahren weniger als eine Million Lastwagen die Schweizer Alpen gequert haben. Dieser Erfolg freut Hupac in ihrem 50. Jubiläumsjahr natürlich ganz besonders. Auch wirtschaftlich zeigte die 2015 verabschiedete Wachstumsstrategie des in Chiasso ansässigen Unternehmens Erfolg. Gegenüber dem Vorjahr, das durch den Währungsschock CHF/EUR geprägt war, entwickelte sich der Jahresgewinn gut und erzielte einen Wert von 10,8 Mio. CHF. Der im Dezember 2016 aufgenommene Betrieb durch den neuen Gotthard-Basistunnel verläuft reibungslos. Auf der Strecke via Chiasso wird dieser Produktivitätsgewinn erst 2020 mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels ermöglicht.

Hupac bietet ein breites Spektrum intermodaler Transportdienstleistungen an, welches 2016 massiv ausgebaut wurde. Im intermodalen Netzwerk Shuttle-Net starteten Anfang des Jahres neue Shuttlezüge zwischen Venlo (NL) und Busto sowie zwischen Zeebrugge und Novara. Im Juni 2016 konnte eine Verbindung zwischen Rotterdam und Brescia eingeführt werden. Das Marktsegment der 4-Meter-Trailer zwischen Benelux/Deutschland

Ruhig, sehr ruhig ist es am Gotthard geworden. Nur an bestimmten Montagen und Freitagen sorgt der Orient-Express auf seiner Fahrt von Paris nach Venedig für schöne Motive. Eben hat der Zug Erstfeld verlassen und nimmt die Nordrampe in Angriff. Foto: Eckert



Nach dem Roll-out des ersten Giruno stehen nun umfangreiche Testfahrten an. So konnte Ende Mai der Zug auf der Nordrampe des Lötschbergs beobachtet werden. Foto: Eckert

und Italien via Lötschberg/Simplon entwickelte sich besonders lebhaft. Auf zahlreichen Verbindungen wurde die Abfahrtsfrequenz erhöht.

Im Geschäftsbereich Company Shuttle wurden die Verbindungen Geleen (NL) – Busto Arsizio, Rotterdam Europoort – Novara (IT), Piacenza – Oradea (RO), Antwerpen Combinant – Busto Arsizio und Zeebrugge – Oradea (RO) im Auftrag von Großkunden aufgelegt. Hupac führt ihre 2015 beschlossene Investitionsstrategie fort. 2016 wurden Bestellungen von 260 Bahnwagen ausgelöst, 2017 von weiteren 450. Ende Mai 2017 wurde ein Kaufvertrag für acht Vectron-Loks (D-A-CH-I-NL) unterzeichnet. Erste Auslieferungen sind für Mai 2018 geplant. Die Maschinen fahren unter der Regie der Bahnpartner und werden für Hupac Verkehre eingesetzt.

Foto li. oben: Eckert (43022 von Gallarate nach Hannover)

Testfahrten

(red) Stadler konnte im Mai nach zweieinhalb Jahren Entwicklungs- und Bauzeit den Hochgeschwindigkeitstriebzug „Giruno“ präsentieren. Nun startet das Zulassungsverfahren für die Schweiz, Deutschland, Österreich und Italien. Ab Ende 2019 soll der Giruno durch den Gotthardtunnel fahren und Zürich sowie Basel mit Mailand und später auch mit Frankfurt verbinden. Insgesamt baut Stadler für die SBB 29 elfteilige Triebzüge. Die Bestellung ist mit einer Option für 92 weitere Fahrzeuge verbunden.

Neue Werbelok

(red) Seit einigen Wochen rollt die neue ÖBB-Werbelok 1116 159. Sie ist vorwiegend vor RJ-Garnituren im Einsatz. Anlass ihrer Beklebung: „150 Jahre Brennerbahn“. Dort wird sie selten zu sehen sein, aber Ziel war es, eine umfassende Präsenz in Österreich und Deutschland zu erreichen. Allerdings kommen die Motive nicht bei allen gut an. Die Südtiroler Schützen finden Teile der sprachlichen Darstellung weniger gut. «



Die frisch beklebte 1116 159 „150 Jahre Brennerbahn“ war am 5. Mai mit dem RJ 110 bei Oberfalkenstein (Tauernbahn) auf der Fahrt nach München. Foto: Sebastian Moll

Vor der Kulisse der Hohen Munde fährt ein gemischtes Tandem aus Buchs SG kommend in Richtung Innsbruck. Foto: Mani Inderst



Neue Farben für die FS-Güterbahn: Nach dem empfindlichen Bianco/Verde versucht man es nun mit etwas dunkleren Farben: die E652 145 am 17. Mai bei Borgolavezzaro. Foto: Rinaldi





Im Frankfurter Hauptbahnhof wartet die 103 203 mit einem TEE auf die Ausfahrt. Die Baureihe 103 war mit ihrer Eleganz natürlich besonders für die Bespannung der hochwertigen Züge geeignet. Foto: Kempf

60 Jahre TEE

Wege ins vereinte Europa



Vor rund 60 Jahren wurde ein Meilenstein in der europäischen Eisenbahngeschichte gesetzt: In Zusammenarbeit mit Italien, Frankreich, der Schweiz und den Niederlanden führte die DB zum Sommerfahrplan 1957 die Zuggattung Trans-Europ-Express (TEE) ein. Moderne Triebzüge, Loks und Wagen, hoher Reisekomfort und straffe Fahrpläne setzten neue Maßstäbe. Von Markus Hehl



Schon ab Ende der 1940er Jahre baute die frisch gegründete Deutsche Bundesbahn ein Netz von Schnellverbindungen zwischen den großen Städten Westdeutschlands auf. Die vorhandenen Diesel-Schnelltriebzüge aus der Vorkriegszeit wurden dabei durch moderne Fahrzeuge der Baureihen VT 08.5 und VT 12.5 ergänzt. Aufgrund der Teilung Deutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg beschränkte sich der Schnellverkehr zunächst auf einen Bruchteil des alten Reichsbahn-Netzes. Bald aber entstanden durch die enge politische und wirtschaftliche Zusammenarbeit mit den Ländern Westeuropas neue Verkehrsströme: Immer mehr Reisende traten die grenzüberschreitende Fahrt in die Metropolen der westlichen und südlichen Nachbarstaaten an. Vor diesem Hintergrund entwickelte der Generaldirektor der niederländischen Staatseisenbahnen Dr. den Hollander die ersten Gedanken für einen neuen Zugtyp. Im Juli 1954 wurde das Konzept auf einer europäischen Konferenz der stellvertretenden Verkehrsminister erstmals vorgestellt. Es sah ein länderübergreifendes System von schnellen und komfortablen Tagesverbindungen vor, die als „Trans-Europ-Express-Züge“ vor allem Geschäftsreisende ansprechen sollten. Auf einer weiteren Sitzung im September 1954 wurde der Vorschlag unterbreitet, für die neuen Verbindungen einheitliche Züge bauen zu lassen. Die daraufhin ins Leben gerufenen Ausschüsse, die sich aus Vertretern der einzelnen Bahnverwaltungen zusammensetzten,

konnten sich wegen unterschiedlicher Auffassungen jedoch nur auf grundsätzliche Rahmenbedingungen für die geplanten Fahrzeuge einigen: Festgelegt wurden unter anderem die Ausführung als Dieseltriebzüge, eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern und ein international zugelassenes Bremssystem. Außerdem sollten die Züge bewirtschaftet sein, ausschließlich die erste Wagenklasse führen und über Räume für das Zoll- und Grenzpersonal verfügen. Der Entwurf und die Konstruktion der Züge im Detail blieben den verschiedenen Bahnen selbst überlassen. Immerhin konnte man sich auf ein gemeinsames Farbkonzept einigen: Die beiden Farben Bordeauxrot und Beige sollten ein einheitliches Erscheinungsbild der Züge garantieren. Die schweizerischen und die niederländischen Staatsbahnen (SBB und NS) entschlossen sich zum Bau eines gemeinsamen Dieseltriebzuges. Dagegen entwickelten die Italienische Staatsbahn (FS), die Französische Staatsbahn (SNCF) und die Deutsche Bundesbahn (DB) jeweils ihre eigenen Fahrzeuge. Schließlich wurden die Triebzüge aus allen Ländern am 17. Mai 1957 im Pariser Gare de l'Est der Öffentlichkeit vorgestellt. Planmäßig wurde ab Beginn des Sommerfahrplans am 2. Juni 1957 der internationale Trans-Europ-Express-Verkehr auf 14 unterschiedlichen Verbindungen aufgenommen. Die Relationen, die dabei bedient wurden, waren nicht grundsätzlich neu, denn schon 30, 50 und mehr Jahre zuvor hatte es auf den einzelnen »



Die Deutsche Bundesbahn entwickelte für den Trans-Europ-Express-Verkehr die Diesellokomotiven der Baureihe VT 115, die später als Baureihe 601 bezeichnet wurden. Einen entsprechenden Entwicklungsauftrag erhielt im September 1955 das Zentralamt (BZA) in München. Daraufhin wurde eine Arbeitsgemeinschaft gebildet, die sich aus dem BZA München, der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) sowie den Firmen Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter und Wegmann in Kassel zusammensetzte. Man einigte sich auf einen siebenteiligen Triebzug mit zwei Triebköpfen. Was Technik und Komfort angeht, nahm der VT 115 der DB eine Spitzenstellung im Vergleich zu den TEE-Triebzügen der anderen europäischen Bahnverwaltungen ein.



Strecken erstrangige Schnellzugverbindungen gegeben – teilweise sogar in Form von Pullman-Luxuszügen der „Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft“ (ISG). Eine wirklich neue Dimension hingegen war das einheitliche Konzept des gesamteuropäischen Zugtyps. Tatsächlich verschwammen für den Reisenden im Trans-Europ-Express mehr und mehr die Grenzen: Die Pass- und Zollkontrollen wurden durchwegs im fahrenden Zug durchgeführt. Im Speisewagen wurde sogar während der Grenzkontrolle das Essen weiter serviert, was Ende der 1950er Jahre als erstaunliche Neuerung galt.

Die Deutsche Bundesbahn konnte anfangs von vier Zugpaaren nur eines mit dem eigens dafür entwickelten Dieseltriebzug der Baureihe VT 11.5 fahren, da die restlichen Garnituren noch nicht fertiggestellt waren. Erst im Lauf der folgenden Monate konnten alle vorgesehenen Leistungen abgedeckt werden. Schnell machten sich die neuen TEE-Züge beim Publikum überaus beliebt. Für viele Reisende waren sie eine interessante Alternative zum Flugzeug. Die VT 11.5-Triebzüge der Bundesbahn stießen deshalb bald an die Grenzen ihrer Kapazitäten: Selbst zehnteilige Garnitu-

ren konnten auf manchen Strecken den Fahrgastandrang nicht bewältigen. In den folgenden Jahren wurde das europaweite TEE-Netz immer weiter ausgebaut. 1964 stellte die Französische Staatsbahn darüber hinaus die erste TEE-Verbindung auf lokbespannte Züge um – ein Beispiel, dem die anderen Bahngesellschaften bald darauf folgten. Der Höhepunkt wurde im Winter 1974/75 erreicht, als nicht weniger als 45 TEE-Zugpaare in den internationalen Kursbüchern zu finden waren.

Harter Wettbewerb

Doch die Konkurrenz der Fluglinien wurde immer drückender. Bald war klar, dass das Flugzeug bei mehr als drei Stunden Reisezeit – entsprechend einer Distanz von rund 400 Kilometern auf herkömmlichen Bahnstrecken – sowie bei gleichem Reisepreis einen erheblichen Marktanteil für sich verbuchen konnte. Und so verschwanden Jahr für Jahr immer mehr TEE-Verbindungen aus den Fahrplänen. Im Winterfahrplan 1986/87 gab es dann nur

Elegante europäische Triebzüge



Der Deutsche Siebenteilige Dieseltriebzug VT 11.5, bestehend aus jeweils einem Maschinenwagen an den beiden Zugenden und fünf Mittelwagen: teils Großraum, teils Abteile mit Seitengang, eigener Speise- und Barwagen, Klimaanlage. Insgesamt acht Garnituren.



Der Italiener Zweiteilige Dieseltriebzüge ALn 442 und ALn 448, bestehend aus zwei Triebwagen: Großräume in beiden Triebwagen, Service am Platz, nicht klimatisiert. Insgesamt sieben Garnituren.



SBB und NS Vierteilige Dieseltriebzüge, bestehend aus einem Maschinenwagen und drei Bei- bzw. Steuerwagen: teils Großräume, teils Abteile mit Seitengang, eigener Speiseraum, Klimaanlage. Drei Garnituren bei den NS und zwei SBB-Garnituren RAm 501 bis 502.



TEE Gottardo Der RAe TEE II der SBB wurde in fünf Einheiten gebaut und verkehrte u. a. als TEE „Gottardo“ nach Milano und als TEE „Cisalpin“ zwischen Milano und Paris. Eigener Speisewagen.



Der Bahnsteig als Treffpunkt: Ehe in den TEE eingestiegen wurde, galt es, sich mit entsprechender Reiselektüre auszurüsten. Was die beiden Pudel bevorzugt haben, wissen wir leider nicht. Alle Fotos: Sammlung Hehl



Die zweiteiligen FS-Triebwagen boten einfach viel zu wenig Plätze, sodass ab 1972 auf lokbespannte Garnituren zurückgegriffen werden musste. Zwischenzeitlich (1969 bis 1972) kam sogar der VT 11.5 als TEE „Mediolanum“ zwischen München und Milano zum Einsatz.

Trans-Europ-Verbindungen

Der TEE-Verkehr wurde 1957 mit folgenden Zugverbindungen eröffnet:

Garnituren der Deutschen Bundesbahn DB: Baureihe VT 11.5 (601)

TEE „Rhein-Main“	Frankfurt – Amsterdam (ab 2.6.57)
TEE „Saphir“	Frankfurt – Ostende (ab 2.6.57)
TEE „Paris – Ruhr“	Dortmund – Paris (ab 2.6.57)
TEE „Helvetia“	Hamburg – Zürich (ab 2.6.57)

Garnituren der Italienischen Staatsbahn FS: Baureihen ALn 442 und ALn 448

TEE „Ligure“	Mailand – Marseille (ab 12.8.57)
TEE „Mediolanum“	Mailand – München (ab 15.10.57)
TEE „Lemano“	Mailand – Genf (ab 1.6.58)

Garnituren der Französischen Staatsbahn SNCF:
Baureihen X 2771 bis 2781 und XRS 7771 bis 7779

TEE „Mont Cenis“	Lyon – Mailand (ab 2.6.57)
TEE „Arbalète“	Paris – Zürich (ab 2.6.57)
TEE „Ile de France“	Paris – Amsterdam (ab 2.6.57)
TEE „Parsifal“	Paris – Dortmund (ab 3.10.57)

Garnituren der schweizerischen und niederländischen Staatsbahnen SBB und NS:
Baureihen DE 1001 bis 1003 (NS) und RAm 501 bis 502 (SBB)

TEE „Edelweiß“	Amsterdam – Zürich (ab 2.6.57)
TEE „Etoile du Nord“	Paris – Amsterdam (ab 2.6.57)
TEE „Oiseau Bleu“	Paris – Brüssel (ab 2.6.57)

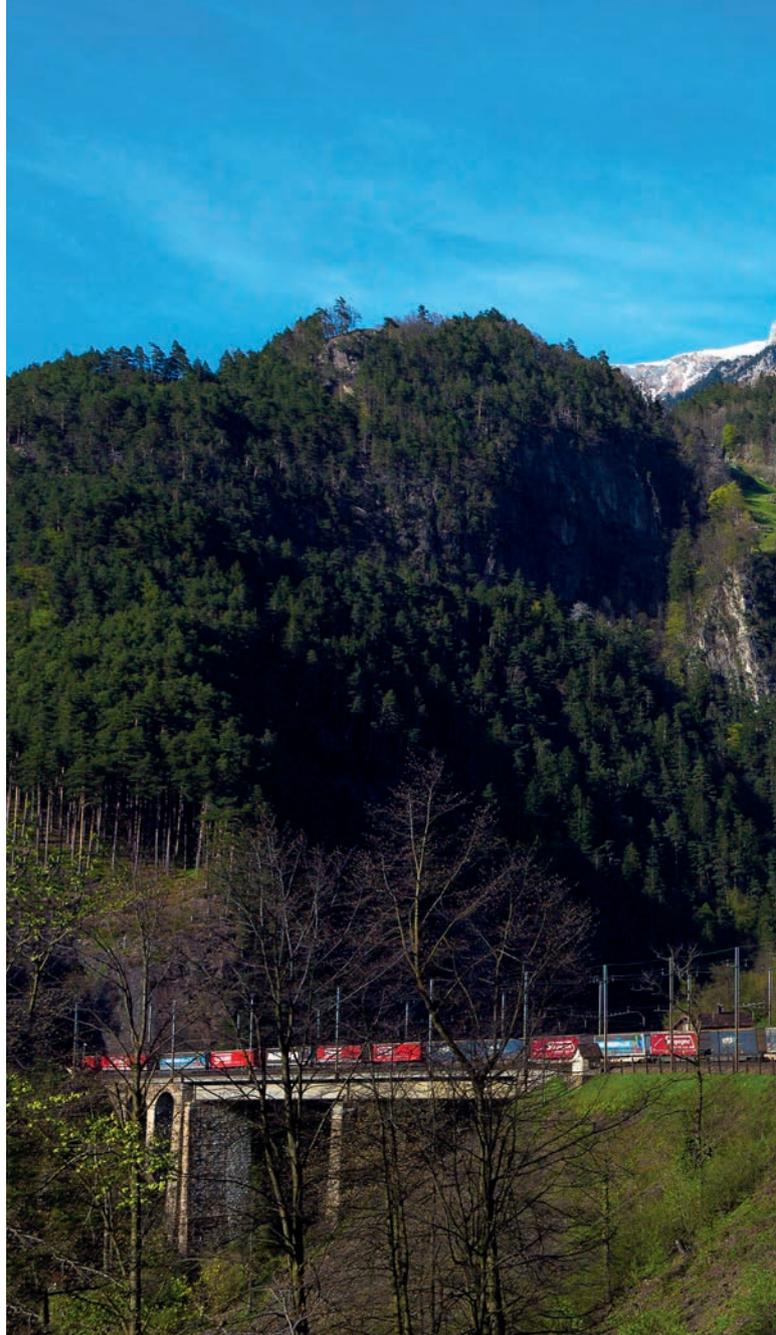
noch vier internationale TEE-Züge, die sich auf die Relationen Paris – Brüssel, Amsterdam – Basel (Rheingold) und Zürich – Mailand beschränkten. Ohnehin arbeiteten die Bahnverwaltungen Europas schon längst an einer neuen Struktur, die den hochwertigen internationalen Schienenverkehr reformieren sollte. Dabei sollte die Reisegeschwindigkeiten nochmals gesteigert und modernes Rollmaterial nach TEE-Kriterien zum Einsatz kommen. Zudem sollten die neuen Züge im Gegensatz zum TEE, der ausschließlich „erstklassig“ war, auch die zweite Wagenklasse führen. Ein erster Schritt in diese Richtung war bereits mit der Führung von einigen Intercity-Zügen über die Landesgrenzen hinweg getan worden. Schließlich einigten sich im September 1986 auf der Europäischen Fahrplankonferenz in Augsburg insgesamt 14 Bahnverwaltungen auf die Einführung der neuen „EuroCity“-Züge. 64 Zugpaare sollten zunächst ein Liniennetz von Oslo im Norden bis Rom im Süden und von Madrid im Westen bis Wien im Osten bedienen. Und so kam das Ende des TEE: Mit dem Start der ersten EuroCity-Züge zum Beginn des Sommerfahrplanes am 31. Mai 1987 wurde gleichzeitig die letzte Trans-Europ-Express-Verbindung eingestellt und somit ein glanzvolles Kapitel europäischer Eisenbahngeschichte beendet, das bis heute einfach unerreicht geblieben ist. «

Kühne Alpinisten

Güterzüge durch die Alpen zu führen, zählt mit Sicherheit zu den **anspruchsvollsten Aufgaben** einer Bahngesellschaft überhaupt. **BLS Cargo** nimmt hier eine besondere Rolle ein. Von Klaus Eckert

Mit dem bunten 42013 aus Wanne-Eickel haben zwei Alpinisten der Serie 486 die Gotthardrampe in Angriff genommen und bei Amsteg eben die Kerstelenbachbrücke passiert. Ziel des Zuges ist das Hupac-Terminal Gallarate.

Einige der leihweise bei BLS-Cargo fahrenden 187er aus dem Lokpool erhielten ein neu gestaltetes Alpinistenmotiv, das nicht mehr das Antlitz eines Bergsteigers zeigt. Die Aufnahme entstand bei Wassen. Fotos: Eckert





Streng genommen ist die BLS Cargo ein noch junges Unternehmen, das aber auf den Erfahrungsschatz seiner langjährigen Mitarbeiter zählen kann. 2001 wurde im Zuge der Auftrennung in Geschäftsbereiche die Güterbahn gegründet und schon bald mit der Beschaffung von 20 Exemplaren der Re 485 ein Fahrzeug in Betrieb genommen, das auch in Deutschland fahren konnte. Die Re 485 kam in Kooperation mit der deutschen Güterbahn Railion ab 2003 zum Einsatz. Ein echter eigener Netz-Zugang eröffnete sich aber erst 2006, nach der Gründung der Tochtergesellschaft BLS Cargo Deutschland. Die Zusammenarbeit mit den Deutschen, heute DB Cargo, war jedoch wechselhaft, und so kaufte die BLS Cargo ihre Anteile 2014 zurück. Um auf dem liberalisierten Markt bestehen zu können, braucht man neben guten Leistungen natürlich auch ein eigenständiges Profil. Dieses setzten die Berner mit ihren Bergsteiger-Motiven elegant um. Das Sujet passt ausgezeichnet, denn neben dem Lötsch-

berg und Simplon, quasi den Hausstrecken, wird seit 2003 auch die Gotthardlinie befahren, einst auf den Rampen, heute im Basistunnel. Die Kunden erhalten Komplettangebote im anspruchsvollen Alpentransit, grenzüberschreitend. Zurzeit beträgt der Marktanteil im Schweizer Transitverkehr von BLS Cargo rund 26 %, Tendenz steigend. Zudem wird mit der Rollenden Autobahn von Freiburg im Breisgau nach Novara in Italien ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Straßen erbracht.

Vor rund zehn Jahren entstand die Idee, diese Leistungstiefe auch visuell nach außen zu tragen. Wer sich im hochalpinen Gelände bewegt, benötigt neben einer guten Ausrüstung auch die Fähigkeiten, dies tun zu können. Erfahrung ist ein wesentliches Kriterium. Die Abbildung eines kühnen und zufrieden lächelnden Bergsteigers auf den Seitenwänden der Lokomotiven macht den einzigartigen Unternehmensauftritt von BLS Cargo aus. Eine feine Reduktion auf das Wesentliche, ohne Schnick-Schnack. »



Die neuen, als Serie 475 bezeichneten Vectron-Maschinen führen werktäglich den Cargo-Beamer von Domodossola nach Köln. Hier ist der Zug auf der 37 m langen Rotbach-Brücke unweit der Dienststation Felsenburg zu sehen. Fotos: Eckert

Als erste Lok erhielt die 485 003 ein Alpinisten-Motiv mit entsprechender Wortmarke. Diese war auf der einen Seite in Deutsch, auf der anderen in italienischer Sprache (Gli Alpinisti) gehalten. Vor kurzem wurde die Lok entklebt und fährt nun ohne jegliche Beschriftung durch die Lande. Dies soll sich aber ändern, denn ab Juli 2017 erhalten die 485er, die eine Zulassung für Deutschland und die Schweiz haben, ebenfalls wieder seitliche Motive.

Mehrsystemfähig durch Europa

Mit den zehn Maschinen der Serie 486, wie die 485 ein Traxx-Familienmitglied aus dem Hause Bombardier, kann weit internationaler gefahren werden. So können die Disponenten auch in Ös-

terreich und Italien aktiv werden. Dies verhalf einigen dieser Loks zu einem Gastspiel beim Münchner EVU Lokomotion, das ebenfalls vorwiegend im Alpen transit unterwegs ist. Da die BLS Cargo Fahrzeuge mit einer Zulassung für die Niederlande benötigte, wurde sie in Deutschland fündig. Lokomotion hatte einige Mietloks von Railpool im Bestand, die über die gewünschte Zulassung verfügten. So wurde kurzerhand getauscht, und die Alpinisten kamen am Brenner und Tauern in ein neues Einsatzgebiet. Das Tauschgeschäft endete im Dezember 2016. Vorwiegend sind die 486er in Langläufen via Gotthard, hier seit Dezember 2016 durch den Basistunnel, und via Lötschberg mit Transitzügen von Deutschland nach Italien beschäftigt. Oft auch in fotogenen Doppelpeltraktionen, da sie vielfachsteuerbar sind. So kann man sie auch auf den Rhein Strecken nahezu täglich antreffen. Da die Zufahrt nach Gallarate via Gotthard/Luino von Juni bis Dezember 2017 wegen Bauarbeiten für den 4-m-Korridor gesperrt ist, werden einige Züge dann via Lötschberg fahren, was die Alpinistendichte dort noch erhöhen dürfte. Auffällig ist, dass sich bei den 486ern



Aus Krefeld kam der 41027. Er war 1284 t schwer und fuhr bei Steinen durch die Frühlingslandschaft. Die 486 brachte diesen Zug, der am 22. April 2017 gut 106 Minuten Verspätung hatte, bis nach Melzo in Italien.



Dank der Zulassung in den Niederlanden kann die 186 ihren Containerzug auf dem gesamten Laufweg bespannen. Michael Hubrich fotografierte diese Leistung am 4. Oktober 2014 bei Bacharach am Rhein.

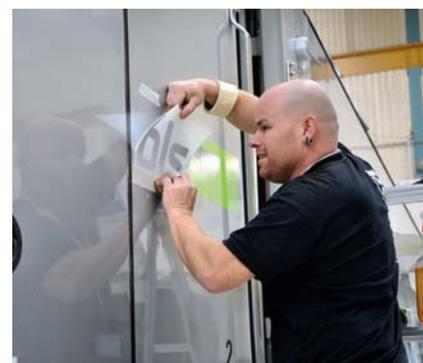


Bis Anfang 2017 war die 485 003 ebenfalls eine Alpinistin und hob sich dadurch sehr deutlich von ihren 19 Schwesterlokomotiven ab. Bei Ambri-Plotta war sie mit einem Containerzug aus Melzo auf der Bergfahrt.

das Motiv geändert hat. Das liegt daran, dass die betreffenden Bildrechte befristet waren. Nun ist seitlich ein sonnenbebrillter Alpinist zu sehen. Der neue Bergprofi schaut fast noch ein wenig verwegener drein als sein Vorgänger.

Ohne menschliche Darstellung kommen die angemieteten 186er aus. Sie tragen ein Motiv mit Landschaftsbild und alpiner Kletterausrüstung. Auch diese Fahrzeuge sind international im Einsatz. Bis zu sieben Loks fahren für die BLS Cargo. Auch die jüngste Traxx-Schöpfung ist für die Güterbahn tätig. Dabei handelt es sich um die Baureihe 187, die in verschiedenen Varianten in Europa heimisch zu werden scheint. Als besondere Ausrüstung verfügen die bei der BLS tätigen Maschinen über die Last-Mile-Einrichtung: Mittels Dieselmotor können auch Abschnitte ohne Fahrdrat be-

fahren werden. Ganz neu ist die Serie 475. Mit diesem aus dem Hause Siemens stammenden Typ haben sich die Berner an die zur Zeit angesagteste Baureihe gewagt. Bereits 2015 wurden insgesamt 15 Einheiten bestellt, die sich natürlich als Alpinisten zeigen. Auch sie sind für internationale Dienste vorgesehen, wobei sich die Zulassungen in Italien wie gewohnt zäh gestalten. Vor allem das in Doppeltraktion gewünschte Fahren macht den italienischen Behörden scheinbar noch einige Mühe. Darüberhinaus werden sie für Sonderverkehre, auch vor Reisezügen, verwendet. Sie sollen einst die schon in die Jahre gekommene, braun lackierte Re 425 ablösen, die aber nach wie vor dringlich benötigt wird. Insgesamt zeigt sich die BLS Cargo bestens aufgestellt für den immer anspruchsvoller werdenden internationalen Güterverkehr.«



BLS-Vectron Mit der Bestellung von insgesamt 15 Maschinen der mehrsystemfähigen Vectron-Variante hat BLS Cargo die Modernisierung der Flotte entscheidend vorangetrieben. Diese Maschinen sollen in absehbarer Zeit dafür sorgen, dass die Anforderungen an eine internationale Güterbahn in vollem Umfang erfüllt werden. Alle als Serie 475 bezeichneten Loks erhalten das Alpinisten-Design. Fotos: Eckert, BLS (2)



Am Morgen des 20. März 2014 hat die 486 501 mit dem KLV-Zug 42013 (Wanne-Eickel – Gallarate) eben den Bahnhof Rüdesheim durchfahren und passiert nun auf dem Weg nach Süden die Rheinpromenade und das Bunkerboot Rheinplus. Foto: Jürgen Teubner



Mit dem Sonderzug 13494 erreicht die BLS Cargo-475 404 am 23. April 2017 gleich den Bahnhof Spittal-Millstättersee am Fuße der Tauernbahn-Südrampe. Foto: Sebastian Moll

Auch auf der herrlichen Tauernbahn kam die BLS-486 zum Einsatz. Dies war möglich, weil das Münchner EVU Lokomotion die Lok im Tausch gegen hollandaugliche 186er einsetzte. Eben wird mit einem EKOL von Köln zum Triester Hafen der 87 m lange Hunds-dorfer-Viadukt passiert. Foto: Gerfried Moll

Kalifornien am Zug

Stundenlanges Autofahren auf verstopften Highways – es gibt einen entspannteren Weg, um die **Halbinsel von San Francisco** zu erkunden. Mit den Personenzügen von **Caltrain** geht es ganz bequem von der Metropole durchs Silicon Valley bis hinunter nach San José. Von Judith Eckert

Denkt man an Eisenbahnen in den USA, fallen einem zunächst meist die gigantischen Güterzüge ein, die ihre Fracht in schier endlos anmutenden Wagenreihen durchs Land spedieren. Personenzüge sind in den Vereinigten Staaten tatsächlich deutlich rarer gesät als in Europa. Doch vor allem an der Ost- und Westküste verbinden sie Metropolen und werden täglich von tausenden Pendlern und anderen Reisenden genutzt. Einer dieser beliebten Personenzüge ist der kalifornische Caltrain. Unter der Woche befördern die Züge der Caltrain-Flotte jeden Tag mehr als 60.000 Personen auf der 51 Meilen (etwa 82 km) langen Strecke San Francisco – San José. Einige davon sind Expresszüge mit nur wenigen Unterwegshalten. Die langsameren Züge halten dagegen fast „an jeder Milchkanne“. Sie sind besonders bei Pendlern im Silicon Valley beliebt: Viele nehmen den Caltrain jeden Morgen auf dem Weg zur Arbeit in San Francisco oder in den Internet-Hochburgen Mountain View, Palo Alto oder Menlo Park, wo Google, Facebook & Co. ihre Hauptsitze haben. Wer kann, meidet die Highways in der Metropolregion auf der Halbinsel, denn die sind besonders zur Rush Hour hoffnungslos verstopft. Ein beträchtlicher Teil der Pendler nimmt außerdem sein Fahrrad mit an Bord, um in der sehr radlerfreundlichen Region zum Zug und dann weiter zur Arbeit zu fahren: Etwa 5500 sind es täglich. Die Caltrain-Flotte verfügt über 52 Fahrradwaggons. Dort können Reisende ihre Drahtesel abstellen und im selben Abteil einen Sitzplatz finden. Das oberste Gebot in den Bike Cars: „Don't forget your tag!“. Jeder gewissenhafte Pendler hat ein kleines Kärtchen, das sogenannte Bike tag, gut sichtbar am Fahrrad befestigt. Darauf steht, wo man eingestiegen ist und an welcher Station man aussteigen wird. So können die Fahrräder in einer sinnvollen Reihenfolge nebeneinander aufgestellt werden. Ein Fahrgast erzählt lachend: „Als ich frisch hier her nach Mountain View gezogen war, »

Diesel-Riesen: Drei Caltrain-Züge warten im Bahnhof San Francisco auf die Reise gen Süden. Die beiden Maschinen (MPI) in der Mitte gehören zum „Baby Bullet Express“. Dieser hält nur an wenigen Stationen und braucht bis nach San José etwa eine Stunde. Die Lok von EMD links ist mit ihrem Zug gemächlicher unterwegs. Foto: Caltrain





Nördlichstes Ziel der Caltrain-Züge ist San Francisco. Die Metropole lockt mit vielen Sehenswürdigkeiten wie der Golden Gate Bridge, internationalem Flair in Stadtteilen wie China Town und Little Italy oder dem schicken Financial District, hier vom Coit Tower aus gesehen. Fotos: Judith Eckert



Cable Cars in San Francisco



Historische Cable Cars Seit den 1870ern gibt es in San Francisco Kabelstraßenbahnen. Heute verkehren restaurierte oder neue Wagen auf drei Strecken wie etwa der „Powell & Mason Streets“.

Wende auf dem Turntable Auf jeder Strecke gibt es zwei Gleise, das heißt je eines pro Richtung. Am Ende warten Turntables, wie hier an der Ecke Powell/Market St. Dort wird der Wagen um 180 Grad gedreht und fährt anschließend hinaus auf das andere Gleis.



Typisch San Francisco Steile Straßen und schicke Fassaden prägen das Erscheinungsbild des Stadtzentrums. Mit Hilfe eines Seils, das unterhalb der Schienen in einer Endlosschleife rotiert, kämpfen sich die Cable Cars bergwärts. Das Anfahren und Halten wird vom „Gripman“ mechanisch bewältigt und erfordert einiges an Geschick sowie ein Gespür für die betagte Technik. Fotos: Judith Eckert

nahm ich mein Fahrrad mit an Bord, um in San Francisco damit ins Büro zu fahren. Allerdings hatte ich noch kein Bike tag, parkte mein Fahrrad aber ganz vorne im Fahrradständer. An jeder Station erntete ich dafür sehr böse Blicke von den anderen Radbesitzern, die aussteigen wollten und ihre Fahrräder umständlich hinter meinem hervorziehen mussten. Am nächsten Tag war ich besser vorbereitet.“

Perfektes Verkehrsmittel für Touristen

Doch nicht nur für Berufspendler ist der Caltrain das optimale Verkehrsmittel. Denn auf den Highways steht man zur Rush Hour auf jeden Fall lange im Stau. Die bis zu fünfspurigen Schnellstraßen, auf denen der Verkehr von beiden Seiten überholt und oft unvermittelt die Spur wechselt, sind anfangs außerdem eine echte Herausforderung für europäische Autofahrer. Deutlich entspannter und schneller geht es an Bord des Caltrains auf der San Francisco Peninsula voran. Darüber hinaus bieten die Züge noch viele weitere Vorteile für Reisende. Hotels in San Francisco sind

oft sehr teuer und weit im Voraus ausgebucht. Übernachten lässt es sich aber auch gut andernorts auf der Peninsula, etwa in vielen Hotels oder auch Ferienwohnungen, die über Internetplattformen wie AirBnB angeboten werden. Mit dem Caltrain, der in schöner Regelmäßigkeit nordwärts nach San Francisco oder südwärts nach San José verkehrt, geht es dann schnell zum gewünschten Ziel. Die Tickets können direkt an der Station am Fahrkartenselbstbedienungsautomaten gekauft werden, der Preis richtet sich nach der Anzahl der Zonen, die man bis zum Fahrtziel durchquert. Von Sunnyvale bis nach San Francisco sind es beispielsweise drei Zonen, das macht also für einen Erwachsenen 7,75 \$ für die einfache Fahrt. Außerdem gibt es Ermäßigungen für Kinder, Senioren und Menschen mit Behinderung sowie Tages- und Wochenkarten (Infos zu Tickets und Fahrplänen auf www.caltrain.com).

Möchte man San Francisco Downtown, also das Stadtzentrum, besuchen, sollte man ein Fahrrad dabei haben. Mit dem Rad sind es dann nur ein paar Minuten zu den Piers oder der belebten Market Street, in der sich viele Geschäfte befinden sowie eine Haltestation der berühmten Cable Cars (siehe Kasten oben). Ohne Fahrrad geht es natürlich auch, nämlich mit den Zügen des BART,



Ein „Baby Bullet Express“ durchfährt den Bahnhof von Belmont auf dem Weg in den Süden. Langsamere Zugtypen halten hier wie auch an vielen weiteren Stationen auf der Halbinsel von San Francisco und entlang der South Bay. Foto: Caltrain

dem Bay Area Rapid Transit (www.bart.gov). Von Süden kommend sollten Reisende an der Caltrain-Station Millbrae kurz vor San Francisco aussteigen und von dort den BART bis ins Stadtzentrum nehmen. An Bord herrscht zwar eine ohrenbetäubende, betriebsbedingte Geräuschkulisse, die es gut mit der Londoner „Tube“ aufnehmen kann. Trotzdem sind diese Züge der bequemste Weg, um mitten ins Stadtzentrum zu gelangen. Die günstigsten



Mit vereinten Kräften 1863 gegründet, ist die Bahnlinie auf der Halbinsel die älteste im Westen der USA. Einige historische Bahnhöfe sind erhalten geblieben. Nach dem Zweiten Weltkrieg war der Betrieb mehrmals gefährdet, bis das California Department of Transportation (Caltrans) einsprang. Seit 1992 wird Caltrain in seiner jetzigen Form vom Peninsula Corridor Joint Powers Board betrieben. Foto: Caltrain

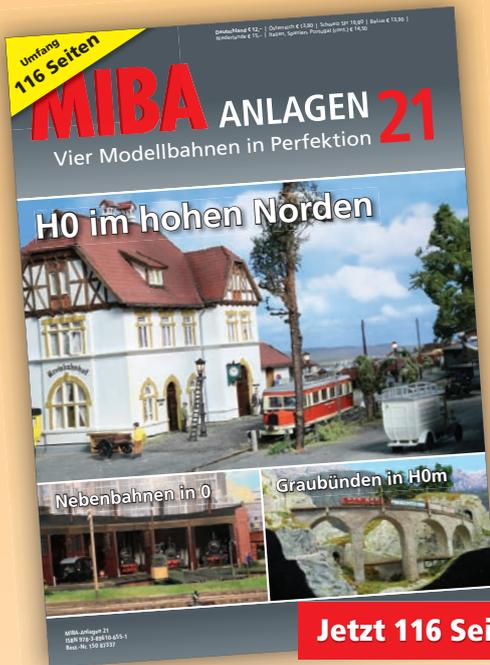
Stationen sind Powell St oder Montgomery St – zentraler geht es nicht. Von dort erreicht man zu Fuß in ein paar Minuten das berühmte China Town, Little Italy, sehenswerte Kunstsammlungen wie das Museum of Modern Art oder die Piers, von denen es mit der Fähre zum legendären, ehemaligen Gefängnis von Alcatraz oder zum wunderschönen Ausflugsziel Angel Island geht.

Eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten ist natürlich die weltberühmte Golden Gate Bridge. Sie verbindet die Stadt über die Meerenge am Nordrand der Halbinsel mit dem Marin County. Tipp: Falls Sie nicht mit dem Fahrrad nach San Francisco gekommen sind, leihen Sie sich ein Rad in einem der vielen Radläden am Fisherman's Wharf. Dann geht es an der Bay entlang bis zur Brücke, die auf einem Fahrradweg überquert werden kann. Von der Golden Gate Bridge aus bietet sich eine wunderbare Sicht auf San Francisco. Auf der anderen Seite geht's zum Beispiel ein paar Meilen weiter bis ins hübsche Örtchen Sausalito und von dort mit der Fähre samt Fahrrad zurück nach San Francisco.

Übrigens: Auch der Flughafen-Transfer klappt per Zug reibungslos. Vom Airport San Francisco fährt man bequem mit dem BART ins Stadtzentrum oder über die Station San Bruno nach Millbrae und von da aus im Caltrain beispielsweise hinunter ins Silicon Valley. In den gut sichtbar beschilderten Luggage Cars können Reisende problemlos auch großes Gepäck verstauen.

Für die nächsten Jahre ist übrigens eine große Neuerung bei Caltrain geplant: Ab 2020 sollen Elektrozüge auf der Strecke San Francisco – San José verkehren. Das soll den Betrieb noch effizienter und umweltfreundlicher machen – fit für die Zukunft. «

MODELLBAHNEN in Vollendung



Jetzt 116 Seiten Umfang

Die neueste Ausgabe von „MIBA-Anlagen“ unternimmt eine abwechslungsreiche Reise zu Modellbahn-Welten der Extraklasse. Sie führt uns nach Ostfriesland zur früheren Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund, die auf einer langgestreckten, betriebsintensiven, modular aufgebauten H0/H0m-Anlage wieder zum Leben erweckt wird. Nächste Station ist Hinterpommern in den 1930er-Jahren. Rund um Stargard gab es seinerzeit ein weiträumiges Netz schmalspuriger Kleinbahnen, welches das Vorbild für eine Dachbodenanlage im Maßstab 1:43,5 war. Der „Spur des Holzes“ folgt eine Märklin-H0-Anlage, die den Weg dieses nachwachsenden Rohstoffes vom Wald bis hin zum Holzprodukt nachzeichnet. Den Abschluss bildet ein Ausflug in den schweizerischen Kanton Graubünden: An der malerisch gelegenen Station „Ramosch“ halten nicht nur die Personenzüge der berühmten RhB, sondern auch der Güterverkehr spielt hier eine wichtige Rolle. Die aktuelle Ausgabe von MIBA-Anlagen stellt diese Anlagen-Meisterwerke in professionellen, oft großformatig wiedergegebenen Fotos vor, in den begleitenden Texten berichten die Erbauer von Konzeption und Bau, von Gestaltung und Betrieb.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, mehr als 150 farbige Fotos
Best.-Nr. 15087337 | € 12,-



www.facebook.com/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
 MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
 Tel. 0 81 41/534 81 0, Fax 0 81 41/534 81-100,
 E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



DAS BESTE AUS MIBA-MINIATURBAHNEN

Die Saison ist eröffnet!

Sommerzeit ist Gartenbahnzeit – und die hat in diesem neuen MIBAkompakt-Band ihren ständigen Begleiter. Auf 240 Seiten bietet er eine ebenso geballte wie fundierte Sammlung der besten MIBA-Beiträge über Gartenbahnen aus den letzten 15 Jahren. Es geht um Planung und Betrieb, Bau und Gestaltung von Gartenbahn- und Zimmer-Anlagen im Maßstab 1:22,5, aber auch um den Bau und die Verbesserung von Fahrzeugen und um Gebäude und Brücken. Und natürlich werden einige herausragende Gartenbahnanlagen in fantastischen Bildreportagen vorgestellt. Sichern Sie sich schon jetzt diesen einzigartigen Ratgeber rund um die Freiluft-Modellbahn auf großer Spur.

Best.-Nr. 1601702 | € 19,95

Erscheint im Juni 2017

- Das ist **MIBA kompakt**
- 240 Seiten im Großformat
 - geballtes MIBA-Wissen
 - mit über 650 Abbildungen
 - jeder Band nur € 19,95

NEU



Landschaftsgestaltung
Best.-Nr. 1601701



Anlagenbau
Best.-Nr. 1601601



www.facebook.com/vgbahn



Erhältlich beim Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
 MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
 Tel. 0 81 41 / 534 81-0, Fax 0 81 41 / 534 81-100, www.vgbahn.de





ZEITSCHRIFT ZUR SENDUNG



SWR 

FERNSEHEN

Hagen von Ortloff begegnet einem alten Kinderbuch

AUF DER EISENBAHN



Die Geschichte meiner Begegnung mit diesem Kinderbuch liest sich wie ein Märchen. Es war am Wochenende des 1. Advents im vergangenen Jahr. Wir präsentierten mit Freunden alter Blecheisenbahnen auf dem alljährlichen Treffen im Häussler-Zentrum in Stuttgart-Vaihingen unsere großen und kleinen Bahnen aus Weißblech dem staunenden Publikum. Alljährlich dabei ist Caspar Brunner aus der Schweiz, ein großer Blechbahnfreund, der immer ein paar Süßigkeiten zu verschenken hat. In diesem Jahr war auch ein Kinderbuch unter den Köstlichkeiten.

Das Kinderbuch enthielt folgende Widmung:

*Ich wünsche diesem Buch einen schönen Lebensabend
in der Sammlung von Herrn von Ortloff.
Vaihingen, 26. November 2016
Caspar Brunner*

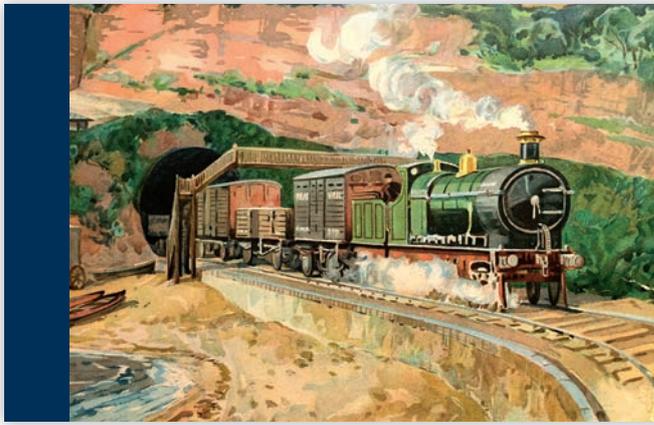
Dieses Buch bereichert meine Sammlung wirklich, leider hat es ein kleines Manko: Es wurde vor vielen Jahren restauriert. Dabei ist augenscheinlich die erste Seite mit den Angaben von Titel, Verfasser, Illustrator und Verlag verloren gegangen.

Ein Büchlein unbekanntem Ursprungs

Ich selber meine, dass das Werk in den letzten Jahren des vorvorigen Jahrhunderts oder in den ersten Jahren des vergangenen Jahrhunderts entstanden ist. Aber das ist nur eine Vermutung.

Wenn jemand von Ihnen, liebe Leserinnen, liebe Leser, dieses Werk und dessen Ursprung kennt, wäre es sehr schön, wenn Sie mich informieren würden. Ich reiche diese Informationen natürlich gerne weiter.

Und jetzt genießen Sie die kleinen farbigen Kunstwerke, die alle älter sind als jeder von uns.



Hagen von Ortloff war in Südafrika unterwegs

DAMPF UND ZAUBERLICHT



Im Vordergrund ragen die herrlichen Kosmos-Blumen auf, dahinter glänzt eine Garratt in der Abendsonne.

Ein faszinierendes Dampf-Spektakel fand im Frühjahr inmitten einer grandiosen Landschaft statt. In Südafrika, an der Grenze zu Lesotho, gaben sich altehrwürdige Dampfloks und andere Oldies die Ehre.

Es gibt eine Farm in Südafrika, auf der werden im großen Stil Mais und andere Getreidearten angebaut. Das ist auf den ersten Blick nichts Besonderes, eher, wenn der Blick auf die Sandsteinfelsen fällt, die in der Sonne rot und gelb leuchten. Oder wenn sich ein riesiges Feld mit Blumen namens „Kosmos“ im Abendwind bewegt. Funkeln im Frühjahr auch noch die „Stars of Sandstone“, verkehren dabei zehn Tage lang Dampfzüge auf dem 32 km langen Netz und drehen Oldtimer jedwelcher Art ihre Runden oder erheben sich in die Lüfte, dann strömen Besucher aus aller Welt zur Farm an der Grenze zu Lesotho. Anfang April 2017 gingen erneut die „Sterne“ für zehn Tage auf, die einmalige Atmosphäre begeisterte Teilnehmer und Besucher. Auch eine Gruppe von zehn Fans aus Deutschland hatte sich auf den Weg in die Region knapp 400 km südöstlich von Johannesburg begeben.

Eine ganz spezielle Eisenbahn-Romantik-Sonderfahrt. Am Morgen Frühstück auf der Veranda der Lodge „Moolmanshoek“ mit Blick in die grüne Natur, am Horizont begrenzt von Bergen aus Sandstein. Die Veranstaltung „Stars of Sandstone 2017“ hatte auch eine politische Komponen-



Die kurvenreiche Strecke macht das Fotografieren aus dem Zug leicht.

te, denn Josefina Pitra Diakite, Angolas Botschafterin in Südafrika, übernahm die Eröffnung. Sie war auch schon Angolas Botschafterin in den USA. Und nun wurde sogar eine Lok nach ihr benannt: „Josefina“. Winfred und Lyndie Mole, seit gut zwei Jahrzehnten die Besitzer der Farm, waren natürlich auch mit dabei. Sie hatten nicht viel Zeit, aber begrüßten mich sehr herzlich, schließlich hatten ihnen der Eisenbahn-Romantik-Film und unser Bericht in der Zeitschrift Eisenbahn-Romantik über Sandstone eine große Publicity gebracht.

An der Spitze des Zuges: eine Garratt

Wir haben gesehen, dass die Veranstaltung größer geworden ist. Viele der Loks standen vor zwei Jahren nicht unter Dampf. Das Schöne am Ganzen: Man kann sich sein Programm selber zusammenstellen. Am ersten Tag gibt es natürlich viel „Sightseeing“. Man stimmt sich ein, dabei kreuzen viele alte Landmaschinen unseren Weg. Auch ein paar Ochsen. Auf vier Beinen. Einen Rundgang über das Gelände haben wir gemacht und eine Rundfahrt über die gesamte, 28 km lange Strecke. An der Spitze unseres Zuges eine Garratt, die keine Probleme hatte, die sechs Wagen zu ziehen. Zuweilen lieferte sich ein Straßen-Oldtimer ein Wettrennen mit unserem Zug. Zur Gaudi der Fahrgäste und zum eigenen Vergnügen. Die Sonne schien, die Stimmung war entspannt, ein perfekter Eröffnungstag. Ein Halt



Eine der Garrats beim Wasserfassen in Vailima. Fotos: Hagen von Orloff



Gruppenfoto: Organisatoren und Teilnehmer (ganz links: Armin Götz).



Die Lokpersonale gehen stets gut gelaunt ihrer Arbeit nach.



Imposante Tafelberge prägen die Region rund um Sandstone Estates.

wird immer in Vailima fällig, um den Durst der Dampflok zu löschen. Der Heizer hat dabei immer viel zu tun, muss klettern können und auch schwindelfrei sein. Nach einer Viertelstunde geht es weiter. Gute Sicht, im Wagen ohne Fenstergläser noch besser, weil man Fotos nach beiden Seiten schießen kann, in die grünen Felder oder die gelben und rötlichen Sandsteinfelsen.

Am zweiten Tag unserer Reise klingelt der Wecker sehr früh am Morgen. Aufstehen um 4.40 Uhr, Abfahrt um 5.00 Uhr. Denn der Fotozug will bei Sonnenaufgang fotografiert werden. Um 6.00 Uhr treffen wir uns auf der Sandstone-Farm. Zu Fuß geht es gut 200 Meter zum ersten Fotopunkt. Für den morgendlichen Ausritt ist die Garratt NGG 11 Nr. 49 mit einem Güterzug im Einsatz. Unsere Fotogruppe ist sehr groß, mehr als 60 Personen, denn es sind auch viele englische Eisenbahnfans angereist. Wir bekommen eine

kurze Instruktion, wie wir uns zu verhalten haben: aufeinander Rücksicht nehmen und vor allen Dingen niemand anderem im Bild stehen. Das hat wunderbar funktioniert. Vor dem Sonnenaufgang fährt der Zug quasi schon einmal zur Probe an den Kameras vorbei.

Dampfzug und farbenprächtige Blumen

Dann wird es ernst, denn die Sonne geht sehr schnell auf. Als sie sich über den Bergen zeigt, ertönt schon der Pfiff zum zweiten, entscheidenden Auftritt der Maschine, die gut organisiert vom Chef der Fotogruppe abgerufen wird. Der Zug zeigt sich als eine Art Schattenriss, vom Ball der Sonne in ein Zauberlicht getaucht. Anschließend heißt es abwarten, bis der Zug wieder zurückgedrückt hat, dann die Gleise überschreiten und die gleiche Prozedur nochmal. Nun allerdings mit glänzender Morgensonne auf dem Zug.

Lok „Lawley Nr. 97, die 1895 in England erstmals fuhr (links).
Freudiges Wiedersehen: Winfred und Lyndie Mole, die Besitzer der Farm, Hagen von Ortloff (rechts).



Glanzvolle Oldtimer und Frauenpower (links).



Erregt Aufsehen: das Planwagen-
gespann mit 18 Ochsen (rechts).



Anschließend Ortswechsel und noch einige Fotoanfahrten. Einige Fans haben auch das riesige Feld der Kosmos-Blumen als Vordergrund gewählt. Auf jeden Fall konnten alle Fotografen an diesem Morgen viele schöne Motive ablichten.

Am nächsten Tag erfolgte die feierliche Wiederinbetriebnahme der zweitältesten Garratt der Welt und der ältesten betriebsfähigen. Sie war die erste Garratt, die nach Südafrika kam, gebaut anno 1919 bei Beyer Peacock in Manchester. Tausende freiwillige Arbeitsstunden waren notwendig, um dieses Juwel wieder im alten Glanz erstrahlen zu lassen. Die Maschine zieht auf ihrer Jungfernfahrt den „Articulatet Special“ in Richtung Lesotho Border und hält in Grootdraai. Viele Fans stehen am Gleis und bannen die Maschine aufs Bild.

In Grootdraai befindet sich auch der Flugplatz, der „Sandstone International Airport“, auf dem die kleinen einmotorigen Maschinen starten und landen. Ich selber habe mich nach einigem Zögern zu einem Rundflug mit einem gelben Doppeldecker entschlossen. Die Welt von oben fasziniert so sehr, dass ich relativ schnell meinen Fotoapparat zur Seite lege, um die erhabene Atmosphäre mit allen Sinnen zu genießen.

Am Nachmittag sind wir mit der „Kinderbahn“ gefahren, die auf einer neuen Trasse durch ein sehr abwechslungsreiches Gelände führt. „Little Bess“ war unsere Zugmaschine, gebaut 1919. Die neue Strecke ist etwa vier Kilo-

meter lang und weist eine anspruchsvolle Steigung auf. Diese wird von Little Bess aber mit einmal Durchschnaufen großartig bewältigt. Allein Armin ist etwas traurig, weil ihm die Kamera aus der Hand gefallen war und das Objektiv jetzt einen Knacks hat und nicht mehr verlässlich arbeitet. Um 16.00 Uhr ist Treffpunkt am Parkplatz, dann wollen wir den „Mountain Wanderer“ noch einmal verfolgen, in der Hoffnung, dass heute das Licht besser ist, beziehungsweise die Verspätung eine Aufnahme nicht gänzlich verhindert. Doch alles läuft recht gut, die Sonne zeigt sich, als es darauf ankommt, an den wichtigen Punkten. Sie beschert uns ein goldenes Streiflicht, so geht unser Tag wahrlich glänzend zu Ende.

Die Zeit auf der Sandstone-Farm vergeht wie im Flug. Zu den weiteren Höhepunkten zählt die Fahrt nach Grootdraai mit der 104 Jahre alten Lok Diana, die 1913 bei Kerr, Stuart & Co. in London und Stoke gebaut wurde und drei Wagen am Haken hat. Zurück geht es mit Lok Lawley Nr. 97 von 1895, die ebenfalls vier Wagen zieht. Wir genießen auch die große Runde im „Mountain Wanderer“. Dampf- und Technikfans finden hier ihr Eldorado.

Sandstone hat sich gelohnt. Unsere zehnköpfige Gruppe hat einen eindrucksvollen Aufenthalt genießen können. Wir haben quasi fünf Tage lang Eisenbahn spielen dürfen. Eine traumhafte Reise, die nach einer Wiederholung schreit. Auch im April 2019 werden die „Stars of Sandstone“ wieder funkeln.

SWR-SENDETERMINE

Samstag: 16.30 Uhr (ab 08.07. um 15.45 Uhr) neue Folge oder Wiederholung

Montag bis Freitag: 14.15 Uhr und 14.45 Uhr Folge aus dem Archiv

Dienstag: 15.15 Uhr „Mit dem Zug durch ...“

17.06.17

16.30 Uhr, Folge 663: Fjorde, Gletscher, Eisenbahnen – Kreuzfahrt durch Norwegen

19.06.17

14.15 Uhr, Folge 662: Der Pinienzapfenzug – Auf wackeligen Gleisen durch die Provence

14.45 Uhr, Folge 659: Mythos Gotthard

20.06.17

14.15 Uhr, Folge 658: Der Shinkansen – Japans eisernes Rückgrat

14.45 Uhr, Folge 656: Auf den Spuren des Orient-Express

15.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug durch Spaniens Norden

21.06.17

14.15 Uhr, Folge 657: Tausend und eine Dampfwolke

14.45 Uhr, Folge 654: Schmalspurvergnügen zwischen Preßnitztal und Fichtelberg

22.06.17

14.15 Uhr, Folge 653: Zug der Wunder – die Tendabahn

14.45 Uhr, Folge 652: Linie 15 – Erinnerungen an Stuttgarts letzte Straßenbahn

23.06.17

14.15 Uhr, Folge 650: Lötschberg – Die Magistrale über die Alpen

14.45 Uhr, Folge 651: Lötschberg – Der neue Tunnel

24.06.17

16.30 Uhr, Folge 648: Bahnnostalgie im Madonnenländchen

26.06.17

14.15 Uhr, Folge 646: Die gute alte Elektrische

14.45 Uhr, Folge 645: Rasende Züge und bimmelnde Bahnen

27.06.17

14.15 Uhr, Folge 644: Dampfromantik in der Abendsonne

14.45 Uhr, Folge 643: Bahnabenteuer Khyberpass

15.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug durch Costa Rica

28.06.17

14.15 Uhr, Folge 642: Erinnerungen an die Federseebahn

14.45 Uhr, Folge 641: Null-Lösung – oder der ganz besondere Modelltraum

29.06.17

14.15 Uhr, Folge 640: Der Mollis – Dampfvergnügen auf 900 mm Spurweite

14.45 Uhr, Folge 639: Schätze aus Amateurarchiven Nr. 28 – Rolf Schlafke

30.06.17

14.15 Uhr, Folge 638: Erinnerungen an ein Idyll – Als Sachsen noch schmalspurig war

14.45 Uhr, Folge 634: Grüner Tee & grauer Rauch – Bahnreise durch Japans Mitte

01.07.17

16.30 Uhr, Folge 689: Die Bahn auf dem Damm – das RTM-Museum in Südholland

03.07.17

14.15 Uhr, Folge 633: Die Karwendelbahn – Von Innsbruck nach München

14.45 Uhr, Folge 632: Rauchzeichen über dem Douro – Bahnschätze in Portugal

04.07.17

14.15 Uhr, Folge 631: Bahnen zwischen Finale und Neubeginn

14.45 Uhr, Folge 629: Auf dem Dach der Welt – Von Peking nach Lhasa per Zug

15.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug durch Graubünden

05.07.17

14.15 Uhr, Folge 628: Des Kaisers Spur – Bahnidylle im Salzkammergut

14.45 Uhr, Folge 627: Salsa, Dampf & Zuckerrohr

06.07.17

14.15 Uhr, Folge 624: Amerikanische Bahnträume

14.45 Uhr, Folge 735: ONTRAXS – oder die Modellbahn-Kleinkunst von Utrecht

07.07.17

14.15 Uhr, Folge 622: Skandinavien in der Speicherstadt

14.45 Uhr, Folge 619: Mit dem Kanarienvogel durch die Pyrenäen

08.07.17

15.45 Uhr, Folge 690: Durch die Schluchten des Zentralmassivs

10.07.17

14.15 Uhr, Folge 617: Verrückt nach Dampf – Ostras Leben für die Eisenbahn

14.45 Uhr, Folge 616: 125 Jahre Schmalspurbahn in Sachsen

11.07.17

14.15 Uhr, Folge 615: Dampf in Hollands Hügelland

14.45 Uhr, Folge 614: Stahlband durch die Bergwüste Argentiniens – Ramal C14

15.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug durch die Highlands

12.07.17

14.15 Uhr, Folge 612: Kohle & Dampf – Eine Landesausstellung in Österreich

14.45 Uhr, Folge 610: Geburtstagsfahrt – 15 Jahre Eisenbahn-Romantik

13.07.17

14.15 Uhr, Folge 607: Zurück nach damals & retour

14.45 Uhr, Folge 605: Lebendige Bahngeschichte

3sat – 13.07.17 Themen-Nachmittag bis 18.30 Uhr

13.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug durch Wales

14.00 Uhr, Folge 772: 200 Jahre Dampfeisenbahn in Leeds

14.30 Uhr, Folge 803: Dampfgeschichten aus Südengland

15.00 Uhr, Folge 686: Mit Volldampf durch die Toskana

15.30 Uhr, Folge 742: Im Trentino Verde durch Sardinien

16.00 Uhr, Folge 763: U Tringhellu – eine Schmalspurbahn auf Korsika

16.30 Uhr, Folge 690: Durch die Schluchten des Zentralmassivs

17.00 Uhr, Folge 632: Rauchzeichen über dem Douro

17.30 Uhr, Folge 716: El Transcantàbrico

18.00 Uhr, Folge 771: Schmalspurvergnügen im Baskenland

14.07.17

14.15 Uhr, Folge 604: Wie in Kassel die stärksten Loks der Welt entstehen

14.45 Uhr, Folge 603: Harzdampf auf neuer Spur

15.07.17

15.45 Uhr, Folge 893: Die Kaeserbergbahn

17.07.17

14.15 Uhr, Folge 602: SOB – die Schweizerische Südostbahn

14.45 Uhr, Folge 601: Romantik per Fahrkarte

18.07.17

14.15 Uhr, Folge 600: Altoona – das Eisenbahnherz von Pennsylvania

14.45 Uhr, Folge 597: Chinas Dampfbahnen

15.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug durch Afrika

19.07.17

14.15 Uhr, Folge 599: Schienenwege durch Afrika

14.45 Uhr, Folge 598: Plan-Dampf-Wolken (4:3)

- 20.07.17**
14.15 Uhr, Folge 595: Modellbahnen mit Pfiff
14.45 Uhr, Folge 594: Die Außerfernbahn
- 21.07.17**
14.15 Uhr, Folge 593: Dampfabschied am Jingpeng-Pass
14.45 Uhr, Folge 592: Eiserne Ladies und rüstige Veteranen – die schöne Schienenwelt der Isle of Man
- 22.07.17**
15.45 Uhr, Folge 609: Ortloffs Ferientipps
- 24.07.17**
14.15 Uhr, Folge 587: Peking-Express – Zugreise durch China an den Baikalsee
14.45 Uhr, Folge 588: Die Transsibirische Eisenbahn – In Chruschtschows Wagen durch Sibirien
- 25.07.17**
14.15 Uhr, Folge 586: Die Schwarzwaldbahn en miniature
14.45 Uhr, Folge 585: Ferrovía Circumetnea – Auf Schmalspur rund um den Ätna
15.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug über den Lötschberg
- 26.07.17**
14.15 Uhr, Folge 576: Von Kartoffelkäfern und Bügeleisen in Letzebuerg
14.45 Uhr, Folge 583: Mit Dampf durch die Ardennen
- 27.07.17**
14.15 Uhr, Folge 581: Zurück nach Damals – Dampfspektakel in den Niederlanden
14.45 Uhr, Folge 580: Amerikanisches Schmalspurmärchen
- 28.07.17**
14.15 Uhr, Folge 579: „Jan Klein“ auf der Spur – Kleinbahnerinnerungen aus Ostfriesland
14.45 Uhr, Folge 577: Le Plandampf
- 29.07.17**
15.45 Uhr, Folge 695: Wüsten, Loks & Dromedare – Bahnabenteuer Marokko
- 31.07.17**
14.15 Uhr, Folge 574: Schuften im Schotterbett – Auf Nachtschicht mit dem Bahn-Bauzug
14.45 Uhr, Folge 573: Von Bahnen, Bergen & Pilgern
- 01.08.17**
14.15 Uhr, Folge 739: Golden Pass Line
14.45 Uhr, Folge 737: Eine Reise ins Schmalspurparadies Wales
15.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug durch Finnland
- 02.08.17**
14.15 Uhr, Folge 736: Baltisches Dieselgewitter
14.45 Uhr, Folge 735: ONTRAXS – oder die Modellbahn-Kleinkunst von Utrecht
- 03.08.17**
14.15 Uhr, Folge 572: Arbeit für drei Generationen
14.45 Uhr, Folge 571 Road to Paradise
- 04.08.17**
14.15 Uhr, Folge 570: Ferien, Dampf und gute Laune
14.45 Uhr, Folge 565: 75 Jahre Glacier-Express
- 05.08.17**
15.45 Uhr, Folge 758: Eisenbahn-Paradies Sacramento
- 07.08.17**
14.15 Uhr, Folge 564: Die Heidekrautbahn
14.45 Uhr, Folge 652: Die blaue Dampflokbibel – Das Leben des Horst Obermayer
- 08.08.17**
14.15 Uhr, Folge 561: Die Kupferzüge vom Rio Blanco
14.45 Uhr, Folge 559: Feldbahnen im alten Steinbruch
15.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug vom Bosphorus bis Bratislava
- 09.08.17**
14.15 Uhr, Folge 558: Der Bernina-Express
14.45 Uhr, Folge 557: Von Triebwagen, Messen und Museen
- 10.08.17**
14.15 Uhr, Folge 556: Schätze aus Amateurarchiven Nr. 27 (mit Dieter Hauschild)
14.45 Uhr, Folge 555: Steirische Schienenstränge
- 11.08.17**
14.15 Uhr, Folge 551: Im Registan durch Usbekistan – Bahnabenteuer Zentralasien
14.45 Uhr, Folge 552: Schienenstrang und Seidenstraße – Durch die Steppen Kasachstans und Usbekistans
- 12.08.17**
15.45 Uhr, Folge 696: Bahnecho vom Königssee
- 14.08.17**
14.15 Uhr, Folge 550: Eisenbahnen – 24 Stunden am Tag (Portrait Soukup)
14.45 Uhr, Folge 549: Der Bananenzug – Auf alten Gleisen durch Honduras
- 15.08.17**
14.15 Uhr, Folge 548: La Trochita
14.45 Uhr, Folge 546: Modellträume – Anlagen zum Verlieben
15.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug durchs Zentralmassiv
- 16.08.17**
14.15 Uhr, Folge 545: Steam-Town USA
14.45 Uhr, Folge 544: Bahn des Propheten – die Hedjazbahn
- 17.08.17**
14.15 Uhr, Folge 542: Kleinod im Thüringer Wald – die Oberweißbacher Bergbahn
14.45 Uhr, Folge 540: Las Vegas in der Speicherstadt
- 18.08.17**
14.15 Uhr, Folge 539: Eugen Kittel – ein schwäbischer Dampflokkonstrukteur
14.45 Uhr, Folge 538: Zeitreise durch die 60er Jahre – Schätze aus Amateurarchiven Nr. 26 (Helmut Bürger)
- 19.08.17**
15.45 Uhr, Folge 697: Helsinki Richtung Osten – Bahnabenteuer Finnland
- 21.08.17**
14.15 Uhr, Folge 536: Sachsens Schmalspurbulle
14.45 Uhr, Folge 535: Gleise in die Ferne – Pinsel, Stift und Eisenbahn
- 22.08.17**
14.15 Uhr, Folge 534: Mit dem Krokodil über den Gotthard
14.45 Uhr, Folge 533: Die Stoomtram von der Zuidersee
15.15 Uhr, 45 Minuten: Mit dem Zug durch die Alpen

Änderungen sind leider immer möglich!

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



Suche Conrad-Hartel-Gleisprofil Nr. 20. 40001, Länge 928 mm, Schienenhöhe 23 mm, bzw. Gleisstücke mehrfach: Nr. 20. w40010, Länge 232 mm. Angebote bitte an: Ortwin Engelke, Tel. 06203-890686, Fax 06203-8390091.

3 DVDs (selbst produziert) über die IGE-Sonderfahrt „90 Jahre 01“ gegen Unkostenbeitrag abzugeben. A. Richter, Tel. 0172-3666774 (m-fr ab 16 Uhr, sa/so 9 bis 20 Uhr), Fax 0371-8081336, E-Mail: bahn.andi@gmx.de

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

Verkaufe div. Spur-G-Artikel: u. a. Bachmann 2truck-Shay; LGB-Artikel: Kühl- u. Tankwagen dt + US, Rhät. Krokodil, div. Güter- und Personenwagen EU + US, LCE; Playmobil-Häuser; Spur-G-Kataloge u. Zeitschriften, z. T. sehr alt. Eine Liste erhalten Sie per E-Mail von Schauder: gardenrailroadfanD@gmx.de

Verkaufe: (Standort München) NOCH-Fertigelände HO „Salzburg“ mit Anbauteil links

„Bahnbetriebswerk“ und Anbauteil rechts „Schattenbahnhof“ auf Alu-Zargen mit Laggies-Gleiswendel und Schattenbahnhof. Gleise Roco-Line gem. Gleisplan vollständig, 29 digitale Weichen. Digitales Rollmaterial (DCC): Roco: DB-01 1062, ICE 2 402 001, ICE 2 402 027, DB-103 164, DB-E-18 06, DB-215 131, DB-101 001, DB-364 930, viele Personen- u. Güterw. Sechsständiger Lokschuppen mit Drehscheibe. Gebäude: Faller/Vollmer, Figuren u. Zubehör, 4 Trafos 40/50 VA, 1 Digitalverstärker 10761, 1 Booster 10765, 1 Bremsgenerator 10779, 4 Digitalrückmelder 10787, 1 Interface f. Rocomotion, LokMaus 2, Kehrschleifenmodul. NP mit Zubehör >10.000 Euro. Fotos vorhanden. Angebote an: sabba44@t-online.de

Biete ca. 14.000 S/W-Fotos DR/DB/Ausland nach Bestellung aus Liste (bitte CD mit FU 1,45 Euro + 2,- Euro f. CD anfordern), Fotos (10x15) z. Zt. 0,40 Euro/Stck. + Porto. Farbfotos (Bild v. Dia) ebenfalls im Angebot, bitte gewünschte Baureihe angeben. Auch Reste an Eisenbahnliteratur vorhanden. Biete auch KB-Original-Farbdias DR/DB/DB AG (auch etwas Ausland) von ca. 1990 bis heute in Ansichtssendungen an. Preis je Dia 0,75 Euro + 1,45 Euro Porto je Sendung, Biete Lokschilder:

Niet (E 42 074, 242 190-7, 143 850-6); Guss-Leichtmetall (92 6502); Deutsche Reichsbahn mit Rand, Guss; DB-Keks, Guss. Alles gegen Gebot. Foto gegen Freiumschlag 0,70 Euro oder per E-Mail. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau, E-Mail: axel.mehnert@gmx.net

Suche: Brekina-Draisine KlV 12 in HO (Conrad). Wer kann helfen? Tel. 02255-959444.

Verkaufe: ca. 650 Modellbahn-Zeitschriften, neuwertig meist kompl. Jahrgänge 1980-2008, ca. 65 Eisenbahn-Kataloge 1965-2004, nur für Selbstaholder, Liste vorhanden; Roco 43030 Glaskasten (100 Euro inkl. 4 Wagen), Roco 43259 Württ. 2025 mit Schnellzugwagen 44096 beleuchtet (250 Euro), Fleischmann 4094 BR 94 (80 Euro) u. 4156 BR 56 (80 Euro). Alfred Denzer, Lindenweg 13, 54484 Maring-Noviant, Tel. 06535-7049, E-Mail: allidenzer@web.de

Verkaufe: Trix 22428 Diesellok BR 132, neu OVP, 200 Euro, 22918 Diesellok BR 218, neu OVP, 200 Euro; Roco 72588 Re 6/6 SBB grün, neu OVP, 160, Euro, Piko 59580-5 Diesellok BR 118, neu, OVP, 100 Euro; Alfred Denzer, Lindenweg 13, 54484 Maring-Noviant, Tel. 06535-7049, E-Mail: allidenzer@web.de

MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Die Themen:

- DR und Kiesverladung
- Baureihe 42 von Märklin

- Pflasterstraße selbst gemacht
- Eisenbahnwelten Kurort Rathen

Best.-Nr. 7553 • 14,80 €

WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN

 <p>Best.-Nr. 7552 € 14,80</p>	 <p>Best.-Nr. 7551 € 14,80</p>	 <p>Best.-Nr. 7550 € 14,80</p>	 <p>Best.-Nr. 7706 € 14,80</p>
---	---	---	---



Modell Bahn TV
Ausgabe 53
Moderiert von Hagen von Orloff

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

Jetzt neu! **14,80 €**

■ Anlagenparade: DR und Kiesverladung
■ Loktest: Baureihe 42 von Märklin

Laufzeit 58 Minuten

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

DVD VIDEO

RIOGRANDE
FILM EXPRESS

Einzigartige Rundfahrten

Mit dem roten Brummer VT 98 unterwegs

Einsteigen bitte! Erleben Sie eine Rundfahrt auf der Augsburger Localbahn. Mit dem Oldtimer-Schienenbus VT98 aus den 1960er Jahren fahren Sie langsam und entspannt durch die Stadt. Die Reise geht durch traditionsreiche Industriestandorte und durch das berühmte Textilviertel mit seinen Fabriken und Arbeiterquartieren aus dem 19. Jahrhundert. Der Zug rollt auf Gleisen, auf denen sonst nur Güterzüge fahren. Er poltert in Schrittgeschwindigkeit über gewaltige, stählerne Brücken. Weit fällt der Blick in die Auenwälder von Lech und Wertach. Wussten Sie übrigens, dass es in Augsburg mehr Brücken gibt als in Venedig? Sie werden erstaunt sein, wie „grün“ die Stadt ist. Die Strecke der Augsburger Localbahn wurde im Jahr 1892 eröffnet und stellte die Verbindung von den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen zu den zahl-

Bahnpark Augsburg

Firnhaberstraße 22c
86159 Augsburg
www.bahnpark-augsburgeu
Öffnungszeiten 2017: Bitte informieren Sie sich auf unserer Homepage über die aktuellen Termine





reichen Fabriken und „Manufakturen“ im Stadtgebiet her. Heute bietet die Fahrt auf der Localbahn ungewohnte und spannende Blicke auf die Stadt.

Termine: (vorbehaltlich der betrieblichen Durchführbarkeit auf dem Streckennetz der Augsburger Localbahn):

Sonntag, 8. Oktober 2017

Sonntag, 15. Oktober 2017

Sonntag, 22. Oktober 2017

Panorama-Fahrten nach Füssen

Reisen Sie mit dem nostalgischen Schienenbus VT98 aus den 1960er Jahren

von der Fuggerstadt Augsburg durch das schöne Allgäu nach Füssen und zurück. Fahrstrecke mit Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten: Augsburg – Bobingen – Schwabmünchen – Buchloe – Füssen und zurück. Sie haben in Füssen rund fünf Stunden Aufenthalt zur Besichtigung der romantischen Altstadt, zum Besuch der Königsschlösser in Schwangau, zum Spaziergehen, Wandern oder zum Besuch der Museen.

Termine:

Samstag, 7. Oktober 2017

Samstag, 14. Oktober 2017

Fahrkarten-Vorverkauf für alle Touren mit dem VT98 ab Montag, 10. Juli 2017:

Infos: www.bahnpark-augsburgeu «



Durchs wilde Usbekistan

Über den **Mittleren zum Fernen Osten** und wieder zurück. Das war das Motto einer **außergewöhnlichen Reise**, bei der – soweit möglich – auf dem Schienen- und Wasserweg der größte Kontinent der Erde „bezwungen“ werden sollte. **Sechs Monate**, von Mai bis Oktober 2016, dauerte das Abenteuer. Hier nun der zweite Teil. Von Thomas Kabisch





Während in Darband rangiert wird, nutzt das Personal von Zug 380 den Aufenthalt zum Fachsimpeln (links). Das Aushängeschild der usbekischen Bahn ist der Talgo-Triebzug „Afrosiyob“, der zweimal täglich zwischen Samarkand und Taschkent pendelt, hier im Bahnhof Samarkand. Fotos: Kabisch



Erst seit wenigen Jahren ist es überhaupt möglich, vom Iran aus auf der Schiene direkt ins nordöstliche Nachbarland, nach Turkmenistan, zu reisen. An zwei Stellen begegnen sich iranische Regelspur- und turkmenische Breitspurgleise. Aber auch in diesem Winkel der Erde ist leider vieles komplizierter als es sein müsste. Die Einreisebedingungen für Turkmenistan dürften für Mitteleuropäer zu den schwierigsten der Welt gehören. Lediglich ein Fünf-Tage-Transitvisum ist für Individualreisende möglich, und selbst dieses wird häufig ohne Angaben von Gründen verweigert, so auch bei mir. Damit war eine Schienendurchquerung des wahrscheinlich exotischsten Landes der Region nicht möglich. Was blieb, war ein Überflug vom Iran direkt nach Taschkent, Usbekistan, dem nächsten Land östlich von Turkmenistan. Usbekistan-Touristen führt der Weg meist zu den historischen Kulturstätten in Samarkand, Buchara oder Chiva. Orte, an denen deutlich wird, dass die zentralasiatischen Länder ähnliche Wurzeln wie der Iran oder die anderen islamischen Staaten in dieser Region haben, auch wenn im 20. Jahrhundert die Unterschiede kaum größer sein könnten. Und so ist auch in Usbekistan wie in den meisten Gebieten Zentralasiens Russisch bis heute das Esperanto der Völker.

Wie in keinem anderen zentralasiatischen Land spielt die Eisenbahn eine wesentliche Rolle. So ist es problemlos möglich, fast alle sehenswerten Stätten per Bahn zu erreichen. Insgesamt 4669 km lang ist das usbekische Breitspur-Schiennetz, mehr als die Hälfte davon ist elektrifiziert. In den vergangenen Jahren hat die usbekische Bahn einen gewaltigen Investitionsschub bekommen, augenscheinlichstes Ergebnis ist der vor einiger Zeit zwischen Samarkand und Taschkent aufgenommene Hochgeschwindigkeitsverkehr unter der Bezeichnung „Afrosyrob“.

Zudem entstanden einige Neubaustrecken in den letzten Jahren, vor allem zur Vermeidung von Transitfahrten durch die Nachbar- »

Durch die spektakuläre Gebirgslandschaft des Hisar-Gebirges führt die Neubaustrecke Richtung Termiz. Hier bei Boysun stehen schon die Fahrleitungsmasten. Ein Güterzug schlängelt sich in diesem Abschnitt talwärts.



Durch einen engen Felseinschnitt kämpft sich bei Darband eine UzTE16M3 auf dem steilsten Streckenstück mit einem schweren Güterzug bergwärts. Die 2009 eröffnete Bahnlinie soll zu den steilsten der Welt zählen.

länder, war das Netz doch durch die „neuen“ Grenzen in mehrere Teile zerfallen. Beim Bau dieser Strecken mussten zum Teil schwierigste topographische Herausforderungen bewältigt werden. So entstand im Südwesten des Landes eine spektakuläre Gebirgsbahn, die natürlich unbedingt besucht werden sollte. Und damit stand auch schon der Plan für die Erkundung Usbekistans: Zunächst sollte es in die historischen Städte Buchara und Samarkand gehen, natürlich per Bahn, und dann in die Berge.

In Taschkent führt der Weg zunächst zum festungsartig gesicherten Bahnhof. Usbekistan ist in der Vergangenheit mehrfach Opfer von Anschlägen geworden, dies hat zu einer ständigen massiven Polizeipräsenz an vielen öffentlichen Orten geführt, nicht nur am Bahnhof. In der großen Fahrkartenhalle gibt es viele Schalter und viele Schlangen, genau so, wie man sich das vorstellt. Der Reiseführer hat allerdings einen Tipp: die „Hall of Luxury for Rail Passengers“, ein vielversprechender Name. Dahinter verbirgt sich eine Art Lounge mit einem Tresen, hinter dem der resolute Prototyp der „sowjetischen Fahrkartenverkäuferin“ schlechthin sitzt. Aber eben ist man auch hier ratlos, denn: „Komputer ne rabotajet“ (Der Computer arbeitet nicht).

Eine Stunde später kennen sich die umstehenden, wartenden Reisenden schon ganz gut, dann geht es endlich weiter. Doch nun kommt die Stunde von „Mest njet“ (keine Plätze frei). Nach einigen erfolglosen Anfragen findet sich aber schließlich im Nachtzug

nach Buchara noch ein freies Bett für die Nacht. Einige Stunden später heißt es „Boarding!“, natürlich nicht ohne vorher nochmals Passkontrolle und Gepäckdurchleuchtung überstanden zu haben. Im Abteil: eine Familie, die sogar englisch spricht. In dieser Sprache kann ich mich einfacher verständigen als auf Russisch, aber das wird auf dieser Reise hoffentlich noch besser werden.

Bucharas lange Geschichte

Am nächsten Morgen endet die Fahrt am gerade im Neubau befindlichen Bahnhof von Buchara, weit draußen vor den Toren der Stadt. Zwei Backpacker stehen nach der Ankunft des Zuges auf dem riesigen staubigen Bahnhofsvorplatz, nachdem die Einheimischen in alle Richtungen verschwunden sind. Der „andere“ nennt sich James und ist so ganz das Gegenteil von dem, was ich mit James assoziiere: James kommt aus Shanghai und will ausgerechnet nach Afghanistan, nachdem er alle anderen Länder Asiens schon besucht hat. Respekt!

Buchara hat eine lange ereignisreiche Geschichte. Sein riesiges uraltes Zentrum aus der Zeit der ersten usbekischen Dynastien im 15. und 16. Jahrhundert kündigt von einer Ära, in der es die Hauptstadt des Landes war. Zudem thront eine mächtige Zitadelle vor den Toren der Stadt. Gerade findet auch das „Silk & Spices



Festival“ statt, das eindrücklich daran erinnert, dass wir uns hier an der berühmten Seidenstraße befinden.

Nach zwei Tagen in geselliger Runde unter zahlreichen Backpacker-Touristen soll es weitergehen. Wie ich denn auf die verrückte Idee käme, für einen Zug morgen früh erst am Nachmittag des Vortages ein Bilet kaufen zu wollen? Vom Verkäufer eines nahe gelegenen Reisebüros werde ich förmlich abgekanzelt, bevor er sich bereit erklärt, doch noch einmal das Express-Terminal anzuwerfen – natürlich nur gegen eine „kleine“ Extraservice-Gebühr in Höhe von 100 % des eigentlichen Fahrpreises. Der ist auf dem Ticket aber dank schwacher Tinte kaum zu lesen, so merke ich das leider etwas zu spät.

Am anderen Morgen steht am Bahnhof der Tageszug mit dem Namen „Sharq“, also „Hai“, bereit, der Buchara mit Samarkand und Taschkent verbindet. Er ist elf Wagen lang, es führt eine TEP70BS, also eine recht neue Diesellok aus russischer Produktion. James ist wieder mit dabei, unsere Tickets verweisen auf den letzten Wagen. Laut Anschrift hat dieser „Mest 39“ (39 Plätze), damit drei mehr als der im Langstreckenverkehr übliche Kupe-Wagen mit acht mal vier Betten. Das hier ist aber ein echter Sitzwagen mit Abteilen, im Breitspurnetz ist das immer noch eine Besonderheit. In unserem Abteil machen wir Bekanntschaft mit einem Mitreisenden, der morgens um acht Uhr bereits eine 1,5l-Flasche Bier halb geleert hat und uns ständig in irgendwelche Gespräche reinziehen will, das ist etwas anstrengend. Aber irgendwann in der Mitte der Strecke hat auch das Zugpersonal dies mitbekommen

Auf dem Weg von Taschkent nach Termiz arbeitet sich die lange Wagenkette von Zug 380 durch das Hisar-Gebirge und durchfährt dabei zahlreiche Bögen.

und findet für uns ein anderes Abteil. Beim Blick aus dem Fenster sieht es so aus, wie man sich die Steppe vorstellt, die den Großteil Usbekistans einnimmt: flach bis zum Horizont und staubtrocken. Wobei immerhin noch ein wenig Grün das Grau/Braun auflockert, vermutlich ein Tribut an den Frühling.

Usbekistan gilt als einziger nennenswerter doppelter Binnenstaat der Erde, so nennt man Länder, die keine eigene Küste haben und wiederum nur von ebensolchen Binnenstaaten umgeben sind. Gleichzeitig ist Usbekistan Anrainer des Aral-Sees, der ja auch zum Symbol eines Nicht-Sees geworden ist, seitdem für die extensive Bewässerung riesiger Baumwollplantagen sein Wasserhaushalt nachhaltig gestört wurde. Trotz vielfältiger Bemühungen in den letzten Jahren schrumpft der heute schon auf ein Bruchteil seiner Größe reduzierte See noch immer.

Die Masten stehen schon

Auf der Eisenbahn ist alles im Bau, die Fahrleitungsmasten für die Elektrifizierung bis Buchara stehen, bis zum Abzweigbahnhof sind die Fahrleitungen schon montiert. Gegen Mittag erreichen wir Samarkand, auch hier ist der Bahnhof ein Neubau. Ein paar Tage sind wieder für den Besuch der größten Sehenswürdigkeiten »

Impressionen aus Usbekistan



Augenschmaus Auf dem „Silk & Spices Festival“ in Buchara herrscht ein buntes Treiben, auf zahlreichen Ständen werden exklusive Gewürze feilgeboten.



Holzklasse für Nahverkehr Die Landbevölkerung aus Darband und Boysun nutzt den Vorortwagen des Nachtzuges 380, um nach Termez zu gelangen.



Märchenhaft Der Registan in Samarkand ist das wohl bemerkenswerteste Ensemble islamischer Architektur in Usbekistan. Die kunstvollen Bauten zählen zu den touristischen Höhepunkten Usbekistans.



Im weichen Sonnenlicht Nach durchgeführter Nacht gibt es am Morgen in Darband eine kleine Pause, in der sich die Reisenden aus dem Zug 380 ein wenig die Beine vertreten können. Fotos: Kabisch

eingepplant. Um den Registanplatz versammeln sich drei Madrasas und eine Moschee, entstanden in der Hochzeit der Timur-Dynastien, die heute das touristische Aushängeschild Usbekistans darstellen und die man auf alle Fälle schon mal gesehen haben sollte. Beeindruckend.

Ein paar Tage später fährt wie jeden Abend der Zug 380 nach Termez in Samarkand ab. Termez liegt im äußersten Süden Usbekistans an der afghanischen Grenze. Der Zug rollt dabei über die spektakuläre Neubaustrecke durch das Hisar-Gebirge.

Als ich am frühen Morgen im Abteil aufwache, sind wir bereits inmitten einer imposanten Gebirgslandschaft unterwegs. In den Kurven der neugierige Blick nach vorne: eine Dreifachlok mit der kryptischen Bezeichnung UzTE16M3 mit 18 Achsen. Und nach hinten: nochmals sechs Lokachsen, eine schiebende TEM2. Mehr Loks hat kaum ein Reisezug auf dieser Welt zu bieten.

Die Strecke ist derzeit das Juwel der usbekischen Bahn. Erst 2009 eröffnet, ermöglicht sie es, Turkmenistan auf dem Weg nach Duschanbe und Termez zu umgehen. Das Ergebnis dieser „politischen“ Trassierung ist eine der wohl steilsten Hauptbahnen der

Welt. Ein fast 2000 m hoher Pass muss überwunden werden, die historische Trasse hingegen verlief relativ eben. So kämpft sich der Zug durch Haarnadelkurven und über zahlreiche gewaltige Brücken bergwärts. Nach dem Brechpunkt in Okrabot werden die Qualmschwaden der Loks kleiner, es geht nun merklich abwärts. Bald wird es sich hier allerdings gänzlich ausgequalmt haben, denn die Fahrleitungsmasten stehen auch hier schon zum Großteil. Noch aber herrscht König Diesel. Darband ist offensichtlich der Betriebsmittelpunkt und hat ziemlich viele Gleise.

Nun sind wir auch ein Vorortzug geworden, denn am Zugende wurden zwei Holzklassen eingereiht, die im Süden dem Lokalverkehr dienen. Es gibt hier keine gesonderten Personenzüge. Boysun, der nächste Bahnhof im Nichts, ist mein Ziel. Aber das Nichts täuscht, Boysun ist der größte Ort weit und breit. Da wie so oft das Zentrum nicht genau dort liegt, wo der Bahnhof ist, wird die 15 km lange Zubringerstrecke zum Ort und damit zum Hotel in einem alten roten Lada-Taxi zurückgelegt. Sehr stilvoll.

Für mich wird Boysun das „wahre“ Usbekistan, fernab von großen Städten und offizieller touristischer Vermarktung. Hier ist alles

noch so, wie man es in Zentralasien erwartet: Das Zentrum des Ortes ist der Basar, das Fladenbrot wird auf der Straße gebacken, den öffentlichen Personenverkehr erledigen Sammeltaxis, die meist noch aus der Zeit der Sowjetunion stammen. Genial. Hier könnte ich es länger aushalten, aber wie heißt es so schön: Die Karawane muss immer weiter ziehen. Denn auch bei einem Zeitbudget von fast sechs Monaten bleibt nicht viel Muße, zumindest nicht in dieser Erdenregion: Ständig gibt es Fristen zu beachten. Konkret läuft das Usbekistan-Visum in zwei Tagen ab, das von Tadschikistan (dem nächsten Ziel) auch schon zehn Tage später. Ein zweiter Zug verbindet an ungeraden Tagen Taschkent und Samarkand mit der tadschikischen Grenze, in Boysun stoppt er morgens auf dem Weg nach Süden.

Ein großer Rucksack mobilisiert offensichtlich selbst die bisher weitestgehend an Smalltalk interessierte Hinterlandmiliz am Bahnhof von Boysun, die mich nach mehreren Tagen vor Ort nun eigentlich kennen sollte. Heute geht es in die Nebenräume, um dort „registriert“ zu werden. Jetzt, wo es hier nichts mehr zu registrieren gibt. Aber welche Höhepunkte hat man sonst als Bahnhofspolizist „in the middle of nowhere“?

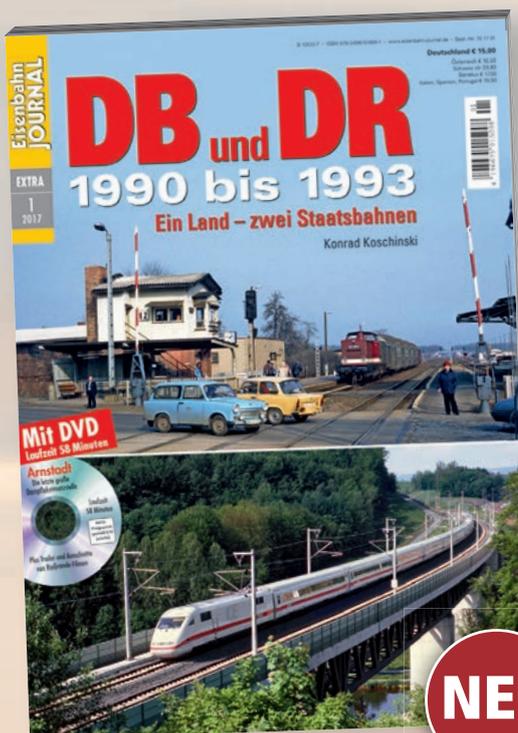
Wenig später am Bahnsteig, der Zug ist eingefahren: An die zehn Mütterchen aus Boysun besteigen ohne Ticket einen Platzkart-nij-Wagen (Großraumliegewagen). Mich und natürlich nur mich

fragt der Wagenbetreuer nach dem „Dokument“ und meint damit die Fahrkarte. Diese hatte man mir am Vortag am Schalter allerdings nicht ausstellen wollen, da es mit Fahrkarte doch viel teurer sei als ohne. Zum Glück ist aber auch der Schalterbeamte, also der „Nicht-Verkäufer“ vom Vortag, anwesend. So darf ich doch noch einsteigen und wie alle anderen für die angekündigten 5000 Som (0,80 Euro) „Handgeld“ die dreistündige Fahrt genießen.

Wie immer versucht man, mich in die Konversation mit einzubeziehen. Als mein Sitznachbar erfährt, dass ich aus Deutschland komme, ist das Thema schnell bei Hitler, leider bis heute in vielen Ländern die erste Assoziation mit „Germanija“. Gerne hätte ich ergründet, warum er diesen Herrn „choroscho“ (gut) findet. Doch dafür reichte mein Russisch nicht aus. Vielleicht auch besser so. Denn mit den Freund-Feind-Beziehungen ist das alles nicht so einfach, das hatte ich schon im Iran gelernt.

In Kurkumgan zweigt die Strecke nach Termiz ab. Hier wird Kopf gemacht und dann geht es mehr oder weniger nordostwärts in einem weiten Tal meist geradeaus. In der Ferne grüßt das, was mich nach Tadschikistan zieht: die schneebedeckten Berge. Hier im Norden des Landes sind es die eher „harmlosen“ Fan- und Zerafshan-Gebirge, die „nur“ 5000er ihr Eigen nennen. Dafür hätte es kein Tadschikistan-Visum gebraucht. Doch im Inneren des Landes gibt es ganz andere Höhen. Mehr dazu im nächsten Teil. «

EIN LAND – ZWEI STAATSBAHNEN



Nach dem Fall der Mauer im November 1989 nahm der Verkehr auf den Eisenbahnmagistralen zwischen West und Ost deutlich zu. Mehrere durch die innerdeutsche Grenze unterbrochene Schienenverbindungen wurden wiedereröffnet. In die ereignisreiche Zeit fielen auch der Start des ICE-Verkehrs, die rasante Ausweitung des InterRegio-Netzes und die Einführung von Neigetechnik-Triebzügen in Nordbayern. Dagegen hieß es vom Zuckerrüben-Transport ebenso Abschied zu nehmen wie von gewohnten DR-Baureihenbezeichnungen und den letzten Altbau-Elloks. Das neue EJ-Extra lässt die Epoche zwischen Maueröffnung und Verschmelzung der vormaligen Staatsbahnen DB und DR zur DB AG Revue passieren. Viele erstmals veröffentlichte Fotos dokumentieren eine unglaubliche Vielfalt an Fahrzeugen und Einsätzen, wie sie schon kurze Zeit später der Vergangenheit angehören sollte.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „Arnstadt – die letzte große Dampflokeinsatzstelle“ (Laufzeit 58 Minuten)

Best.-Nr. 701701 | € 15,-

Gold und gute Laune

Die Prämierung der besten **Modellbahn- und Zubehörprodukte** des Jahres 2016 fand in der Vulkan-Eifel statt, bei der **Brohltalbahn**. Zum Auftakt ging es dampfend hinaus ins Grüne.

Von Ilona Eckert



Die Sponsoren der Leserpreise (Gutscheine für Einkauf/Reise) und die glücklichen Gewinner (links). Neben der 11sm posierten die Vertreter der belobigten Modellbahn-/Zubehörhersteller. Das Foto oben zeigt die komplette Festgesellschaft im Bahnhof Niederzissen. Fotos: Tiedtke (6), Driehelt

Eine gut gelaunte Schar war in Burgbrohl in den Sonderzug eingestiegen: Mitarbeiter der VGB Verlagsgruppe Bahn und geladene Gäste aus der Modellbahnindustrie. Zunächst ging es nach Brohl, wo die Lesergewinner zustiegen. Eine heitere Stimmung prägte das Geschehen von Anfang an. Munteres Geplauder erfüllte die historischen Wagen, deren Beförderung nun die bahneigene Mallet-Lok 11sm übernommen hatte. In der Station Niederzissen gab es für alle Gäste die Möglichkeit, das „Zugtier“ aus der Nähe zu bestaunen und abzulichten.

Von Jahr zu Jahr entwickelte sich die VGB-Veranstaltung „Das Goldene Gleis“ zu einem immer beliebter werdenden Forum, bei

dem Hersteller, Leser/Kunden und Vertreter der VGB-Fachpresse in angenehmer Atmosphäre zusammenkommen können. Auch diesmal hatte sich die VGB wieder einen engagierten Partner für die Veranstaltung ausgesucht: die Brohltalbahn, eine meterspurige Privatbahn, die um 1900 von der heimischen Industrie initiiert worden war, um die vulkanischen Steine und Erden aus dem Brohltal abzutransportieren. Entsprechend interessant fielen auch die Erklärungen aus, die von den Brohltaler Eisenbahnern in ihren schicken Uniformen den aufmerksam lauschenden Gästen vorgelesen wurden. So erfuhr jeder bei der Fahrt auf der rund 18 km langen Strecke zwischen Brohl und Engeln viel Interessantes, bei-



spielsweise dass die Häuser der Gegend häufig aus Vulkangestein, den „Krotzen“, errichtet wurden, erkennbar an den dunklen, unverputzten Sockeln oder Fassaden. Es ging an alten Phonolith-Steinbrüchen und ehemaligen Vulkankratern vorbei, durch eine teils dicht bewaldete, aber auf jeden Fall grüne Landschaft.

In der großen Halle am Endbahnhof Engeln fand nachmittags schließlich die Prämierung statt. Hagen von Ortloff moderierte die Veranstaltung wieder gewohnt humorvoll und nannte auch die Zweit- und Drittplatzierten. Die Vertreter der Fachzeitschriften hielten jeweils eine kurze Laudatio und baten die Gewinner aufs Podium. Mit dem Goldenen Gleis in der Hand bedankte sich ein jeder vor allem auch bei den Lesern: „Ansporn“ sei deren Votum und auch eine schöne „Bestätigung“ für alle Mitarbeiter, die für das

Gelingen der prämierten Produkte beigetragen hätten. Die Leser der VGB-Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, ZÜGE, EISENBAHN-JOURNAL, MIBA, DIGITALE MODELLBAHN) hatten mit ihrer Stimmabgabe für das ihrer Meinung nach jeweils beste Produkt in 19 Kategorien die Gewinner der Goldenen Gleise bestimmt. Und einige hatten auch selbst gewonnen. Drei von ihnen kamen durch das Losglück in den Genuss eines Reise-/Waren-Gutscheins, gesponsert von IGE-Erlebnisreisen, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickardt und Conrad Electronic. Etliche weitere konnten bei der Preisverleihung dabei sein. Alles in allem bot die Brohltalbahn eine wunderbare Kulisse für eine fast schon familiäre Feier. Eine Liste der prämierten Produkte finden Sie unter: www.vgbahn.de/goldenesgleis2017.php4 «



Siegerlächeln Brawa, vertreten durch Patricia Badaia/Nils Hirche, erhielt ein Goldenes Gleis u.a. für die DB-E-Lok 175 in H0, Stefan Alkofer (MEB) gratulierte. Auhagen war mit seiner TT-Fabrik siegreich, Tobias Pütz (Digitale Modellbahn) überreichte das Goldene Gleis an Ute Hofmann-Auhagen und Michael Hofmann. Klaus Eckert (ZÜGE) freute sich mit Uwe Müller und Wolfram Bächle über die Trophäe für die DB-BR 95 in H0. Wolfgang Schumacher (Eisenbahn-Romantik) übergab dem Märklin-Team ein Goldenes Gleis für den vierachsigen K.P.E.V.-Abteilwagen in Spur 1. (v.l.n.r)



Clubmodell 75 1102: Märklin-Insider und Trix-Club-Mitglieder können eine komplett neu entwickelte H0-Miniatur der Tenderlok bestellen.

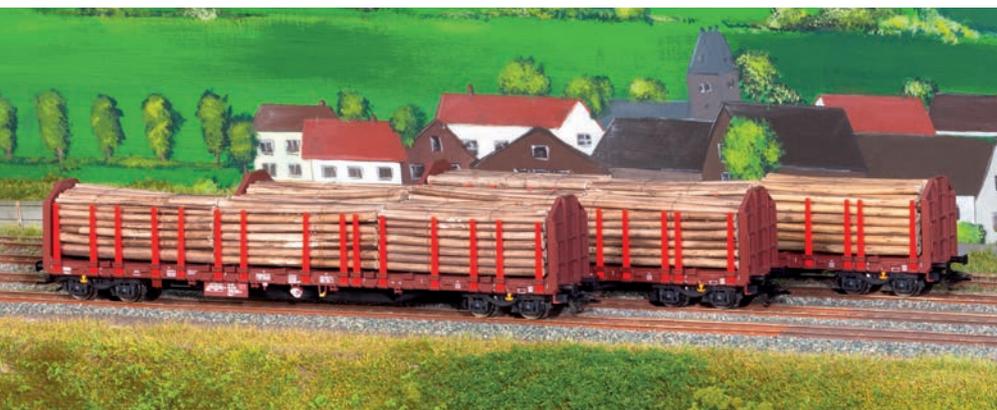


Container-Tragwagen in H0 von Märklin. Die beiden Modelle sind ab Werk jeweils mit zwei Container-Attrappen beladen. Alle Fotos: Eckert

Märklin: Clubmodell

Als filigrane Metallkonstruktion präsentiert sich das neu konstruierte Mfx-Modell einer Tenderlok der Baureihe 75.4 (ehemals bad. VIc) im Betriebszustand um 1958. Passend zum H0-Clubmodell (Märklin: Art.-Nr. 39753; Trix: 22793) bieten die Göppinger auch ein Dreier-Set mit Umbauwagen an. Serienmäßig sind diese mit einer LED-Innenbeleuchtung

Beladene H0-Rungenwagen von Märklin im Dreierpack. Mit dabei: passende Echtholz Bündel.



und trennbaren stromführenden Kuppungen ausgestattet (ein Wagen mit Schleifer). Für die Freunde der modernen Güterbahn wurden ebenfalls interessante Modelle aufgelegt: In der Packung 47047 sind drei Roos 639 der DB AG mit Steckungen enthalten, passende Stammholzbündel gibt es ab Werk dazu. Mit den ebenfalls jüngst erschienenen Containertragwagen der Baurt Sgns bzw. Sgns 114 lässt sich schon ein rich-

tiger Epoche-VI-Zug zusammenstellen. Modell 47059 hat einen Privatwagen der Firma Touax (registriert in Deutschland) zum Vorbild und ist ab Werk mit zwei 20-Fuß-Boxcontainern der Spedition Maersk beladen. Modell 47064 trägt zwei Hoyer-Tankcontainer und gibt einen Privatwagen der schweizerischen AAE Cargo AG (vermietet an Green Cargo) wieder, registriert in Schweden. Beide Metallmodelle zeigen wegen ihres hohen Gewichts sehr gute Laufeigenschaften. Weitere Anhängsel für Epoche VI bilden die Großraum-Schiebewagen der Bauart HabbiInss (48059-01 bis -03). Jeder einzelne trägt einen Werbeslogan der Schweizer Post in einer der drei eidgenössischen Hauptsprachen (Deutsch, Italienisch, Französisch).

Roco: 151-Zebra

Als Lokomotion-„Zebra“ rollte die 151 074 mit werkseitig eingesetztem Lokführer



Schweizer Postwagen: H0-Großraum-Schiebewandwagen als Dreier-Set von Märklin (Epoche VI).



Neues Roco-Zebra: die 151 074 aus dem Fuhrpark von Lokomotion in H0.



Die E-Lok 9463, eine Formneuheit von Egger-Bahn, erhielt ab Werk dezente Alterungsspuren.

Ravennaviadukt von NOCH: Es ist modular aufgebaut und besteht aus Struktur-Hartschaum.



auf die H0-Gleise. Das mit Fünfpol-Motor, zwei Haftreifen und Allachsantrieb ausgerüstete Modell ist in drei Versionen erhältlich: AC digital mit Sound (79439), DC stumm mit PluX22-Schnittstelle (73438), DC digital mit Sound (73439).

Egger-Bahn: E-Lok

Erstmals präsentiert der schweizerische Inhaber der Marke Egger-Bahn, der die kleinen Feldbahnmodelle in 1:87 mit optimiertem Innenleben produziert, eine elektrische Lok. Standardmäßig mit einem Maxon-Motor ausgestattet und in feinsten Messingguss-Technologie gefertigt, kann das 90g schwere Maschinen auch längere Züge befördern. Dank des funktionsfähigen Dachstromabnehmers von Sommerfeldt ist zudem ein echter Oberleitungsbetrieb möglich.

NOCH: Ravennabrücke

Das imposante Vorbild, ein Steinviadukt mit neun Bögen und 20m Bogenweite, steht im Schwarzwald (Höllentalbahn) und wurde in den Jahren 1926 bis 1928 errichtet. NOCH entwickelte das Modell (Art.-Nr. 58675) in Zusammenarbeit mit Roco-Fleischmann, von dort kommen dieses Jahr auch passende Modelle (Baureihe 85). Das Viadukt besteht aus Struktur-Hartschaum und ist modular aufgebaut, sodass es sich an die Gegebenheiten der jeweiligen Anlagen-Landschaft anpassen lässt. Als Ergänzungsteile sind ein Brückenbogen (Art.-Nr. 58677) und ein Pfeiler (58676) einzeln erhältlich. «

Buongiorno im EC Tiziano

Stilvoll reisten Passagiere **in den 1990er Jahren** mit dem Euro City „Tiziano“ von **Braunschweig nach Milano Centrale**. Die Wagen gibt es als passende Epoche-V-Modelle von Märklin. In der Werkstatt von Andreas Mock wurden sie mit Details ausgestattet. Von Klaus Eckert

An Bord des „Tiziano“ geht es geschäftig zu: Im Speisewagen hört man, wie ein junger Fahrgast sein Frühstück bestellt oder der Ruf nach einem Getränk durch den Wagen schallt. Mittendrin der Kellner und das Küchenpersonal, die bemüht sind, die Bestellungen schnellstmöglich umzusetzen. Der im Wagen verbaute Mfx-Decoder sorgt für die authentische Soundkulisse im Schnellzug. Auch andere Funktionen wie die LED-Innenbeleuchtung der Tischlampen im Speisewagen sind zuschaltbar. Realistisch wirken die Wagen außerdem dank der ab Werk eingebauten Inneneinrichtungen. Diese wirken in ihrer Einfarbigkeit ein wenig schlicht und sollen daher optisch ein bisschen verfeinert werden. Wir haben dem Modellfahrzeugexperten Andreas Mock in seiner Werkstatt besucht und ihm bei der Arbeit am „Tiziano“ über die Schulter geschaut.

Mit Pinsel und Farbe

Damit alle Bereiche für die Farbbearbeitung gut zugänglich sind, werden die Wagen in ihre Einzelteile zerlegt. Das geht recht unkompliziert und ist in ein paar Minuten geschehen. Zunächst wird der Wagenkasten abgebaut, dann wer-

den die Klarsicht-Fensterbänder entnommen. Anschließend ist die Inneneinrichtung abzuheben. Wer will, kann noch weiter gehen, sprich die Bodengruppe mit Rahmen und Fahrgestell zerlegen, um beispielsweise die Drehgestelle zu altern. Wir konzentrieren uns jetzt allerdings auf die farbliche Gestaltung der Inneneinrichtung. Zunächst sollen die Sitze und das Abteil in der 2. Klasse ein neues Farbleid erhalten. Werkseitig »

Am herbstlichen Säckelehnen-Viadukt der Gotthardbahn zeigt sich der nordwärts fahrende EC Tiziano dem wartenden Fotografen. Sehr gut macht sich die Re 6/6 vor dem eleganten Zug der Epoche V.



Eben erreicht der EC die maßstäblich nachgebildete Mittlere Meienreussbrücke auf der (Modell-)Gotthardbahn. Der von Märklin für die Wagen gewählte Maßstab 1:93,5 ist ein sehr guter Kompromiss, denn in 1:100 wirken Schnellzüge weitaus weniger realistisch.





Mit Farbe und Pinsel Die Wagen der 1. Klasse erhalten cremeweiße Schonbezüge für den Kopfbereich. Diese werden mit einem feinen Pinsel aufgemalt (1). Ebenfalls mit dem Pinsel werden die farblichen Verbesserungen in den Wagen der 2. Klasse vorgenommen. Die Sitze sind bis auf den Kopfbereich grün zu bemalen und die Armlehnen erhalten einen braunen Anstrich (2). Nun sind die Vorhänge für die 1.-Klasse-Wagen an der Reihe; in der 2. Klasse gab es schlicht und ergreifend keine. Die Vorhänge werden aus Zweikomponenten-Epoxy-Knetharz geformt, azurblau angemalt (3) und schließlich mit Sekundenkleber im Wageninneren befestigt (4). Fotos: Andreas Stirl



Beim Vorbild kam der Zug zwischen Braunschweig und Milano Centrale zum Einsatz. An manchen Tagen wurde er aus bis zu 14 Wagen gebildet. Dies überfordert natürlich den Modellbahner. Wir haben uns für neun H0-Wagen entschieden, das schaut schon sehr gut aus. Alle Fotos: Eckert

wurde das gesamte Interieur in Safrangelb gefertigt. In einem ersten Arbeitsschritt lackiert Andreas Mock den Fußboden in Graphitgrau. Hier ist sauberes Vorgehen gefragt, besonders innerhalb der Sitzreihen. Danach lackiert man die Rückseiten der Sitze mit nussbrauner Farbe. Dazu verwendet Andreas Mock einen feinen Pinsel. Außerdem färbt er die Sitze mit hellem, sattem Grün ein. Die Polster der Armlehnen erhalten wiederum einen nussbraunen Anstrich.

Weiter geht es mit einem anderen Detail an Bord: den Toilettentüren im Eingangsbereich. Diese sollen in Ozeanblau lackiert werden. Dafür klebt Andreas Mock sie außen mit Maskierband ab, damit keine Farbe an die Wände rings um die Türen spritzt. Ein Tipp des Experten: Hier sollte man unterhalb der Türen einen Streifen Maskierband überstehen lassen. So kann das Klebeband nach der Arbeit mit einer Pinzette einfach gepackt und abgezogen werden.

Vorhänge müssen sein

Als Nächstes folgt ein Abstecher in die 1. Klasse. Die komplette Inneneinrichtung wird dort in einem hellen Sandton

eingefärbt. Andreas Mock nutzt dafür eine Airbrush-Pistole; so wird die Farbe überall gleichmäßig aufgetragen. Man achte beim Arbeiten mit Farblacken und insbesondere, wenn die Airbrush zum Einsatz kommt, darauf, den Raum gut zu belüften. Am besten sollte man zusätzlich eine Schutzmaske tragen.

Nach der Lackierung erhalten die Sitze ein Finish in Rot. Dazu verwendet Mock wieder die Airbrush. Zuvor sollten die Seitenwände mit Klebeband abgedeckt werden. Nachdem die rote Farbe voll-

ständig getrocknet ist, bildet Mock noch die Kopfpolsterschoner der 1.-Klasse-Sitze mit Cremeweiß nach.

Schließlich kommt noch ein besonderes Detail hinzu: Die 1. Klasse wird mit Vorhängen ausgestattet. Diese lassen sich aus Zweikomponenten-Epoxy-Knetharz (z.B. von der Firma Magic Sculp) formen. Das Knetharz wird im Verhältnis 1:1 mit

Der Aufwand hat sich gelohnt. Mit einer 120.1 als Zuglok ist der EC auf der Rheinstrecke unterwegs. Die Fahrgäste genießen die Reise in dem schönen Märklin-Zug.





Innenleben Wie langweilig würde doch der EC aussehen, wäre er nicht dezent gealtert und natürlich mit Figuren besetzt. Vor allem die farbliche Gestaltung der Inneneinrichtung macht sich richtig gut. Das ist zwar in der Tat eine recht aufwendige und zeitlich intensive Arbeit, das Ergebnis ist aber ein feiner Lohn. Auch die Vorhänge in der 1. Wagenklasse geben dem Wagenverband noch das berühmte „i-Tüpfelchen“.

dem passenden Härter vermischt, indem zwei gleichgroße Kügelchen geformt und diese zusammengeknetet werden. Anschließend rollt Andreas Mock das Harz zu einem Würstchen und schafft mit verschiedenen Hilfsmitteln wie Bastelmesser oder Stichel das typische Aussehen und die Struktur der Vorhänge. So entstehen die Form und der Faltenwurf. Für ein abwechslungsreiches, realistisches Erscheinungsbild sollte man dabei zwischen offenen und zusammengebundenen Vorhängen variieren. Etwa zwölf Stunden lang dauert es, bis das Knetharz komplett ausgehärtet ist. Sind die Teile beim Bearbeiten zu dick geraten, empfiehlt Andreas Mock, die Rückseite abzuschleifen, indem man sie über ein Schleifpapier reibt. Die fertigen Vorhänge bekommen zum Schluss einen

Anstrich in Azurblau. Hierfür nutzt Mock wieder einen feinen Pinsel. Um die Kontraste am Dach besser herauszuarbeiten, lackiert Andreas Mock dieses mit hellem Grau. Hier kommt erneut die Airbrush-Pistole zum Einsatz. Der Wagenkörper wurde vor der Farbbehandlung seitlich mit Klebeband abgedeckt, damit die Seitenwände sauber bleiben. Anschließend wird Dark Wash (von MIG) mit der Airbrush am Dach aufgetragen. Diese Farblösung nimmt Andreas Mock mit Hilfe eines Pinsels und etwas Verdünner teilweise wieder ab und erzielt auf diese Weise eine optische Alterung. Zudem zeichnen sich die Details auf dem Dach nun besser ab. Sobald alles getrocknet ist, werden die Wagen inklusive der neuen Details wieder zusammengesetzt. Zunächst finden

die durchsichtigen Fensterbänder wieder ihren Platz im Inneren des Wagenkastens. Danach klebt Andreas Mock die fertigen Vorhänge mit Sekundenkleber ein. Dazu nutzt er eine Pinzette. Die Vorhänge sollten nicht zu lang sein, sprich nicht bis unterhalb der Fenster reichen. Zu lange Exemplare müssen gegebenenfalls entsprechend gekürzt werden.

Reisende steigen zu

Bevor der Wagen weiter zusammgebaut wird, setzt Mock noch ein paar Figuren ein, um dem Zug ein noch lebendigeres Erscheinungsbild zu geben. Da die Wagen des EC Tiziano in einem etwas kleineren H0-Maßstab von 1:93,5 wiedergegeben sind, müssen die Figuren teils beschnitten werden, damit sie in die Sitze passen (z.B. an Füßen und Armen). Andreas Mock setzt sowohl sitzende als auch stehende Figuren ein. Den Kleber trägt er jeweils an den Füßen oder der Sitzfläche auf. Mit einer Pinzette lassen sich die Reisenden exakt auf den Sitzen und im Gang platzieren. Anschließend wird die Inneneinrichtung mit den Sitzgruppen auf die Bodengruppe gesetzt. Am Ende heißt es noch den Wagenkasten aufzuklipsen – und fertig ist der optisch neu gestaltete EC Tiziano.

Passende Lokomotiven finden sich bei allen Herstellern, egal ob mit Wechsel- oder Gleichstrom gefahren wird. Subjektiv gesehen gefällt die bullige Re6/6 als Zuglok besonders gut. «



Hopfen und Malz

In Bayern gilt Bier als **Grundnahrungsmittel** und ein ordentlicher Brauer, der streng nach dem **Reinheitsgebot** braut, bezieht seine Zutaten am liebsten aus der Region. Eines der größten Hopfen-Anbaugebiete Deutschlands liegt unweit des Bodensees und stellenweise nahe der Bahnstrecke. Auch der eine oder andere **Modellbahner** lässt sich hin und wieder gerne ein Bier schmecken. Also liegt es nahe, eine Szene mit **Bezug zu diesem Getränk** zu gestalten, und zwar in 1:160. (Teil 1) Von Elvis Müller

Zu Beginn stehen die Holzarbeiten an. Das Modul besteht aus drei Segmenten, die zusammen einen 90-Grad-Bogen mit einem Innenradius von 81,5 cm bzw. 84,5 cm Außenradius bilden. Meist ist es einfacher, die Rahmenaufbauten oberhalb der Gleise zunächst wegzulassen und dann später mit separaten Teilen aufzufüttern. Die Trassenbretter werden dem Radius entsprechend zugesägt und mit dem Rahmen verschraubt. Leidvolle Erfahrungen haben gezeigt, dass ein Kantholz in den Ecken die Stabilität des Moduls deutlich erhöht und späteren Schäden durch eine etwas zu grobe Behandlung besser verhindern kann als schweres Hartholz, das stumpf zusammengesetzt wurde. Auf die Trasse werden drei Millimeter starke Streifen aus Resorb mit Pattex geklebt. Das gummiartige Material wird oft wegen seiner besseren Schalldämmung angeboten, die sich bei richtiger, doppelter Verlegung einstellt. Nimmt man es jedoch wie hier nur einlagig und fixiert die Gleisenden darüber hinaus hart auf dem Kopfbrett, bleibt als Hauptvorteil die leichte Verarbeitung im Bogen.

Die elektrische Verkabelung der Module ist einfach gehalten, gemäß der Spaßbahner-Norm müssen jedoch gekreuzte Kabel mit Sub-D-Steckern verwendet werden, die man nicht fertig kaufen kann.

Das Verlöten gestaltet sich jedoch recht einfach, wenn man die 0,75 mm² starken Litzen immer zwischen zwei Lötkehlchen platziert. Dabei entstehen gleichzeitig auch Kabel, die sowohl für eingleisige als auch zweigleisige Module verwendet werden können.

Gleise verlegen

Nachdem die Gleise mit Pattex aufgeklebt und die Profile auf Schrauben in

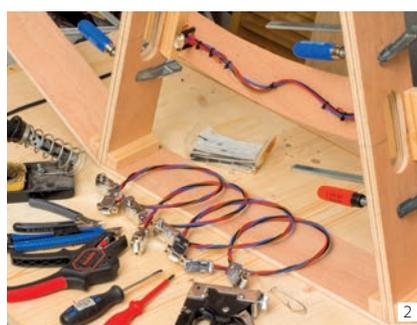
den Modulenden geklebt wurden, sorgt eine Grundierung mit Citadel Chaos Black für die optimale Haftung der nachfolgenden Farbschichten. Dabei dürfen das gesamte Gleis und auch die sichtbare Trasse Farbe abbekommen. Ein Holzstück, mit einem Lappen umwickelt und in Revel-Cleaner getränkt, hilft dabei, die Oberseite der Profile wieder sauber zu wischen. Solange die Farbe noch nicht ganz durchgetrocknet ist, geht das ganz leicht. Daher sollte man diese Prozedur am besten nach jedem Farbauftrag wie- »



Das N-Modul besteht aus drei Segmenten, die zusammen einen 90-Grad-Bogen mit einem Radius von 81,5 cm (innen) bzw. 84,5 cm (außen) ergeben. Meist ist es einfacher, die Rahmenaufbauten oberhalb der Trasse zunächst wegzulassen und dann später aufzufüttern.



Mit einigen Silberlingen an der Kupplung zieht die 18.5 von Minitrix fein dampfend an dem Hopfenfeld vorbei. Aber auch der perfekte Gleisbau verdient es, genauer betrachtet zu werden. Alle Fotos: Müller



Unter- und Gleisbau Auf die Trasse werden drei Millimeter starke Streifen aus Resorb mit Pattex verklebt. Das gummiartige Material wird wegen seiner besseren Schalldämmung angeboten, die sich bei richtiger, doppelter Verlegung einstellt. Nimmt man es jedoch wie hier nur einlagig und fixiert die Gleisenden darüber hinaus hart auf dem Kopfbrett, bleibt als Hauptvorteil vor allem die leichte Verarbeitung im Bogen (1). Die elektrische Verkabelung der Module ist einfach gehalten, gemäß der Spaßbahner-Norm müssen jedoch gekreuzte Kabel mit Sub-D-Steckern gelötet werden (2). Nachdem die Gleise mit Pattex fixiert und die Profile auf Schrauben in den Kopfplatten geklebt wurden, sorgt eine Grundierung mit Citadel Chaos Black für die optimale Haftung der nachfolgenden Farbschichten (3). Ein Holzstück, mit einem Lappen umwickelt und in Revell Cleaner getränkt, hilft dabei, die Oberseite der Profile wieder sauber zu wischen. Solange die Farbe nicht durchgetrocknet ist, geht das leicht. Daher gilt: nach jedem Farbauftrag wiederholen (4).



Ein wunderbares Motiv aus der guten alten Zeit der Epoche III, als die 18.5er noch zu den alltäglichen Gästen auf den Strecken rund um Lindau und den Bodensee zählten. Das Hopfenfeld erfreut sicherlich auch den Landmann, der mit seinem Schlepper unterwegs ist. Alle Fotos: Müller



Gleise bemalen Mit der Airbrush bringt man dunkle, grau-braune Farbe von Vallejo an den Schwellen auf. Dabei muss auf die Profile keine Rücksicht genommen werden, wichtig ist, dass die Farbe auch in die Zwischenräume der Schwellen gelangt, damit kein helles Metall mehr hervorblitzen kann. Unten: Die Rostfarbe von Koemo wird deutlich verdünnt und dann mit einem mittleren Pinsel lasierend auf die Profile gemalt.

derholen. Mit der Airbrush sprüht man dunkle, grau-braune Farbe von Vallejo auf die Schwellen. Auf die Profile muss dabei keine Rücksicht genommen werden, wichtig ist, dass die Farbe auch in die Zwischenräume der Schwellen gelangt, damit kein helles Metall mehr hervorblitzen kann. Abschließend wird die Rostfarbe von Koemo deutlich verdünnt und dann mit einem mittleren Pinsel lasierend auf die Profile gestrichen.

Weiter geht es mit den Aufbauten. Sie entstehen aus passend gesägten Holzteilen, auf denen das mit der Schere zugeschnittene Aluminium-Fliegengitter mit dem Tacker fixiert wird. Um eine Auflage

für das Gitter an der Straße zu schaffen, wurde die Trasse beidseitig beschnitten und abgefeilt. Mit einem Stuckateur-eisen lässt sich das Holzmaché direkt in das Fliegengitter einarbeiten. Die Masse wird dabei durch das Gitter gedrückt, damit dieses wie eine Armierung der Geländehaut die nötige Stabilität verleiht, ohne viel Gewicht zu erzeugen. Für den Bereich, wo später das Hopfenfeld stehen soll, wird eine Sperrholzplatte eingepasst. Typischerweise sind die Abstände der Reihen in einem Hopfenfeld so gewählt, dass sie mit einem einfachen Anhänger durchfahren werden können. Früher wurden Pferde und Maultiere



Mit einem Stuckateur-eisen lässt sich das Holzmaché direkt in das Fliegengitter einarbeiten. Die Masse wird dabei durch das Gitter gedrückt, damit dieses wie eine Armierung der Geländehaut die nötige Stabilität (trotz geringem Gewicht) verleiht.



Ackerstreifen Für die Ackerstreifen werden parallele Linien mit etwa 2,2 cm Abstand aufgezeichnet. Ein Traktormodell dient als Muster für die Maße (1). Zur Erhöhung der Ackerstreifen werden sechs Millimeter breite und drei Millimeter hohe Streifen aus Styrodur geschnitten und mit UHU-por an den Linien entlang aufgeklebt (2). Sandpapier hilft dabei, die Kanten der Streifen abzurunden (3).

eingesetzt, heute sind es Traktoren. Die Hopfenblüten werden heute auch nicht mehr direkt am Rand des Feldes von der restlichen Pflanze getrennt, das erledigen Maschinen in den Lagerhallen. Für den Transport werden Anhänger mit hohen Bordwänden verwendet.

Um Ackerstreifen darzustellen, zeichnet man parallele Linien mit etwa 2,2 cm Abstand auf. Die Maße lassen sich mit einem Traktormodell ermitteln. Zur Erhöhung der Ackerstreifen werden Styrodurstreifen (6 mm breit und 3 mm hoch) ausgeschnitten und mit UHU-por an den Linien entlang befestigt. Sandpapier, aufgeklebt auf ein Stück Styrodur, hilft dabei, die Kanten der Streifen abzurunden. Mit

einem groben Borstenpinsel wird ein Gemisch aus brauner Farbe und Holzleim satt aufgetragen. Eingestreuter, selbst gesiebter Humus wird mit dem Borstenpinsel aufgetupft und in Form gebracht. Für die realistische Darstellung der Fahrriellen verteilt man vorsichtig feinen Sand beidseitig der Ackerstreifen. Schotterkleber von Heki fixiert den Kies und Humus endgültig. Woodland-Turf fein (wird nicht mehr von NOCH vertrieben, sondern ist direkt unter Woodland erhältlich) in verschiedenen Grüntönen stellt das Unkraut dar. Es wird zwischen den Fahrriellen mit NOCH-Graskleber befestigt. Mit dem Borstenpinsel wird die Schicht dabei vorsichtig etwas aufgelockert und

teilweise wieder entfernt. Nicht fehlen dürfen Grasbüschel. Dafür bringt man kleine Kleckse aus NOCH-Graskleber bewusst unregelmäßig verteilt mit der Kunststoffflasche auf. Danach werden grüne Fasern mit Hilfe eines Begrasungsgerätes in den Kleber geschossen. Durch die Elektrostatik bilden sich schnell die gewünschten Grasbüschel am Kleber. Dabei sollte der Apparat nur wenig gefüllt sein, lieber wieder nachfüllen und dabei die Faserfarben variieren. Man beginnt mit kürzeren (0,5 bis 1 mm) Fasern (Silhouette-Moos) und erstellt dann die Hauptschicht mit 2-mm-Fasern. Nur in krautigen Abschnitten kommen teils auch 4,5 mm lange Fasern zum Einsatz. «



Kies und Humus Mit einem groben Borstenpinsel wird das Gemisch aus brauner Farbe und Holzleim satt aufgetragen (1). In diese Masse gestreuter, selbst gesiebter Humus wird mit dem Borstenpinsel aufgetupft und in Form gebracht, um die Ackerstreifen darzustellen (2). Für die Fahrriellen wird vorsichtig feiner Sand beidseitig der Ackerstreifen aufgebracht (3). Schotterkleber von Heki fixiert den Kies und Humus endgültig (4). Anschließend wird feines Woodland-Turf in verschiedenen Grüntönen als Unkrautnachbildung zwischen den Fahrriellen mit NOCH-Graskleber befestigt. Mit dem Borstenpinsel wird die Schicht dabei etwas aufgelockert und teilweise wieder entfernt.



Weiter Blick

Beim Rundgang auf der diesjährigen **Intermodellbau in Dortmund** fielen exzellent gemachte **Schauanlagen** ins Auge. Andreas Stirl hat einige davon mit der Kamera dokumentiert. Von Ilona Eckert



Panoramablick und Wetterumschwung: Viele der in Dortmund präsentierten Schauanlagen bezauberten durch ihre perfekt angepassten Kulissen. Oben: Der Märklin-„Maus-Zug“ begegnet einem Güterzug auf der Moselbrücke in Z von Rainer Tielke. Links ein weiteres Brückenthema: der Oschützviadukt bei Weida in H0, eine Pendelpfeilerbrücke, die im Original nicht mehr befahren wird. Ein Verein kümmert sich um dessen Erhalt als Denkmal. Um es nachbauen zu können, hatte der MEC Weida das Bauwerk fotografiert und vermessen. Rechts ein Ausschnitt aus der H0-Flachstrecke der Oberweißbacher Bergbahn. Im Bild: die Station Cursdorf, davor ein selbst gebauter Triebwagen. Fotos: Stirl



Die Westfalahallen erwiesen sich erneut als Publikumsmagnet. Rund 80.000 Interessierte besuchten die weltgrößte Messe für Modellbau- und Modellsport, auf der 552 Aussteller aus 16 Nationen ihre Produkte bzw. Exponate präsentierten. Bei einer Umfrage bezeichneten sich acht von zehn Besuchern selbst als „aktive Modellbauer“ und 60% gaben an, dass der Besuch der Intermodellbau „notwendig für die Ausübung ihres Hobbys“ sei. Diese Aussagen verwundern kaum. Man muss sich nur die Vielzahl der angebotenen Modellbahn- und Zubehörprodukte sowie die Palette neuer Werkzeuge und anderer Hilfsmittel vorstellen, die auf der Intermodellbau alljährlich vorgestellt werden. Wo sonst könnten sich Modellbauer so umfassend und zentral informieren? Viele Anregungen gibt es obendrein dazu. Dafür sorgen die in der Regel sehr gut gemachten Schauanlagen, die von Modellbauern aus aller Herren Länder mitgebracht werden. Auch diesmal war es so, und erneut hatten sich zahlreiche Aussteller aus den Niederlanden eingefunden. Dortmund liegt für sie günstig. Allerdings lässt sich hier nur eine kleine Auswahl zeigen.

Was bei all diesen Präsentationsstücken auffällt, ist das weite Blickfeld, das sie dem Betrachter suggerieren. Faszination entsteht oft auch durch einen passenden Hintergrund. Mal drückt er Wetterstimmungen aus, mal führt er ein Landschaftspanorama vor. In jedem Fall schafft er einen Kontext, der den Betrachter länger vor der Anlage verweilen lässt. Auch Rainer Tielke, Erbauer einer Märklin-Z-Anlage zum Thema Moselbrücke bei Bullay, achtete auf eine stimmige Hintergrundkulisse, die von der Perspektive her exakt zur Modelllandschaft passt. Tielke hatte das Bauwerk aus nächster Nähe bestaunen können, denn er und seine Z-Freunde treffen sich einmal im Jahr an der Mosel. Dabei kam ihm plötzlich eine Idee: „Kannst Du nicht mal diese Brücke bauen?“ Die vielen CNC-geschnittenen Polystyrolteile aus der Maschine rauszuholen, habe eineinhalb Wochen (einschließlich Wochenende) gedauert, und nochmal die gleiche Zeit habe er gebraucht, um alles zusammenzubauen. Danach schuf er die Landschaft drum herum und eine Bahnstrecke, um „ordentlich Betrieb“ machen zu können. Es fährt alles, „was früher »



Die H0-Anlage „Zwitserleben“ von Sjraar Brummans und Kollegen, mit dem Viadukt Albula III als eines der Hauptthemen. Das Modell entstand aus Polystyrolschaum und Holz. Die Mauerwerksstruktur wurde in die Polystyrol-Verkleidung eingeritzt. Anschließend kam noch Farbe hinzu.

Lammert ten Kampe nennt seine Anlage „Fredsteijn“, nach einer Burg, die in der Hügellandschaft ebenfalls Platz gefunden hat. Spannende Geschichten verbergen sich hinter so mancher Szenerie. So ist das Bahnhofsgebäude offenkundig ein Raub der Flammen geworden. Fotos: Stirl



Fein gestaltete Szenen



Emsburg Hafen Zwar ist alles Fantasie – dennoch fasziniert Peter den Hartighs Diorama. Es zeigt einen Hafen mit Fährbetrieb und viel Ladetätigkeit. Die Szenerie spielt in den 1960er Jahren.



Fredsteijn Auf der H0-Anlage von Lammert ten Kampe ist eine fiktive mitteldeutsche Landschaft zu sehen, mit weitläufiger Natur, Hügeln, Wäldern und idyllischen Plätzchen.



Oberweißbacher Bahn Es ist kalt geworden. Kein Wunder, dass viel Kohle gebraucht wird. Im Bahnhof Oberweißbach-Desbach wird fleißig geschaufelt (H0-Anlage des 1. Rudolstädter Modellbahnclubs).



Zwitzerleben Sjaar Brummans und Team bildeten auf gekonnte Weise die schäumende Albula nach: mit Modellwasser und „Water Effects“ von NOCH. Die Basis: ein blau und grün bemaltes Flussbett.

da mal gefahren ist“. Auch „epochenübergreifend“, der Abwechslung wegen. Nostalgiezüge sind ebenso unterwegs und Exoten: „Die Kinder freuen sich immer über den Maus-Zug“.

Detlef Serbser vom traditionsreichen MEC Weida hat mit seinen Teamkollegen eine H0-Anlage nach Motiven aus der ostthüringischen Heimat gebaut. Zum Thema Hintergrundkulisse kann er schmunzelnd auch etwas erzählen: „Ich stand mal an einer geschlossenen Schranke und sah ein Haus, bei dem die ganze Fassade bemalt wurde. Da habe ich die Handynummer vom Maler verlangt und ihn kontaktiert. Er war fasziniert von unserer Anlage und bereit, uns die Kulisse anzufertigen.“ Dies geschah dann nach Fotos, die der Verein beispielsweise in der Umgebung von Münchenbernsdorf gemacht hatte, einem Bahnhof, der sich ebenfalls im Modell wiederfindet. Es wurde ein zur Anlage passender Blickwinkel umgesetzt. Farblich orientierte sich der Maler am verwendeten Begrünungsmaterial.

In H0 ist auch die Nachbildung der „Oberweißbacher Bergbahn“ gehalten. Gezeigt wird die Flachstrecke mit den maßstabsgerecht nachgebauten Bahnhöfen Lichtenhain, Oberweißbach-Desbach und Cursdorf, jeweils im Erscheinungsbild Mitte der 1960er

Jahre. Zur dargestellten Wettersituation erklärt Karsten Schubert vom 1. Rudolstädter Modellbahnclub e.V.: „Wir haben hier den ersten kalten Tag im Winter dargestellt.“ Über Nacht sei der erste Schnee gefallen, so Schubert, daher zeige sich die Landschaft „leicht eingezuckert“, ein Thema, das man „sehr selten“ sehe.

„Zwitzerleben“ ist das Werk von Sjaar Brummans und seinen Kollegen aus den Niederlanden: „Wir sind zu dritt, drei Freunde. Und wir sind alle sehr begeistert von der Schweiz und den schönen Bergen, weil wir die in Holland natürlich nicht haben.“ So sei vor etwa eineinhalb Jahren, wie Brummans weiter berichtet, diese H0e-Schauanlage mit Motiven der Rhätischen Bahn entstanden. Ideen habe man sich aus Büchern und Zeitschriften geholt, man habe auch selbst vor Ort fotografiert. Die Hingucker: Bahnhof Bergün und Albula-Viadukt III. Schweizer Idylle en miniature.

Weitere faszinierende Welten in H0 schufen die beiden Niederländer Lammert ten Kampe und Peter den Hartigh. Kampe baute eine Märklin-H0-Anlage, die mitteldeutsche Gefilde in den 1960ern zeigt, mit vielen neugierig machenden, hochdetaillierten Szenen. Hartigh hingegen vereinte auf seinem Diorama in genialer Weise typisches Hafenumgebung und Eisenbahn auf engstem Raum. «

» Museumsdampf

Wir stellen wieder einen rührigen Verein vor. Und eines ist dabei sicher: Auch hier wird es kräftig dampfen.

» Sechs Achsen sind besser als vier

Die Baureihe 151 der deutschen Güterbahn wird immer mehr bei privaten Bahnen oder Tochterfirmen der Staatsbahn heimisch. Neuerdings sogar als Lokpool-Maschine.

» Alpentramway

In der Mont-Blanc-Region finden sich einige, vorwiegend dem Tourismus dienende Bahnen: das Tramway du Mont-Blanc und eine Schmalspurbahn zum Mer de Glace.

» Hopfen und Malz

Im zweiten Teil seines Beitrags geht Elvis Müller nun auf den Bau des eigentlichen Hopfenfeldes ein. Eine schöne und ein wenig aufwendige Bastelei.

» Bahn & Reise

Auch in dieser Ausgabe ist Thomas Kabisch für Sie in entfernten Ländern unterwegs. Land und Leute und natürlich auch aufregende Bahnen bringt er uns näher.

Aus aktuellem Anlass können sich Beiträge verschieben.



Foto: Müller



Foto: Eckert

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

AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GmbH
Ihr Fachgeschäft für Modelleisenbahnen
Gögginger Str. 110 • 86199 Augsburg • Tel. 0821 / 57 10 30 • Fax 57 10 45
www.augsburger-lokschuppen.de • email: info@augsburger-lokschuppen.de

ModellBahn-Seyfried
Durlacher Str. 12 • 75172 Pforzheim
Tel.: 0 72 31 / 3 41 44 • Fax: 0 72 31 / 3 41 16

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

www.modellbahn-seyfried.de



BahnRätsel

Die Lösung des Preisrätsels aus Heft 2/2016 hieß: Krauss-Maffei. Die Gewinner finden Sie unter: www.bahnsteig.de. Nun wollen wir wissen, welchen klangvollen Namen der TEE trug, der München mit Milano verband. Einsendeschluss ist der **31. Juli 2017**. Europmedia Verlag GmbH/Redaktion ZÜGE, Klosterring 9 a, 87660 Irsee. E-Mail: info@europmedia-verlag.de

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

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

Freie Mitarbeiter

Dr. Dietmar Beckmann, Peter Bomhard,
Stefan Eisenhut, Helmut Eisenmann,
Markus Hehl, Frank Heilmann, Thomas
Hornung, Michael Hubrich, Elvis Müller,
Julian Nolte, Thomas Rietig, Joachim
Schmidt, Andreas Stirl, Bernd Vollmer

Anzeigen

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Bettina Wilgermeir, Am Fohlenhof 9 a,
82256 Fürstenfeldbruck

Tel 08141 / 53481-153
Fax 08141 / 53481-150

DVD-Produktion

VGB, Am Fohlenhof 9 a,
82256 Fürstenfeldbruck

Druck

Vogel Druck, Höchberg

Druckvorstufe

Fotolito Varesco, Auer/Südtirol

Vertrieb Grosso/Bahnhof

Funke direkt GmbH,
Tel 089 / 31906-0

Vertrieb VGB

Lisa Menhofer, Tel 08141 / 53481-101

Erscheinungsweise

Der Video-Express mit Begleitheft
ZÜGE erscheint 6 x jährlich. Einzelpreis:
15,95 Euro für das Set, 4,50 Euro für
das Einzelheft. Die Preise verstehen
sich inkl. Versandkosten, der Abobetrag

wird jeweils für das laufende Jahr in
Rechnung gestellt. ZÜGE ist Organ des
Eisenbahn-Romantik-Clubs bei der VGB
Verlagsgruppe Bahn GmbH und im
Mitgliedsbeitrag des Clubs bei der VGB
enthalten.

Bankverbindung:

Sparkasse Iserlohn
IBAN: DE20 4455 0045 0000 0890 52
SWIFT/BIC: WELADED1SL

Damit nichts anbrennt

Brandschutz im Modell



NEU

Von wertvollen Hintergrundinformationen zu den Aufgaben und technischen Ausrüstungen des Vorbilds über die von der Industrie gefertigten Modelle typischer Feuerwehrfahrzeuge und -geräthäuser aus unterschiedlichen Epochen bis hin zur Modellgestaltung packender Einsatzszenen kommt in der aktuellen Ausgabe der EJ-Modellbahn-Bibliothek nichts zu kurz.

Liebenswerte und aufregende Details der Feuerwehr beim Vorbild werden maßstäblich auf der Modellbahnanlage umgesetzt. Natürlich darf auch der Einsatz von Elektronik an dieser Stelle nicht fehlen. Viele Schritt-für-Schritt-Bauanleitungen mit detaillierten Stücklisten erlauben den einfachen Nachbau der vorgestellten Szenen und machen dieses reich bebilderte Heft zu einem wertvollen Begleiter sowohl für Einsteiger als auch für fortgeschrittene Modellbauer und Modelleisenbahner.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 681702 | € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

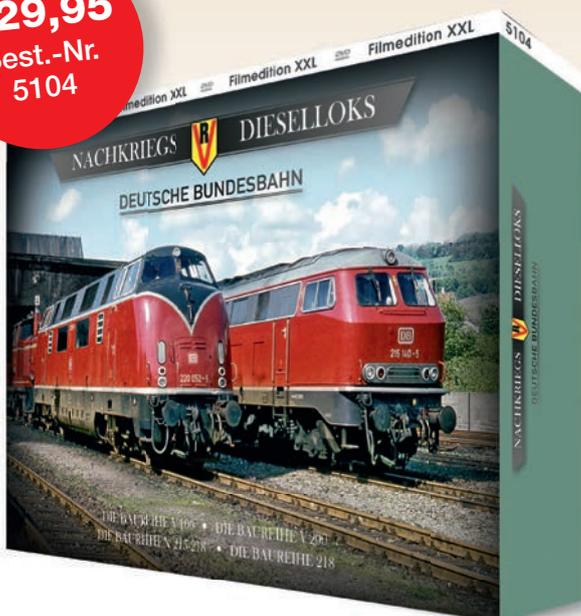
Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



www.facebook.com/vgbahn

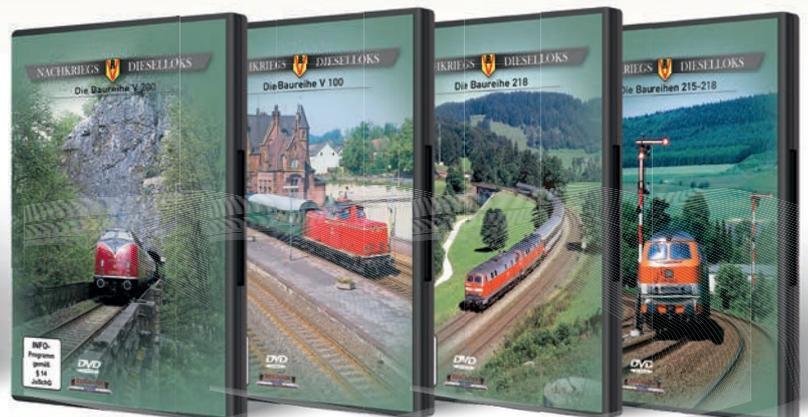
Diesellok-Legenden der Bundesbahn

€ 29,95
Best.-Nr.
5104



Nach dem Zweiten Weltkrieg begann bei der jungen Deutschen Bundesbahn schon zu Beginn des Wirtschaftswunders der Trend zur Verdieselung des Zugverkehrs auf Neben- und nicht elektrifizierten Hauptstrecken. Eine erste Ikone jener Zeit wurde die V 200, es folgte die „halbe“ Variante V 100 und dann die Lokfamilie 216, 215, 217 und 218. Die 218 steht heute noch in Diensten der Deutschen Bahn AG. Diese faszinierende DVD-Box stellt all diese markanten Lokomotivtypen in exzellenten Filmporträts vor.

Gesamtlaufzeit 185 Minuten



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



www.facebook.de/vgbahn

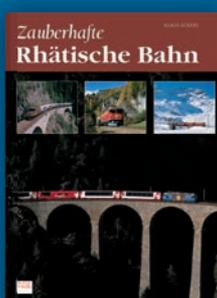
HERRLICHE ALPENBAHNEN IN WORT UND BILD



Tauernbahn – Österreichs moderne Alpenbahn

Von Schwarzach-St. Veit über Bad Gastein nach Spittal-Millstättersee – das Buch beschreibt die Entwicklung dieser eindrucksvollen Linie mit ihren einzigartigen Kunstbauten.

160 Seiten
Best.-Nr. 102052



Zauberhafte Rhätische Bahn

Die Strecken der meter-spurigen Schmalspurbahnen im herrlichen Schweizer Kanton Graubünden zählen zu den schönsten weltweit.

176 Seiten
Best.-Nr. 102053

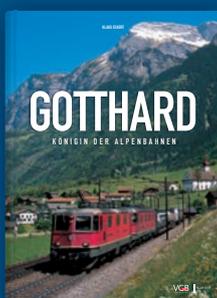


Die großen Bahnen der Alpen

In diesem Band geht es um die großen Eisenbahn-Magistralen. Die brillanten Farbfotos geben den Reiz der Landschaften und Schienenwege aufs Schönste wieder.

224 Seiten
Best.-Nr. 102054

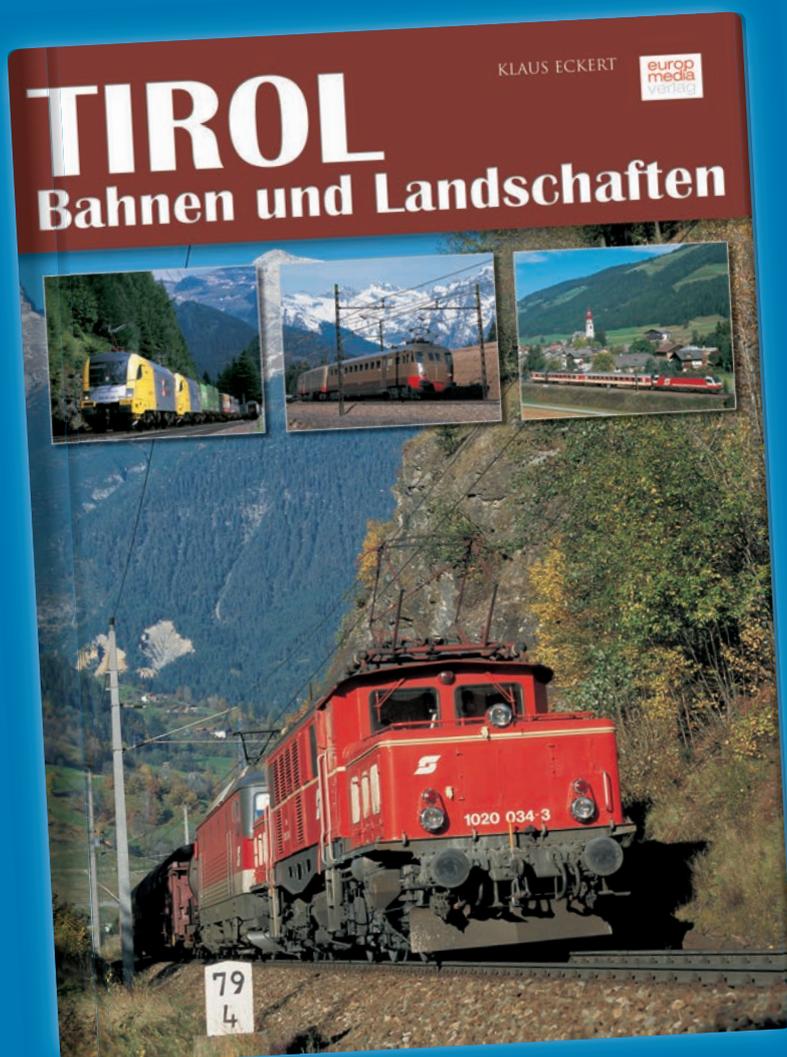
Jedes Buch im Format 24 x 33 cm,
mit Hardcover, € 39,-



Gotthard – Königin der Alpenbahnen

Das großformatige Buch nimmt Sie mit auf eine spannende Reise über die legendäre Bergstrecke: von Erstfeld nach Bellinzona. Die Zufahrten im Kanton Uri und im Tessin finden dabei ebenfalls Berücksichtigung.

144 Seiten, Format 24 x 33 cm, Hardcover,
rund 250 Farbfotos und Zeichnungen
Best.-Nr. 102055 | € 29,95



Vor 150 Jahren fuhren die ersten Züge in Tirol. Dieser prächtige Bildband weckt die Reiselust, mit Motiven vom Arlberg über das Karwendel und den Brenner bis ins Südtiroler Unterland. Mit dabei: Osttirol und auch die Strecke über den Filzenpass ins Salzburger Land. Farbiger Vorsatz mit einem herrlichen Aquarell von Peter Bomhard.

160 Seiten, Großformat 24 x 33 cm, Hardcover,
rund 250 Farbfotos und Zeichnungen

Best.-Nr. 102051 | € 39,-



www.facebook.com/vgbahn