

Nur € 5,50!

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

■ NEUHEITEN-TESTS

Roco: DR-V 60 | Fleischmann: ETA 150

■ ABSCHIED VON DER BR 58

Rückzug bei der DR vor 40 Jahren

Nr. 3
März 2021
70. Jahrgang

Deutschland 5,50 €

Österreich 6,40 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 6,50 €
NL 6,50 €
Dänemark 62,00 DKK

Werkstatt:

Weinert-Signalbrücke | Bahnhof Stiege

Anlagen:

Geniale Klappanlage | Meisterliche Oberleitung



B13411



Dauerbrenner: ICE 1

**So lange wird der
Urahn noch benötigt**

30 Jahre Plandienst

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

**EXKLUSIV
NUR BEI UNS**



Staubsilowagen „akw“, DB AG

märklin

Authentische Gestaltung der Epoche V. Betriebszustand um 2008.
Angesetzte Leitungen, Handläufe und Aufstiegsleitern.

46627 / 11669735 **HO** **VI** **~** **100** **Auflage 1000** **39,99**



VW T1 Bus Samba ADAC

CARSON

2,4 GHz Fernsteueranlage. Mit Fahr- und Rückleuchten sowie steuerbarem
Blaulicht mit Martinshorn. Sehr kleiner Wenderadius. Fahrzeit bis zu 35 min.
Schnelles Laden über die Fernsteuerung. Ab 8 Jahren.

500504136 / 33766998 **HO** **Auflage 500** **119,99**



Gelenk-Containertragwagen Bauart Sggrss 80, DB AG

ACME

Beladen mit 2 x 20ft Container der Bundeswehr und 1 x 20ft Container der
Bundeswehr/Sanitätsdienst.

AC90165 / 11663176 **HO** **V-VI** **=** **307** **Auflage 300** **102,99**



Feldbahn-Startset Gmeinder Diesellok

BUSCH

In geschlossener Ausführung inkl. Lokführer, 2 Wagen mit Rundholzbeladung,
davon einer mit Bremserbühne und Figur. Gleisoval Größe ca.
265x375 mm mit Anschlussgleis und Batterieschaltkasten.

12009 / 14632701 **HO** **III-IV** **=** **Auflage 150** **175,00**



E-Lok BR 193 Hupac Vectron blau

Roco

Die Schweizer Firma Hupac betreibt mehrere Loks der Siemens Baureihe
193 „Vectron“. Sie verkehren Grenzüberschreitend zwischen den Nieder-
landen, Deutschland, Italien und der Schweiz vor Güterzügen.

71941 / 11633595 **HO** **VI** **=** **218** **digital** **Auflage 220** **299,99**

79941 / 11633609 **HO** **VI** **~** **218** **digital** **Auflage 150** **299,99**

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese
Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in handelsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten.
Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCA1



Ihr schneller Klick zu uns!

gleich reinklicken

Einmal QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583 500970
Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u.
Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 2860
Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040 6532244
Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt,
Inh. Peter Schwach c.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321 418716
Meiners Hobby & Spiel GmbH
Grolle Krepfenstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937033
Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28665 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650
Modellbahnhop Lippe
(CASSIDIT MindWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123
Modellbahnhaden Fortenbacher
(Modellbahnhaden und Spielparadies
Stephan Fortenbacher c.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626457
Spielzeug-Paradies Wagner OHG
Dc-Ruer-Platz 6, 44747 Bochum
Tel.: 0234 902020
Modellbahn-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pottrick)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361 106707
WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster,
Inh. Evelyn Winkler)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767
Modellbahnhop H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241 66653
Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 26-28, 54290 Trier,
Tel.: 0651 48811
Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904 1292
Meder Spielwaren (Meder OHG)
Modellstraße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann, Inh. Marietta Brand e. Kfr.)
Industriestraße 2, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508013
moba-tech c.K. - Der Modellisenbahladen
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171
Spiel + Freizeit Zinzhäfer
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611
Spiel + Freizeit Wagner (Goetz & Storz GmbH)
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07141 7609
Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161 72577
Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelsheim,
Tel.: 07164 919364
HEIGES Spielwaren
(Wihl. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 3969460
Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Markstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941 94950
Schreib- und Spielwaren Dünz
(Dünz GmbH & Co. KG)
Kesselsgrase 5-9, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261 92120

Spielkiste (Spielkiste Brenner,
Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706
Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731 98990
Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08854 478091
Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombeck)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten,
Tel.: 08106 9978917
Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030
Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 249212000
Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 09431 9643
Spielwaren Mühle
Schrammenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228

Spielwaren Hürtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeuren Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342 98395
Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064
Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 16, 90587 Siegelhof,
Tel.: 09171 753175
Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981 969690
Spiel + Freizeit Nollstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211
Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)
Museumstraße 6,
AT-4020 Innsbruck,
Tel.: +43 512 585056
Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: +423 2327994

Hariaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 659494
Zeevoersport (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993
Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geenstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284
Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042





14 Er fährt und fährt und fährt

Mit 25 Einheiten ging der neue Intercity-Express im Frühjahr 1991 an den Start. Der ICE veränderte den Fernverkehr in Deutschland nachhaltig. Die Züge der ersten Generation sind noch immer zuverlässig im Dienst.



Titel: Drei ICE 1 am 22. Juli 1994 in München Hbf.
Foto: B. Eisenschink

TITELTHEMA

14 30 JAHRE SPITZE

Das ICE-Netz stützt sich nicht unwesentlich auf den ICE 1 – mindestens noch zehn Jahre.

24 ZUKUNFT GESTALTEN

Der Designer Matthias Fischer weiß um die Anforderungen an moderne Züge.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

30 DIE BLAUEN ENGEL

SRI vermietet E-Loks und als bisher einziges Privat-EVU auch Doppelstockwagen.

36 WIEDERBELEBUNG DER ZAYATALBAHN

Im niederösterreichischen Weinviertel kehrt die Eisenbahn zurück.

LOKOMOTIVE

40 BABELSBERGER RELIKTE

Die V180 hat immer noch viele Anhänger und daher weiterhin reguläre Einsätze.

44 DER „MUFFELTOPF“ HAT AUSGEDIENT

Die BR 58 war im Erzgebirge lange heimisch. Das Bw Aue war ihre Auslaufdienststelle.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

50 LOKFRIEDHOF

Die Schrottsammlung des AW Ingolstadt in Dersching von 1958 wäre heute ein Schatz.

EUROPA

50 QUO VADIS, SLOWAKEI?

Einer überstürzten Bahnreform folgten echte Verbesserungen nur zögerlich.



44 Endstation Aue

Im Erzgebirge hielt sich die preußische G12 besonders lange – bis 1976.

MODELL

WERKSTATT

68 SONDER-SIGNAL

Mittels eines Weinert-Bausatzes lässt sich die Wiesenburger Signalbrücke in H0 nachbilden.

72 WANDEL-STIEGE

Das relativ große HSB-Empfangsgebäude von Stiege gibt es nun auch im Maßstab 1:87.

TEST

78 ROTES HÄHNCHEN

Roco beglückt Reichsbahn-Freunde mit der V60¹⁰ im Maßstab 1:87.

80 TSCHÜSS, RAKETE

Der „Steckdosen-IC“ der BR 515 der DB ist dank Fleischmann nun auch in N zu haben.

PROBEFAHRT

82 RENNSTEIG-BULLE, GEÖLT

Von Märklin kommt die BR 95⁰ der DR in H0.

82 BROT UND BUTTER

Überarbeitet und ergänzt: Schlierenwagen der ÖBB von Roco in H0.

83 Y À LA FRANÇAISE

Minitrix liefert UIC-Y-Wagen der SNCF in N.

83 GÄSTE DER ČD

EC-Wagen Bmz 241 und 245 von ASM in N.

84 GESCHLOSSENE GESELLSCHAFT

Roco bringt moderne Schiebewandwagen des Typs Hbbllns in 1:87 auf die Modellgleise.

84 KURZ UND VIELSEITIG

Rmms-Flachwagen mit und ohne Beladung wurden von Fleischmann in 1:160 vorgestellt.



68 Berühmte Signalbrücke

Wie das Markenzeichen des Bf Wiesenburg in H0 entsteht, zeigt unsere Werkstatt.

UNTER DER LUPE

85 PFARRKIRCHEN

Rietzes Drehleiter-Lkw LK32 in 1:87.

85 HINTERTUPFINGEN

Universell einsetzbares Haltepunkt-Gebäude als Fertigmodell von Loewe in H0.

SCENE

86 EIN REGAL, ZWEI WELTEN

Eine geniale Lösung ermöglicht zwei Heimanlagen am selben Platz.

92 LEBEN FÜR DIE BAHN

Die beeindruckende H0-Anlage eines früheren Ingenieurs der DR weckt Erinnerungen.

AUSSERDEM

28 BAHNPOST

42 BUCHTIPPS

100 MODELLBAHN AKTUELL/NEUHEITEN

104 MODELLBAHN AKTUELL

106 IMPRESSUM

106 VORSCHAU



92 Ingenieursleistung

Dass die H0-Anlage von Falk Barth elektrifiziert ist, hat einen guten Grund.



Es ist aufwendig aus einer zuvor vollständig weiß lackierten Lokomotive eine farbliche Augenweide zu erschaffen. Das Ergebnis kann sich auf jeden Fall sehen lassen.

DB CARGO

Neu im Fuhrpark

Seit Oktober 2014 besitzen die beiden dieselelektrischen Baureihen DE12 und DE18 aus dem Hause Vossloh Locomotives die Deutschland-Zulassung, aber es dauerte sechs Jahre, bis sie bei DB Cargo auf den Hof rollten. Noch prangt an den weißgrau lackierten vierachsigen Loks das „Vossloh“-Logo, aber das ist nicht mehr ganz korrekt. Vossloh verkaufte seine traditionsreiche Loksparte an den chinesischen Hersteller CRRC ZELC am 3. Juni im vergangenen Jahr. Die „China Railway Rolling Stock Corporation“ (CRRC) ist der global größte Bahntechnikkonzern mit Sitz in Peking. Noch bleibt der alte Markenname im Umlauf. DB Cargo mietet

die Bo'Bo'-Loks für den aktuellen Bedarf im Einzelwagenverkehr in Niedersachsen und Bremen an. Neben den sieben DE18 des Eigentümers „northrail“-GmbH sind es sechs DE12 des Eigentümers Vossloh Locomotives GmbH aus Kiel-Friedrichsort. Kurz vor Weihnachten wurden die Loks in Seelze im DB Cargo Werk übergeben. Schulungsfahrten für Triebfahrzeugführer und Schulungen für das Werkstattpersonal schlossen sich an. Die DE18 trägt die Baureihenbezeichnung 4185 und die DE12 ist unter 4125 registriert. Mit dem Einsatz der neuen Loks verschiebt sich der bisherige Einsatz der Gravitas der Reihen 261 und 265 Richtung Maschen.

Zwei Tage benötigte das Team der „Klebe“-Spezialisten, bis die meterlangen Folienbahnen an den richtigen Stellen waren und zudem jede kleine Luftblase entfernt und jedes kleine Teil und Detail umhüllt war. Das DB Cargo Werk in Seelze, südlich von Hannover, war kurz vor Weihnachten Schauplatz der Aktion „Starke Cargo“/„Strong Cargo“ – unter diesem Slogan wirbt nun seit dem 23. Dezember 2020 ein Vectron der Baureihe 193 von DB Cargo. Die hauptsächlich im Ost-West-Einsatz verkehrende 193 368 soll die im September 2020 von der DB Cargo-Chefin, Dr. Sigrid Nikutta, verbreitete neue Strategie, die klar auf Wachstum setzt, vermitteln. „Mit einer neuen Strategie geht DB Cargo in die Offensive. Neun Monate nach ihrem Amtsantritt hat Güterverkehrs-Vorstand Dr. Sigrid Nikutta ein grünes Zukunftskonzept vorgelegt. Herzstück der Neuausrichtung: DB Cargo setzt verstärkt auf Bahnlogistik und will damit auf Wachstumskurs zurückkehren. Dazu erweitert das Unternehmen sein Geschäft als Anbieter kompletter Logistikketten. Kunden des Schienengüterverkehrs der Deutschen Bahn bekommen somit künftig deutlich mehr Service angeboten. Dafür vergrößert DB Cargo sein traditionelles Geschäftsmodell mit den Sparten Ganzzugverkehr, Einzelwagenverkehr und Kombinierten Verkehr um Dienstleistungen in der Bahnlogistik. Bis spätestens Mitte der 20er-Jahre will DB Cargo im Heimatmarkt Deutschland und in Europa kontinuierlich zum Schienenlogistiker werden und wieder nachhaltig profitabel sein“, so die DBAG.



Bei DB Cargo sind nun sechs DE12, D-NRAIL_4185 040/041/042/044/045 und 046, ...



... sowie sieben DE18, D-VL_4125 007/008/009/010/012 und 013 für eine starke Güterbahn im Einsatz.

FOTOS (3): ROLF METZLER

VERPASSTE CHANCE

Haben Sie es schon mitbekommen? 2021 ist das Europäische Jahr der Schiene. Das beschlossen die EU-Gremien im vergangenen Jahr. Doch es ist zu befürchten, dass die grassierende Pandemie nicht nur die lobenswerte Initiative überdeckt, sondern auch keine Ressourcen übrig lässt, um etwas Vernünftiges dazu auf die Beine zu stellen.



Stefan Alkofer

Die Nachrichten aus dem Schienen-sektor waren in den vergangenen Monaten leider verheerend: Die DBAG, die im Begriff war, als Klimaretterin durchzustarten, benötigte plötzlich massive Staatshilfe; der öffentliche Nahverkehr liegt wirtschaftlich am Boden und muss gegen den Ruf ankämpfen, Virenverbreiter zu sein. Sogar die vollständige Einstellung des ÖPNV wurde kürzlich diskutiert. Einzige Erfolgsmeldung: Die Bahn war 2020 so pünktlich wie seit 15 Jahren nicht mehr. Das Lachen bleibt einem im Halse stecken.

Wie gut, dass es die Modellbahn gibt. Die Nachrichten aus der Welt der Preiserlein sind sehr viel erfreulicher. Das Modellbahnhobby ist im Aufwind. Viele Eisenbahnfreunde nutzten die teils gewonnene (Frei-)Zeit, verstärkten ihrem Hobby nachzugehen oder es gar wieder oder neu zu entdecken. Die meisten Hersteller sind mit dem abgelaufenen Jahr zufrieden; die Umsätze passten. Es wäre sogar noch ein wenig mehr drin gewesen, aber Schwierigkeiten bei Lieferketten und im globalen Transport trafen auch die Modellbahnindustrie.

Der Ausfall der Spielwarenmesse hat offensichtlich keine Auswirkungen auf die Neuheitenvielfalt fürs kommende Jahr. Im Gegenteil: Die gewonnene Zeit nutzten die Hersteller, sich konzentriert auf 2021 vorzubereiten. Da rollen bald interessante neue Modelle aufs heimische Gleis. Die wichtigsten zeigen wir im nächsten MEB.



FOTO: MICHAEL GREGOLD

■ Zum ersten Mal war am 11. Januar 2021 248 001, der neue Dualvectron der RP, bei herrlicher Sonne in Oberfranken im Einsatz. Der Probetrieb wurde mit einem Hackschnitzelzug aus Wiesau in die Länder gefahren! Das Bild zeigt die Fuhre im Winterparadies Fichtelgebirge.



FOTO: OLIVER WINNER

■ 118 719 der EBS hatte am 4. Dezember 2020 einen Düngerzug aus Ebeleben nach Erfurt am Haken und verlässt gerade Wassertahlleben.



FOTO: BODO SCHULZ

■ Für den Einsatz im Hansennetz betellte die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) 14 zusätzliche Doppelstockwagen. Dabei handelt es sich um zwei Doppelstocksteuerwagen DABpbzfa sowie zwölf Doppelstockmittelwagen DBpza. Die Fahrzeuge sollen ab Herbst 2022 in Betrieb gehen und auf stark nachgefragten Verbindungen mehr Platz für Fahrgäste in der Hauptverkehrszeit schaffen.



FOTO: MARCUS HENSCHKE

Am 28. Dezember 2020 bediente die MEH-V60 615 in RCC-Diensten das Evonik-Werk in Essen-Nord und war mit einigen Kesselwagen bei Essen-Kray auf dem Weg nach Recklinghausen-Ost unterwegs.

MUSEUMSBAHN

Zusatzeneinnahmen

□ In Corona-Zeiten ist es für Museumsbahn-Vereine schwer, Einnahmen für die Unterhaltung und anfallige Hauptuntersuchungen zu generieren. 2020 gab es nur sehr wenige Fahrten und diese konnten mit den Corona-AHA-Regeln nur sehr eingeschränkt durchgeführt werden. Auch das erste Halbjahr 2021 dürfte nur wenige Möglichkeiten bieten. Um dennoch Einnahmen zu erzielen, vermieten einige Museumsbahnen ihre Loks an Eisenbahnunternehmen im Cargo- und Bauzug-Dienst. Die Museumsbahn Hamm vermietete ihre V60 (360 615) in den letzten Wochen an „RailCargoCarrier“, eine ÖBB-Tochter, und 212 079 war unter anderen bei der NIAG im Einsatz.



FOTO: MARKUS BEHRLA

■ Die 2011 bei DB Schenker ausgemusterte und bis 2016 zur Nordbayrischen Eisenbahngesellschaft gehörende 225 079 der Lappwaldbahn Cargo war am 13. Januar 2021 mit einem Kesselwagenzug im Auftrag der Bocholter Eisenbahn von Gladbeck West nach Altenburg unterwegs. Hier erreicht der Zug in Kürze den Bahnhof Hamm Pelkum.

ZWISCHENHALT

■ **DB Regio** beschafft bei Siemens neue Fahrzeuge des Typs Mireo und des Typs Desiro HC für das SPNV-Netz Donau-Isar. Die Neuzugänge sollen die bisher eingesetzten Alstom-Coradia-Continental-Triebzüge ersetzen. Der neue Vertrag läuft von Dezember 2024 bis Dezember 2036.

■ **Stadler** liefert 30 Trimodus-Lokomotiven an das britische EVU Rail Operations. Die Loks tragen die Bezeichnung Class 93. Sie erbringen eine

Leistung von 4000 kW bei 25 kV-Wechselstrom. Daneben verfügen Sie über einen 900 kW-starken Caterpillar C32-Motor und zwei Lithium-Titanat-Oxid (LTO)-Traktionsbatteriepakete, die zusätzlich 400 kW liefern können.

■ **Der staatliche** chinesische Fahrzeugbauer CRRC präsentierte einen Hochgeschwindigkeitszug für arktische Bedingungen. Das 350 km/h schnelle Fahrzeug trägt die Bezeichnung CR400AF-G. Um bei Temperatu-

ren bis minus 40 Grad Celsius einsatzfähig zu bleiben, werden die Bremsen des Zuges im Stillstand automatisch regelmäßig bewegt. Alle Flüssigkeitsleitungen können beheizt werden.

■ **Ägypten** plant den Aufbau eines zunächst bis zu 1000 Kilometer umfassenden Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes. Zunächst ist mit Unterstützung von Siemens Mobility der Bau einer 460 Kilometer langen Pilotstrecke projektiert.

PRESS

Neuer Eigentümer

Die seit Dezember 2017 wegen Fristablaufs abgestellte Lok 228 203 der Container-Terminal-Halle (Saale) GmbH (D-CTHS) wechselte im November 2020 den Besitzer. Neuer Eigentümer der 1966 bei LKM in Babelsberg unter der Fabriknummer 280003 gefertigten Lok ist die Eisenbahn-Bau und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn (Press) mit Sitz in Jöhstadt. Die Lok ist im Übrigen eine der wenigen Loks, die früher bei der Deutschen Reichsbahn (DR) mit der markanten Glasfaser-Kanzel ausgerüstet war.



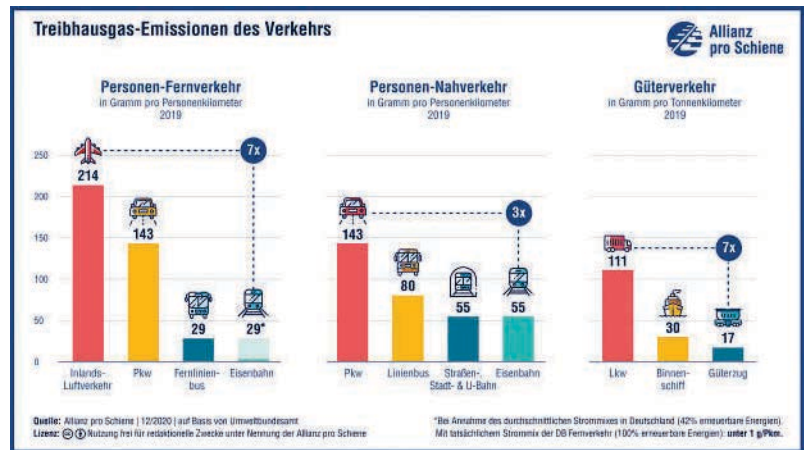
FOTO: FRANK HELMANN

228 203 noch im CTHS-Look hat einen neuen Besitzer und könnte demnächst die Farbe wechseln.

ALLIANZ PRO SCHIENE

Grafik des Monats

Beim Klimaschutz wird die Kluft zwischen Schienen- und Straßenverkehr immer größer, wie der Langfristvergleich der Allianz pro Schiene zeigt. Die Eisenbahnen reduzierten demnach ihre Treibhausgasemissionen zwischen 2013 und 2019 im Personen-Nahverkehr um fast ein Viertel, im Fernverkehr um ein Drittel und im Güterverkehr um gut ein Viertel. Pkw dagegen senkten ihre Klimalast in demselben Zeitraum nur um ein Zwanzigstel. Auch bei den Lkw verläuft der Fortschritt mit einer Entlastung um ein Zwölftel sehr schleppend. Die Analyse des gemeinnützigen Verkehrsbündnisses Allianz pro Schiene basiert auf Daten des Umweltbundesamtes.



GRAFIK: ALLIANZ PRO SCHIENE



EXKLUSIVMODELLE 2021
AB MÄRZ BEI IHREM PIKO SHOP HÄNDLER

PIKO

Erleben Sie unsere attraktiven Modelle bei einem der vielen Modellbahn-Fachhändler mit PIKO Shop.

Nutzen Sie die Gelegenheit für einen Besuch und sichern sich unsere exklusiven Sondermodelle bei Ihrem PIKO Shop Händler.

Eine Übersicht der PIKO Shop Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.piko.de.



- | | |
|---|--|
| 52776 Diesellok BR 232 DB AG Ep. VI, mit Graffiti | 149,99 €*
52777 Diesellok / Sound BR 232 DB AG Ep. VI, mit Graffiti |
| 52778 ~Diesellok / Sound BR 232 DB AG Ep. VI, mit Graffiti, inkl. mfx-fähigem Sound Decoder | 239,99 €*
249,99 €* |

Highlights BR 232:

- beide Seiten sind mit unterschiedlichen Dekors gestaltet
- Rahmen aus Zinkdruckguss
- feinste Lackierung und Bedruckung
- digital schaltbare Führerstandsbeleuchtung
- fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot
- PluX22 Schnittstelle zur einfachen Digitalisierung
- bereits vorbereitete Soundnachrüstung
- Wechselstromversion mit werkseitig ausgerüstetem mfx-fähigem Decoder



* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

FRAGEZEICHEN

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



FOTO: BODO SCHULZ

□ Der bekannte Schienenstaubsauger, genauer die Universal-Gleisoberflächen-Reinigungsmaschine (URG), der Firma Wiebe, die in den nächtlichen Betriebspausen zumeist Bahnhofsgleise reinigte, hat nun ausgedient. Der Zug entstand in den späten 90er-Jahren aus den beiden Triebzügen 275 563 und 125. Wir wollen von Ihnen wissen, in welcher Stadt der einzigartige Zug zum Einsatz kam?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. März 2021 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Januar-Heft lautete: „V100“. Gewonnen haben: Aad Fuchs, 2743 NL-LS Waddinxveen, Robert Chytil, A-1220 Wien, Peter Fiechter, CH-9100 Herisau, Armin Luft, 13591 Berlin, Thomas Rieger, 80639 München, Thorsten Westbrock, 44143 Dortmund, Günter Hofmann, 01217 Dresden, Björn Kretschmer, 27612 Loxstedt, Uwe Meyer, 62263 Neu-Isenburg, Michael Lausch, 02906 Niesky, Hermann Scheffler, 59071 Hamm, Björn Zimmermann, 61381 Friedrichsdorf, André Müller, 09123 Chemnitz, Michael Nickel, 45519 Alpen, Stefan Blumöhr, 61184 Karben, Karsten Schirmer, 06108 Halle (Saale), Johannes Müller, 66292 Riegelsberg, Günther Poschmann, 31028 Gronau, Wolfgang Rapp, 73329 Kuchen (Fils), Kurt Tatzel, 13469 Berlin

MUSEUMSBAHN

Elefanten-Transport

□ Die Dampflokomotive C5/6 2978 der SBB Historic wurde am 19. und 20. Dezember 2020 in zwei Etappen in das Dampfloswerk nach Meiningen überführt. Am ersten Tag wurde die Strecke von Brugg in der Schweiz nach Heilbronn absolviert, wo die Lok übernachtete und restauriert wurde. Früh morgens ging es dann über Würzburg weiter ins thüringi-

Das Bild zeigt den Überführungszug vor Geroldshausen auf der Strecke Heilbronn – Würzburg.

sche Meinungen. Auf der kompletten Überführungsstrecke wurde die Am 843 095 der SBB-CARGO vorgespannt, da die C5/6 nicht die deutsche Zugsi-

cherung PZB90 besitzt. An der Maschine sollen im Dampfloswerk Meiningen ein Rohrsatzwechsel und weitere Bedarfsausbesserungen durchgeführt werden.

FOTO: THOMAS KUNHAUSER



PRIVATBAHN

Neuer Betreiber

□ Die SETG aus Salzburg übernahm von DB Cargo zum 1. Januar 2021 die Kalkzugverkehre der Fels-Werke GmbH zur „AlzChem“ in Garching an der Alz. Wie gewohnt verkehren die Züge Montag, Mittwoch (nicht immer) und Freitag. Erstmals neu bei dieser Leistung ist der geänderte Zuglauf: Die Züge verlassen nachmittags mit dem vollen Kalkzug das Felswerk in Saal

nach Garching. Ebenfalls neu ist, dass die SETG alles aus einer Hand macht. Der Kalkzug wird direkt im Felswerk abgeholt, voll nach Garching gefahren und anschließend nachts wieder leer nach Saal gebracht. Durch den Betreiberwechsel entfällt nun auch die Anschlussbedienung durch DB Cargo mittels einer 294. Der örtliche Rangierbegleiter wurde eingespart.



FOTO: TOBIAS MEYER

Am 1. Januar 2021 ist ER-20.03 (223 103) der SETG auf der Werksbahn der Fels-Werke GmbH in Saal a. d. Donau unterwegs.



■ **Kemptener Schmuckstück im Schneepflugeinsatz:** Am 16. Januar 2021 herrschten nach tagelangen Schneefällen im Allgäu gute Bedingungen für ein seltenes Foto. Bereits auf dem Rückweg von Kaufbeuren ist der Schneepflug, geschoben von der Parade-Lok 218 446, bei Wildpoldsried auf der Fahrt nach Kempten.

■ 772 149 der „up-schienenfahrzeug-technik“ (UP) aus Eisenach war am 11. Dezember 2020 unterwegs, um den noch fensterlosen 972 749 (Beiwagen des 772 149) in Meiningen abzuholen. Beide sind gerade auf der Rückfahrt durch Immelborn zu sehen.



FOTO: SEBASTIAN WINTER



FOTO: SVEN MOLLE

■ Zwischen Gotha und Weimar fand am 16. Dezember 2020 die Probefahrt der Lok 151 079 (RPRS) statt. Sie ist ein Neuzugang der Firma „RailsystemsRP“. Fotografiert wurde die Lok im Bahnhof Vieselbach.

**10
JAHRE**

exPRESSzugreisen 2021

Unsere Sonderfahrten – Ihr Eisenbahn-Erlebnis

1. Halbjahr



Foto: J. Schmidt

Abseits voller Straßen und modernen Zügen bieten wir Ihnen faszinierende Alternative für das stilvolle Reisen – der Weg wird bereits zum unvergesslich Erlebnis. Fahren Sie in den historischen Zügen von exPRESSzugreisen, gezogen von verschiedenen alten Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven, zu vielfältigen interessanten Zielen in ganz Deutschland und im nahen Ausland. Im authentischen Zug steht Ihnen selbstverständlich ein Speisewagen für das leibliche Wohl zur Verfügung.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH
Am Bahnhof 78 • D-09477 Jöhstadt • Fon +49(0)38 301 / 88 40-12 • Fax 88 40-19
Mail: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com

Pressnitztalbahn



10. April 2021

Große Erzgebirgsrunde

Dampflok 01 0509-8 und Diesellok 118 757-4

28. April – 2. Mai 2021

Dampf auf Usedom

Dampflok Baureihe 86

29. Mai 2021

Zum Bahnhofsfest Insel Rügen

Dampflok 01 0509-8

12. Juni 2021

Deutsches Technik Museum Berlin

Dampflok 01 0509-8



www.expresszugreisen.de



Ein Fünfteiler der Baureihe ET 1440 (Coradia Continental) befährt als RB 33 Essen – Aachen die Rheinbrücke zwischen Duisburg-Hochfeld und Rheinhausen. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember setzte DB Regio auf dieser Linie ET 425 ein.

RB 33 AACHEN/RHEINSBERG – ESSEN

Neue Fahrzeuggeneration

□ Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurden auf der Rhein-Niers-Bahn (RB 33), die von DB Regio betrieben wird, die bislang hier eingesetzten ET 425 durch neue Fahrzeuge des Typs Coradia Continental (ET 1440) ersetzt. Zusammengekuppelt fährt die RB 33 als Doppeltraktion aus einem Fünf- und einem Dreiteiler zu-

nächst von Aachen bis Lindern, wo die Linie geflügelt wird. Der Fünfteiler fährt weiter bis nach Essen. Der Dreiteiler fährt nach einem Fahrtrichtungswechsel nach Heinsberg. Die Dreiteiler besitzen 154 Sitzplätze, die Fünfteiler 264. Alle neuen Züge sind mit Videoüberwachung ausgestattet. Zudem wurde die Zugbegleiter-

Quote über den gesamten Tagesverlauf auf nahezu 100 Prozent erhöht. Die ersten Coradia Continental setzt DB Regio NRW bereits seit Dezember 2019 auf der Linie RE 8 (Koblenz – Mönchengladbach) ein. Insgesamt wurden zehn drei- und 16 fünfteilige Fahrzeuge für die ET-1440-Flotte geordert.



FOTO: ALEXANDER BAUER

■ Nachdem das EBA den meisten IC2-Garnituren zum Jahreswechsel vorerst die Betriebserlaubnis entzogen hatte, kommen auf vielen IC-Linien derzeit wieder die altbekannten Züge mit Eurofima-Schnellzugwagen und die BR 101 zum Einsatz. So auch vor dem IC 2064 Nürnberg – Stuttgart – Karlsruhe, der gezogen von 101091 das ehemalige Bahnwärterhaus bei Rehdorf an der Strecke Nürnberg – Ansbach passierte. Am Zugschluss fuhr wohl wegen eines defekten Steuerwagens noch Vorserienlok 101002 mit.



■ 86 1744 (Press) überführte am 22. Dezember 2020 die Schmalspurdampflokomotive 99 4011 von Zwickau ins Dampflokwerk Meiningen. Das Foto entstand in Kraftsdorf.

FOTO: SVEN MOLLE

Neue Loks für die Lego-Eisenbahn!

Die Lego-Eisenbahn erlaubt Modellbau der besonderen Art. Selberbauen macht Spaß mit den Modellen der interessantesten Fahrzeuge der deutschen Bahngeschichte: darunter der Adler von 1835, die 18 201 der Deutschen Reichsbahn, die V 100 der DB oder der VT 98 »Schienenbus«. Genaue Schritt-für-Schritt-Anleitungen, viele Tipps, Teilleisten und Bezugsquellen, alles für den erfolgreichen Lego-Modellbau von einfachen bis zu komplexen Aufgaben.



NEU

192 Seiten · ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-96453-088-2
€ [D] 24,99



**JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER [GERAMOND.DE*](https://www.geramond.de)**

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



GeraMond

EXOTEN AUF DER NEBENBAHN

Bockerl fahr zua!

Seit einem Jahr bedient die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) den Güterverkehr zum Automobillogistiker Altmann in Wolnzach Markt. Da die hier normalerweise eingesetzte G2000 wegen eines Defekts ausfiel, wurde im Dezember 2020 eigens 225 502 (Ex-218 002) von Wittenberge nach Bayern beordert. Nach Einfahrt in Wolnzach Markt, wo noch ein Bahnübergang gesichert werden muss, wird der Zug geteilt und in zwei Teilen zum Altmann-Werksgelände nahe des ehemals HP Jebertshausen gefahren, an dem die Strecke heute endet. Das einst umfangreiche Lokalbahnnetz in der Hallertau verlor seinen Reisezugverkehr zwischen 1969 und 1973. Seit 1995 ist es bis auf die kurzen Abschnitte Rohrbach Ilm (Wolnzach Bf) – Wolnzach Markt (sechs Kilometer) und Langenbach – Anglberg (fünf Kilometer) abgebaut. 218 002 (Abnahme 5/1968) ist die zweitgebaute Lok



Am 11. Dezember 2020 erreicht das Gespann aus 212 272 und 218 002 bei Gosseltshausen gerade die ersten Hopfenfelder des Marktes Wolnzach.

der Baureihe 218 und war beim Bw Regensburg beheimatet. Die meisten Züge von München-Milbertshofen nach Wolnzach Markt verkehren fotografeunfreundlich zu nächtlicher Stunde. Bei Bedarf gibt es allerdings eine Mittagsrunde (Wolnzach Markt an: zwischen 10 und 11

Uhr, Wolnzach Markt ab: 13 Uhr). Dabei ist zu beachten, dass die Fahrzeiten der Hinfahrt durch die Nutzung der stark ausgelasteten Hauptstrecke München – Ingolstadt schwanken können. Die Rückfahrt verschiebt sich dann entsprechend nach hinten.

ZEITREISE

Mühlhausen-Graubingen im „Goißatäle“



1969



2021

260 016 sammelt mit einem Xlmm 33-Flachwagen (ehemals Rmms 33 Ulm) im Schlepptau die letzten Signalanlagen vor dem folgenden Gleisabbauzug ein – saubere Arbeit, denn 50 Jahre später ist von der „Tälesbahn“ in Mühlhausen nicht mehr viel zu erkennen.

Am 31. Dezember 1968 verkehrte der letzte Personenzug auf dem oberen Abschnitt der Nebenbahn Geislingen – Wiesensteig. Zwar gab es eine Bürgerinitiative zum Erhalt der Bahn, diese blieb jedoch leider erfolglos. Der stillgelegte Streckenabschnitt wurde

abgebaut, die Bahnhofsgebäude wurden kontrolliert abgebrannt (s. MEB 2/2012). Zuvor war jedoch 260 016 noch damit beschäftigt, Signalanlagen einzusammeln. Über 50 Jahre später kann man die Lage der Strecke mancherorts noch nachvollziehen. Selbst

die 1969 moderne Straßenlampe ist noch vorhanden. Auf einem Großteil der Bahntrasse verläuft längst ein Radweg. Obwohl Graubingen und Mühlhausen schon seit 1906 einen gemeinsamen Bahnhof besitzen, sind beide Gemeinden bis heute selbstständig.



Modell:

Die aktuelle Gützold-Konstruktion wurde komplett überarbeitet und ist nun mit modernster Elektronik und Glockenankermotor ausgerüstet. Bei der Gützold Konstruktion überzeugen besonders die vielen technischen Varianten, das hohe Gewicht und die hohe Zugkraft, der perfekte Henning-Sound, der Pufferspeicher bei den Digitalvarianten und die Option der fernbedienbaren Digitalkupplungen.

Überarbeitete Version mit Glockenankermotor und neuer Elektronik, PluX22-Schnittstelle nach NEM658, fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung mit warm-weißen LEDs, fahrtrichtungsabhängige Zugschlussbeleuchtung, auch in der Analogversion abschaltbar, schaltbare Führerstandsbeleuchtung bei den Digitalversionen, Kurzkupplungskinematik mit NEM-Schacht, Länge über Puffer: 225 mm, kleinster befahrbarer Radius: 360 mm, Gewicht ca. 550 g – sehr hohe Zugkraft und dynamisches Fahrverhalten, Pufferspeicher bei den Digitalversionen, optional mit fernbedienbarer Kupplung (-DK - Varianten)

Besonderheiten des Modells:

- rote Reserveluftbehälter auf dem Dach
- rote Laufgitter auf dem Dach
- neue Hauptschalterbauform (Vakuum)
- geänderte Regenrinnen



MADE IN GERMANY
GÜTZOLD

Exklusiv und limitiert auf 200 Stück!

Auslieferung Ende 2021

Jetzt bei Ihrem w13plus-Händler vorbestellen!



E-Lok 155 219-9 MAED, Ep.VI

DIE LOK MIT DEN ZWEI GESICHTERN!

31039450	279,99 €	Analog mit Schnittstelle
31039451	329,99 €	AC-Digital, mit Pufferspeicher
31039452	379,99 €	DC-ESU-Sound, mit Pufferspeicher
31039453	399,99 €	AC-ESU-Sound, mit Pufferspeicher
31039454	379,99 €	DC-Zimo-Henning-Sound, mit Pufferspeicher
31039455	399,99 €	AC-Zimo-Henning-Sound, mit Pufferspeicher
31039456	309,99 €	DC-ESU-Digital, mit Pufferspeicher
31039457	309,99 €	DC-Zimo-Digital, mit Pufferspeicher
31039454	409,99 €	DK - DC-Zimo-Henning-Sound, mit Pufferspeicher und Digitalkupplung
31039455	429,99 €	DK - AC-Zimo-Henning-Sound, mit Pufferspeicher und Digitalkupplung



Vorbild:

Die 155 219-9 gehört aktuell zum Eisenbahndienstleistungsunternehmen MAED. Die ursprüngliche BR 250 ist ein OST-Klassiker und wurde ab 1977 beim LEW Hennigsdorf gebaut. Bis 1984 wurden insgesamt 270 Serienloks ausgeliefert. Durch die sehr zweckmäßige Optik erhielt diese Baureihe den Spitznamen „Strom-Container“. Diese 6-achsige Universallokomotive war für den hochwertigen Personenverkehr und für den schweren Güterverkehr konzipiert. Einige Exemplare wurden von der

DBAG und auch von Privatbahnen nach 1993 eingesetzt. Unsere 155 219-9 ist eine der letzten Loks dieser Baureihe, die sich noch regelmäßig im Einsatz befinden.

Das aktuelle Design mit den „zwei Gesichtern“ ist eine sehr schöne Hommage an die deutsch-deutsche Eisenbahngeschichte und wurde so im Jahr 2020 gestaltet und im Werk Dessau der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH umgesetzt. Der Führerstand 2 mit weißem Latz und die Seiten sind in den Farben der DBAG ausgeführt.

Der bordeauxrote Führerstand 1 erinnert an die Optik der DDR-Zeit. Die Kombination aus der DDR-Farbgebung und der Loknummer 155 219-9 erinnert wiederum an die Übergangszeit von der Epoche IV zur Epoche V bei der DR.

Da das Vorbild mindestens 8 Jahre mit diesem Design unterwegs sein soll (nach Aussage vom Herrn Ampf, dem Geschäftsführer bei MAED), ist das ein echtes Sammlerstück und ein Teil deutsch-deutscher Geschichte.

Modellbahnshop elriwa

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

Modellzentrum Hildesheim

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

Modellbahnladen & Spielparadies

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

Modellzentrum Braunschweig

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

Modellbahn Kramm

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

Modellbahn Raschka

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

Technische Modellsportwaren Lindenberg

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

Modellcenter Hünnerbein

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

W. Schmidt GmbH

57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer

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

Modellbahnshop - Saar

66589 Merxweiler · Auf Pfuhlstr. 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst

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

märklin Store München

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

Gleis11 GmbH

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

Eisenbahn Dörfler

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

Eisenbahn Dörfler

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

Modeltreinexpress

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

„Schau mal Mama, ein ICE!“, ruft der kleine Junge und tappst mit Nachdruck gegen die Scheiben der S-Bahn. Die Mutter murmelt ohne aufzublicken einen Laut der Zustimmung, dann zieht draußen ein langer schmutzig-weißer Zug mit einem schmalen roten Streifen auf der Seite vorbei. Die verspiegelten Fenster reflektieren das Sonnenlicht.

Den ICE kennt heute fast jedes Kind. 30 Jahre nach dem Betriebsstart ist er das unangefochtene Aushängeschild der DB AG. Seit 2001 ziert das Design der Hochgeschwindigkeitszüge mit dem typischen verkehrsroten Streifen auch die IC-Wagen der DB AG. Seither dominiert der ICE nicht nur die öffentliche Wahrnehmung, sondern auch die Bilanzen der DB Fernverkehr AG: Im Rekordjahr 2019 gingen rund 99 Millionen der insgesamt 151 Millionen Fernverkehrs-Reisenden der DBAG auf das Konto der gut 300 ICE-Züge.

Der Erfolg der Zuggattung fußt maßgeblich auf den Triebzügen der Baureihe 401. Dabei genossen bei der Bundesbahn lange Zeit lokbespannte Züge Priorität. Gemäß den Planungen, die schließlich in den Bundesverkehrswegeplan '85 mündeten, sollten auch die für bis zu 300 km/h ausgelegten Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart mangels Alternativen zunächst von 200 km/h schnellen IC-Zügen, gezogen von Lokomotiven der Baureihe 103.1, befahren werden.

Doch hinter den Kulissen hatten die Planungen für die Zukunft bereits Jahre zuvor begonnen. Schon 1970 erklärte die DB Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h zum langfristigen Ziel. Dabei setzten die Verantwortlichen allerdings zunächst (ebenso wie die SNCF in Frankreich) auf den Gasturbinenantrieb. Geplant waren Gasturbinen-Triebköpfe, die 4000 bis 5000 PS leisten und planmäßig bis zu 250 km/h erreichen sollten. Die Arbeiten an dem als Baureihe 603 bezeichneten Projekt kamen nicht über das Planungsstadium hinaus. Stattdessen wagte die DB 1970 mit der Bestellung der drei vierteiligen Schnelltriebwagen der Baureihe 403 erstmals den Kauf von Elektro-Triebzügen für den Fernverkehr.

Kurz darauf bündelten die Industrie und das Bundesbahn-Zentralamt (BZA) München ihre Forschungen in einem „Gemeinschaftsbüro Hochgeschwindigkeits-Triebfahrzeug“. Die Planungen der DB münde-



Ein wenig staubig wirkte diese ICE1-Garnitur, die dem Fotografen am Abend des 22. Oktober 2013 bei Bochum-Ehrenfeld entgegnete.

FOTO: MARCUS HENSCHKE

Mit dem Start des ICE-Systems begann für die beschauliche Bundesbahn das Hochgeschwindigkeitszeitalter. 30 Jahre später erbringen die ICE-Garnituren der ersten Generation noch immer Höchstleistungen im Fernverkehr der DBAG.



30 Jahre spitze



Die beiden ICE-V-Triebköpfe bei einem Fototermin im AW München-Freimann am 4. Juli 1985.

ten Ende 1979 in den Auftrag zum Bau eines „Versuchs- und Demonstrationsfahrzeugs“ (R/S-VD), das neben seiner Funktion als Erprobungsträger auch einen Vorschmack auf den Komfort künftiger Hochgeschwindigkeitszüge bieten sollte. 1981 verlieh die DB dem Projekt den neuen Namen „Inter City Experimental“ (ICE). Zu dieser Zeit reifte unter dem wachsenden Druck von Individual- und Flugverkehr in der DB-Zentrale die Erkenntnis, dass die Bahn künftig höhere Geschwindigkeiten und mehr Komfort bieten müsse, um im Wettbewerb der Verkehrsträger zu bestehen. Aus dem ICE sollte nun eine neue Fahrzeuggeneration für den IC-Verkehr mit höheren Geschwindigkeiten abgeleitet werden. Das Kürzel des Projekts schien den Verantwortlichen passend: 1985 entschied

die DB, ihre projektierten Vorzeigezüge als „InterCityExpress“ (ICE) zu vermarkten. Der Versuchszug wurde fortan als ICE-V bezeichnet.

Im ICE-V werden neue Innenraumkonzepte erprobt

Neben den beiden Triebköpfen wurden zunächst je ein Mess- und ein Demonstrationswagen bestellt, 1983 orderte die DB noch einen weiteren Demonstrationswagen. Für den Bau der Triebköpfe war eine Arbeitsgemeinschaft aus Thyssen-Henschel, Krauss-Maffei und Krupp verantwortlich. Die Fertigung der Mittelwagen oblag Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), die elektrische Ausrüstung lieferten AEG, BBC und Siemens. Für die Triebköpfe

des ICE-V sah man die Baureihenbezeichnung 410 vor.

Der Terminplan war eng: Bereits zum Jubiläum „150 Jahre Eisenbahnen in Deutschland“ sollte der Zug einsatzbereit sein. Die Drehstrom-Antriebstechnik des ICE-V wurde weitgehend von der Baureihe 120.0 übernommen, jedoch reduzierte man die Dauerleistung der vier Asynchronfahrmotoren pro Triebkopf gegenüber der 120.0 von 5600 kW auf 3640 kW. Seine Drehgestelle basierten auf den bereits in der 202 003 erprobten **UmAn**-Drehgestellen mit „Umkoppelbaren Antriebsmassen“. Erstmals verwendeten die Konstrukteure beim ICE-V eine haftwertunabhängige Wirbelstrombremse. Eine solche fand Jahre später beim ICE3 Verwendung. Die aerodynamisch geformten Triebköpfe und die glatte Außenhaut der Mittelwagen mit ihrem charakteristischen durchgehenden Fensterband samt bündig verklebten Scheiben entstanden nach Entwürfen des bekannten Industrie-Designers Alexander Neumeister. Dieser war auch für die Inneneinrichtung der beiden Demonstrationswagen verantwortlich. Diese waren als sogenannte Multiklassenzellen mit modular aufgebauter Einrichtung konzipiert. Der Wagen 810 001 besaß neben einem 1. Klasse-Großraumbereich einen als „VIP-Lounge“ bezeichneten Gesellschaftsraum mit aufgelockerter Bestuhlung. 810 002 verfügte neben Großraumbereichen der 1. und 2. Klasse eine Galley sowie ein Konferenzabteil. Daneben waren die Wagen mit allerlei Finissen von Telefonen am Platz bis hin zu verschließbaren Gepäckfächern ausgerüstet. Dabei erfüllten die 24 340 Milli-



Die aerodynamisch günstigen, bündig mit der Außenhaut abschließenden Wagenübergänge waren ein charakteristisches Merkmal des ICE-V.



Am 1. Mai 1988 knackte der ICE-V als erstes Rad-Schiene-Fahrzeug die 400-km/h-Marke. Triebfahrzeugführer Ulli Baum freut sich im Führerstand von 410 001 zwischen Hohe Wart und Mottgers auf der NBS Hannover-Würzburg.

meter langen Mittelwagen mit ihrer Breite von 293 Millimetern das UIC-Umgrenzungsprofil 505 für Einsätze beispielsweise nach Frankreich. Die Triebköpfe waren dafür mit 3070 Millimetern zu breit.

1988 stößt der ICE-V sogar den TGV vom Thron

Im Anschluss an die feierlichen Rollouts der Triebköpfe im Februar (410 002) und März (410 001) 1985 wurde der ICE-V am 31. Juli 1985 offiziell an die DB übergeben. Im Oktober überschritt der Zug erstmals die Marke von 250 km/h, am 14. November fiel die 300 km/h-Mauer, bevor der Zug am 1. Mai 1988 auf der Neubautrecke Hannover–Würzburg mit 406,9 km/h dem TGV die Ehre des Weltrekords für Rad-Schienenfahrzeuge abnahm. Die Antwort aus Frankreich ließ nicht lange auf sich warten: Bereits am 12. Dezember 1988 stellte der TGV 88 mit 408,4 km/h seinerseits einen neuen Rekord auf, am 18. Mai 1990 erhöhte der TGV 325 auf 515,3 km/h.

Bis 1989 diente der ICE-V vor allem der Komponentenerprobung für den ICE 1, anschließend standen Abnahmefahrten auf Neu- und Ausbaustrecken sowie die Erprobung weiterer Komponenten für den ICE 2



FOTOS (2): ULRICH BUDE

Bei Versuchsfahrten in Frankreich wurden im Oktober 1988 die Auswirkungen der Achslasten von ICE (20 Tonnen) und TGV (17 Tonnen) auf den Oberbau verglichen.

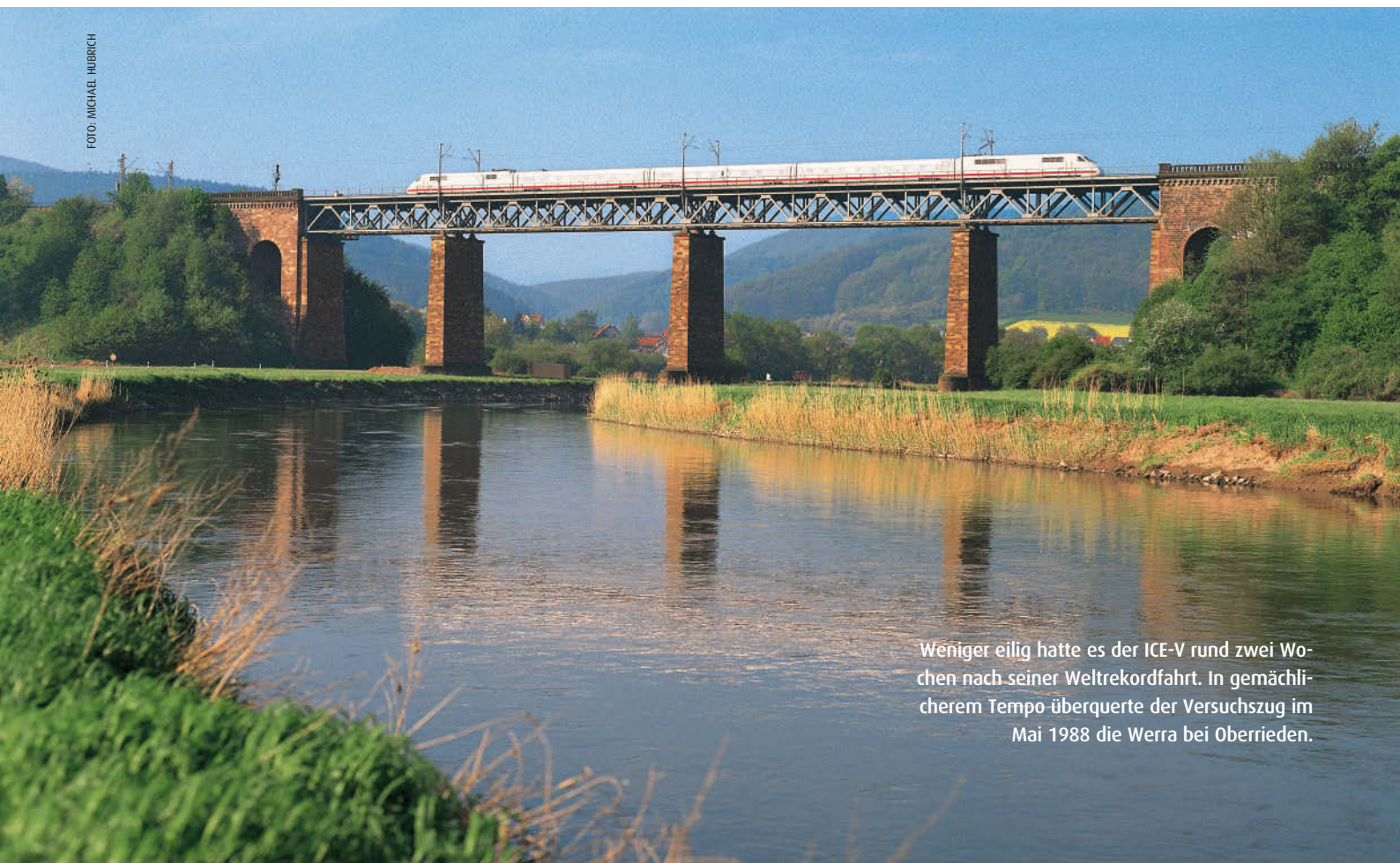
auf dem Programm. Mit der Indienststellung des ebenfalls fünfteiligen ICE-S wurde der Zug 1997 arbeitslos. Nach 1,2 Millionen geleisteten Kilometern wurde er am 4. Mai 1998 abgestellt. Der Triebkopf 410 001 ist mit dem Mittelwagen 810 001 als Denkmal auf dem Gelände des FTZ Minden aufgestellt, 410 002 gehört zum Bestand des Deutschen Museums in München. Die beiden übrigen Wagen wurden verschrottet.

Das Konzept des ICE-V mit seinen beiden Triebköpfen sowie Mittelwagen ohne Antrieb überzeugte die DB. Anfang 1986

veröffentlichte sie das Lastenheft für die Züge des kommenden „InterCityExpress.“ Vorgesehen war eine planmäßige Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h mit maximal 14 Mittelwagen. Diese fielen mit 26 400 Millimetern nun etwas länger aus und überstiegen mit einer Breite von 3020 Millimetern die Maße der UIC-Norm 505 – ein Zugeständnis an den Fahrgastkomfort.

Am 20. Februar 1988 unterzeichnete die DB schließlich den Vertrag zum Kauf von 41 ICE-Zügen im Wert von 2,1 Milliarden Mark, eine weitere Bestellung über

FOTO: MICHAEL HUBRICH



Weniger eilig hatte es der ICE-V rund zwei Wochen nach seiner Weltrekordfahrt. In gemächlicherem Tempo überquerte der Versuchszug im Mai 1988 die Werra bei Oberrieden.



FOTO: ANDREAS RITZ

Der Rohbau eines 401-Führerraums wird bei Krauss-Maffei in München-Allach zum Aufsetzen auf den Fahrzeugboden vorbereitet.

19 Exemplare folgte am 23. Juli 1990. Die Fertigung der 120 Triebköpfe der Baureihe 401 teilten sich wie zuvor Thyssen-Henschel, Krauss-Maffei und Krupp. Die Elektronik stammte von ABB, AEG und Siemens, die 694 Mittelwagen entstanden in



FOTO: GABRIEL HABERMANN

Bei der Überführung der ICE-Mittelwagen kam es zu kuriosen Zug-Zusammenstellungen: Die 110 und die beiden Byl-Mitteleinstiegswagen wirken im direkten Vergleich nur umso älter.

den Werkshallen von DUEWAG, LHB, MAN, MBB und Waggon-Union.

Das Außendesign und die Farbgebung der Züge blieben im Vergleich zum ICE-V fast unverändert. Lediglich die Radien der Rundungen im Bereich der Triebkopfspitze fielen etwas kleiner aus, die Anzahl der Lüfter wurde von sechs auf vier pro Seite reduziert. Ein weiterer Unterschied im Vergleich zum ICE-V ist der Lufteinlass für die Führerraumklimatisierung in Form eines Kühlergrills, der die Front der neuen Baureihe 401 zierte. Der beim ICE-V einfarbig violette

seitliche Zierstreifen wurde nun in Orientrot und Pastellviolett, den neuen Produktfarben für den IC- und EC-Verkehr, lackiert. Zwar verzichtete man auf die mit der Außenhaut bündigen Verkleidungen der Wagenübergänge des ICE-V, doch weil Mittelwagen und Triebköpfe des ICE nun nahezu dieselbe Höhe aufwiesen, wirkte die Zugkomposition insgesamt harmonischer als diejenige des ICE-V. Die einzige Ausnahme bildete das Dach des Restaurantwagens, dessen markanter „Buckel“ sich 45,5 Zentimeter über die übrigen Mittelwagen erhob. Zwar wichen die innovativen Entwürfe für das Innendesign von Alexander Neumeister einem relativ konservativen Konzept aus 1. und 2. Klasse-Großraumbereichen sowie Abteilen, dennoch setzten die ICE-Wagen Maßstäbe in Sachen Komfort: Sie waren nicht nur die breitesten Wagen, die je bei der DB in Dienst standen, sie weisen auch



FOTO: MARCUS HENSCHHEL

Vor der Lieferung der Mittelwagen mussten sich die ICE 1-Triebköpfe vor Dummyzügen aus ausgedienten Reisezugwagen beweisen, so auch 401 006 am 28. Juli 1990 in Hagen.



FOTOS (2): JÜRGEN METZLER

Wachablösung: Bei einer Probefahrt trifft eine ICE1-Garnitur am 19. Februar 1991 in Stuttgart auf eine E-Lok der Baureihe 103, das frühere Aushängeschild der DB.

einen gegenüber den üblichen IC-Wagen um 20 Zentimeter vergrößerten Sitzabstand auf. Stahlgefederte Drehgestelle mit Kegelrollenlagerung sorgten für ein ruhiges Laufverhalten.

Die Triebköpfe basierten auf jenen des ICE-V. Die je vier Drehstrom-Asynchronmotoren erbringen zusammen 4800 kW Dauerleistung. Damit sind zwei Triebköpfe in der Lage, einen ICE aus 14 Mittelwagen innerhalb von sechs Minuten und 20 Sekunden auf 250 km/h zu beschleunigen.

Am 2. Juni 1991 beginnt ein neues Zeitalter für die DB

Nachdem die ersten ICE-Garnituren seit Herbst 1990 im Probetrieb unterwegs waren, läutete am 29. Mai 1991 eine Sternfahrt von Bonn, Hamburg, Mainz, Stuttgart und München zum neuen Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe den Hochgeschwindigkeitsverkehr der DB ein. Offiziell ging der ICE wenige Tage später am 2. Juni 1991 auf der Linie 6 Hamburg – Frankfurt – Stuttgart – München offiziell an den Start. Auf der Verbindung, die (abschnittsweise) über die Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart führte, kamen zunächst täglich 18 der bis dato verfügbaren 25 Einheiten zum Einsatz. Noch im Laufe des Fahrplanjahres 1991/92 wurde

die Anzahl der Mittelwagen dieser Züge von zwölf auf 13 erhöht.

Als nächstes folgte die Linie 4 Hamburg/Bremen – Würzburg – München. Dort kamen Einheiten mit elf Mittelwagen zum Einsatz. Mit dem Start der Linie 3 Hamburg – Frankfurt – Basel (– Schweiz) 1992/93 wurden die Züge der Linien 4 und 6 auf zwölf Mittelwagen vereinheitlicht. Für die neue Linie 3 stellte man Einheiten mit zehn Mittelwagen und für den Schweiz-Einsatz ertüchtigten Triebköpfe mit einem zweiten Stromabnehmer samt SBB-Wippe zusammen.

Der Planbedarf für alle drei Linien erhöhte sich auf 48 Garnituren. Dabei leisteten die Fahrzeuge durchschnittlich mehr als 500 000 Kilometer pro Jahr. Die Verfügbarkeit übertraf dabei jene der Baureihen 103 und 120, der bisherigen Fernverkehrs-Flaggschiffe der DB, bei Weitem. Mit dem Zulauf 26 weiterer Mittelwagen 2. Klasse (Bpmz 802.9), nun mit luftgefederten Drehgestellen des ICE 2 versehen, wurde die Zuglänge je nach Strecke auf zwölf oder elf Mittelwagen geändert.

Nach dem verheerenden Unglück in Eschede musterte die DB AG alle zwölf zerstörten Mittelwagen des „Triebzuges 151“



FOTO: JÜRGEN METZLER

Eine kleine Plakette in Hamburg-Eidelstedt erklärt den ICE zum Symbol für ein geeintes Deutschland.

aus, ebenso (am 1. November 2001) den schwer beschädigten Triebkopf 401 551. Der Triebkopf 401 051 diente zunächst als Reservefahrzeug und ersetzte schließlich den am 15. Dezember 2001 wegen eines Brandes ausgemusterten 401 020. 2013 löste die DB zudem den Triebzug 109 „Aschaffenburg“ auf. Dessen Triebköpfe bildeten nun Messzug 1002, die Mittelwagen dienen als Reserve. Seither besteht die ICE 1-Flotte der DB AG aus 58 Einheiten.

Schon bald arbeitete die DB an Plänen, das ICE-Netz weiter auszubauen. Neben den bisherigen vertakteten Stammlinien sollten neue Direktverbindungen das Angebot ergänzen, beispielsweise über die Schnellfahrstrecke Berlin – Oebisfelde – Hannover, die 1997/98 in Betrieb gehen



FOTOS (3): JURGEN METZLER

Etwas exotisch wirkte der ICE bei seinem Besuch in Erfurt im Rahmen einer Sonderfahrt am 29. August 1992 neben 219 119. Heute ist Erfurt einer der wichtigsten ICE-Knoten.

sollte. Die neuen ICE-Züge sollten je nach Bedarf als Kurz- oder Langzüge verkehren; auch ein Flügeln auf verschiedene Linienäste war geplant. Im Dezember 1993 erteilte die DB den Auftrag für 44 achteilige ICE2-Einheiten. Die Züge sollten aus einem Triebkopf, sechs Mittelwagen und einem Steuerwagen bestehen. Zusätzlich bestellte man zwei Triebköpfe und einen Steuerwagen als Reserverfahrzeuge sowie weitere 26 Mittelwagen für den ICE 1, so dass das Paket am Ende 46 Triebköpfe, 290 Mittelwagen und 45 Steuerwagen umfasste. Die Endmontage der Triebköpfe erfolgte im Essener Werk der Siemens Schienenfahrzeugtechnik (ehemals Krupp), die der Steuerwagen im Adtranz-Werk Nürnberg (vormals AEG). Für den Bau der Mittelwagen waren das AEG/Adtranz-Werk Nürnberg DUEWAG, LHB und DWA (Werk Ammendorf) zuständig. Weil sich die Inbetriebsetzung der Steuerwagen bis 1998



FOTO: MARCUS HENSCHKE

Derzeit durchlaufen die ICE1-Garnituren ein weiteres Modernisierungsprogramm. Der als Musterzug ausgewählte Triebzug 155 war am 27. Juni 2020 als ICE 924 bei Wengern-Ost unterwegs.

verzögerte, nahm die DBAG die Züge im September 1996 zunächst in einer Konfiguration als Langzug aus zwei Triebköpfen und neun Mittelwagen in Betrieb. Der erste mit Steuerwagen gebildete ICE 2 wurde am 25. Juni 1997 präsentiert.

Außerlich gleicht der ICE 2 den nun als ICE 1 bezeichneten Zügen der ersten Generation. Die ICE 2-Triebköpfe der Baureihe 402 sind weiterhin für eine planmäßige Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h ausgelegt, die Antriebs-Dauerleistung be-



Blick in den Führerstand eines Triebkopfs der Baureihe 401 (hier im August 2005 in der Nähe von Fulda).

Ein schwarzer Tag

Der ICE steht auch für die schwerste Eisenbahn-Katastrophe der deutschen Geschichte: Am 3. Juni 1998 entgleiste der ICE 884 „Wilhelm Conrad Röntgen“ auf seiner Fahrt von München nach Hamburg in der Nähe der niedersächsischen Gemeinde Eschede mit fast 200 km/h und prallte gegen eine Straßenbrücke. 101 Tote und mehr als 100 teils Schwerverletzte waren die traurige Bilanz.

Als Ursache wurde der Bruch eines der gummigefederten Radsätze des Zuges ausgemacht. Ende 1991 hatte die DB begonnen, solche Radsätze ein einigen ICE-Mittelwagen zu testen, um das Laufverhalten zu verbessern; so auch am verunfallten Triebzug 151. Nach dem Unglück in Eschede kehrte man zu den auch beim ICE 2 verwendeten Monobloc-Radsätzen zurück.



Seit 2001 erinnert an der Unglücksstelle in Eschede eine Gedenkstätte an die 101 Todesopfer. Ein Torbogen markiert den Zugang.

trägt unverändert 4800 kW. Damit können die Triebköpfe der Baureihe 402 auch in ICE 1-Garnituren eingesetzt werden.

Neben Änderungen im elektrischen Teil, insbesondere an den Traktionsstromrichtern, unterscheiden sich die Baureihen 401 und 402 deutlich in der Frontpartie: Der markante Kühlergrill wurde nach oben versetzt, um einer großen Bugklappe aus GFK Platz zu machen. Darunter verbirgt sich eine für das Kuppeln im Regelbetrieb (bei bis zu 4 km/h) ausgelegte vollautomatische Scharfenbergkupplung. Die Baureihe 401 ist dagegen nur mit einer schwerer zugänglichen Notkupplung für Abschlepp- und Überführungsfahrten versehen. Bei der Erprobung der Kupplungen für den ICE 2 kam letztmals der ICE-V zum Einsatz.

Nicht alle Modifikationen dienten dem Komfort

Den Konstrukteuren gelang es, durch verschiedene Modifikationen und leichtere Materialien pro Wagen bis zu sieben Tonnen Gewicht zu sparen. Neben den Steuerwagen, deren Frontpartie derer der Triebköpfe entspricht, unterscheiden sich die nun ohne Buckel ausgeführten Speisewagen von jenen des ICE 1. Abteile suchten die Reisenden im ICE 2 nun vergeblich, sie mussten mit kleinen Verbesserungen wie elektronischen Zuglaufschildern neben den Türen vorliebnehmen.

Noch während der Lieferung der ICE 2-Garnituren liefen bereits die Pla-



FOTO: ULRICH BUDDE

Um die ICE 2-Kupplungen zu erproben, mussten nochmals die ICE-V-Triebköpfe erhalten. Am 19. April 1994 waren bei Krupp die Umbauarbeiten im Gange, hier schon mit neuer Front.



FOTO: JOACHIM NIEND

Die Zugbegegnung bei Reichenbach (Fils) am 10. Mai 2002 zeigt nicht nur die Unterschiede zwischen ICE 1 (links, 401 562) und ICE 2, sondern auch zwei verschiedene Farbschemata.

Eine Umleitung führte diesen ICE 2 am 25. August 2013 auf dem Weg von Köln nach Berlin über die Neustädter Havelbucht-Brücke in Potsdam. Unter der Brücke ist das im maurischen Stil gestaltete Pumpenhaus für die Wasserspiele des Schlossparks Sanssouci zu erkennen.



FOTO: HEIKO GÜTEL



FOTO: JURGEN HORSTEL

Bei den Abnahmefahrten für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover–Berlin kam im August 1998 der um einen Mittelwagen ergänzte ICE-S zum Einsatz (hier bei Vinzelberg).

nungsarbeiten für eine neue, zunächst als ICE 2.2 bezeichnete Fahrzeuggeneration. Die neuen Züge, die auch für internationale Verbindungen nach Amsterdam, Brüssel und Paris vorgesehen waren, sollten neben einer planmäßigen Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h auch Steigungen von 40 Promille bewältigen können. So wurde für den kommenden ICE3 ein neues Antriebskonzept entwickelt. Statt in den Triebköpfen ist die Traktionsausrüstung nun über den ganzen Zug verteilt, der Antrieb wirkt auf jeden zweiten Radsatz des Zuges, so dass der Verschleiß von Fahrwerken wie Fahrweg minimiert werden konnte. Die Gestaltung des ICE3 oblag – ebenso wie bei den parallel entwickelten ICE T und ICE TD – wiederum Alexander Neumeister, der diesmal auch bei der Innengestaltung größeres Mitspracherecht erhielt.

Um die Komponenten für die neue ICE-Generation zu erproben, beschaffte die

DBAG einen neuen Versuchszug: Das als ICE-S bezeichnete Fahrzeug bestand aus den Triebköpfen 410 101 und 102, zwei angetriebenen Mittelwagen (410 201 und 202) sowie einem nicht angetriebenen Trafo-Mittelwagen. Die Triebköpfe ähnelten jenen des ICE 2, waren jedoch für Geschwindigkeiten bis zu 400 km/h ausge-

Neue Versuchszüge für den ICE der Zukunft

legt. Parallel war von April 1997 bis Mai 1999 ein als ICE-D bezeichneter Versuchszug aus den Triebköpfen 401 013 und 402 013 planmäßig auf der ICE-Linie 6 unterwegs, um den angetriebenen Mittelwagen 410 203 im Alltag zu erproben.

1999 nahm die DB die ersten von insgesamt 50 ICE 3 (Baureihe 403) in Betrieb. Im Jahr darauf folgten die ersten von insgesamt 17 Vertretern der Mehrsystem-Vari-

ante ICE 3 MF (Baureihe 406). Auch die 17 von 2009 bis 2012 gelieferten Triebzüge des Typs Siemens Velaro D (Baureihe 407) sind der ICE 3-Familie zugeordnet.

Unterdessen durchliefen die verbliebenen 59 ICE1-Garnituren zwischen 2005 und 2008 ein Modernisierungsprogramm. Neben einer technischen Aufarbeitung gab es im Rahmen dieses Redesigns auch Neuerungen für die Fahrgäste: So wurde der Sitzabstand in der 2. Klasse von 1025 auf 920 Millimeter verringert. Auch andere Ausstattungsdetails wie die Fußstützen fielen weg. Dafür gab es nun Steckdosen am Platz. Zwischen 2010 und 2013 durchliefen die 44 ICE2-Garnituren ein ähnliches Modernisierungsprogramm.

Mit der Ausschreibung der zunächst als ICx bezeichneten ICE4-Garnituren schien der Stern der ersten beiden ICE-Generationen zu sinken. Bis 2025 sollten die neuen Triebzüge nach ersten Planungen der DBAG die ICE 1 und ICE 2 ersetzen. Doch steigende Fahrgastzahlen veranlassten die Verantwortlichen zum Umdenken: Während die ICE2-Züge wohl in absehbarer Zeit durch siebenteilige ICE4-Garnituren ersetzt werden, durchlaufen die verbliebenen 58 ICE 1 seit 2019 ein weiteres Modernisierungsprogramm, um die Lebensdauer der Fahrzeuge auf bis zu 40 Jahre zu verlängern. Im Rahmen dieser „Lebensdauererweiterung“ (LDV) werden die Züge auf eine einheitliche Länge von neun Wagen gekürzt, die überzähligen Wagen dienen als Ersatzteillieferer und Reserve. So bleibt der ICE 1 auch für nachfolgende Triebzug-Generationen das Maß der Dinge. □ ke

Der auf den Namen „Memmingen“ getaufte Triebzug 112 war am 10. März 2020 bei Mammendorf zwischen Augsburg und München unterwegs.

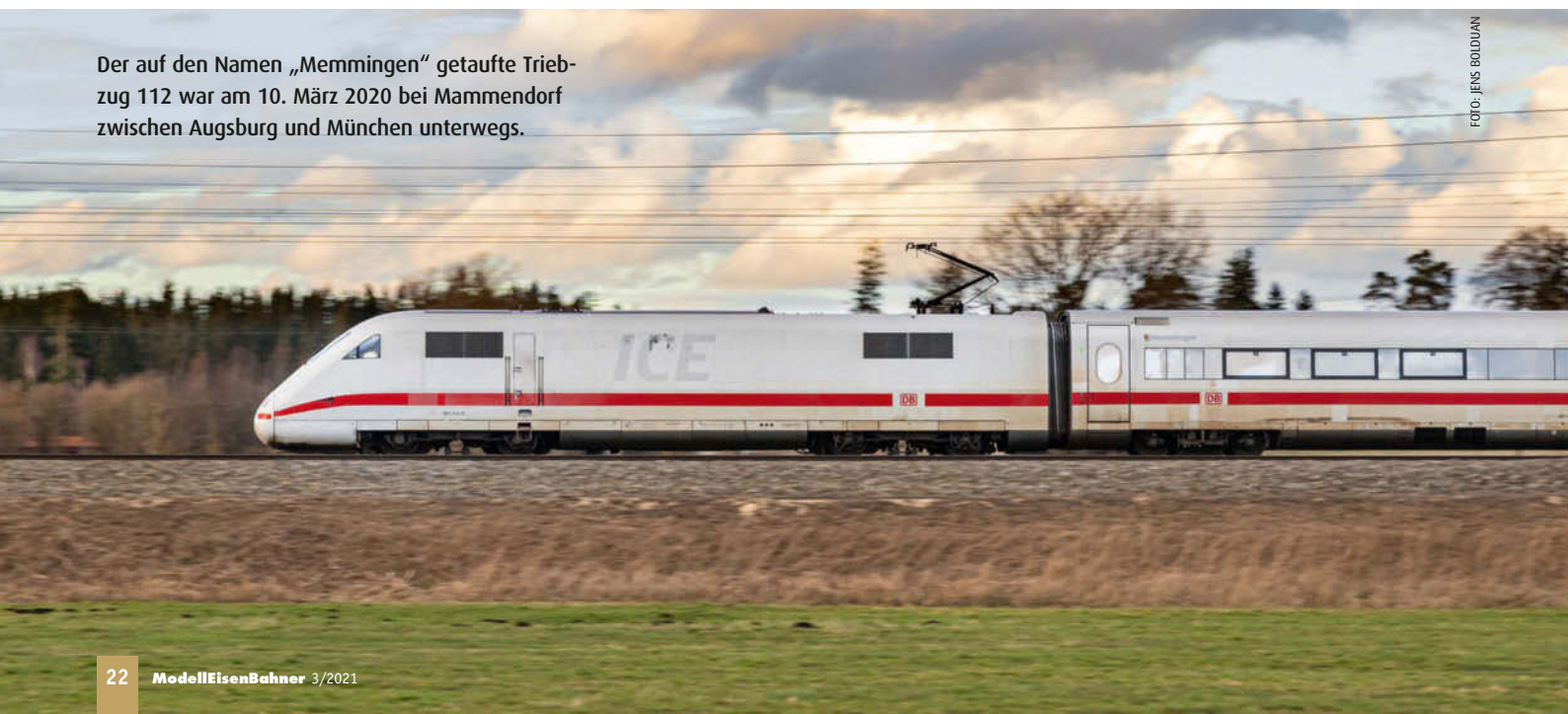


FOTO: JENS BOLDUAN

Von Wagemut, Erfindergeist und wahren Herausforderungen

zeugen die Vorbilder unserer diesjährigen Neuheiten.



37793 / 22381 TGV Euroduplex

€ 669,- *



39777 Schienenzeppelin

€ 329,- *



39884 / 22986 Dampflokomotive Baureihe 043

€ 489,- *



39990 / 25990 Elektrolokomotive Baureihe 194

€ 459,- *

Unser H0 Clubmodell 2021

39445 / 22394 Elektrolokomotive Baureihe E 44.5

€ 459,- *

Bestellschluss:

28. Februar 2021

Exklusiv für Clubmitglieder

Noch kein Clubmitglied?

Hier anmelden: www.maerklin.de/clubs



Jetzt Ihre Neuheitenbestellung mit Ihrem Fachhändler besprechen.

Trotz Lockdown können Händler unterschiedliche Services bieten.

Am Besten telefonisch kontaktieren.

Kompletter Überblick: siehe auch

www.maerklin.de/neuheiten



Design im Wandel der Zeit: Anlässlich des 25-jährigen Dienstjubiläums versammelte die DBAG 2016 vier ICE-Generationen für ein Gruppenfoto.

Der Industrie-Designer Matthias Fischer begann seine Karriere bei Alexander Neumeister, einem der Väter des ICE. Fischer kritisiert den Sparzwang moderner Eisenbahnprojekte und ist überzeugt, dass man mit hochwertigem Design mehr Menschen in die Bahn locken kann.

Zukunft gestalten



Matthias Fischer studierte Industriedesign in Darmstadt und Manchester. Auf ein Praktikum folgte eine langjährige Zusammenarbeit mit Alexander Neumeister. 2010 machte sich Fischer mit seiner eigenen Agentur Neomind selbstständig. Viele seiner Entwürfe wurden mit Auszeichnungen wie dem Red Dot Award prämiert.



„Ich hatte immer schon einen Bezug zur Eisenbahn: Einer meiner Onkel war Bahnhofsvorsteher“, sagt Matthias Fischer, der Gründer des Designbüros Neomind und lächelt. Dass er sich später auch beruflich mit Zügen beschäftigen würde, sei aber keineswegs ausgemacht gewesen, erklärt er weiter: „In meinem Elternhaus galt die Eisenbahn eher als langweilig.“

Doch nach seinem Studium konnte sich Fischer der Faszination der Eisenbahn nicht mehr entziehen: 2003 begann er ein Praktikum im Büro des Industrie-Designers Alexander Neumeister in München. „Ich habe mir das Büro nicht zuletzt deshalb rausgesucht, weil es mich fasziniert hat, dort zu arbeiten, wo der ICE und der Transrapid entstanden sind“, erinnert er sich.

Nach dem Abschied Alexander Neumeisters in den Ruhestand gründete Fischer 2010 mit Neomind ein eigenes Büro. Dass die Eisenbahn für ihn und seine Kollegen noch immer eine wichtige Rolle spielt, offenbart sich dem Besucher auf den ersten Blick: Zwischen den großen Glasscheiben und hellen Betonwänden stehen türkisfarbene Sitzbänke aus den n-Wagen der DB und dunkelblaue Exemplare aus den EW IV der SBB. An der Wand hängt eine Collage, gebildet aus den Materialien des Modernisierungsprogramms der Triebzüge der Baureihe 423 der S-Bahn München.

Die im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) durchgeführte Modernisierung von insgesamt 238 Fahrzeugen war das bislang umfangreichste Bahn-Projekt von Neomind. Das Konzept, das an den Zugenden unter anderen neue Familien- und Gruppenbereiche mit Ecksitzbänken vorsieht, wurde 2019 mit dem German Design Award ausgezeichnet. Fischer lobt den Mut und das Engagement der BEG: „Ich fand es toll, dass die BEG von An-



Essen und Trinken sind Grundbedürfnisse des Menschen, die auch in Zügen zuverlässig erfüllt werden müssen, findet Matthias Fischer. Speisewagen (hier das modernisierte Bordrestaurant eines ICE 1) dürften deshalb keinesfalls aus den Zügen verschwinden.

FOTO: DB AG/KAI MICHAEL NEUHOLD

FOTO: JÜRGEN METZLER



Im ICE2 mussten auch 1. Klasse-Fahrgäste weitgehend auf Abteile verzichten. Die Großraumbestuhlung entwickelte sich zum Standard.



Das Redesign der ICE2-Züge (hier die 2. Klasse) brachte zwar frische Farben, aber keine neuen Nutzungskonzepte, kritisiert Matthias Fischer.

FOTOS (2): JURGEN METZLER

fang an verschiedene Interessenvertreter mit ins Boot geholt hat, vom ADFC bis hin zu den Behindertenverbänden.“ Viele Rollstuhlfahrer lobten die Entscheidung, an einigen Vis-à-vis-Plätzen auf den vierten Sitzplatz zu verzichten, sagt Fischer: „Wir hören immer wieder, dass sie sich darüber freuen, an vielen Eingängen einsteigen und sich mitten in eine Dreier-Bestuhlung dazu stellen zu können.“ So gelinge eine viel sinnvollere Art der Inklusion, „als wenn man einfach irgendwo diese Extrabereiche einrichtet“, ist Fischer überzeugt.

Gerade in den sehr unterschiedlichen Bedürfnissen der Fahrgäste liege die Herausforderung bei der Gestaltung von Schienenfahrzeugen, schwärmt er: „Es gibt

kein Produkt auf der ganzen Welt, das so vielen Zielgruppen gerecht werden muss. Das macht es so schwierig – aber eben auch so spannend.“

Züge sollten deshalb immer auf die spezifischen Bedürfnisse der Bahnfahrer eingehen, fordert er. Ganz ähnlich, wie Alexan-

„Der Interregio war ein sehr spannendes Konzept.“

der Neumeister es bereits bei seinem Innenraumkonzept für den ICE-V vorgeschlagen habe. „Als 1. Klasse-Reisender ist mir doch vor allem wichtig, dass ich eine Steckdose am Platz habe und in Ruhe arbeiten kann. Aber mit Kindern merkt man ganz

schnell, dass man nicht in die 1. Klasse gehört. Da ist man froh, wenn man ein eigenes Abteil hat. Deshalb finde ich, dass man von diesem alten Klassen-System wegkommen sollte, hin zu Nutzungsbereichen. Ein ganz spannendes Konzept war in dieser Hinsicht beispielsweise der Interregio. Ich finde es total schade, dass man das nicht weitergeführt hat.“

Der Gestalter, sagt Matthias Fischer müsse sein gesamtes Tun in den Dienst der Fahrgäste stellen: „Wir müssen schauen, dass wir das Maximale für den Kunden heraus schlagen, denn außer uns gibt es in diesem ganzen Prozess niemanden, der das tut“, seufzt er. „Den Ingenieuren und den BWLern sind die Fahrgäste zunächst einmal egal. Da muss nur das Fahrzeug funktionieren und der Preis stimmen“, erklärt Fischer. Der Fahrgast sei in diesem Prozess eher ein störender Faktor. Um so mehr müssten Designer möglichst früh an der Planungsarbeit beteiligt werden. Doch ausgerechnet dieses Zusammenspiel sei nach der Bahnreform aus den Fugen geraten, klagt Fischer. „Die DB hatte früher sogar ein eigenes Design-Büro hier in München. Aber nach der Privatisierung hat man die Gestaltung an die Hersteller ausgelagert“, berichtet er. Dahinter, vermutet Fischer, stand die Hoffnung, dass die Hersteller nun auch in Sachen Design miteinander konkurrieren würden – ganz wie im Automobilbereich. Doch das Problem, so Fischer, liege darin, dass der Wettbewerb in der Eisenbahnbranche ganz anders funktioniere: „Die Verkehrsunternehmen suchen ihre Fahrzeuge nicht nach optischen Gesichtspunkten aus.“ Dass selbst Prestigeprojekte

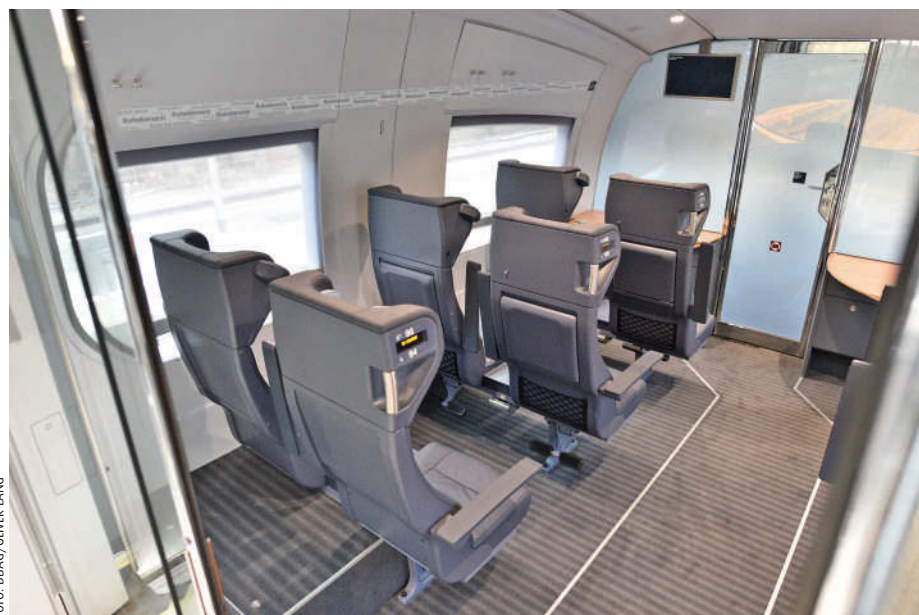


FOTO: DBAG/OLIVER LANG

Freier Durchblick in den Führerraum: Gestalterische Ideen wie diese waren nur möglich, weil die Designer früh in die Arbeit am ICE3 eingebunden wurden, ist sich Matthias Fischer sicher.

der DBAG zum Opfer des Preisdrucks werden, beweise nicht zuletzt der ICE 4: „Der Zug ist leider ein Beispiel dafür, wie man es nicht machen sollte“, kritisiert Fischer: „Man hatte viele gute Ideen, aber weil Konstrukteure und Designer nicht von Anfang an

Konstruktion und Design müssen Hand in Hand gehen

zusammen arbeiteten, hapert es jetzt an der Umsetzung.“ Nun verstellten Gepäckregale die Fenster, während Fahrgäste mit Fensterplätzen auf geschlossene Wandflächen blickten. Die ursprünglichen Sitze seien „nicht sitzbar“ und die Gepäckablage ziehe sich wie ein massiver Balken durch den Zug. „Das ist nicht angenehm, sondern eher brachial und erinnert mich immer ein bisschen an einen Schlachthof“, stellt Fischer ernüchtert fest.

Dass es auch anders gehe, bewiesen die älteren ICE-Generationen, insbesondere der von Alexander Neumeister maßgeblich mitgestaltete ICE 3: „Das ist für mich ein Zug, der einfach heraussticht, weil er ein



Gemeinsam mit der DB AG konzipierte das Büro Neomind den „Ideenzug“, hier auf dem GreenTech Festival 2019. Jeder Container ist einem anderen Bedürfnis der Reisenden gewidmet.

ganzheitlich betrachteter Zug ist.“ Noch heute zahle es sich aus, dass man bei der Ausstattung auf hochwertige Materialien gesetzt habe.

Wie künftige Züge aussehen sollten, davon hat Fischer, der selbst begeisterter Bahnfahrer ist, eine klare Vorstellung: Diese

sollten nicht nur besser auf das Nutzungsverhalten der Fahrgäste abgestimmt werden, die Betreiber müssten auch endlich in eine hochwertige Einrichtung ihrer Fahrzeuge investieren. Die Bahn drohe sonst zu einem Verkehrsmittel zweiter Klasse degradiert zu werden. □ *Bernd Keidel*



Die Formgebung des ICE3 geht maßgeblich auf den Industrie-Designer Alexander Neumeister zurück, der zuvor bereits das Erscheinungsbild des ICE1, ICE2 und des Transrapsids verantwortete. In die Gestaltung flossen Merkmale des japanischen Shinkansen 500 mit ein.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
INFANTERIESTR. 11A
D-80797 MÜNCHEN

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

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

Erinnerung

Betrifft: „Ein Porsche aus Pilsen“, Heft 2/2021



Beim Lesen dieses interessanten Berichtes über E-Loks von Skoda erinnerte ich mich an einen Testzug, den ich am 27. August 2011 in Hamburg-Tiefstack entdeckte und fotografierte. *Jürgen Reibke, E-Mail*

Tannengrün – nicht Schiefergrau!

Betrifft: „Alles neu am Bodensee“, Heft 2/2021

Wie die Farbwiedergabe des Bildes aus 1961 mit der V200064 auch geraten sein mag: Es können keine grauen italienischen Wagen abgebildet sein, weil die FS das schiefergraue Farbschema („grigio ardesia“) erst 1964 einfuhrte. 1961 waren italienische RIC-Wagen noch braun gehalten („castano-isabella“ oder unifarben „castano“). Die ersten grauen italienischen 26,4m-Wagen besaßen übrigens auch Schürzen. Der abgebildete Zug (ab Lindau zirka 15 Minuten vor dem D95) fuhr

auch keineswegs Richtung München, sondern ging auf die Schwarzwaldbahn: D118 Lindau – Radolfzell – Offenburg – Kehl – Straßburg. Die beiden ersten Wagen waren tannengrüne ÖBB-Sitzwagen, ABüm und Büm, die den Laufweg Innsbruck (E637) – Lindau (D118) – Strasbourg (Rapide 18) – Paris Est hatten, dahinter zwei B- und ein D-Wagen der SNCF, Lindau – Paris. Aus dem in Lindau angekommenen E637 der ÖBB gingen andererseits Kurswagen Innsbruck – Kiel und Schruns – Kiel auf den knapp nach dem D118 abfahrenden D75 via Ulm – Stuttgart nach Köln über. Die genau gleiche Kurswagenkonstellation gab es in der Gegenrichtung Paris/Kiel – Schruns/Innsbruck mit D119, D76 und E636. Der Zuglauf war seinerzeit eingeführt worden, als es noch bis 1955 in Vorarlberg und Tirol französische Besatzung gab, damit Militärpersonal auf der Heimreise nicht durch die neutrale Schweiz fahren musste, sondern via SWDE durch die Besatzungszone in Deutschland. *Dr. Helmut Petrovitsch, E-Mail*

VERWECHSELT!

Betrifft: „Gipfelstürmer“, Heft 1/2021“

Wie vermutlich nicht nur mir aufgefallen ist, zeigt das Bild unten links auf Seite 19 nicht

einen SLM-Neubau aus den 90er-Jahren für die Brienz-Rothorn-Bahn (BRB), sondern die 1936 erbaute Lok H2/3 Nr. 7 der BRB. Sie ist eine von zwei Maschinen dieser Serie mit je 300 PS und dem System Abt; die Schwester-Lok Nr. 6 wurde 1933 an die BRB geliefert. Beide sind je nach Bedarf noch im Einsatz. Wie eine modern konzipierte Dampflok aus dem Jahr 1992 mit ihren 410 PS kraftvoll das Rothorn erklimmt, zeigt das Bild auf Seite 20 unten. Diese Lok stammt auch aus der ersten Dreier-Serie von 1992 und wurde von SLM an die Bergbahn Montreux – Glion – Rochers-de-Naye (MTGN) geliefert. Bis 2005 war die Lok dort im Einsatz und kam danach als H2/3 Nr. 16 zu der BRB. Den kostengünstigen Einmannbetrieb ermöglichte der Konstrukteur, Dipl. Ing. Roger Waller, u. a. durch eine Ölbefuerung des voll isolierten Kessels. Insgesamt hat die BRB vier dieser neuen Maschinen im Einsatz; zwei davon – Lok H2/3 Nr. 14 und Nr. 15 – sind aus dem Jahr 1996.

Michael Gröder, E-Mail

Schülerzug

Betrifft: „Winter in Österreich“, Heft 2/2021

Dieser Bericht mit den wunderschönen Fotos enthält leider einen Fehler, den man so nicht stehen lassen kann. Der Autor schreibt zum Foto des Personenzuges mit der 86.785 vor Selzthal, dass sie von der nicht elektrifizierten Strecke von Attnang-Puchheim käme. Das ist insofern weit gefehlt, als diese Strecke, die Salzkammergutbahn, als erste in Oberösterreich bereits ab 23. April 1924 in den elektrischen Betrieb mit der Reihe 1029 (spätere 1073) ging. Speziell wurden für diese Strecke zehn

Loks der Reihe 1170 (spätere 1045) ab 1926 beschafft. Auf beiden Strecken, die in Stainach-Irdning aufeinandertreffen, sind die durchgehenden Züge wesentlich länger und die Züge der Salzkammergutbahn liefen stets nur bis dorthin. Von und nach Selzthal musste umgestiegen werden. Was für einen Zug führt aber die 86.785? Laut Fahrplan vom Winter 1958 kann es sich nur um die Schülerzüge Selzthal – Liezen – Rottenmann – Selzthal gehandelt haben. Im Bild ist der Zug zwischen Liezen (ab 14:15) und Selzthal (an 14:23) zu sehen. Das stimmt dann auch mit dem Sonnenstand überein. Die Strecke nach St. Michael, an der Rottenmann liegt, war damals noch nicht elektrifiziert. *Siegfried Bufe, E-Mail*

Öl aufs Feuer

Betrifft: „Volldampf zum Abschied“, Heft 11/2020

Ihr Artikel weckte Erinnerungen – war ich doch bei der Abschiedsfahrt am 28. Februar 1981 dabei. Ich habe gleich mal in den alten Negativen gesucht. Leider nur in Schwarzweiß hänge ich Ihnen mal ein Foto an: Auf der Rückfahrt gab es noch eine Scheinanfahrt auf dem Nasse-Telle-Viadukt zwi-



schen Lauscha und Oberlauscha, mit dem speziellen Motiv, bei dem das Lokpersonal beim „Öl aufs Feuer gießen“ die Flamme aus dem Schornstein schlagen ließ.

Volker Döring, E-Mail

EINSTEIGER ANGEBOT



* Preis am Kiosk

**2 Ausgaben für nur € 10,—
(statt € 25,80)***

Die schönsten Seiten der Bahn im Großformat. Jede Ausgabe mit einem interessanten Schwerpunktthema, detailliert geschildert, opulent bebildert.

Online bestellen unter
www.bahn-extra.de/einsteiger





FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Regelmäßig sind die Loks der SRI auch vor Sonderzügen zu sehen. Am 5. Oktober 2018 brachte 145 088 den DPF 1764 von Köln nach Erfurt.

Die SRI Rail Invest aus Gundremmingen behauptet sich erfolgreich als mittelständischer E-Lok-Vermieter. Bewährte Fahrzeuge und kurze Dienstwege gehören zum Erfolgsrezept. Seit 2020 eilt die SRI zudem mit modernen Doppelstockwagen privaten EVU bei Fahrzeugengpässen zu Hilfe.

Die blauen Engel

Es ist ein windiger Tag im Juli 2020 am Stuttgarter Hauptbahnhof. Zwar muss Markus Willaczek, der Flottenmanager der SRI Rail Invest, bald weiter nach Tübingen, aber Zeit für ein Gespräch beibe allemal, versichert er. „Unsere vier Doppelstockwagen fahren gerade zwischen Stuttgart und Tübingen“, erklärt er. Bespannt wurden die zwischen Juni und Dezember 2020 verkehrenden Ersatzzüge durch eine 146 der WFL. „Natürlich hätten wir am liebsten unsere 145 vor den Wagen gesehen“, gibt Willaczek zu, „aber in der Ausschreibung war nunmal das Ab-

fertigungsverfahren TAV verlangt. Damit ist die 145 leider nicht ausgerüstet.“

Die vier blau lackierten Doppelstockwagen gehören erst seit rund einem Jahr zur Flotte der SRI, doch im Personenverkehr ist das 2010 gegründete Unterneh-

Vier Doppelstockwagen für den Ersatzverkehr

men bereits seit 2016 aktiv. Damals stellte die SRI dem Fernverkehrs-Startup „Locomare“ acht frisch aufgearbeitete IC-Wagen für den Verkehr zwischen Berlin und Stutt-

gart zur Verfügung. Nach der Übernahme von Locomare durch Flixtrain kamen die Wagen weiter für den bisher erfolgreichsten Fernverkehrs-Konkurrenten der DBAG zum Einsatz.

Willaczek selbst kam 2018 zur SRI. Ursprünglich war der studierte Maschinenbauer in der Industrie tätig, doch die Eisenbahn begeistert ihn seit Kindesbeinen an. Über Modellbahn-Anlagen der Baugrößen H0, 1 und H0e fand er schließlich zum Echtdampf-Modellbau. „Das ist ziemlich beeindruckend, weil die Technik bereits dieselbe ist, wie bei der großen Eisenbahn“,



FOTO: SRI

Nach einer technischen Berufsausbildung (Studium des Maschinenbaus) begann Markus Willaczek seine Laufbahn zunächst im Sondermaschinenbau. 2018 machte er sein Hobby zum Beruf und wechselte in die Eisenbahnbranche: Seither ist er für das Flottenmanagement der SRI zuständig.

erzählt er begeistert. Von hier aus war es nur ein kleiner Schritt zur Museumsbahn-Szene. Bald darauf wurde die Eisenbahn auch zu seiner beruflichen Heimat: „Ich kam über meinen Bekanntenkreis in Kontakt mit Simon Scherer, dem Chef und Gründer der SRI. Wir haben uns auf Anhieb sehr gut verstanden.“

Fortan war Willaczek als Flottenmanager für den Betrieb und die Instandhaltung der Fahrzeugflotte verantwortlich. „Das war eine spannende Zeit, weil sich das Geschäftsfeld der SRI damals verlagert hat“, berichtet er. Die Flotte, so Willaczek, bestand bereits damals aus sechs Loks, darunter vier Lokomotiven der Baureihe 151. Drei Maschinen (151 033, 039 und 170) waren



FOTO: MICHAEL GREGOLD

151 124 ist die „Grüne Mauritius“ der SRI. Das Bild zeigt die Lok am 23. Februar 2018 auf der Franken-Sachsen-Magistrale auf dem Weg nach Hof, kurz vor Erreichen des Zielbahnhofs.

im Rahmen von langfristigen Mietverträgen für die EGP unterwegs. Dabei war die EGP als Halter der Maschinen für den Be-

Drei 151 waren einst für die EGP unterwegs

trieb und die Instandhaltung verantwortlich. Mit dem Auslaufen der Langzeit-Verträge musste sich die SRI nun selbst um die

Vermarktung und den Unterhalt der drei Loks kümmern. Bis zu diesem Zeitpunkt betreuten Firmenchef Scherer und sein kleines Team nur 151 124. Die Maschine war als einzige nicht an die EGP vermietet. Sie unterscheidet sich bis heute durch ihre chromoxidgrüne Lackierung von den blauen Schwesterloks.

Erste Erfahrungen im Regionalverkehr sammelten Scherer und Willaczek im



145 087 zählt seit Ende 2014 zur Flotte der SRI. Ursprünglich wurde die Maschine – wie ihre Schwesterlok 145 088 – im Jahr 2000 an die schweizerische Lokoop geliefert. Am 20. April 2020 passierte sie die Kokerei Prosper bei Bottrop-Süd. Solch lange Güterzüge waren während des landesweiten Shutdowns der Industrie selten – die fabrikneuen Pkw stammten aus dem Werk eines schwedischen Automobilherstellers.

FOTO: MARCUS HENSCHKE



FOTO: MAIK KOPKE

Am 17. Mai 2019 bespannte 151039 für Go-Ahead einen kurzen Sonderzug von Stuttgart nach Essingen. Die Aufnahme aus Schleißweiler zeigt die Überstellung des Leerparks am Tag zuvor.

Sommer 2018. 145 088 kam zunächst für einige Monate im Sonderzugverkehr für Euroexpress im Einsatz, im Dezember half die Lok dann für einige Wochen mit TRI-Wagen im Ersatzverkehr für die Eurobahn in Nordrhein-Westfalen aus. Im Sommer 2019 standen dann während drei Monaten Ersatz- und Sonderverkehr für Abellio NRW auf dem Programm. Auch hier kam 145 088 zusammen mit n-Wagen der TRI zum Einsatz.

Die positiven Erfahrungen im Personenverkehr bewogen Willaczek und Scherer schließlich Ende 2018 zum Kauf eigener Nahverkehrswagen. Dass die Wahl dabei auf Doppelstockfahrzeuge fiel, hatte einen

besonderen Grund, wie Willaczek verschmitzt verrät: „Wir wollten den Wettbewerbern eine Nasenlänge voraus sein und Fahrzeuge erwerben und in Betrieb nehmen, die noch kein anderes privates EVU besitzt.“ Moderne, barrierefreie Doppelstockwagen seien noch immer ein Alleinstellungsmerkmal, glaubt er.

Ersatzverkehre seien für sein Unternehmen zwar durchaus lukrativ, gibt Willaczek zu, zugleich offenbarten sie jedoch eine grundlegende Schiefelage des modernen Bahnsystems: „Früher wurden zuerst ein paar Prototypen gebaut, ausgiebig erprobt, wenn nötig verbessert, und erst dann gab es die Serie. Heutzutage werden die Züge

gebaut und sofort eingesetzt. Deshalb gehen neue Fahrzeuge mittlerweile viel unausgereifter in den Betrieb – da stecken einfach noch zu viele Fehler drin,“ schimpft er.

So ergäben sich bisweilen groteske Situationen: „Da zahlen die Auftraggeber viel Geld für neue Fahrzeuge und stattdessen bekommen sie eine Zeit lang die alten n-Wagen zurück“, stellt Willaczek kopfschüttelnd fest. Gerade deshalb sei es wichtig, auch relativ neue, hochwertige Nahverkehrswagen für den Ersatzverkehr zu vermarkten: „Uns Eisenbahner freut das natürlich, wenn wieder n-Wagen eingesetzt werden. Aber der durchschnittliche Reisende sieht doch eher die Defizite: Türen, die mit Kraft geöffnet werden müssen, hohe Stufen und fehlende Klimaanlage – da wollen wir mit unseren Doppelstockwagen einen moderneren Eindruck bieten“, betont der SRI-Flottenmanager.

Der Kauf weiterer Doppelstockwagen sei bereits geplant, verrät Willaczek. Doch bis die Fahrzeuge in den Betrieb gehen könnten, dürfte noch einige Zeit vergehen. Denn die Kapazitäten für Hauptuntersuchungen seien knapp, gibt er zu bedenken: „Wir wollen nicht in irgendeine Bastelbude gehen und eine Pinsel-HU machen. Lieber warten wir und investieren mehr Geld. Denn wer billig kauft, kauft zweimal.“

„Die 151 ist nahezu unkaputtbar!“

Deshalb betrachtet er die Entwicklung hin zu neuen, auf Effizienz getrimmten Leichtbaufahrzeugen skeptisch: „Ich sehe da den Trend zu einer Plastikeisenbahn“, seufzt er und fügt hinzu: „Ich kann mir nicht vorstellen, dass die neuen Vectrons mal so lange halten wie die Altbau-E-Loks.“

Nicht zuletzt aus diesen Erfahrungen habe man sich mit den Baureihen 145 und



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Im Auftrag der EGP brachte 151033 am 12. Mai 2015 einen Kesselwagenzug von Nürnberg-Hafen nach Ingolstadt. Die Aufnahme entstand bei Weißenburg in Bayern.

DIE SRI-FLOTTE (STAND: JANUAR 2021)

Triebfahrzeuge	Anzahl
➤ Baureihe 151	4
➤ Baureihe 145	2
Personenwagen	Anzahl
➤ DBbzfa 761.0	1
➤ DABz 755.3	3



Die ersten beiden Doppelstockwagen der SRI kamen zwischen Februar und April 2020 für die Nordwestbahn (NWB) auf der RB-Linie 44 zwischen Bottrop und Moers zum Einsatz. Am 21. Februar überquerte 111067 mit den beiden Wagen die Hochfelder Brücke in Duisburg-Rheinhausen.

151 für bewährte Lokomotivtypen entschieden, unterstreicht Willaczek: „Die 151 ist ja quasi unkaputtbar, wenn man richtig mit ihr umgeht. Man hat wenig Probleme mit der Lok, dafür bringt sie viel Leistung und fährt immerhin 120 km/h.“

Die SRI war 2012 der erste private Betreiber der Baureihe 151, berichtet Willaczek stolz und schwärmt zugleich vom Leistungsvermögen der kräftigen Sech-

ser: „Wir hatten 2019 zwei Loks an die SBW vermietet und sind mit denen täglich in Doppeltraktion Sandzüge zwischen Ost-

4000-Tonnen-Züge in Doppeltraktion

deutschland und Stuttgart gefahren. Leer in den Osten und mit 4000 Tonnen Sand zurück. Das war genau das richtige für die

Simon Scherer ist der Geschäftsführer der SRI. Trotz seines Kindheits-Berufswunsches Lokführer absolvierte er zunächst eine kaufmännische Ausbildung und arbeitete als technischer Firmenkundenberater. 1999 wagte er den Sprung in die Eisenbahnbranche, 2010 gründete er die SRI.



FOTO: SRI



FOTO: RAINER VORWEG

Auf dem Weg nach Tübingen durchfährt 146 521 mit der SRI-Doppelstockgarnitur am 24. Juli 2020 den Stuttgarter Stadtteil Untertürkheim.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

151 170 verlässt Treuchtlingen am 5. Januar 2015 mit einem Kesselzug in Richtung Altmühltal. Die Lok pendelte teilweise mehrfach täglich für die EGP zwischen Ingolstadt und Nürnberg.

Lokomotiven, dafür sind sie ja auch gebaut.“

Daneben besteht die Lokflotte der SRI aus zwei Lokomotiven der Traxx-Familie von Bombardier. 145 087 und 088 kamen 2014 aus Beständen der MRCE zur SRI. Gebaut wurden sie ursprünglich im Jahr 2000 für den schweizerischen Lokvermieter „Loko-koop“. Während man sich für die Instandhaltung der beiden Drehstrom-Loks ganz auf einen externen Anbieter verlassen muss, steht hinter der aktiven 151-Flotte ein

großer Ersatzteilkpark, wie Willaczek bereitwillig verrät: „Wir besitzen zwei Ersatzteilspeicher; einen in Mukran und einen in Chemnitz. Dazu haben wir sechs komplett überholte Fahrmotoren und acht neu bandagierte Radsätze auf Vorrat“.

„Wir sind per Du mit unseren Kunden.“

Das Team der SRI besteht neben Firmenchef Scherer und Flottenmanager

Willaczek nur noch aus zwei weiteren festangestellten Kollegen. Doch gerade die überschaubare Größe sei im Wettbewerb mit den großen Firmen von entscheidender Bedeutung, ist Willaczek überzeugt: „Wir sind mit den meisten unserer Kunden per Du. Bei Problemen müssen wir uns nur kurz untereinander besprechen und finden ohne lange Entscheidungswege eine Lösung – bei den Großen dauert so etwas viel länger.“ Auch sonst pflege man den direkten Kontakt zu den Mietern, betont er: „Wir fragen öfter mal nach, wie es geht und ob alles klappt. Daneben sind wir auch persönlich regelmäßig vor Ort. So kann man immer wieder nach den Fahrzeugen sehen und Fehlern aktiv vorbeugen.“

Natürlich fließe die Eisenbahn so immer wieder auch ins Privatleben ein, gibt Willaczek zu, „aber das macht eben auch den Unterschied. In dieser Branche braucht man Herzblut, damit es funktioniert.“

Auf dem Weg zum Stuttgarter Hauptbahnhof blickt Willaczek nachdenklich auf den Turm mit dem rotierenden Stern auf der Spitze. „Hätte man das Geld, das dort vergraben wird, einfach in die Schieneninfrastruktur gesteckt, hätten wir heute ein hervorragendes Netz“, sagt er und schüttelt den Kopf. Dann klingelt Willaczeks Handy. Ein befreundeter Lokführer bietet an, ihn nach Tübingen mitzunehmen. „Ich muss dann mal nach unseren Wagen schauen“, ruft er und eilt davon. □ **Bernd Keidel**

Während mehrerer Monate war 145 088 im Spätsommer und Herbst 2018 vor Euroexpress-Sonderzügen im Einsatz. So auch am 14. Oktober bei Loppersum. Die Maschine warb zu diesem Zeitpunkt für das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz.

FOTO: HANS VOGEL





Die Highlights 2021

ROCO und FLEISCHMANN begrüßen das neue Jahr mit einer breiten Palette an Neuheiten für die Spurweiten H0 und N! DAS Highlight 2021 bei ROCO ist die Neukonstruktion der **Dampflok BR 95**, wobei auch das Segment der E-Loks dem um nichts nachsteht. Mit der Skoda S499.2/BR 230, besser bekannt als „Knödelpresse“ wird ein vielfacher Wunsch unserer treuen Kunden erfüllt. Auch alle Schweizer Modellbahn-Freunde dürfen gespannt sein: **Die E-Lok Ae 3/6 I** wird ebenso detailreich umgesetzt. Im Spur N Bereich ist das absolute Highlight die komplett neu entwickelte **Doppel-Diesel-lok V188** der DB. Doch auch die französische Elektrolokomotive **BB7200/22200** und ihr niederländisches Pendant, die **NS 1600/1700/1800**, folgen als meisterhafte Neuentwicklungen im Modell.

Entdecken Sie die Modellbahn-Highlights 2021 bei ROCO & FLEISCHMANN!

ROCO

- ▶ Dampflokomotive BR 95 (Art. Nr. 71095 ff.)
- ▶ Elektrolokomotive Ae 3/6 I (Art. Nr. 70087 ff.)
- ▶ Elektrolokomotive S499.2 (Art. Nr. 71219 ff.)
- ▶ Güterzuggepäckwagen Pwgs 41 (Art. Nr. 74220 ff.)
- ▶ Doppeltaschenwagen T3000e (Art. Nr. 77386 ff.)
- ▶ Kesselwagen Zacns (Art. Nr. 77460 ff.)

FLEISCHMANN

- ▶ Doppel-Diesellokomotive V188 (Art. Nr. 725100 ff.)
- ▶ Elektrolokomotive BB 7200 (Art. Nr. 732135 ff.)
- ▶ Elektrolokomotive NS 1600 (Art. Nr. 732100 ff.)
- ▶ Personenwagen UIC-X (Art. Nr. 863920 ff.)
- ▶ Personenwagen EW IV (Art. Nr. 890320 ff.)
- ▶ Kesselwagen Uahs (Art. Nr. 825810)
- ▶ Gedeckter Güterwagen Gbs 1500 (Art. Nr. 826210)
- ▶ Schiebewandwagen Hbbillns (Art. Nr. 826250)



Die aktuellen Neuheitenkataloge
ab sofort bei Ihrem Fachhändler!



Dampf gab es am 24. August 2014 zu sehen. 93 1420 befördert bei Wilfersdorf einen Sonderzug über die Zayatalbahn.

FOTO: HELMUT WEISER

Das österreichische Weinviertel verfügte zwischen dem Beginn des 20. Jahrhunderts bis zu dessen Ende über ein dichtes Lokalbahnnetz, welches ab 1977 kontinuierlich ausgedünnt wurde. Nun soll die Zayatalbahn wieder fit gemacht werden.

Wiederbelebung der Zayatalbahn

Die Bahnlinie von Mistelbach-Lokalbahn nach Hohenau wurde 1906 von den damaligen „Niederösterreichischen Landesbahnen“ als Teil der Gesamtstrecke Korneuburg – Hohenau eröffnet. Der damalige, sehr bescheidene Fahrplan, wurde jedoch, ähnlich wie auf den übrigen Nebenbahnen des Weinviertels, nicht den geänderten Mobilitätsbedürfnissen und -gegebenheiten angepasst. So kam es 1988 zur Einstellung des planmäßigen Personen- und schließlich auch 2015 zum Ende des Güterverkehrs auf der Schiene.



FOTO: GERHARD ULLRICH

Wie schnell verlassene Bahnanlagen von der Natur zurückerobert werden, zeigte sich in Dobermannsdorf. Dort wurde am 19. Dezember 2020 störende Vegetation entfernt.



KARTE: OFFENSTRECKE-MITWIRKUNG, SKTM ANDREAS ILLGEN
KARTENANSTELLUNG: OPENTOPOMAP (CC-BY-SA)

Der Verein „Neue Landesbahn“ mit Sitz in Mistelbach, welcher bereits schöne Erfolge in puncto touristischer Nutzung mit dem Nostalgie-Express „Leiser Berge“ im Abschnitt Korneuburg – Ernstbrunn, mit der „Weinvierteldraisine“ von Ernstbrunn bis Asparn an der Zaya sowie dem „Zayataler Schienentaxi“ zwischen Grafensulz und Mistelbach vorweisen kann, setzte sich bereits vor der Einstellung für eine Übernahme durch Verein und Gemeinden ein. Ende 2019 gelang es, die Strecke zu übernehmen und eine „Anschlussbahn mit beschränkt öffentlichem Verkehr“ daraus zu machen. Der Erhalt erfolgt teils über Firmen, teils über Ehrenamtliche der „Neuen Landesbahn“.

Da der Verlauf der Strecke großteils dem Bach namens Zaya folgt und die Landschaft zwischen Mistelbach und Hohenau gemeinhin als „Unteres Zayatal“ bekannt ist, war der Name „Zayatalbahn“ naheliegend.

Die Bahn verlässt den Bahnhof Mistelbach-Lokalbahn, das einstige betriebliche und technische Zentrum der Weinviertler Nebenbahnen, in östlicher Richtung, durchfährt das Stadtgebiet der Bezirkshauptstadt Mistelbach und erreicht nach sechs Kilometern mit Wilfersdorf-Hobersdorf die erste Station. Dort befindet sich mit Schloss Wilfersdorf, das zugleich den Rang eines sehr guten Ausflugszieles besitzt, der regionale Verwaltungssitz des Fürsten Liechtenstein. Weiter geht die Fahrt nunmehr entlang der Zaya über Bullendorf und Ebersdorf mit seinen idyllischen Kellergassen nach Prinzendorf-Rannersdorf. Hier wird es etwas hügeliger und die Trasse durchfährt auf den folgenden Kilometern einen Talabschnitt zwischen Rain- und Steinberg. In diesem Abschnitt wird Hauskirchen in einer malerischen und fotogenen Ortsdurchfahrt passiert, ehe sich vor Neusiedl-St. Ulrich die Landschaft weitet

Bei Dobermannsdorf werden von den Freiwilligen die Spurrillen eines Bahnübergangs gereinigt. Diese Arbeiten sind mehrmals pro Jahr erforderlich, da sich die Spurrillen bei wenig Zugverkehr im Lauf der Zeit zusetzen.

und das einstmals bedeutende Erdölgebiet von Neusiedl an der Zaya mit seinen immer noch erhaltenen Bohrtürmen erreicht wird.

Dobermannsdorf war einst ein Bahnknoten

Der nächste und letzte Halt an der Strecke durch das Zayatal ist Dobermannsdorf. An seinen umfangreichen Gleisanlagen und dem noch erhaltenen Stellwerk 2 ist die einstige Bedeutung als Eisenbahnknoten noch erkennbar. Dort zweigten einst die Bahnlinien nach Poysdorf und weiter nach Enzersdorf bei Staatz sowie jene über Zistersdorf und Pirawarth nach Stammersdorf, also an den Wiener Stadtrand, ab. Auf beiden Trassen liegt heute kein



Gleis mehr. Über weite Felder wird nun die Hohenauer Ebene durchquert und nach sieben Kilometern die Einbindung in die Nordbahn bei Hohenau an der March, der Endpunkt der Strecke, erreicht. Betrieblich geplant ist vorerst die Wiederbedienung der Raiffeisen-Lagerhäuser Wilfersdorf und Dobermannsdorf sowie ein saisonaler Tou-



FOTO: GERHARD ULLRICH

Die Mistelbacher „Heizhausmaus“ 2060.91 von 1962 ist auch für den Streckendienst geeignet. Am 14. August 2010 befördert sie einen Sonderzug zwischen Hauskirchen und Neusiedl-St. Ulrich.



FOTO: MICHAEL MINIBAUER

Die vereinseigene Diesellok 2143.070 war im April 2015 mit drei Spantenwagen in attraktiver blau-elfenbeinfarbener Lackierung bei Dobermannsdorf unterwegs.

ismusverkehr unter Einbeziehung sämtlicher an der Bahn liegender Ausflugsziele mit Schwerpunkt Bahn & Rad sowie Wein-tourismus, ergänzt durch punktuelle Themenfahrten wie Nikolo-, Osterzug und dergleichen. Selbstverständlich werden auch Charterfahrten für Ausflüge, Geburtstage, Firmenfeiern oder aber auch möglichst stilechte Fotofahrten für Eisenbahnfreunde angeboten.

Auch soll in der Bevölkerung durch gezieltes Einbinden von regionalen Vereinen und Institutionen ein gewisses Maß an Identitätsstiftung erfolgen. So sollen Ehrenamtliche aus der Umgebung für leichte Instandhaltungsmaßnahmen gewonnen werden. Zum Einsatz werden vorwiegend Garnituren kommen, die auch zu Zeiten

des einstigen Planbetriebes auf der Strecke verkehrten, wie die Diesellok-Baureihe 2143, die Diesel-Verschublok 2060 oder zu besonderen Anlässen eine Dampflokomotive der Baureihen 77 oder 52. Als Waggons sind in erster Linie zweiachsige Spantenwagen mit Plattformen vorgesehen. Auch

Touristikverkehr mit Diesel und Dampf

der Heurigenwagen, ebenfalls ein zweiachsiger Spantenwagen, wird stets im Zugverband mitgeführt.

Um die doch recht hohen Erstinvestitionen, aber auch einen Teil der laufenden Fixkosten abfedern zu können, bietet der Verein „Neue Landesbahn“ eine fünf Jahre

dauernde Streckenpatenschaft an. Dabei kann man, beginnend mit zehn Metern für die kleine Brieftasche, über 100 Meter bis zu einem Kilometer die Patenschaft über einen Streckenabschnitt übernehmen und erhält dafür je nach Höhe eine Urkunde. Ab 100 Metern soll es zusätzlich einen Gutschein für eine Gratisfahrt sowie ab einem Kilometer zusätzlich eine Dauerfreifahrt mit Begrüßungsgetränk im Zug geben. Für zehn Meter sind 25 Euro, für 100 Meter 100 Euro und für einen Kilometer jeweils jährlich 900 Euro fällig. Der Betrag kann in fünf Jahresbeträgen oder auf einmal bei Übernahme beglichen werden. Selbstverständlich sind auch 20, 200, 250 Meter möglich. Sollte jemand die Patenschaft über einen bestimmten Abschnitt übernehmen wollen, weil er einen besonderen Bezug dazu hat oder ihm die Umgebung dort gefällt, so ist dies ebenso möglich.

Zur Übernahme der Patenschaft reicht eine einfache Mail an den Verein „Neue Landesbahn“ (info@landesbahn.at) mit Angabe von Name, Postadresse, Abschnitt sowie gewünschter Zahlungsart (jährlich, für fünf Jahre oder auf einmal). Der Verein wird sich umgehend mit dem Interessenten in Verbindung setzen.

Mit der Patenschaft fällt es dem Verein leichter, einen attraktiven Teil des einstmaligen Weinviertler Nebenbahnnetzes zu einer Fahrt in eine bessere Zukunft zu verhelfen! □

Gerhard Ullram/kf



FOTO: GERHARD ULLRAM

Zwei der bei den ÖBB „Hector“ genannten Lokomotiven (2070.85 und 2070.64) befördern am 21. September 2011 einen Güterzug bei Hauskirchen auf der Zayatabahn.

Die Geschenkidee für alle ModellEisenbahner



Als **Dankeschön**
erhalten Sie eine
Prämie Ihrer Wahl!

Geschenk
Urkunde

Ein Jahr

ModellEisenbahner

für

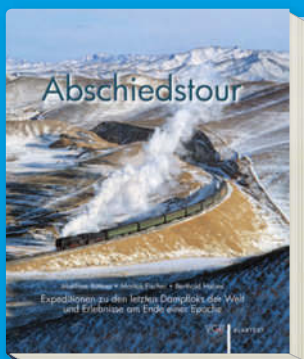
ab Heft-Nr. _____

einschließlich Heft-Nr. _____

Verschenken Sie 12 Ausgaben
ModellEisenbahner –
zu Weihnachten, zum Geburtstag
oder einfach nur so!

Mit Geschenkkurkunde zum
Überreichen und Prämie für Sie.

Unser Geschenk für Sie:
3 attraktive Prämien zur Auswahl!



Buch »Abschiedstour«

Sorgfältig ausgewählte und reproduzierte Bilder erzählen vom Dampfbetrieb in den letzten Einsatzgebieten dieser Welt. Auf Polen, Rumänien und die Türkei geht die Reise nach Indien, Pakistan und Bosnien sowie nach China.



Buch »Perfekt bis ins Detail«

Der großformatige Band ist mehr als eine Retrospektive von Emmanuel Nouailliers Arbeiten. Der Künstler verrät, wie er seine Werke erschaffen hat: Knowhow, das jeder Modellbahner gewinnbringend einsetzen kann.



Buch »Das Natur-Talent«

Marcel Ackle betreibt Modellbau von einem anderen Stern. Geduld, ein sagenhaftes Gespür für Farben und ganz viel Talent machen aus dem sympathischen Schweizer einen Modellbauer der Extraklasse.

Gleich bestellen unter
www.modelleisenbahner.de/geschenkabo



FOTO: ALEXANDER HERTZ

Auf Hochglanz poliert zeigte sich 118 757 der PRESS am 2. Juni 2020. Die Lok brachte einen Kranwagen von Blankenstein nach Saalfeld/Saale.

Die V 180 war einst das Gesicht der modernen DR. Selbst sechs Jahrzehnte nach ihrem Erscheinen zeugen einige besonders rüstige Babelsbergerinnen bei privaten EVU von der herausragenden Arbeit ihrer Konstrukteure.

Babelsberger Relikte

Die Baureihe V 180 war der Höhepunkt des in den 1950er-Jahren schrittweise aufgebauten Diesellok-Typenprogramms der DR. Nach zwei Vorserienmaschinen (1959) entstanden bis 1970 bei der Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg (LKM) 167 vierachsige V 180.0 und V 180.1 sowie 206 sechssachsige V 180.2 – 4. Die letzten Loks wurden bereits als 118 400 – 406 ausgeliefert. Vier weitere Maschinen wurden als Werkslokomotiven für die Buna-Werke gebaut, fünf Maschinen gingen an die Leuna-Werke. Nach der Wende sorgte der wegbrechende Güterverkehr für ein rasches Ende der nun als Baureihe 228 geführten V 180. Die DBAG übernahm 1994 noch 100 Loks, im Juni 1998 musterte sie die letzte 228 aus.

CLR: In der bunten Flotte der Cargo Logistik Rail Service GmbH aus Barleben in Sachsen-

Anhalt hält sich neben anderen DR-Diesel-Veteranen auch ein Exemplar der V 180-Familie. Die Sechssachserin wurde von der DR 1968 als V 180 321 in Dienst gestellt und 1970 in 118 321 umgezeichnet. 1990 erhielt die Lok stärkere Motoren (1200 PS), fortan wurde sie als 118 721 geführt. 1994 musterte

sie die DBAG als 228 721 aus. Über mehrere Zwischenstationen gelangte die Maschine 2011 zur CLR. Seither ist sie als 228 321 (V 180 321) vor Güterzügen unterwegs. Durch ihre doppelten beigefarbenen Zierstreifen unterscheidet sich 228 321 von den meisten ihrer erhaltenen Schwestern.



Seit 2016 fährt 228 501 wieder als „Buna 204“, wie hier am 22. April 2020 bei Niederwartha.



FOTO: MICHAEL GIEGOLD



FOTO: FELIX SERAPHIN

Kurz vor Fristablauf brachte 228 321 der CLR mit Unterstützung von 202 484 am 14. April 2020 einen Holzzug von Freiberg nach Plattling.

2018 kam 118 770 vor Zügen zum Tanklager Rhäsa zum Einsatz. Am 18. September galt es, defekte Dieselloks der Hectorrail zu ersetzen.

EB: Mindestens ein Exemplar jeder der gängigen DR-Baureihen einzusetzen, ist das erklärte Ziel der Geschäftsführer der Erfurter Bahnservice GmbH. So zählt nach dem Verkauf von 228 742 und 757 mit 228 719 (118 719) noch immer eine V 180 zur Flotte. Die Lok, deren Karriere 1968 beim Bw Erfurt begann, kommt bei Bedarf vor Holz- oder Kesselwagenzügen zum Einsatz.

ITL: 228 552 (118 552) ist nicht nur die letzte verbliebene Lok des DDR-Regierungszugs, sondern zugleich die letzte regelmäßig eingesetzte vierachsige V 180. Die 1964 als V 180 052 gelieferte Maschine wird vor Nostalgiezügen und sporadisch auch im Güterverkehr eingesetzt.

PRESS: Auch die Pressnitzalbahn fühlt sich dem Erbe der DR verpflichtet: 2018 übernahm das Unternehmen 228 757 (V 180 357) von der EBS. Nach einer Hauptuntersuchung samt historisierender Neulackierung ist die Maschine als „118 757“ für den neuen Eigentümer im Einsatz. Im No-



FOTO: YANNICK KRUSE

118 719 der EBS bespannte am 15. April 2020 den DGS 95570 von Herzberg (Harz) nach Ingolstadt im ersten Abschnitt bis Göttingen, dort übernahm anschließend eine E-Lok der EBS.

vember 2020 stieß auch die seit 2017 wegen Fristablauf abgestellte 228 203 der CTHS zur Flotte der Press (siehe Seite 7).

WFL: Gemeinsam mit einer ganzen Reihe von Dieselloks aus DR-Beständen steht

auch eine V 180 im Dienst der Wedler Franz Logistik aus Potsdam. 228 501 wurde 1968 gemeinsam mit drei Schwestermaschinen an die Buna-Werke geliefert. Nach einiger Zeit in einem roten Farbleid präsentiert sich die Lok seit einer Hauptuntersuchung im Jahr 2016 wieder als „Lok 204“ der VEB Chemische Werke Buna. Eingesetzt wird sie vorrangig im Rahmen von Nostalgiefahrten, aber auch Überführungen und Güterzüge stehen für sie auf dem Plan.

IG 58 3047: Mit 228 770 (118 770) befindet sich auch eine DR-V 180 im Besitz der IG Traditionslokomotive 58 3047 e.V. aus Glauchau. Die 1969 als V 180 370 in Dienst gestellte Maschine ist im Bw Glauchau stationiert. Sie befördert hauptsächlich Nostalgiezüge, ist aber auch hin und wieder vor Güter- und Bauzügen zu sehen.

Museumsloks: Rund zwei Dutzend Loks der Baureihe V 180 sind bei diversen Eisenbahnmuseen beheimatet, darunter neben der ersten Serienmaschine V 180 005 im Deutschen Technikmuseum Berlin auch die 140 km/h schnelle V 240 001 (118 202) des Verkehrsmuseums Dresden. □ ke



FOTOS (2): STEVEN METZLER

Fünf Personenwagen sind für die 2400 PS starke 118 552 kein Problem. Am 22. Februar 2020 legte sie mit dem DPE 24653 Blankenburg – Löbau einen Halt in Dresden Neustadt ein.

Die Bahn in Bildern

Hugbert Flitner: Die Eisenbahn in der Kunst. Ellert & Richter Verlag GmbH, Hamburg 2020. ISBN: 978-3-8319-0784-7, gebunden, 176 Seiten, 58 Farb- und fünf Schwarzweißabb.; zwei Karten; Preis: 24,95 Euro.



Die Eisenbahn brachte im 19. Jahrhundert die Industrialisierung über Europa. Die Eingriffe des neuen Verkehrsmittels in die Landschaft waren bald ebenso wenig zu übersehen, wie seine Folgen für die Gesellschaft. So wundert es nicht, dass gerade die progressiven Maler des Realismus und Impressionismus die Eisenbahn als Bildgegenstand entdeckten. Hugbert Flitner begibt sich auf eine Spurensuche im Reich der bildenden Kunst. Dabei zeigt er in seinem als „Ausstel-

lung in Buchform“ konzipierten Band rund 60 bewusst subjektiv ausgewählte Gemälde von weltberühmten Künstlern wie Lyonel Feiningar, Claude Monet oder Edward Hopper. Flitner fragt nicht nach der kunstgeschichtlichen Interpretation der Bilder, vielmehr sucht er in kurzen Begleittexten zu den Werken im Leben der Künstler nach Berührungspunkten mit der Eisenbahn. So entsteht eine sehr persönliche Reise durch die Kunstgeschichte, die jeden elitären Dünkel vermissen lässt und den Bildern mit ehrlichem und unvoreingenommenem Interesse gegenüber tritt. Eisenbahnfreunde müssen über einige Ungenauigkeiten in der eisenbahnhistorischen Einleitung hinwegsehen, ansonsten ist Flitners „Ausstellung in Buchform“ gerade in Zeiten geschlossener Museen eine inspirierende Lektüre. *ke*

Fazit: Unterhaltsame Reise in die Welt der Kunst

Hausstrecken

Holger Drosdeck, Wilfried Rettig: Aue – Adorf. Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e. V. (FHWE), Schönheide 2020. Ohne ISBN, gebunden, 418 Seiten, 464 Farb- und 226 Schwarzweißabb.; Preis: 58 Euro.



Die Monografie der südlichen CA-Linie erschien nach 2003 und 2009 nun letztmalig erneut – mit doppeltem Umfang. Ermöglicht wurde die dritte Auflage durch die Verwendung noch eingelagerter Druckbögen. Neben der Strecke Aue – Adorf bildet das Buch auch die zweite Hausstrecke des FHWE ab, den Südbereich der Schmalspurbahn Schönheide Süd – Carlsfeld (WCD-Linie). Somit liegt nun die umfangreichste Monografie einer erzgebirgischen Bahnregion vor, die im Kern beide Strecken mit Geschichte, Betriebsstellen, Unfällen, Fahrzeugeinsätzen und Verkehrsaufkommen ausführlich porträtiert, großzügig ergänzt durch umfangreiche Bildstrecken und eine umfassende Darstellung der Vereinsarbeit. Bestellungen: FHWE e. V., Ottostr. 14, 09113 Chemnitz oder per E-Mail an bestellung@fhwe.de. *oh*

Fazit: Regionale Bahngeschichte und Traditionserhalt

Szenen aus dem ÖBB-Alltag

Josef Pospichal, Johann Blieberger: Auf den Spuren von Franz Kraus – Auf Wiener Bahnhofen. Bahnmedien.at, Wien 2020. ISBN 978-3-903177-28-4, gebunden, 143 Seiten, 140 Schwarzweißabb.; Preis: 37,40 Euro.

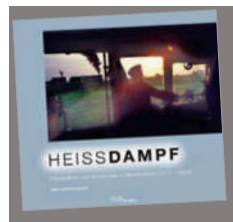


Ob auf kleinen Fototouren oder während des Wartens am Bahnsteig: Über Jahrzehnte dokumentierte der Fotograf Franz Kraus den Zugbetrieb rund um die Bahnhöfe in Wien und Krems. Eine Auswahl dieser Aufnahmen ist nun in einem ansprechenden kleinen Bildband versammelt. Die stets etwa ganzseitigen Bilder zeigen einen repräsentativen Querschnitt durch die österreichische Eisenbahngeschichte, mit seltenen Aufnahmen wie derjenigen eines VT 18.16 im Schlepp einer ÖBB-2050 hält das Buch auch für deutsche Eisenbahnfreunde manche Überraschung parat. Zwar gleichen sich die Aufnahmestandorte und der Bildaufbau teils erheblich, doch sind es gerade die zahlreichen schlichten Alltagsszenen, die den Fotografien und damit dem gesamten Buch einen außergewöhnlich persönlichen Charakter verleihen. *ke*

Fazit: Heimeliger Blick in die Fotokiste

Das Elixier Dampf

Robin Garn: Heißdampf. Verlagsgruppe Bahn, München 2021. ISBN 978-3-96453-287-9, gebunden, 224 Seiten, 363 Farb- und 57 Schwarzweißabb.; Preis: 49,95 Euro.



Die MEB-Buchtipps sind prinzipiell anderen Verlagen vorbehalten, doch sei eine Ausnahme gestattet: Wer Robin Garns legendäres Buch „VEB Dampflokomotive“ von 1990 kennt, oder etwa „Unser Dampf“, erkennt dessen Handschrift auch bei „Heißdampf“ auf den ersten Blick – wieder kommt alles aus einer Hand. In erster Linie Bildband, zeigt das Buch Garns fotografische Glanzlichter, die oftmals ihresgleichen suchen. Doch erst die eloquenten und herrlich lebendigen Texte, die gelegentlich die besonderen Umstände

des bevorzugt in der DDR ausgelebten Hobbys, aber auch den eigenen Spleen humorvoll auf die Schippe nehmen, machen das Werk aus. 365 Tage verbrachte der „Wessi“ bis 1989 auf dem „Abenteuerspielplatz“ Reichsbahn, der Rückblick zeugt jedoch von Respekt für beide Seiten, ist durch und durch gesamtdeutsch. Heute zeichne sich ein „Dampflockdown“ ab, sagt auch Garn voraus, doch in einer durchoptimierten, überregulierten Gesellschaft ist dies längst nicht nur die Folge einer Pandemie. Als Urvater von Plandampf wie als Fotograf, Eisenbahnhistoriker, Sammler, Autor und bis 2020 als Herausgeber der „Bahn-Epoche“ hat sich Robin Garn verdient gemacht. Die autobiografische Retrospektive hat fraglos ihre Berechtigung, nicht zuletzt anlässlich seines kaum vorhersehbaren Abschieds von der VGB. *oh*

Fazit: Rückblick und Abgesang, stilvoll und einzigartig

Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell



**Jetzt neu
am Kiosk!**

**Profitieren Sie
jetzt mehrfach:**

- Emotionale Berichte, fundierte Texte und prägnante Bilder aus der große Zeit der Eisenbahn
- Spannende Erinnerungen an betriebliche Meilensteine, Strecken und Baureihen von DB und DR
- Mehrere Anlagenporträts und der komplette Neuheiten-Überblick
- Vergleichstest von verschiedenen Modellen einer Baureihe

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/abo





581345 hatte am 17. Juli 1976 mit dem D561 den Bf Aue (Sachsen) erreicht. Für die Fahrt nach Schwarzenberg hat der Heizer gut aufgelegt.

Für viele Eisenbahnfreunde gehören die Baureihe 58 und das Bw Aue (Sachsen) untrennbar zusammen. Im Herbst 1976 endete im Erzgebirge der Einsatz der ehemaligen preußischen G 12. Ein Rückblick auf die letzten Einsatzjahre.

Der „Muffeltopf“ hat ausgedient

Silbern glänzen die Schienen in der Mittagssonne. Träge fließt die Zwickauer Mulde dahin. In der Ferne ist der typische Klang einer 58 zu hören. Bei schneller Fahrt hat die Dreizylinder-Maschine keine klare „Ausprache“ – sie nuschelt. Dann der typische schrille Klang einer preußischen Dampfpeife, bevor die Maschine im Tunnel bei Schlema verschwindet. Wenige Augenblicke später donnert 581345 mit dem D561 nach Schwarzenberg über die 48,5 Meter lange

Mulde-Brücke, die unmittelbar hinter dem Schlemaer Tunnel folgt. Mit gut 60 km/h schleppt die G 12 den Schnellzug hinauf nach Aue (Sachsen), wo sie pünktlich um 11:59 Uhr eintreffen wird. Doch die Tage dieses Spektakels sind im Sommer 1976 gezählt. Bis zum Fahrplanwechsel am 25. September 1976 soll das Bw Aue, dessen Anfänge bis ins Jahr 1875 zurückreichen, die letzten Exemplare der BR 58 der DR abstellen.

Im Sommer 1950 genügten die hier stationierten Tendermaschinen der Baurei-

hen 75⁵, 86 und 94²⁰⁻²¹, welche bereits in den 30er-Jahren das Rückgrat des Bw waren, kaum noch den betrieblichen Belangen. Zum Bw Aue zählte damals ein Fahrzeugbestand von 32 Dampflokomotiven. Vor allem für den schweren Güterverkehr auf den Strecken Zwickau (Sachsen) – Schwarzenberg – Johanngeorgenstadt und Chemnitz – Adorf benötigte das Bw Aue neue, zugstarke Maschinen. Die Rbd Dresden entschied sich für die Dreizylinderloks der Baureihe 58. Mit einer indizier-



Zu den Leistungen der 58 des Bw Aue gehörten Nah- und Durchgangsgüterzüge auf den Strecken nach Zwickau und Chemnitz. Von dort nach Aue war 58 1111 am 3. September 1976 in Dittersdorf mit einem Ng unterwegs.

ten Leistung von 1540 PSI und einer Anfahrzugkraft von 25,73 Mp war die preußische G 12 für den Einsatz im Mittelgebirge geradezu ideal. Aufgrund des Gesamtachsstandes von 13 395 Millimetern war es möglich, die G 12 auch auf den 16-Meter-Drehscheiben im Bw Aue und im Endbahnhof Johanngeorgenstadt zu wenden. Aufgrund ihrer Meternasse (7,63 Tonnen/Meter) beziehungsweise ihrer Achsfahrmasse (16,5 Tonnen) durfte sie jedoch nicht auf der Strecke Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz Süd (BSg-Linie) eingesetzt werden. In Richtung Adorf (Vogtland) war die Baureihe 58 erst in den letzten Einsatzjahren zu sehen.

Doch dies minderte den Erfolg der Dreizylinderloks im Erzgebirge kaum. Den Reigen der G 12 eröffnete 58 201 am 16. Juli 1950. Bis zum Jahresende stieg der Bestand auf 15 Maschinen an. In der Folgezeit trugen durchschnittlich 15 bis 20 Exemplare die Anschrift „Bw Aue“ an ihren Führerhäusern. Die Loks bespannten in erster Linie Nah- und Durchgangsgüterzüge auf den Relationen Zwickau (Sachsen) – Schwarzenberg – Johanngeorgenstadt und Chemnitz – Aue (Sachsen). Die Grenzlaster betragen dabei 1200 Tonnen für den Abschnitt Zwickau – Aue und 350 Tonnen für den Abschnitt Aue – Zwönitz. Umlaufbedingt kamen die Maschinen auch bis nach Werdau und Regis-Breitungen. Einzelne Personenzüge ergänzten die Dienstpläne. Selbst Schnellzüge bespannten die 58 im Erzgebirge: Zu den langjährigen Stammlösungen der G 12 gehörten die Zugpaare D 273/274 (ab 30. Mai 1973: D 560/565)

und D 2141/2142 (ab 30. Mai 1973: D 561/784). Die Höchstgeschwindigkeit der 58 von 65 km/h genügte dafür.

Spitzname wegen der Leerlaufgeräusche

Mehr als 25 Jahre erklang im Erzgebirge der unverwechselbare Auspuffschlag der G 12. Aber auch bei den Talfahrten entwickelte die Baureihe 58 im Leerlauf markante Fahrgeräusche, die ihr bei den Eisenbahnern den Spitznamen „Muffeltopf“ einbrachte.

Eine Sonderrolle unter den G 12 des Bw Aue nahmen ab den 1960er-Jahren

58 1049, 1345, 1522, 1645, 1800 und 1814 ein. Sie hatten im Raw Zwickau aufgrund fehlender Ersatzteile anstelle der alten Regelkolben- neue Druckausgleich-Kolbenschieber der Bauart Trofimoff erhalten. Optisch unterschieden sich diese Maschinen von ihren Schwesterloks durch das fehlende Müller-Knorr-Ventil über dem Zylinderblock auf der linken Seite.

Ende der 1960er-Jahre fasste die Dieseltraktion auch im Bw Aue Fuß. Mit dem Eintreffen von V 60 1468 begann am 14. August 1968 der Strukturwandel im Rangierdienst. Für den Personen- und Güterverkehr stand mit V 100 102 ab 7. August 1969 die erste Streckendiesellok zur Verfügung.



58 1207 hatte im Februar 1976 bei Antonsthal einen Nahgüterzug von Schwarzenberg (Erzgebirge) nach Johanngeorgenstadt am Haken.



58 2051 war am 1. Mai 1975 mit einem schweren Güterzug bei Schwarzenberg unterwegs. Die Lok gehörte erst seit dem 31. August 1973 zum Bw Aue (Sachsen).



Am Abend des 27. September 1975 erreichte 58 1522 den Bf Aue (Sachsen). Knapp zwei Jahre später, am 30. Juni 1977, wurde sie aus dem Bestand des Bw Aue gestrichen.



Im Frühjahr 1976 pausierte 58 1800 im Bf Aue (Sachsen). Die Maschine besaß Trofimoff-Schieber, wie am fehlenden Müller-Knorr-Ventil auf dem linken Zylinderblock zu erkennen ist.

gung. Doch die Baureihe V 100 (ab 1. Juni 1970: Baureihe 110) übernahm zunächst die Aufgaben der im Bw Aue stationierten Tenderloks der Baureihe 86. Für die „Muffeltöpfe“, von denen am 1. Juni 1970 noch zwölf Exemplare zur Verfügung standen, war noch kein adäquater Ersatz verfügbar. Während in anderen Dienststellen der Rbd Dresden die G 12 auf das Abstellgleis rollte, schleppten die Dreizylinderloks weiterhin Schnell-, Personen- und Güterzüge durch das Erzgebirge. Allerdings war der Niedergang der inzwischen betagten Maschinen nicht zu übersehen. Das Bw Aue war inzwischen das sogenannte Auslauf-Bw für die Baureihe 58 bei der DR. Maschinen, die aufgrund von Schäden oder abgelaufenen Untersuchungsfristen abgestellt werden mussten, wurden fortan durch noch betriebsfähige G 12 aus anderen Bahnbetriebswerken der Rbd Dresden ersetzt. Zwischen 1970 und 1977 waren insgesamt 40 Exemplare im Bw Aue stationiert, von denen aber einzelne Maschinen wie 58 1042 (29.04. bis 28.09.1975), 58 1522 (01.10.1973 bis 20.12.1974 und 06.06. bis 14.07.1975), 58 1800 (23.01.1975 bis 03.05.1976) und 58 2051 (01.09.1973 bis 07.10.1974) längere Zeite als Betriebsreserve konserviert abgestellt waren oder zeitweilig als Heizloks genutzt wurden. Dies galt beispielsweise auch für 58 1888 (01.11.1971 bis 10.05.1972).

„Millionenzug“ und Schnellzüge

Am 1. Juli 1972 standen der Tb-Gruppe noch 13 Maschinen der Baureihe 58 zur Verfügung. Fünf Exemplare wurden täglich für den Dienstplan 9 benötigt. Außerdem hielt die Lokleitung des Bw Aue täglich eine 58 für Sonderdienste vor. Zu den planmäßig eingesetzten Maschinen gehörten im Sommer 1972 unter anderen 58 427, 58 1195, 58 1511 und 58 1934. Ihre wichtigste Aufgabe waren die Nah- und Durchgangsgüterzüge nach Hilbersdorf, Johanngeorgenstadt, Werdau und Zwickau (Sachsen). Einsätze als Schiebelok nach Zwönitz und einzelne Reisezüge ergänzten den Umlauf. Die Leistungen im Personenverkehr beschränkten sich inzwischen auf den nachmittags verkehrenden Personenzug P 3603 Zwickau – Johanngeorgenstadt und die Schnellzüge D 560 Aue (Sachsen) – Zwickau (– Berlin) und D 561 (Berlin –)

FOTOS (3): THOMAS RIEGER/SIG, DIRK ENDOSCH

Zwickau – Aue (Sachsen) – Schwarzenberg. Zu den erwähnenswerten Leistungen gehört auch der „Millionenzug“. Einmal in der Woche wurde das von der Wismut mit einem erheblichen finanziellen Aufwand im Raum Aue gewonnene und aufbereitete Uranerz in einem Ganzzug zum polnisch-sowjetischen Grenzbahnhof Brest transportiert. Hinter der Lok war ein Begleitwagen für das sowjetische Transportkommando eingestellt.

Im Winterfahrplan 1973/74 setzte bei der DR nur noch das Bw Aue die Baureihe 58 im Plandienst ein. Dafür hielt die Tb-Gruppe am 1. Januar 1974 insgesamt 20 Maschinen vor. Doch durch z-Stellungen und Abgaben verringerte sich der Bestand binnen eines Jahres auf 14 Exemplare. Die Strecken rund um Aue waren inzwischen das Ziel vieler Eisenbahnfreunde aus dem In- und Ausland, die dort die letzten G 12 im Einsatz erleben wollten.

Ersetzbar nur durch zwei V 100 oder eine V 180

In der Zwischenzeit suchte die Verwaltung der Maschinenwirtschaft (VdM) der Rbd Dresden händeringend nach einem Ersatz für die inzwischen über 50 Jahre alten Dampfloks, deren Instandhaltung immerkomplizierter wurde. Die Baureihe 110 konnte den „Muffeltopf“ nur in Doppeltraktion ersetzen. Die war jedoch wirtschaftlich nicht zu vertreten, auch wenn dies bei Bedarf praktiziert wurde. Hinsichtlich der Leistungsparameter konnte die G 12 nur durch Dieselloks der Baureihe 118 abgelöst werden. Doch noch benötigte die VdM die zweimotorigen Maschinen in anderen Dienststellen. Damit verblieb der Baureihe 58 eine Gnadenfrist. Aber im Sommer 1975 war das Ausscheiden der G 12 aus dem Betriebsdienst nur noch eine Frage der Zeit. Inzwischen wurden die Loks hin und wieder auch für Sonderfahrten des Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) genutzt. Am 16. Juni 1974 bespannte 58 207 beispielsweise einen DMV-Sonderzug zwischen Karl-Marx-Stadt Hbf und Eibenstock unt. Bf. Ein Jahr später war 58 311 anlässlich der Feierlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum der Strecke Flöha – Reitzenhain im Einsatz. Am 7. Juni 1975 beförderte die G 12 planmäßige Züge auf dem Abschnitt Pockau-Lengefeld – Reitzenhain. Einen Tag später brachte



Der Fotograf stand richtig, als sich am 27. März 1973 bei Wilkau-Haßlau die nach Aue fahrende 58 1107 (links) und 58 1218 begegneten.

DIE LETZTEN LOKOMOTIVEN DER BAUREIHE 58 IM BW AUE (SACHSEN)

Lok	von Bw	von	bis	zum Bw
58 207	Reichenbach	25.05.1972	29.07.1976	z-Park
58 218	z-Park	11.09.1971	14.11.1974	z-Park
58 311	Karl-Marx-Stadt	25.09.1973	09.06.1977	z-Park
58 423	im Bestand	01.01.1970	28.01.1970	Dresden
58 427	Dresden	21.07.1971	04.12.1972	Dresden
58 1040	Riesa	15.08.1972	27.03.1975	z-Park
58 1042	Karl-Marx-Stadt	26.06.1973	08.12.1976	Dresden ¹
58 1094	im Bestand	01.01.1970	24.11.1971	Dresden
58 1107	im Bestand	01.01.1970	09.12.1974	z-Park
58 1114	Riesa	01.10.1972	04.12.1972	Karl-Marx-Stadt
	Karl-Marx-Stadt	26.06.1973	13.10.1973	Reichenbach
58 1132	Reichenbach	25.05.1972	09.12.1974	z-Park
58 1155	Riesa	30.08.1972	28.02.1974	Glauchau
58 1195	im Bestand	01.01.1970	23.05.1974	z-Park
58 1227	im Bestand	01.01.1970	12.01.1970	Dresden
	Dresden	13.05.1970	22.11.1970	Riesa
58 1246	im Bestand	01.01.1970	12.03.1970	Dresden
	Dresden	16.10.1974	29.10.1976	Dresden ²
58 1247	im Bestand	01.01.1970	30.08.1971	z-Park
58 1299	Riesa	23.03.1971	14.07.1971	Reichenbach
58 1345	Riesa	20.07.1973	01.05.1977	z-Park
58 1412	im Bestand	01.01.1970	28.01.1970	z-Park
58 1511	Nossen	08.08.1970	25.05.1971	Riesa
	Riesa	15.08.1971	30.06.1974	z-Park
58 1522	Karl-Marx-Stadt	02.08.1973	30.06.1977	Gera ³
58 1562	Karl-Marx-Stadt	15.07.1973	29.07.1976	z-Park
58 1637	Nossen	30.06.1970	12.10.1971	Glauchau
58 1643	im Bestand	01.01.1970	25.02.1970	z-Park
58 1665	im Bestand	01.01.1970	12.03.1970	Dresden
58 1666	im Bestand	01.01.1970	30.07.1972	z-Park
58 1729	im Bestand	01.01.1970	30.08.1971	z-Park
58 1758	Karl-Marx-Stadt	01.10.1974	29.07.1976	z-Park
58 1791	im Bestand	01.01.1970	24.02.1975	z-Park
58 1800	Gera	20.06.1970	28.09.1977	z-Park
58 1810	im Bestand	01.01.1970	28.01.1970	z-Park
58 1814	Dresden	19.06.1971	14.07.1971	Reichenbach
	Karl-Marx-Stadt	08.11.1974	29.09.1976	Karl-Marx-Stadt
58 1888	im Bestand	01.01.1970	19.06.1972	z-Park
58 1934	im Bestand	01.01.1970	15.12.1971	Riesa
	Riesa	07.01.1972	20.11.1972	Dresden
	Dresden	28.11.1973	06.06.1977	z-Park
58 1970	im Bestand	01.01.1970	30.07.1972	z-Park
58 2051	Riesa	31.08.1973	23.11.1976	Karl-Marx-Stadt ⁴
58 2095	Gera	31.05.1971	17.01.1972	Reichenbach
	Karl-Marx-Stadt	23.06.1972	09.12.1974	z-Park
58 2097	im Bestand	01.01.1970	20.08.1970	Karl-Marx-Stadt
58 2111	Riesa	09.11.1971	22.03.1972	Nossen
	Nossen	30.05.1973	22.05.1974	z-Park
58 2129	Riesa	17.08.1973	26.11.1974	Glauchau

Anmerkungen: 1 Die Lok war ab 25.10.1976 zur L6 (Umbau zum Dsp) im Raw Meiningen; 2 Die Lok war ab 28.09.1976 zur L6 (Umbau zum Dsp) im Raw Meiningen; 3 Die Lok war ab 04.04.1977 zur L6 (Umbau zum Dsp) im Raw Meiningen; 4 Die Lok war ab 25.10.1976 zur L6 (Umbau zum Dsp) im Raw Meiningen

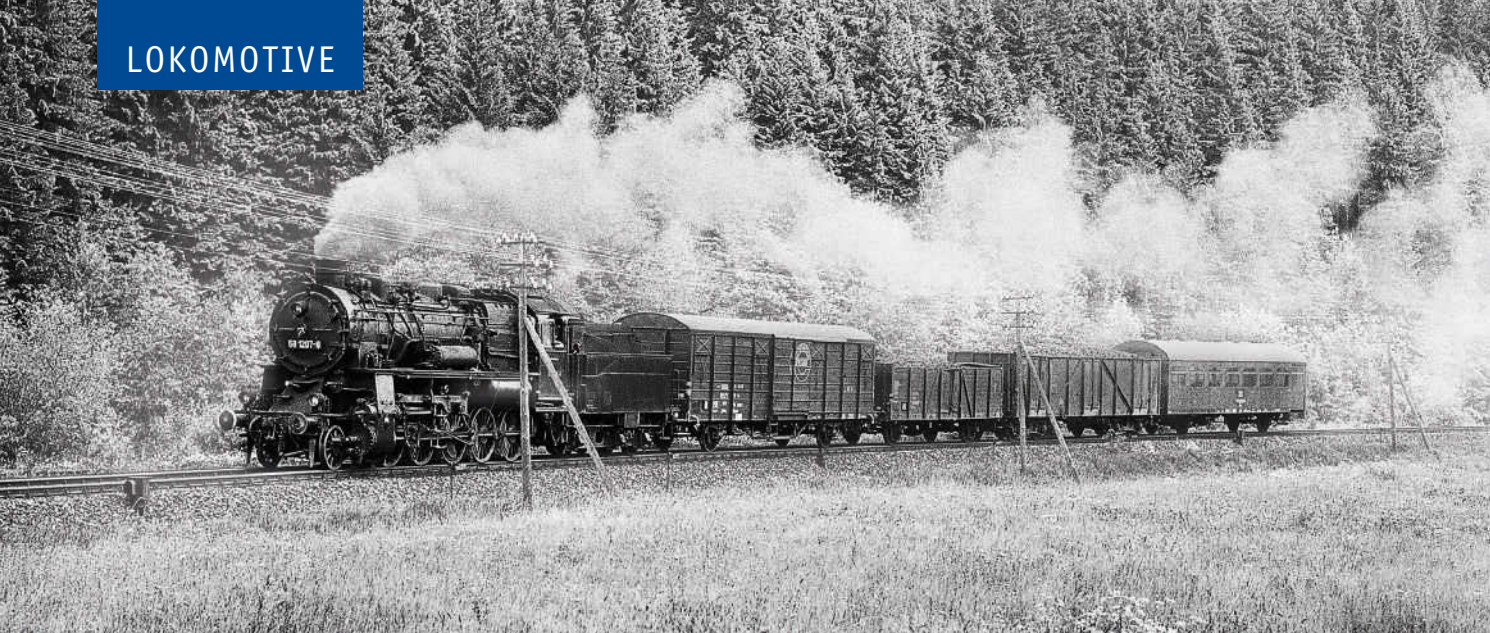


FOTO: THOMAS RIEGER/SLG, DIRK ENDISCH

Mit einem kurzen Nahgüterzug rollte 58 1207 (ex 58 207) am 8. April 1976 bei Erlabrunn durch das Erzgebirge.

die mit Girlanden geschmückte 58 311 einen Sonderzug von Flöha nach Pockau-Lengefeld. Am 21. September 1975 nutzte der DMV 58 1800 für eine Sonderfahrt zwischen Karl-Marx-Stadt Hbf und Aue.

Wenige Wochen später, am 1. Januar 1976, gehörten mit 58 207, 311, 1246, 1345, 1522, 1562, 1758, 1800, 1814, 1933 und 2051 noch elf Maschinen zum Betriebspark, von denen weiterhin täglich sechs Exemplare unter Dampf standen. Mit dem Fahrplanwechsel am 30. Mai 1976 stellte die Tb-Gruppe letztmalig einen Umlauf für die Baureihe 58 auf. Doch der Traktionswechsel war nicht mehr aufzuhalten. Im Dienstplan der G 12, für den am 31. Juli 1975 fünf Maschinen (58 1345, 1800, 1814, 1934 und 2051) unter Dampf standen, liefen nun auch zwei Exemplare der Baureihe 110 in Doppeltraktion mit. Dieser Einsatz diente in erster Linie der Personalschulung für die Baureihe 118. Deren Ära begann am 15. Juni 1976 mit 118 129. Allerdings konnte die vierachsige Maschine aufgrund ihrer Achsfahrmasse von 19,7 Tonnen nur bedingt im Dienstplan der G 12 eingesetzt werden. Erst einige Tage später stand mit 118 370 eine seitens der Tb-Gruppe lang erwartete Ablösung für die G 12 zur Verfügung. Doch erst wenige Tage vor dem Fahrplanwechsel im Herbst 1976 stieg der Bestand der Baureihe 118²⁻⁴ auf fünf Exemplare an.

Der schleichende Abschied dauerte bis 1977

Durch den planmäßigen Einsatz von 118 370 ab 15. August 1976 verringertes sich der tägliche Bedarf an 58 auf vier Planloks

sowie eine Maschine für den Sonderdienst. Die letzten Einsätze erbrachten schließlich 58 311, 1522, 1800, 1934 und 2051, von denen 58 311, 1522 und 2051 am 24. September abgestellt wurden. Fulminant verabschiedete sich 58 1800 am 25. September 1976, dem letzten Tag des Sommerfahrplans, vor dem D 561 Zwickau (Sachsen) – Schwarzenberg aus dem Schnellzugdienst. Wenige Stunden später beendete 58 1934 mit dem Dg 54303 Zwickau – Aue den planmäßigen Einsatz der Baureihe 58 bei der DR. Die nicht mehr benötigten Maschinen wurden meist in Aue und Schwarzenberg abgestellt.

Lediglich 58 1800 und 58 1934 blieben noch einige Tage unter Dampf. Da der Be-

stand der Baureihe 118 etwas knapp bemessen war, halfen diese noch einige Wochen fallweise aus. Den letzten Streckendienst absolvierte schließlich 58 1800 am 28. November 1976, bevor auch sie konserviert abgestellt wurde. Bis zum Jahresende wurden die meisten der noch vorhandenen Maschinen in den Schadpark verfügt oder nach einem Umbau zum Dampfsponder (58 1042, 1246 und 2051) an andere Dienststellen abgegeben. Am 1. Januar 1977 führte die Tb-Gruppe nur noch fünf betriebsfähige G 12 in ihren Unterlagen. Mit der z-Stellung von 58 1800 endete am 28. September 1977 still und leise die Geschichte der G 12 im Bw Aue (Sachsen). □

Dirk Endisch



FOTO: JOACHIM SCHMIDT/ISENBAHNSTIFTUNG

Rund einen Monat nach dieser Aufnahme von 58 1111 mit dem D 561 aus Berlin (31. August 1976) endeten die Schnellzugeinsätze der G 12 im Erzgebirge.



3 Ausgaben *MIBA* + *MIBA-Magazin*

Jetzt Abo-Vorteile nutzen:

- ✓ Sie sparen gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen € 20,70*
- ✓ Die *MIBA* kommt bequem frei Haus
- ✓ Viel Inhalt, null Risiko
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe!
- ✓ Dankeschön als Geschenk

MIBA-Magazin:
Rolf Weinert
Bahnhof Syke in H0



GRATIS



Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie ab der vierten Ausgabe die *MIBA* für nur € 7,06 pro Heft. Den Bezug können Sie jederzeit kündigen.

Anruf genügt: 08105 388329 oder www.miba.de/testen





Am 6. Juni 1958 warteten 99041, eine preußische T33, und 99241, eine ehemalige Heeresfeldbahnlokomotive, die nach 1945 von der Ostdeutschen

Aus heutiger Sicht ist es unvorstellbar, welche Lokomotiv- und Wagenraritäten einst dem Schneidbrenner zum Opfer fielen, ohne dass dies große Aufmerksamkeit hervorrief. Bei Ingolstadt befand sich das sogenannte Hauptsammellager Desching, in dem Tausende Loks ihr Ende fanden.

Lokfriedhof

Wer in den 50er-Jahren mit der Bahn nach Ingolstadt reiste, sah an den beiden Ingolstädter Bahnhöfen sowie vielen weiteren Stationen der Umgebung lange Reihen von abgestellten, nicht mehr betriebsfähigen Dampflokomotiven und anderen Eisenbahnfahrzeugen. Die Deutsche Bundesbahn zog diese aus ganz Süddeutschland zur Verschrottung im Hauptsammellager (HSL) Desching, dem wohl größten bayerischen Lokomotivfriedhof jener Jahre, zusammen.

Das HSL Desching, eine Werkabteilung des AW Ingolstadt (siehe MEB 1/2021), wurde 1947 auf dem Gelände der ehemaligen Munitionsfabrik Desching, nordöstlich von Ingolstadt an der Autobahn Nürnberg – München gelegen, eingerichtet. Es umfasste eine Fläche von knapp 100 000 Quadratmetern und war mit dem Ingolstädter Nordbahnhof über ein von der

Schambachtalbahn Ingolstadt – Riedenburg abzweigendes Industriegleis verbunden. Nach Ende des Verschrottungsbetriebs am 30. September 1959 wurde das

Gelände an die Esso AG verkauft. Die im Dezember 1963 in Betrieb genommene Raffinerie ist immer noch in Betrieb und zählt seit Mai 2012 zur Gunvor Group.



Der letzte DB-Dampftriebwagen, der CidT8, kam in Desching unter den Schneidbrenner. 1915 hatten die Badischen Staatseisenbahnen den Kittel-Triebwagen in Dienst gestellt. Seine letzte Einsatzstrecke vor der Ausmusterung im Jahr 1953 war Müllheim – Neuenburg (Baden).



Kleinbahn AG zur DB gelangt war, auf ihre Zerlegung.



FOTOS (3): HELMUT GRIEBEL

Die Kastenlok 99 103 (pf. Pts3/3H) wurde 1923 in der Locomotivfabrik Krauss & Comp in München gebaut. Sie wurde von Ludwigshafen (Rhein) aus auf den pfälzischen Meterspurstrecken Meckenheim – Mundenheim und Neustadt (Weinstr.) – Speyer eingesetzt (6. Juni 1958).

Für das Jahr 1951 sind die Fahrzeiten des Personalzugs von/nach Ingolstadt Hbf für die durchschnittlich 300 HSL-Bediensteten bekannt: Ankunft in Desching 7:03 Uhr, Rückfahrt 17:50 Uhr (Montag – Donnerstag), 16:26 Uhr (Freitag), 12:40 Uhr (Samstag). Derartige Arbeitszeiten sind für uns

heute unvorstellbar. Zu dieser Zeit wurden in Desching 34 Dampflokomotiven, drei Elektrolokomotiven, fünf Diesellokomotiven, 221 Reisezug- und Gepäckwagen sowie 2105 Güterwagen zerlegt.

Ab 1. Oktober 1953 führte den Zerlegungsbetrieb nicht mehr die DB, diese benötigte

ihr Personal im AW Ingolstadt, sondern die Firma Schrottag in deren Auftrag aus. Den Wert der gewonnenen Ersatzteile und Werkstoffe sowie des Schrotts bezifferte man 1953 mit 28,9 Millionen DM.

Für das Umbauwagenprogramm der DB wurden in Desching ab 1954 aus alten



FOTO: ULRICH MONTFORT

Ein Jahr zuvor, am 13. Juni 1957, stand neben 99 103 auch noch ein Exemplar deren Vorgänger-Bauart: 99 093 lieferte die Locomotivfabrik Krauss & Comp im Jahr 1911 als letzte Maschine der ehemaligen pfälzischen Gattung L1. Beide Loks gehörten zu den letzten Vertretern ihrer Baureihen und trafen direkt nach ihrer Ausmusterung in Desching ein. Rechts sind die Reste einer Lok der Baureihe 70¹ (bad. Ig) zu sehen.



Auch eine Kriegslok der Baureihe 52, zwei Wannentender und ein zweiachsiger Triebwagen der 3. Klasse waren im Juni 1958 in Desching abgestellt. Bei dem Triebwagen handelt es sich vermutlich um ein Beutefahrzeug aus Rumänien, ähnlich den CvT 135 der DR oder den VT 70.9 der DB.

drei- und vierachsigen Personenwagen Rahmen und Fahrgestelle gewonnen und zum Beispiel in den AW Neuaubing und Hannover-Leinhausen aufgearbeitet sowie mit neuen Wagenkästen versehen.

1956 war das wohl ergiebigste Verschrottungsjahr. Dem Schneidbrenner fielen 700 Dampflokomotiven, 186 Tender, 81 Kessel, 336 Personen- und 885 Güterwagen zum Opfer. Einnahmen in Höhe von 21,8 Millionen DM standen Ausgaben in Höhe von 2,5 Millionen DM gegenüber.

Historisch einmalige Loks wurden zu Schrott

In den Jahren 1950 bis 1957 verschrottete man nachweislich 1698 Dampfloks. Hochgerechnet dürften es von 1947 bis 1959 zwischen 2500 und 3000 Loks und Triebwagen gewesen sein. Darunter war manche Rarität oder das letzte Exemplar einer Baureihe, so zum Beispiel 18118 (Württ. C), 38439 (bay. P3/4H), 45025, 541525 (bay. G3/4H), 70066 (bay. Pt2/3), 70128 (Nachbau bad.lg), 75152 (bad. VIb), 77105 (pfälz. Pt3/6), 92102 (Württ. T4), 95012 (preuß. T20), 9703 (Württ. Hz) und 96018 (bay. Gt2x4/4). Auch viele bayerische Lokalbahnmaschinen der Baureihe 98, die Schmalspurloks 99041, 045, 093, 103 und 241 aus der Pfalz oder der letzte Kittel-Dampftriebwagen fanden neben Beutefahrzeugen aus dem Zweiten Weltkrieg wie den E 102, 104, 105 (Warschauer Vorortbahn) oder den CivT 136 093 und 115 (CSD-M 120.4, wegen des Führerstands im Dach U-Boot genannt) in Desching ihr Ende. □ Leonhard Bergsteiner

Die Heeresfeldbahn-99291 dampfte nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst auf Wangerooge, ab 1949 auf der Walhallabahn und schließlich ab 1952 in Mosbach. Am 22. Dezember 1955 ausgemustert, erfolgte zuletzt die Verschrottung.



Beutefahrzeuge aus Polen stellen die drei Bo'Bo'-Gleichstromlokomotiven E 102, 104 und 105 der Warschauer Vorortbahn dar. Nach 1945 waren sie zunächst an verschiedenen Stellen in Süddeutschland abgestellt, schließlich gelangten sie zur Verschrottung nach Desching.



Im Zuge der Besetzung des Sudetenlandes mussten die ČSD Lokomotiven und Triebwagen an die Reichsbahn abgeben. Von den 89 für die ČSD gebauten M 120.4 übernahm die DRG 45 als CivT 136 071 bis 115. Bei der DB verblieben CivT 136 093 und 115 (M 120.430 und 465).



FOTOS (3): HELMUT GRIEBEL

FOTO: WOLFGANG KOLSCH/EBENBAHNSTIFTUNG

Jetzt auf
www.vgbahn.shop

Die ideale Spur

**Modell
Eisen
Bahner
SPEZIAL**

Nr. 28 € 15,-
Österreich € 16,50
Schweiz 24,70 sfr
Bel/Lux/Niederlande € 17,30
Italien/Spanien/Portugal € 19,50
Finnland € 21,50/Dänemark 149,95 Dkr



Tipps – Grundlagen – Perfektion

VIER TOP-ANLAGEN
vorbildgetreu und phantasievoll



Faszination TT

**WEICHEN NACH VORBILD**
Die Gleiswahl ist entscheidend

**AUTOS EN DETAIL**
Mehr als nur Ausschmückung

**DIGITALISIERUNG IN TT**
Durch Umbau immer up to date

TT-Bahn-Spezialist Sebastian Koch und **MEB**-Redakteur Andreas Bauer-Portner präsentieren neben detaillierten und nachvollziehbaren Werkstattberichten vier ausführliche Anlagenportraits. Vom Nebenbahn-Endbahnhof auf kompakter Fläche über die fiktive Durchgangsstation „Fliesenau“ reicht die Palette bis zum kompromisslosen Nachbau des interessanten Reichsbahn-Knotenpunkts Haldensleben.

100 Seiten
22,5 x 30,0 cm
Klebebindung
über 300 Abbildungen

Best.Nr.: 68204
€ 15,00



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VDM-Bestellservice,
Gutenbergstr. 1 · 82205 Gilching · Tel. 0 81 05 388 329 · Fax 0 81 05 388 333,
leserservice-verlagshaus@verlegerdienst.de

oder unter **www.vgbahn.shop**

**Modell
Eisen
Bahner**

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Die Scheidung der ehemaligen Tschechoslowakei im Jahr 1993 hatte auch eine pragmatische Seite: die Aufteilung des Besitzstands der bisherigen Föderation, welche auch die Bahngesellschaft ČSD betraf. In der Slowakei entstand die ŽSR, in der Tschechischen Republik die ČD.

Quo vadis Slowakei?

Die sogenannte Samtene Revolution und der Fall des Eisernen Vorhangs lagen erst vier Jahre zurück, als sich der föderale Staat der Tschechen und Slowaken, die ehemalige ČS(S)R, die nach dem Ersten Weltkrieg aus der Taufe gehoben wurde, wieder in zwei Teile spaltete.

Die beiden neuen Staaten, die Tschechische und die Slowakische Republik, mussten sich neu aufstellen, ihr bisheriges gemeinsames Eigentum aufteilen und neu organisieren. Betroffen war auch die ehemalige tschechoslowakische Staatsbahn ČSD. Es entstanden die beiden neuen

Staatsbahnen ČD und ŽSR, die ursprüngliche Marke ČSD verschwand vollständig. Neben der Herausforderung der Neuorganisation prägte akuter Finanzmangel die Anfangsjahre. Obwohl der Fahrzeugbestand teils sehr in die Jahre gekommen war, war der Kauf neuen Rollmaterials kaum darstellbar. ČD und ŽSR beschränkten daher an-

Liberalisierung von Tag zu Tag

fangs den Weg der Teilreparaturen und Modernisierungen, die neben der Erhöhung des Fahrgastkomforts auch zu einer



Logo des slowakischen Infrastruktur-Unternehmens ŽSR.

FOTOS (2): MARTIN HABAK

Eine elektrische Mehrsystem-Lok der Reihe 350, „Gorila“, vor einem IC-Zug aus Bratislava nach Košice.



FOTO: RICHARD PLUNAR

Das Eisenbahnnetz der Slowakei.

Senkung der Betriebskosten führen sollten. Neben den Fahrzeugen erbten beide Bahnen eine umfangreiche Infrastruktur. Die ehemaligen ČSD betrieben ein Netz von 13115 Kilometern, davon 3661 Kilometer in der Slowakei. Der Zustand der Infrastruktur war in den Jahren unmittelbar nach der Teilung schlecht. Die Höchstgeschwindigkeit betrug lediglich 120 km/h. Die Slowakei beschloss dennoch, die Erneuerung von Fahrzeugen zu bevorzugen. Investitionen in die Infrastruktur gewannen erst im neuen Jahrtausend an Bedeutung.

Liberalisierung war der gemeinsame Nenner der größten Veränderungen der mitteleuropäischen Eisenbahnen in den Jahren vor und nach des Jahrtausendwechsels. Die EU betrieb die Auflösung der dominanten Staatsbahnen und deren Aufspaltung in privatrechtlich organisierte Einzelgesellschaften. Der Hauptzweck dieser Maßnahmen bestand darin, Finanzströme transparenter zu gestalten und den Eintritt neuer Unternehmen in das Schienennetz zu erleichtern. Bei der Formulierung dieser Forderung wurde die EU vom gut gemeinten Willen geleitet, das siechende europäische Staatsbahnsystem durch Öffnung für den Wettbewerb zukunftsfähig aufzustellen. Gleichzeitig war es jedoch auch ein radikaler Eingriff in die Funktionsweise des bisher einheitlichen Eisenbahnsystems, das durch eine Reihe von Synergien gekennzeichnet war.

In Deutschland, aber auch in anderen Ländern mit einem funktionierenden Eisenbahnsektor waren die EU-Maßnahmen einfacher zu bewältigen. Es gründeten sich dort meist Holdings mit einheitlichem Management.

Schwieriger war es für einige ehemalige Ostblock-Staaten, die sich auf dem Weg in die EU-Mitgliedschaft befanden wie etwa die Slowakei, die 2004 aufgenommen



Die Netz der ŽSR ist 3623 km lang, davon:

- » 2608 Kilometer einspurige Strecken
- » 1015 Kilometer zweigleisige und mehrspurige Strecken
- » 3474 Kilometer Normalspur (1435 mm)
- » 99 Kilometer Breitspur 1520 mm
- » 50 Kilometer Schmalspurstrecken (760 und 1000 mm)
- » 2046 Kilometer nicht elektrifizierte Strecken
- » 1577 Kilometer elektrifizierte Strecken (25 kV/50 Hz AC bzw. 3 kV DC)

wurde. Der wirtschaftliche Niedergang des bisherigen Eisenbahnsystems und der Druck der EU-Beitrittsverhandlungen drängten die politisch Verantwortlichen zu

einer Eisenbahnreform – mit gravierenden Folgen. Dieser Prozess, der in anderen Alt-EU-Nationen mit äußerster Vorsicht vollzogen wurde und in einigen bis heute kaum



Alltag bei der slowakischen Eisenbahn in Vor-Corona-Zeiten: An der Spitze steht eine Gleichstrommaschine der Serie 163.



FOTOS (6): MARTIN HARAK

Eine der beinahe unverwüstlichen Laminátkas der Reihe 240 an der Spitze eines Regiozugs von Bratislava nach Trenčín.



Am modernisierten Bahnhof in Púchov treffen sich eine slowakische Lok der Reihe 361 und eine ČD-Lokomotive der Reihe 380.

In der Region Žilina verkehren Doppelstockzüge der Baureihe 671/971 auf Regionalverbindungen.



Die E-Lok-Flotte der ZSSK wurde jüngst auch durch Vectrons verstärkt.

eingeleitet wurde, vollzog sich in der Slowakei ohne große Rücksichtnahme beinahe von einem Tag auf den anderen. Seit dem 1. Januar 2002 gab es einen unabhängigen Infrastrukturbetreiber sowie ein unabhängiges Eisenbahnunternehmen, das im Januar 2005 – ebenfalls beinahe über Nacht – noch in ein Güter- und ein Personenverkehrsunternehmen aufgeteilt wurde. An die Neuorganisation der aufgespaltenen Eisenbahn wurde dabei nicht gedacht. Das einzig positive Ergebnis war die wirksame Verhinderung der Kreuzfinanzierung zwischen den verschiedenen Bereichen. Insgesamt führten die Maßnahmen zu einer Verschlechterung der damaligen Situation. Die komplexen negativen Auswirkungen reichten von der Nichtkoordination der Investitionspläne der einzelnen Eisenbahnunternehmen bis zum Zerfall einer einheitlichen Betriebsführung verbunden mit einer erheblichen Verringerung der Effizienz bei der Nutzung komplexer Betriebsfunktionen.

Privatisierung gestaltet sich schwierig

Die Folgen waren eine deutliche Verringerung der Kapazität des gesamten Eisenbahnsystems sowie eine Kostensteigerung bei zahlreichen Dienstleistungen. Im Jahr 2009 wurde noch versucht, nachträglich eine Holding-Lösung zu installieren, aber es war zu spät.

Im Rückblick ist festzustellen, dass diese Maßnahmen, gepaart mit dem wirksamen Widerstand ehemaliger slowakischer Politiker gegenüber privaten Unternehmen, es

Ebenso unverwüstlich wie die Laminátkas sind die „Brejlovec“ (Brillenschlangen) der Reihe 757. 757 007 ist auf einer Strecke in der Mittelslowakei unterwegs.

FOTO: RICHARD PLUNAR



in den letzten Jahren nur unter erheblichen Anstrengungen ermöglichen, das Niveau des Schienenverkehrs zu erhöhen, indem zumindest im Bereich des Personenverkehrs Wettbewerb eingeleitet wurde.

Wie erwähnt wurde das Unternehmen Železníčná spoločnosť (ZSSK) am 1. Januar 2002 gegründet und drei Jahre später in zwei neue unabhängige Unternehmen umgewandelt. Den Personenverkehr übernahm die Železníčná spoločnosť Slovensko (ZSSK) und den Güterverkehr die Železníčná spoločnosť Cargo Slovakia (ZSSK CARGO). Einer der härtesten Einschnitte in der Geschichte der ZSSK, dem größten öffentlichen Verkehrsunternehmen

Der Verkehr wurde deutlich reduziert

men in der Slowakei, fand im Februar 2003 statt, als der Personenzug-Verkehr auf 24 slowakischen Strecken vollständig eingestellt und die Anzahl der Züge auf praktisch allen anderen Strecken reduziert wurde. Im Januar 2003 fanden deshalb sogar zwei Streiks statt, die jedoch nicht zur Aufhebung der Entscheidung über die Einstellung führten. Auf einigen der betroffenen Verbindungen wurde der Verkehr nach einigen Wochen zumindest teilweise wieder aufgenommen.

In den vergangenen Jahren erfuhr der Fuhrpark der slowakischen Eisenbahnen endlich eine deutliche Auffrischung. Seit 2017 werden nach und nach zehn elektrische Mehrsystem-Vectron-Lokomotiven



FOTO: MICHAL DEKÁNEK

Im Jahr 2003 lieferte ein Konsortium aus Stadler, Bombardier und ŽOS Vrútky (SK) sechs GTW 2/6-Diesel-Triebzüge.



Treffen zweier Diesel-Einheiten der Reihe 861 in Nitra. Diese modernen Triebzüge wurden zwischen 2010 und 2015 abgeliefert.



von Siemens (Baureihe 383) von der ZSSK geleast, die hauptsächlich auf Expressverbindungen von Bratislava nach Košice, aber auch zwischen Bratislava und Prag verkehren. Auch ZSSK CARGO leaste zehn Vectrons der Baureihe 383.2. Die älteren elektrischen Doppellokomotiven der Baureihe 131 bleiben jedoch noch die Hauptstütze des Güterverkehrs, der heute nur mehr eine bescheidene Rolle spielt. Vor dem Fall des Eisernen Vorhangs betrug der Anteil der Schiene im Güterverkehr in der Slowakei etwa 60 bis 80 Prozent. Nach 1989 fiel die beförderte Menge auf ein Drittel.

Schwere Güterzüge im Gleichstromnetz zwischen der Slowakei und der Tschechischen Republik befördern zweiteilige ZSSK-Cargo-Lokomotiven der Baureihe 131.



Eine Breitspur-Elektrolok der Reihe 125 in Haniska in der Nähe von Košice.

Im Sommer 2020 erweiterte ZSSK seine Flotte um eine neue Baureihe: die zweiteiligen Dieseltriebzüge 861.1. Bisher gab es diese Züge nur als Drei-Wagen-Baureihe 861 (32 Stück wurden in den Jahren 2011 bis 2015 produziert). Die Niederflereinheit



Drei schmalspurige GTW der TEŽ im Verkehrsknoten Štrbské Pleso. Demnächst erhält die TEŽ weitere Neubaufahrzeuge, die auch im Zahnradbetrieb eingesetzt werden können.

861.1 ist für Leistungen auf regionalen nicht elektrifizierten Linien ausgelegt. Die ersten beiden der insgesamt 14 bestellten Zwei-Wagen-Einheiten fahren beispielsweise auf den Linien Zvolen – Vrútky oder Zvolen – Filakovo. Darüber hinaus bestellte ZSSK

im Jahr 2018 25 zweisystemfähige niederflurige „RegioPanter“-Einheiten, die in Tschechien seit mehreren Jahren im Planbetrieb verkehren. Die Züge werden nach und nach von einem tschechisch-slowakischen Konsortium aus Škoda Transportation und ŽOS Trnava

abgeliefert. ZSSK setzt die Züge hauptsächlich auf den Strecken Žilina – Trenčín, Cadca – Zwardon (PL) und Žilina – Liptovský Mikuláš ein. Der Kauf dieser 25 Fahrzeuge ist mit einem Volumen von 160 Millionen Euro der größte von ZSSK ab-



Im Sommer betreibt die Elektrische-Tatra-Bahn (verwaltet von der ZSSK) einen historischen Zug. Der Triebwagen an der Spitze trägt den Spitznamen „Kométa“.

geschlossene Auftrag. Alle Einheiten sollen bis 2022 ausgeliefert werden. Der Schweizer Hersteller Stadler Rail produziert derzeit fünf neue Schmalspur-Züge für die Elektrische-Tatra-Bahn (TEŽ). Die neuen Einheiten werden über einen Hybridantrieb verfügen: Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb, so dass sie sowohl auf der Zahnradstrecke von Štrba nach Štrbské Pleso, die derzeit modernisiert wird, als auch auf anderen TEŽ-Strecken fahren können.

Bis heute ist die Geschichte des tschechischen EVU Regiojet, das 2012 auf der Strecke Bratislava – Komárno nach gewonnener Ausschreibung den Betrieb aufnahm, der einzige erfolgreiche Versuch, den Schienenpersonenverkehr zu liberalisieren. Die Bedeutung dieses Experiments lag vor allen Dingen darin, zu zeigen, dass der Schienenpersonenverkehr auch unter slowakischen Bedingungen gut funktionieren kann, sofern einige moderne Er-

Causa Regiojet: Der erste ist schon wieder weg

folgsrezepte genutzt werden: Einsatz von Fahrzeugen mit europäischem Standard, ein höheres Maß an Passagierbetreuung und eine erhebliche Intensivierung des Verkehrs in Verbindung mit der Einführung regelmäßigen Taktverkehrs. Das war in der Slowakei bis dato beispiellos und führte dazu, dass die Regiojet-Linie allmählich zu einer der am stärksten frequentierten Strecken in der Slowakei wurde. Im Regionalverkehr Bratislava – Komárno wurden die Beförderungszahlen in drei Jahren bis 2014 auf 1,97 Millionen Reisende mehr als verdoppelt.

Vor einiger Zeit wurde Bratislava – Komárno neu ausgeschrieben. Probleme beim Verfahren, die zudem durch den Wechsel politisch Verantwortlicher im Jahr 2020 erschwert wurden, führten im letzten Quartal 2020 kurz vor dem Betreiberwechsel zu einer Reihe hektischer Schritte. Um die neue Aufgabe zu erfüllen, musste ZSSK, Gewinner der Neuausschreibung, an allen Fronten mobilisieren. Gemietete ÖBB-Fahrzeuge waren eine der wenigen kurzfristig realisierbaren Lösungen.

Die in Deutschland längst bekannten und beinahe gewohnten Schwierigkeiten bei Vergaben im Nahverkehr sind somit auch in der Slowakei angekommen. □

Martin Harák



FOTO: MICHAL DĚKÁNEK

Der saisonale Betrieb zwischen Trenčianská Teplá und Trenčianske Teplice (760 mm Spurweite) wird von TREŽ mit einer Garnitur aus zwei 46.1-Triebwagen absolviert.



FOTO: JAN HORNÍK

Ein Regiojet-Zug der Strecke Bratislava – Komárno mit einer ER 20 („Herkules“) und Ex-DBAG-Doppelstockwagen. Seit wenigen Wochen gehören diese RJ-Züge der Vergangenheit an.



FOTOS (3): MARTIN HARÁK

Regiojet verkehrt in der Slowakei noch auf den Linien Košice – Žilina – Praha und Bratislava – Brno – Praha. In Žilina zieht der Vectron 193 205 der Leasinggesellschaft ELL den Zug.

MINI-MARKT VERKAUFEN BÖRSEN TAUSCHEN MÄRKTE SUCHEN



VERKÄUFE

Dies und Das

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

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

Märklin C-Gleis Anlage, 2x1m, sorgfältig u. detailreich gestaltet mit fahrbaren Untergestell Bilder und Infos auf Anfrage. Tel. 04622/180285; Email: eisenbahn@gmx.de

Original Eisenbahn-Schilder und – Gegenstände, Liste anfordern: tjjac@gmx.de oder Telefon: Tino Selle, 0351/8027580.

www.modellbahn-weber.com
Lagerabverkauf

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

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verk. ges. Sammlung H0-Lokomotiven und Wagen der Firmen Piko, Schicht und Prefo, unbenutzt, in Originalkartons (DDR-Produktion) sowie MEB ab Jahrg. 1976, Bücher u. Kursbücher. Bei Interesse Listen anfr. unter eanlagenwagner@t-online.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahn-pietsch.com

günstig:
www.DAU-MODELL.de

Verkauf Rahmenbau-System Menninghaus Anlage zwei Ebenen 73/1.03 hoch beide mit Platten 60x80 Sperrholz, Füße 101,5 verstellbar L-Form 720x3.60 Breite 1.20 VhB 1.500 Euro, Tel. 0544/51456.

www.moba-tech.de

Ich suche drei DKW von Hand, zwei Kurvenweichen Ø 3-4 (Arnold). Kurze Güterwagen z.B. ein Kühlwagen oder ein Doppelschüttgutwagen. Biete Lokalbahnwagen Mondsee (blau/weiß). Kleinen Flachbordwagen m. Schüttgut und evtl. mittleren Niederbordwagen. Tel. 030/21600910.

VERKÄUFE

Fahrzeuge 0, I, II

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

flexilicht.de

Spur 1 aus Nachlass, OVP liegt vor. Alles DRG mit Schraubenkupplung. Hübner Säuretopfwg., Dingler BR74, Häuser, Figuren, Kleinzeug, Gleis von Märklin: GW offen bel. 58301, GW offen 5838, Phönix Tank 5807, BR01075 55901 mfx + sound als DRG, BR3810 55383 mfx + sound, Jahreswagen 2000 58665 mit Persiluhr, Köllnflocken + LKW 85837, Kühlwg., Meckl. 5837, Bayer. BR18 blau. Bitte nachfragen: 02058/8928925

Sammlung H0-Modelle aller E-Loks, die in Epoche IV bei der DR fuhren: E 77 10 Brawa 0250, 204001 Märklin-Hamo 8349, 244 136 Roco 43377, 218 019 Roco 43662, 254 020 Roco 43713, 211 035 rot Piko alt 5/6213, 242 109 grün Piko alt 5/6212, 250 182 Gützold 39300, 243 897 Märklin-Hamo 8343, 180 012 Piko 51020; alle in OVP; gesamt-VB: 950 EUR; Tel. 0151/52160358

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

www.modelleisenbahn.com

www.puerner.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Lok - Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt

**Reparatur von
Modelleisenbahnen aller Art
Digitalumbauten**

Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstadt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de

**An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage**

modellbau.fischer

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

**Jetzt Vorbestellpreise
für Neuheiten 2021 sichern!
Preis-anfrage unter:
info@modellbauprofi24.de**

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

25%

Modellbahnbox
Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft

Abverkauf vieler Artikel mit bis zu 25% Rabatt!!!

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

Fleischmann 4345 SBB Ae3/6 EUR 65; 4280 SNCF 68001 EUR 65; Trix 22131 4-teilig, wie neu, Ram TEE EUR 165; 2427 BR 541518 OV EUR 55; Kleinbahn ÖBB Reihe 12085. Tel. 05454/6350.

Suche und verkaufe: US – Messinglokomotiven z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG 06 001 von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181/5131 contact@us-brass.com

Neuwertige, ungeöffnete Bausätze in org.: Faller 120166 Waserturm; Kibri 9315 Eisenbahner Wohnhaus; Kibri 39492 Bahnhof Reichelsheim, je Bausatz EUR 35. Märklin SBB E-Lok 3151 Ae 3/6 braun org. EUR 50; Antex BR89 blanke Räder, 2-achsrig; 02454/6350.

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.modellbahn-kepler.de

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

www.modellbahnritzer.de

www.mbs-dd.com

www.lokraritaeten-stuebchen.de

Anzeigenschluss
für Kleinanzeigen der Ausgabe
04/2021 ist der 08.02.2021

www.modellmobildresden.de

www.Modellbau-Gloekner.de

www.carocar.com

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.modelltom.com

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

PIKO 95115 Tender Lok BR95 So. Serie 110,- EUR Liliput L106202 BR62 Lim. Edit. 255,- EUR Trix 22401 BR98-3 75,- EUR Roco – 43031. Zugpack. 40 J. DB 170 EUR Roco 43217 BR18 DB 130 EUR alles neu im Okt. Tel. 02752/7856

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

Verkaufe gegen Höchstgebot Roco 04122 A mit Teichmann Wipplager-Fahrwerk Veith H0e 994511 Zügen Variante Liliput ETA 178051 LL. Nr. 133512 alles org. verp. Tel. 06252/72143 nur von 22.00 – 23.00 Uhr.

VERKÄUFE

Fahrzeuge TT,N,Z

1:220 Zubehör:
Klingenhoefer.com

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

VERKÄUFE

Fahrzeuge sonstige

E18 Modell im Maßstab 1:20, Top detailliert, UNIKAT. 4 hochwertige Fahrmotoren, FP: 3800 Euro. An Selbstaholder in Minden/Westfalen. Tel. 0172/9503373.

Stadtilm, Spur S D. Speisew. 2D. Personenw. Güterw. Gleise Weich. Kreuz. K. Bub Uhrwerkanlage 4 Loks D-Zug w. Personenw. Güterw. Triebw. + 2 Hänger Gebäude. Made in US-Zone. Preis VS 0177/3521784 ab 18 Uhr.

VERKÄUFE

Zubehör alle Baugrößen

Tierfiguren:
www.Klingenhoefer.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

modellbauvoth

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

www.puerner.de

www.modellbahn-kepler.de

Roco Line mit Bettung 23xR3, 14 x G1, 40,00 EUR, 4x, BW rechts inkl. Antrieb 60,00 EUR, Viessmann Pendelzug-Steuerung 30,00 EUR. Helmut Zowe, Burgrieden 07392/9693966 E-Mail: zowe-ulm@t-online.de

www.augsburger-lokschuppen.de

VERKÄUFE

Literatur, Video, DVD

www.modellbahn-kepler.de

www.bahnundbuch.de

GESUCHE

Dies + Das

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

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

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten
Fertigmodulen und Bausätzen für
die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
sowie für die Rückmeldesysteme
s88-N und RS!
www.ltd-infocenter.com

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

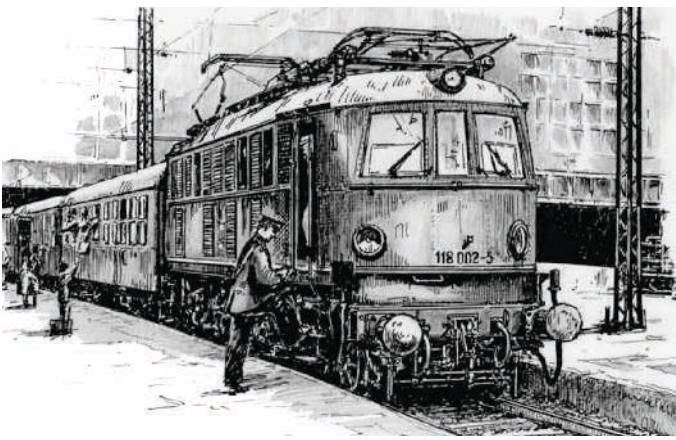
Schreiber-Bogen
KARTONMODELLBAU
Attraktive Modelle in
realistischem Design
für die Modellbahn
Burg Konradswell
Maßstab 1:250, 25 cm lang
auch als Hintergrund für H0
Best.-Nr. 785, 9,90 €
Umfangr. Gesamtkatalog, € 2,- + Porto
AUE-VERLAG • Postf. 1108 • 74215 Möckmühl
Tel. 06298-1328 • Fax -4298 • info@aue-verlag.de

fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau
Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com
Über 45 Jahre Spezial-Werkzeuge für Modelleisenbahner
und Zangen, Bohrer, Messgeräte, Bleche & Profile und vieles mehr ...
Erich-Oppenheimer-Straße 6F • 02827 Görlitz • Fon + 49 (0) 3581 429628 • Fax 429629

ANZEIGENSCHLUSS KLEINANZEIGEN 04/2021: 08.02.2021



Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum,
die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE742490000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.



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

GESUCHE

Fahrzeuge 0,1, 2

Werden Sie 1 Gewinner beim Verkauf Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke in Krefeld. Ihr Ankaufsspezialist seit 2002 mit den höchsten Ankaufspreisen für KISS, KM1, Bockolt, Lemaco, Fulgurex, Märklin, Magnuns, LGB. Neuwertig, 1-500 Loks gesucht. 0157/77592733, ankaufeseisenbahn@yahoo.com, <http://www.wirkaufendeineisenbahn.com>

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

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

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

Sammler sucht alte Eisenbahn, Zubehör und altes Blechspielzeug aller Fabrikate! Sehr gerne auch teure Einzelstücke und Sammlungen Tel.: 0171/5319589.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

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

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

Suche laufend Modelleisenb. Von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel. 07524/7914, Fax 07524/915711, mobil 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

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



Modellbahn Pietsch

Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/77 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

Roco - Auslaufmodelle zum Sonderpreis

47628 DB Rungenwagen Rimms58 beladen „Circus Williams“	54,70 EUR	38,00 EUR
63560 BR 145 145 007-1 DB Cargo Elektrolok	154,00 EUR	129,99 EUR

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,90 € Versand)

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –



**MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLIN**

DIE MEGASTORES IN DORTMUND

**Märkische Str. 227
44141 Dortmund**

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

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlin.de

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen
Tel: ++49 7151 93 79 31
Fax: ++49 751 3 40 76

**Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT**

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

Die Mini-Messe mit der
Modell-Auswahl
jährig geöffnet OHNE Eintritt

ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Montag bis Samstag 10 - 18:30 Uhr

Unsere aktuellen Pläne finden Sie unter
www.modelleisenbahn.com

Dies und noch viel mehr bieten wir Ihnen unter:
www.modelleisenbahn.com
Ihr Fachgeschäft seit 1979 im Süden!



GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Werden Sie 1 Gewinner beim Verkauf Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke in Krefeld. Ihr Ankaufsspezialist seit 2002 mit den höchsten Ankaufspreisen für Roco, Trix, Märklin, Bemo, HAG, Fulgurex, Lemaco und andere. Neuwertig, 10 – 1000 Loks gesucht. 0157/77592733, ankauf-eisenbahn@yahoo.com

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

Dirk Röhrich Holtendorf
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. + Fax: 03581/704724

NEU! Jetzt für Spur Z, N, TT, H0 NEU!
Gleisreinigungswagen „System Jörger“
Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder, Soundmodul, Rauchgenerator,
Licht-Einbauten in Ihre Spur Z-G Fahrzeuge
SX und RMX Startsets für Spur Z bis G

www.modellbahnservice-dr.de

Modellbauwerkstatt Halle GbR
Kleinserienmodelle in Spur 0m, 0e, und 0f

www.modellbauwerkstatt-halle.de
info@modellbauwerkstatt-halle.de

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de

Modellbahn Ehrhardt

Vorbestellpreise für Neuheiten (Auszug)

Piko G 37244 BR 50 DRG	1129,95 EUR	Piko G 37330 Glaserner Zug DB	1067,00 EUR
Piko H0 50630 BR 83.10 DR	294,88 EUR	Piko TT 47120 BR 83.10 DR	222,95 EUR
Piko H0 50632 BR 83.10 DR Sound	374,90 EUR	Piko TT 47121 BR 83.10 DR Sound	303,90 EUR
Piko H0 51410 E 32 DB	213,89 EUR	Piko TT 47327 BR 131 DR	126,88 EUR
Piko H0 52887 BR 171 DR	209,96 EUR	Hornby TT HN9050 BR 58 DR	239,98 EUR
Hornby H0 HR2810 BR 55.25 DR	266,75 EUR	Hornby TT HN9050S BR 58 DR Sound	337,85 EUR

Beuditzstr. 2a • Eingang Rudolf-Götte-Str. • 06667 Weißenfels • Tel. 03443/302509 Fax 34 1847

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

Ihre Sammlung in gute Hände.
Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel. 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de

Suche von Roco Artikel-Nr. 73752 oder 73753, ER20/BR223 „Alex“ und Artikel-Nr. 64170 Wagenset 1 „Alex“. Nur Neuware bzw. neuwertig in OVP. Angebote mit Preis an Holger Wolf, Tel. 034491/26526 oder hwolf1@gmx.de

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

Suche Modelleisenbahnen jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

HobbyZone
Das Modulsystem für Ihren Bastelstisch

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

www.modellbahn-schildhauer.de

stangel
www.stangel.eu
Online Bestellungen

Oesling Modellbau

Acryl-Lack
wasserverdünnbar
nach RAL-Farbtönen
www.oesling-modellbau.de
Stückenstr. 60, 33604 Bielefeld

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

HENICO KAUF Ihre Wechselstrom- oder Gleistrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3. Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146/2840181, ankauf@henico.de.

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

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

www.MDVR.de
Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Der Partner für „rautenhaus digital“

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

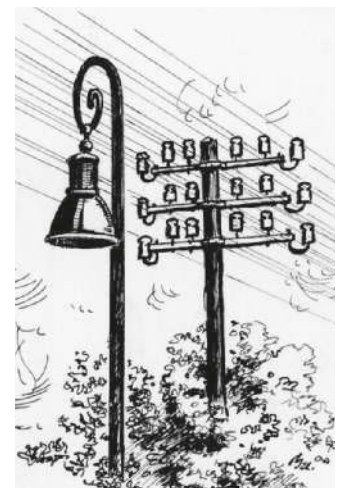
www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundstück 16. 01728 Gastritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: becker-modellbau@t-online.de

Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig!
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtpreis gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

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

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841/80353, Fax 02841/817817.

Suche laufend Modelleisenbahnen von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann. Tel. 07524/7914, Fax 07524/915711, mobil 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.



www.MB-TT.DE
DER MODELLBAHNBSCHRIFTER
N - TT - H0

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
40 Jahre www.adler-maerkte.de

Durch das bestehende Verbot können keine Märkte durchgeführt werden.
Alle Infos unter: www.adler-maerkte.de
Wir wünschen allen eine gute Zeit und bleiben Sie gesund.

ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindesweg 7
Tel.: 02274-7060703, oder 02103-51133, info@adler-maerkte.de

Böttcher Modellbahntechnik

Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen • Ladegutprofile

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher • Am Hechtenfeld 9 • 86558 Höhenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2869960 • Fax: 08443-2869963 • info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.de

Suche für meine private Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in den Spuren H0-H0m-0-1; Angebote bitte nur von privat. Tel. 0172/5109668 oder an ilona.k@live.de.

Suche Personenwagen Märklin H0 Nr. 327-328-343-344 J. Tel.: 0160/99442439.

Modelleisenbahn und Sammlungen in Spur H0 gesucht! Kaufe auch lackierte und unlackierte Messingmodelle. Tel.: 0171/5319589

bimmelbahn24.de kauft zu Spitzenpreisen gepflegte Sammlungen aller Spurgroßen europaweit an. Seriöse Abwicklung und Barzahlung sind garantiert. Winfried Weiland 0173/8384894 oder ankauf@bimmelbahn24.de

Suche Roco H0 DRG BR44/ Tender T32 Kat.-Nr. 43351 od. 62160 GS/analog. Angebote bitte an Tel.-Nr. 07452/2531.

GESUCHE

Fahrzeuge TT, N, Z

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modelbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

 www.jano-modellbau.de



Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen, Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel. 05251/5311831, info@gebrauchtmodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com.

Alle genannten Termine und Angaben ohne Gewähr! Bitte unbedingt vor Besuch beim Veranstalter rückversichern!

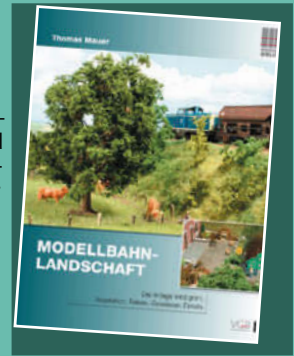
www.modellbahn-diehl.de
Mobil: 0172 / 71 58 412



Modellbahn-Landschaft

In diesem Band aus der Modellbahn-Bibliothek zeigt Thomas Mauer anhand von Beispielen aus seiner langjährigen Modellbahnpraxis, wie er bei der Gestaltung der Landschaft auf seinen Anlagen und Dioramen vorgeht.

112 Seiten, Format 24,4 x 29,3 cm, Hardcoverband, mit über 350 Fotos
Best.-Nr. 581904 | € 19,95



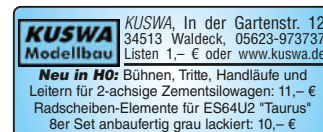
Einfach bestellen! 08141/534810 oder bestellung@vgbahn.de

Anzeigen im Modelleisenbahner: bitte per E-Mail an selma.tegethoff@verlagshaus.de oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter.

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

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

Modelleisenbahn und Sammlungen in Spur N und Z gesucht! Kaufe auch lackierte und unlackierte Messingmodelle Tel. 0171/5319589.



Besuchen Sie uns im Internet unter: www.LokschuppenHagenHaspe.de



Lokschuppen Hagen-Haspe

Exklusive Modelleisenbahnen und mehr vieles mehr

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/404453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Ausverkauf alterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0



GESUCHE

Fotos und Bilder

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

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

SONSTIGE

Wer hilft mir bei der Digitalisierung meiner H0-Gleichstromanlage? Frankfurt/Main ralph.klk@hotmail.com Tel. 069/8002964.

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

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

www.modellbahnen-berlin.de

GESUCHE

Urlaub, Reisen, Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wassereich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab EUR 16,- pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab EUR 8,-, Endreinigung EUR 10,-, mit eigenem Hofladen. Tel. 030/67892620, Fax 030/67894896, www.ferienhaus-emma.de

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln-Frankfurt-Wiesbaden-Koblenz. FeWo ab EUR 35,-/Nacht, 55413 Rheindiebach/Bacharach. Tel. 06743/2448, www.schlossfuerstenberg.de

Freudenstadt/Schwarzwald, ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443/8877, www.ferienhaus-freudenstadt.de

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

Marienberg. OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. Mit DU/WC/TV, Ü/F ab 29,-/p. P., Speisen 7,- bis 10,-. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entf. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht

BÖRSE

Auktionen, Märkte

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

!! Alle genannten Termine und Angaben ohne Gewähr! Bitte unbedingt vor Besuch beim Veranstalter rückversichern !!

elriwa[®]

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen . Tel. 03528 / 44 12 57 . info@elriwa.de

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

Exklusives Sondermodell ab 129,99 €

H0



Piko 59720 Diesellok V200 033 Museumsausführung, DB, Ep.VI 129,99 €
Piko 59721 Diesellok V200 033 Museumsausführung, DB, Ep.VI, DC-Sound 219,99 €
Piko 59722 Diesellok V200 033 Museumsausführung, DB, Ep.VI, AC-Sound 229,99 €

Exklusives Sondermodell ab 149,99 €

H0



Piko 52776 Diesellok BR 232, DBAG, Ep.VI, Graffiti 149,99 €
Piko 52777 Diesellok BR 232, DBAG, Ep.VI, Graffiti, DC-Sound 239,99 €
Piko 52778 Diesellok BR 232, DBAG, Ep.VI, Graffiti, AC-Sound 249,99 €

Exklusives Ladegut 13,90 €

H0



Loewe 2127 Ladegut-Set „Lehrgrube Schacht Dölitz“

Exklusives Ladegut 14,90 €

H0



Loewe 2131 Ladegut U-Träger „SKET“, 200 mm

Exklusives Ladegut 13,90 €

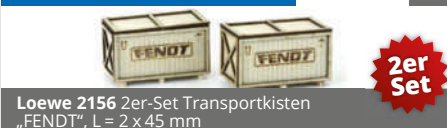
H0



Loewe 2132 Ladegut U-Träger „SKET“, 140 mm

Exklusives Ladegut 15,90 €

H0



Loewe 2156 2er-Set Transportkisten „FENDT“, L = 2 x 45 mm

Exklusives Ladegut 19,90 €

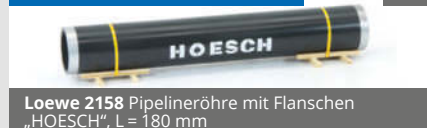
H0



Loewe 2157 Großer Motorblock „MAN B&W“, L = 200 mm

Exklusives Ladegut 13,90 €

H0



Loewe 2158 Pipelinerröhre mit Flanschen „HOESCH“, L = 180 mm

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



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

www.elriwa.de

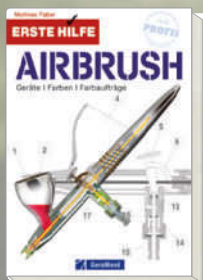
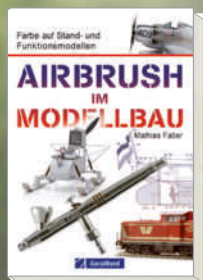
Unsere Aktionen für Sie!

Aus Liebe zum Detail

©digi_dresden - stock.adobe.com GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

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

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



Weitere Modellbautitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE



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

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



GeraMond

Wo der Platz nicht ausreicht, sind Signalbrücken notwendig. So auch im Bahnhof Wiesenburg an der Strecke Schwarzenberg – Zwickau (KBS 535). Weinert hat seinen vorbildentsprechenden H0-Bausatz neu aufgelegt.

Sonder-Signal

Auf unseren Modellbahnanlagen herrscht eigentlich immer Platzmangel. Um so verwunderlicher ist es, dass man Signalbrücken dort selten sieht. Vermutlich ist vielen der Bastelaufwand zu hoch, der zum Beispiel auch beim Zusammenbau entsprechender Weinert-Bausätze anfällt. Der Hersteller hat zum einen eine Signalbrücke für mehrere Gleise nach einem Vorbild im Bahnhof Müsien im Angebot (4015). Und nachdem Weinert vor langer Zeit ein Fertigmodell der Signalbrücke „Wiesenburg“ für nur ein Gleis anbot, gibt es nun dieselbe als Bausatz (Best. Nr. 3133, 225 Euro). Er enthält neben den Mastteilen aus Messingguss, Ätz- und Kunststoffteilen auch den kompletten Unterflurantrieb mit einem Servo.

Die Bauanleitung ist in bewährter Art gründlich und ausführlich. Nach sorgfältiger Teilesortierung und Zuordnung lag die Überlegung nahe, den Bausatz mit dem Antrieb zu beginnen. Die Halterung für den Servo machte den Anfang: Die Kunststoffteile werden sauber vom Spritzling getrennt und mittels Nitroverdünnung verklebt. Dann folgen die beiden Ätzbleche

(Teile 49 und 50). Diese werden versäubert und Teil 49 wird rechtwinklig an den angeätzten Kerben gebogen. Durch die vorhandenen Löcher kann man die beiden Teile sehr genau mit Zylinderkopfschrauben M 1,7 x 5 mm zusammenhalten. Dasselbe würde auch mit Zahnstochern und Klammern funktionieren. Nun stellt sich die Frage: Kleben oder Löten? Für den sehr filigranen Messingbausatz kommen beide Verfahren infrage, vorausgesetzt, man arbeitet

Löten oder Kleben, beides sollte man gut können

mit geeigneten Sekundenklebern. Ein Modellbauer, der sich an solch hochwertige Bausätze heranwagt, sollte eigentlich Fertigungskenntnisse im Löten haben. Sollte doch das Kleben bevorzugt werden, müssen alle Teile sorgfältig mit Aceton entfettet werden. Meine Empfehlung ist, je nach persönlichem Geschick und Baugruppe beide Verfahren im Auge zu behalten.

Ein Lötkolben (100 bis 120 Watt) mit feiner Spitze (kann man sich zurechtfeilen) oder besser eine Lötstation mit 80 bis 100

In Wiesenburg genügte der Platz zwischen Gleis 2 und 3 nicht, um das Ausfahrtsignal für ersteres Vorschriftenkonform rechts vom Gleis anzuordnen. Eine Signalbrücke war die Lösung. (12. Mai 1985)

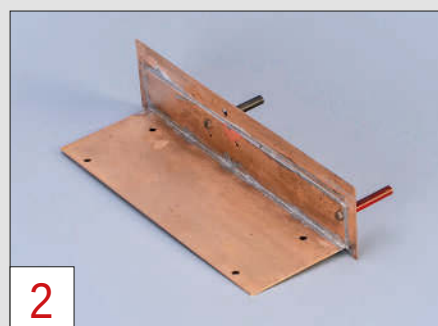


Watt mit entsprechend feinen Spitzen sollten für die Arbeit vorhanden sein. Die Frage nach geeigneten Flussmitteln ist wie folgt zu beantworten: Phosphorsäure aus der Apotheke oder handelsübliches Flussmittel. Die Phosphorsäure hat viele Vorteile: Rückstände lassen sich problemlos mit Wasser entfernen, die Werkzeuge rosten



1

Vor Baubeginn sollte man sich mit dem Inhalt des Bausatzes gründlich vertraut machen und die Bauteile vorsortieren.



2

Man beginnt am besten mit dem Verlöten der Servo-Aufnahme aus zwei Kupferblechen. Die Schrauben dienen der Justierung.



3

Man erspart sich viel Ärger und erhält passgenaue Baugruppen, wenn man geeignete Lehren anfertigt, hier für den Brücken-Mast.



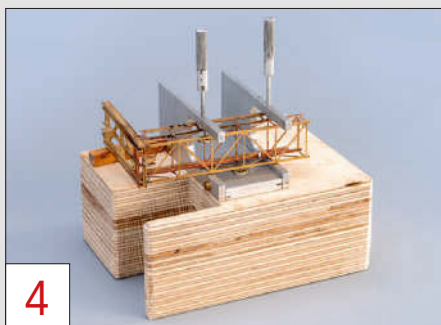
nicht, es bleiben keine oder nur sehr geringe Fettreste übrig und die Flusseigenschaften sind hervorragend. Beim Löten muss man immer auf gute Entlüftung achten!

Ist die Servo-Aufnahme fertig, wird der Brücken-Mast rechtwinklig eingespannt an der offenen Kante verlötet und versäubert. Dann kann man ihn mit der oberen

Plattform verlöten. Wer lieber klebt, kann auch erst die Knotenbleche aufkleben. Diese verbleiben gemäß Bauanleitung zunächst an den Ätзраhmen und werden erst nach dem Aushärten des Klebstoffs mit einer feinen Trennscheibe entfernt. Um böse Überraschungen zu vermeiden, sollte man vor dem Trennen einen Tesastreifen

aufbringen. Ein winziges Knotenblech, das sich frecherweise entfernen will, geht so nicht verloren. Nach dem Verkleben versäubert man mit einer Feile (hervorragend eignen sich Riffelfeilen) die äußeren, zueinander zeigenden Kanten.

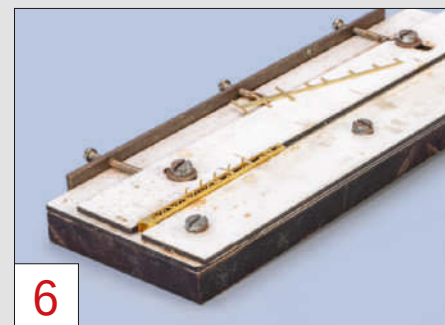
Anschließend sollte der Zusammenbau der Brücke präzise und winkelig weiterge-



Ist der Mast verlötet, folgt die obere Plattform. Wieder garantiert eine Lehre die exakte Lage der Baugruppen zueinander.



Anschließend folgt die genau rechtwinklige Verbindung von Brücken-Mast und der Antriebseinheit mit der Servo-Aufnahme.

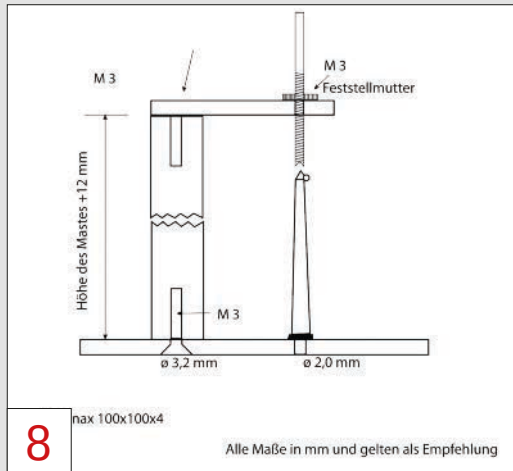


Auch das Verlöten des Signal-Masts und seiner Anbau-Teile gelingt am besten in einer Lehre.



7

Viel Aufwand für einen tatsächlich senkrecht aufragenden Signal-Mast: Das Verlöten des Mastfußes und der Mastspitze gelingt am Besten, wenn der gesamte Mast sicher senkrecht fixiert ist. Dazu kann man sich aus Bastelkasten-Material eine stabile Halterung bauen.



8

führt werden. Die Festigkeit ist sowohl beim Löten als auch beim Kleben gewährleistet. Im Anschluss daran werden der Mast und die Antriebseinheit vereint und die Treppe wird angebaut.

Nun kann der Signalmast in Angriff genommen werden. Das vorgebogene Ätzteil wird am besten in einer Lehre fixiert und verlötet. Auch das Verlöten oder Verkleben des Mastfußes und der Turmspitze ist ohne Hilfsmittel kaum präzise möglich, darum sollte man sich eine passende Halterung bauen (Bilder 7 und 8). Die Teile dazu findet man in der Bastelkiste. Das Grundbrett sollte wärmebeständig, aber nicht wärmeleitend sein. Der Rundstab hat einen Durchmesser von etwa 15 mm, die Stirnseiten werden auf der Drehbank plan gedreht und unten und oben M3-Gewinde zentriert eingeschnitten. Nach der Vorbereitung des Abstandshalters aus Messing oder Alu

Mehrere Hilfslehren erleichtern den Bau

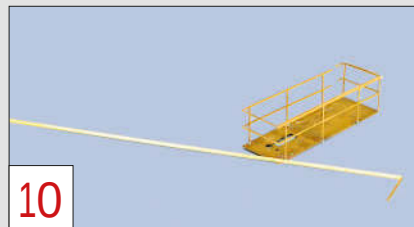
wird dieser als Lehre für die Bohrungen in der Grundplatte benutzt. So ist gewährleistet, dass die Feststellschraube lotrecht über dem Mastfuß steht. Die obere Arretierung wird aus 3-mm-Rundmessing hergestellt, dann wird ein M3-Gewinde auf zirka 20 mm geschnitten. Am Ende bekommt diese Spindel eine Zentrierung, damit sich der Mast am Turmkopf gut arretieren lässt. Eine Rändelmutter mit M3-Gewinde stellt die Spindel sicher fest.

Nun kann man sich weiter mit der oberen Plattform beschäftigen: Das Geländer wird sauber abgetrennt, gebogen und in den Löchern, die eventuell etwas nachgearbeitet werden müssen, verlötet. Das Ausrichten der feinen Ätzteile ist wichtig für das spätere Aussehen. Beim Original sind allerdings Winkelprofile verarbeitet. Wer das nachbilden möchte, kann sich 0,8x0,8-mm-Messing-L-Profile von Hassler (www.hassler-profile.li) besorgen und wenigstens die oberen Geländer sowie die Handläufe der Treppe mit Winkelprofilen versehen. Die Stabilität wird dadurch deutlich verbessert und das Ergebnis sieht vorbildgerechter aus. Ich empfehle, den oberen Abschluss aus nur zwei Teilen zu fertigen: Also eine Ecke mit 90 Grad einfeilen, biegen, zweite Ecke einfeilen und biegen, dann fixieren und die Enden mit 45 Grad ablängen. Am Treppenzugang lässt man die Pro-

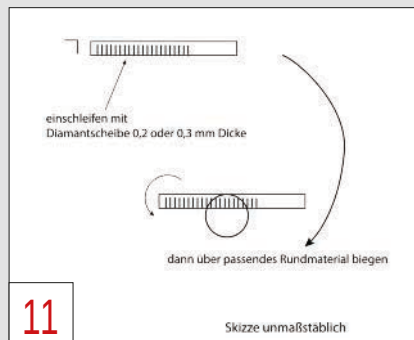


9

Am Signal-Mast sind noch viele weitere Bauteile wie die Signalblenden oder die Mastschild-Halter anzubringen.

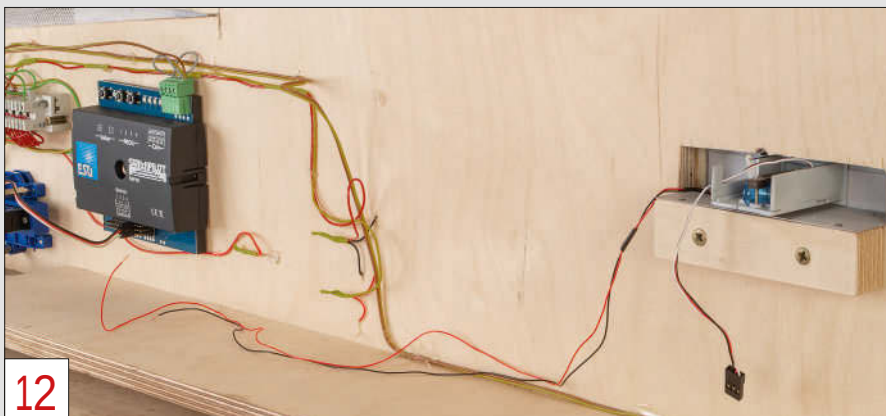


10



11

Die oberen Geländer-Abschlüsse entstehen aus Messing-L-Profilen. Um diese auch rund biegen zu können, sind feine Einschnitte mit der Trennscheibe nötig.



12

Auch Unterflur ist der Aufwand für die Signalbrücke nicht unerheblich. Die Ansteuerung des Servos (rechts, mit grau lackierter Halterung) erfolgt in diesem Beispiel digital.

file etwas länger stehen und längt sie erst nach dem Anpassen der Treppengeländer ab und verlötet sie. Die Treppengeländer sind unten rund geformt, die L-Profile lassen sich aber so nicht ohne Weiteres biegen. Also werden vorsichtig Schlitzte eingearbeitet und das Profil wird dann über entsprechendem Rundmaterial oder mit einer Zange gebogen (Bild 11).

Im Anschluss daran kann mit dem Grundieren und Lackieren begonnen werden. Meine Empfehlung ist, die Haupt-Baugruppen, also den Brücken-Mast mit Treppe und Geländer, den Signal-Mast sowie die obere Plattform mit Geländer einzeln farblich zu behandeln und dann erst zu montieren.

Ist alles geglückt und ist auch die LED für das Signallicht verdrahtet, müssen noch die Stelleinrichtung justiert und der Servo mit einem Servotester geprüft werden. Egal ob später digital oder analog angesteuert, der Antriebsservo muss zuerst mit einem Steuergerät, zum Beispiel dem ESU-Switchpilot verbunden und der Stellweg sehr genau justiert werden.



FOTOS/SKIZZEN: RAINER ALBRECHT

Lohn der Mühe: Die Signalbrücke im Maßstab 1:87 wirkt aus jeder Blickrichtung filigran und absolut vorbildgerecht.

Fazit: Der Weinert-Bausatz erfordert viel Feingefühl, Ausdauer und eine ruhige Hand. Er ist daher nur etwas für erfahrene Bastler. ☐ Rainer Albrecht



Die Sonderform des Ausfahrtsignals wird ein Bahnhofsdiorama zieren, dessen Bau gerade erst begonnen hat.

www.exPRESSzugreisen.de
Pressnitztalbahn

Große Erzgebirgsrunde

mit 01 0509-8 und 118 757-4
in die böhmische Königsstadt Saaz, das heutige Žatec

sa., 10. April 2021

Sonderfahrt von Plauen über Reichenbach, Zwickau, Chemnitz, Freiberg, Dresden, Ústí nad Labem nach Žatec und über Chomutov, Karlovy Vary, Bad Brambach wieder zurück.

SPEISEWAGEN im Zug

Preise 2. Klasse	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Hin- und Rückfahrt	120 €	75 €	255 €

Weitere Informationen unter Fon +49 (0) 38 301 / 88 40-12 oder Sie senden eine E-Mail an: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com.
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

Modellbahnen Uwe Hesse

Inh. Martina Hesse · Landwehr 29 · 22087 Hamburg
Tel. 040 / 25 52 60 · Fax 040 / 2 50 42 61 · www.Hesse-Hamburg.de

Hamburg, das Tor zur Welt
Modellbahn Hesse –
Heimathafen für Ihr Hobby

Wir sind für Sie da: Dienstag bis Donnerstag: 9–13 Uhr und 15–18 Uhr,
Freitag 9–18 Uhr, Samstag: 9–13.00 Uhr

**Sie haben exzellente Produkte.
Sie bieten den perfekten Service.
Setzen Sie Ihre Firma in Szene!**

HIER ist Platz für Ihre Anzeige

Kontakt:
Bettina Wilgermein
Tel. 089/13 06 99 523
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS O
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com

Das neue Bausatz-Modell des Harz-Bahnhofs Stiege passt vortrefflich in bewaldete und hügelige Modell-Landschaften.



Die Modellbahn-Werkstatt Wuppertal bietet unter ihrer Marke „te-miniatur“ nun auch den Bahnhof Stiege in ihrer Harz-Modellreihe an. Eckart Erb setzte den Bausatz etwas abgewandelt um.

Wandel-Stiege



Für die Freunde des schmalspurigen Schienenverkehrs im Harz legte Thomas Ermels von der Modellbahn-Werkstatt Wuppertal schon mehrere H0-Bahnhofsmodelle auf. Dazu zählen Schierke, Drei-Annen-Hohne und Eisfelder Talmühle. Als neuestes Werk stellte er Ende 2020 das mehrgeschossige Bahnhofsgebäude von Stiege an der Selketalbahn vor (Bestell-Nr. 1880). Der interessante Vorbildbahnhof ist bekannt für seine Modellbahntaugliche Wendeschleife mit nur 60 Me-

tern Radius, die den Zügen zwischen Gernrode und Eisfelder Talmühle seit 1984 das umständliche Umsetzen erspart.

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) als Eigentümer ließen den 1891 erbauten Bahnhof Stiege nach der Jahrtausendwende gründlich sanieren und wechselten Dach und Fassadenverkleidung aus. Er dient heutzutage ausschließlich als Wohnhaus. Der überdachte Eingang wurde zur geschlossenen Veranda, der ehemalige Stellwerks-Anbau bekam einen Dachbalkon und das große Tor des Güterschupens wurde zum kleinen Fenster umgebaut. Schmucke blaue Fenster und dunkelrote Rahmen präsentieren die Moderne ebenso wie die metallenen Stehfalzplatten auf dem Dach mit auffälliger, durchgängiger Blitzschutz-Anlage.

Diese architektonischen Merkmale der Neuzeit, die auch das H0-Modell im Zustand von 2020 exakt so wiedergibt, wollte ich als Eisenbahn-Nostalgiker gerne tilgen, um dem Gebäude im Modell eine glaubhafte Funktion als Bahnhof der Epochen III oder IV zurückzugeben.

Zwei alte Fotos von 1990 standen mir zur Verfügung. Sie zeigten bereits einige Sanierungsbemühungen der Deutschen

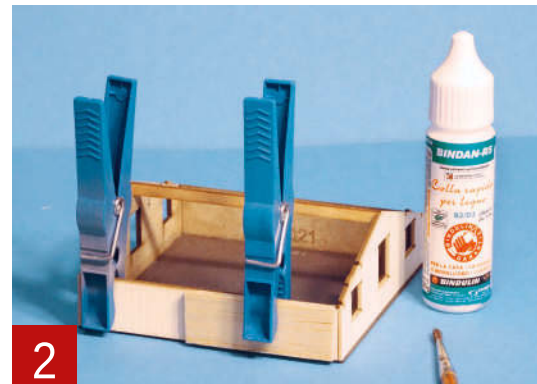
Ältere Vorbild-Fotos helfen beim Um-Bau

Reichsbahn gegenüber dem angenommenen Ursprungszustand, von dem ich keine Abbildung finden konnte. Auf Basis dieser Quellen entstand schlussendlich, ausgehend von Thomas Ermels' moderner Modell-Interpretation, mein eigener Bahnhof Stiege im individuellen Retro-Look der Epoche III/IV. Einen Anspruch auf historische Genauigkeit bei der Umsetzung hatte ich dabei nicht – Fantasie und Kreativität sollen im Modellbau schließlich auch zu ihrem Recht kommen.

Der Bausatz (114,90 Euro) überzeugt mit Lasercut-Bauteilen in bester Qualität. Ein Highlight dürfte dabei das filigrane Geländer des Dachbalkons sein, das allerdings bei meinen Umbauten leider entfallen musste. Größere Bauteile wie Wände sind vom Laser bereits freigeschnitten, gekennzeichnet und wurden einbaufertig vorsortiert. Nur kleinere Teile wie Fenster müssen noch mit einem Cutter aus dem Rahmen gelöst werden. Dreieckige Auslassungen führen dabei den Cutter quasi von selbst



1 Der Korpus des Empfangsgebäudes wird im Modell aus gelasertem Karton auf einer MDF-Platte zusammengesetzt und verleimt.



2 Als Hilfsmittel beim Kleben erweisen sich Wäscheklammern und Anpressklötzchen als sehr nützlich, bis der Leim abgedunsten hat.



3 Der Bau der einzelnen Gebäudeteile geht etagenweise voran. Das Dachgeschoss kann dabei abnehmbar bleiben.



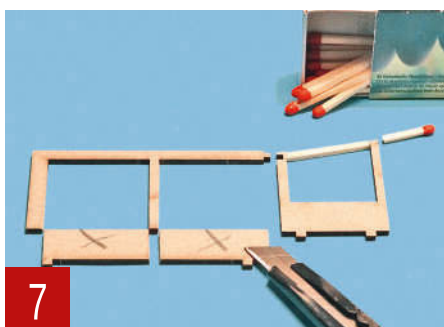
4 Ist der Korpus fertiggestellt, kommt die Karton-Verkleidung mit der Nachbildung der Holzfassaden an die Reihe.



Als Klebstoff für die weniger großen Bauteile erweist sich Bindan RS als gut geeignet, da er schnell abbindet.



Die Grundplatte wird mit Sockelleisten verkleidet. Damit ist der Bau genau nach Bauanleitung zunächst abgeschlossen.



Statt der Veranda des modernisierten Zustands wird ein offener Vorbau nachgebildet. Die markierten Teile werden ausgeschnitten.



Mit dem Umbau ist ein Zugang vom Bahnsteig in den Güterschuppen für die H0-Bediensteten wieder möglich.



FOTO: GERO HAHN

Am 6. März 1990 zeigte sich das Empfangsgebäude Stiege noch unrenoviert. Man erkennt das Güterschuppen-Tor sowie das Walmdach über dem Stellwerks-Anbau.

zum Schnitt – eine große Erleichterung für den Bastler.

Als Baumaterial verwendet der Hersteller mit 2-mm-MDF, Sperrholz, Buchbinderkarton und vorgelaserter Kunststoff-Folie alles, was die Wiedergabe des modernen Vorbilds erfordert. Problematisch bleibt stellenweise nur die Dreidimensionalität, wie so oft bei Lasercut-Bausätzen: Die plastische Struktur der Wandverkleidung wirkt durch aufgedruckte Linien akzeptabel, die erhabenen Stege der Dachdeckung sind aber nur durch Auslassungen der obersten Kartonschicht angedeutet. Wer sich vorbildgetreue moderne Dachstrukturen im Modell wünscht, sollte zum Beispiel zu den Auhagen-Dachplatten 52235 („Blechdach“) oder 52233 („Trapezblech“) greifen.

Sehr lobenswert ist die ausführliche Bauanleitung, die den Nutzer in 50 Schritten zum Bastelerfolg führt. Textanleitung, zeichnerische Abbildungen des Bauteils und ein Einbaufoto sind jeweils nebeneinandergestellt – etwas Besseres wird schwer zu finden sein. Nichtsdestotrotz sollte sich der Erbauer erst einmal eine Übersicht verschaffen und die Kartonteile probeweise zusammenstecken.

Danach darf losgeklebt werden: Als Klebstoff eignen sich Ponal-Express für grobe, Bindan RS für feinere Klebungen und Pattex-Kraftkleber lösungsmittelfrei für Kunststoffteile. Erst wird ein stabiler Korpus

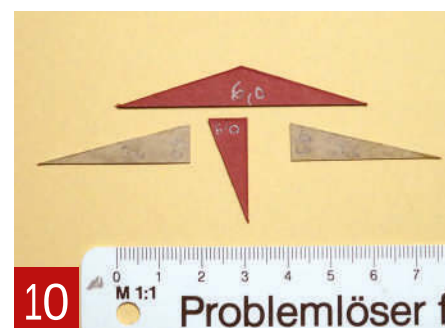
aus 1,5 mm dickem Karton zusammengebaut, später erfolgt die Verkleidung mit der Außenhaut. Der Aufbau erfolgt am besten etagenweise mit gut markierten Längs- und Querwänden. Zusammen mit den Anbauten ergibt sich auf der soliden MDF-Grundlage eine stattliche Länge des Gebäudes von 40 cm. Die beiliegende, zirka 20 cm lange Güterrampe kann separat zusammengeklebt und optional verwendet werden – je nach Platz auf der eigenen Anlage.

Ist der Korpusbau noch die grobe Vorübung, so erfolgt nun die exakte Fein-Applikation der gelblich bedruckten Außenverkleidung. Auf die Reihenfolge nach der Bauanleitung sollte man unbedingt achten. Es empfiehlt sich zudem, nur die jeweils als nächstes benötigten Bauteile auszuschneiden und zu verarbeiten. Rand- und Punktverklebungen auf der Fläche verhindern ein Aufwellen der Karton-Bauteile. Weiche Anpress-Hölzchen aus Balsa und Wäscheklammern oder Ähnliches sind wichtige Hilfsmittel bei der Klebearbeit. Bindan RS bindet dabei erfreulich zügig ab, allerdings darf man beim Auftragen des Klebers auch keine Zeit verlieren. Wattestäbchen und Zahnstocher helfen, überschüssige Kleberreste abzutragen. Eine schmale Sockelleiste bedeckt abschließend die Seiten der MDF-Bodenplatte.

Der angestrebte Umbau des Wohnhaus-Bausatzes in eine Retro-Version des



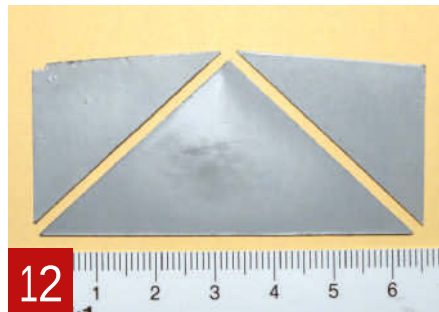
Die Türöffnung über dem Stellwerks-Anbau wird zum Fenster umgewandelt, dazu klebt man zwei kleine Passstücke ein.



Das Walmdach über dem Anbau erfordert eine Unterkonstruktion, die aus Kartonresten ausgeschnitten wird.



11 Passt alles, kann man die vier kleinen Bauteile auf dem Dach verkleben und den Klebstoff trocknen lassen.



12 Währenddessen entsteht die Dachhaut aus 0,5 mm dicken Polystyrol-Platten. Die ungefähren Maße lassen sich im Bild erkennen.



13 Wichtig ist ein exakter Zuschnitt der Dachplatten, damit die Spalte möglichst schmal sind und kaum auffallen.

Bahnhofs Stiege bedingt nun einige Änderungen, die aber leicht zu bewältigen sind. Die Balkontür-Öffnung über dem Stellwerks-Anbau wird auf Fenstergröße reduziert und dazu mit einem Kartonstück zu etwa einem Drittel verschlossen. Das passende Stück Außenhülle kann am Güterschuppen abgeknappst werden. Das dort entstehende Loch an der Rückwand wird mit einer Kühlanlagen-Attrappe kaschiert.

Die rundum geschlossene Veranda im Erdgeschoss wird vorne aufgeschnitten und die entsprechenden Karton-Teile werden entfernt. So ist der seitliche Zugang zu Stellwerk und Güterschuppen für die Modell-Bahnbediensteten wieder geöffnet. Der Güterschuppen erhält zur Rampe hin sein Tor zurück. Es kommt aus der Restekiste oder aus dem Auhagen-Bausatz „Deinste“ (als Ersatzteil bestellbar) und überdeckt



14

Anstelle eines Fensters erhält der Güterschuppen sein Tor zurück: Die Tor-Bauteile stammen aus dem Auhagen-Bausatz „Deinste“, ein Messingprofil bildet die Laufschiene nach.

Neues Tor zur Rampe am Güterschuppen

eine Fensteröffnung. Mit einem 1,5x1,5-mm-Winkelprofil aus Messing als Führungsschiene sieht diese Lösung authentisch aus und entspricht in etwa dem Vorbild zur Wendezeit.

Etwas aufwendiger ist der Ersatz des Dachbalkons auf dem Stellwerks-Vorbau durch ein Walmdach, wie es auf dem Foto von 1990 zu erkennen ist. Aus Kartonresten schneidet man vier Spanten zu. Die maximale Dachhöhe beträgt zirka 1,0 cm. Der Zuschnitt der dreieckigen Walmdachflächen aus Karton oder 0,5-mm-Polystyrol ist auf dem Bild rechts oben abmessbar. Bei kantengenauem Aneinanderkleben lässt sich der kleine Spalt gut mit zwei Schichten wasserfreiem Revell- oder Humbrolack überdecken. Ansonsten sind auch die Verfüllung mit Revell-Plastikspachtel und das



15

Die Rampe des Güterschuppens erhält eine neue Seitenverkleidung aus einer Kibri-Bauplatte mit Bruchstein-Nachbildung.



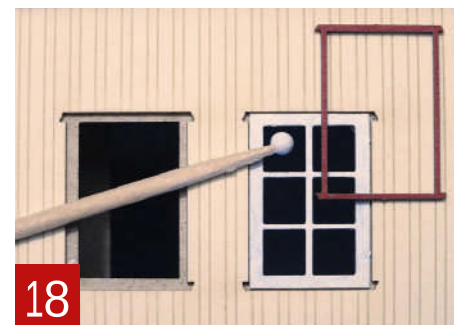
16

Anstatt des Blaus des modernisierten Zustands werden die Fenster überwiegend in Altweiß sprühlackiert.



17

Diffizil ist das Verkleben der jeweils drei Fenster-Bauteile mit winzigen Klebstoff-Punkten (Zahnstocher!) in den Ecken.



18

Am besten gelingt der Zusammenbau der Fenster in der Fassade, weil dadurch die genaue Passung der Bauteile vorgegeben ist.



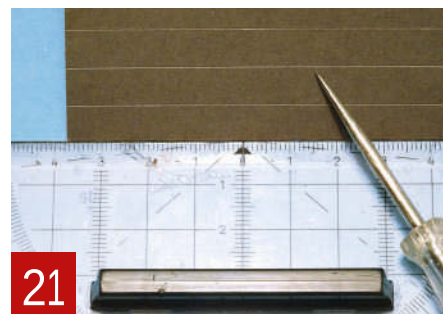
19

Um die Balkenköpfe der Geschossdecken nachzubilden, werden kleine graue Karton-Rechtecke auf der Fassade verklebt.



20

Das Dach besteht aus zwei Schichten. Zunächst verklebt man die Unterkonstruktion aus stabilem Karton.



21

Die Dachhaut wird zur Nachbildung einer Dachpappen-Deckung gewendet und auf der Unterseite in gleichen Abständen eingeritzt.



22

Nun folgt das Verkleben der Dachhaut. Klaffende Ecken und Kante vermeidet man durch die penible Sicherung mit Wäscheklammern.



23

Den Dachfirst ergänzt man mit einer Abdeckung aus sauber zugeschnittenen Kartonstreifen. Dann folgt die Lackierung in Grau.



24

Die neu angefertigte Dachlandschaft passt gut zum gewünschten Erscheinungsbild entsprechend der Epochen III und IV.

anschließende vorsichtige Zuschleifen mit einer Sandpapier-Feile möglich. Der Dachüberstand erlaubt später das Anbringen einer vorbildentsprechenden Dachrinne.

Zur Veränderung des Bausatzes zählt auch die Umfärbung der blauen Fensterprofile: Sie werden in Altweiß gespritzt (Marabu-Spray) und nach dem Trocknen mit dem Cutter ausgeschnitten. Der Einbau in die Fassade von außen erfolgt in drei Schritten: Erst wird die vorgelasserte und dann ausgeschnittene Fensterfolie mit wenigen Mini-Klebeunkten (Zahnstocherspitze) eingesetzt, dann folgt das Fenster-

kreuz und abschließend der dunkelrote Außenrahmen. Bei Verwendung von Patex-Kraftkleber lösmittelfrei können überschüssige Klebereste notfalls mit einer angefeuchteten Zahnstocherspitze vorsichtig wieder abgerubbelt werden.

Durch die energetische Sanierung des Vorbildes im Jahr 2006 verschwanden die Balkenköpfe der Geschossdecken in der Fassade. Sie wurden hinter dickem Dämm-Material versteckt. Kleine, 1,5 x 1,5 mm große, graue Kartonrechtecke, aufgebracht in zirka einem Zentimeter Abstand voneinander, machen die alte Gebäudestruktur

im Modell wieder sichtbar und entsprechen damit den Epochen I bis IV.

Dieselbe Umbau-Konsequenz verlangt auch die Dachdeckung. Nachdem alle Dach-Grundplatten aufgeklebt sind (die Firstbalken bestehen aus Sperrholz, das sich auch versehentlich nicht durchbiegen lässt), fällt die Entscheidung: Die Nachbildung des modernen Metall-Stehfalzplattendaches samt aufwendiger Blitzschutzanlage wird gewendet. In die Karton-Rückseite lassen sich alle 8 mm die Kantenlinien der guten alten Teerpappbahnen mit dem Stichel einritzen. Die Dachflächen klebt



Im renovierten Zustand als Wohnhaus mit Balkon und Veranda zeigte sich das ehemalige Empfangsgebäude im Jahr 2007.



Diese Nach-Nutzung, die Farbgebung sowie die entsprechenden Details bildet auch ein unveränderter Bausatz von „te-miniatur“ nach.



25

Erfreulicherweise liegen dem Bausatz bereits Dachrinnen- und Fallrohr-Nachbildungen aus Kunststoff (Auhagen) bei.



26

Statt der verkleideten Kamine werden solche in Ziegel-Nachbildung aus dem Auhagen-Sortiment verwendet und grau verfugt.



27

Mit dem Anbringen von Windbrettern aus Polystyrol an den Giebelseiten sind die Arbeiten am Dach abgeschlossen.

man anschließend auf das Unterdach und presst sie bis zum Trocknen an. Selbstgefertigte Firststreifen aus Karton ergänzen die Dachfläche. Ich habe diese noch zweimal mit mattem Klarlack versiegelt, was einen guten Eindruck hinterlässt. Die Anwendung von Pulverfarben ermöglicht, wenn gewünscht, eine zusätzliche, abwechslungsreiche Nuancierung der Dachhaut.

Der Bausatz enthält erfreulicherweise bereits vorbildgetreue Dachrinnen und Fallrohre von Auhagen, die nur noch anzupassen sind. Zum Abschluss folgen an den Dachgiebeln noch 2 mm schmale Windbretter aus 0,5-mm-Polystyrol von Evergreen, die zinkgrau lackiert werden. Die modern ummantelten Schornsteine des Bausatzes lassen sich durch solche aus dem Auhagen-Schornstein-Set(41627) er-

setzen. Deren Ziegelstein-Nachbildung sollte vorher mit Fugenfarbe (Real-Modell) verfugt werden. Den Neigungswinkel passt man, der Dachschräge entsprechend, mit einer Sandpapierfeile an.

Alles in allem entstand ein schönes, leicht verschachteltes und typisches Nebenbahn-Bahnhofsgebäude der Epochen III und IV aus dem modernen Lasercut-Bausatz, das man nicht nur als Harz-Bahnhof, sondern auch auf Anlagen, Modulen oder Dioramen nach anderen Vorbildregionen sehr schön einsetzen kann. Mein Modell wurde in ein kleines Harz-Diorama eingefügt. Uhr und Bahnsteigausstattung stammen dabei von Auhagen, die Wanderer von Faller und die charakteristischen Tannenbäume von Heki. Der Zusammenbau der sehr gut konstruierten Lasercut-



29

Die Straßenseite des Gebäudes zeigt sich unverändert entsprechend der Bauanleitung.

Elemente machte dabei mindestens ebenso viel Spaß wie die Rückführung des Modell-Gebäudes in die Epochen III oder IV – jene Zeit, welche wohl die meisten Modelleisenbahner bei sich zu Hause thematisieren. □ Eckart Erb



Eingebettet in ein bestehendes Harz-Diorama lässt sich die sehr ansprechende Wirkung des abgewandelten Bahnhofs gut demonstrieren.

FOTOS (33): ECKART ERB

In Salzburg hatte man schon immer ein Herz für die Reichsbahn. Eine nicht nur zahlenmäßig bedeutende Baureihe fehlte bislang im Sortiment: die V60 in H0.

Diese Lücke ist nun seit Kurzem geschlossen.

Rotes Hähnchen

„Endlich ist die neue Rangierlok angekommen. Dann können wir ja unsere ollen Dampfloks zum alten Eisen geben.“



Lackierung und Bedruckung sind gelungen, auch an den gelb-schwarzen Warnflächen.

Erst kürzlich führten wir in der Redaktion eine Diskussion über das Niveau aktueller Modelle der Großserienhersteller. Wir waren uns einig, dass ein Detaillierungsstandard erreicht wurde, den die meisten Modellbahner vor wenigen Jahrzehnten kaum für möglich gehalten hätten. Dazu gesellen sich meist hervorragende analoge Fahreigenschaften oder Digitalmodelle mit Sound und einem Füllhorn an schaltbaren Features.

Da wird es immer schwerer, ein kritisches Urteil zu fällen ohne zu pingelig zu werden. Frisch aus der Schachtel befreit, lautet auch für Rocos neue DR-V60 das

erste Urteil: Herz, was begehrst Du mehr? In der Hand liegt ein 260 Gramm schweres Modell, das sofort einen hochdetaillierten Eindruck hinterlässt. Griffstangen und Handläufe: frei stehend und superfein; Gravuren deutlich aber dezent; Lampeneinfassungen, wie es sein soll; fein strukturierter Lüfterotor unter dem langen Vorbau, abgedeckt von einem zarten Gitter; angedeuteter Führerstand mit Lokführer – sowieso; glasklare, sauber eingesetzte Fenster – wie es sein soll.

Die Reichsbahn beabsichtigte wie viele andere Bahnen, ab den 50er-Jahren ihre in die Jahre gekommenen Dampflokomoti-



Die Seitenansicht zeigt die Druckqualität. Alle Anschriften sind zu entziffern. Das gelungene Fahrwerk vertrüge noch ein paar Betriebsspuren.

Frostschutzabdeckung und Lüfterrad mit feinem Gitter sind drei Details, welche den hohen Detaillierungsgrad unter Beweis stellen.

ven im Rangierdienst durch moderne Dieselloks abzulösen. Der Lokomotivbau Karl Marx in Babelsberg entwickelte dafür die V60D für den mittelschweren Rangierdienst. Gefordert waren 650PS Antriebsleistung, eine gute Bogenläufigkeit, das sichere Befahren von Ablaufbergen, eine Radsatzmasse unter 15 Tonnen, Rangier- und Streckengang und manches mehr.

Mit der V60 entstand ein Erfolgsmodell. Im Verlauf von zwei Jahrzehnten rollten über 2000 Exemplare in diversen Versionen nicht nur auf DR-Gleise.

Roco wählte die erste Serienvariante für sein neues Modell. Die sogenannte V60¹⁰ war nicht nur fünf Tonnen leichter als die späteren V60¹², sie unterschied sich auch äußerlich von späteren Ausführungen: Das Führerhaus erstreckte sich noch nicht über die gesamte Rahmenbreite und es fehlten noch die Sonnenschutzdächer, die sich auch über die Seitenfenster zogen und dem Triebfahrzeugführer als Regenschutz beim Blick aus dem Fenster dienten. Roco hat diese Details akribisch umgesetzt. Das Modell der V601022 trägt auch die Ur-

Lackierung in Rot mit grauem Dach und grauen Vorbauabdeckungen. Der orange-farbene Anstrich, welcher der V60 den Spitznamen Goldbroiler einbrachte, kam erst später. Das problemlos entzifferbare Untersuchungsdatum lautet „20.3.62“. Der Modellbahner hat es also mit einer nahezu neuen Maschine zu tun, die im Bw Rostock beheimatet ist.

Zeitreise in die Epoche III mit Rocos neuer DR-V60

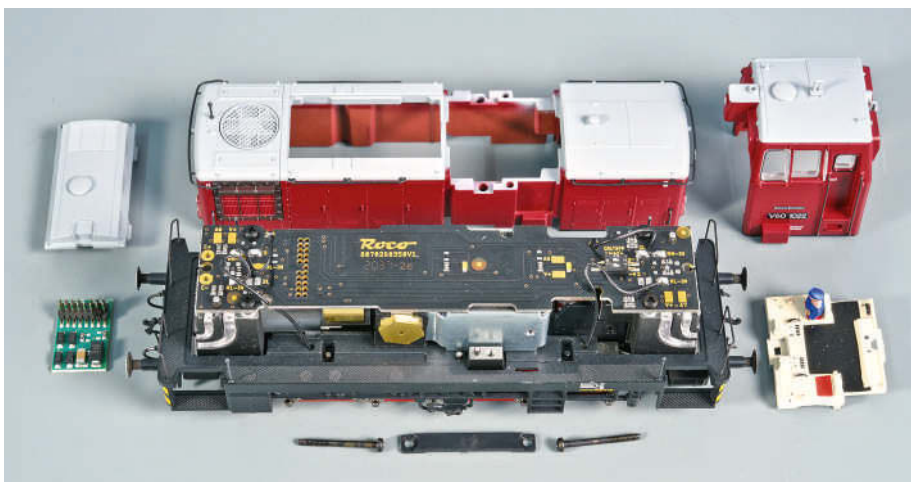
Neben den bereits anfangs erwähnten Vorzügen des Modells sind noch ein paar weitere Merkmale erwähnenswert: Die aufgerollt dargestellten Frostschutzabdeckungen vor den seitlichen Kühlergittern sind gelungen. Die tiefen Rangierertritte in den Ecken der Lok sind ebenso einen Blick wert, erkennt man doch dahinter noch einige interessante Details. Das Fahrwerk ist sehr schön nachgebildet. Die Kuppelstange ist fein geraten; Blindwelle sowie Radsätze wirken glaubwürdig und lediglich ein wenig zu fabrikneu; das leuchtende Rot

hielt sich beim Vorbild nur wenige Kilometer.

Das Fahrwerk ist intelligent konstruiert. Die beiden mittleren Radsätze sind seitenverschiebbar und gefedert. Bei den äußeren ist einer starr und der andere gefedert gelagert. So ist auch in Modell das Befahren kleiner Radien gewährleistet bei gleichzeitig sicherer Stromabnahme.

Der fünfpolige Motor mit Schwungmasse treibt einen der mittleren Radsätze an, der mit Haftreifen belegt ist. Die übrigen Radsätze werden mit der Kuppelstange mitgenommen. Die Fahreigenschaften sind sehr gut: Bei einer Spannung von zwei Volt setzt sich die V60 gemächlich sowie ruckfrei in Bewegung und erreicht bei zwölf Volt 92 km/h. Die Zugkraft reicht für alle vorbildlichen Züge. Das LED-Spitzenlicht macht einen guten Eindruck, ein Doppelschalter unter dem Vorbau erlaubt es, das Spitzenlicht gezielt abzuschalten. Eine PluX22-Schnittstelle ermöglicht die spätere Digitalisierung.

Rocos neue DR-V60 ist ein zeitgemäßes, sehr empfehlenswertes Modell. ☐ al



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Das Gehäuse lässt sich selektiv einfach demontieren. Man könnte vermutlich darauf wetten, dass Roco demnächst auch die Varianten mit dem breiteren Führerhaus (V60¹²) anbieten wird.

STECKBRIEF

- Hersteller: Roco
- Bestellnummer: 70260
- Gehäuse/Fahrwerk: Metall/Kunststoff
- Antrieb: Vom Motor mit Schwungmassen auf mittleren Radsatz, zwei Haftreifen
- Gewicht: 259 Gramm
- V_{min}: 4 km/h bei 2 Volt
- V_{max}: 92 km/h bei 12 Volt
- V_{max}Vorbild: 60 km/h bei 8 Volt
- Digitalschnittstelle: PluX22
- Zurüstteile: Geätzte Lokbeschilderung, Pufferträgerdetails, Frostschutzabdeckung offen und geschlossen
- Preis: 159,90 Euro (UVP)



Nach der Präsentation des H0-Modells eines Akku-Triebwagens der Baureihe 515 im letzten Jahr kommen nun auch die N-Bahner in den Genuss einer Neukonstruktion des beliebten „Steckdosen-IC“, zunächst in der Epoche IV mit passendem Steuerwagen.

Tschüss Rakete



Die Fronten gefallen durch sauber eingesetzte Fenster, Ansetzteile und zierliche Lampen.

Es gab ein Fahrzeug in meiner frühen N-Sammlung, das mein Sohn damals besonders schätzte: den Hobbytrain-Akkutriebwagen. Der 515 begeisterte mit einer Geschwindigkeit, die sämtliche Rekorde brach. Die „Rakete“ verließ schon unterhalb seiner theoretischen Höchstgeschwindigkeit in den Rängen 1 und 2 zuverlässig das Gleis und landete günstigstenfalls auf der Grasmatte.

Diese Zeiten sind längst vorbei. Der Hobbytrain-515 aus der ersten Produktionsserie blieb wegen seiner Renn-Qualitäten seitdem in der Schachtel und andere, langsamere Fahrzeuge befuhren meine Nebenbahn. Nun könnte die Renaissance der Akkutriebwagen beginnen, denn die Fleischmann-Neukonstruktion hat mit

dem einst bei Kato produzierten Vorgänger nichts gemein: Die Höchstgeschwindigkeit ist im Vergleich geradezu schneckenhaft, entspricht aber in etwa dem Vorbild. Mit umgerechnet 111 km/h ist die getestete Digital-Version maximal unterwegs. In der Fahrstufe 1 ist die Kriechgeschwindigkeit erst bei genauerem Hinsehen bemerkbar. Der Zimo-Decoder MX959 wird zudem durch einen Pufferkondensator unterstützt. Perfekt! Das Fahrgeräusch ist zurückhaltend. Schaltet man den digitalen Sound dazu, übertönt dieser die Mechanik. Beim Anfahren ist kurz das Brummen von Gleichstrommotoren zu hören, dann überwiegt ein allgemeines Rauschen als Fahrgeräusch – passend zum eigentlich fast geräuschlosen Vorbild.



Maßstäblich ausgeführt und eng gekuppelt hinterlässt das 515/815-Gespann einen hervorragenden Eindruck an diesem kleinen Nebenbahn-Haltepunkt.

Fleischmann bildete mit dem 515535 ein Fahrzeug mit nur einem Abteil der ersten Klasse gleich neben dem Mitteleinstieg nach. Am Fahrzeugende 1 mit Gepäckraum ist eine vierteilige Falttüre angeordnet. Beheimatet ist das Vorbildfahrzeug gemäß Anschriften im Bw Worms. Bei der Bedruckung gab sich Fleischmann sehr viel Mühe, alle Anschriften sind in richtiger Größe vorhanden und an den Fahrzeugecken auch um die Rundungen herum aufgedruckt. Nur kleinste Beschriftungen sind unter der Lupe nicht ganz zu entziffern. An den Fenstern sind winzigste „Nichts



Motor- und Steuerwagen stehen sich hier in einem leichten Innenbogen und daher Puffer an Puffer gegenüber. Detaillierung und Bedruckung der beiden Modelle überzeugen in jeder Hinsicht.



Erst mit Erscheinen des Fleischmann-515 fiel mir auf, dass mein Modell von Hobbytrain (re.) nicht nur rast, sondern auch zu voluminös ausgefallen ist und zu hoch über dem Gleis liegt.

Hinauswerfen“-Piktogramme zu entdecken. Auch die Türgriffe, die Scheibenwischer und die Heizscheiben sind sehr sauber aufgedruckt. Hinter den Fenstern erkennt man die Nachbildungen von zur Seite geschobenen braunen Vorhängen. Alle Fenster, auch die der Führerstände, sind spaltfrei und bündig eingesetzt. Der gesamte Innenraum ist bei Motor- und Steuerwagen bis etwa einen Millimeter

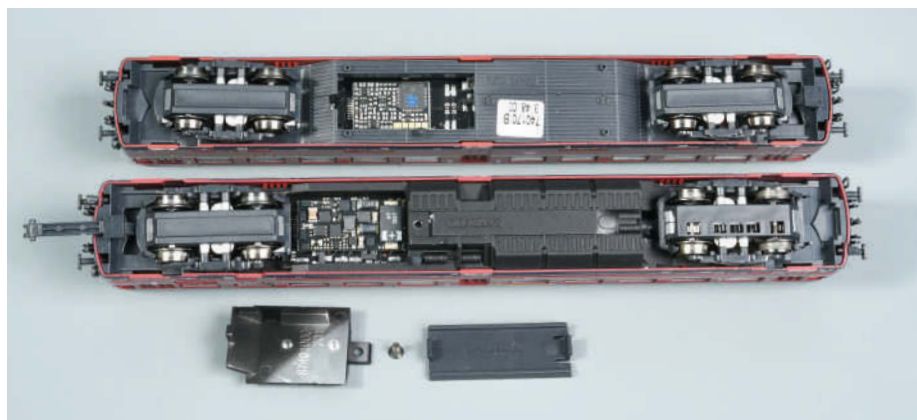
Fahreigenschaften und Details überzeugen

unterhalb der Fensterkante freigehalten, die Sitzreihen sind entsprechend flach ausgebildet, was in der Seitenansicht aber nicht auffällt. In der Digital-Version lassen sich die eingerichteten Führerstände und der Fahrgastraum separat beleuchten, die

Lichtwirkung ist realistisch. An den Fronten überzeugen die sehr sauber und filigran eingefassten Leuchten. Pufferträgerdetails sind ab Werk an allen Fahrzeugenden in Form von zierlichen Kunststoffteilen angesetzt.

Beide Fahrzeuge werden über eine Kuppelstange verbunden, die in kulissengeführten Klipsaufnahmen steckt. Die Kuppelstange liegt, um geschlossene Rahmen an den Fronten zu ermöglichen, gegenüber der Normlage tiefer. Will man als Modellbahner anstelle des Steuerwagens beispielsweise einen Güter- oder Kurswagen mitführen, verwendet man die beiliegende gekrümmte Ausführung der Stange.

Mit der Neukonstruktion bietet Fleischmann eine bestens gelungene Nachbildung eines beliebten Vorbilds. abp



Die Schnittstellen sind bei Motor- und Steuerwagen von unten zugänglich. Ein Abnehmen des Gehäuses ist gemäß Betriebsanleitung wegen des wartungsfreien Motors nicht erforderlich.

FOTOS: ABP

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Fleischmann
- **Bestellnummer:** 740170
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf zwei Radsätze, zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 72 Gramm (Motorwagen)
- **V_{min}:** < 1 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 111 km/h bei Fst. 28
- **Digitalschnittstelle:** Next18
- **Besonderheiten:** 25 Licht- und Soundfunktionen, Innenbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, LED-Spitzen und Schlusslicht getrennt schaltbar
- **Preis:** 374,90 Euro (UVP)



Kraftvoll und bullig: Das Erscheinungsbild der ÖL-95 ist treffend und sehr detailreich wiedergegeben.

Märklin bietet mit dem H0-Modell der ölgefeuerten 95 eine wichtige Formvariante für alle Freunde der DDR-Reichsbahn an.

Rennsteig-Bulle, geölt

Die ölgefeuerte Variante der 95, leicht erkennbar am geänderten Tenderaufbau, fehlte bisher im Märklin-Programm. Viele Eisenbahnfreunde kennen jedoch eben diese Version, die, wenn

der Lokführer dies wollte, auch mal mit gewaltigem Flammenwurf aus dem Schornstein in Erscheinung trat. Die Göppinger haben alle Details an der auch in 1:87 noch mächtig wirkenden Maschine vom Fahr-

werk bis zum Kesselscheitel trefflich wiedergegeben. Die Vielzahl der freistehenden Leitungen ist beeindruckend. Die ausgeklügelte Fahrwerkskonstruktion mit seitenverschiebbaren, teilweise federnd und in

AUF EINEN BLICK

PRO: S-r gelungene Modellumsetzung; Lackierung und Bedruckung; viele Digitalfunktionen

KONTRA: Preis; Kupplungshaken

BESTELLNUMMER: 39097

PREIS: 449,99 Euro (UVP)

URTEILE:

einem Fall kippbar gelagerten Radsätzen garantiert beste Laufeigenschaften auch auf anspruchsvollen verlegten Modellgleisen. Ein kräftiger Sound und 22 Digitalfunktionen sorgen für den Spaßfaktor im Betrieb. Zur Nachbildung eines Zuges des kleinen Grenzverkehrs mit der 95 bietet Märklin ein Silberling-Doppelset an. **abp**

UNSERE BEWERTUNG

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

Roco überarbeitete und ergänzte seine Modelle der ÖBB-Schlierenwagen in H0.

Brot und Butter



Das Vierer-Set bildet einen Standardzug, nicht nur für die Alpen, nach.

Fast keine Modellbahn nach österreichischem Vorbild kommt ohne sie aus: Die in 800 Exemplaren gebauten Schlierenwagen prägten den Nah- und Fernverkehr bei den ÖBB. Doch auch in Italien, der

Schweiz und in Deutschland waren sie anzutreffen. Roco hat seine H0-Modelle nun überarbeitet. Nicht nur die Einstiegsbereiche (mit einfach zuzurüstenden Griffstangen aus lackiertem Draht), auch die wei-

Die Einstiegsbereiche mit den Klapptüren wurden überarbeitet.

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit, Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; einfache Zurüstung

KONTRA: Wagenboden und Bremsenrichtung vereinfacht

BESTELLNUMMER: 74130

PREIS: 219,60 (UVP)

URTEILE:

teren Ansteckteile (Trittstufen, Wagenboden, Achsgenerator) und die Inneneinrichtung wurden verbessert. Hinzugekommen ist als neue Bauform ein ABp, leicht erkennbar am größeren Fensterabstand für die erste Klasse. Die Ausführungsqualität ist in jeder Hinsicht überzeugend, die Fenster sind mit Piktogrammen bedruckt. Alle Modelle sind mit Kurzkupplungen ausgestattet und laufen sehr leicht. **abp**



Rundum gelungen sind die SNCF-Schnellzugwagen, die im Dreier-Set angeboten werden.

Passend zur neu konstruierten BB9200 sind nun französische UIC-Y-Wagen bei Minitrix zu haben.

Y à la française

Aus ähnlichen Gründen wie viele osteuropäische Bahnverwaltungen (beschränkte Platzverhältnisse in den Werken) beschaffte die SNCF lange Zeit nur 24,5 Meter lange Schnellzugwagen entsprechend den UIC-Y-Vorgaben. Neun Abteile in der ersten und zehn in der zweiten Klasse, in letzterer wie im Osten mit vier Plätzen in einer Reihe, boten nur durchschnittlichen Reisekomfort. Erst die bekannten Corail-Wagen lösten ab 1975 die in vielen Versionen (beispielsweise A, B, Bc; AD) gebauten Y-Wagen ab. Über Jahrzehnte prägten diese das Bild vieler SNCF-Züge und kamen vielfach auch als Kurswagen ins Ausland, auch nach Deutschland. Minitrix hat die Wagenserien nun als Neukonstruktion für die Spur N ausgeliefert. Die beiden B10 und ein A7Dd des Epoche-IV-Sets gefallen durch eine in allen Belangen überzeugende Ausführung. Drehgestelle, Fenster, Inneneinrichtung, Lackierung und Bedruckung geben keinen Grund zur Klage. Auch die Lauf- und Kuppel-eigenschaften sind sehr gut. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Detaillierung; Farbgebung und Bedruckung; Betriebseigenschaften

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 15502

PREIS: 149,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒



Die tschechischen EC-Wagen sind auch in Deutschland regelmäßig anzutreffen. Zwölf Varianten stehen derzeit für die Spur N zur Verfügung.

Für N-Bahner mit einer Vorliebe für die Epoche VI sind die neuen EC-Wagen von ASM gedacht.

Gäste der ČD

Ab 1999 beschafften die Tschechischen Eisenbahnen (ČD) in zwei Serien moderne EC-Wagen bei Siemens/SGP. Die Waggonen der ersten und der zweiten Klasse kommen insbesondere in den Zugverbindungen mit den Nachbarländern Tschechiens zum Einsatz. Mit den derzeit angebotenen Varianten der ASM-Neukonstruktion (Arndt Spezial-Modelle) kann man den EC 176/177 „Johannes Brahms“ Hamburg – Prag wahlweise in beiden Fahrtrichtungen nachbilden. Die sehr sauber und mit viel Engagement in Dänemark bei Dekas produzierten Modelle bilden alle Details des Vorbilds exakt wieder. Für die zweite Klasse werden die Bauarten Bmz 245 und 241 angeboten, die sich in der Beschriftung unterscheiden. Diese ist ebenso vorzüglich ausgeführt wie die Detaillierung der Drehgestelle und des Wagenkastens. Ein passender Speisewagen und weitere Bauartvarianten sind in Vorbereitung. Lobenswert ausführliche Informationen sind auf der Website des Herstellers (www.as-modell.de) zu finden. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Betrieb

KONTRA: Preise

BESTELNRN.: 195424 ff

PREIS: je 64,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

KOMPAKT

Fleischmann: Staubsilowagen für N

Lange blickte so mancher N-Bahner in den H0-Katalog von Roco und fand dort Güterwagen, die auch in N wünschenswert wären. Ein solcher Fall waren die langen Staubsilowagen der Gattungen Uacs-x und -y, geeignet für den Transport von Industriegütern wie Kohlestaub beziehungsweise von Lebensmitteln. Nun ist die N-Umsetzung als Neukonstruktion in mehreren Varianten erschienen. Das getestete „KVG“-Zweier-Set, passend zur Epoche V, hinterlässt einen sehr guten Eindruck, was die gesamte äußere Erscheinung angeht. Die Laufeigenschaften sind noch gut. ☐ abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Detaillierung mit vielen freistehenden Teilen; Bedruckung

KONTRA: Rollwiderstand

BESTELLNUMMER: 849002

PREIS: 75,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒



Die fein silberglänzende Lackierung des Wagens der Ahaus-Alstätter Eisenbahn AG wirkt realistisch und attraktiv.

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche Ausführung; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; einfache Zurüstung

KONTRA: Rolleigenschaften

BESTELLNUMMER: 77485

PREIS: 36,90 Euro (UVP)

URTEILE: 

Roco bringt ein neu entwickeltes H0-Modell eines kurzen Schiebewandwagens.

Geschlossene Gesellschaft

Soll es kein Vierachser sein, dann hat sich der Hbbillns zum europäischen Standardwagen für den Transport von witterungsempfindlichen, großvolumigen und palettier-

ten Ladegütern entwickelt. Er steht insbesondere bei vielen privaten EVU im Einsatz. Roco nahm sich des wichtigen Vorbilds an und setzte den Waggon maßstäblich und reich de-

tailliert im Maßstab 1:87 um. Die wenigen Zurüstteile (gelbe Griffstangen, Rangierertritt) an den Stirnseiten lassen sich einfach montieren. Auch die Bedruckung (im Digitaldruckver-

fahren ausgeführt) ist gut gelungen, nur sehr kleine Anschriften erweisen sich unter der Lupe als schwer entzifferbar. Die weißen Anschriftenfelder glänzen etwas. Bezüglich der Laufeigenschaften zeigt das H0-Modell im Vergleich zu den N-Fahrzeugen (siehe unten) nur kleine Schwächen – ein Radsatz lief nicht ganz leicht.  abp

Den kurzen Drehgestell-Flachwagen der Gattung Rmms 663 im Maßstab 1:160 gab es schon bei Hobbytrain – nun folgt eine Fleischmann-Neukonstruktion.

Kurz und vielseitig



Das Dreier-Set 826701 mit Wagen der DBAG ist mit sehr schönen, rostig wirkenden Röhren beladen.

Von den kurzen Flachwagen der Gattung Rmms 663, die dem UIC-Standardtyp 2 entsprechen, wurden, neben weiteren ähnlichen

Typen, über 900 Stück von der DB beschafft. Auch andere Bahnverwaltungen, wie die SNCF, hatten oder haben solche Waggonen im Bestand. Die

Bauartvarianz ist groß, entsprechend vielfältig sind die Möglichkeiten für die Modellumsetzung. Das bewog auch Fleischmann, sich diesem Vorbild anzunehmen. Die ersten Varianten der Neukonstruktion wurden nun ausgeliefert. Was die äußerlichen Qualitäten angeht, überzeugen die Modelle vollends. Beachtlich ist die niedrige Lage über dem Gleis, die mit im Durchmesser leicht reduzierten Radsätzen (5,5 mm) mög-



Am SNCF-Rungenwagen ist der realistisch bedruckte Boden zu sehen.

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit, vorbildmäßige Pufferhöhe; Bedruckung; Beladung

KONTRA: Laufeigenschaften unbefriedigend

BESTELNRN.: 826701/826703

PREISE: 109,90/33,90 Euro (UVP)

URTEILE: 

lich wurde. Herausragend sind auch die feinen Rungen der SNCF-Variante (deren Zurüstung allerdings nichts für schwache Nerven ist) und der bedruckte Wagenboden aller Varianten, der den Holzbohlenbelag zwischen den Stahlschwellen vortrefflich nachbildet.

Ernüchternd sind allerdings die Laufeigenschaften: Von fünf getesteten Modellen rollte nur eines einigermaßen leicht, alle anderen bewegten sich kaum von der Stelle. Die Ursache sind unsauber beschichtete/veredelte Radsätze. Die Oberfläche der Spitzen wirkt unter der Lupe pustelartig. Der Hersteller arbeitet an einer Lösung.  abp



„Das seh' ich von unten auch, dass da die Dachrinne weg ist.“

Rietze bietet mit einer Drehleiter auf aktueller Magirus-Iveco-Basis eine Neukonstruktion an.

Pfarrkirchen

Zum Leidwesen vieler Eggenfeldener heißt die Kreisstadt des niederbayerischen Landkreises Rottal-Inn Pfarrkirchen. Bei der dortigen freiwilligen Feuerwehr ist das Vorbild des neuen Rietze-Modells zu Hause – eine DLK32 auf Basis eines Iveco Magirus EuroCargo. DLK32 steht im Feuerwehr-Latein für Drehleiter mit Korb und 32 Metern Einsatzhöhe. Im Maßstab 1:87 beträgt diese knapp 37 Zentimeter, die sich mit der Rietze-Konstruktion auch verwirklichen lassen. Mit der Reparatur der Dachrinne wie im Bild oben ist das Fahrzeug eindeutig unterfordert. Auch im Modell lässt sich die sehr fein ausgeführte Leiter vierfach ausziehen. Das vordere Drittel des letzten Leiterteils, in welchem der Korb eingehängt ist, kann man wie beim Vorbild durch ein Gelenk nach unten klappen. Das Modell ist sehr ansprechend ausgeführt, viele Fahrzeugdetails sind farbig hervorgehoben. Die Anleitung hilft beim Zurüsten mit Kleinteilen wie den Stützen. Die Bedruckung ist bei kleineren Anschriften kaum lesbar. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche und detailreiche Ausführung eines aktuellen Feuerwehrfahrzeuges

KONTRA: Bedruckung

BESTELLNUMMER: 68585

PREIS: 28,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒



„Oh mei, Erwin, jetzt kimmst daher ... aba da Express is scho weg!“

Loewe bietet neue H0-Fertigmodelle an, darunter ist auch ein einfaches Haltepunkt-Gebäude.

Hintertupfingen

Die entsprechende Beschriftung liegt der Packung bei, wie auch für andere, vermutlich nicht am Ende der Welt gelegene Ortschaften mit Bahnanschluss. In allen nimmt man es mit der Pflege der Bahngebäude offensichtlich nicht so genau, entsprechend verwittert zeigt sich auch die Modellnachbildung des Haltepunktes. Umso besser eignet sich das Fertigmodell aber für die Ausgestaltung einer Zwischenstation auf der Modellbahn-Nebenstrecke. Außer dem Anbringen des Stationschildes, einer F-Tafel und eventuell einiger Werbetafeln aus dem Beschriftungsbogen fallen für den Bastler kaum Arbeiten an. Da die Schiebetür des Güterbereichs offen dargestellt ist, fällt die große Dicke der aus Polyresin gegossenen Wände des Gebäudes negativ auf, ebenso die helle Färbung der Innenseiten. Es bleibt also doch noch etwas zu tun, zumindest sollte man die Innenwände noch farblich behandeln. Eine FFP2-Maske hat nun auch jeder, also könnte man auch das Resin an der Türe dünner feilen. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Universell einsetzbar; realistische Farbgebung; gute Detaillierung

KONTRA: Wandstärke

BESTELLNUMMER: 1011

PREIS: 22,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

► KOMPAKT

Preiser: Umarmung in G

In den Preiser-Neuheiten ist auch eine Figurengruppe für die Spur G enthalten, die für einen netten Hingucker auf der Anlage sorgen kann. Das Mädchen mit den halblangen, rötlichen Haaren ist wohl hingefallen, aber es war nicht schlimm. Trotzdem ist Mama gleich zur Stelle und tröstet. Eine innige Umarmung und der Schmerz lässt gleich nach. Beide Figuren sind in der Körperhaltung sehr realistisch modelliert. Die Bemalung, auch der Gesichtspartie der Mama, ist exakt. Etwas störend sind die Formtrennkanten. Offen gestanden, wirkt die Figurengruppe von der anderen Seite betrachtet sexistisch. Das gelbe Kleid hätte einen Tick länger ausfallen können, ohne dass die nette Wirkung gelitten hätte. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Sehr realistische Körperhaltung; schöne Modellierung; Bemalung

KONTRA: Wirkung; Trennkanten

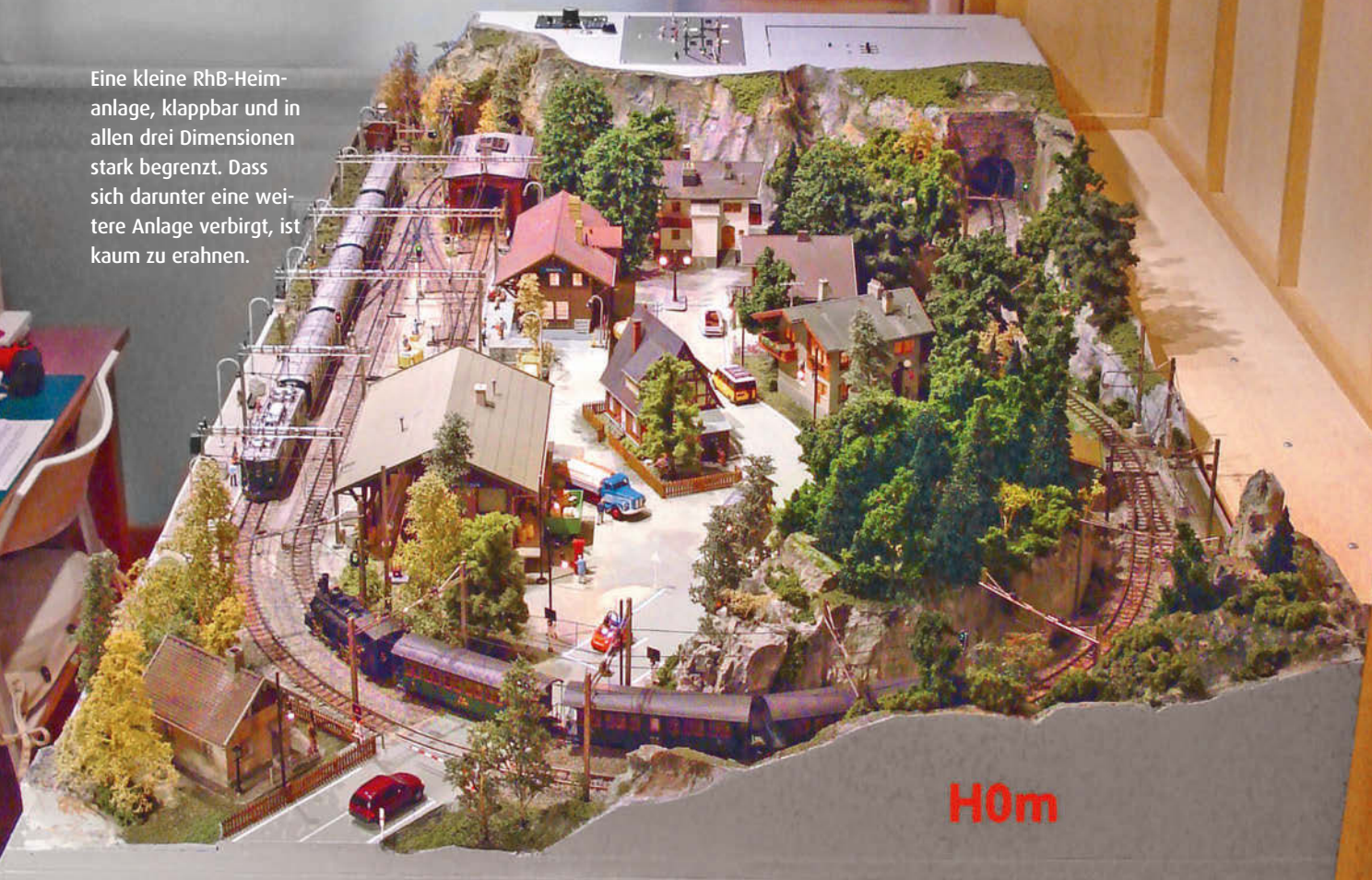
BESTELLNUMMER: 44942

PREIS: 28,75 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒



Eine kleine RhB-Heim-anlage, klappbar und in allen drei Dimensionen stark begrenzt. Dass sich darunter eine weitere Anlage verbirgt, ist kaum zu erraten.



Mehrere verschiedene Anlagen zu bauen, war schon immer ein erklärtes Ziel meines Modellbahnhobbys. Der gewählte Maßstab sollte dabei jeweils an den verfügbaren, meist knappen Raum angepasst werden. Ich wollte aber keine Fantasie-Landschaften erzeugen, die mit einem realen Vorbild nichts mehr zu tun haben. Eine gewisse Vorbildtreue sollte schließlich jeder Modellbahner anstreben. So entstanden im Laufe der Zeit bereits Anlagen in O, H0 (siehe MEB 12/2018) und N.

Trotz beengter Verhältnisse entschied ich mich diesmal für den in mehrfacher Hinsicht optimalen Maßstab 1:87, beispielsweise in puncto Vorbildtreue und Qualität des Rollmaterials oder hinsichtlich des breiten Zubehörangebots. Die Lösung: Schmalspur. H0e (neun Millimeter Spurweite entsprechen etwa 750 Millimetern Spurweite beim Vorbild) und H0m (zwölf Millimeter Spurweite entsprechen etwa der Meterspur) ermöglichen kleine Bogenradien und die Fahrzeuge sind etwas kleiner als ihre H0-Pendants.

Eine große Sammlung für beide Spuren war bereits vorhanden, leider aber wenig

Fast jeder kennt das Problem: Der Platz für neue Projekte ist begrenzt. Der Katalane Frederic Portella zeigt, wie man sogar zwei Motive auf gleichem Raum unterbringen kann.

Ein Regal, zwei Welten

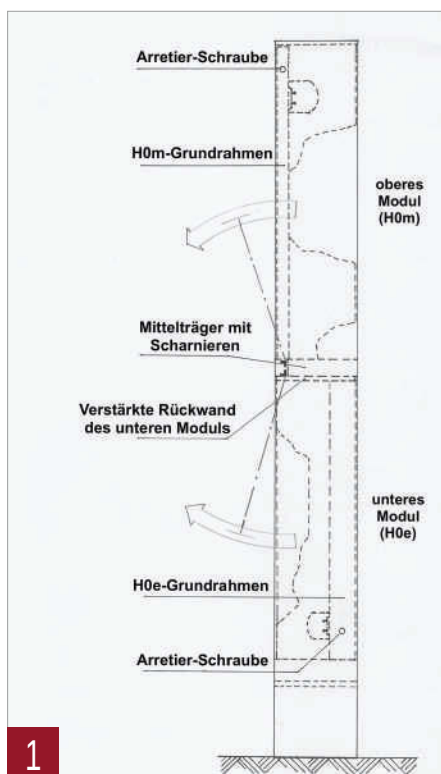
Platz für das Hobby: Die verfügbare Fläche in der Wohnung betrug gerade einmal 185 mal 110 Zentimeter. Sie gestattete eigentlich nur den Bau einer einzelnen Anlage. Die besondere Herausforderung bestand nun darin, stattdessen gleich zwei unabhängige Szenarien mit ganz unterschiedlichen Landschaften nachzubilden, um völlig verschiedene Züge einsetzen zu können: In H0e Dampf- und Dieselmotoren in einer deutschen Umgebung, in H0m über-

wiegend elektrische Züge in einem Schweizer Umfeld.

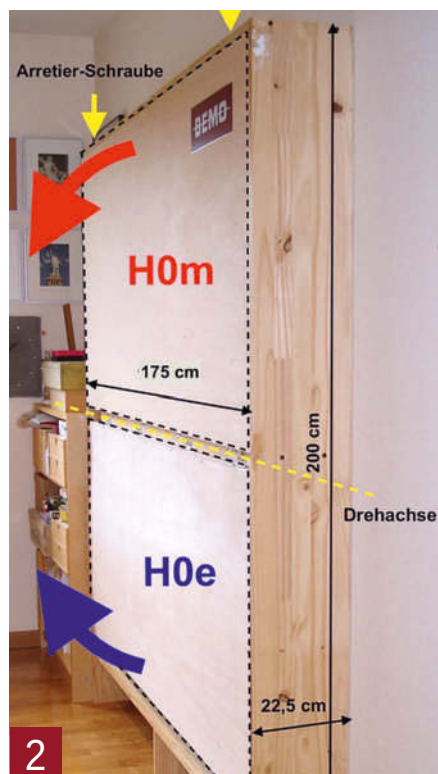
Um beide Anlagen in einem einzigen Rahmen anordnen zu können, entwickelte ich folgende Idee: Zwei klappbare Anlagen, eine obere (170 x 86 Zentimeter) und eine untere (170 x 76 Zentimeter), werden übereinander an der Wand befestigt. Über zwei in der Mitte befindliche, horizontale Achsen können sie einzeln herunter- beziehungsweise nach oben geklappt wer-



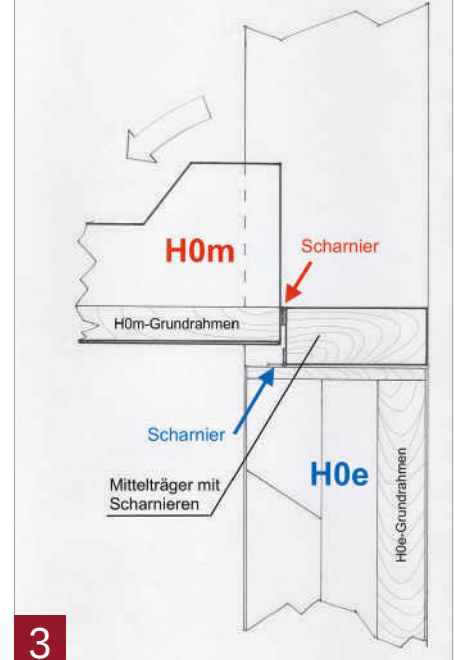
Ist die Schweiz-Anlage hochgeklappt, ist die H0e-Anlage nach deutschen Motiven zugänglich. Auch diese zeugt von einer bestmöglichen Ausnutzung des Platzes.



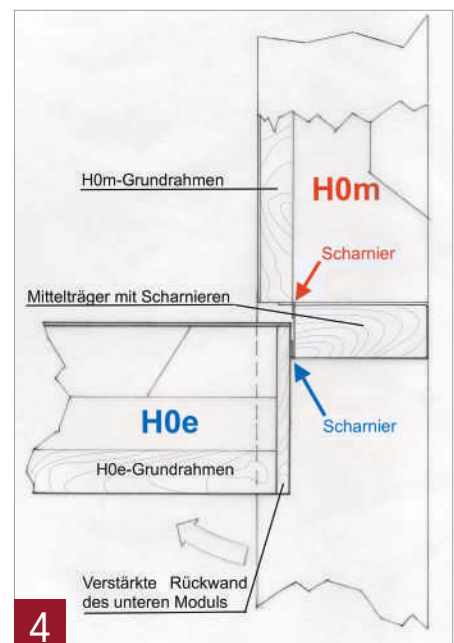
Die Darstellung verdeutlicht die übereinander-Anordnung beider Anlagen im senkrechten, 22,5 Zentimeter tiefen Hauptrahmen.



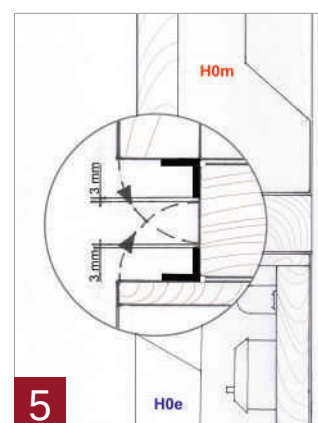
So unauffällig präsentiert sich die zusammengeklappte Konstruktion im Wohnumfeld: von Modellbahn (fast) keine Spur.



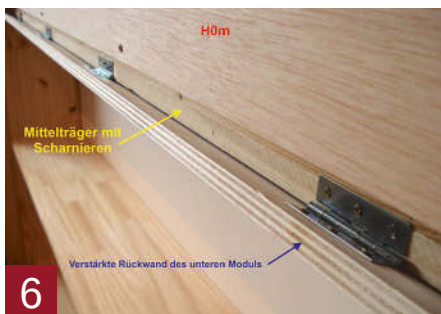
Beide Anlagen sind an einem Querträger schwenkbar befestigt. Während bei der H0m-Anlage der Grundrahmen die Last trägt, ...



... hängt die entgegengesetzt schwenkbare H0e-Anlage an ihrer Rückwand. Diese ist daher verstärkt ausgeführt.



Zwischen den Scharnieren und den abgeklappten Grundrahmen verbleibt jeweils ein geringer Spalt.



Für einen vorausgehenden Funktionstest wird die Rückwand des H0e-Moduls bereits vorab am Querträger angebracht.



Wieder demontiert, kann die Rückwand mit der Anlage verbunden und diese dann am Hauptrahmen angeschraubt werden.



Die Stützen werden an den Hauptrahmen geschoben und verschraubt. Sie sind dann nach außen hin schwenkbar.



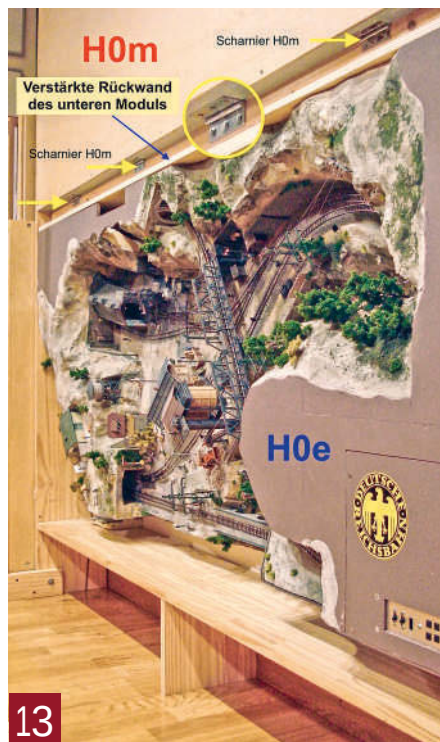
Für jede Anlage existieren jeweils eigene Bohrungen, da sich H0e- und H0m-Rahmen in verschiedener Höhe befinden.



Das Herausklappen der unteren (H0e-)Anlage erfordert etwas mehr Geschick. Diese ist zum Schutz im geschlossenen Zustand mit einer Deckplatte versehen.



Diese Abbildung verdeutlicht die Befestigung der Stützen an der hochgeklappten Anlage mit durchgesteckten Schlossschrauben.



Die H0e-Anlage hängt mit ihrer Rückwand an den Scharnieren des Querträgers. Darüber erkennt man die Scharniere der H0m-Szenerie.



Zwei Beine stützen die jeweils ab- oder aufgeklappte Anlage ab. Oben befinden sich jeweils zwei Bohrungen.



Die elektrische Ausstattung der Steuerpulte stammt von Gaugemaster, einem großen britischen Modellbahnspezialisten.



Die H0e-Anlage verfügt über zwei unabhängige Stromkreise mit automatischer Beschleunigung und Verzögerung.



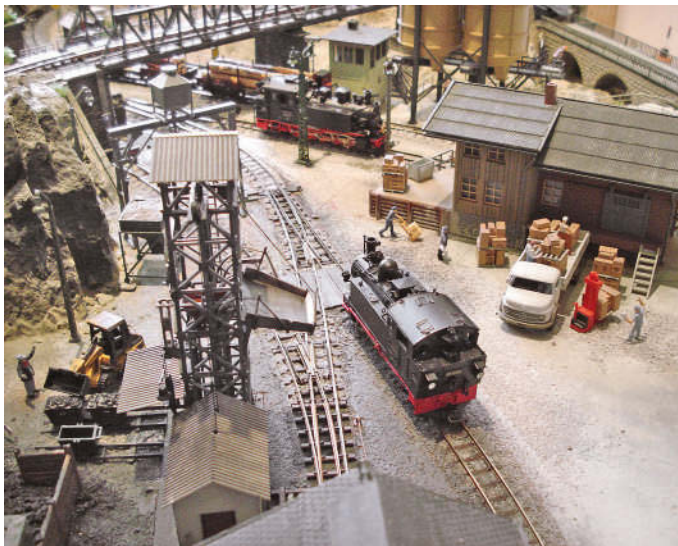
Für die H0m-Anlage dagegen genügt aufgrund ihrer einfach gehaltenen Gleisanlage eine weniger aufwendige Regelung.

den, ohne die zur Verfügung stehende Fläche zu überschreiten. Die Tiefe des vertikalen Hauptrahmens an der Wand, in dem sich beide Module befinden, war durch die Höhe jeder Anlage definiert, die mindestens erforderlich war, um die jeweils gewünschte Landschaft gestalten zu können. Das Ergebnis war ein 22,5 Zentimeter tiefer Holzrahmen mit Außenabmessungen von 183 x 200 Zentimetern. Er nimmt damit beide Klappanlagen auf.

Das Verstauen beider Szenen in einem gemeinsamen, vertikalen Rahmen ermög-



Die Anlage nach deutschen (und österreichischen) Motiven zeigt das maximal Machbare bei einer Anlagenhöhe von nicht mehr als 20 Zentimetern.



Die H0e-Anlage ist eher industriell geprägt: kaum Vegetation, dafür reichlich Staub und Schmutz an einer Dampflok-Einsatzstelle ...



... und einer Schotterverladung. Dort wird das Schüttgut aus einem nahen Steinbruch per Schmalspurbahn abtransportiert.

licht, dass der gesamte Raum vorrangig für andere Zwecke genutzt werden kann, wenn beide Anlagen eingeklappt sind. Gleichzeitig schützt die Konstruktion die geschlossenen Anlagen. Sie lassen sich zudem vollständig abbauen und sind transportabel. Diese Notwendigkeit ergab sich bereits einmal bei einem Umzug.

Die Vorgabe: höchstens 110 Zentimeter Tiefe

Das H0m-Modul ist mit der Grundplatte zum Raum hin, die H0e-Anlage mit der Grundplatte zur Wand orientiert. Die Gesamttiefe des abgeklappten H0m-Moduls einschließlich des Hauptrahmens beträgt 108,5 Zentimeter, jene des offenen H0e-Moduls 98,5 Zentimeter. So wird die zur Verfügung stehende Tiefe von 110 Zentimetern nicht überschritten. Das jeweils aufgeklappte Modul wird von zwei eigens dafür konstruierten Gelenkarmen abge-



Überladen wirken beide Anlagen nicht, auch wenn die Kompaktheit durchaus zu spüren ist. Auf Schmalspurbahnen der Vorbildes ging es mitunter ähnlich beengt zu.



Sogar für eine Brücke, die gerade von einer IVK überquert wird, war in H0e noch Platz. Die Signale entstammen dem TT-Zubehörangebot.

stützt, die im Hauptrahmen jeweils mit einer Schlossschraube verriegelt werden. Jeder Arm hat dafür zwei Bohrungen. Sobald die horizontale Position der jeweiligen Anlage erreicht ist, steckt man die Verriegelungsschrauben ein.

Die Montage der verstärkten Rückplatte der unteren Anlage am horizontalen Mittelträger des Hauptrahmens verdiente besondere Beachtung. Für eine einfachere Montage und eine korrekte Drehfunktion wurde diese Rückplatte separat vorbereitet. Für den Test der Drehfunktion über insgesamt vier Scharniere habe ich sie vorab bereits am zentralen Querträger befestigt. Wieder demontiert, wurde sie erst im Anschluss mit dem H0e-Modul verbunden.

Dann konnte ich die Anlage am Querträger anbringen.

Die H0m-Anlage für die Schweizer Meterspur besteht aus einem einfachen Oval mit Überholgleis im Bahnhof sowie einem Nebengleis mit Anschlüssen für den Lok- und Güterschuppen. Die Gestaltung lehnt sich an die Rhätische Bahn (RhB) an. Die Gleisanlagen habe ich vollständig mit einer Oberleitung überspannt. Für die größtmögliche Vorbildtreue ist sie, außer mit den typischen Quertragwerken, beispielsweise mit Verzweigungen, Kreuzungen, Abspannstrecken und Lasttrennschaltern, nahezu vollständig nachgebildet. Die Stromabnehmer der Lokomotiven liegen am Fahrdrat an.

Bei der Schweizer Bahnlandschaft mit Oberleitung, einigen Gebäuden sowie abgeschnittenen Bergen war es nur mit einer Gleisebene möglich, die Höhe von 20 Zentimetern einzuhalten. Bei der deutschen Szenerie mit Dampf- und Dieselmotoren und mit noch kleineren Bogenradien konnte ich sogar zwei Ebenen anlegen.

H0e-Anlage mit zwei Ebenen

Die H0e-Anlage war daher komplexer und ihr Bau eine spannende Angelegenheit, um die Höhenbegrenzung von 20 Zentimetern nicht zu überschreiten. Der Gleisplan beinhaltet ebenfalls ein Oval auf der Grundebene. Zusammen mit einer zweiten Strecke in Form einer Acht, die in die obere Ebene und über eine Brücke führt, werden ein Industrieareal und eine kleine Dampflok-Einsatzstelle erschlossen. Mit diesem Entwurf können zwei Züge gleichzeitig fahren.

Aufgrund der besonderen Abmessungen des H0e-Rollmaterials und des vergleichsweise geringen Angebots exakt dazu passenden Zubehörs war einiges an Eigeninitiative erforderlich. So waren die Abmessungen von Industriegebäuden und Tunnelportalen anzupassen. Dazu kam der interessante, aber mühevollen Umbau einer N-Fachwerkbrücke in H0e-Dimensionen. Die verwendeten Signale entsprechen dem TT-Maßstab, sie passen erstaunlich gut zu den kleinen Fahrzeugen. Für einige Bogenweichen verwendete ich N-Material.



Auf der zweiten Anlage ist die typische Bahnlandschaft der Rhätischen Bahn (RhB) auf den ersten Blick zu erkennen.



Dort bekommt die beeindruckende H0m-Fahrzeugsammlung genug Auslauf, dazu zählen etwa diese drei Meterspur-Krokodile.



Die Bäume und Gebäude waren hinsichtlich ihrer Höhe gerade noch unterzubringen. Durch die abwechslungsreiche Gestaltung ist die Beschränkung kaum bemerkbar.

Beide Anlagen steuere ich analog mit dem britischen Gaugemaster-System. Für die H0e-Anlage ermöglicht die Steuerung zwei Schaltkreise und ein unabhängiges langsames Beschleunigen und Abbremsen. Die H0m-Züge fahre ich mit einer herkömmlichen Geschwindigkeitsregelung.

Die Steuerpulte sind jeweils in die Anlagenrahmen eingebettet. Die Signale und sichtbaren Weichen stellen unterflur angeordnete, langsame BEMO-Antriebe. Die verborgenen Weichen besitzen normale, oberflur angesteckte Doppelspulen-Antriebe. Verschiedene Automatik-Schaltungen sichern die Zugfahrten in Abhängigkeit von den Signal-, Weichen- und Bahnübergangs-Stellungen.

Landschaft mit Wiedererkennungswert

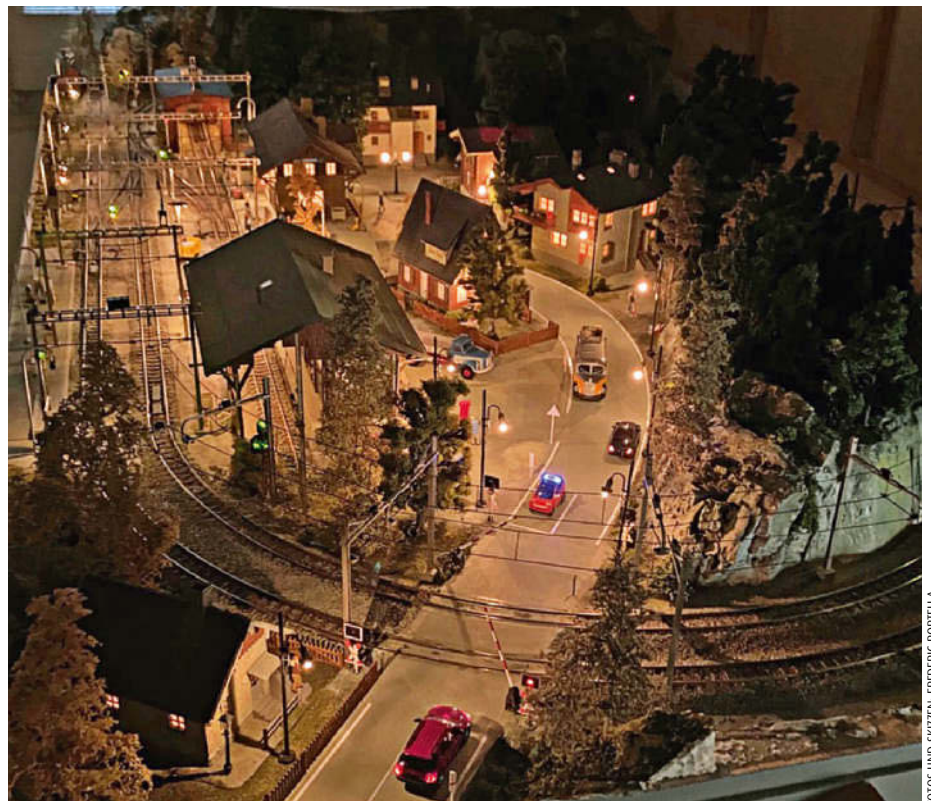
Bei der Gestaltung der Landschaft und der Topografie jeder Anlage habe ich versucht, dem jeweiligen Vorbild möglichst nahe zu kommen: Die Schweizer Bergwelt bietet viel Vegetation und Kalkfelsen. Die Nachbildung eines kleinen Industriegebiets in Deutschland zeigt nur wenig Bewuchs, dort führen der Betrieb eines Steinbruchs und das Dampflokomotiv-Bau zu einer staubigen und teilweise geschwärzten Umgebung.

Die Beschäftigung mit diesem Projekt hat für mich den Beweis erbracht, dass es

Wagt sich der Betrachter bei Nacht auf einen der umliegenden Steilhänge, präsentiert sich ihm dieses stimmungsvolle Bild.



Ein wesentliches Gestaltungselement der H0m-Anlage sind die an Quertragwerken aufgehängten Fahrleitungen. Dabei wurde auf eine möglichst detailgetreue Nachbildung geachtet.



FOTOS UND SKIZZEN: FREDERIC PORTELLA

tatsächlich möglich ist, auf kleinem Raum zwei ganz unterschiedliche (Schmalspur-) Anlagen zu erschaffen, ohne auf die Vorteile des H0-Maßstabs verzichten zu müssen.

Man muss nur alles sorgfältig genug planen, konstruieren und bauen. Die Erfordernisse des verwendeten Rollmaterials, zum Beispiel die Minimalradien, sind dabei genauso wichtig wie die Einschätzung der Eigenschaften des dazu passenden Zubehörs. So kann man auch einen nur sehr begrenzt zur Verfügung stehenden Platz bestmöglich nutzen. □

Frederic Portella/oh



Keine Scheu vor der Moderne: Auch die Epoche V in Form eines internationalen Schnellzuges ist auf der wunderschönen Anlage zu Hause.

Auf „Staudnitz–Untereichen“ lässt Falk Barth seine Arbeitswelt Revue passieren. Auf der liebevoll gestalteten Zimmeranlage überrascht vor allem die vorbildgetreue Fahrleitung.

Leben für die Bahn

Ich war neun Jahre alt, als im Jahr 1949 die Märklin-Eisenbahn meines Onkels in Spur 1 unter dem Weihnachtsbaum in unserer Leipziger Wohnung stand. Ich war selig. Doch am 10. Januar verschwand alles wieder auf dem Dachboden. Drei Jahre später habe ich von meinem Taschengeld mit H0 angefangen. Das Spur-1-Material wurde den Kindern im Krankenhaus St. Elisabeth geschenkt. Doch die Eisenbahn blieb: Nach der Oberschule habe ich mich bei der Hochschule für Verkehrswesen (HfV) in Dresden beworben, die DR suchte dringend Ingenieure. Ab 1959 begann zunächst das Praktikum im RAW Dessau, davon ein Vierteljahr lang als Beimann auf einer E-Lok im BW Leipzig West. Ich durfte

schon nach kurzer Zeit selbst fahren, denn mein Meister war Lehrlokführer. Unsere Brigadeloks waren E44 063 und später E04 15. Modelle dieser E-Loks fahren deshalb heute noch auf meiner Anlage.

1965 war das Studium in der Fachrichtung „Elektrische Bahnen und Anlagen“ abgeschlossen. Ab dem fünften Semester hatte ich mich auf „Stationäre Anlagen der elektrischen Zugförderung“ spezialisiert und 1963 die E-Lokführerprüfung abgelegt. Die Prüfungsfahrt war ein Güterzug: Leipzig-Wahren – Halle mit E77 24.

Gleich nach dem Abschluss begann die Arbeit im Entwurfs- und Vermessungsbetrieb der DR (EVDR), einer Fahrleitungsbrigade in Leipzig, als Planungsingenieur. Erste

Arbeiten betrafen die Elektrifizierung der Rübelandbahn mit 50-Hz-Wechselstrom. Viele Fahrleitungsanlagen tragen heute meine Handschrift, auch große Bahnhöfe wie Berlin-Lichtenberg oder später ein Teil der Berliner Stadtbahn. 1992 baute die Reichsbahn ihre Ingenieure ab, wie man so sagt. Wir haben daraufhin eine eigene Firma gegründet und uns später mit der DEConsult GmbH zusammengeschlossen, von der die Eisenbahn unsere Leistungen wieder einkaufen musste.

Nach der Wende flatterten mir Aufträge aus Frankfurt am Main und München auf den Tisch. Auch beim City-Tunnel Leipzig habe ich in der Anfangsphase noch mitgewirkt. 2003 durfte ich in Rente gehen.



1) Heute kann das Wetter nicht besser sein. Ich habe unserer Tochter Dagmar schon lange versprochen, mit ihr von Staudnitz nach Dioditz und wieder zurück zu wandern. Nach dem Frühstück machen wir uns auf den Weg, um die S-Bahn um 6:55 Uhr zu erreichen. Pünktlich um 7:22 Uhr erreicht der Zug, eine geschobene Doppelstockeinheit, den Bahnhof Staudnitz auf Gleis 8.



3) Das erklärt die niedrige Fahrdrachthöhe, sie beträgt in diesem Bereich nur 4,95 Meter. Ein Warnschild am Turmmast weist die Eisenbahner darauf hin.



4) Ich mache Dagmar noch auf einen besonderen Mast aufmerksam: Wegen der Profilerweiterung bei der Fahrt über die Weiche 21b im Abzweig war ein Sondermast nötig. Solche Maste stehen auch in Riesa. Die Leitern dienen der Besteigbarkeit.



2) Wir verlassen den Bahnsteig über eine Fußgängerüberführung. Deren geringe lichte Höhe bereitete dem Fahrleitungsplaner Kopfschmerzen, denn darunter liegt eine Baeseler-DKW mit außenliegenden Zungen. Über dieser musste eine Fahrdrachtabelung eingebaut werden.



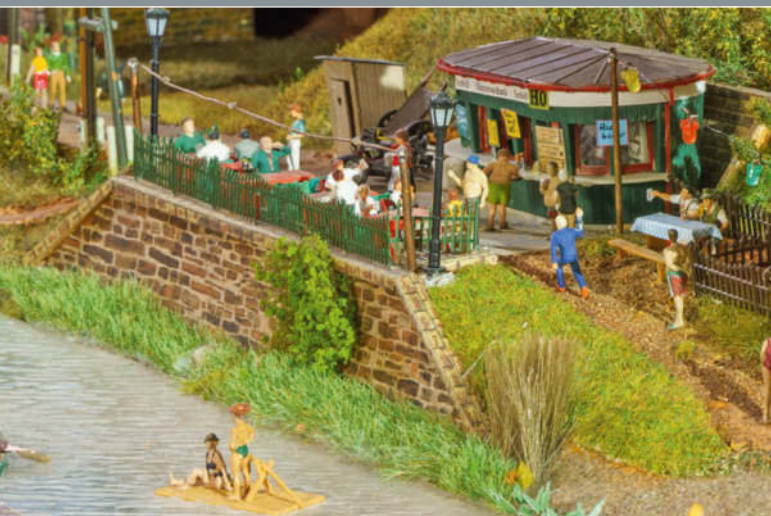
5) Vom Fußgängersteg genießen wir einen interessanten Blick über die Ortsgüteranlage und die Signalmeisterei ganz rechts bis zum Ortsteil Hänflingsberg. In der Gegenrichtung passiert E 42 100 mit ihrem Durchgangsgüterzug die Nordost-Einfahrt. Doch wir müssen uns beeilen, um den Bus zu erreichen, den wir auf dem ersten Abschnitt benutzen.



6) Trotzdem werfen wir noch einen Blick auf den Stadtkern von Staudnitz mit dem Marktplatz. Die V 60 im Vordergrund entlädt derweil einen Kesselwagen von einem Culemeyer-Straßenroller. Die Tatra-Zugmaschine hilft dabei kräftig mit.



7) Monsieur Dupont hatten wir durch einen Schlager kennengelernt. Darin ist er in der dritten Strophe bereits tot und aus den Fenstern seines Waggons wachsen Rosen. Doch in Staudnitz lebt er noch vergnügt und gibt eine Grillparty. Natürlich werden wir herzlich eingeladen.



9 und 10) Der Imbiss lädt die Ausflügler auf ein kühles Bier oder ein Eis ein. Wir wurden jedoch bereits bei Monsieur Dupont ausgezeichnet verpflegt. Deshalb verzichten wir auf die Einkehr. Uns lockt das klare Wasser. Ein Dichter formulierte das so: „Es lächelt der See, er ladet zum Bade.“ Der Strand ist in Textil und FKK getrennt. Badesachen haben wir ohnehin nicht mit. Die Sonne wird uns schon wieder trocknen ...

11) Nach dem Bad geht es weiter, wir queren einen Fluss und laufen immer parallel zu den Bahngleisen. Der Wanderweg führt uns nun durch einen stillgelegten Steinbruch hinauf oberhalb der Ladestelle der Kaolingrube. Während unten E9181 vorbeikurbelt, treffen wir auf eine rastende Wandergruppe.

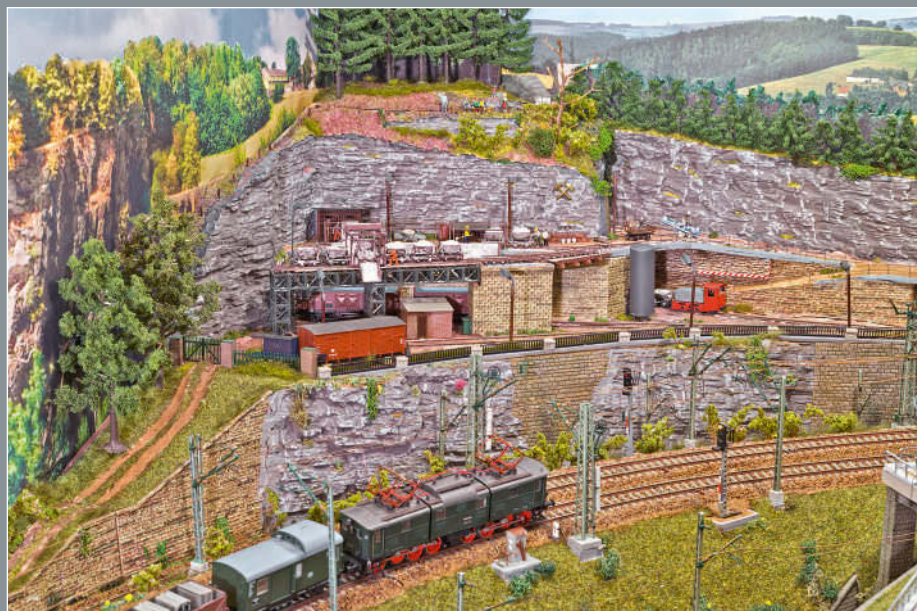
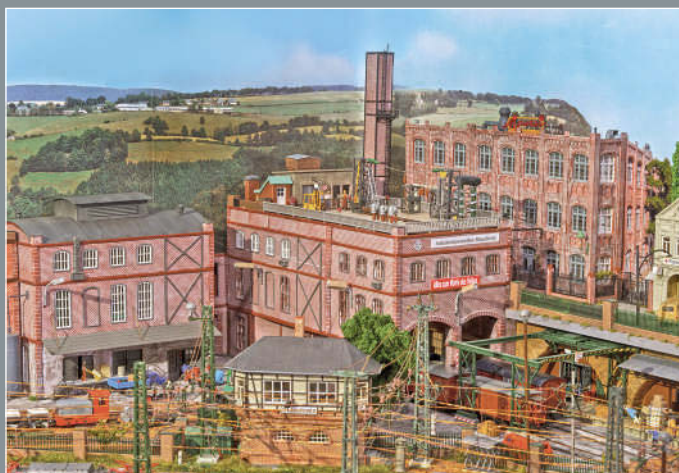


FOTO: FALK BARTH

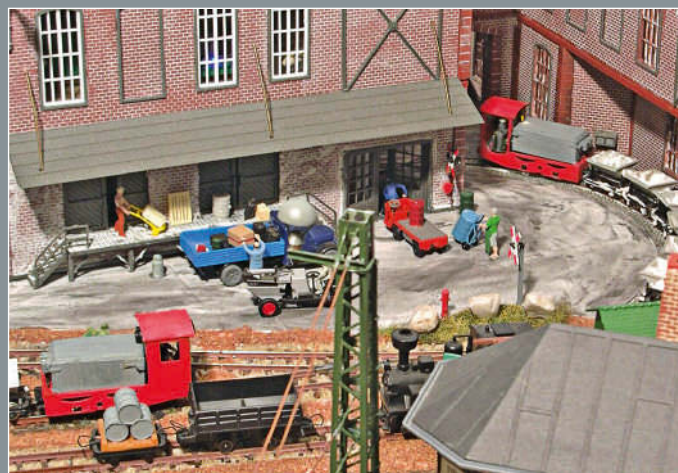
8) Punkt 12 Uhr erreichen wir den Dioditzer Stausee. Auf einer Holzbrücke überqueren wir den Kieselbach, dessen klares Wasser den See speist. Am Einlauf befindet sich ein unterschächtiges Wehr, welches verhindert, dass Treibgut und anderer Unrat das Wasser verunreinigen. Außerdem endet hier die Tiefenentwässerung des Bahnhofes Staudnitz. Bei einer eventuellen Ölhavarie im Bahnhof kann die Feuerwehr dort Öl oder Diesel abpumpen. Hier könnte man ein Boot ausleihen und das Angeln scheint sich auch zu lohnen. Doch wir haben anderes vor.



FOTOS (4): UWE SCHÖSSIG



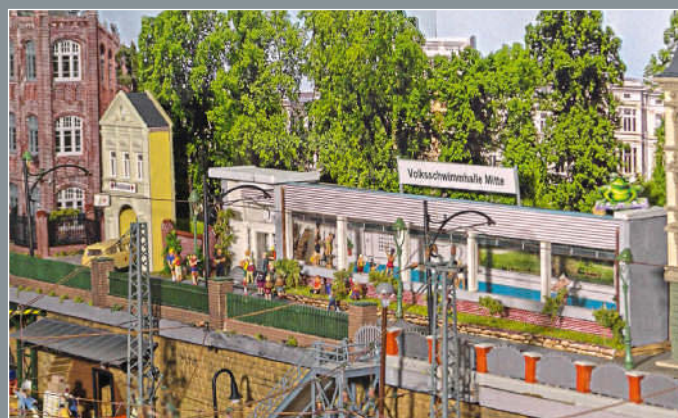
12 und 13) Unser Rückweg führt uns nun um das Industriegebiet herum zur Endhaltestelle „Heide“ der Straßenbahnlinie 2. Unsere müden Füße bitten uns, für den Rest des Weges die Straßenbahn zu benutzen. Zwischen den beiden Fabriken VEB Industrieporzellan und ...



...Mawesi Kleisenwaren (als Halbrelief) erreicht die Straßenbahn die Bahnhofstraße und wir steigen aus. Dort gibt es noch viele interessante Details zu sehen, zum Beispiel den Werkhof mit der Ausweiche der Grubenbahn und dem Versand der Hochspannungsprodukte.



14) Das Hochspannungsprüffeld mit der 500-kV-Transformatorkaskade auf dem Dach der Werkhalle bleibt unseren Blicken allerdings weitgehend verborgen.



15) Oberhalb der Gleise passieren wir die Villa im Klara-Zetkin-Park, die man nun als Poliklinik nutzt. Gleich daneben wurde die Volksschwimmhalle Mitte errichtet.

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL



STAUBBEHÄLTERWAGEN KDS 54 / 56: DIESE DETAILS DÜRFTEN VIEL STAUB AUFWIRBELN

Die formneuen BRAWA Modelle der Staubbehälterwagen Kds 54 und Kds 56 kommen zum Ende des 4. Quartals 2021 in 15 verschiedenen Varianten der DB und DB AG (Epoche III bis Epoche V) in den Fachhandel. Die Modelle zeichnen sich durch zahlreiche Details wie z. B. einzeln angesetzte Behälterdeckel und Ventile, einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte sowie unterschiedliche Bedruckungen aus. Die für leichtere Staubgüter konzipierten Kds 56 haben originalgetreu größere Behälter und sind daher höher gebaut. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Entdecken aller Details!

WWW.BRAWA.DE

Best.-Nr.
50518 - 50537





16) Auf der anderen Seite der Straße geben uns die Fabrikgebäude nun den Blick in das BW frei. Als die S-Bahn von Lindenstadt nach Staudnitz noch nicht S-Bahn sondern Vorortzug hieß und Dampflokomotiven der Baureihe 74 oder 93 die Züge bespannten, wurden hier die Maschinen restauriert.



FOTO: FALK BARTH

18) Ich mache meine Tochter auf ein Detail aufmerksam: Der Schalter 107 ist mit dem EL6-Signal gekoppelt, das hier fest am Mast angebracht ist. Wenn der bewegliche Pfeil sichtbar ist, verbietet er bei eingeschaltetem Schalter die Weiterfahrt für Fahrzeuge mit Stromzuführung in die Tankstelle. Bei ausgeschaltetem Schalter ist der Pfeil nicht zu sehen und verbietet damit jegliche Weiterfahrt für Fahrzeuge mit Stromzuführung. (Im Modell werden Schalter und Pfeil mit Hilfe eines Servomotors bewegt.)



17) Heute dient das BW nur dem Abstellen von Museums-E-Loks. Noch während des Regelbetriebs hatte man einige Gleise mit Fahrleitung bespannt. Über der Drehscheibe entdecken wir die sogenannte Fahrleitungsspinne.



FOTOS (4): UWE SCHLOSSIG

18) Am „Hotel zur 19017 Sachsenstolz“ mit der Heizerbar vorbei, sehen wir nach, welche Filme im Kino gezeigt werden. Gleich nebenan folgt eine Fleischerei, nun melden sich unsere Mägen und wir versorgen sie mit einem Imbiss.



19) Ein Friseur, die Taverne Mykonos und ein Blumengeschäft schließen sich an. Vor der Konditorei bittet Gerti: „Oma, ich will ein Eis“. „Habe ich etwa das Zauberwort überhört?“, erwidert die Oma. Gerti zieht einen Flunsch: „Bitteeee.“ Natürlich bekommt sie ein Eis.

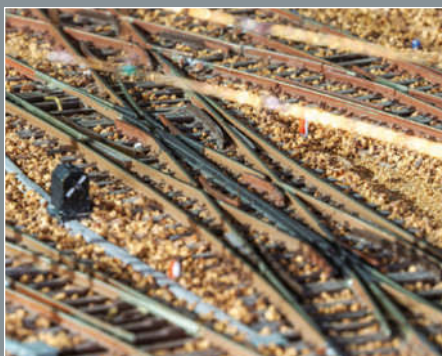


FOTO: FALK BARTH

20) Geschäft reiht sich an Geschäft, wir drücken uns die Nasen an den Schaufensterscheiben platt. So wäre uns doch beinahe die Sonderfahrt eines ET85 entgangen, der zufällig nach Staudnitz kommt. Schnell wird ein Erinnerungsbild geknipst. Jetzt müssen wir uns aber wirklich beeilen, denn um 17:00 Uhr fährt die nächste S-Bahn nach Lindenstadt. Wir hasten zum Bahnsteig, sehen aber nur noch die Schlusslichter von E42 004. Doch das gibt uns Zeit, uns noch etwas weiter umzusehen.



21) Am Lokverkehrs-gleis 6 entdecken wir eine kleine Tafel mit der Aufschrift „Sifa Prüf-strecke Anfang“. Die Tafeln „Anfang“, „Sommer“ und „Ende“ dienen der Überprüfung der Sicherheitsfahr-schaltung.

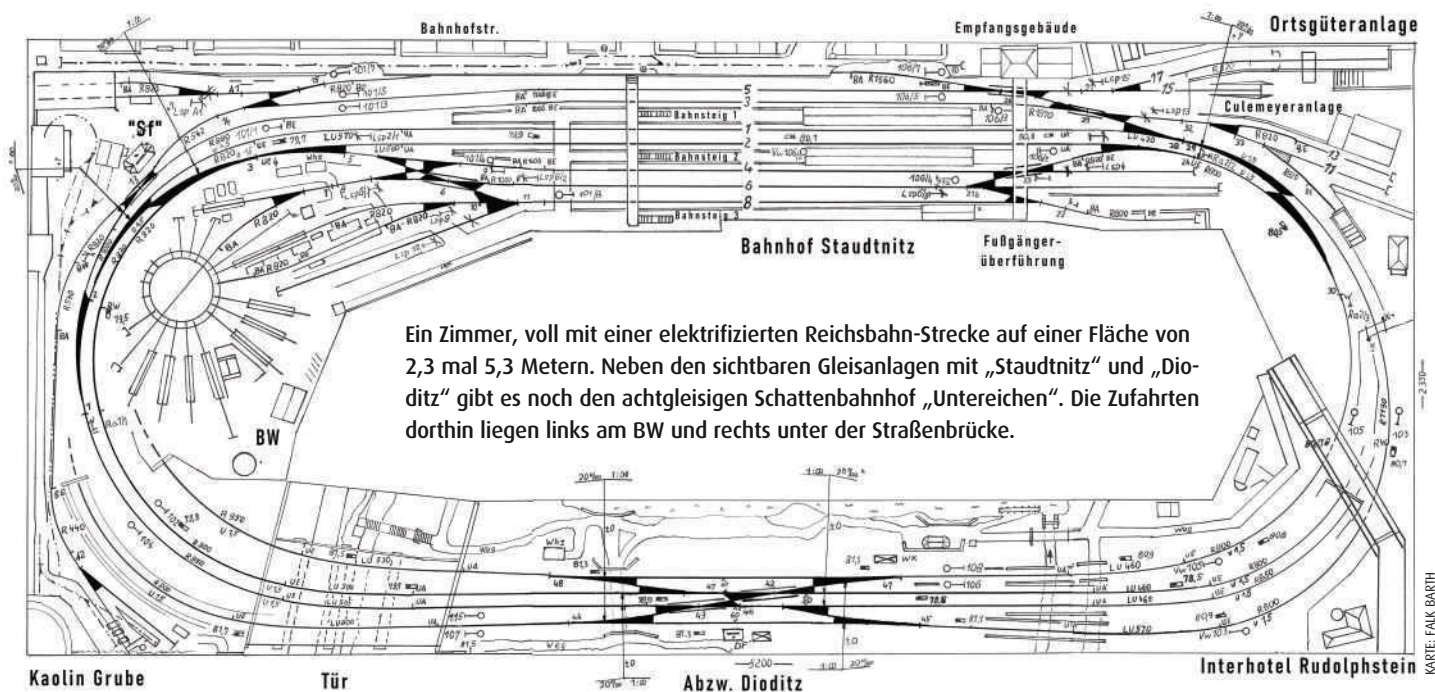


FOTOS (3): UWE SCHLOSSIG

22) Das Weichensignal der DKW dreht seine Flügel. Die Einfahrt der nächsten S-Bahn wird vorbereitet. Schnell laufen wir zum Halteplatz unseres Zuges auf dem Bahnsteig.



23) Diesmal kommt aber kein Doppelstockzug, sondern als Ersatz ein schmucker ET25. Der Triebwagen aus der Vorkriegszeit überrascht uns mit angenehmem Fahrkomfort und beruhigendem Summen. So gleiten wir nach einem erlebnis- und lehrreichen Ausflug wieder nach Hause, zurück nach Lindenstadt.



Das Weihnachtsfest 1949 also brachte für mich die große Überraschung: zwei Kisten voller Eisenbahn! In der einen befand sich eine Märklin-Eisenbahn im Maßstab 1:32. Da lagen eine 2'B1'-Dampflok mit Schlepptender und drei vierachsige Reisezugwagen. Diese hatten zu öffnende Türen und abnehmbare Dächer. 14 Gleisstücke in zwei Radien, viele gerade Gleise und eine Weiche, alles mit Mittelleiter, gab es in der zweiten Kiste. Jedes Gleisstück hatte drei Schwellen, niemand durfte drauftreten, sonst war das Gleis für immer verbogen. Wie gesagt, alles verschwand wieder.

Während der Schulzeit baute ich mir selbst eine H0-Anlage auf. Mein gesamtes Eisenbahn-Wissen bezog ich aus dem „Modelleisenbahner“. Allerdings musste auch die H0-Bahn Ende Januar wegen des Platzmangels wieder verschwinden.

1960 wurde ich dann Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Dresden Neustadt des DMV (im Tunnel, später AGM „Max Maria von Weber“). Dort lernte ich die hohe Schule der Modelleisenbahn bei Vorbildern wie Hans-Otto-Voigt, Karl-Heinz-Brust oder Heinrich Baum. In dieser Zeit baute ich eine Schmalspuranlage und stellte sie mehrmals öffentlich aus. Bilder waren im Modelleisenbahnkalender und auch in Trost's „Kleine Eisenbahn ganz raffiniert“ zu sehen. 1965 wechselte ich zur Leipziger AG „Friedrich List“ und entschied mich für die Gruppe Zentrum mit der Arlberg-Anlage – damals die einzige Anlage mit Fahrlei-

tung. Einen Großteil meines Wissens aus Dresden habe ich in die Anlage investiert. Im „Modelleisenbahner“ erschienen mehrfach Fotos. Später gaben wir die Anlage nach Hoyerswerda ab. Sie wurde mehrfach umgebaut und existiert noch heute in Privatbesitz.

Vorbildgerecht projektierte Fahrleitung

1967 begann ich mit dem Bau meiner H0-Anlage „Bad Transistor“. Ich hatte dazu die Aluminium-Sperrholz-Brückenbauweise für transportable Anlagen entwickelt. Die Idee stammte von Kruckenberg und mehrere Clubs übernahmen das System: leicht, stabil und schnell auf- und abzubauen. Leider verhinderte der Materialmangel in der DDR eine noch größere Verbreitung. 1977 übernahm ich die Leitung der Gruppe Zentrum und führte diese bis 1996. Mein „Kind“ war die neue Anlage „Lindenstadt – Rauhenfels“ nach dem Vorbild der Strecke Dresden – Heidenau – Altenberg. Ich plante diese Anlage aus 15 Teilen mit den Maßen 2,4 m x 1,6 m in Alu-Sperrholz-Bauweise. Mit dem Niedergang der Gruppe Zentrum im letzten Jahr gelangte sie nach Fürth im Odenwald.

1995 bauten wir ein kleines Haus, natürlich mit Eisenbahnraum. Auf ausdrücklichen Wunsch meiner Frau liegt er nicht im Keller, sondern in unserer Wohntage. Zwei Jahre später entschloss ich mich, ein

eigenes Modell der großen Eisenbahn mit allen Details zu bauen. Es sollte keine Ausstellungsanlage werden, stattdessen fahre ich „immer an der Wand lang“. Dadurch liegt der Mindestradius bei 800 Millimetern, was das Anbringen vieler Zerstüßteile an den Fahrzeugen erlaubt.

Das besondere Augenmerk legte ich auf die Nachbildung der echten Eisenbahn. Mit meinem Enkel kann ich Betrieb nach den DR-Fahrdienstvorschriften machen, mit Eigenbau-Lichtsignalen nach §5 SB der DR. Eine modellgerechte Fahrleitungsanlage ist für mich selbstverständlich. Sie entstand exakt nach dem Vorbild der 60er-Jahre für 160 km/h in den Haupt- und 75 km/h in den Nebengleisen mit Darstellung aller wesentlichen Bauteile wie zum Beispiel der Masttrennschalter.

Ich glaube immer noch nicht, dass meine Anlage in diesem Jahr 24 Jahre alt wird. Wie die Zeit vergeht. ☐ Falk Barth



Nicht in „Lindenstadt“, sondern in Leipzig: Unsere E04 15 ist längst verschrottet, doch die baugleiche E0401 blieb Museumslok.

FOTO: PRIVAT



Testen Sie 2x **MIBA-SPEZIAL**

Jetzt Abo-Vorteile nutzen:

- ✓ MEHR INHALT: Die neue *MIBA-Spezial* erscheint jetzt 6x im Jahr
- ✓ MEHR DIGITALES: Starten Sie jetzt mit der Sonderausgabe »Modellbahn digital 2021«
- ✓ MEHR MIBA: Unsere *MIBA-Sonderausgaben* u.a. »*MIBA-Praxis*«, »*MIBA-Report*« und »*MIBA-Planungshilfen*« sowie »*MIBA-Extra*« stärken ab sofort die Reihe »*MIBA-Spezial*«!

UNSER DANKESCHÖN ALS GESCHENK:
100 *MIBA-Spezial*-Ausgaben auf DVD



Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie ab der dritten Ausgabe *MIBA-Spezial* für nur € 11,32 pro Heft. *MIBA-Spezial* erscheint 6x im Jahr. Den Bezug können Sie jederzeit kündigen.



Anruf genügt:

08105 388329 oder www.miba.de/spezialisten



MÄRKLIN ▶ E 75 UND WERBE-BOBO FÜR H0



Die Museums-175 059 zeigt zwei unterschiedliche Stromabnehmer.

Ehemals bei Trix in Nürnberg wurde das H0-Modell der E 75 produziert. In immer noch sehr ansprechender Ausführung legte Märklin das Modell nun als Nachbildung der Museumslok 175 059 auf. Das Vorbild wurde einst aus Teilen der E 75 09 und 59 (Rahmen und Lokkasten) im AW Freimann betriebsfähig aufgearbeitet und in grauer Lackierung, eigentlich fälschlicherweise, als E 75 09 beschriftet. Nach dem Brand im Nürnberger DB-Museum war die Maschine lange abgestellt, bis man sie in Mei-

ningen, nun in Flaschengrün und als 175 059, für das Museum in Nürnberg erneut aufarbeitete, allerdings nur äußerlich. Die blaue Werbefolierung der Schweizer Re 4/4 II war



Re 421 379 wirbt für 3,5 Stunden Fahrzeit durchs Allgäu.

etwas zu optimistisch, da der „Astoro“ derzeit wegen ETCS-Problemen vier Stunden Fahrzeit benötigt (siehe MEB 2/2021). Das ansehnliche Modell ist trotzdem authentisch,

die Lok verkehrte bis zur Inbetriebnahme der deutschen Ausbaustrecke auch nach Lindau. Sehr ansprechend gealtert sind die Modelle sowohl in der neuen Bauzug-Packung



Eine Bereicherung nicht nur für das Abstellgeis ist der neue Bauzug mit zwei ozeanblauen Fahrzeugen.



Zwei Rs 684 und ein Res 686 (re.) transportieren „angerosteten Stahl“ aus realistisch lackiertem Kunststoff.

(mit Schotter- und Schwellenladung) für die Epoche IV als auch der sehr schön beladene Stahlzug der Epoche VI.

E 75: 37489, Preis: 350 €

Re 421: 37473, Preis: 350 €

Bauzug: 46690, Preis: 180 €

Stahl-Zug: 47145, Preis: 189 €

TRIX ▶ 75 DER DR FÜR H0

Einige Maschinen der Baureihe 75¹⁰⁻¹¹ (Nachbau badische VIc) verblieben nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges im Bereich der DR. Das Vorbild des Trix-Modells, 75 11 16, gelangten nach je zwei Jahren in Gerstungen und Görlitz ab 1949 nach Bautzen, wo die Lok bis Februar 1969 eingesetzt wurde. Dieser Beheimatung (Revisionsdatum „21.5.63“) entspricht die wie immer perfekt ausgeführte Beschriftung des sehr überzeugend detaillierten Modells. Der eingebaute Digitaldecoder bietet 26 Sound- und Licht-Funktionen, auch ein Rauchgenerator ist verbaut. **Bestellnummer: 22792, Preis: 380 €**



FLEISCHMANN ► SOUND-23 UND „ALEX“ FÜR N

Die erste perfekt kurzgekuppelte N-Dampflok war Fleischmanns 23. Noch heute überzeugt deren Konstruktion. Das rundum fein detaillierte Modell ist nun erstmals mit digitalem Sound zu haben. Als 23077 des Bw Emden beschriftet, zeigt die 1:160-Miniatur der DB-Neubau Lok ausgeglichene Fahreigenschaften bei zwei angetriebenen Tender-Radsätzen. Das Fahrgeräusch, vier Pfeifen-Varianten und einige weitere Klänge verlassen den in der Lok eingebauten Lautsprecher eher verhalten, aber realistisch. Außer dem



Immer noch eine der besten Dampflok-Konstruktionen für N: Die 23 kommt als Epoche-III-Version mit Sound.

Spitzenlicht werden keine weiteren Beleuchtungsfunktionen geboten. Die Analog-Version ist für 229,90 Euro zu haben. Die aktuelle Vorbild-Lackierung

der „Alex“-Wagen, welche von der FS übernommen wurden, zeigt ein neues Dreier-Set. Die im Digitaldruck aufgebrachte Lackierung bietet gute Quali-

tät, die Laufeigenschaften sind jedoch von Wagen zu Wagen sehr unterschiedlich und nicht überzeugend. **23:712375, Preis: 314,90€; Alex: 881901, Preis: 117,90€**



In der aktuellen „Alex“-Farbgebung werden drei Modelle der Eurofima-Wagen aufgelegt. Einer trägt die Werbebedruckung „München – Prag“

ROCO ► „TRANSALPIN“ MIT SOUND FÜR HO



In ihrer ganzen Länge passte die Garnitur aus 4010.04, zwei B-Wagen, dem WR, einem AB-Wagen und dem Steuerwagen nicht aufs Foto-Gleis.

Der ÖBB-Triebzug der Baureihen 4010/6010 ist ein Klassiker der europäischen Eisenbahnwelt. Vielen ist er unter dem Namen „Transalpin“ bekannt, der ersten Zugverbindung, in der die überaus komfortablen Fahrzeuge ab 1965 einge-

setzt wurden. Der Zug verband Wien West über Innsbruck und Zürich mit Basel SBB. Entsprechend dieser Zeit ist auch die Roco-Neuaufgabe ausgeführt. Später erreichten die ÖBB-4010 auch München und Frankfurt. Die wunderschönen Modelle erschei-

nen als „Update“ nun mit Plux-22-Decoder im 4010 und Next18-Funktionsdecoder im Steuerwagen. Ein erheblich erweiterter Umfang der digitalen Sound- und Lichtfunktionen ist so möglich.

Bestellnummer: 73057, Preis: 504,90 €

L.S. MODELS/LEMKE ► „NIGHTJET“ FÜR H0



Der SBB-Eurocity-Großraumwagen macht den besonderen Reiz dieser vierteiligen und perfekt detaillierten Nachtzug-Garnitur aus.



Hinter dem ÖBB-Bcmz läuft der von der DB übernommene WLAB.

Exklusiv für Lemke stellte L.S. Models unter seiner Marke „Models world“ die Modellnachbildung des ÖBB-Nightjet 401/471 Hamburg-Altona – Zürich HB aufs H0-Gleis. Im Set 1811-1 sind enthalten: ein EC-Wagen zweiter Klasse (Bpm 20-90.2) der SBB, ein Sitzwagen (Bpmz 21-91.1) der ÖBB, ein ÖBB-Liegewagen (Bcmz 59.90.0) sowie ein Ex-DB-Schlafwagen (WLABmz 173.1) in Nightjet-Lackierung. Ein zweites Set mit zwei ÖBB-Liege- und einem Schlafwagen ist angekündigt. Alle Modelle sind hervorragende Miniaturen ihrer großen Vorbilder. Insbesondere die Inneneinrichtung der Liege- und Schlafwagen bietet Anlass zum Staunen, der Preis allerdings auch. **Bestellnummer: MW1811-1, Preis: 359,90 €**

BREKINA ► LONDON-BUS FÜR H0

Brekina präsentiert einen britischen Klassiker im Maßstab 1:87: Zwar wurde der ab 1954 von der Associated Equipment Company (AEC) entwickelte „Routemaster“ auch an andere Städte des Commonwealth geliefert, doch nirgendwo verschmolzen die Doppeldecker so sehr mit dem Stadtbild wie in der britischen Hauptstadt. Das gut detaillierte Modell mit dertypischen offenen Plattform am Heck erscheint passenderweise zunächst im Dekor der „London Transport“.

Bestellnr.: 61100, Preis: 34,90 €



LOEWE ► UMSPANNSTATION FÜR H0

Loewe erweitert sein Sortiment handbemalter Resin-Fertigmodelle um eine schicke Umspannstation. Das im Stil der Neoromanik gehaltene, trutzige Bauwerk ist hübsch ausgeführt. Zwar scheinen die Dachziegel etwas zu groß, ansonsten wirken die Proportionen und Details gut getroffen. Angesichts des günstigen Preises lassen sich kleine Unsauberkeiten in der Lackierung verschmerzen, man könnte sie selbst korrigieren.

Bestellnr.: 1015, Preis: 27,90 €



SCHUCO ► PORSCHE-DIESEL „STANDARD“ UND DUTRA D4K FÜR H0



In den 1950er- und 60er-Jahren zählte der Sportwagenbauer Porsche auch Landmaschinen zum Sortiment. Der Zweizylinder-Traktor des Typs „Standard“ erscheint als robustes und fein detailliertes Metallmodell. Neben der sauberen Bedruckung gefällt die Gummibereifung. Martialisch wirkt im direkten Vergleich der ungarische Dutra D4K. Dessen Modellumsetzung ist ebenso gelungen. **Porsche Standard: 45 264 1500; Dutra D4K: 45 264 1300, Preis: je 14,99 €**

WIKING ► AUTOMOBILE KLASSIKER FÜR HO



Der Möbellastzug steht bereit, etwa für den nächsten Verlags-Umzug?

Einen klassischen Möbeltransporter der Epochen III und IV stellt Wiking in Gestalt des Mercedes-Benz-Frontlenkers mit Kofferaufbau auf die HO-Straßen. Das Modell aus dem historischen Wiking-Formenbaukasten erscheint im Gewand der Möbelspedition Paul Hinz und überzeugt durch sei-

ne saubere mehrfarbige Bedruckung. Ein weiteres Relikt der guten alten Wirtschaftswunder-Zeit rollt mit dem VW T1 heran. Der kleine Bus wirbt mit dem putzigen Slogan „Fahre froh mit Radio“ für Telefunken. Als besonderes Schmankerl für Freunde eleganter Oldtimer legt Wiking den Mercedes-



VWT1 und Mercedes-Benz W111 (280 SE) sind Kinder der Epoche III.

Benz 280 SE als Cabrio-Version in stahlblauem Lack neu auf. Der Willys Jeep fand eine zivile Weiterverwendung: Er kurvt nun im Dekor der „W & W Holzbau“ durch die Wälder. **MB „Paul Hinz“: 050053, Preis: 39,99 €; VWT1 „Telefunken“: 878802, Preis: 23,99 €; MB 280 SE: 015301, Preis: 21,49 €; Jeep: 001103, Preis: 14,99 €**



Der Jeep ist auch in 1:87 abseits befestigter Straßen zuhause.

HERPA ► MB AROCS LANGHOLZTRANSPORTER FÜR HO



Als Formneuheit erscheint die bekannte Mercedes-Benz Arocs-Zugmaschine mit einem Selbstlenk-Anhänger für den Langholztransport. Das Original des Fahrzeugbauers Doll fasst Stämme bis zu 21 Metern Länge. Das Modell rollt in gewohnter Herpa-Qualität daher. Lediglich die Bremsleitung zwischen Zugmaschine und Anhänger müsste der Modellbauer selbst beisteuern. Die Stämme (aus Kunststoff) sind für umfangreichere Be- und Entladeszenen auch einzeln erhältlich: 20 Stück Langholz gibt es unter der Artikelnummer 053846 zum Preis von 7,95 Euro. **Bestellnr.: 312554, Preis: 49,95 €**

STÄRZ ► NEUE DIGITALZENTRALE

Peter Stärz hat seine bewährte Digitalzentrale gründlich überarbeitet. Die neue ZS2+ wartet nun mit 32 verschiedenen Funktionen auf. So lassen sich mit dem Gerät jetzt auch Drehscheiben ansteuern. Unterstützt werden die Formate Selectrix, Selectrix-2 und DCC. Damit lassen sich bis zu 103 Selectrix-Loks sowie 32 Selectrix-2- und DCC-Loks gleichzeitig steuern. Für ältere Zentralen wird ein Update auf den Stand der ZS2+ angeboten. **Bestellnr.: 554 Preis: 299 €**



FERRO TRAIN ► KOHLENAUFZUG IN 1:87

Der Kohlenaufzug des Systems „Teudloff“ ist ein interessantes Bauwerk, das nicht nur Schmalspur- und Nebenbahnanlagen nach österreichischem Vorbild bereichern dürfte. Solche in Deutschland eher seltenen Aufzüge waren im Reich der K.u.k.-Monarchie einst relativ weit verbreitet. Der Kunststoff-Bausatz beinhaltet neben dem Aufzugturm zwei Loren für den Handverschub der Kohle, vier Gleisstücke aus Kunststoff sowie eine passende, bewegliche Drehscheibe.

Bestellnr.: KOH-TEU, Preis: 59 €





PIKO



FOTO: ABP

FOTO: WERK

Fix und fertig: Die Dampflokomotive aus Sonneberg hat uns schon in München erreicht und wanderte gleich ins Fotostudio. Wer hätte gedacht, dass die DR-Neubaulok 83.10 jemals in einem vorzüglichen H0-Modell wiedererstanden würde?

Liebenswert: Die E-Lok-Freunde können sich auf eine Piko-H0-Umsetzung der E32 freuen. Die Altbau-E-Lok kann auf eine lange Einsatzgeschichte zurückblicken.

MÄRKLIN – PIKO – ROCO

Sechs Neuheiten der großen Drei

□ Dem vergangenen schwierigen Jahr zum Trotz – auch der Neuheiten-Jahrgang 2021 hält schöne Überraschungen bereit, unabhängig davon, welche Epoche, wel-

che Traktionsart und welche Bahnlandschaft der Modellbahner favorisiert. Alle hier gezeigten Hauptneuheiten wurden bereits einmal oder mehrfach in Modell

umgesetzt. Trotzdem bietet eine zeitgemäße Neukonstruktion mit allen technischen Raffinessen sowohl für die Hersteller als auch die Kunden viele Vorteile.

märklin



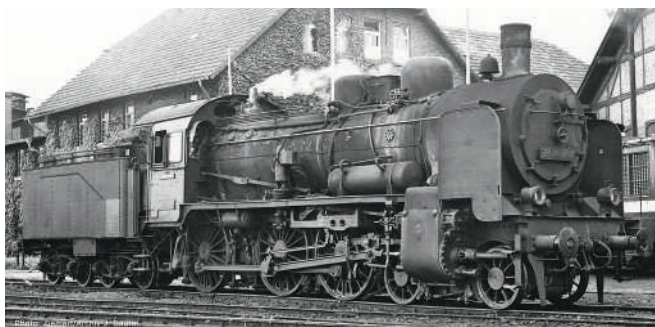
Legendär: Märklin und seine Krokodile, das ist eine lange Geschichte mit vielen Kapiteln: Nun wird ein neues aufgeschlagen und die E94 kommt in einer DB- und einer DR-Variante als komplette Neukonstruktion für H0.



FOTOS (2): WERK

Prominent: Mit dem RAe 4/8 reiste einst der britische Premier, seitdem heißt der rote Doppeltriebwagen „Churchill-Pfeil“. Die H0-Neuheit wird nicht nur Märklinisten in der Schweiz begeistern.

Roco



Universell: Die preußische P8, das sprichwörtliche Mädchen für alles, bürgt in Modell für Varianten über Jahrzehnte. Eine neu konstruierte Basis in H0 lohnt sich für Modellbahner und Hersteller.



FOTOS (3): WERK

Markant: Die „Knödelpressen“ in DR- oder ČSD-Ausführung zogen prominente Züge durch berühmte Landschaften. Grund genug für Roco, eine zeitgemäße Konstruktion auf die Gleise zu stellen. Die maßstäblichen Proportionen des H0-Modells lassen sich bereits im Rohzustand als 3D-Druck erkennen.



CORONA-GEWINNSPIEL Noch mehr Freude



Das Bw von Peter Hauswald ist bald um eine beleuchtete (!) Großbekohlung reicher.



Acht schön detaillierte Erzwagen bereichern nun die Spiel-Anlage von Roland Hirsch.



Klein, aber mein :) Heinz-Ulrich Grumpe kann die kleine US-Diesellok in N gut gebrauchen, passende Anlagen und Dioramen warten schon.

□ Was will man mehr: Kommt ein Überraschungspaket (noch) aus Fürstentum rechtzeitig vor den Feiertagen an, hat man als Gewinner gleich die Zeit und die Muße, sich mit dem Neuzugang eingehender zu beschäftigen. Der Spaß am Hobby erfährt eben doch mit jeder neuen Lok oder einem Bausatz einen kleinen Schubser nach vorn, selbst wenn die

Sammlung schon ansehnlich ist. Passt der Gewinn auch noch gut ins begonnene Projekt oder auf die schon bestehende Anlage, freut uns das umso mehr. Jede Einsendung von Ihnen als Gewinner gibt nämlich auch der Redaktion einen kleinen Schubser nach vorn. Gemeinsam macht die Modelleisenbahn einfach am meisten Spaß. Man darf gerne „schon mal

was vorbereitet“ haben, allein im Hobbyraum. Aber es dann herzuzeigen, ist die Krönung. Wir hoffen alle, dass das bald nicht nur virtuell, wie man so schön sagt, sondern auch analog wieder möglich sein wird, mit seinem Eisenbahn-Freund oder der -Freundin, im Verein, mit den Enkeln und Enkelinnen. Bis dahin müssen wir uns noch ein bisschen in Geduld üben.



Frohe Weihnachten! Gleich zwei S3/6 von Märklin passen perfekt in die Sammlung von Yves Dus-sourd.



Maik Schulze: „Die Lok ist der Hauptgewinn, in DR-Ausführung und dann noch vom BW Halle, perfekt für meine Anlage mit Motiven der Saale-Bahn und dem Bahnhof Großheringen“.



„Die V200 hat mich schon als Kind begeistert“, schrieb uns Stefan Wagner.

FOTOS (G): PRIVAT



... wie im Original

Von Nostalgie bis Moderne ...

NOCH Figuren-Neuheiten 2021



Ob die guten, alten Zeiten oder aktuelle Themen – mit NOCH Figuren kann man jede Anlage beleben!

Diese und noch viele weitere, originelle Figuren warten darauf, in Szene gesetzt zu werden.

Auch in Spur TT und N.

Entdecken Sie die neuen Figuren von NOCH!

Ab sofort bei Ihrem Fachhändler und auf www.noch.de erhältlich.

www.noch.de • [YouTube](https://www.youtube.com/noch) [www.noch.de/youtube](https://www.youtube.com/noch)

NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen / Allgäu



HO 15043 Archäologen € 12,99



HO 15519 Menschen beim Hamsterkauf € 14,99



HO 15817 Kinder auf dem Bolzplatz € 11,99



HO 15069 Paketzusteller € 13,99



HO 15609 Bauernfamilie € 12,99



HO 15751 Schafe scheren € 11,99



HO 15059 Jäger und Förster € 12,99



HO 15559 Betrunkene € 10,99



FOTO: HANS-JOACHIM SIMON/EBENBAHNSTIFTUNG

FLINKE HELFERIN IN DREI REGIONEN

Fast ein halbes Jahrhundert: Von 1933 bis 1981 standen die 23 Maschinen der Baureihe E04 im Plandienst, im Süden, Westen und in der Mitte Deutschlands. Schließlich waren sie mit AEG-Federtopfantrieb und Kleinow-Lenkgestellen konstruktiv sehr gut gelungen.

Unser April-Heft

erscheint am

10. März

bei Ihrem

Zeitschriften-Händler –

an einem Mittwoch



FOTO: WOLFGANG HOFFMEISTER

ALLES, WAS DAS HERZ BEGEHRT

Großer Bahnhof mit Bw, Hauptbahn mit Paradenstrecke, dazu eine Nebenbahn – und alles vorbildlich gestaltet.



FOTO: ENNO BORN

ES KOMMT DARAUF AN ...

... was man daraus macht. Auch Beton begeistert auf der Modellbahn, wenn man es richtig anstellt.

AUSSERDEM

Die Neuheiten 2021

Wir zeigen Ihnen das Wichtigste, was die Hersteller für dieses Jahr planen.

Bw Eilsleben

Die Zahl der früheren Bw der DR war beeindruckend; viele bieten schöne Anregungen für den Modellbahner.

Halle (Saale) Hbf

Im MEB 2/2015 berichteten wir über den bevorstehenden großen Umbau. Nun ist er abgeschlossen.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

**Modell
Eisen
Bahner**

Ausgabe 03/2021

SO ERREICHEN SIE UNS:

ABONNEMENT

Modelleisenbahner Abo-Service

Cutenbergstraße 1, 82205 Gikling

Tel.: 01 80/5 32 16 17*

oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)

Fax: 01 80/5 32 16 20*

E-Mail: leserservice@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de/abo

Preise: Einzelheft 5,50 € (D), 6,40 € (A), 9,80 SFr (CH), bei Einzelversand zzgl. Versandkosten; Jahresabopreis (12 Hefte und 3 Sonderausgaben) 81,20 € (D) inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand.

Den schnellsten Weg zu Ihrem Modelleisenbahner finden Sie auf www.mykiosk.com.

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen.

Der Einzugs erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe und wird mit der Vorausgabe angekündigt. Der aktuelle Abopreis ist hier im Impressum angegeben. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

NACHBESTELLUNG von älteren Ausgaben

Tel.: 01 80/5 32 16 17*

oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)

E-Mail: service@verlagshaus24.de

*14 ct./Min. aus dem dt. Festnetz,

Mobilfunkpreise max. 42 ct./Min.

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de

ANZEIGEN

E-Mail: bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

IMPRESSUM

Anschrift: Modelleisenbahner, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Chefredakteur: Stefan Alkofer

Redaktion & freie Mitarbeiter: Andreas Bauer-Portner (abp), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh), Bernd Keidel (ke), Rainer Albrecht, Falk Barth, Leonhard Bergsteiner, Dirk Endisch, Eckart Erb, Martin Harak, Frederic Portella

CvD/Herstellung: Christian Ulrich

Layout: Snezana Dejanovic

Verlag: VGB VerlagsGruppeBahn GmbH Infanteriestraße 11a, 80797 München

www.vgbahn.de

Geschäftsführung: Clemens Hahn, Claus Küster

Gesamtleitung Media: Bernhard Willer

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir,

E-Mail: bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Tel.: +49 (0) 89.13 06 99 523

Anzeigendisposition:

Hildegund Roessler, Tel.: +49 (0) 89.13 06 99 551

hildegund.roessler@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2021

Mediadaten: www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:

Bahnhoftsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb

Unterschleißheim

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: Walstead Central Europe, Polen

Litho: LUDWIG:media gmbh

Zell am See, Österreich

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen.

Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck

nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.*

© VGB VerlagsGruppeBahn GmbH

ISSN 0026-7422

Gerichtsstand ist München

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Stefan Alkofer

Verantwortlich für Anzeigen: Bettina Wilgermeir

GERA NOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



Eisenbahn-Romantik Reisen 2021

Besondere Bahnerlebnisse - mit reichlich Dampf in Europa unterwegs

Bei allen Reisen inklusive: Fahrt im Komfortreisebus mit ausgewählten Zustiegsstellen, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen und Halbpension. Frühbucherpreise bis 28.02.2021

**100%
Geld zurück
Garantie***

Dampf im Herzen Englands

31.05.-07.06. ab 1.598 €



Britische Bahngeschichte erleben Sie hautnah auf dieser ganz besonderen Reise durch Mittel- und Nordengland. Auf den Schienen historischer Museumsbahnen begeben Sie sich auf Entdeckungstour, erleben faszinierende Bahnstrecken und stöbern in den Museen nach alten Schätzen.

Waldbahnen in Rumänien

11.06.-20.06. ab 1.698 €



Britische Bahngeschichte erleben Sie hautnah auf dieser ganz besonderen Reise durch Mittel- und Nordengland. Auf den Schienen historischer Museumsbahnen begeben Sie sich auf Entdeckungstour, erleben faszinierende Bahnstrecken und stöbern in den Museen nach alten Schätzen.

Olsenbande und Museumsbahnen in Dänemark

23.06.-29.06. ab 1.698 €



Rundreise durch Dänemark zwischen nostalgischen Bahnen und deren Geschichte. Sie wandeln auf den Spuren der legendären Olsenbande und entdecken historische Museen wie das Bunker-museum Hanstholm/Jütland und die Nordisk Filmstudios. Es wird mächtig gewaltig!

Norwegen: Dampf, Fjorde, Hurtigruten

21.08.-31.08. ab 2.498 €



Faszinierende Bahnstrecken, Museumsbahnen und Dampfloks, ergänzt mit Eisenbahnmuseum, Stadterkundungen und einer Schnuppertour mit Hurtigruten – die abwechslungsreiche Rundreise wird Sie begeistern. Besondere Erlebnisse bieten Ihnen auch Bergenbahn und Flåmbahn.

Südenglands Schlösser, Dampfbahnen und QM2

07.07.-15.07. ab 1.798 €



Die Kombination aus uralten Dampfbahnen, berühmten Schlössern & Gärten Englands und der Stadtführung in Canterbury bildet ein vielfältiges Reiseerlebnis auf dieser besonderen Rundreise. Ein gelungener Abschluss ist die Minikreuzfahrt mit der legendären Queen Mary 2.

Mit Stehkessel auf die Rigi - Schweiz

03.08.-08.08. ab 1.598 €



Zum 150. Jubiläum der Rigi-Bahn wurde die Lok 7 aus ihrem Tiefschlaf erweckt und mit viel Herzblut restauriert. Wir haben exklusiv für Sie die Lok 7 gechartert und erklimmen mit ihr die Königin der Berge. Seien Sie dabei, wenn es im stehenden Kessel zischt und dampft.

Auszug aus unserem Reisekalender 2021:

31.05.-07.06. Dampf im Herzen Englands
11.06.-20.06. Waldbahnen in Rumänien
23.06.-29.06. Olsenbande & Bahnen in Dänemark
04.07.-11.07. Große Panorama-Rundreise Schweiz
07.07.-15.07. Südenglands Schlösser, Dampf, QM2

03.08.-08.08. Mit Stehkessel auf die Rigi - Schweiz
09.08.-16.08. Museumsbahnen in Schweden
21.08.-31.08. Norwegen Dampfbahnen, Hurtigruten
22.08.-29.08. Great Dorset Steam Fair Südengland
02.09.-08.09. Museumsbahnen Niederlande
08.09.-15.09. Schmalspurparadies Wales
20.09.-28.09. Dampfbahnen in Schottland

*100% Geld zurück Garantie: Erstattung Ihrer Zahlungen zu 100%, wenn wir Ihre Reise absagen müssen.

Maertens - Meine Reisewelt GmbH

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Sonderöffnungszeiten laut Internetseite



☎ **0351 - 56 39 39 30**

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de



PIKO



Dampflokomotive BR 83.10 DR

Neubaulok der DR - die Dampflokk 83.10 als Expert Modell von PIKO



Highlights:

- Komplette Neukonstruktion
- Dreidomige Ausführung mit Windleitblechen
- Filigraner Stangenantrieb mit Speichenrädern
- Nachgebildete Führerstandsinneneinrichtung
- Diverse freistehende und angesetzte Teile
- Hervorragendes Preis-Leistungsverhältnis



50630 Dampflokomotive BR 83.10 DR Ep. IV	329,99 €* inkl. mfx-fähigem Decoder
50631 ~Dampflokomotive BR 83.10 DR Ep. IV,	369,99 €* inkl. mfx-fähigem Decoder
50632 Dampflokomotive / Sound BR 83.10 DR Ep. IV, Dampf ab Werk	419,99 €* inkl. mfx-fähigem Sound Decoder und Dampf ab Werk
50633 ~Dampflokomotive / Sound BR 83.10 DR Ep. IV,	429,99 €* inkl. mfx-fähigem Sound Decoder und Dampf ab Werk



* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im aktuellen Katalog 2021, im Fachhandel oder direkt bei PIKO