

116 Seiten!

modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Nr. 4

April 2021

70. Jahrgang

Deutschland 5,50 €

Österreich 6,40 €

Schweiz 9,80 sFr

B/Lux 6,50 €

NL 6,50 €

Dänemark 62,00 DKK



B13411

Im Test:
Pikos 83.10 und G 1000 von ESU

Schmalspur-Winterzauber
beim Molli und auf Rügen

Werkstatt:
Containerkran
von Faller

Betonelemente
aus Pappe

18 Seiten
Neuheiten
extra!

Abschied vor 40 Jahren:

Die E04

Universal-Lok in drei Epochen



+++ Die Neuheiten 2021 +++ Die Neuheiten 2021 +++ Die Neuheiten 2021 +++ Die Neuheiten 2021 +++

Alle wichtigen Modelle des Jahres

Piko: 216010 in N



Piko: 83.10 in TT



Märklin: E44.5 in H0



Faller: Schloss „Bran“ in H0



Eisenbahn-Romantik Reisen 2021

**100%
Geld zurück
Garantie***

Besondere Bahnerlebnisse - mit reichlich Dampf in Europa unterwegs

Bei allen Reisen inklusive: Fahrt im Komfortreisebus ab ausgewählten Zustiegsstellen, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen und Halbpension. Frühbucherpreise bis 31.03.2021

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!

Südinglands Schlösser, Dampfbahnen und QM2 07.07.-15.07. ab 1.798 €



Die Kombination aus uralten, mit viel Einsatz erhaltenen Dampfbahnen, berühmten Schlössern und Gärten sowie einer Stadtführung im historischen Canterbury bildet ein vielfältiges Reiseerlebnis. Krönender Abschluss ist die Mini-Kreuzfahrt mit der legendären Queen Mary 2.

Schmalspurbahnen in Niedersachsen 16.07.-20.07. ab 798 €



Die schönsten Museumszüge und Schmalspurbahnen während 4 Fahrten, die größte und modernste Werft der Welt - die Meyerwerft in Papenburg - und die tollste und erlebnisreichste Modellbahnausstellung werden Sie in Ihren Bann ziehen. Stand-orthotel in Delmenhorst.

Norwegen: Dampf, Fjorde, Hurtigruten 21.08.-31.08. ab 2.498 €



Faszinierende Bahnstrecken, Museumsbahnen und Dampf-loks, ergänzt mit Eisenbahn-museum, Stadterkundungen und einer Schnuppertour mit Hurtigruten - diese abwechslungsreiche Rundreise wird Sie begeistern. Besondere Erlebnisse bieten Ihnen auch Bergenbahn und Flåmbahn.

Museumsbahnen Niederlande

02.09.-08.09. ab 1.398 € - **NEU im Programm!**



Dampfen Sie mit Museumsbahnen durch die grüne Landschaft der Niederlande und begeben Sie sich auf Zeitreise beim Eisenbahnfest „Terug naar Toen“. Der Besuch in Amsterdam sowie eine Flussschiffahrt werden natürlich nicht fehlen. 5 Bahnfahrten sind inklusive.

Ostfriesland - Küstenbahnen und Mee(h)r 14.10.-19.10. ab 898 € - **NEU im Programm!**



Ostfriesland, das sind raue Nordsee und Wattenmeer, Mühlen, schnurgerade Kanäle und weiße Klappbrücken sowie ein Himmel bis zum Horizont. Besondere Bahn-fahrten ergänzen wir mit einem Besuch der Transrapid Versuchsstrecke, Moorkahn-fahrt, Pferdebahn und mehr.

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. Südinglands Schlösser, Dampf, QM2
16.07.-20.07. Schmalspurbahnen in Niedersachsen

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 & Südingland
02.09.-08.09. Museumsbahnen Niederlande
08.09.-15.09. Schmalspurparadies Wales
20.09.-28.09. Dampfbahnen in Schottland
14.10.-19.10. Ostfriesland - Küstenbahnen

*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

maertens
Eisenbahn-Romantik Reisen

☎ **0351 - 56 39 39 30**

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de



14 Von wegen „Knödelloke“

Die bis zu 130 km/h schnelle Baureihe E04 erschien ab 1932 auf den elektrifizierten Hauptstrecken. Im Münsterland bei der DB fuhren die letzten Maschinen einige Jahre länger als ihre mitteldeutschen Schwestern bei der Deutschen Reichsbahn.



Titel: Im Juli 1986 zieht die Museumsloke E04 20 den historischen Rheingold.
Foto: Dirk Höllerhage

TITELTHEMA

14 MAUERBLÜMCHEN

Groß im Rampenlicht standen die Maschinen der Baureihe E04 nie, wohl aber nahezu fünf Jahrzehnte im unermüdlichen Plandienst.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 FOSSILE IM NEANDERTAL

Bei der Regiobahn fahren die Integral-Triebwagen der BOB für einige Jahre weiter.

28 UNERWARTETER ABSCHIED

Wolfgang Löckel war eine Museumsbahn-Ikone: Nachruf auf einen Autor und Freund.

32 WINTERMÄRCHEN

Sonne, Schnee und Dampf bei frostigen Temperaturen – da muss man raus!

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

38 DAS BAHNBETRIEBSWERK EILSLEBEN

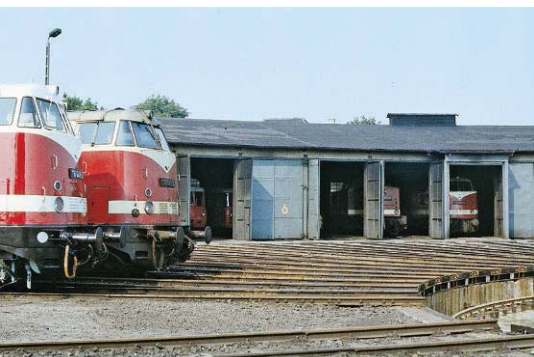
Das Bw in der Magdeburger Börde war einst von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

MODELL

NEUHEITEN 2021

54 CORONA ZUM TROTZ

Auch ohne Spielwarenmesse kündigten die Modellbahnhersteller ihre Jahresneuheiten an.



38 Von Helmstedt bis nach Görlitz

Das Börde-Bw Eilsleben bespannte lokale Leistungen, aber auch internationale Züge.

WERKSTATT

72 KISTENTRÄGER IM BAU (TEIL 2)

Nach der Fertigstellung der Containerbrücke wird das Areal authentisch ausgestaltet.

78 PAPP-BETON

Enno Born demonstriert, wie die perfekt anmutende Beton-Stützwand gelingt.

TEST

82 THÜRINGENS SPUTNIK

Piko traut sich: Von der 83¹⁰ erscheint erstmals ein Großserienmodell in H0.

85 KOMPAKTE POLIN

Weitere Piko-Neuheit: die Güterzug-E-Lok ET21 unserer östlichen Nachbarn in 1:87.

86 VIERACHSIGE SPROTTE

Mit der Vossloh G1000 von ESU erscheint eine der Loks aus Kiel in H0.

PROBEFAHRT

88 LOCO DA MANOVRA

Von Piko kommt die dieselelektrische Italienerin D.141 im Maßstab 1:87.

89 OSTSEE-TRAUM-EXPRESS

Überarbeitete DB-Schnellzugwagen von L.S.Models als „Ostsee-Express“ in H0.

90 AUF GANZ SCHMALER SPUR

Nm-Überraschung: Meterspur-Sortiment nach Harz- und „Molli“-Vorbildern von Lemiso.

90 NEU MOTORISIERT

Kres überarbeitete seinen VT135 in 1:120 mit neuem Motor und Getriebe grundlegend.



78 Beton, aber richtig

Mit den richtigen Tricks wird aus einer Betonwand ein grandioser Blickfang.

SZENE

92 ALLES, WAS MAN BRAUCHT (TEIL 1)

Wolfgang Hoffmeister baute 30 Jahre an seiner Anlage. Nun ist sie (fast) fertig.

98 KLEINBAHN ADE

Der Traditionshersteller aus Österreich schließt endgültig seine Pforten.

102 MODELLBAHN ALS MEDIZIN

Der MEC Oranienburg schuf auf Wunsch einer Palliativstation eine besondere TT-Anlage.

AUSSERDEM

36 BUCHTIPPS

44 BAHNPOST

106 BDEF & SMV

108 MODELLBAHN AKTUELL

113 IMPRESSUM

114 VORSCHAU



92 Raum perfekt gefüllt

Hauptbahn kreuzt Nebenbahn: Diese Heimanlage lebt von dichten Szenerien.

Insbesondere am 7. Februar 2021 sorgte der Wintereinbruch in weiten Teilen Nordrhein-Westfalens für massive Ausfälle im Bahnverkehr. Erst am Nachmittag des 8. Februar wurde der Verkehr stufenweise wieder aufgenommen. So pendelte der RRX wieder zwischen Dortmund und Hamm (hier 462 056 bei Nordböge auf dem Weg nach Hamm)

FOTO: MARKUS BEHRLA

BAHNWINTER 2021

Alle reden vom Wetter

Ein massiver Wintereinbruch brachte den Bahnverkehr im Norden und der Mitte Deutschlands ab dem 6. Februar 2021 durcheinander. Die DBAG hatte den Schienenverkehr in Erwartung des Tiefs „Tristan“, das zweistellige Minusgrade und starke Schneefälle mit sich brachte, teilweise eingestellt. Betroffen waren neben Hamburg und Berlin auch Niedersachsen und Teile Nordrhein-Westfalens.

Die DB AG stellte nach eigenen Angaben mehr als ein Dutzend Aufenthaltzüge in den Bahnhöfen bereit, um Reisenden trotz ausgefallener Fahrten warme Aufenthaltsmöglichkeiten zu bieten. Oberstes Ziel sei es gewesen, witterungs-

bedingte Störungen zu vermeiden, um keine Fahrgäste bei Minus-Temperaturen aus liegengebliebenen Zügen evakuieren zu müssen, erklärte die DBAG.

Nach Angaben des Staatskonzerns waren bundesweit mehrere 1000 Mitarbeiter rund um die Uhr im Einsatz. Mehr als 22 000 Mal seien Schneeräumkräfte in die Bahnhöfe ausgerückt. Auf einigen Strecken in Niedersachsen war eine Schneeschleuder im Einsatz, um zugeschnete Abschnitte wieder befahrbar zu machen.

Der Bahnbetrieb normalisierte sich erst im Laufe der folgenden Woche wieder. Noch am Donnerstag, den 11. Februar kam

es zu einzelnen Zugausfällen und Verspätungen.

Der Fahrgastverband Pro Bahn zeigte Verständnis für die harten Maßnahmen der DBAG, kritisierte aber insbesondere die schwache Information der Fahrgäste. Auch der Verband NEE (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen) kritisiert den Winterdienst der DBAG während des jüngsten Wintereinbruchs. Neben zu geringer personeller und technischer Kapazitäten bemängelte der VEE auch eine mangelnde Koordination des laufenden Betriebs. Bei 33 000 Schienenkilometern und 61 000 Weichen könnten auch Tausende Mitarbeitende zu wenig sein, hieß es.



FOTO: ANDREAS KRAUSE

Viel zu tun gab es auch für den Winterdienst der Harzer Schmalspurbahnen (HSB). 199 012 (Ex-Kö 4113 der DR) schob am 8. Februar 2021 bei Wernigerode-Westerntor eine Schneeschleuder durch die weiße Pracht.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

V 270.10 der SGL ist aktuell als Bereitschaftslok für die Schneeräumdienste der DB Netz in Lichtenfels stationiert, hier am 18. Januar auf dem Rückweg aus dem Allgäu. Anfang Februar ging es weiter in den Norden.

JENSEITS DES TELLERRANDS



Stefan Alkofer

Umzugsbedingt ermittelte ich die Messwerte der Testkandidaten dieses Monats bei mir zuhause. Unsere Testanlage ist nach dem Standortwechsel nach München noch nicht wieder in Betrieb.

Im Gepäck hatte ich vier H0-Lokomotiven, drei aus Sonneberg, eine aus Neu-Ulm. Dankenswerterweise waren alle vier digitale Soundmodelle und sie bescherten mir einige schöne Abende. Es ist doch etwas anderes, ob man ein Fahrzeug unter professionell nüchternen Bedingungen am Arbeitsplatz in Augenschein nimmt, oder in der Freizeit mal wieder Modellbahner sein darf.

Zugegeben, eine polnische E-Lok oder eine italienische Diesellok stehen bei mir nicht an oberster Stelle des Wunschzettels. Dennoch begeisterten mich die Modelle aufgrund der detaillierten Umsetzung der Vorbilder im Maßstab 1:87, gepaart mit fantastischen Fahreigenschaften und vielen digitalen Features – Modellbahnerherz, was begehrt Du mehr?

Ich bin bekennender Lustkäufer, mir sind Epochen relativ egal. Bei mir fährt, was gefällt. Mit einigen meiner Modell-Loks hatte ich als Redakteur im Heft zu tun, durfte im Führerstand des Vorbilds mitfahren oder eine Titelgeschichte schreiben. Manches Modell besitze ich, weil mich das Original technisch fasziniert. Jetzt könnten noch neue Kriterien hinzukommen: Lokomotiven fremder Bahnen, die kleine Meisterwerke sind und bei denen ich mich ertappe, Freude an italienischem oder polnischem Rangierfunk zu haben.

Die Schienenwelt ist so bunt, vielfältig und spannend, in Vorbild und Modell. Man muss nur alle Sinne schärfen und dankbar sein, daran teilhaben zu dürfen, sei es in 1:1 oder einer beliebigen Verkleinerung.



FOTO: BODO SCHULZ

Das traditionsreiche Werk Hennigsdorf muss Alstom aus kartellrechtlichen Gründen verkaufen. Mit dem tschechischen Fahrzeugbauer Škoda Transportation steht bereits ein Interessent bereit. Am 5. Mai 2011 warteten in Hennigsdorf eine ganze Reihe Talent 2-Triebwagen für die DBAG auf ihre Zulassung durch das EBA.

ALSTOM/BOMBARDIER

Übernahme abgeschlossen

Der französische Schienenfahrzeugbauer Alstom schloss am 29. Januar 2021 die Übernahme des Konkurrenten Bombardier Transportation ab. Der Konzern wurde so über Nacht zum weltweit zweitgrößten Unternehmen der Branche hinter dem chinesischen Giganten CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation). Durch die rund 5,3 Milliarden Euro teure Übernahme entsteht ein Konzern mit einem

Umsatz von 15,7 Milliarden Euro und einem Auftragsbestand von 71,1 Milliarden Euro. Alstom beschäftigt nun rund 75 000 Mitarbeiter in 70 Ländern. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in Saint-Ouen in der Nähe von Paris.

Unterdessen verhandelt der tschechische Konzern Škoda Transportation über den Kauf des Werks Reichshoffen im Elsass, um es als Westeuropa-Stützpunkt zu nutzen.



FOTO: MARKUS STRAESSE

Die Relikte der Ferrovia Mesolcina (Bellinzona – Mesocco) sind in Gefahr. Eine Sammlung erhaltenswerter Meterspurfahrzeuge der Bahn wurde bislang von einem Verein im ehemaligen Depot in Grono verwahrt. Ursprünglich war eine Präsentation der Fahrzeuge geplant. Da das Depot nun aus bau- und feuerpolizeilichen Gründen geräumt werden muss, steht die ganze Sammlung zum Verkauf. Auch die Verschrottung einzelner Fahrzeuge ist denkbar.



FOTO: ROLAND WIRTZ

Formsignal-Idylle an der künftigen Ausbaustrecke „ABS 38“ München–Mühldorf–Freilassing: Am 7. Juni 2019 verlässt 628423 auf dem Weg nach Salzburg den Bahnhof Garching (Alz).

LINIENSTERN MÜHLDOF AUSGESCHRIEBEN

Langsamer Wandel in Oberbayern

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) eröffnete im Februar 2021 das Wettbewerbsverfahren für den Regionalverkehr im Liniennetz Mühldorf. Vorgesehen ist eine Ausgestaltung als Nettovertrag, wonach das Verkehrsunternehmen das Risiko der Entwicklung der Fahrgeleinnahmen tragen müsste. Das Netz umfasst sämtliche nicht elektrifizierte Strecken in Südostbayern inklusive der Gäubodenbahn Bogen–Straubing–Neufahrn. Aktuell werden die Strecken von der Südostbayernbahn (SOB), einer Tochter der DBAG, betrieben.

Der neue Verkehrsvertrag wird einige Neuerungen enthalten. Die Züge sollen im gesamten Netz weiterhin überwiegend im Stundentakt verkehren; lediglich zwischen Hörpolding und Garching (Alz)

ist infrastrukturbedingt ein Zweistundentakt vorgesehen. Zwischen Passau und Mühldorf sowie Burghausen und Mühldorf werden emissionsfreie Neufahrzeuge mit Brennstoffzellen-Antrieb gefordert. Eine Wasserstofftankstelle für die voraussichtlich rund zehn Züge ist in Mühldorf geplant. Für die Strecke Mühldorf–München sind klimatisierte lokbespannte Doppelstockzüge mit hoher Kapazität ab einem Wagenbaujahr 1994 sowie Neufahrzeuge zugelassen. Auf der Gäubodenbahn (Landshut–Neufahrn–Straubing–Bogen) sind abweichend von den übrigen Strecken auch nicht klimatisierte Fahrzeuge mit Hocheinstiegen zulässig.

Die Vertragslaufzeit beginnt im Dezember 2024, sie endet im Dezember 2032. Die BEG entschied sich damit für eine

relativ kurze Vertragslaufzeit von nur acht Jahren. Der Grund dafür liegt in teils umfangreichen Umbauten der Schieneninfrastruktur, die für die kommenden Jahre geplant sind. Allen voran steht der geplante Ausbau der Strecke (München–) Markt Schwaben–Mühldorf–Freilassing (–Salzburg). Dieser Abschnitt wird im Rahmen des Projektes „ABS 38 Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing“ der DB Netz AG ebenso elektrifiziert wie die Strecke Mühldorf–Burghausen. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs wird Anfang der 2030er-Jahre gerechnet. Dann sollen im Rahmen eines weiteren Verkehrsvertrags Fahrzeuge mit Elektroantrieb eingesetzt werden.

Der ausgeschriebene Verkehrsvertrag gliedert sich vor diesem Hintergrund in drei Betriebsstufen, die mit dem schrittweisen Ausbau der Infrastruktur im Ausschreibungsgebiet zusammenhängen:

In der zweiten Betriebsstufe entfallen voraussichtlich ab Dezember 2026 die Verkehrsleistungen des „Filzenexpress“ von Grafing Bahnhof nach Wasserburg, da diese Strecke nach abgeschlossener Elektrifizierung in das Netz der Münchner S-Bahn integriert werden soll.

In der dritten Betriebsstufe ab voraussichtlich Ende 2028 wird das Angebot der Gäubodenbahn von Bogen über Straubing nach Neufahrn zweistündlich bis Landshut verlängert. Grund dafür ist die Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München; sie macht eine Neuordnung des Regionalzugangebots auf der Strecke München–Landshut–Neufahrn–Regensburg erforderlich.

ZWISCHENHALT

Die Regionalregierung von Oberbayern präsentierte Ende Januar 2021 das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens für den Zulauf zum Brenner-Basistunnel. Die DBAG wird die vier übrig gebliebenen Trassen nun evaluieren und in der weiteren Planung berücksichtigen. Die Raumordnung findet damit Eingang in das Trassenauswahlverfahren.

Der Bahnbetrieb in Wales ist seit Februar 2021 wieder komplett in

Staatsbesitz. Als letztes Unternehmen des Personenverkehrs ging Wales & Borders am 7. Februar 2021 in den Besitz der öffentlichen Hand über.

Das EVU „agilis“ mit Sitz in Regensburg bleibt auch weiterhin der Betreiber des E-Netz „Regensburg mit Donautalbahn“, das neben der Donautalbahn Ulm–Ingolstadt–Regensburg auch die Strecke Nürnberg–Regensburg–Plattling umfasst. Der neue Verkehrsvertrag beginnt in zwei Stufen ab

Dezember 2022. Er endet im Dezember 2036. Bisher setzt „agilis“ auf den Strecken Elektrotriebwagen des Typs Alstom Coradia Continental ein.

Der Lokvermieter Railpool übernimmt zum 1. März 2021 den Hamburger Lokomotiv-Instandhalter Ajax Loktechnik. Das Werk ist bereits der zweite Standort des Vermieters an der wichtigen Schienendrehscheibe Hamburg. Beide Werkstätten sind auch für externe Kunden zugänglich.



Ein Bild aus besseren Tagen: Am 23. April 2019 war 120 202 mit dem RE1 bei Schwaan Süd auf dem Weg von Rostock nach Hamburg.

DB REGIO NORDOST

Abschied von der 120.2

□ Nachdem die DBAG ihre Drehstrom-Loks der Baureihe 120 bereits im Juli 2020 aus dem Fernverkehrsdienst verabschiedete (siehe MEB 9/20) stellte nun auch die Konzerntochter DB Regio Nordost ihre Maschinen der Baureihe 120.2 ab.

Als letzte Exemplare dieser Umbauvariante schieden im Dezember 2020 die in Rostock beheimateten Loks 120 202 und 203 (120 129 und 107) aus dem aktiven Dienst. Die DBAG hatte ab 2007 insgesamt acht Maschinen der Baureihe 120 mit einem

Nahverkehrspaket versehen. In ihrem letzten Einsatzgebiet vor den Zügen des „Hanse-Express“ zwischen Rostock, Schwerin und Hamburg (RE 1) wurden die Loks von Maschinen der Baureihe 182 abgelöst.

ALLIANZ PRO SCHIENE

Grafik des Monats

□ Der öffentliche Personennahverkehr leidet immer stärker unter finanziellen Nachteilen gegenüber dem Auto. So müssen Berufspendler für Nahverkehrsfahrten mit der Bahn seit 2015 rund 16 Prozent mehr bezahlen. Autofahrten verteuerten sich dagegen nur um vier Prozent. Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege sieht dringenden Handlungsbedarf für die Politik: „Es ist nicht hinnehmbar, dass die Kosten für den klimafreundlichen Nahverkehr auf der Schiene stärker zunehmen als die für den motorisierten Individualverkehr mit seiner hohen Belastung der Umwelt und der Gesellschaft insgesamt.“



**BR 41 der DB
Altbaukessel
mit geschweißtem
2'2' T 34-Tender**



**WEINERT
MODELLBAU**

Neusilber-Radsätze RP25, fine25, NEM | geätzter durchbrochener Barrenrahmen | Faulhaber Motor

Mittelwendung 7 | 28844 Weyhe-Dreye | weinert-modellbau.de | mein-gleis.de

FRAGEZEICHEN

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



FOTO: DR. KLAUS-PETER LORENZ

□ Lange Jahre stand das Bahnhofsgebäude bei Kilometer 251 an der Strecke Bebra–Baunatal-Guntershausen leer. Nun gönnte sich die nordhessische Gemeinde mit der Umgestaltung des Bahnhofsareals ein neues Aushängeschild. Derzeit läuft noch der Innenausbau, im Frühjahr sollen die bisherigen Parkplätze aufwendig umgestaltet werden. Als Mieter konnten bereits ein Versicherungsbüro, die bekannte ortsansässige Bäckerei Most und ein Steuerbüro gewonnen werden. Wir möchten von Ihnen wissen, wie dieser heute zum Haltepunkt herabgestufte Bahnhof heißt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 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 Februarheft lautete: „Norwegen“. Gewonnen haben: Bieber, Klaus, 64720 Michelstadt; Kaphengst, Peter, 28237 Bremen; Schwudke, Wilfried, 26345 Bockhorn; Schlicht, Susanne, 41844 Wegberg; Reinartz, Adelheid, 41517 Grevenbroich; Göldner, Joachim, 08523 Plauen; Kerch, Manfred, 67663 Kaiserslautern; Mittenzwei, Denny, 08209 Auerbach; von Greiffenkrantz, Axel, 28237 Bremen; Harrius, Hildegard, 22929 Hamfelde; Lutz, Horst, 84051 Mirskofen; Knippel, Torsten, 18106 Rostock; Huber, Hans Jürgen, 86154 Augsburg; Zen, Michael, 07552 Gera; Schweers, Ulrich, 50321 Brühl; Sprewitz, Waltraud, 15732 Schulzendorf; Christ, Michael, 12681 Berlin; Möger, Renate, A-5161; Elixhausen, Ehlers, Hans-Jürgen, 31275 Lehrte; Allmanritter, Wolfgang, 56564 Neuwied.



FOTO: CHRISTOPH GRIMM

Der historische Bahnhof Deinste verfügt nicht nur über ein voll funktionsfähiges Stellwerk, dort gibt es auch das deutsche Feldbahnmuseum und ein historisches Bahnhofscafé zu entdecken. Auhagen setzte dem Bahnhof zudem mit einem Bausatz in 1:87 ein Denkmal. Am 4. Februar 2021 legte VT 796 828 auf einer Inspektionsfahrt einen Betriebshalt ein.

EVB-MOOREXPRESS

Hoffen auf die neue Saison

□ Seit dem Jahr 2000 betreiben die Eisenbahnen und Verkehrsbetrieb Elbe-Weser (EVB) den Ausflugszug „Moorexpress“ zwischen Stade, Bremervörde, Gnarrenburg und Osterholz-Scharmbeck in Niedersachsen. Die Fahrten werden im Zweizugbetrieb von Uerdinger Schienenbussen (Baureihe 796) durchgeführt. Die Fahrsaison läuft normalerweise von Mai bis Oktober, 2020 entfiel sie jedoch wegen der Corona-Krise weitgehend.

Dennoch kann die EVB auf die Unterstützung der Anliegergemeinden zählen. Diese sind auch bereit, in eine verbesserte Infrastruktur zu investieren. So sollen auf dem Ostast zahlreiche Haltepunkte erneuert werden. Auf dem Westast von Bremervörde

nach Osterholz-Scharmbeck entsteht sogar ein neuer Halt in Oerel Süd. Die EVB wird dort mit zusätzlicher Hilfe des Landes Niedersachsen auch die Strecke sanieren: Im Frühjahr will man bei Wörpswede die Gleise erneuern, dabei wird auch die alte Ladestraße in Wörpswede für potenzielle Güterverkehrskunden hergerichtet.

Mittelfristig möchten die Anrainer auf der Strecke einen regelmäßigen SPNV einrichten, die endgültige Entscheidung liegt jedoch beim Land Niedersachsen. Wann der Fahrbetrieb des Moorexpress tatsächlich wieder aufgenommen werden kann, hängt von der Entwicklung der Pandemie ab. Aktuell hofft man auf einen Start im Juni 2021.

NEUE STUDIE DES DLR

ÖPNV als Krisen-Verlierer

□ Der öffentliche Personenverkehr zählt zu den großen Verlierern in der Corona-Krise. Die DBAG beförderte über die Weihnachtsfeiertage 2020 nur rund 700 000 Fernverkehrs-Fahrgäste. Im Vorjahr hatte das Unternehmen noch rund 2,8 Millionen Weihnachtsreisende in seinen Fernverkehrszügen begrüßt. Zudem weist eine

Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) einen deutlichen Trend zum Individualverkehr aus: So hätten sich bei der Wahl der Verkehrsmittel „neue Routinen“ zum Nachteil von Bus und Bahn gebildet. Das ist ein folgeschwerer Rückschritt im Hinblick auf die Bewältigung der Klimakrise. Pendler steigen demzufolge im-

mer mehr auf das Auto um. So ermittelte die Beratungsgesellschaft „PwC Strategy“, dass 31 Prozent der Bundesbürger künftig ihr Auto wieder mehr als vor der Krise nutzen wollen. Lediglich 24 Prozent der Befragten wollen weniger auf das Auto zurückgreifen. 33 Prozent bevorzugen das Fahrrad.

LAPPWALDBAHN (LWC)

Flottenerneuerung angelaufen

□ Die Lappwaldbahn (LWC) übernimmt zwei neue Lokomotiven des Typs Eurodual aus dem Hause Stadler (Baureihe 159). Die Loks stammen aus den Beständen des Lokvermieters European Loc Pool AG. Die Sechschacher zählen mit einer Länge über Puffer von 23 Metern zu den größten einteiligen Lokomotiven in Deutschland. Mit einer Dauerleistung von 6150 kW im elektrischen Teil und 2800 kW im Dieselbetrieb können sie über große Entfernungen auch auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt werden. Langfristig sollen sie bei der LWC die Dieselloks der Baureihen 218 und 225 ersetzen.



Am 5. Januar 2021 präsentierte sich der Lappwaldbahn-Neuzugang 159 219 in Großkorbetha dem Fotografen. Der seitliche Aufkleber verrät, dass die Lok derzeit vornehmlich für die HSL zum Einsatz kommt.



■ Ersatzverkehre sind ein lukratives Geschäft für Anbieter wie Tobias Richters Train Rental International (TRI). Dies beweisen nicht zuletzt zahlreiche Neuzugänge wie diese n-Wagen, die nach ihrer Revision die Flotte der TRI bereichern. Am 21. Januar 2021 überführte 110 428 die neuesten Mitglieder der TRI-Familie von Delitzsch nach Düsseldorf. Die Aufnahme entstand bei Nordbögge.

10
JAHRE

exPRESSzugreisen 2021

Unsere Sonderfahrten – Ihr Eisenbahn-Erlebnis

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



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

18. September 2021

Gourmetfahrt durch das Elbtal

E-Lok 242 001-6



www.expresszugreisen.de



FOTO: MARK KOPKE

■ Nach wie vor kommt es zu Engpässen bei den Talent-Triebwagen des Gäu-Murr-Netzes. Dadurch fehlen immer wieder Fahrzeuge auf den Strecken von Stuttgart nach Gaildorf (West) und Schwäbisch Hall-Hessental. Konnten sich Eisenbahnfreunde im vergangenen Jahr auf der Murrbahn an einer Doppelstockgarnitur samt Zuglok der Baureihe 114 erfreuen, kommen aktuell Loks der Baureihe 111 zum Einsatz. War am 12. Januar 2021 noch 111 125 eingeteilt, übernahm am Folgetag 111 169 diese Aufgabe. Das Bild zeigt die Lok am 13. Januar 2021 mit RB 70662 Gaildorf (West) – Stuttgart Hbf bei Oppenweiler.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Die Bahnlogistik 24 übernimmt mit 120 102 und 119 zwei weitere Maschinen der Baureihe 120, nachdem bereits 120 201 und 205 für das Unternehmen fahren. Alle vier Loks sind im Besitz der Nürnberger Leasing. Kurz nach der Überführung beider Loks nach München am 8. Januar konnte 120 102 am 20. Januar 2021 bereits aus eigener Kraft die Fahrt nach Dresden antreten (hier bei Treuchtlingen).



FOTO: STEFEN SCHMIDT

■ Aktuell befinden sich bei der HVLE weitere Maschinen des Typs Stadler Eurodual (Baureihe 159) in Zulauf. In der zweiten Februarwoche absolvierten die beiden fabrikneuen Loks 159 004 und 005 eine Reihe von Testfahrten zwischen Zwickau und Hof. Am 10. Februar 2021 bespannten die beiden Sechssachser gemeinsam den DGZ 95317 nach Hof.



■ Während der Betrieb des Anbieters „Flixtrain“ ruht, ist 193 247 der European Locomotive Leasing (ELL) aktuell für die TX Logistik (TXL) im Einsatz. Am 27. Januar 2021 war die Lok bei Eisenach unterwegs.



FOTOS (2): SEBASTIAN WINTER

■ Die „DampfKulTour Leipzig“ erwarb Anfang des Jahres die seit 2014 in Heilbronn abgestellte E 44 137 (244 137). Die Railpool-Mietlok 155 060 brachte die stromabnehmerlose Oldtimerin am 6. Februar 2021 in ihre neue Heimat (hier bei der Durchfahrt in Eisenach).



So präsentierte sich 218497 am 10. Februar 2021 in der Montagehalle des Aw Cottbus nach dem Aufsetzen des Lokkastens auf die Drehgestelle.

des FZI-Standorts Cottbus als ICE-Instandhaltungswerk auf. Der von der Front zur Lokmitte verlaufende rote Zierstreifen zitiert das Design der DB-Fernverkehrs-

züge. Die in Schwarz gehaltene andere Lokhälfte soll mit ihrem rot lackierten Drehgestell an die ehemalige Dampflokaufarbeitung am Standort in Cottbus erinnern.

218497 weilte nach Fristablauf ihrer letzten Hauptuntersuchung vom 1. Juni 2012 seit dem 9. Juli 2020 zu ihrer neuerlichen Revision in der Instandhaltungsstufe (IS) 600 in Cottbus.

DB FAHRZEUGINSTANDHALTUNG COTTBUS

218497 wird Gewährleistungslok

Die zuletzt bei DB Regio in Kempten beheimatete 218497 erstrahlt in einem neuen Design. Die Maschine soll nach dem Absolvieren ihrer Hauptuntersuchung (HU) im Aw Cottbus als Gewährleistungslok für die DB Fahrzeuginstandhaltung (FZI) am diesem Standort dienen. Im

Rahmen eines Kreativwettbewerbs durften die Mitarbeiter der FZI Cottbus vom 26. Oktober bis 6. November 2020 ihre Designvorschläge einreichen. Eine der zahlreichen Einsendungen wurde schließlich als Vorlage für das neue Lokdesign ausgewählt. Der Entwurf greift die Zukunft

Kraftvolles Rangieren

mit
*Amazing
Amelie*

EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel

EXKLUSIVE NEUHEIT APRIL 2021

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.



EUROTRAIN®
EXKLUSIV

H0 Schwere Diesel-Rangierlokomotive Baureihe 291
Railsystems RP „Amazing Amelie“

H0 ~ mfx+ 164 mm RP VI

märklin

- Zentral eingebauter, geregelter Hochleistungsantrieb
- 4 Achsen über Kardanwellen angetrieben
- Haftreifen

- Neue Telex-Kupplung vorne und hinten
- Dreilicht-Spitzensignal digital schaltbar
- Umfangreiche Geräusch- und Digitalfunktionen

Art.-Nr. 37910
€ 329,99

■ Mit 152 169 präsentierte die DB AG jüngst einen weiteren Werbeträger in eigener Sache: Die Maschine bewirbt das „tf-Portal“, die interne Plattform für die Lokführer der DB AG.

Am 26. Januar 2021 war die Lok mit einem leeren Autozug von Seelze nach Aachen unterwegs. Gerade passiert sie Hamm-Lerche.

FOTO: MARKUS BEHRLA



FOTO: SVEN MOLLE



■ Immer wieder kommt 109 073 der Triangula-Logistik vor regulären Güterzügen zum Einsatz. Am 4. Februar 2021 verdingte sich die im Jahr 1975 gebaute E11 als Schiebelok für den DGS 44390 (Decin – Emleben). Als Zuglok fungierte mit 232 173 ebenfalls eine Lok der Triangula. 109 073 blieb bis Erfurt am Zug, dort übernahm die EBS-Lok 118 719 den Schiebedienst. Die E11 fuhr anschließend Lz zurück nach Dresden.

ZEITREISE

Vom Hauptbahnhof zum Parkplatz



FOTO: WOLFGANG LÖCKEL

Als 64 106 im Juli 1972 auf die Abfahrt wartet, halten einige Eilzugpaare bereits in Miltenberg-Nord statt am alten Hauptbahnhof.

□ Erstaunt waren die Besucher des heutigen Edeka-Marktes Stenger als ich ihnen das Foto von 64 106 zeigte. Ein Bahnhof auf dem Supermarkt-Parkplatz? Ja, seit 1876 diente das Gelände der Eisenbahn. Der Hauptbahnhof wurde bewusst so angelegt, dass

eine Verlängerung der Bahn mainaufwärts in Richtung Wertheim überhaupt nicht und eine Weiterführung nach Seckach nur mit Fahrtrichtungswechsel möglich war. Das hatte politische Gründe. Dass Miltenberg damit keine Bedeutung im Schienenverkehr



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Heute bedeckt ein Parkplatz die Fläche der früheren Gleisanlagen. Rechts ist das denkmalgeschützte Empfangsgebäude zu erkennen.

zukommen konnte, wurde billigend in Kauf genommen. 1977 wurde der bisherige Haltepunkt Miltenberg Nord als Ersatz ausgebaut. Bis 2001 diente der alte Bahnhof noch dem Güterverkehr. Das Empfangsgebäude steht heute unter Denkmalschutz.



WIR HABEN TRADITION MIT ZUKUNFT!

PIKO



Piko 71134

E-Lok 151 075-9, RAILPOOL,
Ep.VI „Zukunft mit Tradition“

189,99 €

Piko 71135

E-Lok 151 075-9, RAILPOOL,
Ep.VI „Zukunft mit Tradition“,
DC-Sound

279,99 €

Piko 71136

E-Lok 151 075-9, RAILPOOL,
Ep.VI „Zukunft mit Tradition“,
AC-Sound

289,99 €

**Exklusiv und limitiert
auf 500 Stück!**

**Auslieferung
Juli 2021**

**Jetzt bei Ihrem
w13plus-Händler
vorbestellen!**

Modell:

- exakte Ausführung der Lampen, Fenster, Puffer, Dachausrüstung und Gehäuseform
- Maschinenraumdurchblick
- feinste Lackierung und Bedruckung
- äußerst filigrane Stromabnehmer
- LED-Beleuchtung

- digital schaltbare Führerstands- und Maschinenraumbelichtung, sowie Anfahrampen mit der Fahrtrichtung wechselnde Schlusslichter
- starker fünfpolige PIKO Motor mit großen Schwungmassen
- digitale Schnittstelle PluX 22
- NEM-Schacht mit Kurzkupplungskulisse



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

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@modellbahnnecke.de
www.modellbahnnecke.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@modellbahnnecke.de
www.modellbahnnecke.de

Modellbahn Kramm

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

Modellbahn Raschka

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

Technische Modellspielwaren Lindenberg

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

Modellcenter Hünenbein

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 Merchweiler · 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



Die E04 führte meist ein Schattendasein unter den Vorkriegselektrolokomotiven. Die schnelle E18, die starke E94 oder die zahlreichen E44 stahlen ihr die Schau. Dennoch waren die zuverlässigen Fünfachser über Jahrzehnte in Ost und West unverzichtbar.

104017 mit N7519 von Essen Hbf nach Münster am 25. Januar 1979 in Wanne-Eickel Hbf.
Einen Monat später sollte sie sich für immer
aus dem Betriebsdienst verabschieden.

FOTO: MICHAEL JAEGERICHTER

Mauerblümchen



FOTOS (3): EISENBAHNSTIFTUNG

E0420 ist eben mit einem Schnellzug an Gleis 16 in München Hbf angekommen. Am anderen Zugende hat sogleich eine Dampflokomotive angekuppelt, welche die Weiterfahrt übernimmt. Als das Foto entstand, war die beeindruckende Münchner Haupthalle, die 16 Gleise überdeckt und von 1958 bis zum 1. August 1960 wiedererrichtet wurde, noch nicht fertig.

Rheine 11:16 Uhr, am Bahnsteig steht 104017 mit zwei Wagen: einem vierachsigen Umbauwagen und einem Silberling. Über Mesum, Emsdetten, Reckenfeld, Greven und Sprakel geht die Fahrt im Sommer 1978 nach Münster. 39 Kilometer lie-

gen vor dem N 7238. Um 11:48 Uhr soll der Zug die Universitätsstadt erreichen. Sechs Exemplare der Bundesbahn-104 verdingen sich im flachen Nordwesten der Republik ihr Gnadengut. Die in der DDR verbliebenen Exemplare der E04 sind zu diesem Zeitpunkt bereits aufs Abstellgleis ge-

rollt. Die Baureihe 104 sah schon bessere Zeiten. Die liegen aber Jahrzehnte zurück, als die E04 noch vor Schnellzügen glänzte und an Rekordfahrten beteiligt war.

Knappe 50 Jahre zuvor begann die Geschichte, die 1978 im Münsterland kurz vor ihrem Ende steht. Anfang der 1930er-Jahre wollte die DRG der Elektrifizierung einen neuen Schub verleihen. Unter anderem war geplant, auf der Strecke von Augsburg nach Stuttgart im Jahr 1933 den elektrischen Betrieb aufzunehmen. Dies veranlasste die DRG-Verantwortlichen, über die

Neue Elektro-Lokomotiven braucht das Land

Beschaffung neuer Lokomotiven nachzudenken. Ein Nachbau der Baureihen E17 und E16 schied aus. Außerdem sollten die Bestandslokomotiven besser nach ihrem Leistungsspektrum eingesetzt werden. So waren die E17 mit vier angetriebenen Achsen in Mitteldeutschland nicht ausgelastet und konnten in Süddeutschland oder Schlesien ihre Leistungsfähigkeit besser unter Beweis stellen. Für Mitteldeutschland sollte eine Lokomotive mit drei angetriebenen Radsätzen ausreichen. Der Plan, aus Kostengründen eine Lok zu beschaffen, die potentiell vier Fahrmotoren besäße aber anfangs nur mit dreien bestückt würde, um sie zu einem späteren Zeitpunkt bei Bedarf mit einem vierten Motor nachzurüsten, wurde diskutiert aber verworfen.

Am Ende lagen zwei Entwürfe auf dem Tisch: Siemens und Henschel schlugen ei-



E0407 des Bw Leipzig Hbf West ist im Jahr 1934 mit einem Personenzug bei Niemberg zwischen Köthen und Halle unterwegs.



E 1613 und vermeintlich E0408 überqueren am 14. September 1938 mit D8 einen Nebenfluss der Tiroler Ache bei Übersee an der Strecke von Salzburg nach Rosenheim. Carl Bellingrodt irrt jedoch vermutlich bei seinen Notizen zur E0408. Sie ging nach ihrer Anlieferung im Mai 1933 zum Bw Leipzig Hbf West und verblieb bis 1945 ununterbrochen in Mitteldeutschland.

ne 1'Co1'-Bauart mit Tatzlagerantrieb vor; AEG entwickelte eine E-Lok mit derselben Achsfolge und Federtopfantrieb, der sich in der E17 bereits bei höheren Geschwindigkeiten bewährt hatte. Von ersterer entstanden drei Exemplare der Baureihe E05, vom AEG-Modell wurden zehn Exemplare bestellt, die künftige E04.

Mit der glücklosen Baureihe E05 war bewiesen, dass der Tatzlagerantrieb unter den damaligen Voraussetzungen für höhere Geschwindigkeiten nicht geeignet war.

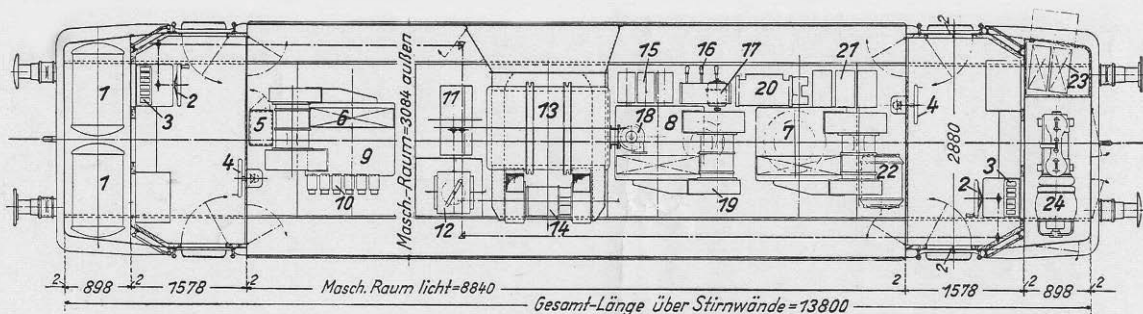
Die E04 hingegen zeigte ein gutes Fahrverhalten und erreichte bei Testfahrten zwischen München und Augsburg immerhin 151,5 km/h.

Gutmütig auch bei höheren Geschwindigkeiten

Den ersten zehn Exemplaren, die alle nach Mitteldeutschland gingen, folgte 1933 alsbald eine Nachbestellung weiterer zehn Lokomotiven, die vor allem zwi-

schen Augsburg und Nürnberg zur Verfügung stehen sollten. Schlussendlich gab es noch einen Auftrag über drei Fahrzeuge im Jahr 1934, die in München drei nach Stuttgart versetzte E17 ersetzen sollten. Die ersten zehn E04 waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h zugelassen. Bei den Nachbestellungen wurde die Getriebeübersetzung geändert und die Lokomotiven erreichten 130 km/h.

Bereits am 2. Dezember 1932 wurde E0401 als erste ihrer Art in Dessau abge-



Der Blick von oben zeigt die Anordnung der wichtigsten Bauteile in der E04. Gut zu erkennen ist der voluminöse Transformator, der auch für den unsymmetrischen Abstand der Triebachsen verantwortlich ist.

- 1 = Hauptluftbehälter
- 2 = Fahrschalter
- 3 = Meßinstrumente
- 4 = Handbremse
- 5 = Kleiderschrank
- 6 = Kommutatorklappe
- 7 = Fahrmotor 1

- 8 = Fahrmotor 2
- 9 = Fahrmotor 3
- 10 = Hilfsschütze
- 11 = Nockenschaltwerk
- 12 = Feinregler
- 13 = Transformator
- 14 = Transformatorlüfter

- 15 = Heizschütze
- 16 = Motortrennschalter
- 17 = Lichtgenerator
- 18 = Ölpumpe
- 19 = Motorlüfter
- 20 = Richtungswender
- 21 = Trennschütze

- 22 = Zusatztransformator
- 23 = Lichtbatterie
- 24 = Motorluftpumpe



FOTOS (3): HANS-JOACHIM LANGE

Eine filigrane Altbau-E-Lok vor wuchtigen Doppelstockwagen mit ihren glatten Außenflächen ergibt ein merkwürdiges Bild. Am 20. September 1979 hatte in Dessau Süd 204 001 des Bw Leipzig Hbf West mit P8214 (Leipzig – Dessau) einen fünfteiligen Gliederzug am Haken.

nommen und anschließend dem Bw Leipzig West zugeteilt. Bis Jahresende folgte noch E04 02. Ein halbes Jahr später waren acht Lokomotiven in Leipzig stationiert. Sie wurden umgehend vor Schnell- und Personenzügen auf die Strecke geschickt und übernahmen gelegentlich Leistungen vor Eilgüterzügen. Etwa ein Jahr später folgten noch E04 09 und 010 und zum Sommerfahrplan 1934 waren alle vorgesehenen E04 in Mitteldeutschland angekommen.

Bereits im Sommer 1934 besaß Leipzig zehn E04

Im Lauf der zweiten Jahreshälfte 1934 erhielt München die nachbestellten E04 011 bis 019. Wegen akuten Lokmangels ging E04 020 zunächst nach Leipzig, bevor sie 1935 nach Nürnberg umgesetzt

Wurden am 21. Mai 1989 um zehn nach vier: Dass die Leipziger DR-Museumslok E04 01 Auslauf erhielt, war ein seltenes Ereignis. Der Einsatz im S-Bahndienst mit ockerfarbenen Doppelstockwagen war beinahe sensationell. Auch die Fahrgäste dürften über das seltene Triebfahrzeug verwundert gewesen sein. Wie der Zugzielanzeiger verrät, ist der Zug auf dem Weg in die sächsische Messestadt.

wurde. Nachdem die ersten E 18 eingetroffen waren, konnte es sich Leipzig leisten, einige E04 nach Magdeburg abzugeben.



FOTO: JÖRG W. LEMPE

Die Münchner E04 11 bis 19 beförderten ab Dezember 1934 Schnell- und Personenzüge zwischen Augsburg und Donauwörth und nach Fertigstellung der Elektrifizierung weiter bis Nürnberg. Diese Erweiterung des elektrischen Netzes machte die Nachbestellung dreier weiterer E04 erforderlich, die schließlich bis Ende 1935 eintrafen. München gab seine E04 in der Folgezeit zum Teil nach Augsburg (E04 14 bis 16) und Nürnberg (E04 13, 17 bis 19) ab. Alle drei bayerischen Bw setzten ihre E04 überwiegend im Schnellzugdienst ein, bis immer mehr zulaufende E 18 sie aus diesen Plänen wieder verdrängten. Spätere Umverteilungen bescherten sowohl Treuchtlingen als auch Bamberg Loks der Baureihe E04. Der Zweite Weltkrieg hatte nochmals bedeutende Folgen für die Stationierungen der Loks. Im Tausch gegen E 18 erhielt das mitteldeutsche Netz weitere E04 aus dem Süden.

Als die letzten Bomben gefallen waren, standen in Mitteldeutschland neun einsatzfähige E04 und im Süden zwei. Rund um Leipzig und Halle begann zügig die Instandsetzung des elektrischen Netzes und mit den einsatzfähigen E04 wurde bereits Ende 1945 der Zugbetrieb wieder aufgenommen. Die beschädigten E04 09 und

204010 des Bw Magdeburg verlässt mit ihrem P3254 von Leipzig über Dessau nach Magdeburg am 3. September 1975 Dessau Hbf. Die dreiachsigen Rekowagen geben hinter einer zierlichen E04 ein passenderes Bild ab.

15 wurden eiligst in Dessau repariert und ab dem Jahresende von Leipzig aus vor die Züge gespannt. E04 23 befand sich nach der endgültigen Grenzziehung der Siegermächte ebenfalls auf sowjetisch besetztem Territorium. Sie wurde daraufhin nach Dessau zur Reparatur gebracht und anschließend von Weißenfels aus eingesetzt.

Die große Zäsur erfolgte am 29. März 1946: Die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) befahl die Einstellung des elektrischen Zugbetriebs. Der Befehl Nr. 95 vom 29. März 1946 forderte den Abbau der elektrifizierten Strecken sowie die Umstellung auf Dampfbetrieb. Die E-Triebfahrzeuge, abgesehen von einigen

Der elektrische Neustart hatte schon begonnen

abgestellten Schadloks, wurden, wie auch viele Anlagen zum elektrischen Eisenbahnbetrieb, als Reparationsleistungen in die Sowjetunion verbracht.

Im Jahr 1975 gelang Hans-Joachim Lange die stimmungsvolle Aufnahme des P3271 von Magdeburg über Dessau nach Halle auf der Wiesenbrücke. Am 8. April durfte 204014 (Bw Magdeburg) den Zug ziehen.



Die Tafel über dem Vorbau verrät's: E0401 ist am 9. März 1965, angesichts des Winterwetters kaum vorstellbar, während der Frühjahrsmesse in Leipzig im S-Bahneinsatz.





104019 vor N7231 von Münster nach Rheine in Mesum. Wie lange der Mann im Jahr 1978 auf seiner Kreidler Florett vor den geschlossenen Schranken warten musste, ist nicht bekannt.

Die sechs in den Westzonen verbliebenen E04 waren alle mehr oder weniger beschädigt. Sie wurden in den ersten

Nachkriegsjahren im AW München-Freimann wieder hergerichtet und kamen zunächst nach Nürnberg, bevor sie im Jahr

1950 nach München wechselten. Von München aus fuhren die zuverlässigen Renner vor Schnellzügen auf ihren angestammten Strecken überwiegend nach Regensburg und Nürnberg. Es gab aber auch E04-Leistungen ins Voralpenland, etwa nach Murnau oder Weilheim. Bis 1968 konnten sich die E04 in ihrer Münchner Nische behaupten, bevor sie 1968 zu ihrer letzten Umbeheimatung ins nordwestliche Deutschland antraten.

Die Lokomotiven kehren aus der Sowjetunion zurück

Die E04, welche in die SU verfrachtet wurden, kamen dort nicht zum Einsatz. Eine Umspurgang auf russische Breitspur wäre wohl zu aufwendig gewesen. Es wird vermutet, dass sie nicht weit hinter der polnisch-sowjetischen Grenze abgestellt waren, bis sich die DDR mit der Sowjetunion auf eine Rückführung der elektrischen Lokomotiven und Einrichtungen einigte.

E04 23 und E77 61 waren am 28. Juni 1952 die ersten beiden Lokomotiven, die zurückkehrten. Keine Maschine war nach mehr als sechs Jahren Standzeit ohne Pflege einsatzbereit.

Es vergingen noch einige Jahre, bis die E04, die zwischenzeitlich an diversen Or-



104017 vor dem N7238 nach Münster im Bahnhof Rheine. 1978 waren kurze Nahverkehrszüge das Gnadengnadenbrot der ehemaligen Schnellzugloks.

ten eingelagert wurden, wieder aufgearbeitet werden konnten. Zuvor musste schließlich noch die elektrische Infrastruktur wieder aufgebaut werden. Im RAW Dessau wurden 1956 die ersten neun Maschinen instand gesetzt und der Reichsbahn übergeben. Im Folgejahr kamen nochmals zwei Lokomotiven hinzu und mit E04 09 schien im Juli 1959 die Wiederaufarbeitung beendet. Der Bedarf an elektrischen Triebfahrzeugen bei der DR war jedoch groß. Den Reichsbahnern des Werkes Dessau gelang es, aus den beiden wegen zu großer Schäden ursprünglich nicht mehr für die Instandsetzung vorgesehenen Loks E04 05 und 11 betriebsfähige Fahrzeuge zu schaffen. Der Wiederaufbau entsprach beinahe einem Neubau, was sich in enormen Kos-

Auch wenn der Lokführer der 104020 selbst auf einem Oldtimer saß, traute er seinen Augen nicht, als am 13. Mai 1975 in Münster neben ihm der bekannte Lokführer Gerhard Moll mit seiner T3 zum Halten kam. 897159 befand sich auf dem Weg von Erndtebrück zum AW Lingen. Maschinenamt und Direktion hatten größte Bedenken, die 80 Jahre alte Lok über 300 Kilometer auf Hauptstrecken fahren zu lassen. Moll kam schließlich zwei Stunden vor Plan in Lingen an.



Der Pflegezustand von 104022, die am 7. August 1974 vor N7558 nach Haltern in Gleis 4 des Münsteraner Hauptbahnhofs steht, war sicherlich schon einmal besser.

ten niederschlug. Endgültig für den Betriebsdienst verloren waren nur die drei Lokomotiven E04 04, 12 und 13.

Die E04 kehrten bei der DR schließlich in ihr angestammtes Einsatzgebiet zurück. Sie beförderten überwiegend Schnell- so-

wie Eilgüterzüge und kamen auf beachtliche monatliche Laufleistungen. Der Zulauf neuer Lokomotiven der Baureihen E11/E42 verdrängte ab Mitte der 60er-Jahre die E04 zusehends aus den hochwertigen Leistungen. Spätestens nach der Um-



FOTOS (4): EISENBahnSTIFTUNG



104021 strebt in Mesum im Jahr 1978 mit einer unbekannten Schwesterlok als Lz 14505 Münster entgegen.

durchaus beliebt und aufgrund ihrer süd-deutschen Herkunft erhielten sie in dieser Zeit ihren Spitznamen „Knödellok“.

Als erste verabschiedete sich im Jahr 1977 E04 20. Sie wurde glücklicherweise umgehend zur Museumslok deklariert und blieb bis heute erhalten. Zwei Jahre später, im Februar 1979, erfolgte die z-Stellung der E04 17.

FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Ein Bild vom Endpunkt Essen Hbf darf nicht fehlen. Mit Zug P 7580 fährt 104018 am 19. Mai 1980 in den Bahnhof ein. Wenige Tage später endete der planmäßige Einsatz der 104 bei der DB. Nur die 018 blieb als letzte Lok ihrer Baureihe bis zum 22. Oktober 1981 in Betrieb.

zeichnung zur Baureihe 204 im Jahr 1968 begann der Stern der Lokomotive allerdings langsam zu sinken.

Der Unterhalt der betagten Lokomotiven wurde immer aufwendiger und teurer und der Zulauf von Neubaulokomotiven war groß genug, um auch die neu elektrifi-

Mitte der 1970er-Jahre rückte das Ende näher

zierten Strecken bedienen zu können. Am 25. November 1976 zog 204 005 mit dem P 3347 von Magdeburg über Dessau nach Leipzig den letzten planmäßigen mit E04 bespannten Zug der DR.

Zu behaupten, dass damals für die sechs Schwestern im Westen noch lange nicht Schluss gewesen sei, wäre übertrieben. Die DB-Maschinen befanden sich in ihrer letzten Einsatzphase. Mit ihrem Wechsel nach Osnabrück änderte sich auch deren Bau-reihenbezeichnung. In Nordrhein-Westfalen verkehrten nun Lokomotiven der Baureihe 104. Das relativ flache Terrain in der Region kam den 104 zupass und dem Bw Osnabrück bescherten die Lokomotiven Arbeit und eine Verlängerung der Daseinsberechtigung. Es war eine Win-win-Situation.

Anfangs zogen die sechs Lokomotiven leichte Schnell-, Eil- und Nahverkehrszüge. Wegen ihrer Zuverlässigkeit waren sie



FOTO: ULRICH BUDDE



FOTO: DIRK HÖLLERHAGE

104020 stand noch einige Jahre im Museumszugeinsatz, bevor sie in Frankfurt auf den Sockel gehoben wurde. Im Juli 1986 befördert sie bei Altena den historischen Rheingold-Zug.



E04 20 musste am 27. Mai 2020 nach 18 Jahren ihren Platz auf dem Frankfurter Podest verlassen und nach Koblenz umziehen.

Seit dem Sommerfahrplan 1979 verfügte Osnabrück nur mehr über vier E04, die in einem viertägigen Umlaufplan fuhren. Fiel eine der Loks aus, sprang meist eine 140 ein. Täglich kamen die Maschinen auf rund 350 Kilometer Laufleistung.

Das endgültige Ende kam schließlich relativ zügig: Im Januar 1980 hieß es für 104 019 Fristablauf. 104 022 wurde bereits vor Fristablauf im April desselben Jahres abgestellt. Ende April folgten noch 104 019 und 021. 104 022 stand noch betriebsfähig zur Verfügung, wurde aber nur gelegentlich zu Sonderzugeinsätzen genutzt. Vor 40 Jahren, am 30. Juli 1981, wurde auch sie schließlich ausgemustert.

Die letzte Vertreterin der Baureihe war 104 018. Sie erlitt im September 1980 einen Schaden am Feinregler, der in Freimann sogar noch repariert wurde. Bei einer Sonderzugfahrt mit dem historischen Rheingold-Zug von Osnabrück nach München im Oktober 1981 widerfuhr 104 018 ein Fahrmotorschaden. Sie wurde noch nach Freimann geschleppt, um eine mögliche Reparatur inklusive Fristverlängerung bis 1984 durchzuführen. Letztendlich wurde diese Maßnahme abgelehnt und die Maschine im Oktober 1981 z-gestellt.

Von den insgesamt 23 gebauten Lokomotiven überlebten glücklicherweise vier Exemplare bis heute: Der Thüringer Eisen-

bahnverein im Bw Weimar besitzt die äußerlich mustergültig gepflegte E04 11 und die Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e. V. bewahren E04 07 für die Zukunft.

Die beiden offiziellen Museumsmaschinen der Deutschen Bahn Stiftung sind E04 01, die ehemalige Traditionsmaschine der Reichsbahn, die am Leipziger Hauptbahnhof ausgestellt ist, sowie E04 20. Letztere ist eine ehemalige Osnabrücker Lok, welche jahrelang vor der DB Zentrale in Frankfurt/Main ausgestellt war. Letztes Jahr musste sie ihren Platz dort räumen. Sie zog nach Koblenz in den dortigen Standort des DB Museums um. □ *Stefan Alkofer*

A-Gleis mit Bettung



PIKO

- Exakt geformte Böschungen für perfekte Übergänge
- Neusilber-Vollprofilschienen
- 2,5 mm hohes Profil für neueste und ältere Modellbahnfahrzeuge
- Feindetaillierte Schwellen
- Realistische, scharfkantige Schotternachbildung und Farbgestaltung
- Qualitativ hochwertige Ausführung der Bettung mit hoher Lebensdauer und überzeugender Geräuschdämmung
- Dauerhaft im Programm



55432 PIKO A-Gleis mit Bettung, Übergangsgleis auf Fleischmann Profi 7,99 €***



55433 PIKO A-Gleis mit Bettung, Übergangsgleis auf ROCO geoLine 7,99 €***

* unverbindliche Preisempfehlung
** Roco und Fleischmann sind eingetragene Warenzeichen der Modelleisenbahn GmbH, Bergheim/A



f o YouTube
www.piko.de



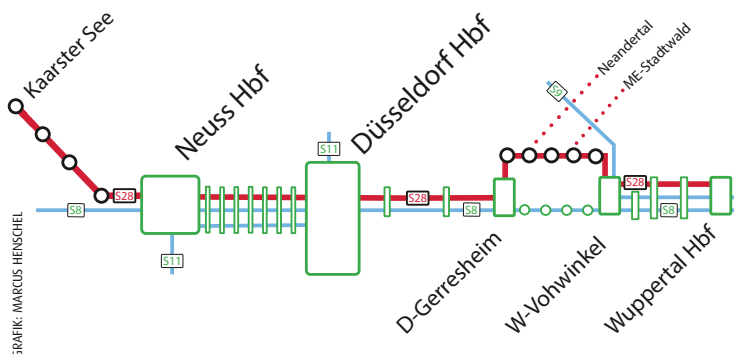
**Wechseln
leicht gemacht
das PIKO A-Gleis mit Bettung**



Eine tiefe Perspektive wählte der Fotograf, um am 10. Dezember 2020 VT 116 bei Erkrath-Nord am Rande des Neandertals aufzunehmen.

Der Haltepunkt Neanderthal liegt östlich von Düsseldorf an der Strecke nach Wuppertal. Wo einst die Überreste eines Urmenschen gefunden wurden, fahren heute exotische Dieseltriebwagen, die kurz vor dem Aussterben standen.

Fossile im Neanderthal



Die Streckenführung der S28 verläuft teilweise parallel zur S8 der S-Bahn Rhein-Ruhr. Zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Wuppertal-Vohwinkel werden die Züge über verschiedene Strecken geleitet.

Die Integral Verkehrstechnik AG aus Jenbach in Tirol entwickelte in den 1990er-Jahren ein modulares Gliederzugkonzept für die Wiener S-Bahn. Um die neuen Fahrzeuge auch an andere Bahnunternehmen zu verkaufen, waren von Anfang an verschiedene Antriebsarten geplant. Die Züge bestanden aus Trieb- und Laufwagen sowie „schwebenden“ Mittelteilen. Sie konnten in drei-, fünf-, sieben- oder maximal elfgliedrigen Einheiten konfiguriert werden.

Den ersten Auftrag erteilte schließlich die Bayerische Oberlandbahn (BOB). Das damals frisch gegründete Unternehmen bestellte 17 fünfteilige Dieseltriebzüge der Achsformel A'A'1'1'1'A' mit der Typenbezeichnung S5D95. Zwar gingen die Züge pünktlich mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1998 in Betrieb, doch von Beginn hatten die Fahrzeuge mit erheblichen technischen Problemen zu kämpfen. Schließlich zog der Hersteller im Jahr 2000 alle Züge vorübergehend aus dem Verkehr und unterzog sie einer Radikalkur. Die Schlagzeilen rund um die verpatzte Betriebseinführung verhinderten neue Aufträge für das ambitionierte Projekt. Der Hersteller gab Ende 2001 auf. Die Triebzüge dagegen versahen in den folgenden zwei Jahrzehnten zuverlässig ihren Dienst im bayerischen

Oberland, bis Mitte 2020 der Ersatz in Gestalt neuer Lint-Triebwagen anrückte (siehe MEB 6/19 und MEB 2/20).

Damit wäre die Geschichte der 17 Prototypen wohl zu Ende gewesen, hätte sich die Regiobahn nicht gerade auf der Suche nach Dieseltriebwagen mit hoher Fahrgastkapazität umgesehen. Das Unternehmen ist im Besitz der Städte Düsseldorf, Kaarst und Wuppertal sowie der Kreise Neuss und Mettmann. Es wurde 1992 aus einer Bürgerinitiative heraus gegründet, um den Betrieb der stilllegungsbedrohten Strecken Neuss–Kaarst und Düsseldorf–Mettmann–Dornap-Hahnenfurth von der DBAG zu übernehmen.

Beide Strecken hatten zuvor einen jahrzehntelangen Niedergang durchlebt. Die in den 1870er-Jahren durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft errichteten Verbindungen lagen stets abseits der großen Magistralen der Rhein-Ruhr-Region. Bis Mitte der 1990er-Jahre kamen dort Akku-Triebwagen der Baureihe 515 zum Einsatz. Deren Nachfolge trat später die Baureihe 628 an. Der Fahrplan war überschaubar und wies teilweise erhebliche Taktlücken auf. Aus Sicht der DBAG schien die Stilllegung der Strecken unabwendbar.

In letzter Minute wendete sich das Blatt: Nachdem die DBAG am 24. April 1998 (Kaarst–Neuss) und am 2. Januar 1999 (Düsseldorf–Mettmann) den Betrieb auf den Strecken eingestellt hatte, kam die Regiobahn zum Zug. Sofort starteten die Sanierungsarbeiten. In Mettmann entstand eine neue Servicestation, entlang der Gleise wurden neue Haltepunkte angelegt.

Bereits am 26. September 1999 startete die Regiobahn den Betrieb von Kaarst über Düsseldorf nach Mettmann. Die Verbindung wurde als Linie S28 in das Netz der S-Bahn Rhein-Ruhr integriert. Fuhren die acht Talent-Triebwagen (Baureihe 643) anfangs noch im Stundentakt, war nach einer Erneuerung der Signaltechnik, die teils noch aus Formsignalen bestand, ab Mai 2000 ein 20-Minuten-Takt möglich. 2003 wurde die Flotte wegen steigender Fahrgastzahlen um vier weitere Talent-Triebwagen erweitert. Fortan waren die Züge auch in Doppeltraktion unterwegs.

Schon 2009 war eine Verlängerung der S28 in östlicher Richtung bis Wuppertal angedacht. Parallel sollte die gesamte Strecke elektrifiziert werden. Doch obwohl man 2014 schließlich mit dem Um- und



Der Bahnhof Mettmann-Stadtwald ist der Betriebsmittelpunkt der Regiobahn, dort schließt sich östlich der Bahnsteige auch das Betriebs- und Werkstattgelände an (16. Dezember 2020).

Neubau der Verlängerung nach Wuppertal begann, verzögerten sich die Elektrifizierungsarbeiten immer weiter. Schließlich ging der Ostteil nach Wuppertal mit dem jüngsten Fahrplanwechsel im Dezember

Noch mindestens fünf Jahre ohne Strom

2020 ohne Oberleitung in Betrieb. Erst 2026 sollen die Züge auf der S28 elektrisch fahren. Zwei der zehn bereits für die Linie S28 bestellten dreiteiligen Elektrotriebzüge des Typs Flirt 3 von Stadler (429 008 und 011) verdingen sich bereits übergangswei-

se für Abellio auf der Linie S 2. Die Regiobahn indes wurde mit ihrem Wunsch, die bisherige Flotte aus Talent-Triebwagen zu erweitern und zugleich die Fahrgastkapazität ihrer Züge zu steigern, auf die Integrale der BOB aufmerksam. Diese Fünfteiler bieten rund 60 Prozent mehr Sitzplätze als die Zweiteiler der Baureihe 643.

Der Betriebsmittelpunkt der Regiobahn liegt auch künftig in Mettmann-Stadtwald. Dort ist neben einer Werkstatt auch die Verwaltung des Unternehmens untergebracht. Auf dem Werkstattgelände sind heute neben den Fahrzeugen der Regiobahn auch häufig die Lint-Triebwagen der



Die Tour de France 2017 startete in Düsseldorf, die erste Etappe führte durch das Neandertal. VT 2.39 und VT 2.42 der Bayernbahn kamen währenddessen als Verstärkerzüge für die Regiobahn zum Einsatz (hier am 18. Juli 2017 am Haltepunkt Neanderthal). Dabei hatten die eher schwachbrüstigen VT 2E allerdings alle Mühe den straffen Fahrplan einzuhalten.



Die Integrale sollen mittelfristig die Talent-Triebzüge der Baureihe 643 ersetzen. Am 19. Dezember 2020 kam es bei Dornap-Hahnenfurt zu einer Begegnung beider Fahrzeugtypen.

von Kaarst nach Viersen und darüber hinaus bis in die niederländische Grenzstadt Venlo diskutiert.

Bis zur mittlerweile für 2026 geplanten durchgehenden Elektrifizierung des Regio-bahn-Netzes sollen nun die Integrale die erwarteten Fahrgastzuwächse auf der verlängerten S 28 stemmen. Bis zur Inbetriebnahme aller Neuzugänge kommen die BOB-Veteranen im Mischbetrieb mit den Talent-Triebwagen zum Einsatz.

Während einige Fahrzeuge noch komplett im BOB-Design unterwegs sind, wurde mit VT103 bereits ein Exemplar mit einem grau lackierten Rahmen an das Regio-bahn-Design angepasst.

Wer den Integralen einen Besuch abstatten möchte, sollte bei einer Fahrt zwischen Düsseldorf und Wuppertal übrigens auch einen Zwischenstopp in Neanderthal einplanen. In unmittelbarer Nähe des Haltepunkts informiert dort das Neanderthal Museum über die Geschichte des „Homo Neanderthalensis“. □ *Marcus Henschel*

Nord WestBahn (NWB) zu Gast, die planmäßig zwischen Düsseldorf und Kleve zum Einsatz kommen.

Während die Regiobahn nach wie vor weite Teile der S 28-Infrastruktur selbst betreibt, fahren die Züge zwischen Neuss und Düsseldorf-Gerresheim sowie zwischen Wuppertal und dem Abzweig Dornap auf den Gleisen der DB Netz AG.

An mehreren Tagen in der Woche sind von Oberhausen-West kommend auf dem

Regiobahn-Abschnitt zwischen Gerresheim und Dornap-Hahnenfurt auch lange Kalkzüge von Thyssen-Krupp-Stahl unterwegs. Auch RheinCargo fährt das Kalkwerk am Bahnhof Dornap-Hahnenfurt an.

Die Eröffnung der Neu- und Ausbaustrecke und die geplante Elektrifizierung der eigenen Infrastruktur markieren noch lange nicht das Ende der Ambitionen der Regiobahn. Als nächstes Projekt wird bereits eine westliche Verlängerung der S 28



Auf einer Schulungsfahrt strebte VT 116 am 27. November 2020 auf dem Weg von Düsseldorf nach Mettmann bei Düsseldorf-Gerresheim dem nächsten Halt in Erkrath-Nord entgegen.

Rivarossi HR2718 Dampflokomotive BR 58 DB H0

UVP ²¹: 351,40 € (inkl. MwSt.)

Bei uns sparen Sie somit: 40 %

Artikel-Nr.: HR2718

Beispielartikel



Rivarossi®

weitere Artikel von Rivarossi

Hornby (bis 15.02.2021)

351,40 € ¹⁾

209,99 €

-40%

inkl. MwSt. und zzgl. Versand

Zeit bis zum nächsten Versand:

0 | 00 | 55 | 02

☒ Lok-Digitalisierung²⁾: 34,99 €

☒ mit Sound³⁾: 95,00 €

Gesamtpreis: 339,98 €

Stück:

-

1

+



In den Warenkorb



Sehr gut
4.93/5.00

Käuferschutz inklusive



Unsere starken
Partner



**Analoge Loks direkt Digital
oder wenn verfügbar mit Sound!**



www.ModellbahnUnion.com

Roco 74098 Personenwagenset Schnellzugwagen DB 2x H0

UVP ²¹: 99,90 € (inkl. MwSt.)

Bei uns sparen Sie somit: 20 %

Artikel-Nr.: Roco-74098



Beispielartikel



Achsenwechsel auf Wechselstrom (je nach Hersteller kostenpflichtig)
Einbau einer analogen Innenbeleuchtung nach Ihrer Vorgabe
Einbau einer digitalen Innenbeleuchtung nach Ihrer Vorgabe

Roco

weitere Artikel von Roco

Roco (bis 14.03.2021)

99,90 € ¹⁾

79,49 €

-20%

inkl. MwSt. und zzgl. Versand

Zeit bis zum nächsten Versand:

0 | 00 | 04 | 45

☒ Achsenwechsel auf Wechselstrom²⁾: 0,00 €

☒ Einbau Innenbeleuchtung für Gleichstrom³⁾: 60,00 €

LED white
LED warm white
LED gelb
LED goldweiss
LED Disco

☒ Digital für Innenbeleuchtung Gleichstrom³⁾: 30,00 €

Gesamtpreis: 169,49 €

Stück:

-

1

+



In den Warenkorb



Sehr gut
4.93/5.00

Käuferschutz inklusive



Unsere starken
Partner





Zu Beginn seiner beruflichen Eisenbahner-Karriere war Wolfgang Löckel auch auf Nahverkehrszügen als Zugführer im Einsatz.



Das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein und dessen Sonderzüge waren die zweite Heimat des Eisenbahners aus Leidenschaft.



1930 oder Neuzeit? Großen Wert legte Wolfgang Löckel auf Authentizität seiner Züge und Veranstaltungen, wie hier bei Filmaufnahmen 1991.

Am 19. Januar 2021 um 17 Uhr war Abfahrt. Unser Freund und Autor Wolfgang Löckel brach zu seiner letzten Reise auf.

Unerwarteter Abschied

Seit 2010 schreibe ich für den MEB. Noch nie fiel es mir jedoch so schwer, einen Artikel zu verfassen wie bei den nun folgenden Zeilen. Der unerwartete Tod Wolfgang Löckels ist nicht nur für mich ein herber Verlust.

Dabei kannte ich Wolfgang Löckel noch gar nicht so lange, wie viele andere Hobby-Kollegen, Eisenbahner und Freunde. Der ehemalige Herausgeber des MEB brachte ihn Anfang März 2016 mit in den Verlag und wir trafen uns zum gemeinsamen Abendessen im Gasthof Eberl in Hattenhofen.

Den umtriebigen Museumsbahner der ersten Stunde und langjährigen 2. Vorsitzenden des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein verstand ich von der ersten Sekunde an bestens.

Seine Stimme kannte ich schon von den prägnanten Durchsagen in den Fernverkehrszügen der Deutschen Bahn, doch den Eisenbahner dahinter durfte ich erst

damals persönlich kennen lernen. Was folgte, waren zahlreiche gegenseitige Besuche und ungezählte Telefonate meist zu später Stunde über alle möglichen The-



Diese Aufnahme ist nicht bei einer Museumsbahn entstanden, sondern noch bei der echten Bundesbahn, die Wolfgang Löckel (erster von links) schon damals für Inszenierungen nutzte. Ähnliche Szenen wurden jüngst im Museumsbahnhof Seebrugg nachgestellt.



Bis zur Pensionierung war Wolfgang Löckel bei DB-Fernverkehr im Einsatz. Seine leidenschaftlichen Durchsagen bleiben unvergessen.

men, nicht nur aus dem Eisenbahnbereich. Wolfgang Löckel wusste einfach zu allen Themen und zu allen Problemen eine Lösung, einen Lösungsansatz oder zumindest jemanden, der weiterhelfen konnte. Wir sprachen im Verlag schon von „löckeln“ statt „googeln“, weil ein Anruf in Ladenburg immer viel erfolgreicher war als stundenlanges Suchen im Internet. Als ich nach einer schweren Vereinskrise 2018 den ersten Vorsitz des Vereins UEF Lokalbahn Amstetten – Gerstetten übernahm, war er es, der mich dazu ermutigte und fortan in allen Dingen beriet, unterstützte, Kontakte herstellte oder einfach nur zuhörte.



Als ab 1985 wieder Dampfzüge auf DB-Gleisen verkehrten, war Wolfgang Löckel oft für die Zugzusammenstellung zuständig, wie man auf diesem Foto unschwer feststellen kann.

Vier Monate dauerte es, bis der Zugbetrieb bei der Lokalbahn wieder aufgenommen werden konnte. An der Beseitigung fast aller Probleme war mein Berater in Ladenburg in irgendeiner Weise beteiligt. Auch in der Folgezeit stand er für alles zur

Präsentieren der schönen Eisenbahn von früher

Verfügung. Seiner großen Leidenschaft für authentische und museumsgerechte Zugarnituren folgend, die er auch bei der Deutschen Bundesbahn im Jubiläumsjahr 1985 und im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein bewies, erstellte er ein Fahrzeugkonzept für die Lokalbahn. Für die richtige Beschriftung und Lackierung der



Abseits der Schiene hatte Wolfgang kuriose Gefährte im Einsatz. Hier seine Dienstente im unverwechselbaren „Löckel-Design“.



Hier war er über 40 Jahre zu Hause: Der Bhf. Ladenburg an der Main-Neckar-Bahn war Ziel vieler Eisenbahnfreunde und Sonderzüge. Doch auch der planmäßige Zugverkehr war immer interessant.



Die authentische Beschriftung und Lackierung von Museumsbahnfahrzeugen war eine Leidenschaft von Wolfgang Löckel. Das Bild zeigt eine Donnerbüchse bei der UEF-Lokalbahn Amstetten – Gerstetten, die unter seiner fachlichen Beratung restauriert wurde.

FOTOS (3): WOLFGANG LÖCKEL



Zwei Freunde auf Entdeckungstour: Wolfgang Löckel und Helmut Röth besichtigen nochmals den Bhf. Gottenheim am Kaiserstuhl vor der Elektrifizierung und der grundlegenden Modernisierung.

ersten Waggon stand er immer zur Verfügung. Unter Zuhilfenahme historischer Fotos, die er als Botschafter der „Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt“ nach dem Tod der Fotografen nicht selten vor der Entsorgung bewahren konnte, hatte er immer

Wertvolle Bildarchive der Nachwelt erhalten

Belege für das ursprüngliche Aussehen parat.

Wir waren gerade abends beim Lackieren eines Waggon nach seinen Vorgaben. Während mein Kollege die Spritzpistole reinigte, machte ich noch schnell drei Fotos des Ergebnisses, die ich später meinem Freund Wolfi mailen wollte, als das Telefon



Symbolisch für seine Herzlichkeit soll diese Aufnahme aus dem Jahr 2016 hier stehen, die bei einer seiner Herbstsonderfahrten entstand.

lingelte und mich der Anruf von Georg „Schorsch“ Mürb erreichte. Er überbrachte mir die entsetzliche Nachricht, dass unser Freund ins Krankenhaus gebracht worden sei. Die Diagnose war schrecklich und es gab kaum Hoffnung auf eine vollständige Genesung.

Es war der erste Tag des neuen Jahres. Nach dem Katastrophenjahr 2020 sollte doch alles besser werden, doch weit gefehlt. Am 19. Januar verständigte mich Charlie Müller, dass Wolfgang's langjährige Freundin ins Krankenhaus gerufen wurde. Kurz nach unserem Telefonat folgte die traurige

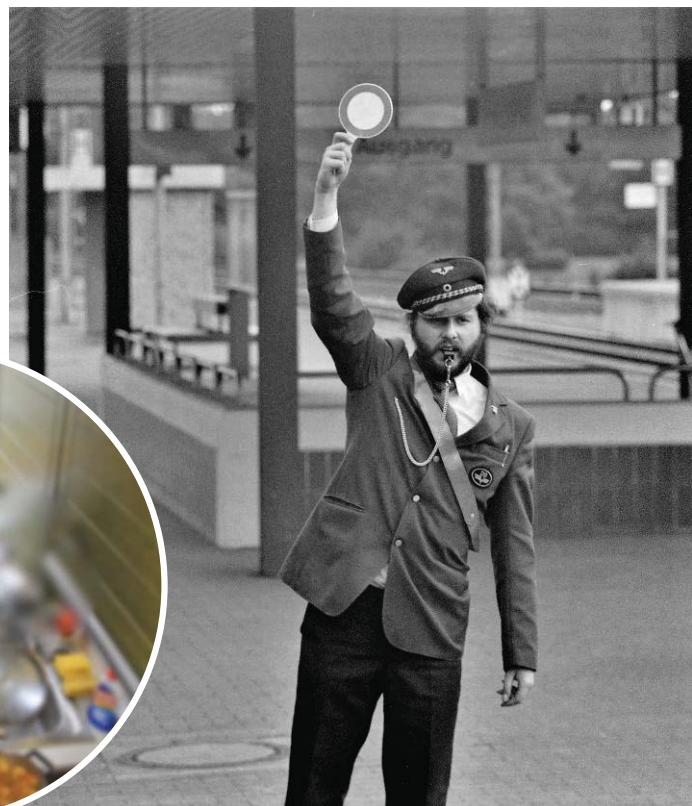
Die Schwarzweißaufnahme zeigt Wolfgang Löckel im Einsatz bei der DB im Bahnhof Heidelberg im Jahr 1978. Bis zum Ruhestand war er überzeugter Eisenbahner, auch wenn die DB AG ihm oft das Leben erschwerte. Das runde Foto zeigt ihn jüngst in seiner Küche beim Zubereiten seines pfälzischen Eintopfs für seine Gäste.



Normalzustand vor Corona im Bahnhof Ladenburg: Zahlreiche Eisenbahnfreunde gingen hier ein und aus; hier Max Sieber, Charlie Müller und Georg Mürb.

Bestätigung seines Todes. Mit Wolfgang Löckel verliert unsere Szene nicht nur einen exzellenten Kenner der Eisenbahn, Museumsbahnszene und Türöffner zu privaten Archiven, Fotos und Sammlungen, sondern der Verlag auch einen erfolgreichen Autor. Viele seiner über Jahre geplanten Bücher werden wohl nie erscheinen können. Drei oder vier seiner bereits fortgeschrittenen Werke, wie ein Buch über seinen Freund und Fotografen Helmut Röth, werden jedoch noch in den nächsten Monaten bei GeraMond erscheinen.

Es gäbe noch so viel über sein Wirken zu erzählen, doch ein vollständiger Rückblick auf 67 Jahre Wolfgang Löckel würde gewiss ein ganzes Buch füllen. Warum eigentlich nicht? □ *Korbinian Fleischer*



Preußen? Preußen!

mbs.Shop

5% Rabatt auf das gesamte Sortiment*
Code: MEB0421-MBS

* Aktionszeitraum bis 31. März 2021

Standardisierte preußische (Bahn-) Bauten finden sich der Ausdehnung des einstigen Staates wegen nicht nur im Umland Berlins, gleiches gilt für die Fahrzeuge. Lassen Sie sich von unseren vielfältigen Angeboten inspirieren ...

MOEBO

Bausätze



Schlosserei / Werkstatt
verfügbar in H0, TT und N, ab 33,50 €



NEU 2021: preußische Blockstelle
verfügbar in H0, TT und N, ab 24,95 €



preußisches Nebengebäude Baruth
verfügbar in H0, TT und N, ab 24,95 €



preußisches Magazingebäude Baruth
verfügbar in H0, TT und N, ab 25,95 €



preußischer Posten Baruth
verfügbar in H0, TT und N, ab 18,90 €

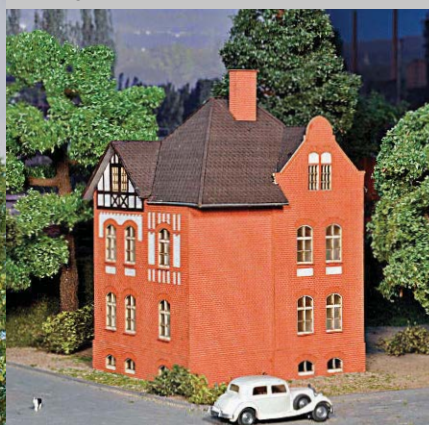
pmt

Lokmodelle



NEU 2021: pr. T7 (pmt, H0),
verfügbar ab ca. 05/21,
Artikel 119-30201, 270,00 €

89 7837 DRG (pr. T7 pmt, H0),
Artikel 119-30202, 265,00 €



preußisches Eisenbahnerwohnhaus Baruth
verfügbar in H0, TT und N, ab 49,90 €

Alle Preise inkl. MwSt., zzgl. Versand



symbolisches Beispielarrangement, Produkte möglicherweise nicht lieferbar

Am Scheunenplatz 7
14550 Groß Kreutz (Havel)
Telefon: +49 33207 59999-41
Mail: bestellung@mbs.shop



modell *Manufaktur*
bahn GmbH

Fotos: MOEBO (6), pmt, Leikra Fotografie

Schnee, Sonne, Kälte – herrlichstes Fotografenwetter lockte die Eisenbahnfreunde Mitte Februar an die Strecke. Planmäßige Dampzüge machten das Vergnügen perfekt.

Wintermärchen





Nebelschwaden waren von der Ostsee auf die Insel gezogen, als 99 4632 am 14. Februar 2021 mit dem morgendlichen P 101 bei Posewald in Richtung Puttbus unterwegs war.



Da lief sie noch: Ein Triebwerksschaden sorgte im Verlauf des 13. Februar 2021 für das vorübergehende Einsatzen von 99 2324. Hier führt sie noch einen Personenzug bei Heligendamm.

Viele Meteorologen hatten auch für diesen Winter wieder zu milde Temperaturen vorhergesagt. Schnee würde wie üblich Mangelware bleiben, so die Prognosen. Doch dann teilt sich der sogenannte Polarwirbel und beschert uns im Februar Kälte und zudem eine Menge der weißen Pracht. Als schließlich Hoch „Tristan“ mit sibirischen Temperaturen und wolkenlosem Himmel die Bühne betritt, ist das Wintermärchen perfekt. Also nichts wie raus zur Ostsee, Frau Holle hat auch dort ganze Arbeit geleistet. Auf der „Molli“ und auf Rügen stampfen noch Dampfloks über verschnei-

te Gleise. Nach Ankunft auf der Insel fahren mein Eisenbahnfreund Matthias und ich gleich nach Seelitz, um dort dem P102 aus Göhren aufzulauern. Minus neun Grad zeigt das Thermometer, doch im eisigen Ostwind fühlt sich die Luft viel kälter an und schneidet ins Gesicht. Während wir schon von weitem das Dampfroß in der Steigung hinter Serams hören, suchen die Finger immer wieder den Weg in die warmen Taschen, um im richtigen Moment geschmeidig den Auslöser betätigen zu können. Wie erhofft, kommt 99 4632 mit mächtiger Qualmwolke aus dem Waldstück gedampft. Zusammen mit ihrer als 53 Mh



Auf der Straße kein Auto weit und breit, eine Szene wie aus der Vorkriegszeit – die Pandemie macht's möglich. 53 Mh ist mit P 104 am 14. Februar 2021 bei Philippshagen unterwegs.



Goldenes Abendlicht am 13. Februar 2021: 99 4633 alias 53 Mh legt sich vor P 108 bei Serams gleich in die Kurve.

bezeichneten Schwesterlok bespannt sie an diesem Wochenende sämtliche Personenzüge auf der 750-mm-Bahn. Die 1914 und 1925 bei Vulcan in Stettin gebauten Maschinen sind mit ihren 250 PS im Sommer oft zu schwach für die langen Bäderzüge, weshalb man ihnen gerne in der Nebensaison Auslauf gewährt. Trotz Pandemie verkehren täglich sechs Zugpaare. Als

sich P108 im allerletzten Abendlicht am Haltepunkt Serams vor rötlich angeleuchteten Baumkronen in die Kurve legt, haben die Temperaturen weiter angezogen: Minus zwölf Grad! Wir sehnen uns nach dem warmen Hotelzimmer. Doch die blaue Stunde im Bahnhof Göhren ist wichtiger. Da heißt es, die Zähne zusammenzubeißen und noch ein wenig zu frieren.

Am nächsten Tag geht es in aller Frühe hinüber nach Bad Doberan zur dortigen 900-mm-Schmalspurbahn. Pünktlich passiert 99 2324 die bekannte Baumallee hinter Heiligendamm. Wir fahren weiter nach Kühlungsborn und entdecken in einem Waldstück plötzlich eine Qualmwolke. Schon taucht ein Güterzug vor uns auf, den man wohl für Werbeaufnahmen der MBB

Passt genau: Länger und breiter dürfte der Lenz-M-Typ kaum sein, um zwischen den Warnkreuzen Platz zu finden (Sellin Ost, 14. Februar 2021).





Kleinbahnromantik pur: Wenige Fahrgäste verlassen am 14. Februar 2021 den P101 am Haltepunkt Serams.

auf die Strecke geschickt hat. Also schnell zurück nach Bad Doberan, um die außergewöhnliche Fuhre in der Ortsdurchfahrt abzapfen. Doch daraus wird nichts. Klammerheimlich machte die Dampflok in Heiligendamm Kopf und entwich uns. Da die Zuglok des folgenden Personenzuges einen Schaden erleidet und sich eben-

falls mit letzter Kraft nur bis Heiligendamm schleppen kann, fahren wir enttäuscht zurück nach Rügen.

Der Morgen des dritten Tages begrüßt uns mit eisigen minus 15 Grad. An manchen Stellen zog der Küstennebel ins Landesinnere und schmückt nun die Sträucher und Bäume mit Raureif. Sie glitzern und

funkeln zauberhaft im flachen Sonnenlicht. Mitten durch diesen Wintertraum ziehen kleine Dampfzöcher ihre Runden.

Drei Tage später sitze ich an meinem Schreibtisch in Ennepetal. Draußen ist es trüb und grau, Regen prasselt an die Fensterscheibe. Alles ist schon wieder Schnee von gestern. □ *Dirk Höllerhage*

Blaue Stunde in Sellin Ost und Göhren: Eine sternklare Nacht mit wunderschöner Mond-Sichel bahnt sich an. 99 4632 bespannt den

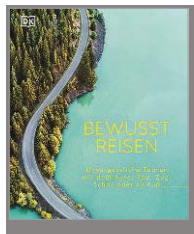


FOTOS: DIRK HÖLLERHAGE



Der Weg ist das Ziel

Monika Schlitzer (Hrsg.): *Bewusst reisen. Unvergessliche Touren mit dem Auto, Rad, Zug, Schiff oder zu Fuß*. DK Verlag, München 2020. ISBN: 978-3-7342-0308-4, gebunden, 320 Seiten, 550 Farbbabb.; Preis: 28 Euro.



weichen. Hier setzt dieser edel aufgemachte Reiseband an: Übersichtlich sortiert nach Fortbewegungsart versammeln die Autoren insgesamt 239 Touren für Genießer – vom kurzen Bootstrip bis zur 40-tägigen Wanderung durch die Wüste Jordaniens. Die Eisenbahn stellt mit gut 60 Seiten zwar nur einen Teil des Buches, doch schon die anschauliche Aufbereitung macht den Band zu einer lohnenden Lektüre. Am Eingang des Kapitels erleichtert eine Weltkarte die geografische Einordnung der 37 Bahnreisetipps. Die Kapitel sind nicht nur stimmungsvoll bebildert, sie beinhalten auch alle wichtigen Informationen, etwa die durchschnittliche Reisezeit und Kontaktadressen. Gerade die Verbindung verschiedener Fortbewegungsarten macht das Buch zum idealen Leitfaden für die Reise um den Globus. *ke*

Fazit: Pflichtlektüre für Weltenbummler

► Während die Reisebranche allerorten auf den Neustart nach der Corona-Krise hofft, gerät der Massentourismus mit seinen Begleiterscheinungen wie Billigfliegern und Bettenburgen zunehmend in die Kritik. Reisen soll nachhaltiger werden. Welches Verkehrsmittel wäre dafür besser geeignet als die Eisenbahn? Das Problem: Der Zug kann das Flugzeug nur bedingt ersetzen. Wer umweltschonend weite Strecken zurücklegen will, muss bisweilen auf andere Verkehrsträger aus-

Geschichten aus der Steiermark

Martin Amschl: *Von der Weststeiermark nach Europa. 160 Jahre Mobilitätsdienstleister GKB. edition keiper, Graz 2020. ISBN: 978-3-903322-25-7, broschiert, 132 Seiten, 23 Farb- und 13 SW-Abb.; Preis: 19,45 Euro.*



► Mit dem Einsatz von Uerdinger Schienenbussen und gemieteten Dieselloks der Baureihe 218 erreichte die Graz-Köflacher Bahn (GKB) auch hierzulande große Bekanntheit. Doch die 160-jährige Geschichte der Bahn, die sich einst zum Motor für eine ganze Region entwickelte, hält noch weitere Überraschungen bereit. Martin Amschl

erinnert an die bewegte Historie der GKB auf ihrem Weg vom Kohlentransporteur zum modernen Verkehrsunternehmen. Mit dem sehr schlicht aufgemachten Band gelingt Amschl eine Chronik im besten Sinne. Die umfangreichen Texte sind ebenso informativ wie unterhaltsam. Lediglich zu den nicht sehr zahlreichen Bildern hätte man sich umfangreichere Angaben gewünscht. Für Freunde der österreichischen Eisenbahngeschichte ist das Buch eine uneingeschränkte Empfehlung. *ke*

Fazit: Regionale Bahngeschichte, kurzweilig erzählt

Über den Fehmarnbelt

Lars-Kristian Brandt: *Im Zug über die Ostsee. Die Geschichte der Vogelfluglinie*. Sutton Verlag GmbH, Erfurt 2021. ISBN 978-3-96303-268-4, gebunden, 128 Seiten, ca. 170 Farb- und 12 SW-Abb.; Preis: 22,99 Euro.

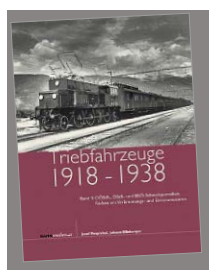


► Seit 1963 verbindet die Vogelfluglinie Puttgarden mit dem dänischen Rødbyhavn. Doch während die Schiffe nach wie vor jeden Tag Tausende Autos befördern, wirft die geplante feste Fehmarnbelt-Querung ihre Schatten voraus: Das Eisenbahntrajekt wurde 2019 eingestellt, die einst umfangreichen Gleisanlagen verfallen zusehends. Der Fotograf Lars-Kristian Brandt erinnert an die Geschichte dieser internationalen Fährlinie. In drei Kapiteln skizziert er die Geschichte der Vogelfluglinie bis zur Gegenwart. Die Erläuterungen beschränken sich auf das Nötigste, umso mehr Raum bekommen die Fotografien. Neben den Porträts der aktuell eingesetzten Fähren dominieren Aufnahmen aus den Jahren ab 1997. So gerät aus Sicht des Eisenbahnfreunds die große Zeit des Trajektverkehrs leider etwas knapp. *ke*

Fazit: Handliche Seefahrtsgeschichte mit Eisenbahnbezug

Uriges aus Austria

Josef Pospichal, Johann Blieberger: *Triebfahrzeuge 1918 – 1938. Band 3: Die DÖStB-, ÖStB- und BBÖ-Schmalspurreihen, Reihen mit Verbrennungs- und Elektromotoren*. Bahnmedien.at, Wien 2020. ISBN 978-3903177192, gebunden, 320 Seiten, zahlreiche Sw-Abbildungen und Zeichnungen, Preis: 63 Euro.



► Es ist wahrhaft erstaunlich, wie viele verschiedene Lok-Typen in den Zwischenkriegsjahren im nach dem Ersten Weltkrieg arg gerupften Rest-Österreich im Einsatz standen. Es reicht, um einen dicken Schmöcker mit 320 Seiten zu füllen. Dabei beinhaltet der dritte Band der Reihe nur die Schmalspurdampflok sowie die seinerzeit relativ modernen Fahrzeuge mit E-Antrieb oder Verbren-

nungsmotor. Neben zahlreichen hierzulande weniger bekannten Lokomotiven und Triebwagen findet man viele Fahrzeuge, die auch in Deutschland eine gewisse Berühmtheit erlangten. Entweder weil sie bis heute noch bei Museumsbahnen im Einsatz stehen, oder weil es beinahe legendäre Modelle von ihnen gibt wie etwa die kleine Tenderdampflok SKGLB 2, die LGB als „Stainz“ verewigte, oder die sogenannte „U“, die ebenfalls bei zahlreichen Gartenbahnen ihre Kreise dreht. Von fast allen Fahrzeugen zeigen die Autoren mindestens ein authentisches Bild aus der Einsatzzeit sowie eine Zeichnung. Die jeweiligen Texte beschreiben kurz die Lokomotive und in Tabellen sind die technischen Daten sowie ein tabellarischer Lebenslauf angegeben. Positiv fällt die professionelle Gestaltung des Buches auf. *al*

Fazit: Für Austrophile und Liebhaber besonderer Lokomotiven

Die Zuverlässige

39787 / 22877 Dampflokomotive Baureihe 78

- Besonders filigrane Metallkonstruktion in H0.
- Viele angesetzte Details.
- Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar.
- Schlusslichter separat digital schaltbar.
- Eingerichtet für Rauchsatz 72270.
- Digital-Decoder mfx+
- Mit vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen.

€ 449,- *



**Jetzt bereits im
Fachhandel erhältlich!**



43126 Personenwagen 1./2. Klasse

€ 86,99 *



43166 Personenwagen 2. Klasse

€ 86,99 *



43336 Steuerwagen

€ 149,- *



**Jetzt Ihre Neuheitenbestellung mit Ihrem
Fachhändler besprechen.**

**Trotz Lockdown können Händler unter-
schiedliche Services bieten.**

Am Besten telefonisch kontaktieren.

**Kompletter Überblick: siehe auch
www.maerklin.de/neuheiten**



FOTO: FRIEDHELM KOHLER, SIG. DIRK ENDISCH

Am 15. Juli 1990 warteten im ehemaligen Bw Eilsleben 118 640, 118 121, 171 054, 171 012, 112 854 und 118 661 (v. l.) auf neue Einsätze.

Das Bw Eilsleben, ab 1974 Einsatzstelle des Bw Magdeburg, gehörte zu den kleinsten Bahnbetriebswerken der DR. 1993 schlossen sich die Schuppentore.

Das Bahnbetriebswerk Eilsleben

Westlich der Landeshauptstadt Magdeburg liegt die Gemeinde Eilsleben. Das kleine Bördedorf entwickelte sich dank der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft (BPME) schon früh zu einem bedeutenden Bahnknoten.

Die 1837 gegründete BPME konnte nach nur einjähriger Bauzeit am 29. Oktober 1838 die Strecke Berlin Potsdamer Bahnhof – Potsdam ihrer Bestimmung übergeben. Bereits in Planung war der Bau der Strecke Potsdam – Brandenburg –

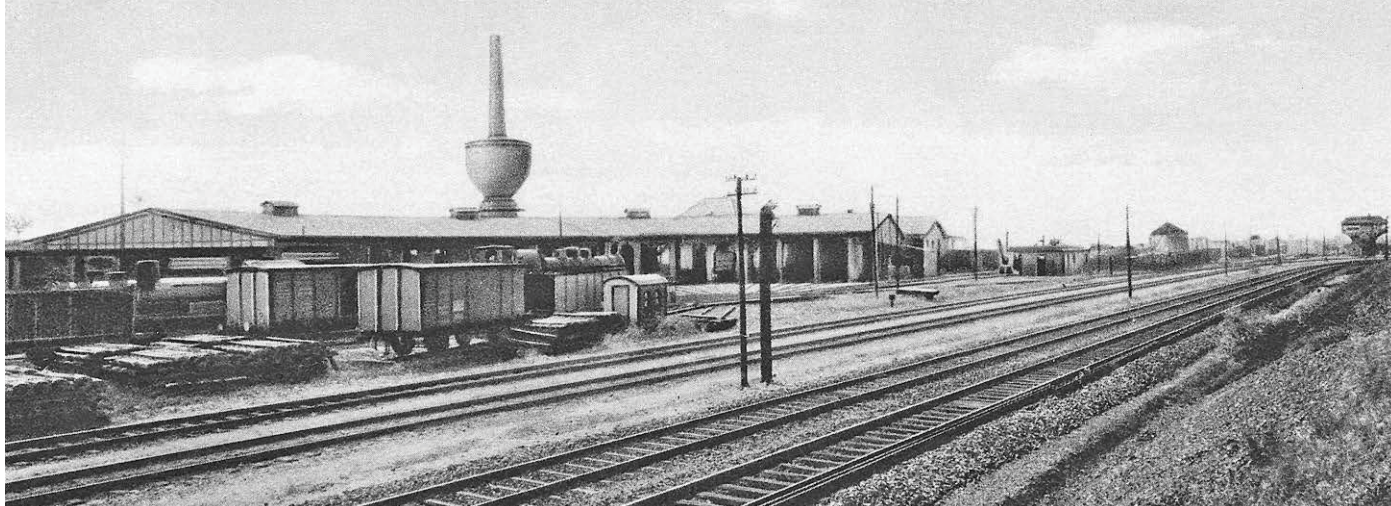
Magdeburg Elbbahnhof, die am 17. August 1846 eingeweiht wurde. Im Frühjahr 1869 begannen die Bauarbeiten für die Strecken Magdeburg – Eilsleben – Schöningen und Eilsleben – Helmstedt. Am Abzweig in Eilsleben ließ die BPME eine kleine Lokstation gegenüber dem Empfangsgebäude errichten, welche im Wesentlichen aus einem zweigleisigen Rechteckschuppen, einer Drehscheibe, einer kleinen Werkstatt und einem Brennstofflager mit Sturzbühne bestand. Erhebliche Investitionen waren für die Wasserversorgung des Bahnhofs und der Lokstation Eilsleben notwendig. Rund

1,5 Kilometer westlich des Bahnhofs wurde ein 24 Meter hoher Wasserturm errichtet. Der rund 200 Kubikmeter große Wasserbehälter wurde zunächst aus vier Tiefbrunnen und zwei Oberflächenwassersammelbecken gespeist. Eine Pumpstation, eine Aufbereitungsanlage und ein Wohnhaus für den Pumpenwärter ergänzten die Anlage.

Am 15. September 1872 nahm die BPME den Personen- und Güterverkehr auf den Strecken Magdeburg – Schöningen und Eilsleben – Helmstedt auf. Die in Eilsleben stationierten Maschinen bespannten in erster Linie Personen- und Güterzüge nach Helmstedt, Magdeburg und Schöningen. In der Werkstatt waren ein Meister und etwa zehn Handwerker beschäftigt.

Von der Lokstation zur Betriebswerkstätte

Ab 1. April 1880 unterstanden die Strecken der Preußischen Staatsbahn. Eilsleben gehörte nun zum Bereich der Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) Magdeburg. Diese wandelte die Lokstation in eine selbstständige Maschinenstation um, die zum Bereich des Maschinenamtes Braunschweig gehörte. Mit Eröffnung der Nebenbahn Eilsleben – Wanzleben – Blu-



Das neue Bw Eilsleben wurde 1922 in Betrieb genommen. Der 34 Meter hohe Schornstein mit dem 250 Kubikmeter großen Wasserbehälter wurden in den 1970er-Jahren abgetragen.

menberg in den Jahren 1882/83 gewann sie weiter an Bedeutung, da sie darauf den gesamten Betrieb abwickelte.

Bereits Anfang der 1880er-Jahre musste die KED Magdeburg die Bahnanlagen in Eilsleben erweitern. In diesem Zusammenhang entstand bis 1883 ein Ringlokschuppen der Bauart Potsdam. Dieser befand sich südlich des Empfangsgebäudes in der Nähe der späteren Ladestraße. Eine 16,2 Meter lange Drehscheibe, ein Kohleban sen mit Kohlekran, ein Kanal und ein Wasserkran ergänzten die Anlagen. Der alte Rechteckschuppen wurde fortan als Wagenwerkstatt genutzt.

Ab Mitte der 1880er-Jahre setzte die Maschinenstation Eilsleben in erster Linie Maschinen der Gattung G3 (BR 53⁷⁰⁻⁷¹) ein. Ab Ende

der 1880er-Jahre waren dort auch einige G4 (BR 53⁰) und T3 (BR 89⁷⁰⁻⁷⁵) stationiert. Während die Schlepptenderloks in erster Linie auf den von Eilsleben ausgehenden Hauptbahnen sowie auf der Nebenbahn nach Blumenberg im Einsatz waren, übernahmen die T3-Tenderloks bevorzugt den Rangierdienst in Eilsleben. 1896 erweiterte sich der Aufgabenbereich der Maschinenstation. Ihr oblag jetzt auch der Personen- und Güterverkehr auf der Nebenbahn Blumenberg – Schönebeck (Elbe).

Um das Jahr 1900 genühten die G3 und G4 nur noch bedingt den betrieblichen Belangen. Vor allem für die schweren Kohlenzüge auf der Strecke Magdeburg – Schöningen benötigte die Maschinenstation Eilsleben stärkere Maschinen. Aus diesem Grund wies die KED Magdeburg der Dienst-

stelle 1902 die ersten G7² (BR 55⁷⁻¹³) zu. 1909 hatten die letzten G3 ausgedient.

Am 1. April 1909 erhielt Eilsleben den Status einer Betriebswerkstätte (Bwst). Zu diesem Zeitpunkt hatten jedoch der Bahnhof und der Lokschuppen ihre Leistungsgrenzen erreicht. Die KED Magdeburg beschloss daher, den Rangierbahnhof zu erweitern und an der Ausfahrt in Richtung Magdeburg eine neue Betriebswerkstätte zu errichten.

Vier Jahre später begannen die Arbeiten. Ab dem Frühjahr 1914 nahm schließlich die neue Betriebswerkstätte langsam Gestalt an. Zunächst wurden die Gleise verlegt und die Fundamente für den Lokschuppen gegründet. Ab Herbst 1914 musste die KED Magdeburg die Arbeiten jedoch erheblich einschränken, da durch den Ersten Weltkrieg Arbeitskräfte und Material fehlten. Bis 1915 konnte der Rohbau für den Lokschuppen fertiggestellt werden. Im Sommer 1916 stellte die KED Magdeburg die Bauarbeiten ein. Diese konnten erst im Frühjahr 1919 wieder aufgenommen werden. Zuerst wurde der Rangierbahnhof vollendet und in Betrieb genommen.



Das Bw Eilsleben war bei seiner Inbetriebnahme 1922 das modernste Bahnbetriebswerk im Bereich des MA Braunschweig (Zustand 1924). In den folgenden Jahren bis zur Schließung der Dienststelle 1993 wurden die Gleisanlagen kaum verändert.



FOTO: SLG, DIRK ENDISCH

Mit einer Rheostat-Anlage in Eilsleben ließ das Bw Magdeburg die Abstimmung zwischen Motor und elektrischer Kraftübertragung von Loks der BR 120 und 132 regelmäßig überprüfen.

Bei seiner Eröffnung 1922 war Eilsleben das modernste Bahnbetriebswerk (Bw) im Bereich des Maschinenamtes Braunschweig. Kernstück der Anlage, zwischen den Ausfahrgeleisen nach Magdeburg und Blumenberg, war der 16-ständige Ringlokschuppen. Im Gegensatz zu den Gepflogenheiten der Reichsbahn wurden die

Schuppenstände nicht von links nach rechts, sondern in entgegengesetzter Richtung nummeriert. Jeder Stand hatte eine nutzbare Länge von 20 Metern und verfügte über eine Arbeitsgrube. Lediglich die beiden Stände der Achssenke (Stand 1 und 2) waren 25 Meter lang. Der aus Ziegelsteinen gemauerte Schuppen verfügte über

eine hölzerne Dachkonstruktion und eine zentrale Rauchgasabführung. Der 34 Meter hohe Schornstein stand an der Rückwand des Standes 8. Die Esse trug auch einen 250 Kubikmeter fassenden Wasserbehälter, der das Bw und den Rangierbahnhof versorgte. Westlich des Lokschuppens stand das zweistöckige Dienstgebäude mit Lager, Werkstatt/Schmiede, Sozialräumen sowie Dienstzimmern der Lokleitung, der Abteilungsleiter und des Bw-Vorstehers. Der Anbau für die Achssenke verband das Dienstgebäude mit dem Lokschuppen. An der Strecke nach Blumenberg befanden sich ein kleines Werkstattgebäude für die Maler und Glaser, ein Kohlschuppen und das Pumpenhaus. Auf einem kleinen Hügel zwischen diesen Gebäuden und dem Lokschuppen stand das Abort. In einem Anbau hinter dem Stand 6 war die Auswaschanlage untergebracht. Vor dem Lokschuppen lag eine starre 16-Meter-Drehscheibe. Östlich der Drehscheibe befanden sich drei Abstellgleise und das Aufenthaltsgebäude für die Betriebsarbeiter. Ein Kohlebanen (Fassungsvermögen 2170 Tonnen), zwei elektrische Einheitsdrehkräne mit Kohlehunten, ein Schlackekanal mit Bockkran, ein Wasserkran sowie diverse Gleise ergänzten die



Im Frühjahr 1992 pausierte der Triebwagen 771027 vor dem Giebel des Lokschuppens der Est Eilsleben. Im Hintergrund sind das Lager (Mitte) und die Besandungsanlage (rechts) zu sehen.

FOTOS (2): FRIEDHELM KÖHLER, SLG, DIRK ENDISCH

Anlagen des Bw Eilsleben, dessen Ausrüstung über Jahre hinweg allen betrieblichen Belangen genügte. Die beiden alten Lokschuppen wurden 1923/24 abgetragen.

Preußische Güterzugmaschinen

Auch der Lokbestand des Bw hatte sich bis dahin deutlich gewandelt. Mit dem Anstieg des Güterverkehrs auf den Strecken nach Helmstedt, Magdeburg und Schöningen hatten die G 7² ausgedient. Bereits 1913 trafen daher die ersten vier G 8¹ (BR 55²⁵⁻⁵⁶) ein. Die Heißdampfloks prägten nun für mehr als 50 Jahre das Bild. 1919 übernahm Eilsleben die ersten G 10 (BR 57¹⁰⁻³⁵). Die E-Kuppler waren fortan das Rückgrat im schweren Güterzugdienst. Im Herbst 1925 führte das Bw Eilsleben insgesamt 16 Maschinen der Baureihen 55⁷⁻¹³, 55²⁵⁻⁵⁶, 57¹⁰⁻³⁵ und 90⁰⁻² (ex preußische T9¹) in seinen Unterlagen. Ab 1928 hielt das Bw nur noch Maschinen der Baureihen 55²⁵⁻⁵⁶ und 57¹⁰⁻³⁵ vor. Während die G 8¹ in erster Linie für den Personen- und Güterzugdienst auf der Nebenbahn Eilsleben – Blumenberg – Schönebeck (Elbe) sowie den Verschub in Eilsleben benötigt wurde, brachten die G 10 meist Güterzüge nach Helmstedt, Magdeburg und Schöningen. Umlaufbedingt kamen die Maschinen auch bis nach Börßum und Jerxheim.

Nach der Auflösung der RBD Magdeburg gehörte Eilsleben ab 1. Oktober 1931 zum Bereich der RBD Hannover. Zu diesem Zeitpunkt waren sechs 55 und elf 57 im Bw beheimatet. Von Oktober 1934 bis 1939 gehörten auch einige Kleinlokomotiven (Kö) zum Fahrzeugpark. Diese waren beispielsweise auf den Bahnhöfen Königslutter, Schöningen Reichsbahn, Ochtmersleben und Wanzleben im Einsatz.

Während des Zweiten Weltkrieges nahmen die Anforderungen deutlich zu. Die Dienststelle übernahm vor allem im Güterverkehr auf den Strecken Magdeburg – Helmstedt und Eilsleben – Schöningen – Börßum weitere Leistungen. Allerdings zog die RBD Hannover bis 1943 alle Maschinen der Baureihen 55 und 57 aus Eilsleben ab. Dafür übernahm die Dienststelle sogenannte Leihlokomotiven von den Belgischen Staatsbahnen. Dabei handelte es sich in erster Linie um G 8¹, die das Deutsche Reich nach dem Ersten Weltkrieg als Reparationsleistung hatte abgeben müs-



1992 waren die Tage des ehemaligen Bw Eilsleben bereits gezählt. 346381 verließ am 12. Mai die Einsatzstelle, um die verbliebenen Rangierarbeiten im Bf Eilsleben zu übernehmen.



Ab Mitte der 1960er-Jahre wurden die Dampfloks in Eilsleben mit einem Raupendrehkran des Typs RK3 bekoht. Am Morgen des 8. April 1990 erhielt die als Heizlok genutzte 503626 neuen Brennstoff.

sen. 13 dieser Loks wurden Ende 1943 täglich benötigt.

Am 12. April 1945 marschierte die US-Armee ein und der Betrieb wurde eingestellt. Ab 19. April 1945 setzte das Bw aber

wieder Loks ein. Der durchgehende Zugverkehr nach Magdeburg ruhte noch bis 8. Juli 1945, da dort die Gleise und Brücken zerstört waren. Mit dem Einmarsch der Roten Armee am 1. Juli 1945 änderten sich



Ab 1960 war in Eilsleben die Baureihe 50³⁵ stationiert. Zu den langjährigen Stammloks gehörte 503515, die am 28. Dezember 1979 in der Est Eilsleben stand.



Die Rheostat-Anlage in der Est Eilsleben wurde 1978 in Betrieb genommen. Die Anlage stand östlich des Lokschuppens am Gleis 53. Am 25. Juli 1991 fuhr 132 474 (Bw Magdeburg) mit dem IC 176 an der Rheostat-Anlage vorbei.

des Personen- und Güterverkehrs auf der Hauptbahn Magdeburg – Marienborn. Außerdem war das Bw Eilsleben für die gesamte Zugförderung auf den Verbindungen Eilsleben – Wanzleben – Schönebeck (Elbe) und Eilsleben – Völpke verantwortlich. Ab 1. Januar 1950 gehörte der Lokbahnhof (Lokbf) Beendorf zum Bw Eilsleben. Die dort stationierte Maschine wickelte den Betrieb auf der Stichstrecke Marienborn – Beendorf ab.

Im Zuge der Gattungsbereinigung erhielt Eilsleben im Frühjahr 1947 erneut Maschinen der Baureihe 55, die in erster Linie auf den Strecken nach Schönebeck (Elbe) und Völpke sowie im Güterzugdienst verwendet wurden. Für den Personenzugdienst zwischen Magdeburg und Marienborn wurden einige 38¹⁰⁻⁴⁰ nach Eilsleben umgesetzt. Für den Lokbf Beendorf standen Tenderloks der Baureihen 91⁶⁴ und 92⁶⁴ zur Verfügung. Die mit Kohlezügen häufig überlasteten 55 erhielten 1953 mit G 10 Verstärkung, welche ab 1956 wiederum durch 52 ersetzt wurden. Die Beheimatung der BR 52 machte den Einbau einer 23-Meter-Drehscheibe notwendig. Wegen des hohen Grundwasserspiegels erhielt Eilsleben im Sommer 1962 eine Gelenkdrehscheibe mit doppelt geteiltem Hauptträger.

die betrieblichen Verhältnisse für das Bw Eilsleben grundlegend. Die Demarkationslinie zwischen der britischen und der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) unterbrach die Hauptbahn Eilsleben – Helmstedt hinter Marienborn und die Strecke Eilsleben – Schöningen hinter Völpke. Während die Gleise zwischen Völpke und der Demarka-

tionslinie abgebaut wurden, blieb die Hauptbahn Magdeburg – Helmstedt unangetastet.

Mit Aufnahme des Interzonenverkehrs zwischen Helmstedt und West-Berlin übertrug die neu gebildete Rbd Magdeburg dem Bw Eilsleben weitere Aufgaben. Ab 1947/48 oblag ihm ein erheblicher Teil

Im Bw Eilsleben eingesetzte Triebfahrzeuge (ab 1925)

Baureihe	Zeitraum	Verwendung
38 ¹⁰⁻⁴⁰	1947 – 1962	Personenverkehr
50	1956	Güter- und Interzonenverkehr
50 ³⁵⁻³⁷	1962 – 1978	Personen-, Güter- und Interzonenverkehr, Rangierdienst Bf Eilsleben
	1982 – 1985	Güterverkehr
52	1957 – 1964	Güter- und Interzonenverkehr
55 ²⁵⁻⁵⁶	1925 – 1970	Personen- und Güterverkehr, Rangierdienst Bf Eilsleben
57 ¹⁰⁻³⁵	1925 – 1941	Güterverkehr
	1945 – 1947	
	1953 – 1956	
74 ⁴⁻¹²	1947 – 1951	Personenverkehr
105/106 ²⁻⁹	1973 – 1993	Übergaben, Rangierdienst Bf Eilsleben
110/112	1973 – 1993	Personen-, Güter- und Interzonenverkehr („Kleiner Grenzverkehr“)
118 ¹ , 118 ²⁻⁴	1977 – 1992	Güterverkehr
118 ⁶⁻⁸		
132	1977 – 1992	Interzonenverkehr
171	1977 – 1993	Personen- und Interzonenverkehr („Kleiner Grenzverkehr“)

Die erste Reko-Dampflok kommt im September 1960

Zwischen 1960 und 1962 wandelte sich der Fahrzeugbestand des Bw Eilsleben grundlegend: Mit 50 3622 begann am 9. September 1960 die Ära der Reko-50. Diese übernahmen zuerst die Kohlependel auf der Strecke Magdeburg-Buckau – Harbke/– Völpke und die Transitgüterzüge zwischen Helmstedt und Magdeburg. Ab 1961 übernahmen 50³⁵ auch die Zugförderung auf den Strecken Eilsleben – Blumenberg – Schönebeck (Elbe), Eilsleben – Völpke und Marienborn – Beendorf. Reko-50 vor Reisezügen zwischen Magdeburg und Marienborn machten auch die 38 und 52 entbehrlich. Von der Baureihe 55 wurde nur noch eine Maschine für

den Rangierdienst im Bahnhof Eilsleben benötigt.

Mit dem Fahrplanwechsel am 29. September 1968 besetzten Lokführer des Bw Eilsleben V 200 des Bw Magdeburg Hbf für einen Umlauf im Interzonendienst. Mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1971 endete der planmäßige Einsatz der Baureihe 50³⁵⁻³⁷ im grenzüberschreitenden Verkehr. Ab Ende 1971 trugen durchschnittlich nur noch elf Maschinen die Anschrift „Bw Eilsleben“. 106 441 beerbte im Sommer 1972 als erste Diesellok des Bw Eilsleben die ab 1970 temporär im Verschub eingesetzte Reko-50. Ein Jahr später trafen die ersten V 100 in Eilsleben ein. Im Winter 1973/74 gab es einen dreitägigen Umlauf – in erster Linie Reisezüge zwischen Magdeburg und Marienborn.

1974: Das selbstständige Bw wird zur Einsatzstelle

Bald darauf waren die Tage des Bw Eilsleben als selbstständige Dienststelle gezählt. Bereits seit Mitte der 1960er-Jahre wurden in der Rbd Magdeburg kleinere Bahnbetriebswerke aufgelöst und in Einsatzstellen umgewandelt. Mit rund 150 Beschäftigten war Eilsleben Anfang der 1970er-Jahre das kleinste Bw der Rbd. Am 1. Oktober 1974 ging Eilsleben im Groß-Bw Magdeburg auf. Ab 1975 konzentrierte das Bw Magdeburg die Unterhaltung von Dampflok in der Est Eilsleben.

In der Zugförderung verlor die Dampftraktion jedoch zusehends an Bedeutung. Ab 25. Februar 1975 besetzte die Est Eilsleben in drei Dienstplänen drei 50³⁵, eine 106 und vier 110. Eine Reko-50 diente als Wärmesponder. Ab dem Sommer 1978 besetzte die Est Eilsleben Triebwagen der Baureihe 171 des Bw Haldensleben, die auf den Strecken Eilsleben – Blumenberg – Schönebeck (Elbe) und Eilsleben – Marienborn im Einsatz waren. Der LVT-Einsatz führte zu Einschnitten bei der Baureihe 110. Die freigesetzten Dieselloks übernahmen Dampfleistungen, so dass ab Winter 1977/78 nur noch zwei 50³⁵ benötigt wurden. Mit dem Fahrplanwechsel am 27. Mai 1978 endete (vorerst) deren planmäßiger Einsatz.

Für den Einsatz von Fahrzeugen der Baureihen 105/106, 110, 118, 132 und 171 war die Infrastruktur anzupassen. Im Herbst 1974 wurde die alte Behelfstankstelle im

Das Verwaltungsgebäude sowie die Werkstatt und das Lager waren durch die Achssenke (rechts) miteinander verbunden. Die 1922 fertiggestellten Gebäude wurden bis zur Schließung kaum verändert.



FOTO: THOMAS RIEGER, SLG DIRK ENDISCH

Personenbahnhof durch eine neue Tankanlage in der Einsatzstelle ersetzt.

Ab 1980 besuchten zahlreiche Eisenbahnfreunde die Est Eilsleben. Dampflokbegeisterte Eisenbahner der Rbd Magdeburg und des Bw Magdeburg planten den Aufbau eines sogenannten Traditions-Bw, in dem für den Direktionsbereich typische Dampflok erhalten werden sollten. Den Reigen eröffnete im Herbst 1980 die Schnellzuglok 03 2117, der später 01 1512, 41 1132, 41 1137, 44 1488 und 44 1623 folgten. Außerdem wurden in Eilsleben die offiziellen Museumsfahrzeuge 01 005 und 65 1049 betreut. Doch 1986 verlief das Vorhaben Traditions-Bw im Sande.

1982 kehrte die Dampftraktion nach Eilsleben zurück. Auch die Einsatzstelle war angesichts der Energiekrise gezwungen, Dieselmotorkraftstoff einzusparen. Aus diesem Grund wurde vom 26. September 1982 bis 1. Juni 1985 anstelle einer 118 wieder eine Reko-50 im Güterzugdienst eingesetzt. Ab Oktober 1985 wurde nur noch eine Reko-50 als Heizlok benötigt.

In der Zugförderung der Est Eilsleben bestimmten nun wieder die Baureihen 105/106²⁻⁹, 112, 118⁶⁻⁸, 132 und 171 das Bild. Mit seinen 132 bespannte die Est Eilsleben im Langlauf die Interzonenzüge D 444/445 (Köln –) Helmstedt – Magdeburg – Cottbus – Görlitz, zweifelsohne die spektakulärste Leistung der Einsatzstelle.

Erst mit der Wende im Herbst 1989 und der Deutschen Wiedervereinigung 1990 verlor die kleine Dienststelle ihre Existenzberechtigung. Binnen weniger Monate brach der Güterverkehr im Einzugsbereich zusammen. Die Umläufe, ab 2. Juni 1991 noch für zwei 105/106, fünf 112, drei 118 und jeweils vier 132 und 171, schrumpften ein Jahr später auf eine 345/346, drei 202 sowie drei Triebwagen. In der Est Eilsleben gab es nur noch 66 Eisenbahner.

Mit der Aufnahme der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Magdeburg – Helmstedt am 23. Mai 1993 hatte das ehemalige Bw Eilsleben ausgedient. Am 29. Mai 1993 verließ letztmalig eine Maschine den Lokscheunen. Mit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1993 gingen die Aufgaben der Einsatzstelle Eilsleben auf die Einsatzstellen Magdeburg Hbf und Magdeburg-Rothensee über. Am 1. Juni 1993 schloss das Bw Magdeburg die Außenstelle und wandelte sie in eine Personalmeldestelle um, welche noch bis zum 28. September 2002 bestand. Seither erobert sich die Natur langsam das Areal des ehemaligen Bw Eilsleben zurück. □ Dirk Endisch



FOTO: DIRK ENDISCH

Dieser Wasserturm wurde im Zuge des Anschlusses des Bw an die Trinkwasserversorgung 1973/74 errichtet.

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.

✉ Wichtiger Hinweis

Betrifft: Probefahrt

Ich hätte eine Anmerkung zum Kapitel Probefahrten. Beim Durchblättern der Zeitung ist nicht auf den ersten Blick erkennbar, um welche Spurweite es sich beim getesteten Artikel handelt. Vielleicht könnte man den Kasten „Auf einen Blick“ um die Angabe der Spurweite ergänzen? Damit würde man schnell die Artikel für die eigene Spurweite finden. *R. Hache, E-Mail*

✉ Korrektur

Betrifft: „30 Jahre spitze“, Heft 3/2021

Beim interessanten ICE-Übersichtsartikel im aktuellen MEB möchte ich zum Kasten „Ein schwarzer Tag“ eine kleine Korrektur anbringen: Die Katastrophe von Genthin am 22. Dezember 1939 gilt als der schwerste Unfall in Deutschland. Dabei starben mindestens 186 Menschen, nach anderer Quelle sogar 278. Für das MEB-Spezial möchte ich ein dickes Lob aussprechen. Vielleicht entsteht bei mir einmal ein Diorama nach einem der tollen Fotos. Zu den Fotos habe ich auch die einzige Kritik: Wohl dank digitaler Nacharbeit wirken die Fotos insbesondere im Artikel „Gleise an Ballons“ knallig bunt, teilweise auch verfälscht (blaue Felsen im Bachbett). Bei

der Bildbearbeitung ist manchmal weniger mehr. Ansonsten: weiter so!

Martin Adelman, E-Mail

✉ Bitte keine Lupe

Betrifft: „Quo vadis Slowakei“, Heft 3/2021

Zwei interessante Artikel mit allerdings gewöhnungsbedürftigen, weil schlecht beziehungsweise zu klein abgebildeten Landkarten; die der ZSR vollkommen unübersichtlich (die farbliche Gestaltung der Bahnstrecken)! Soll denn zum Betrachten solcher Karten im „me“ eine Lupe verwendet werden? Genügt diese doch schon bei diversen Basteleien. Ich hoffe auf Besserung!

Dietmar Naumann, E-Mail

✉ Preis-Wert

Betrifft: Probefahrt

Ich bin seit Jahrzehnten ein sehrzufriedener Leser des MEB und es ist mir stets eine Freude, Ihre Hefte zu lesen. Selbst meine Good Lady (Teamleiterin bei der DB Netz AG) liest das eine oder andere. Aber zwei Punkte hätte ich dennoch: Bei der Rubrik „Auf einen Blick“ nervt mich das häufige Kontra: Preis. Ich vermute mal, Sie meinen der wäre zu hoch. Meine Meinung dazu ist: Wenn man sich mal mit den Kosten des Formenbaus beschäftigt hat, staunt man manchmal eher, was die Anbieter da zustande

bringen. Und dass Unternehmen Erlöse erzielen müssen, ist uns wohl allen klar. Soll heißen: Wem es die Sache wert ist, der kauft. Falls es dem potenziellen Käufer zu teuer ist, dann lässt er es halt. Vielleicht durchdenken sie mal bei Gelegenheit meine Anmerkung und berücksichtigen Sie, dass derartige z. B. in den USA kein Thema ist. Der andere Punkt ist, dass die Fotos beim Goldenen Gleis immer kleiner werden. Können sie da nicht ein wenig mehr Platz spendieren, damit ich die vielen tollen Produkte auch richtig sehen kann? Das wäre prima.

R. Schütt, E-Mail

✉ Immer mit Gleisplan

Betrifft: „Ein Regal, zwei Welten“ und „Leben für die Bahn“, Heft 3/2021

Die beiden Anlagenporträts im neuesten Heft veranlassen mich, Ihnen zu schreiben. Zunächst einmal: Beide haben mir gut gefallen. Der Stil ist völlig unterschiedlich, aber beide Artikel sind gleichermaßen interessant. Natürlich hatten die Erbauer komplett verschiedene Voraussetzungen, besonders beim verfügbaren Platz, und sie haben jeweils das für sich Passende daraus gemacht. Beim Artikel über die Klappanlagen (S. 86) wird die technische Lösung sehr klar beschrieben. Das sind gute Anregungen, die man bei Bedarf übernehmen kann. Beim Artikel über die Zimmer-Bahn (S. 92) hat mich besonders gefreut, dass Sie den Gleisplan gut lesbar abgedruckt haben. Und so komme ich zu den beiden Lücken: Bei den Schmalspur-Anlagen vermisste ich leider die Gleispläne, und bei der Zimmer-Anlage wären Skizzen über das herausnehmbare Stück vor der Tür hilfreich. Darum meine Bitte: Können Sie bitte bei künftigen Anlagenporträts darauf achten, dass ein

Gleisplan dabei ist und dass ggfs. solche technischen Sonderlösungen beschrieben werden? *Jörg Brüche, E-Mail*

✉ Dankeschön

Betrifft: MEB Spezial 27 „Schienen-Welten“

Ich möchte mich besonders für die tollen Berichte und Fotografien im Modelleisenbahner Spezial bedanken. Das Heft liegt immer noch griffbereit, ich schaue oft hinein und entdecke auf den Fotos immer noch Neues. Zwei meiner Enkel, 5 und 7 Jahre alt, sind ebenfalls begeistert, besonders vom Titelbild und der funkensprühenden Dampflok in China. Ich bin langjähriger Leser des Modelleisenbahner und freue mich immer auf die neuen Hefte. Für mich, meine Kinder und nun für meine Enkel habe ich eine Modelleisenbahnanlage gebaut, auf der sie spielen können, wenn sie zu Besuch sind und wenn dabei etwas beschädigt wird, ist das kein Problem.

Ingo Boese, E-Mail

✉ Nicht nur in Rostock

Betrifft: „In der letzten Hochburg“, Heft 2/2021

Kleine Ergänzung zum Beitrag der BR 298 „In der letzten Hochburg“: Auch auf dem Bf. im Wismar ist diese Baureihe noch aktiv. Anbei ein Foto vom 4. Februar 2021 mit 298331 bei Rangierarbeiten im Bereich des Seehafens Wismar. *Peter Taubert, E-Mail*



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



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 Markranstadt-Kulkwitz. Tel. 034205/423077.

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

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

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle



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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahn-pietsch.com

günstig:
www.DAU-MODELL.de

www.moba-tech.de

VERKÄUFE

Fahrzeuge O, I, II

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

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

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

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

www.Modellbau-Gloekner.de

www.carocar.com

flexilicht.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.modelltom.com

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

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.

VERKÄUFE

Zubehör alle Baugrößen

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

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!
Preisfrage unter:
info@modellbauprofi24.de

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



25%

Modellbahnbox
Karlshorst
 Modelleisenbahn-Fachgeschäft



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

www.modellbauvoth.de

www.puerner.de

www.modellbahn-kepler.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Tierfiguren:
www.Klingenhoefer.com

VERKÄUFE

Literatur, Video, DVD

Kostenlos an Selbstabholer Eisenbahn u. Modellbahn Sammelwerke, Sonderhefte, verschiedene Bücher (Modell u. Eisenbahn) 017670473515.

Modelleisenbahner ab 1964 bis heute, Preis VB Selbstabholung. Eisenbahnbücher DDR auf Anfrage. Handy 015227149963.

Verkaufe Modelleisenbahner Heft 12/54 bis 12/2019. Preis verhandelbar. Abhol. Leipzig, Tel. 0151 56251622, AB 18.00 Uhr.

www.modellbahn-kepler.de

Verkaufe über 250 Eisenbahnfachbücher, Bildbände, Baureihenbände, Bahnbau, Strecken, Eisenbahngeschichte, VHB. Detailliste anfordern unter: j-rabus@t-online.de

Verkaufe MEB, Jahrg. 1979-84 + 1986 + 1988, 1989-2020, es fehlen 1/83; 1/2/4/8/84; 9/90; 4/10;

Anzeigenschluss für Kleinanzeigen der Ausgabe 05/2021 ist der 11.03.2021

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

www.modellmobildresden.de

3/13, je 4 Jg. im Karton, Preis/ Jg. 10 €, nur Abholung, kein Versand (Gewicht), F. Lobe, Bergfelder Str. 9, 38470 Parsau, Tel. 05368-9779855. 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: annedettefgerth@aol.com.

Suche für TT Drehscheibe der Fa. Bimer/Jatt Getriebemotor (80704) oder Alternativantrieb. Rückmeldung bitte an E-Mail: trinczek@web.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

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleisch-

mann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf Tel. 07146/2840181, ankauf@henico.de

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

Suche laufend Modelleisenb. Von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreis, 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

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. 015777592733, ankaufeisenbahn@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.



Fahrzeugmodelle in H0

Tolle Modelle im Maßstab 1:87 aus den USA, Frankreich, Holland, Österreich und auch Kleinserien. Bausätze und Fertigmodelle, Zerstücker und einzelne Aufleger. Neugierig? Dann schreiben Sie uns und/oder schicken Sie uns eine Mail und Gunter schickt Ihnen alle aktuellen Neuheitenlisten kostenlos zu.

Gunter's Car Company • Edewechter Landstraße 91 • 26131 Oldenburg • gunterscarcompany@gmx.de



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

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

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

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

Oberflächenstrukturen für den Modellbau
- flexibel, UV-beständig, wetterfest
CH kreativ ... natürlicher geht's nicht!
Sven Buchheister
Hauptstraße 12c
D-09579 Grünhainichen
www.ch-kreativ.eu
info@ch-kreativ.eu
+49 37294 839020

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

ANZEIGENSCHLUSS KLEINANZEIGEN 05/2021: 11.03.2021



KEIN Bargeld oder Briefmarken!

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 Waggonen 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.

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, Lemacoa und andere. Neuwertig, 10 – 1000 Loks gesucht. 015777592733, ankaufeisenbahn@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 Abho-

lung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762/9899645 oder über E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

Suche Güterwa. Der Fa. Weigel aus Leipzig, von Piko 4 achsige Kesselwagen Bauart Z251 in grün und grau mit Aufdruck Minol, von Liliput die Stromlinienlok BR 05001 DRG Art. Nr. 10501 alles im Original Karton 03425 922594.

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 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.

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.

Märklin-Store Hamburg
MMC GmbH & Co. KG
Schnackenburgallee 149
22525 Hamburg
040 / 55 63 99 88
www.märklin-shop24.de

Fachgeschäft
Digital-Werkstatt
mit Umbau-Service
Schau- & Testanlage
sowie Dioramen

Seit Juli 2020 in Stellingen beim Volkspark



**Modellbahn
Pietsch**

Roco - Auslaufmodelle zum Sonderpreis

47628 DB Rungenwagen Rims58 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)

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

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

**MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI**
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund

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

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

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

**Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT**

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

Online
bestellen
Persönlich
abholen!



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

**Neuheiten 2021, Sonderangebote, Second Hand Modelle
und vieles mehr bieten wir Ihnen tagesaktuell unter
www.modelleisenbahn.com**

Newsletter-Abo?



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



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

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

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.

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.

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

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

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.

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

GESUCHE

Fahrzeuge TT, N, Z

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

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

KUSWA Modellbau KUSWA, In der Gartenstr. 12 34513 Waldeck, 05623-973737 Listen 1,- € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,- € Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus" 8er Set aufbaufertig grau lackiert: 10,- €

www.MDVR.de Wir nehmen uns Zeit für Sie! Ihr Partner für rautehaus digital®

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

www.Beckert-Modellbau.de Gebergrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gastritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46 eMail: beckert-modellbau@t-online.de

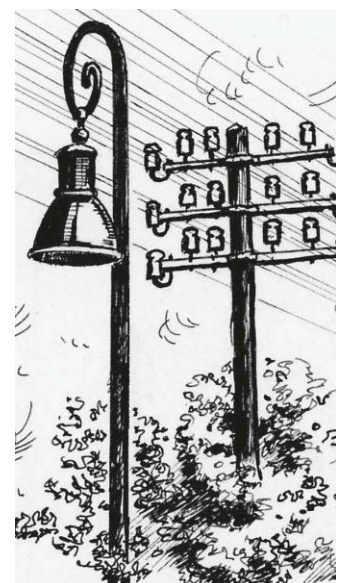
Ätzschilder Nach Wunsch in allen Spurweiten! Farblich bereits fertig!
Handarbeitsmodelle
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

Eisenbahnwelten im Kurort Rathen Gartenbahnanlage mit 4600 m Schienen Spurweite IIm
www.eisenbahnwelten-rathen.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@web-brauchtemodellbahn.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.



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

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

Ihr Fachgeschäft für Modelleisenbahnen!
HS-MODELLBAHNTECHNIK
H. Schiller • Wolf der Wälder Str. 11 • 71272 Remmagen • Tel.: 071948289 • Fax 071997934
Eigene Werkstatt für Reparaturen und Digital-Umbauten
Öffnungszeiten: Mo 9-12 + 14.30-18.30 Uhr, Di 14.30-18.30 Uhr, Mi 9-12 Uhr, Do + Fr 14.30-18.30 Uhr, Sa 9-11 Uhr

bahnzauber.de
MODELLEISENBÄHNEN in Bad Kreuznach
• An- u. Verkauf, Neuentwürfe und Modelle aus 2. Hand
• Reparatur, Digitalisierung, Sound-Einbau, Ersatzteile
• Beratung, Gleisplanung, Aus- und Umbau Ihrer Anlage
• Kurse für Modellbau, Digitalbau, Antrieb, Fahrplan
Mannheimer Str. 222a 55543 Bad Kreuznach
Fon: 0671-9202007, Mail: post@bahnzauber.de, Shop: www.bahnzauber.de

Modellbahnservice-dr.de Dirk Röhrich Holtendorf Girsigsdorferstr. 36 02829 Markersdorf Tel. + Fax: 03581/704724
NEU! Jetzt für Spur Z, N, TT, HO 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

Modellbahn Pürner Südweg 1 (Am Bahn-Km 32,8) 95676 Wiesau/Oberpfalz Tel.: 096 34 / 38 30 Fax: 096 34 / 39 88 • modellbahn@puerner.de
... näher dran am Vorbild
und seit mehr als 20 Jahren mit Online-Katalog www.puerner.de

HobbyZone Das Modulsystem für Ihren Basteltisch
MODELLBAHN-SCHILDHAUER Würzburger Str.81 01187 Dresden Tel.: 0351 27979215 www.mbs-dd.com

stangel www.stangel.eu
Online Bestellungen

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

Modellbahn Ehrhardt www.modellbahn-ehrhardt.de
Vorbestellpreise für Neuheiten (Auszug)

Märklin 36435 BR 232 DBAG Sound	249,29 €	Trix 24123 Set Schüttgutwagen DR Kohle	106,99 €
Märklin 39089 Reihe 1189 ÖBB Sound	494,70 €	Trix 25991 BR 254 DR Sound	412,98 €
Märklin 39866 BR 189 DBAG Sound	321,99 €	Brawa 40930 BR 01 DR Sound	499,99 €
Märklin 39958 BR 724 DB Sound	329,00 €	Brawa 50514 Schwerlastwagen DR Trafo	209,96 €
Märklin 39990 BR 194 DB Sound	412,98 €	Tillig 70052 Set Kühlwagen DR, DB, MAV	102,82 €
Märklin 47146 Set Rungerw. DBAG Holz	169,75 €	Tillig 72016 BR 92.29 DR	298,95 €

Beuditzstr. 2a • Eingang Rudolf-Götte-Str. • 06667 Weißenfels • Tel. 034 43/30 25 09 Fax 34 18 47

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

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.

Märklin C-Gleise übrig? Suche gerade Gleise ca. 5 lfm. der Längen 172-236 mm. Gebogene Gleise 30° R2+R3 je 6-12 St. R4 2-6 St. 15° R1 + R2 2-6 St. Schaltgleis gerade 8 St. Kreuzung 24460 2 St. Entkuppungsgleis 2 St. Angebot an k.lindner@t-online.de

GESUCHE

Fotos und Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor

Der Schienenreiniger

für kontaktfreudige Schienen



www.schienenreiniger.de
info@schienenreiniger.de

www.jano-modellbau.de



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

Wiedereinsteiger in Nord-Brandenburg sucht erfahrene, prof. Unterstützung für H0-Anlagenneubau (Teilbereich Gleisverlegung, Beschaltung und Steuerung). Honorar nach VB. Tel. 033051 909049 oder E-Mail: andreastorsten@gmx.de

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

Ätztechnik
Alles zum Selbstatzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien.
Ätzteile für Z, N, TT, H0, O, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, Auftragsätzen
Katalog gegen Ausfühlicher u. informativer € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

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

Vielfalt im Detail!
Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice.
JB Modellbahn Service
Lottner Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541-43 31 35
www.jbmodellbahnservice.de

MaGo fiNescale
Feines für Spur N
Nm Schmalspur
Neuheiten aus dem Harz
Oow 99-03-81
Waggonbausätze Vorbildkupplung Vorbildgleis
Oow 99-03-84
www.mago-finescale.de

Märklin-1991, Feuerwehauto, neu, org. Verpackung, portofrei, € 220,-, Märklin -1992, Planen-LKW, neu, org. Verpackung, portofrei, € 170,-, Trix-BMW 2000 CS mit Radio, nicht komplett, Radio mit Funktion, portofrei, € 25,-. Tel: 07151-488747.

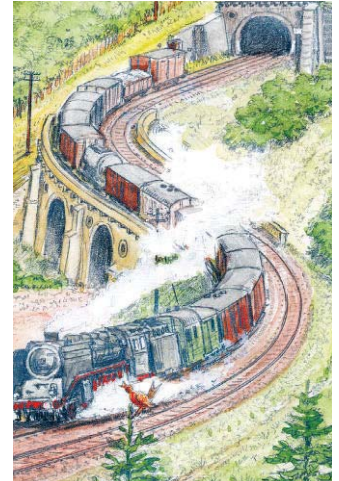
Anlagenbau (Rohbau oder komplett dekoriert), analog oder digital, alle Spurweiten, ebenso Koffieranlagen, Gartenbahnen mit Erdbewegung und Bepflanzung, Gebäude- und Kunstbauten. Für jeden erschwinglich! Hobbyprofi Roland, hansenrolando@gmail.com

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

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

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahnen-berlin.de



MARCO'S TRUCKS
KLARSICHTVERPACKUNGEN FÜR MODELLFAHRZEUGE & MODELLEISENBAHNEN
SHOP.MARCOS-TRUCKS.DE
MARCO RECK - AN DER ALTEN BAHN 7 - 91217 HEIßBRUNNEN - 09151/7320882 - INFO@MARCOS-TRUCKS.DE

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
Digitalzentrale ZS2+ mit 32 Funktionen für Selectrix®, Selectrix-2 und DCC
gleichzeitiges Fahren von Loks:
• SX-1 Format: 103
• DCC und SX-2 Format: 32
Großes 4-Zeilen Display:
• 1 Lok, 1 Schaltartikel immer auf der Anzeige
• Fahrstromanzeige
Integrierter 4A-Booster:
• Überlast- und kurzschlusssicher
• Programmiergleisanschluss
Farbwahl:
• ZS2+ nun auch in silbergrau
• weitere Farben in Planung
• 32 Funktionen gleichzeitig schaltbar
• Versionsabfrage im Menü
• Einstellung der Überlastzeit
verfügbare Adressen:
• SX-1 Format: 103
• DCC und SX-2 Format: 9999
Info@firma-staerz.de **www.FIRMA-STAERZ.de** Tel./Fax: 03571/404027

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr
seit 1977 **www.lohag.de**
Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



GESUCHE

Urlaub, Reisen, Touristik

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

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

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

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

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

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Immer Landhaus mit herrl. Aus-

sicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. inkl. „GUTI“ für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. Ab 45,- €/ Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de

BÖRSE

Auktionen, Märkte

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

Termine modellbahnboerse-Berlin.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE 40 Jahre www.adler-maerkte.de

Durch das bestehende Verbandsverbot 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, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703, oder 02103-51133, info@adler-maerkte.de

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

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

Aktion 299,99 € UVP* 449,00 €

H0



Märklin 39042 Dampflok 42 1417, DB, Ep.III, MFX+-Sound

Aktion 27,99 € UVP* 31,99 € H0



Piko 54363 Kesselwagen ZZh, DR, Ep.IV

Aktion 21,99 € UVP* 24,99 € H0



Piko 54704 Gedeckter Güterwagen G02, DB, Ep.III

Aktion 26,99 € UVP* 30,99 € H0



Piko 54543 Kühlwagen Thf, DR, Ep.III

Aktion 99,99 € UVP* 109,99 €

H0



Piko 59566 Diesellok V180 172, DR, Ep.III

Aktion 99,99 € UVP* 129,99 €

H0



Piko 59702 Diesellok 220 025-1, DB, Ep.IV

Exklusivmodell 39,99 € H0



Saxonia 87012 Bahndienstwagen, DR, Ep.IV, gealtert

Exklusivmodell 79,99 €

H0



Saxonia 87013 Gepäckwagen Mdyg986, DB, Ep.IV, gealtert

Exklusivmodell 79,99 €

H0



Saxonia 87014 Gepäckwagen Mdyg986, DB, Ep.IV, gealtert

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



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

www.elriwa.de

Unsere Aktionen für Sie!

Jetzt auf
www.vgbahn.shop

Die ideale Spur

**Modell
Eisen
Bahner
EXTRA**

MEB-Extra Nr. 5
€ 12,50

Österreich € 13,80
Schweiz 20,- sfr
Be/Lux/Niederlande € 14,40

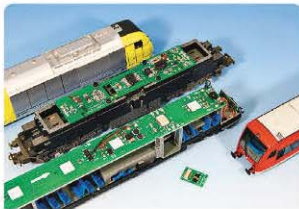
Vier Top-Anlagen
Vorbildgetreu und phantasievoll



Faszination TT
Vom Einstieg bis zur Perfektion

**Weichen nach Vorbild**
Die Gleiswahl ist entscheidend

**Autos en Detail**
Mehr als nur Ausschmückung

**Digitalisierung in TT**
Durch Umbau immer up to date

NEU!

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
€ 12,50



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 freundliche junge Dame der Spielwarenmesse hatte dieses Jahr frei. Ob sie nächstes Jahr Vertreter der Modelleisenbahn begrüßt?

Die Spielwarenmesse 2021 fiel aus. Die Modellbahnindustrie nutzte den traditionellen Zeitraum dennoch, um die Jahresneuheiten anzukündigen.

Corona zum Trotz

Dass der schier unverrückbare Termin der Nürnberger Spielwarenmesse Ende Januar eines Tages einmal entfallen könnte, schien vermutlich nicht nur mir kaum vorstellbar. Da muss erst ein submikroskopischer Errger daherkommen, um vermeintlich unumstößliche Säulen ins Wanken zu bringen. Die Messe wurde auf den Sommer verschoben, doch die meisten Modellbahnhersteller erklärten umgehend ihren Verzicht zu diesem Zeitpunkt. Die langjährige Planung ist auf den bewährten Zeitraum festgelegt.

Und so finden derzeit nicht nur viele Besprechungen, der Unterricht der Schulkinder und vieles mehr digital statt, auch die Neuheitenpräsentation für die Liebhaber der kleinen Bahnen erfolgte im Netz. Der Anzahl der Neuheiten tat dies keinen Abbruch. Das Füllhorn entließ wieder (Wunsch-)Modelle in allen Baugrößen in den verschiedensten Epochen. Der Sparstrumpf wird sich dieses Jahr wohl nicht füllen, zumal die Modellbahn als perfekt Corona-kompatibles Hobby im Trend liegt.

Die meistdiskutierte Frage ist: Was es das für die Modellbahn auf der Spielwarenmesse? Was passiert, wenn Nürnberg im nächsten Jahr wieder stattfindet? Werden all diejenigen, die dieses Jahr feststellten, dass eine Online-Neuheitenvorstellung ebenso funktioniert, wieder einen teuren Messestand buchen?

Sie können jedenfalls auf den folgenden Seiten schon einmal bequem nachsehen, ob unter den Neuheiten auch für Sie etwas dabei ist. Ich bin sicher, Sie werden fündig. al

MÄRKLIN E-Loks aller Arten für H0



Die Vorjahres-Neuheit: Märklins 78 ist fertig und wird ausgeliefert.

□ Von Krise keine Spur! Dieser Eindruck drängt sich auf, wenn man den Neuheiten-Katalog der Göppinger durchblättert. Erinnert, nimmt man die 162 Seiten Umfang als Maßstab, eher an ein Buch; noch dazu ein sehr gut gemachtes, das versucht, die Modellbahner mitzureißen und mitzunehmen in die faszinierende Welt der Modellbahn. Viele der Stimmungsbilder, welche die wichtigsten Neuheiten präsentieren, vermitteln genau diesen Anspruch. Nur ein Beispiel: Die liebenswerte E44⁵ in herrlichem Streiflicht auf den Seiten 20 und 21. Wer über die Art der Einschotterung meckert, hat den Zweck des Bildes nicht verstanden.

Das Thema E-Lok ist dominant in den Märklin-Neuhei-

ten. Die E44⁵ ist als Neuheit schon seit der Veröffentlichung der aktuellen Club-Modelle bekannt. Eine Überraschung sind die anderen E-Lok-Oldtimer, die für H0 angekündigt wurden: Der Geschichte des Krokodils, quasi des Wappentiers der Göppinger, werden zwei weitere Kapitel hinzugefügt: Die beliebte E94 kommt als komplette Neukonstruktion, zunächst in einer DB- und einer DR-Version der Epoche IV, die bei den Kunden immer beliebter wird. Das nächste Krokodil fehlte bisher im Märklin-Sortiment, obwohl es durchaus Charakter besitzt: Die ÖBB-Reihen 1089/1189 dürften vielen Freunden der Altbau-E-Loks noch geläufig sein, auch wenn es die Vorbilder kaum nennenswert über die



Austro-Kroko: Die Baureihe 1189 kommt für das Dreileitersystem.

Grenzen der Alpenrepublik hinaus geschafft haben. Beispielsweise im Grenzbahnhof Passau waren sie aber zu Gast – und leihweise kurz in der Schweiz. Die Freunde der Schweizer Elektro-Traktion erhalten ebenfalls einen Leckerbissen als neukonstruiertes H0-Modell: Den RAe 4/8 Nr. 1021, allgemein bekannt als Churchill-Pfeil. Dazu gibt es zwei wunderschöne Stangen-Loks als Varianten: Die Ae 3/6 II im Braun der Epoche II und die Be 4/6 als grüne Epoche-III-Maschine.

Anlass zu regen Diskussionen unter den „echten“ Modellbahnern wird sicher die 103 fast ganz in Weiß geben. Schade, dass die 03 beim Vorbild nicht so lange durchgehalten hat, dass man sie so hätte lackieren können. Besser als das Orient- und Verkehrsrot sieht der aktuelle Fernverkehrs-Lack allemal aus, daher werden die knapp 2500 Modelle bald ausverkauft sein. Passende Wagen bietet Märklin traditionell gleich mit an.

Freunde von DR-Loks werden mit einer überarbeiteten Neuauflage der Baureihe 243 bedient, das Modell ist nun über alle vier Radsätze angetrieben. Der TGV-Euroduplex rollt noch täglich durch Göttingen, auf der Verbindung München – Paris. Vielleicht war das der Anlass, auch ein entsprechendes H0-Modell in unverkürzter Ausführung aufzule-



Geschmackssache: Die lange Version der 103 kommt im bisher fehlenden Farbleid der Epoche VI. Schick!

gen. Zwei Meter müsste der H0-Bahnsteig messen, um die komplette zehnteilige Garnitur unterbringen zu können.

Auch die Niederländer erhalten eine neue E-Lok in Form eines Modells der Reihe 1200 in Blau mit geänderter Lüfteraufteilung. Wer will, kann die Neuheit vorbildgerecht mit TEE-Wagen der DB kombinieren.

Eine E-Lok im weitesten Sinne ist auch die Class 77 – immerhin eine dieselelektrische Maschine. Nach der Class 66 folgt nun auch das H0-Modell der modernisierten Variante, als teilweise Neukonstruktion (Klimaanlage, andere Aufteilung der Seitenwände).

„Und was ist mit Dampfloks?“, wird nun mancher fragen. Eine Neukonstruktion wird es im Jahr 2021 leider nicht geben, gerade erst wurden die ersten Modelle der 2020er-Neuheit, der Baureihe 78, ausgeliefert. Eine weitere Variante der 78 ist in Form der



Ost-Reptil: Die formneue E94 wird es auch in einer DR-Version geben.

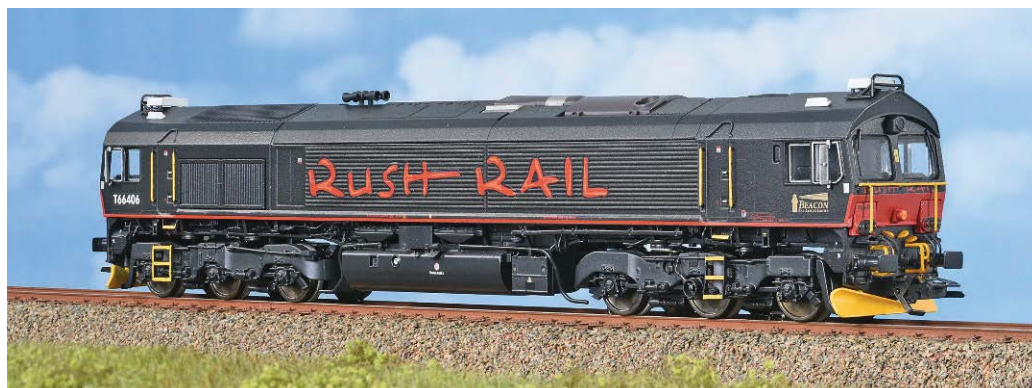


Stellstreckentauglich: Die E44⁵ ist das Insider-Modell für das Jahr 2021.

Essener 78 507 angekündigt. Dazu wird ein Wendezug-Set mit grünen Mitteleinstiegswagen aufgelegt. Das Modell der 44 erscheint in Epoche-IV-Aus-

führung als ölgefeuerte 043 und darf, wenn es der Modellbahn-Etat erlaubt, zwölf neue Erz-Illd-Wagen ziehen. „Keine Lok ohne passenden Zug“, lautet weiterhin das Motto für die meisten Märklin-Neuheiten. Die schicke 56² (pr. G 8¹ mit Vorlaufachse) kommt mit veränderter Rauchkammertür als Epoche-III-Modell in den Handel (ohne Zug!).

Kaum zu zählende Farb- und Beschriftungsvarianten ergänzen das umfangreiche Neuheiten-Paket für H0, das auch für die Modellbahner in ganz Europa, von Italien bis nach Skandinavien, gedacht ist.



Abgewandelt: Neben einer neuen Class 66 (Bild) bringt Märklin auch die Nachfolgerin, die Class 77 für H0.



Der TGV-Duplex kommt in der Ausführung des zwischen München und Paris verkehrenden Vorbilds.

dem Schiebewandwagen der Gattung Klmngks 68/Tbis 871. Sehr reichhaltig ist das Z-Angebot an Farb- und Beschriftungsvarianten.

Für die Spur 1 gibt es nur eine Formneuheit – die von H0 bekannte „Köffertilok“ Ce 6/8 I. Das Gehäuse des immerhin 60 Zentimeter langen Foto-Musters entstand im 3D-Druck! Ganze vier Wagen-Varianten ergänzen das knappe Spur-1-Neuheiten-Programm.

Alle wichtigen H0-Neuheiten sind unter der Marke Trix auch für das Zweileiter-Gleichstrom-System erhältlich. Manches Wagen-Modell findet man allerdings nur in diesem Sortiment, beispielsweise neue

Fcs-Selbstentladewagen mit DR-Beschriftung oder zwei Wagen der PKP.

Für die Baugröße Z sticht die Neukonstruktion der Doppel-Diesellok V188 hervor. Der „kleine Riese“ wird von zwei

Motoren angetrieben, ist aber zunächst nur für „Insider“-Club-Mitglieder erhältlich. Aus neuen Formen stammen außer-



FOTO: WERK

Klein, aber mächtig: Die V188 wirkt auch im Maßstab 1:220.



„Köffertilok“ ganz groß: Das Schweizer Ur-Krokodil erscheint für die Spur 1.

MINITRIX Kohlestaub-44 und Schürzen-Eilzugwagen für N



FOTO: WERK

„Roter Bamberger“: Minitrix bringt formneue Schürzen-Eilzugwagen.

□ Wenig wirklich Neues ist für den Maßstab 1:160 aus Göppingen zu vermelden. Die 44 erscheint in zwei Formvarianten mit Wannentender (Club-Modell) sowie als DR-Kohlenstaub-Lok. Das Modell der 218 zeigt als Epoche-VI-Maschine aus der letzten Bauserie ein geändertes Dach. Passend dazu bietet man neun IC-Wagen als Farbvarianten an. Formneuheiten sind die Schürzen-Eilzugwagen samt Steuerwagen. Dessen modernes Gegenstück ist der formneue Bnrbdzf mit Wittenberger Kopf. Für die Freunde internationaler Züge erscheint der EC „Venezia“ in vier bunten Zweier-Sets. Frankophile N-Bahner erfreut der „Capitole“-Speisewagen.



Als Club-Modell im Maßstab 1:160 kommt die 44 mit Wannentender.



798 als Sonderzug: Der türkisfarbene „Ulmer Spatz“ hat viele Freunde.

LGB Ge 4/4 I und Ganzmetall-Krokodil der RhB, Amtrak-F7 und -Streamliner



Formneuheit 2021 für die Gartenbahn: RhB-Ge 4/4 I.



Neben dieser Variante erscheint die Ge 6/6 I als Ganzmetallmodell.

□ Die Rhätische Bahn steht im Mittelpunkt des diesjährigen Neuheitenprogramms. LGB stellte ein neu konstruiertes Modell der ältesten dort noch im Plandienst stehenden Baureihe vor, die Elektrolokomotive Ge 4/4 I. Das mit einem mfx-Decoder ausgestattete Modell repräsentiert mit grüner Farbgebung und entsprechender Beschriftung als Nummer 605 „Silvretta“ die Epoche IV.

Die Inbetriebnahme der berühmten Ge 6/6 I vor 100 Jahren ist Anlass für eine neue Farbvariante als Museumslok 415 der Epoche VI. Außerdem wird eine limitierte „Highend“-Einmalserie des Rhätischen Krokodils in Ganzmetallausführung aufgelegt, als Epoche-VI-Lok 414 in Braun sowie als Nummer 412 in einer blauen Sonderausführung der Jahre 2005 bis 2008 („75 Jahre Glacier-Express“).

Ein weiterer runder Geburtstag stand für eine berühmte Farbvariante Pate: Vor 50 Jahren wurde die Marke Amtrak für den US-Schienenpersonenfernverkehr gegründet. So erscheinen die EMD-Diesellok F7A/B und sechs verschiedene Streamliner Cars mit der Amtrak-Lackierung des Jahres 1971 als offiziell lizenzierte Farbvariante. Zusammen ergeben die Fahrzeuge einen über acht Meter langen Zug.

LENZ BR 01, 98.8 und E 41 sowie D28-Schnellzugwagen in O



Die Konstruktion der neuen 01 ist in vollem Gange.

□ Mit der Baureihe 01 ist bei Lenz eine gewichtige Neukonstruktion in Arbeit. Das wie immer in Metall-/Kunststoffgemischtbauweise gefertigte und umfangreich ausgestattete Modell wird in jeweils zwei frühen beziehungsweise späten Epoche-III-Versionen der DB mit Wagner- und Witte-Ble-

chen, zwei Epoche-III-Versionen der DR und einer Epoche-IV-Variante der DB erhältlich sein. Außerdem ist ein auf 100 Stück limitiertes Set mit 01 178 und drei FD-Zug-Wagen angekündigt. In Planung ist auch die bayerische Lokalbahnlok der BR 98.8. Der D-Kuppler soll in einer DRG- sowie einer DB-

Variante kommen. Optional werden beide Versionen im Set mit drei wiederaufgelegten Lokalbahnwagen erscheinen. Eine weitere Neuheit ist die E 41 in je zwei Epoche-III/-IV-Versionen in Kobaltblau, Stahlblau und Chromoxydgrün.

Eine weitere Neukonstruktion ist der D28-Schnellzugwa-

gen, Gruppe 29, welcher in einer 1.-Klasse-Variante, drei 2.-Klasse-Versionen, als Packwagen und als Wagen mit Speiseteil angekündigt ist.

Wiederaufgelegt werden die 218 in fünf Farbvarianten der Epoche IV, flankiert von drei „edition“-Varianten, sowie die 3yg- und 4yg-Reisezugwagen.



Auch von den Spur-0-D28 existieren bislang nur 3D-Visualisierungen.

ROCO Knödelpresse, P8 und Ae 3/6 I in H0

□ Angesichts des zufriedenstellenden Ergebnisses im Corona-Jahr 2020, gab es bei den Salzburgern keine Veranlassung, auf die Bremse zu treten. Viele Modellbahner lechzen nach neuen Modellen, um ihre neu begonnenen Anlagen oder ihre wiederentdeckte Liebe zur Modellbahn zu bereichern.

Deshalb dürfen sich die H0-Bahner sogleich auf ein All-Time-Classic-Modell freuen: die P8. Die preußische Schleppenderlokomotive aus dem frühen 20. Jahrhundert dürfte eine der beliebtesten Dampfloks überhaupt sein und ihr fotografisch ausführlich dokumentiertes Ende in Baden-Württemberg Anfang der 70er-Jahre ist in regelmäßigen Abständen einen Artikel in allen Fachzeitschriften wert. Das neue Modell, das es auch mit allen digitalen



Böhmischer Serviettenknödel auf vier Achsen. Das künftige Modell ergänzt das Roco-Programm perfekt.

Schikanen geben wird, erscheint zunächst in den Epoche-IV-Ausführungen der DB und der DR.

Eine ebenfalls wichtige Neuheit für den deutschsprachigen, aber auch den benachbarten osteuropäischen Raum ist die DR-Baureihe 230, vielen besser bekannt als „Knödelpresse“. Die Mehrsystemlok aus dem Hause Skoda kommt in zahlreichen Varianten der DR, der DBAG, der CSD sowie



Von der wundervollen Ae 3/6 I existiert bisher nur ein Vorbildfoto.



Kesselwagen zeigen viele Details, auf die es beim Modell ankommt.

der CD. Passend dazu wird eine „Vindobona“-/„Hungaria“-Zugarnitur in drei Sets mit passenden DR-, CSD- und MAV-Wagen aufgelegt.

Auf ein zeitgemäßes Modell der bekannten Ae 3/6 I warten nicht nur Schweizer Modellbahnfreunde schon seit Langem. Die zahlenmäßig stärkste Ae 3/6-Variante ist nicht nur wegen ihrer äußerlichen Ver-

wandtschaft zur größeren Ae 4/7 die beliebteste. Einige Lokomotiven erreichten eine Einsatzzeit von mehr als 70 Jahren – die längste unter allen SBB-Loks. Die Ae 3/6 wird als grüne Epoche-IV-Maschine sowie als braun lackiertes SBB-Historic-Museumsschmuckstück ausgeliefert.

Die Baureihe 95 preist der Prospekt zwar als Formneuheit an, angekündigt wurde sie jedoch schon vergangenes Jahr.

Unter den Formvarianten fallen dieses Jahr ein mehrsystemfähiger ÖBB-Taurus mit vier Stromabnehmern auf dem Dach auf, ebenso wie eine Re 4/4 II mit der auffälligen Beklebung zur Elektrifizierung der Strecke München – Zürich. Den bekannten Karlsruher Zug



Brot-und-Butter-Lok: Ein gutes P8-Modell sorgt für Umsatz.



Den T3000e können die Epoche-VI-Modellbahner mit den unterschiedlichsten Containerformen- und aufdrucken erwerben.

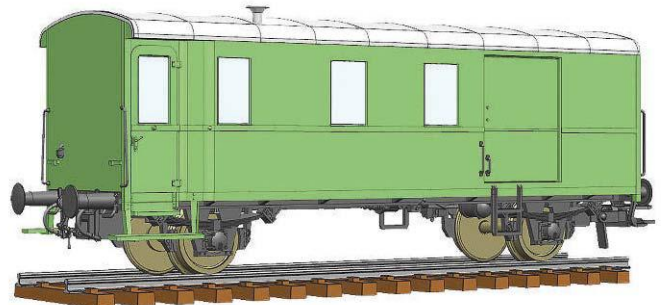
mit E41 und Silberlingen in ozeanblau-beigefarbener Lackierung will man in diesem Jahr ebenfalls ausliefern. Rocos Velaro-ICE erhält nun die aktuelle grüne Öko-Bauchbinde an den Fronten. Ihre gelungene Baureihe 218 wollen die Salzburger dieses Jahr in drei Sonderlackierungen an den Mann oder die Frau bringen: als „Citybahn“- und „Touristik“-Lok oder im auffälligen Blau der PRESS.

Das Modell des Regioshuttles erfährt ein sogenanntes Update mit einer PluX-Schnittstelle und einer Soundvariante.

In Zusammenarbeit mit „hmb“ (Huppertz Modellbau)

zieht die beliebte Henschel-Industrielok DHG 600 ins Roco-Programm ein. Für das tolle Modell könnte der bekanntere Vertriebsweg zu mehr Verbreitung führen. Die DBAG-Doppelstockwagen des hmb-Programms nehmen ebenfalls im Katalog der Katalog der Salzburger Platz.

Bei den Formneuheiten unter den Wagenmodellen sticht der Güterzugbegleitwagen Pwgs 41 hervor. Er wird in mehreren Varianten mit unter anderem unterschiedlichen Dachformen auf die Gleise rollen. Liebhaber des modernen kombinierten Verkehrs können ih-



Der Pwgs 41 wird in zahlreichen Modifikationen zu haben sein.

ren H0-Fuhrpark um den Doppeltaschen-Wagen T3000e bereichern. Ein Supermodell soll der vierachsige Kesselwagen des Typs Zacns werden, der mit den Beschriftungen verschiedenster Waggonvermieter in den Handel gelangt.

Das besondere Zugset dieses Jahres ist der TEE 74/75 „Roland“, der von Bremen bis Mailand fuhr. Im Schmalspursortiment wird es zwei Lackierungsvarianten der 2095 im aktuellen NÖVOG- und Bregenzerwaldbahn-Design geben.

FLEISCHMANN DB-V 188 und SNCF-BB 7200 für N



So ähnlich wird die neue V188 aussehen, die eine alte Roco-Konstruktion ablöst.

□ Zwei neukonstruierte Loks bietet Fleischmann den N-Bahnern für das Jahr 2021 an: Ein N-Klassiker war die V188, die einst Roco in ansprechender Form herausbrachte. Nun folgt ein Modell auf dem aktuellen

Stand der Technik. Auch die zweite Neuheit, die SNCF-„Knicknase“, ist keine Unbekannte. Seit Jahrzehnten ist die Lokfamilie BB 7200/15000/22200 schon im Fleischmann-N-Programm heimisch. Nun

werden auch diese Modelle komplett überarbeitet – auch niederländische Varianten sind angekündigt. Erwähnenswert sind die Überarbeitungen bekannter Modelle, beispielsweise der Baureihe 65 (nun mit

Sound) und der V60. Schöne Farbvarianten sind die ozeanblaue 194 oder eine 140 in Ursprungsausführung. Die „Edelweiß“-Zahnradbahn auf Basis der E69 wird sicher Liebhaber finden. Bei den Güterwagen gibt es drei Formneuheiten: einen vierachsigen Uahs/Zas-Kesselwagen, den Gbs 1500 der DR und den Hbbillns-Schiebewandwagen. Die überarbeiteten SBB-EW-IV-Wagen werden um einen neukonstruierten Speisewagen ergänzt.



Der Roco-H0-Neuheit des Hbbillns folgt bald die N-Ausführung.



Komplett neu: die SNCF-„Knicknasen“ der Baureihen BB 7200/22200.

PIKO 83.10 in TT, E32 und 101 in H0, 216 010 in N, 491 und Pwg 88 in G



Der „Gläserne Zug“ wird bald seine Fahrgäste durch Gärten schaukeln.

□ Im letzten Jahr, welches trotz oder gerade wegen der Pandemie für den Sonneberger Traditionshersteller ein sattes Umsatzplus bedeutete, stellte Piko nach langer Pause wieder eine neue Dampflok vor. Während von der 78 jetzt eine Variante mit drei Domen angekündigt wurde, ist die diesjährige Hauptneuheit die Baureihe 83.10 (Test in diesem Heft). Die Neubaudampflok der DR, in H0 bereits lieferbar, erscheint auch für die TT-Bahner. Die Neukonstruktion stellt einen echten Lückenschluss dar: In beiden Nenngrößen gab es bisher kein Großserienmodell. Eine weitere Formneuheit des Piko-Expert-Programms in 1:87 ist die Altbau-E-Lok der Reihe E32 der DB. Das Modell wurde

für Mai angekündigt. Mit der für das Jahresende geplanten Baureihe 101 der DB AG hat Piko für die Freunde der modernen Bahn eine weitere Neuheit im Programm. Auch unsere niederländischen und ungarischen Nachbarn finden bei den Formneuheiten Berücksichtigung: Sowohl die E-Lok V43 der MÁV als auch die NS-Diesellok Rh 2000 waren bislang nicht zu haben. Letztere erscheint auch in einer USATC-Variante, gelangte das Vorbild doch 1944 mit den US-Streitkräften nach Europa und wurde später in 18 Exemplaren von der NS übernommen.

Bei den Formvarianten darf man sich auf die 140 der DB mit Doppelleuchten und aufgesetzten Lüftern sowie ohne



Die V43 ist ein E-Lok-Klassiker der MÁV und eine H0-Neukonstruktion.



Für Spur G kommt auch der Pwg 88 der DR.



Ein neues Modell in 1:120 ist der G02 – mit und ohne Bremserhaus.



Formneu im Maßstab 1:87 kommt die 101 der DBAG-Epoche VI.



Mit der E32 erweitert Piko sein Sortiment an Altbau-E-Loks.

Regenrinne freuen, außerdem auf die 243 der DR in der Ursprungsausführung. Epoche-III-Enthusiasten werden ungeduldig auf die E91.9, die V160 (Serie) und die E18 mit runden Scheinwerfern warten. Der ICE4 kommt nun mit dem grünen „Klimaschützer“-Zierstreifen als aktuelle Variante. Passend dazu gibt es weitere Mittelwagen zur Komplettierung der Garnitur. Eine Vorankündigung für 2022 ist der Elektrotriebzug EN 57-925 der PKP.

TT-Bahner werden neben der erwähnten 83.10 mit der BR 150 in Blau-Beige und einer modernen 182 in Verkehrsrot mit grauem Rahmen bedacht. Außerdem kommt die vierachsige V180 in der Lackierungsvariante der DR-Epoche III. Ihre sechsachsigen Schwestern, die Baureihen 119 und 131, zeigen sich hingegen in der jeweiligen Farbgebung der DR-Epoche IV. Die preußische G8.1 wird in einer MÄV-Version aufgelegt.



Weitere Neukonstruktion in H0: die Y-Schnellzugwagen der DR-Epoche IV in mehreren Varianten.

Im Maßstab 1:160 erscheint nun die DB-Diesellok 216 010, welche 2020 bereits in H0 für Aufsehen sorgte. Auch in N kommt der gekröpfte Rahmen durch die Zierlinie besonders gut zur Geltung. Dazu passen die neuen Silberlinge, die als 2.-Klasse-Sitzwagen und als gemischtklassiger ABn mit Pfauenaugenmuster in Epoche III angekündigt sind. Die Wagen wird es auch in Verkehrsrot als Epoche-VI-Modelle geben. Dazu passend erscheint aber als weitere Formneuheit noch der Wittenberger Steuerwagen.

Neu sind auch die Schürzen-eilzugwagen der DB-Epoche III als Wagen der Verwendungsgruppe 44 und als blau-beige ÖBB-Wagen. Flankiert werden diese Ausführungen von DRG- bzw. DB-Modellen der Epochen II und IV.

Gartenbahner dürfen sich auf den bereits ab Werk mit Fahrgästen ausgestatteten „Gläsernen Zug“ (Baureihe 491) in Weiß-Blau der DB-Epoche IV freuen. Eine weitere Formneuheit ist der zweiachsige DR-Packwagen Pw 88.



Jetzt auch in N: Die letzte Vorserienlok 216 010 mit Ecken und Kanten.



Passend zur 216 sind die formneuen DB-Nahverkehrswagen in N.



Der Wittenberger Steuerwagen ergänzt das neue n-Wagen-Programm.

ESU G 1000 und zahlreiche neue Digitalkomponenten

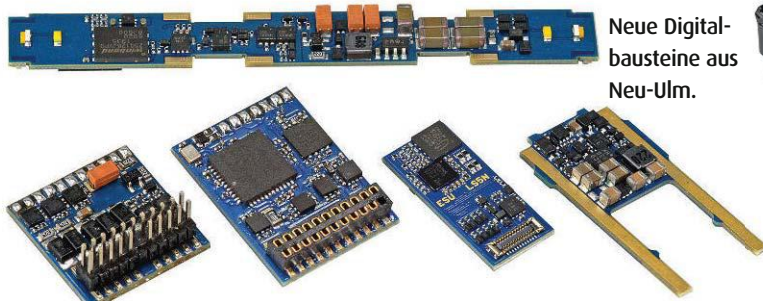
□ Wichtigste Lokomotivneuheit ist die Vossloh-G 1000, die sich schon in Auslieferung befindet (siehe Test S. 84).

Auf Basis der neu entwickelten „LokPilot5“-Decoderfamilie entstanden der preiswerte „LokPilot Basic“ und speziell für den Einsatz in motorlosen Fahrzeugen entwickelte Funktionsdecoder. Ein neuer „LokSound5 nano“ erweitert die Decoder-Palette nach unten und ermöglicht einen Einsatz in kleinen H0- sowie TT- und N-

Fahrzeugen. Ebenfalls neu ist die „SwitchPilot 3“-Familie, die das Schalten auf der Anlage vereinfachen sollen. Ein kompakter Raucherzeuger „Dual

Mini“ soll in Dampflok ab der Nenngröße 0 zum Einsatz kommen können. Er gibt sowohl Auspuff- als auch Zylinderdampf ab. Der „Dual Mini“

soll auch in kleineren Loks nachrüstbar sein.



Neue Digitalbausteine aus Neu-Ulm.



Der nachrüstbare „Dual Mini“-Raucherzeuger.

TILLIG 42 und E 77 in TT, Salon-Nachrichtenwagen in H0 und TT, KBtr in H0m/H0e



Sowohl in 1:87 als auch in 1:120 erscheint der Salon-Nachrichtenwagen der DDR-Regierung.

Die Sebnitzer sind nicht erst seit gestern um besondere Kundennähe bemüht und so ist es kaum verwunderlich, dass die E 77 eine der bedeutenden TT-Formneuheiten 2021 ist. Hatte die Altbau-E-Lok, in Form der Dresdner E 77 10 betriebsfähig der Nachwelt erhalten, doch mit klarem Abstand eine Wunschmodell-Umfrage des Tillig-Clubs angeführt. Die Museumslok soll es jedoch vorerst nicht werden, vielmehr wird die erste, für Dezember dieses Jahres geplante Variante modifizierte Stirnseiten ohne Türen und Blenden besitzen. Ebenfalls passend für die Epoche III kommt die Kriegsdampflok 3, besser bekannt als BR 42. Beide Varianten, DB und DR, sind für das Jahresende avisiert. Als Formvariante erscheint der Dual-Mode-Vectron 248 002 der Siemens AG. Das TT-Modell soll im dritten Quartal zur Auslieferung kommen. Auf dem vorhandenen Es-Fahrwerk aufbauend kommen diverse neue

Schiebewandwagen Tims/Tms. Für 2022 stellt Tillig den Steuerwagen mit Wittenberger Kopf in TT sowie eine Auswahl moderner Doppelstockwagen in Aussicht. Die erfolgreiche, von 2017 bis 2020 in vier Sets auf den Markt gebrachte Reihe der Salonwagen der DDR-Staatsregierung wird mit einem formneuen Nachrichtenwagen fortgeführt. Er erscheint in TT, ebenso in H0.

Von der lange erwarteten ELNA 6 in 1:87 sollen zwei weitere Varianten, die 92 2903 der DR sowie als Einzelserie die Lok 4 der Hersfelder Kreisbahnen kommen. Das H0m-/H0e-Schmalspursortiment wird ebenfalls im Quartal drei mit einem Personenwagen mit Traglastenabteil (KBtr) ergänzt, der in Form eines neuen Wagenkastens auf dem Fahrgestell der vorhandenen sieben-/achtfenstrigen Personenwagen sitzt. Die Konstruktion der für die Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn-Gesellschaft gebauten Mallet-Dampflok

(DR-Baureihe 99.59), angekündigt erstmals 2020, soll bis Jahresende deutliche Fortschritte machen. Passend für das H0-

Elite-Gleissystem erscheinen zwei für TT schon seit 2014 verfügbare Bausätze mit je vier Prellböcken in Stahlbauweise.



Das H0-Schmalspur-Programm erhält mit dem KBtr Zuwachs.

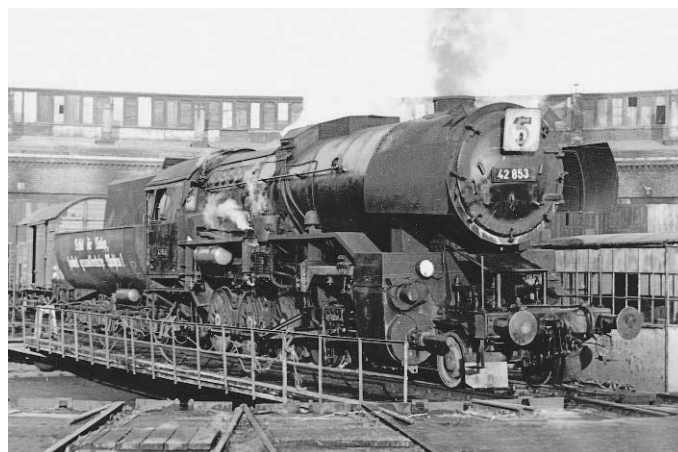


Der Dual-Mode-Vectron ist eine interessante Formvariante in TT.



Formneuer Aufbau: einer von mehreren neuen TT-Schiebewandwagen.

Mit modifizierten Frontpartien soll bald die E 77, ein vielfaches Wunschmodell, erscheinen.



Die Dampflok-Hauptneuheit in TT ist die mehr als 850-fach gebaute 42.

BEMO RhB-Zweikraftlok und überarbeitete Klassiker für H0m



Die IK kehrt ins Bemo-Sortiment zurück. Bestellschluss ist der 1. Mai 2021.

□ Mit der zweiachsigen Stadler-Rangierlok Geaf 2/2 20603 der RhB wählten die Schmalspurspezialisten ein topaktuelles Vorbild aus der Schweiz. Die Lok erscheint als edles H0m-Modell in der „Metal Collection“. Die nahezu baugleiche Tea 2/2801 der MGB

ist das „Exklusivmodell des Jahres“ 2021. Bestellschluss für beide Modelle ist der 1. Mai 2021.

Die Ge 6/6 II ist in der Digitalversion erstmals mit Sound erhältlich. Ebenso die Churer Vorortpendelzüge, deren Vorbilder gerade kurz vor der Ausmusterung stehen.



Inzwischen weit gediehen: die EW1-Wagen der RhB für 0m-Bahner.



Das H0e-Modell der RhB-Knickkesselwagen erhält neue Drehgestelle.

Die Knickkesselwagen Za 8101–8118, erscheinen in einer Formvariante mit Blattfe-

der-Drehgestellen. H0e-Bahner können sich auf Neuauflagen der sächsischen IK freuen.

EXACTTRAIN Güterwagen-Klassiker für H0

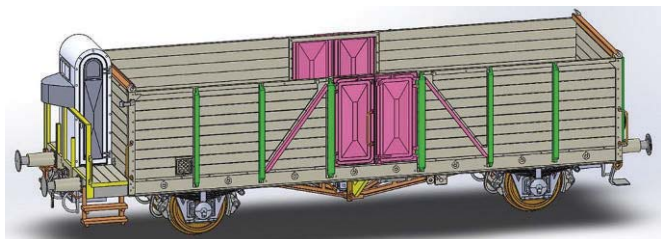
□ Den dreiachsigen Autotransportwagen der Gattung Offehss 55 gibt es nun in Ausführungen mit offenen und mit geschlossenen Geländern an der unteren Ladefläche. Angekündigt sind Ausführungen der DB und der NS für die Epochen III und IV.

In einer Formvariante wird der Gbs 254 der DB nun auch mit Bremserbühne ausgeliefert. Der Gbs der SBB erhält ein flaches Dach ohne Rippen, eine breitere Tür und andere Streben. Das Modell ist auch gealtert und mit Farbflicken erhältlich. Der Gs der DB wird in weiteren Ausführungen für die Epochen III, IV und V angekündigt; mit entsprechend geänderten Details kommt der Wagen außerdem in den Versionen von PKP, SNCF und FS.

Die offenen Güterwagen der Bauarten „Villach“ und „Linz“ werden in überarbeiteten Versionen offeriert.



Auf Basis des Gs der DB gibt es zahlreiche Farb- und Formvarianten.



Der Omm „Villach“ wird nun auch mit Bremserhaus angeboten.

ARTITEC Feines Zubehör für H0 und N



Die „Plan E“-Wagen waren in den Niederlanden erst auf Haupt-, später auf Nebenstrecken zu Hause.

□ Die NS-Personenwagen der Bauart „Plan E“ werden im Zustand der Epoche IV in 1:87 ausgeliefert. Bei den Gebäuden sticht ein sachlich-schlichter Schrankenposten heraus. Neben wie gewohnt toll detaillierten Nutzfahrzeugen und Einrichtungsgegenständen liegt der Schwerpunkt auf maritimen Themen. Die neuen Schiffsmodelle überzeugen ebenso wie eine Klappbrücke oder die muschelbewachsenen Seetonnen. N-Bahner kön-

nen sich über ein Modell des Hansa Lloyd Merkur freuen. Daneben gibt es auch in 1:160 viele Nutzfahrzeuge sowie eine schlichte Bushaltestelle.



Der Schrankenposten zeigt Kante.



Mit dem Hansa Lloyd Merkur liefert Artitec einen Lkw-Klassiker im Maßstab 1:160.

BRAWA DB-Mittleinstiegswagen, Güterwagen-Klassiker und schwere Exoten für H0

□ Während die Arbeiten an den bereits in den Vorjahren angekündigten Serienloks der Baureihe 01 weiter voranschreiten, überraschten die Remshaldener mit der Nachricht, nun auch die Vorserien-01 im Maßstab 1:87 zu verwirklichen. Geplant sind zunächst vier Form- und Beschriftungsvarianten der legendären Schnellzuglok; drei DB-Maschinen mit Windleitblechen der Bauart Witte sowie eine 01 der DR mit Wagner-Blechen.

Die zweite Triebfahrzeug-Neuheit sind die E-Loks der Traxx 3-Familie von Bombardier. Geliefert werden zunächst drei DBAG-Loks der Baureihen 147, 147.5 und 187.

Die überarbeitete E11/E42 der DR erscheint in neuen Varianten als 242 der DR und, mit den typischen Dachwiderständen versehen, als Ae 477 der Mittelthurgaubahn-Tochter „Lokoop“. Das überarbeitete H0-Modell der Baureihe 216 ist jetzt auch in Ozeanblau/Beige zu haben. Die V90 erlebt eine Neuauflage als altrote DB-Lok der Epoche IV.

Spektakuläre Neukonstruktionen gibt es auch im Segment der Personen- und Güterwagen zu vermelden. Die yl-Mittleinstiegswagen ergänzen das Sortiment klassischer Reisezugwagen der DB. Geplant sind mehrere Farb- und Formvarianten der 26,4-Meter-Wagen nach Vorbildern der Epochen III bis IV in Flaschengrün, Chromoxydgrün sowie Ozeanblau/Beige.



Bei den WRge der späteren Bauserie verbesserten zusätzliche Fenster die Arbeitsbedingungen für die Köche.

Passend zu den Halberstädter Mittleinstiegswagen und den vierachsigen Rekowagen liefert Brawa nun auch den DR-Neubauspeisewagen der Gattung WRge. Vorgesehen ist neben verschiedenen Farbvarianten der ersten Bauserie auch ein Wagen der zweiten Serie mit zusätzlichen Fenstern.

Lange mussten Modellbahner auf ein zeitgemäßes Modell des Klappdeckelwagens der Bauart K25 „Wuppertal“ warten. Die kurzen Zweiachser waren die letzte wichtige Neuentwicklung der Reichsbahn für den Transport nässeempfindlicher Güter vor dem Auftauchen der moderneren Selbstentladewagen. Bei der DB hielten sich die letzten Exemplare bis weit in die 1960er-Jahre hinein. Wie gewohnt gehen die Remshaldener in die Vollen: zehn Varianten nach Vorbildern von DRG, DB, DR und ÖBB sind geplant.

Noch mehr Varianten verspricht der ebenfalls neukonstruierte Staubbehälterwagen der Bauart Kds 54/Ucs 908/Ucs 909. Die Konstrukteure berücksichtigen auch die späteren Serienversionen mit größerem



Die Ur-Version der Staubbehälterwagen trug die DB-Bezeichnung Ucs 908.



Der K25 ist sowohl mit als auch ohne (Bild) Bremserbühne zu haben.

rem Ladevolumen. Im Neuheitenprospekt sind bereits 15 Farbvarianten aufgeführt, passend zu den Epochen III bis V.

Eine im wahrsten Sinne gewichtige Neukonstruktion ist der Tragschnabelwagen der Bauart Sst 125. Der 18-achsige Brocken kommt, beladen mit einem mächtigen Transforma-

tor, in vier Varianten für die Epochen II, III und IV – natürlich unter Berücksichtigung selbst feinsten Bauartunterschiede.

Die Ankündigungen in 1:160 beschränken sich auf einige neue Farbvarianten der „Ludmilla.“ Darunter befindet sich auch eine Maschine mit realistischen Ausbesserungsstellen.

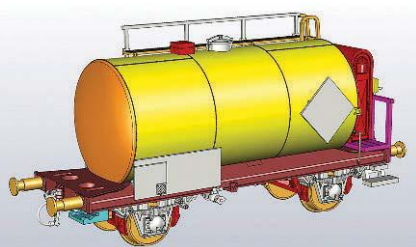


Der ABYl 411 steht stellvertretend für Brawas neue Mittleinstiegswagen-Familie in 1:87.

LEMKE KISS und Kesselwagen für N

□ Lediglich ein Triebfahrzeug kündigt Lemke für seine Marke Hobbytrain und die Spur N an: Für den KISS (komfortabler innovativer spurtstarker S-Bahn-Zug) realisiert man verschiedene Wagenkästen und Kopfformen: den SBB-RABe 511 (grauer Rahmen, sechsteilig), den BLS-RABe 515 (vierteilig) und den 4110 der DBAG (vierteilig). Bei den Güterwagen wird die Serie der Schweizer Zweiach-

ser um die offenen Typen L6 und Fbkk erweitert. Vier verschiedene Wagenkästen, Speichen- oder Vollräder sowie Hülsen- oder Stangenpuffer ermöglichen Variantenvielfalt. Ebenfalls eine schöne Bereicherung des N-Wagenparks stellen die Leichtbau-Kesselwagen der Bauart Uerdingen mit 30-m³-Kessel dar, die nach dem Zweiten Weltkrieg über ganz Europa verstreut waren. Das ermöglicht zahlreiche Varianten des Modells in Mischbauweise (Metall/Kunststoff). Als weitere interessante Formneuheit wird das bislang für N fehlende Modell eines über 80 Fuß langen Containertragwagens der Bauart Sggnss'80 angekündigt. Zur Nachbildung der BLS-Pendelzüge erscheint



Uerdingen 30-m³-Kesselwagen.



Die „Prima“ wird es als überarbeitetes Mehano-Modell geben.



Hauptneuheit aus Haan: der „KISS“ der jüngsten Generation für N.



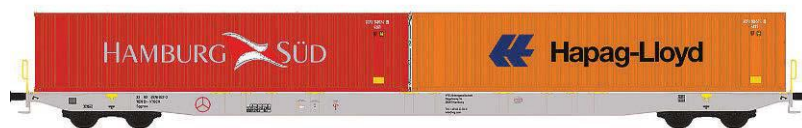
Diese Schweizer Standard-Güterwagen fehlten bisher für N.

das Modell des Bt-Steuerwagens, abgeleitet aus dem BDT für die BLS-Autozüge. Es zeigt die Ausführung nach dem ersten Umbau mit den kleineren Frontlampen, verlängertem

Wagenkasten und Gummikulst, aber noch mit Falttüren. Im Mehano-Programm wird das H0-Modell der Alstom-„Prima“ in überarbeiteter Form erscheinen.



Formvariante: der BLS-Steuerwagen für N.



So lang wie ein Reisezugwagen: Der Sggnss '80 kommt im Maßstab 1:160.

ÄGERNDORFER ÖBB-Diesel für H0, Stangen-E-Lok für N

□ Die Österreich-Spezialisten kündigen mit der Reihe 2050 einen Diesellok-Klassiker der ÖBB im Maßstab 1:87 an. 18 Exemplare dieser Vierachser

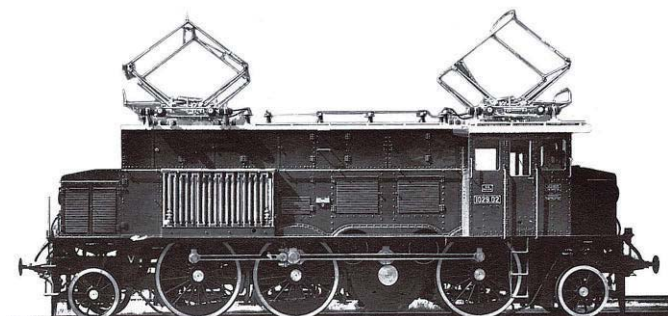
wurden zwischen 1958 und 1962 von Henschel in Kooperation mit General Motors an die ÖBB geliefert. Geplant sind mehrere Varianten der Epochen IV bis VI in Tannengrün und Blutorange. Unterdessen schreiten die Konstruktionsarbeiten an den ÖBB-E-Loks der Reihe 1280 und an den Triebwagen der Reihe 5044 (VT923 der DRG, BBÖ-VT 44) voran.



Die Reihe 2050 ist ein Lok-Klassiker der ÖBB.

Auch N-Bahner können sich über eine Altbau-E-Lok mit Kuppelstangen in Gestalt der urigen E33 19 (BBÖ-Reihe 1029, ÖBB-1073) freuen.

Die Triebwagen der ÖBB-Reihe 5045 kommen für N in einer Formvariante als zweiteilige Reihe 5145 mit niedrigem Dach und Übersetzfenstern.



Markant: Auch das N-Modell der E33 wird den Ölkühler zeigen.

HORNBY Baureihe 55 für H0, Baureihe 58 für TT, SNCF-141 R für N

□ Mit seinen Marken Arnold, Jouef, Rivarossi, Lima und Electrotren bedient Hornby weite Teile Kontinentaleuropas – entsprechend umfangreich ist das Neuheitenprogramm, das trotz schwieriger Umstände auf die Beine gestellt wurde. Schön wäre es, wenn alle Neuheiten auch tatsächlich und weitgehend pünktlich ausgeliefert werden könnten. Die Marke Arnold steht weiterhin für die Baugrößen N und TT. Gerade die Freunde des Maßstabes 1:120 werden eine neue 58 sehnlichst erwarten. Sie soll für die Epochen I bis IV aufgelegt werden. Ansonsten wird es für TT nur zwei neue Varianten der 95 geben. Für die Spur N steht hingegen eine Neuheitenflut an, allerdings sind darunter sehr viele Modelle für den spanischen, französischen und italienischen Markt. Trotzdem wird einiges davon auch in Deutschland auf Interesse stoßen, zum Beispiel die SNCF-Dampflokomotive der sehr bekannten Baureihe 141 R. Schon bekannt sind die Ankündigungen der DB-181², des SBB-Astoro und der FS-656, allesamt wichtige Formneuheiten.

Auch unter den vielen Wageneuheiten für N verstecken sich Modelle aus neuen Formen: T2-Schlafwagen der DB und SNCF, DDM-Autotransportwagen der französischen Bauart, wie sie auch von der DR eingesetzt wurden, in vielen Varianten sowie UIC-X-Wagen der FS. Neue Güterwagen kommen



Arnold-Überraschung für TT: Ein Modell der pr. G12 fehlte bislang.



Variante der 2020er-N-Neuheit: Die 181² kommt auch im TEE-Lack der Epoche VI.

men in Form eines europäischen Standard-Güterwagens in gedeckter Bauart (DB-Gms 54) in acht internationalen Versionen. Die formneuen kurzen Gaskesselwagen sind eine Neuheit des Jahres 2020.

Bei Jouef wird die SNCF-Dampflokomotive 140 C als Neukonstruktion angekündigt, außerdem SNCF- und SNCB-Varianten der G8¹ (siehe Rivarossi). Auch für deutsche Sammler interessant dürfte die Weltrekord-Version des TGV Sud-Est von 1981 (380 km/h) sein. In der „Loisirs“-Serie von Jouef werden die „Caravelle“-Triebwagen der SNCF-Baureihe X4300 als Neukonstruktion offeriert.

Rivarossi bietet die preussische G8¹, die Baureihe 55²⁵, als



Markante Belüftung: SNCF-H0-Triebwagen ABJ3 von Jouef.

Neukonstruktion an. Die Modelle sollen in K.P.E.V.-, DRG-, DR- und DB-Version und außerdem in italienischer Ausführung erscheinen, mit LED in der Feuerbüchse und wahlweise auch mit Digital-Sound. Für Güterwagen-Freunde dürften ein neuer vierachsiger Res-Flachwagen sowie italienische Kesselwagen aus den 40er-

Jahren, jeweils in vielen Lackierungen, interessant sein. Für DR-Bahner wird es neue OSS-hD-B-Wagen sowie eine vierteilige Doppelstockeinheit der Epoche III für H0 geben.

Bei Lima wird weiterhin der H0-ICE 1 für die Epochen V und VI sowie in Schweiz-Version angekündigt, allerdings nur in vierteiliger Ausführung.



Die H0-Ankündigung von Rivarossi: eine preussische G8¹.



Arnold bringt die 141R der SNCF als Formneuheit für N.

FALLER Volles Programm zum Jubiläum

□ Traditionell kündigt Fallers seine Hauptneuheit bereits ein Jahr im Voraus an. Während der Spielwarenmesse 2020 war das Schloss „Bran“ einer der schönsten Hingucker in der Modellbahn-Halle. Im Herbst des Jubiläums-Jahres – man blickt auf 75 Jahre des Bestehens zurück – soll das Prachtmodell des berühmten Vorbildes (als Dracula-Schloss vermarktet) erscheinen. Angesichts des Verkaufspreises von fast 600 Euro ist Sparen angesagt, aber der Bau ist sicher lohnenswert, falls man einen Bauplatz für die mächtige „Törzburg“ findet. Deutlich weniger Etat und Platz beanspruchen die meisten anderen Neuheiten, die alle Epochen, Baustile und die Baugrößen H0, N und Z abdecken. Ein klassisches Modellbahn-Bauwerk wird mit dem Brückenstellwerk nach einem Vorbild in Wuppertal-Elberfeld offeriert. Wer die Standard-Bauform bevorzugt, findet zwei weitere Stellwerksvarianten unter den H0-Neuheiten. In gemischter Karton- und Kunststoffbauweise erscheint der Bausatz für den RhB-Bahnhof „Bever“. Passend dazu bietet man das Schalt-haus „Zernetz“ und einen kleinen Elektro-Plattformwagen an. Viele Anlagen könnte eine

kleine Schreinerei, ein Motorradgeschäft oder ein Rathaus mit Feuerwehrgarage bereichern, alle Bausätze werden eher romantisch veranlagte Modellbauer ansprechen. Wer es modern mag, findet vielleicht die neue Jet-Tankstelle toll – einen gelben Farbtupfer bietet sie allemal. In ähnlichem Farbton gibt es zwei DHL-Packstationen. Abwandlungen bekannter Bausatz-Formen sind die kleine Kirche „St. Andreas“, das Amtsgericht oder die Burgmühle. In die Märchenwelt entführt der „Rapunzelturm“, das lange Haar der Bewohnerin im H0-Maßstab liegt allerdings nicht bei.

Für die Spur N wird es eine Erweiterung der letztjährigen Neuheit, einer modernen Bogenbrücke, geben. Wiederum romantisch geht es mit den N-Bausätzen eines Weingutes und eines Bio-Hofes zu.

Für die Spur Z sticht als Neuheit eine schöne Windmühle als Lasercut-Bausatz heraus.

Auch im Bereich des allgemeinen Zubehörs ist die Neuheiten-Auswahl reichlich: LED-Lampen für H0 und N, Figurensätze für alle drei Baugrößen (auch mit Sound-Effekten), Ausstattungs- und Inneneinrichtungsdetails, Hopfen- oder Lavendelfelder und vieles mehr.

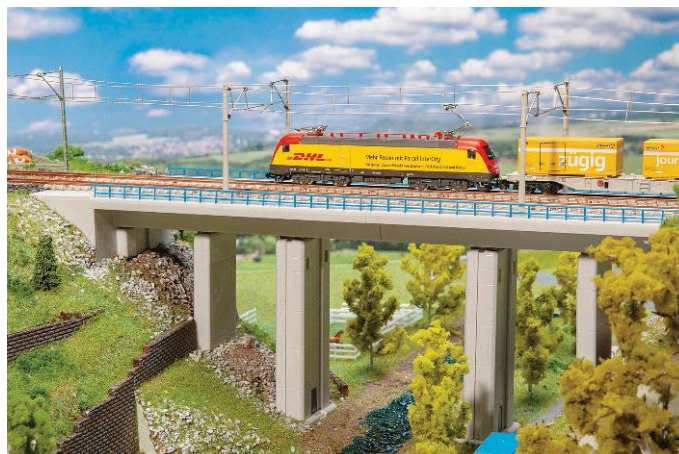


Keine Überraschung, aber sicher viel gefragt: das H0-Schloss „Bran“.



Filigran im Maßstab 1:220: Die Z-Windmühle „Oberneuland“ nach Bremer Vorbild überzeugt mit feinen Flügeln.

Für die Spur N kommt eine weitere Neubaustrecken-Brücke in kurzer Ausführung.



Für Freunde der RhB gedacht: der neue Bahnhof „Bever“.



121⁹ für den Diesel: Wird die Jet-Tanke in H0 aktuelle Preise bieten?



Die Hochsilos und die Entladeeinrichtung gibt es für H0 und TT.



Ebenfalls in 1:87 und 1:120 kommt die realistisch-schmucklose Autowerkstatt. Der neue „Trabbi“ und der passende Sachsenring-Aufsteller sind ein Privileg für H0-Bahner.



BUSCH Heile Modellwelten in H0 und TT

□ Der Straßenverkehr der DDR ist in diesem Jahr ein Schwerpunktthema der Viernheimer. Zahlreiche Gebäude flankieren den Trabant P601, der als Limousine und als Kombi die Hauptneuheit unter den Automodellen in 1:87 darstellt. Passend zur „Rennpappe“ gibt es, jeweils für H0 und TT, eine ländliche Minol-Tankstelle und eine Trabant-Autowerkstatt. H0-Bahner können sich über einen Trabant-Werbeaufsteller freuen, wie er einst die Ortseingänge von Zwickau schmückte.

Den zweiten Schwerpunkt bilden landwirtschaftliche Motive. Neben modernen Bergehallen und Kuhställen gibt es Hochsilos und allerlei neue LPG-Gebäude in H0 und TT. Ei-

ne Rampe mit Aufnahmedisier sowie ein Förderband bieten viele Möglichkeiten zur Gestaltung interessanter Ladeszenen in beiden Maßstäben. Milchtankstelle, Erntekisten, ein Schäferwagen, Futterraufen und eine mobile Melkmaschine sind passendes Agrar-Zubehör in 1:87.

Weitere Ergänzungen gibt es für das fiktive Modellstädtchen „Buschheide“ mit einem Fachwerkhäuschen, einem Wohnhaus mit Anbau und einem Schuppen. Highlight der Modelle ist die dreidimensional geprägte verwitterte Fassade. In die Wälder geht es mit einem rustikalen Forsthaus sowie einem Forstamt.

Für die Belebung der Anlage sorgen zahlreiche neue „Action-Sets“ in 1:87. Top-Aktuell sind die Szenen aus dem Pandemie-Alltag von „Bleibt Zuhause“-Plakaten bis hin zum

Streit vor dem leeren Supermarkregal. Für Aufregung sorgen ferner dramatische Motive wie der Hauseinbruch oder der Fahrradklau. Mit Slackline, E-Scooter und „kurvenkratzen-dem“ Motorradfahrer halten moderne Freizeitaktivitäten Einzug. Briefzusteller, Plakataufhänger und Rohrreiniger sind auch universell verwendbar.

Grün wird es mit den neuen, super-filigranen Laubbäumen. Die Blattstrukturen der handgefertigten Gewächse orientieren sich in Größe und Ausführung an den großen Vorbildern. Für alle Spurweiten eignen sich die neuen Grasbüschel in harmonisch aufeinander abgestimmten Farbtönen.

Die Hauptneuheit im Maßstab 1:120 ist der zweiachsige Flachwagen der Gattung

Ks[3300]. Die Ladefläche ist realistisch aus Holz gestaltet.

Das Automodell-Sortiment in 1:87 wird neben dem Trabant um einen aktuellen Mercedes-Benz Sprinter mit kurzem Radstand ergänzt. Den Ford Range gibt es nun mit und ohne Hardtop, der Barkas V901/2 ist auch als Viehtransporter lieferbar. Neue IFA-Anhänger sowie ein Holzspalter ergänzen das Sortiment.

Der blühende Apfelbaum steht stellvertretend für das neue Laubbaum-Sortiment.



Das H0-Fachwerkhaus kommt mit fotorealistischer Fassade.

Der TT-Ks [3300] wird in zahlreichen Bedruckungsvarianten sowie mit Sandbeladung geliefert.



NOCH Alte Zeiten

□ Alle Jahre wieder wählen die Wanger ein Jahresmotto, unter dessen Zeichen die wichtigsten Neuheiten stehen. 2021 lautet es „Die guten alten Zeiten“. Ein breitgefächertes Thema, das vieles einschließt. Zentrales Element der guten alten Zeiten ist ein Lasercut-Bauernhof, der in H0 und N erhältlich sein soll und mit allerlei Zierat aufgewertet wird. Dazu gehören ein landwirtschaftliches Nebengebäude, eine Remise, ein Fahr-Traktor, ein Viehunterstand, ein Hühnermobil, Heuballen und manches mehr. Gut in dieses Thema lässt sich der Longier-Platz integrieren. Dessen Besonderheiten sind wiederum das von einem Motor bewegte Pferd und der Sound mit Pferdewiehern und Hufgeklacker. Auf den Bauernhof der guten alten Zeit passt auch das Modell eines großen Laubbaums mit beweglicher Kinderschaukel, ebenso wie ein Baum mit Baumhaus, der auch für die Maßstäbe 1:120 und 1:160 erhältlich ist.

Unter den neuen Figuren-Sets finden sich einige gute Ideen: Dazu gehören die Paketzusteller, die unser Straßenbild von Tag zu Tag mehr prägen, aber auch Straßenarbeiter und Rennradfahrer, die sich ebenfalls in den letzten Jahren stark

Der Bauernhof passt ganz gut in die Landschaft rund um Wangen im Allgäu.



vermehrten. Nett ist die Idee mit dem Archäologen-Figurensatz, der sich praktischerweise an zwei ebenfalls neuen Ausgrabungsobjekten, Saurierskelett und Römische Therme, versuchen darf. Viele Freunde dürften die Wochenmarktszenen finden, die manch historischen Marktplatz auf der H0-Anlage beleben könnten. Darunter finden sich ein Blumenstand, eine Hot-Dog-Bude, ein Fischverkäufer, ein Gemüse- sowie ein Obststand. Zu jedem Thema gehören der jeweilige Stand, Figuren sowie ein paar Ausschmückungsdetails.

Neben den bereits erwähnten Ausgrabungsstätten aus dem bei Noch beliebten Struktur-Hartschaum gibt es in diesem Jahr auch noch mehrere kleine Fußgängerbrücken sowie einen Friedhof aus dem gleichen leichten Material.

Bei den kleinen Lasercut-Mini-Bausätzen für das kleine Bastel-Zeitfenster fallen die



Hühnerwagen gibt es heutzutage wieder nur meist sehr viel größer.

Transformatorstationen sowie einige weitere Ausschmückungsgebäude für die Landwirtschaft wie etwa ein Backhaus, eine Weinpresse oder ein Viehunterstand ins Auge.

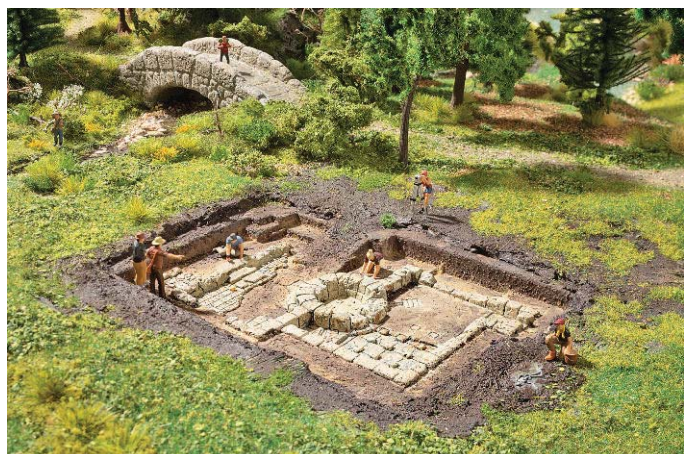
Auffällig im 2021-Neuheitenprospekt sind diverse Startsets für den Landschaftsbau wie etwa verschiedene Vegetationsanfangspackungen oder das große Landschaftsbau-Grundausstattungs paket.



Wahre Kindheitsträume.



So ein Wochenmarkt belebt jedes historische H0-Stadtzentrum.



Mitten in der grünen Wiese stand wohl mal eine römische Villa?

VISSMANN Bahnhof Willingen in H0

□ In diesem Jahr wird Vollmer 75 Jahre alt. Diesem Anlass entsprechend stellte Viessmann unter seiner Marke Vollmer die Formneuheit Bahnhof Willingen als Jubiläumsmodell in 1:87 vor.

Zum Thema „Gleisbau“ erscheint von Kibri eine aufwendig konstruierte moderne Wartungshalle mit Reparaturgrube und durch-



Das Empfangsgebäude von Willingen kommt als Vollmer-Bausatz in H0.



Das abnehmbare Dach gewährt freien Einblick in die neue Kibri-Halle.

gehenden Schienen – wahlweise für Zwei- oder Dreileiter-Systeme. Das Dach der beliebig verlängerbaren und beleuchtbaren Halle ist abnehmbar.

Die Hauptmarke Viessmann stellte zwei ausländische Bedruckungsvarianten des beliebten Robel-Gleiskraftwagens 54.22 mit motorisch bewegtem Kran in H0 vor: CFL (Luxemburg) und Aarsleff (Dänemark).

AUHAGEN Gleisbau-Schwerpunkt in H0, Bahnbauten und Zubehör für TT und N

□ Hauptneuheit im Maßstab 1:87 ist eine kleine Bahnmeisterei. Dazu passt auch der neu konstruierte Seilbagger des Typs T 172, dessen Vorbild von 1961 bis 1967 gebaut wurde. Er erscheint zunächst im Dekor der DR. Eine Formvariante des Multicar M 22 mit Spriegelaufbau sowie ein mit allerlei Details versehenes Gleisbau-Set runden den Bahnbau-Schwerpunkt in 1:87 ab.

Die Schmidtstraße wird um zwei Sets mit je zwei Gebäuden erweitert. Die Stadthäuser warten mit interessanten Inneneinrichtungen als Schuh- oder Spirituosen-geschäft auf, besonders reizvoll wirkt das in Sanierung befindliche Gebäude mit sichtbaren Dachbalken.

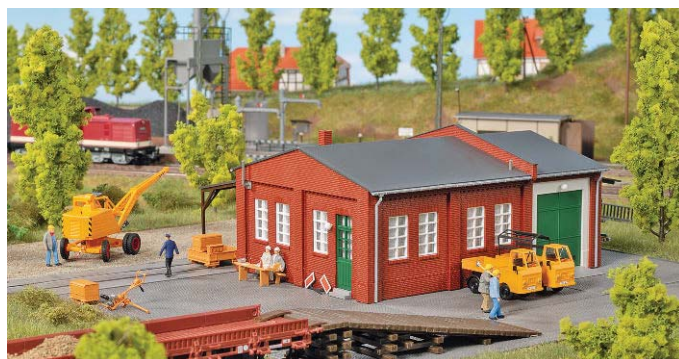
In 1:120 erscheint das bereits aus dem H0-Sortiment bekannte sächsische Bahnwärterhaus. Der Multicar M 22 ist

nun mit Abfallsammelbehälter und als Muldenkipper erhältlich. Der direkte Nachfolger ist in Gestalt des Multicar M 24-0 als Formneuheit angekündigt.

Die formneue Gleiswaage in 1:160 passt zu allen N-Gleisen ohne Bettung. Der Multicar M 22 erscheint im Zweierset.

Für alle drei Spurweiten wird eine Bahndammauffahrt aus Schaumstoff angeboten. Eine Palette Modellbaufarben sowie Landschaftsbauplatten und Modellbauwerkzeuge – vom Stahllineal bis zum Kunststoffschneider – machen Lust auf das nächste Bauprojekt.

Dank lenkbarer Vorderachse, drehbarem Aufbau und verstellbarem Ausleger lassen sich mit dem T 172 aktionsreiche Szenen gestalten.



Die Bahnmeisterei verfügt über eine Kopframpe aus alten Schwellen.



Von der Schraubmaschine über Schwellenzangen bis hin zu Brechstangen: Das Gleisbau-Set beinhaltet zahlreiche typische Bahnbau-Werkzeuge.



Die Gleiswaage ist ein interessantes Ausstattungsdetail in 1:160.

HERPA Zugmaschinen-Neuheiten

□ Die ersten Monate des noch jungen Jahres stehen bei Herpa unter dem Motto: aktuelle Zugmaschinen. Dazu zählt der neue Iveco S-Way, der ab Juni in diversen Lackierungen ausgeliefert wird. Zu den neuen Brummis mit schwedischem Ursprung gehört der Volvo FH 2020, der dem Vorbild entsprechend in der Basic-Variante oder mit erweiterter Ausstattung sowie auch mit exklusiver Ausstattung konfiguriert werden kann. Ebenfalls noch in den ersten sechs Monaten soll die neue MAN-TGX-GX Schwerlastzugmaschine bei den Händlern aufschlagen, bei der sich die Schwerlast-Registerkupplung in zwei Varianten am Modell montieren lässt. Verspätet kommt der 2020 angekündigte Deckenfertiger (Teermaschine) Vögle Super 1900-3i in den Handel. Zahlreiche Details und Funktionen kennzeichnen das Modell.



MAN-Schwerlastzugmaschine TGX-GX.



Der Iveco-S-Way mit Magirus-Logo.



Einheitlich modern: der Volvo FH 2020.

WIKING Neue Lkw für die Epoche III in H0

□ Die Traditionsmarke aus Lüdenscheid bleibt auch 2021 tatkräftig und innovativ. Zahlreiche H0-Formneuheiten sind zunächst als „Silberlinge“ zu bestaunen: Komplett neu ist der Henschel HS 140, der erste Kasseler Sattelzug der Nachkriegsjahre. Der Volvo-Fernlastzug F88 kommt nun als Dreiaxser. Neue Magirus-Lkw werden mit zweiachsigem Fahrgestell und mit beweglicher Heckklappe an der Schüttpritsche aufgelegt. Es wird sowohl Rund- als auch Eckhauber geben. Als neues Traktor-Modell erscheint Normag Faktor I. Auch der Clark-Gabelstapler ist eine komplette Neukonstruktion.



Ideal für den H0-Fabrikhof: der neue Clark-Gabelstapler.



Reise in die 60er-Jahre: der Magirus-Eckhauber als Zweiachser.

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

44,90 €*



STAUBBEHÄLTERWAGEN KDS 54 / 56: DIESE DETAILS DÜRFEN 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!

Best.-Nr.

50518 - 50537



HO

WWW.BRAWA.DE

*Unverbindliche Preisempfehlung

Im ersten Teil unseres Bauberichts zur Container-Brücke von Faller entstand das Grundgestell des H0-Modells. Jetzt stehen der Aufbau der Laufkatze und die Gestaltung des Verlade-Areals auf dem Arbeitsplan.

Kistenträger in Bau! Teil II

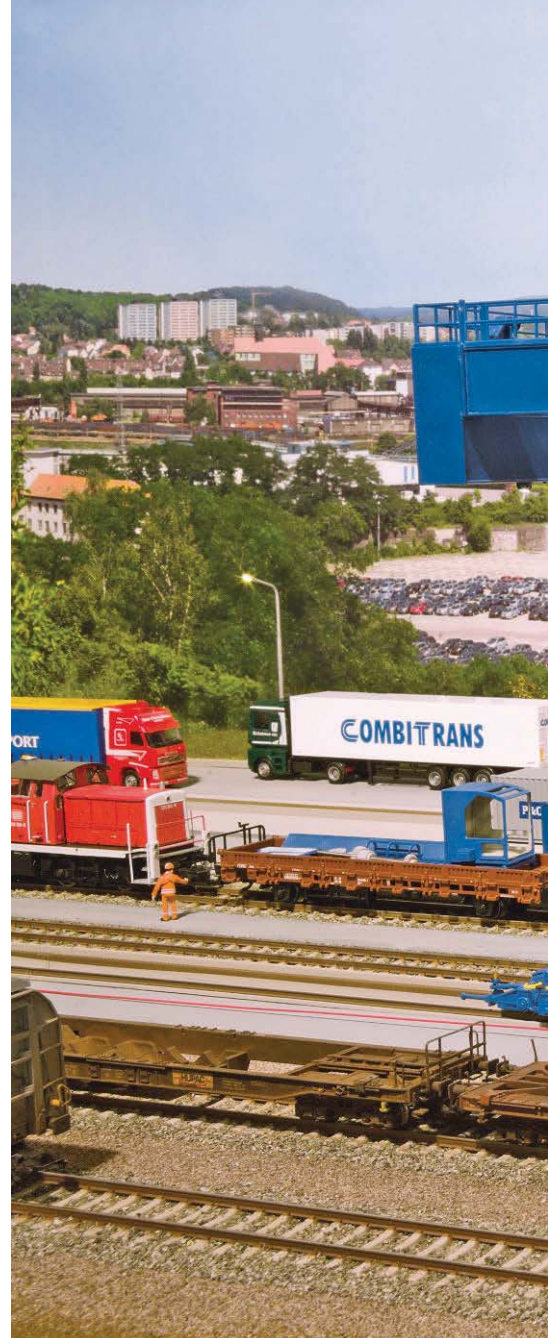
Für die Bewegung der Laufkatze wird ein kleiner Elektro-Getriebemotor eingesetzt. Er ist im Querträger untergebracht und gibt seine Kraft über eine lange Welle auf die seitlichen Laufgestelle weiter. Besonders schwierig ist der Zusammenbau nicht. Bei den beweglichen Teilen wie Laufrollen oder Zahnrädern sollte das Augenmerk aber auf einer möglichst guten Freigängigkeit liegen. Hier darf später nichts ruckeln oder gar blockieren. Im ersten Arbeitsschritt erhält der Motor seine Lagerplatte und das Antriebsritzel. Das Einsetzen der recht kleinen Madenschraube kann man übrigens vereinfachen, indem man die Bohrung mit einem 2-mm-Gewindebohrer anschneidet. Die lange Welle wird in den seitlichen Deckeln des Trägers in Miniatur-Kugellagern geführt. Sie sitzen recht stramm in ihren Aufnahmen, deshalb habe ich auch auf das in der Bauanleitung empfohlene Verkleben der Lager verzichtet.

Je zwei größere Zahnräder befinden sich in den Laufgestellen. Auch hier sollten die Bohrungen und Zahnflanken für einen leichten Lauf der Teile gewissenhaft nachgearbeitet werden. Nach dem Einsetzen der Messing-Laufrollen und Zahnräder werden die Gehäusehälften miteinander verschraubt. Auch an dem Querträger der Laufkatze sorgen Schrauben für eine Fixierung der Laufgestelle. Damit wäre die Laufkatze auch schon bereit für einen ersten Test-Betrieb. Zuvor muss aber noch das Brücken-Gestell entsprechend ausgerüstet werden. Dazu gehört das Aufkleben der Kunststoff-Zahnstangen. Die Teile müssen

zuerst gemäß der Anleitung richtig abgelängt werden, für die Verklebung auf dem Brückenträger genügt dann herkömmlicher Plastikkleber. Die Laufschiene besteht aus Metall. Für die Gesamtlänge von 355 Millimetern muss der Bastler zwei kurze Stücke zu je 55 Millimetern herrichten. Das geht am besten mit einem kleinen Trennschleifer. Für die Verklebung der Metallschiene kommt dann sparsam dosierter Sekundenkleber zum Einsatz.

Lackiert und brüniert

Nach dem Aufstellen der Laufkatze kann die erste Probefahrt stattfinden. Als Stromquelle eignet sich ein Modellbahn-Trafo oder ein Akku mit maximal fünf Volt. Danach stehen die Montage einiger Kleinteile wie Geländer und Laufstege auf dem Programm. Wie schon beim Brücken-Grundgestell empfiehlt sich eine Farbbehandlung. Mit den glänzenden Messingteilen und Schrauben wirkt das Modell ansonsten nicht sehr vorbildlich. Als Grund-



farbe verwendete ich die Nummer 55010 „Enzianblau“ aus dem Elita-Life-Colours-Programm. Für einen gleichmäßigen Auftrag der Farbe greift man dabei am besten zu einer Airbrush-Pistole. Die Messingteile kann man auf einfache Weise mit einer



Ein Miniatur-Getriebemotor sorgt für die Bewegung der Laufkatze, er wird mit einem Ritzel bestückt.



Die lange Antriebswelle wird in Kugellagern geführt, eine Verklebung der Lager ist nicht zwingend erforderlich.



Mit der aufgesetzten Laufkatze zeigt sich die beeindruckende Größe des Faller-Modells.

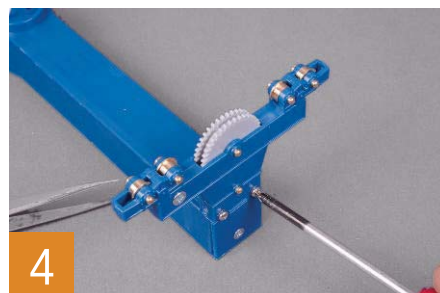
Kalt-Brünierung behandeln. Ein geeignetes Mittel findet sich zum Beispiel mit dem Buntmetall-Färber Nerofor im Angebot von Ballistol. Ein kurzes Bad genügt für das Einfärben der Teile, diese müssen aber zuvor gründlich gereinigt werden. Die Köpfe

der Achsstifte und Schrauben kann man erst nach dem endgültigen Zusammenbau lackieren, dafür genügt dann ein Pinsel. Auch die Anschlagpuffer wirken mit einem mattschwarzen Anstrich deutlich realistischer. Die folgende Trockenpause kann der

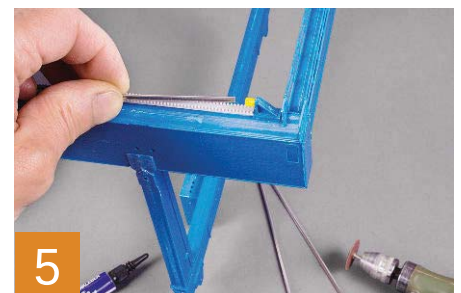
Bastler für die Vervollständigung des Querträgers nutzen. Hier geht es zuerst um die Montage des späteren Dachs des Maschinenhauses. Das per Hand drehbare Teil wird nur mit einem Ring fixiert. Dabei gilt es, die Ausrichtung zu beachten. Durch die



Zahnräder in den Laufgestellen übertragen die Drehkräfte, hier ist auf eine bestmögliche Freigängigkeit zu achten.



An dem Querträger werden die Laufgestelle jeweils über zwei Schrauben der Größe M2 montiert.

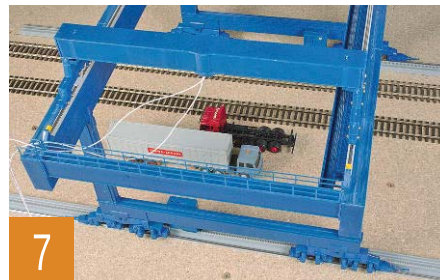


Mit einem Trennschleifer längt man die Laufschienen passend ab, die Fixierung erfolgt mit Sekundenkleber.



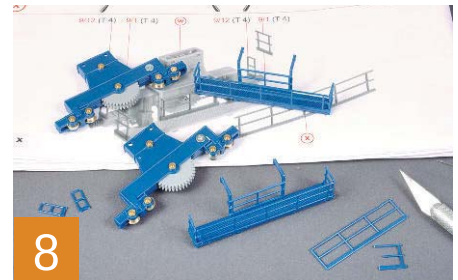
6

Mit der aufgesetzten Laufkatze kann die erste Probefahrt stattfinden, die Energie liefert ein Trafo oder ein Akku.



7

Mit der soweit hergerichteten Container-Brücke kann jetzt auch die Planung zur Gestaltung des Verlade-Terminals weitergehen.



8

Hier entstehen die seitlichen Laufbleche der Fahrgestelle. Einige Geländerteile muss man selbst ablängen.



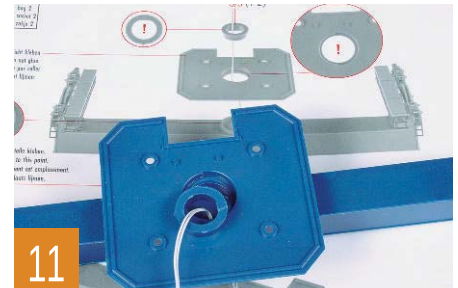
9

Eine Lackierung muss vor der Montage der Teile erfolgen. Für die Laufräder empfiehlt sich eine Brünierung.



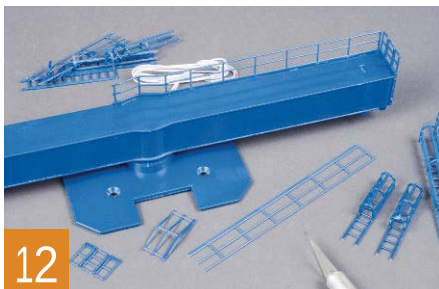
10

Kleinere Farbdetails wie Mattschwarz für die Puffer oder Blau für die Schrauben trägt man am besten mit dem Pinsel auf.



11

Der Fixerring für das Dach des Maschinenhauses passt nur in einer Position. Es sollte wenig Klebstoff verwendet werden.



12

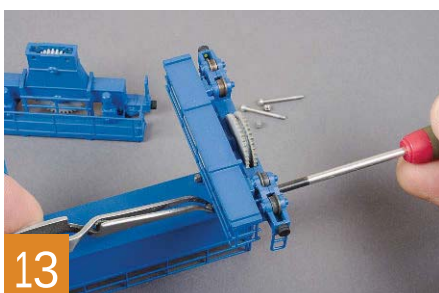
Der Querträger wird jetzt mit Geländern und Aufstiegen bestückt, auch hier sind wieder Anpassungen notwendig.

Verwendung von wenig Kleber bleibt die Beweglichkeit des Bauteils erhalten. Die Oberseite des Trägers wird anschließend mit Geländern und Aufstiegs-Leitern bestückt. Hier muss allerdings viel abgelängt und zurechtgeschnitten werden. Nach der Lackierung des Trägers folgt dann die endgültige Befestigung der Laufgestelle. Die Schrauben dafür sollte man auf keinen Fall zu fest anziehen, um eine gute Beweglichkeit der Laufkatze auf den Schienen zu gewährleisten.

Mit dem soweit hergerichteten Modell lässt sich auch die weitere Planung des Verlade-Areals deutlich einfacher umsetzen.

Modernes Verlade-Terminal

Leider enthält die Bauanleitung dazu keinerlei Hinweise oder Maßangaben. Um ein zu gedrängtes Aussehen zu vermeiden, entschied ich mich für den Aufbau zweier Verladegleise. Das ermöglicht auch das Anlegen einer ausreichend breiten Lkw-Spur.



13

Zum Schluss werden die Laufgestelle endgültig montiert, die Schrauben sollte man nur mäßig fest anziehen.

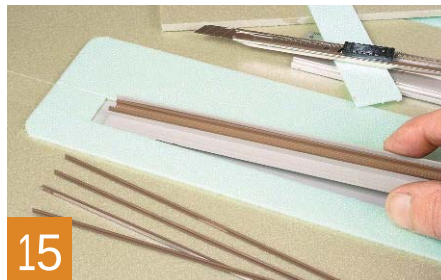
Noch ein paar Schweißpunkte, dann ist auch das Traggestell für die Fahrerkabine fertig.





14

Mit der Grundplatte verschraubte Aluminiumleisten mit den Abmessungen 20 x 5 mm dienen als ebene Schienen-Unterlage.



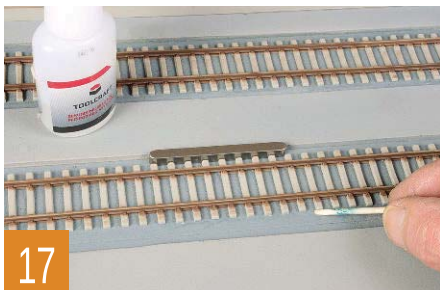
15

Die Schienenteile selbst kann man mit Alleskleber oder Doppel-Klebeband auf den Aluminiumprofilen befestigen.



16

Der Laufweg der Container-Brücke lässt sich mit dem Artikel 180291 zumindest theoretisch unbegrenzt verlängern.



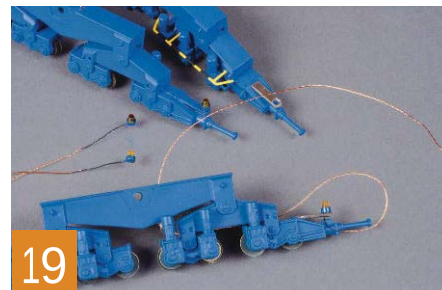
17

Das Betonschwellen-Flexgleis von Piko wird mit wenig Sekundenkleber nur punktuell befestigt.



18

Sorgfältig eingeschottert unterstreichen die farblich behandelten Gleisanlagen die moderne Anmutung des Areals.



19

Der Funktions-Ausgang der Primärplatine lässt sich zum Beispiel für Warnleuchten an den Fahrgestellen nutzen.

Nur einreihig fällt allerdings die Stapelfläche für die Container aus, beim Vorbild stehen dafür drei Reihen zur Verfügung. Um die Höhenunterschiede zwischen Gleisen, Fahrbahn und Staufläche auch im Modell darstellen zu können, habe ich zunächst die Laufschienen der Brücke erhöht befestigt. Mit Alu-Flachmaterial mit den Abmessungen 20 x 5 mm lässt sich das leicht bewerkstelligen. Die Laufschienen selbst kann man auf dem Aluminium mit Kontaktkleber befestigen, noch einfacher

geht es mit doppelseitigem Klebeband. Den Laufweg der Container-Brücke kann der Modellbauer mit dem Erweiterungs-Set 180291 zumindest theoretisch beliebig verlängern. Bedenken sollte man dabei aber die vorbildlich gemächliche Fortbewegung der Brücke. Zu weite Wege sind für den Spielspaß weniger förderlich. Im gezeigten Beispiel beträgt die Länge des Laufwegs deshalb einen Meter. Obligatorisch ist eine Farbbehandlung der Kunststoffteile. Die Grundfarbe ist Beton-Grau,

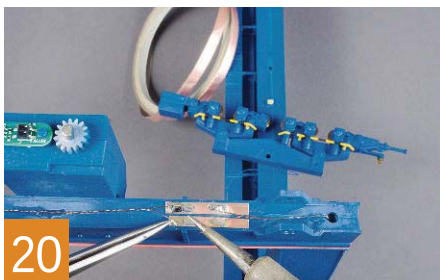
die Zahn- und Führungsschienen habe ich mit Rotbraun XF 64 aus dem Tamiya-Sortiment lackiert. Im Bereich der Bahngleise dienen drei Millimeter starke Hartschaumstreifen als Unterlage. Die Verwendung von Betonschwellen-Gleisen, hier von Piko, unterstreicht sehr schön das moderne Ausse-



Wie beim großen Vorbild ermöglicht eine Wendeltreppe einen direkten Zugang zum E-Haus.

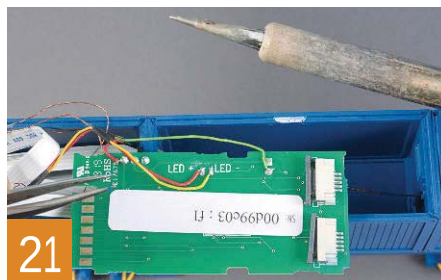
Die Laufkatze ist einsatzbereit, als nächstes ist die Hebe-Einrichtung an der Reihe.





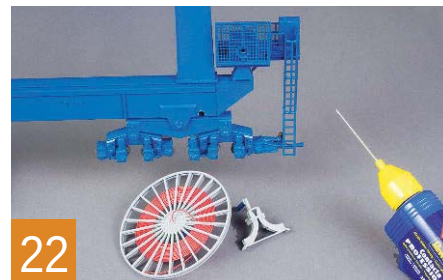
20

Mit dem selbstklebenden Kupferband von Busch kann man auf einfache Weise Anschlusspunkte für die Elektrik herstellen.



21

Wer den LED-Anschluss für eine Sonderfunktion nutzen möchte, muss die Hauptbeleuchtung zum Beispiel auf den Schalter legen.



22

Das Podest für die Kabeltrommel wurde so montiert, dass die Trommel dem Vorbild entsprechend nach außen zeigt.



23

Markierungsstreifen sorgen dafür, dass die Container-Brücke am Ende des Fahrwegs automatisch anhält.



24

Mit neuen Bohrungen im Grundgestell lässt sich die Wendeltreppe an der Stelle befestigen, wo sie auch beim Vorbild zu finden ist.



25

Auch wenn nur die Position der Treppe verändert wurde: Eine Kontrolle der Passung bei den übrigen Teilen schadet nie.

hen des Terminals. Ein paar Details fehlen auch noch am Brücken-Gestell. Dazu gehört die Wendeltreppe, die allerdings an der falschen Position vorgesehen ist. Mit ein paar neuen Bohrungen lässt sie sich aber vorbildgerecht unter dem E-Haus

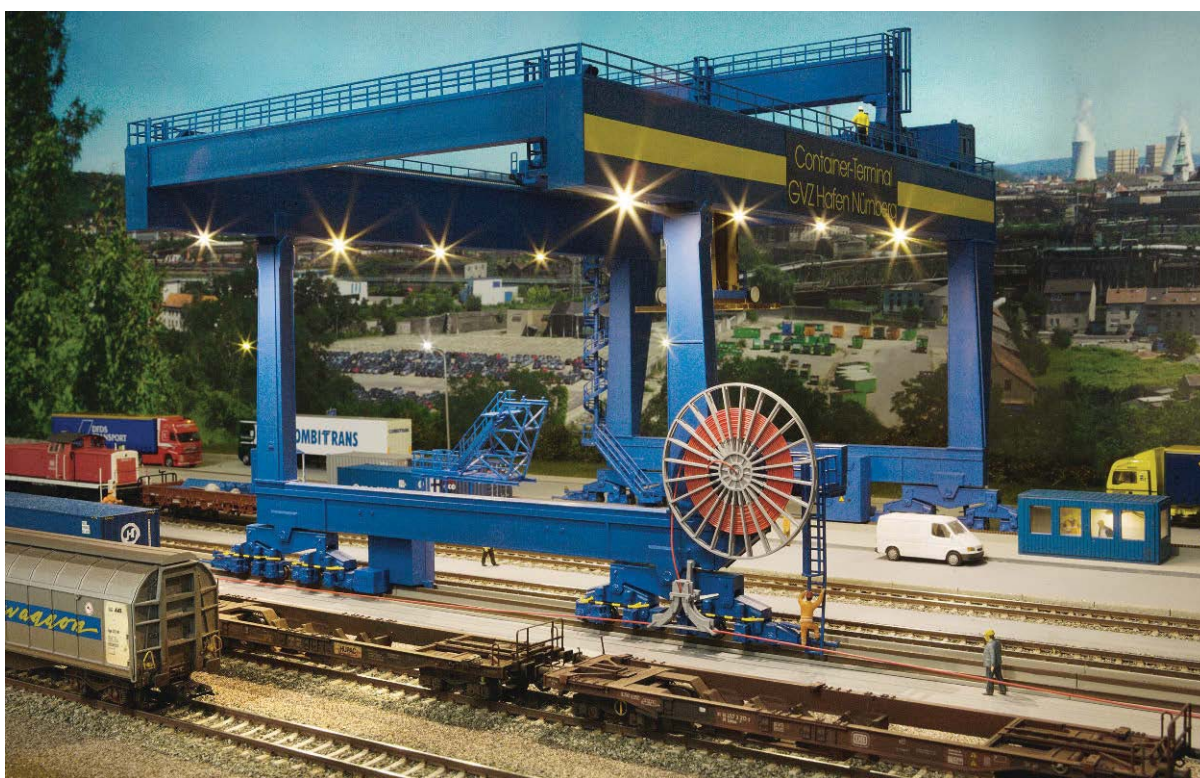
montieren. Auch die Motor-Kabeltrommel findet einen anderen Platz: Sie wird so aufgebaut, dass die Trommel nach außen zeigt.

Da sich der LED-Ausgang der Primär-Platine auch als Blinklicht nutzen lässt, habe ich die Fahrgestelle der Brücke zudem

mit Warnleuchten ausgerüstet. Die Hauptbeleuchtung muss dann allerdings auf den Schalter der Platine gelegt werden. In der nächsten Folge erhält die Container-Brücke dann ihre funktionstüchtige Hebe-Einrichtung. □

Michael Siemens

Die separat schaltbare Hauptbeleuchtung der Container-Brücke sorgt für eine sehr schöne Ausleuchtung des Verlade-Terminals.



FOTOS: MICHAEL SIEMENS

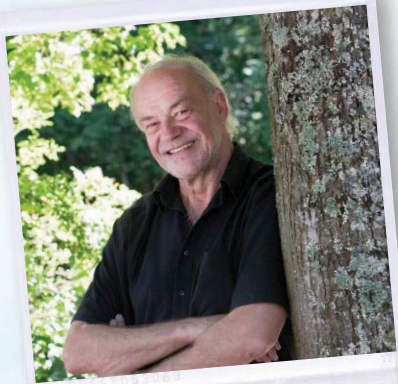


Der Eisenbahn-Romantik-Club

✓ Mehr Leistung ✓ Mehr Info ✓ Mehr Vorteile ✓ Mehr Eisenbahn

Unser JUBILÄUMS-ANGEBOT zur 1000sten Sendung der Eisenbahn Romantik

Werden Sie jetzt Clubmitglied!



*Liebe Freundin, lieber Freund
der Dampfbahn-Romantik,
schließen auch Sie sich
unserer Clubgemeinde an
und festigen somit die Position
der beliebtesten deutschen
TV-Eisenbahnserie.*

Ihr Hagen von Ortloff



Im Folgejahr beträgt Ihre Clubmitgliedschaft 50,- bzw. Familienmitgliedschaft 56,-.

15%*

**CLUB-RABATT
IM VGB-SHOP**

Als Mitglied profitieren Sie sofort
von den Preis-Vorteilen des
»Eisenbahn-Romantik-Club«

Der tolle Eisenbahn-Romantik-
Zuschauerclub präsentiert von:
Hagen von Ortloff

*ausgenommen preisgebundene
Bücher und Zeitschriften

4x pro Jahr inkl. Gratis DVD



Ihre Clubvorteile beinhalten:

- ✓ 4 Ausgaben Eisenbahn-Romantik mit Gratis-DVD
- ✓ bis zu 15% Rabatt im VGB-Onlineshop*
- ✓ Mit der Clubkarte ermäßigte Preise bei über 100 Clubpartnern
- ✓ Eisenbahn-Romantik Clubvideo präsentiert von Hagen von Ortloff
- ✓ Exklusiver Clubkalender
- ✓ IGE-Erlebnisreisen mit Vorzugspreisen für ER-Club-Mitglieder

Werden Sie jetzt Clubmitglied:

Neu anmelden unter www.vgbahn.de/club_Jubilaeum



Beton ist einer der wichtigsten Baustoffe. Vor allem im öffentlichen Raum und bei Industriegebäuden bestimmen oftmals große Betonflächen das Bild. Es ist nicht schwer, diese Strukturen im Modell umzusetzen.

Papp-Beton

Beton als Baustoff gibt es schon seit mehr als 200 Jahren. Auch bei der Eisenbahn wird er traditionell für viele Bauwerke verwendet. Ob Brückenwiderlager, Stützmauer oder Überwerfungsbauwerk, Betonbauten prägen oft das Bild rechts, links sowie unter- und oberhalb der Gleise. Typisch für alte Betonbauten ist die Verwitterung, so dass sie auch für den Modellbahner ein lohnendes Vorbild sind. Hinzu kommt, dass individuelle Situationen mit Betonbauten gut dargestellt werden können, ohne auf vorgefertigte Bausätze zurückgreifen zu müssen. Schon seit vielen Jahren gibt es von verschiedenen Anbietern Silikonformen, mit denen sich hochwertige Betonmauern aus Gips herstellen lassen. Allerdings sind den Variationsmöglichkeiten bei diesen Abgüssen Grenzen gesetzt.

Bei meiner geplanten Anlage suchte ich für den Übergang vom gestalteten Teil zum

Abstellbahnhof (durch die Kulisse hindurch) nach einer gelungenen Tarnung. Da meine Anlage ein reines Industriethema darstellt und somit im städtischen Bereich angesiedelt ist, erschien mir eine Bahnstrecke, welche die Gleise überquert, als eine angemessene Möglichkeit. Der Übergang zum nicht gestalteten Teil verläuft durch die ausgerundete Hintergrundkulisse hindurch. Ich musste mir also eine individuelle Lösung ausdenken. Das war der Punkt, wo der Beton ins Spiel kam. Die hochgelegene Bahnstrecke sollte mit einer Betonmauer abgefangen werden und auch die Widerlager der Brücke sollten aus dem gleichen Baustoff sein. Es war also Selbstbau angesagt. Um das ganze flexibel zu halten und weil ich kein Modellbauer bin, der zuvor ausführliche Pläne zeichnet, entschied ich mich auszuprobieren, ob die Betonteile nicht aus Pappe hergestellt wer-

den könnten. Und vor allem, ob es mir gelänge, eine typische Betonoberfläche in 1:87 zu simulieren?

Zunächst baute ich aus Sperrholz den statischen Unterbau der Brücke, wobei die Fahrbahn auch im Bereich der Brücke durchläuft. Die Brücke sollte eine Blechträgerbrücke mit durchlaufendem Schotterbett werden. Sie entstand aus mehreren Polystyrolplatten und Evergreenprofilen. Da mir der Aufwand von Nietnachbildungen zu hoch erschien, beschloss ich einfach, dass die Brücke wohl nach dem Krieg als vollständig geschweißter Ersatzbau neu errichtet wurde, während die Widerlager noch aus den 20er-Jahren stammen sollen.

Ich begann also zunächst die Brückenlager zu bauen. Dazu verwendete ich 2 mm starke Graupappe, die ich im Bastelgeschäft besorgt hatte. Beispiele für die Form der Widerlager fand ich bei Google Street-



So sollte eine Stützmauer aus Beton im Modell aussehen. Der Weg dahin ist gar nicht so schwer.

view. Die Möglichkeit, sich bequem von zu Hause aus Vorbildsituationen anzusehen, sollte für die Recherche durchaus in Betracht gezogen werden. Ich empfehle ganz besonders, sich einmal virtuell in Polen umzusehen, da dort sehr viele Gegenden bereits erfasst sind, jedoch vieles seit Jahrzehnten noch unverändert ist. Aber auch in Deutschland kann man sehr viel Spannendes entdecken.

Für die seitlichen Abrundungen säge ich halbrunde Holzleisten passend und füttere den Zwischenraum mit mehreren Lagen Pappe auf. Zum Verkleben eignet sich klassischer Weißleim besonders gut, zum Beispiel der hinlänglich bekannte Ponal. Leimzwingen pressen die Lagen bis zum Abbinden des Leims zusammen.

Zum Verspachteln der Lücken verwende ich Revell-Plasto-Spachtelmasse, die mit einem Japanspachtel aufgetragen wird.



1 Der Unterbau der Brücke, der den statischen Halt gewährleistet, entstand aus passenden Sperrholzleisten.

Auf dem Bild rechts oben sieht man das zweite Brückenlager, welches nicht komplett dargestellt wird. Ich muss mit meinem Gleis auf der Anlage möglichst zügig um die Ecke gelangen und brauche dabei jeden Zentimeter. Aus einem normalen Betrachtungswinkel ist diese Schummelei später nicht zu sehen. Nach dem Aushärten des Spachtels kann ich diesen mit Schmirgelpapier grob in Form bringen, wobei ich dabei nicht sehr genau vorgehe.

Das kann ich mir leisten, da jetzt der entscheidende Schritt erfolgt, der auch gleichzeitig die Betonanmutung erzeugt. Dafür

Realistische Wirkung mit preiswerten Materialien

verwende ich eine sogenannte Strukturpaste aus dem Künstlerbedarf. Strukturpaste, oft auch Modellierpaste genannt, ist eine dickflüssige, weiße Spachtelmasse auf Wasserbasis. Maler verwenden sie als Grundierung der Leinwand und zur Relieferung des Malgrundes. Zur Darstellung von Beton benötigt man eine körnige Paste mit Sandstruktur. Verschiedene Anbieter haben geeignete Produkte im Angebot. Meine Strukturpaste kommt von Marabu und sie nennt sich „Strukturpaste, Feinsand, leicht“. Zum Auftragen verwende ich einen groben Pinsel. Damit keine Pinselspuren sichtbar bleiben, tupfe ich die noch feuchte Paste mit einem Stück Schaumstoff ab und egalisiere die aufgetragene Schicht.

Zuvor vorhandene Unebenheiten des Untergrundes werden mit der Paste praktischerweise überdeckt. Nach dem Trocknen gilt es, das Resultat kritisch zu betrachten. Falls die aufgetragene Schicht zu dick ist, kann sie mit Schmirgelpapier abgeschliffen werden. Falls irgendwo noch etwas fehlt, muss mit Strukturpaste nachgebessert werden. Stimmt schließlich das Er-



2 Die beiden Brückenwiderlager entstehen aus mehreren Lagen Graupappe und halbrunden Holzleistenresten.



3 Die dabei entstehenden Lücken müssen aufgefüllt und nach dem Aushärten grob verschliffen werden.



4 Die Marabu-Strukturpaste erzeugt die raue Oberfläche, die wie Beton wirkt. Mit dem Schaumstoff werden Pinselspuren weggetupft.

gebnis, darf auch schon mal ein erstes Foto gemacht werden.

Die oberen Abschlüsse aus behauenen Stein bilde ich ebenfalls mit Pappe nach. Aus 1 mm starker Pappe schneide ich kleine Rechtecke, die mit Weißleim aufgeklebt werden. Nachdem der Leim durchgetrocknet ist, bekommen auch die Steine einen Überzug aus Strukturpaste, die auch gleichzeitig die Fugen zwischen den Steinen ausfüllt. Allerdings soll die feine Struktur jetzt nicht gänzlich unter der Paste begraben werden. Mit Pinsel, Schwamm und unter Zugabe von etwas Wasser modelliere ich den Abschluss, bis er mir gefällt.

Was mir anschließend jedoch überhaupt nicht gefiel, war die erste Farbgebung der Betonwand. Meine Farbe war viel

zu warm und tendierte eher ins Sandfarbene. Eine Stellprobe brachte es an den Tag: Hier musste noch einmal ordentlich nachgebessert werden.

Also versuche ich zunächst an einem Übungsstück, den richtigen Weg zu einer überzeugenden Farbgebung herauszufinden. Nachdem das mit Strukturpaste vorbereitete Stück Pappe mit einem mittleren Grauton (ich verwende Revell-„Aqua Color“-Farben) grundiert ist, trage ich zunächst ein Wash in Schwarz auf. Auch dafür verwende ich wieder die Revell-Farben, die ich mit Glasreiniger zu einem dünnflüssigen Gemisch verdünne und mit einem breiten Pinsel auftrage.

Anschließend bringe ich mit der Dry-brush-Technik noch etwas Beige auf und



Der Grad der Alterungsspuren an Betonwand und Stahlbrücke ist insgesamt stimmig. Das Ensemble wirkt insgesamt sehr glaubwürdig.

tobe mich auch mit grauen und oliven Pigmenten, die ich in gewohnter Manier von abgeriebenen Pastellkreiden gewinne, an der Wand aus. Nach dem Trocknen der Wand versiegle ich das Ergebnis mit etwas

Mattlack aus der Spraydose. Die Wand ist jetzt nicht mehr einfarbig, sondern schimmert leicht in verschiedenen Farbtönen. Für mich ist es eine grundsätzliche Erkenntnis, dass draußen in der echten Welt selten



Das kommt dem Vorbild schon recht nahe, wie auch die Vergrößerung im Sucher zeigt. Nur die Farbe passt noch nicht.



Die Widerlagerabschlüsse entstehen aus zugschnittenen feinen Pappstreifen, die mit Holzleim aufgeklebt werden.



Auch an den Abschlusssteinen wird wieder die Strukturpaste aufgetragen und der Abschluss wird soweit modelliert, bis...



... er am Ende gefällt. Wichtig ist, die Steinstrukturen nicht komplett mit Strukturpaste abzudecken.



Der erste Farbversuch fiel glatt durch. Die Wirkung war eher wie Sandstein, der Farbton zu gelblich-beigefarben.



Vor einem weiteren Versuch am Widerlager empfiehlt es sich, Proben an einem vergleichbaren Übungsstück vorzunehmen.



Dieses Ergebnis (Grundfarbe Grau und Wash in Schwarz) kommt der Wirkung von verwittertem Beton schon sehr viel näher.



Mit dem hellgrauen Buntstift kommt Glanz auf das Werkstück, der die Betonstruktur noch stärker unterstreicht.



Ein Stück Pappe dient als Schablone, um die Reste der ursprünglichen Verschalung mit dunklen Pigmenten anzudeuten.



14

Dem Endergebnis wieder einen Schritt näher gekommen: Die Verschalungsstrukturen sind deutlich zu erkennen.



15

Mit Ölfarbe werden die sichtbaren Spuren jahrelang herbgelaufener Feuchtigkeit immittiert.



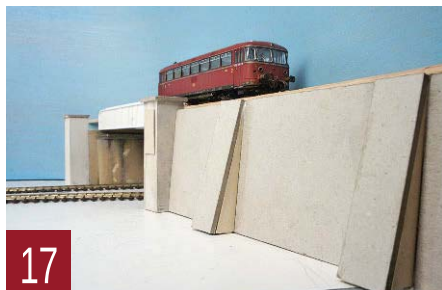
16

Der Weg zum Ziel steht fest. Das Übungsstück ist fertiggestellt und nach dieser Vorgehensweise wird nun das Modell bearbeitet.

wirklich unstrukturierte und monochrome Farbflächen existieren. Eine Vielzahl aufgetragener Farbschichten schadet auf der Modellbahn eigentlich nie, solange diese nicht deckend aufgetragen werden, sondern immer die zuvor aufgetragenen Farben durchscheinen. Mit einem hellgrauen Buntstift von AK-Interactive, der ganz flach über die Oberfläche geführt wird, arbeite ich die pickelige Betonoberfläche vorsichtig heraus. Gerade dieser Schritt ist ganz entscheidend, da jetzt etwas Helles und Brillantes hinzugefügt wird. Allzu oft sehe ich patinierte Modellbahnanlagen, die nur dunkel und trostlos wirken.

Das Zusammenspiel vieler Farben macht's

Bei Betonwänden erkennt man oft noch Spuren der ursprünglichen Schalung, in die das anfangs flüssige Material gegossen wurde. Ich habe versucht, diese Besonderheit auf einfache Art und Weise nachzubilden. Letztendlich ist die Methode so simpel wie wirkungsvoll. Es kommen wieder Pigmente zum Einsatz; diesmal in Schwarz.



17

Zuvor erfolgt noch eine Stellprobe mit dem geliebten Roten Brummer, ob alles so weit passt.

Um die waagrechten Strukturen der Schalungsbretter anzudeuten, verwende ich einfach ein Stück Pappe, an dessen Rand entlang ich die Pigmente aufbringe. Dabei muss nicht präzise abgemessen werden, in welchem Abstand die Pappe von Schicht zu Schicht verschoben werden muss.

Was jetzt noch fehlt, sind Spuren heruntergelaufenen Wassers. Da jetzt Ölfarben zum Einsatz kommen sollen, wird zunächst wieder mit Mattlack abgesperrt. Dann tupfe ich kleine, schwarze Flecken aus Ölfarbe an den oberen Rand der Mauer. Mit einem mit etwas Verdünnung benetzten Pinsel



18

Anschließend erfolgt die Farbgebung: Die fertige Betonmauer wurde so, wie ich es mir zuvor vorgestellt hatte.

werden die Verlaufsspuren jetzt senkrecht heruntergezogen. Dazu verwende ich die schnell trocknende Verdünnung „ABT 113“ des Anbieters „Abteilung 502“. Die Ölfarbe lässt sich auf diese Weise schön modellieren. Mein Testobjekt ist jetzt zufriedenstellend vollendet. Ich kann mich nun wieder der Brücke und der direkt anschließenden Stützmauer zuwenden.

Die Pfeiler rechts und links der Brücke, sowie die rechts anschließende Stützmauer sind aus Pappe schnell gebaut. Nach der beschriebenen Methode erfolgt anschließend die Farbgebung. □ Enno Born

FOTOS: ENNO BORN

Bremsmodul BM1: Art. Nr. 22600

Bremsmodul BM2: Art. Nr. 22610

Blockstreckenmodul BM2: Art. Nr. 22620

Digital plus by Lenz

Lenz-Elektronik GmbH · Vogelsang 14 · 35398 Gießen · 06403 - 900 10 · info@lenz-elektronik.de

Brems

Mich!

Die intelligente **ABC-Technik** von Lenz ermöglicht Punktgenaues Halten vor Signalen und Durchfahrt in Gegenrichtung und einen automatischen Streckenblock, mit diesen drei Bremsmodulen: **BM1** für den Halt vor einem Signal, **BM2** bietet neben der Anhaltefunktion auch eine Langsamfahrfunktion und der **BM3** schließlich ermöglicht einen automatischen Streckenblock. alle aktuellen **Lokdecoder** von **Digital plus** sowie alle Decoder in **Lenz Spur 0** Lokomotiven unterstützen ABC, ebenfalls eine Reihe älterer Lokdecoder (wie z.B. SILVER oder GOLD-Decoder). ABC, das ist die pure und einfache Hardware-Lösung von Digital plus. Sind Sie jetzt noch zu bremsen?

www.lenz-elektronik.de/abc



Im Dämmerlicht kommen der eingerichtete und beleuchtete Führerstand sowie die Fahrwerksbeleuchtung besonders gut zur Geltung.



Sieht phänomenal aus. Die Klarsichtscheibe im Führerstand oder die schönen Lampen sind nur zwei von vielen gelungenen Details.

In Sonneberg hat man die Freude am Dampflokbau entdeckt. Nach dem vorzüglichen Modell der Baureihe 78 legt Piko einen echten Exoten nach: die DR-Neubaulok 83.10. Mit ihr erscheint erstmals ein H0-Großserienmodell dieser interessanten Baureihe.

Thüringens Sputnik



Olaf Haensch wünschte sich in der Augustausgabe des MEB im Jahr 2015 anlässlich eines Beitrags zur Baureihe 83.10 ein Großserienmodell „dieser kontrovers diskutierten Loks.“ In Sonneberg hörte man wohl die Signale und wagte sich an diese mehr als außergewöhnliche DR-Type.

Anfang der 50er-Jahre des vorigen Jahrhunderts begannen Überlegungen zu Neubaudampflokomotiven für den Nebenbahndienst. Bei der damaligen DB verwarf man derartige Gedanken und Pläne schnell und setzte alsbald auf Diesellokomotiven. In der DDR begann 1953 jedoch

die Konstruktion der Baureihe 83.10. Sie sollte mit einer Achslast von 15 Tonnen auf Nebenbahnen Personen-, Güterzüge und PmG ziehen und die alten Baureihen 86 und 93 ablösen. Weitere Vorgaben waren unter anderem das Befahren von Bogenradien mit nur 100 Metern, die auf Nebenbahnen üblich waren. Möglich wurde das durch ein Krauss-Helmholtz-Lenkgestell zwischen vorderem Laufradsatz und der ersten Kuppelachse, die eine Seitenverschiebbarkeit von 120 mm aufwies sowie eine Spurkranzschwächung der Kuppelradsätze um 15 Millimeter. Die geforderte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h galt

für den Nebenbahneinsatz als ausreichend. Vollgeladen mit allen Vorräten besaß die 83.10 ein Dienstgewicht von 99,7 Tonnen. Ihre Leistung von 980 PS genügte den Anforderungen. Nach dem Abstellen etlicher Mängel, die an den Probelokomotiven zu Tage traten, wurden ab 1955 27 Maschinen vom Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg ausgeliefert. Die Einsatzgebiete bei der DR waren unter anderem Altenburg, Brandenburg, Haldensleben, Leipzig-Plagwitz und Saalfeld.

Schon ab 1972 wurden die Maschinen wieder außer Dienst gestellt und die letzte 1974 zerlegt. Einer der Abstellgründe waren häufige Risse des Blechrahmens. Insgesamt war die 83.10 kein großer Wurf: So kam die Lok etwa im hügeligen Thüringen durch Wasser-/Dampf-Mangel schnell an ihre Grenzen. Schuld war die zu geringe Förderleistung der Speisepumpe. Bei den Personalen war die Tenderlok unbeliebt. Wegen ihrer Neigung zum Wasserreißen erhielt sie auch den despektierlichen Spitznamen „Speidame“. Im Volksmund hingegen nannte man die Lok wegen ihrer bemerkenswerten Beschleunigung aufgrund ihrer kleinen Treibräder „Sputnik“.

Für eine stimmungsvolle DR-Nebenbahnszene in der Epoche III ist die 83.10 geradezu prädestiniert.

Dem Vorbild ganz nah: Pikos neue 83.10

Piko gab sich viel Mühe bei der Konstruktion, um dem Vorbild im Detail sowie im Gesamteindruck möglichst nahe zu kommen. Motor und Getriebe sind piko-typisch so konstruiert, dass sie beinahe geräuschlos arbeiten. Die Kraftübertragung geschieht mittels Schnecke und Zahnradkombination auf die dritte und vierte Kuppelachse; die beiden anderen werden mittels Kuppelstangen angetrieben.

Die Stromabnahme ist optimal gelöst: Vorlauf- und Nachlauf- sowie drei Kuppelachsen tragen zur Stromabnahme bei. Beim Test war selbst bei staubigen Weichen keine Unterbrechung festzustellen. Das Innenleben ist aufgeräumt, was der Modellbahner schnell erkennt, nachdem er das Gehäuse mittels dreier Schrauben einfach löste. Mühelos könnte man einen Decodereinbauen oder Wartungsarbeiten durchführen.

Die Beleuchtung erfolgt mit LED. Außer Front- und Rückbeleuchtung die automatisch je nach Fahrtrichtung wechselt, kann man diese im Digitalbetrieb auch getrennt



schalten. An dieser Stelle gilt es eine Lanze für die Digitalisierung zu brechen. Ich weiß, viele ältere Modellbahner schrecken davor zurück und fahren lieber analog, aber wer einmal die Möglichkeiten wie etwa bei der neuen 83.10 erlebte, der wird sicherlich schnell von den Vorteilen überzeugt sein. Weitere Funktionen im Digitalbetrieb sind unter anderen Pfeiftöne, Rauchgenerator, Fahrwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Rangiergang. Insgesamt besitzt das Modell 28 schaltbare Funktionen. Alle Geräusche sowie die Lautstärke sind authentisch und sehr gut abgestimmt. Eine Ausführung mit Digitalkupplung soll folgen. Was für ein Spielspaß wird das erst sein?

Beim Vorbild ein Flop – als Modell top

Das Antriebsgestänge ist zierlich und zum Teil aus Metall, was nicht nur gut aussieht, sondern mechanisch auch sehr dauerhaft ist. Die Zugkraft der Lok ist hervorragend. Unterstützt durch zwei Haftreifen auf der vierten Kuppelachse zog die Lok einen 1000 Gramm schweren Zug ohne zu Schleudern über eine Fünf-Prozent-Rampe.

Außerlich ist die Lok hervorragend dem Original nachempfunden. Die Proportionen sind perfekt getroffen: So sieht eine 83.10 aus. Alle Anbauteile sind akkurat angesetzt. Bremsschläuche, Original-Zughaken, Heizkupplungen und Kolbenstangenschutzrohre liegen als Zurüstteile bei. Die Luftpumpe und deren Leitungen sind exakt nachgebildet und teilweise freistehend, ebenso wie Reglerstangen und Ventile. Die Handläufe und Griffstangen sind vorbildgerecht gestaltet, die meisten aus brüniertem Metall; endlich mal eine Lösung auf Dauer, nicht krumm, nicht schief und wackelig.



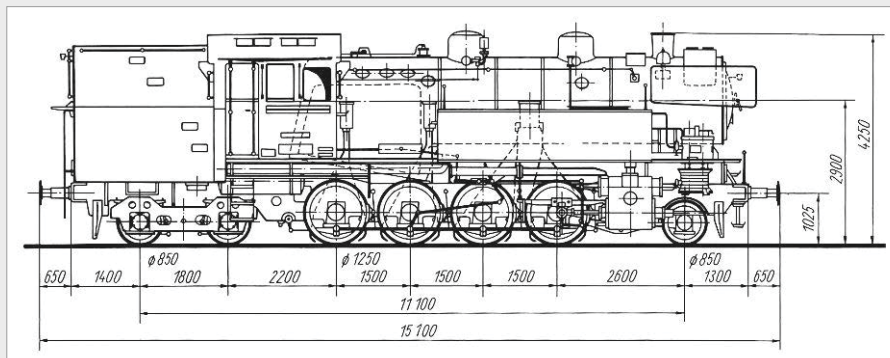
Die Detaillierung des Fahrwerks lässt keine Wünsche offen. Aber auch die Empfindlichkeit nimmt zu.

Extrem aufgeräumt ist das Innenleben der 83.10. Das Gehäuse lässt sich einfach abnehmen.

MESS- UND DATENBLATT

Baureihe 83.10 von Piko in H0

**Modell
Eisen
Bahner**



ZEICHNUNG: S.G. FRICKEL



STECKBRIEF

Hersteller: Piko
Bezeichnung: 83 1027 der Deutschen Reichsbahn
Nenngröße/Spur: H0
Artikelnummer: 50632
Stromsystem: Gleichstrom
Konstruktionsjahr: 2021
Gehäuse/Fahrgestell: Metall/Kunststoff
Gewicht: 452 Gramm
Preis: 419,99 Euro (UVP)



ELEKTRIK

Funktionen: Schaltbares Spitzenlicht, Führerstandsbeleuchtung sowie zahlreiche weitere Licht- und Soundfunktionen
Stromabnahme: Über sechs Achsen



MECHANIK

Antrieb: Vom Fünfpolmotor mit Schwungmasse auf zwei Kuppelradsätze
Haftreifen: zwei



SERVICE

Gehäusedemontage: Drei Schrauben im Fahrwerksrahmen lösen
Zurüstteile: Pufferträgerdetails
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Explosionszeichnung und Ersatzteilliste
Verpackung: Karton mit Blister-Einsatz
Andere Versionen: 50630 (DC, analog), 50633 (AC, digital), 55916 (DC digital mit Digitalkupplung)

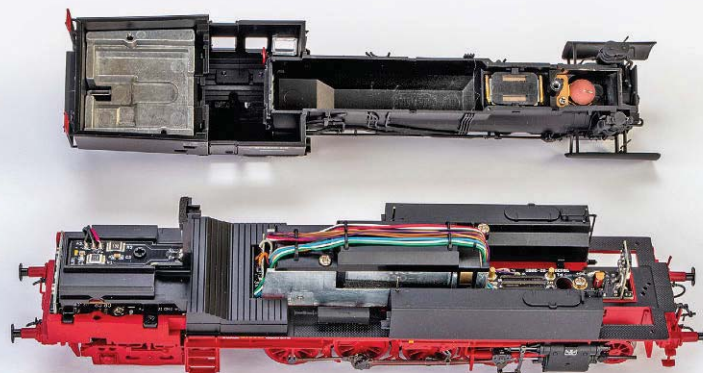
Fahrwerte	Spannung	v ₀ (km/h)	Maßvergleich (mm)	Vorbild	1:87	Modell
v _{min}	Fst. 1	1	Länge über Puffer	15100	173,6	174
v _{max}	Fst. 28	64,1	Treibraddurchmesser	1250	127,6	127,5
v _{max} Vorbild	Fst. 26	60	Gesamtachsstand	11100	48	48,5

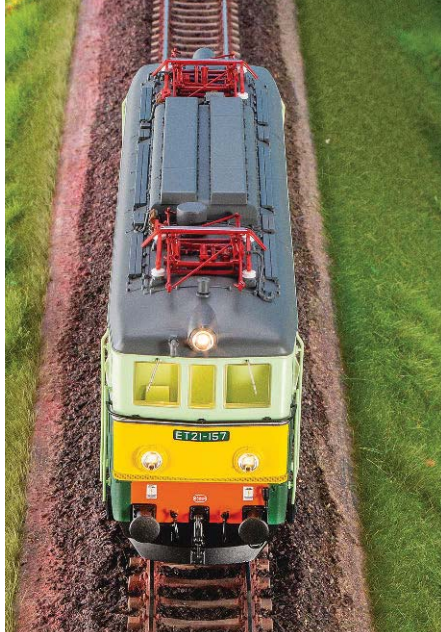
Die Beschriftung ist lupenrein, Highlights sind die hauchdünn aufgedruckten Lokschilder. Der Führerstand ist korrekt nachempfunden und kommt durch die Beleuchtung erst richtig zur Geltung.

Piko entwickelte ein hervorragendes Modell mit Kleinseriencharakter, das auf jeden Fall deutlich zuverlässiger ist als sein Vorbild und seinen Preis wert ist. □

Rainer Albrecht/al

FOTOS: RAINER ALBRECHT





Dank ihrer großen Scheinwerfer besitzen PKP-Lokomotiven immer ein besonderes Gesicht.



Extrem kompakter Sechssachser: Das Vorbild ist nur 16,8 Meter lang, eine DB-E10 ist mit 16,5 Metern beinahe genauso lang, eine DR-243 misst sogar 16,6 Meter.

Der polnische Modellbahnmarkt gewinnt für Piko zunehmend an Bedeutung, weshalb in den letzten Jahren immer mehr Loks im Programm Einzug hielten wie jetzt die ET 21 in H0.

Kompakte Polin

Die ET21 ist die Ur-Elektrolok der PKP für den Güterverkehr. Mit 657 gebauten Exemplaren prägten die Sechssachser seit den späten 50er-Jahren über Jahrzehnte den Güterverkehr unter Fahrdracht. Nur ihre Nachfolgebaureihe erreichte mit knapp 1200 Exemplaren höhere Stückzahlen; sie gehört bereits zum Piko-Sortiment.

Sparen ist nicht die Devise der Sonneberger bei Modellen für den vermeintlich wirtschaftlich schwächeren osteuropäischen Markt. Die ET 21 zeigt ein Detaillie-

rungsniveau wie alle anderen Neukonstruktionen der letzten Jahre.

Bei der im Vorbild vergleichsweise schlichten Lokomotive stechen im Modell vor allem die Drehgestellblenden hervor, die hervorragend nachgebildet wurden. Hervorzuheben sind auch die sehr feinen Stromabnehmer und die im positiven Sinne überaus auffällig feinen Scheibenwischer. Lackierung und Bedruckung sind fehlerfrei.

Die digitalen Fahreigenschaften der 536 Gramm schweren H0-Lokomotive sind au-

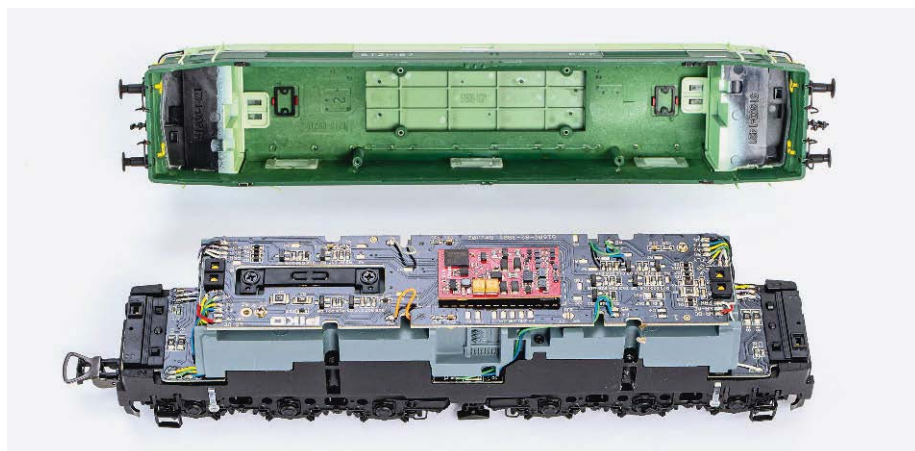
ßerordentlich gut. In Fahrstufe 28 erreicht die Lok eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h ($v_{\max}$ Vorbild: 100 km/h).

Gelungen sind die Digitalfunktionen: Sofern es die heimische Zentrale erlaubt, besitzt das Modell 28 schaltbare Licht- und Sounderlebnisse, dazu zählen Spitzenlichtfunktionen, Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung genauso wie Rangierfunk in polnischer Sprache.

Pikos ET 21 sieht klasse aus und ist ein toller Farbtupfer auf jeder H0-Anlage zu einem angemessenen Preis. □ *al*

STECKBRIEF

- Hersteller: Piko
- Bestellnummer: 51602
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf vier Radsätze, zwei Haftreifen
- Gewicht: 536 Gramm
- $v_{\min}$: < 1 km/h bei Fst. 1
- $v_{\max}$: 105 km/h bei Fst. 126
- Digitalschnittstelle: PluX22
- Besonderheiten: 28 Digitalfunktionen
- Zurüstteile: Pufferträgerdetails
- Preis: 269,99 Euro (UVP)



Hier ist kein Kubikmillimeter ungenutzt: In Pikos ET21 verbirgt sich, sauber aufgeräumt, jede Menge Digitalelektronik.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Egal ob im Rangiereinsatz oder im Streckendienst – die G1000 macht sowohl beim Vorbild als auch als H0-Modell eine gute Figur.



Vosslohs G 1000 ist Mitglied einer erfolgreichen Kieler Lokomotivfamilie, die für beinahe jeden Zweck die geeignete Diesellok bereithält. Jetzt glänzt sich auch als ESU-H0-Modell.

Vierachsige Sprotte

Man muss schon mit der Materie vertraut sein, um die vierachsigen Diesellokomotiven der sogenannten dritten, vierten und fünften MaK-/Vossloh-Generation stets sicher unterscheiden zu können. Aus einiger Entfernung gleichen sich die Lokomotiven der Typen G 1205, G 1206, G 1000, G 1700, G 12 et al. sehr: vierachsige Strecken-/Rangierloks mit Mittelführerstand und asymmetrisch langen Vorbauten. En detail und bei den inneren Werten unterscheiden sie sich jedoch erheblich bezüglich Leistung, Länge und Gewicht.

Das von ESU auserwählte Vorbild, die G 1000, gehört zur vierten Generation. Sie kann als Weiterentwicklung der G 1206

angesehen werden und die Nachfolgerin entspräche dem aktuellen Modell der G 12. Die G 1000 ist eine mittelschwere Rangier-/Streckenlok mit einer installierten Leistung von 1100 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Das Gewicht

beträgt zwischen 72 und 80 Tonnen, je nach Kundenwunsch. Sie basiert auf der G 800, die ursprünglich für die ÖBB als Baureihe 2070 entwickelt wurde. Die alpine Variante verfügt jedoch nur über eine Leistung von rund 750 kW.



Klassische Form und moderne Kantigkeit:
Vosslohs G1000. Das Modell ist auf jeder
Epochen VI-Anlage eine echte Bereicherung.



Die Gehäusegravuren sind exzellent. Daneben überzeugen die glasklaren, bündig eingesetzten Fenster und die gestochen scharf gedruckten Anschriften.



Die Lüftergitter sind hervorragend gelungen und geben dem Modell eine tolle Wertigkeit.

Merkmale der vierachsigen Loks der vierten Generation sind einheitliche Drehgestelle sowie moderne und geräumige Führerstände. Von der G 1000 wurden inzwischen über 100 Exemplare an zahlreiche unterschiedliche Abnehmer überwiegend in Deutschland, Frankreich und Italien geliefert.

Wichtige Besteller hierzulande waren die HGK und RheinCargo, aber auch Lokvermieter wie Northrail, Angel Trains und MRCE führen die G 1000 in ihrem Portfolio.

Versionen bieten sich den Neu-Ulmern genug und ESU startet mit acht gleichzeitig abgelieferten H0-Modellen. Eines ist die leuchtendorangene Variante des Lokvermieters Northrail. Die 1271 026 wurde im Jahr 2008 abgeliefert und war in den vergangenen zwölf Jahren bei zahlreichen kleineren Bahnen im Einsatz, darunter auch bei der Regiobahn Bitterfeld oder der Rurtalbahn in Düren.

Das ESU-Modell entstand in Kooperation mit dem österreichischen Hersteller Jägerndorfer, der seit kurzem die verwandte ÖBB-2070 (G 800) anbietet (s. MEB 12/2020). Es besticht mit einem Rahmen aus Metall sowie metallenen Aufbauten. Die Gehäusegravuren sind sehr gut gelungen und geben das Original perfekt wieder. Eine Augenweide sind die herrlichen geätzten Lüftergitter und Trittstufen.

Die Drehgestelle setzen sich aus zahlreichen Einzelteilen zusammen und zeigen eine enorme Detailtreue und Tiefe. Das Scheibenbremssystem ist authentisch inklusive der Bremsbacken nachgebildet. Einen genaueren Blick verdient der mit viel Liebe nachgebildete Führerstand, der sich auch je nach Ausführung länderspezifisch unterscheidet und vor allem im beleuchteten Zustand glänzt. Die Rangiergitter rund um die Lok sind ansprechend fein und flexibel, um den alltäglichen Modellbahnbetrieb unbeschadet zu überstehen.

Sehr gut gelungen ist die Lackierung, die keine Schwächen oder Einschlüsse zeigt; die Farbtrennkanten sind auch an schwierigen Stellen scharf. Großartig ist die Qualität der Bedruckungen, die zahlreichen kleinen Anschriften und Piktogramme sind gut entzifferbar.

Angetrieben wird die Lokomotive von einem fünfpoligen Motor mit zwei Schwungmassen, der über Kardanwellen und Schneckengetriebe alle Achsen bewegt. Zwei Haftreifen sorgen für ausreichend Zugkraft für vorbildliche Züge. Der

Deutsch-österreichische Kooperation mit Mehrwert

installierte „PowerPack“-Speicherkondensator sorgt für eine stets unterbrechungs-freie Spannungsversorgung.

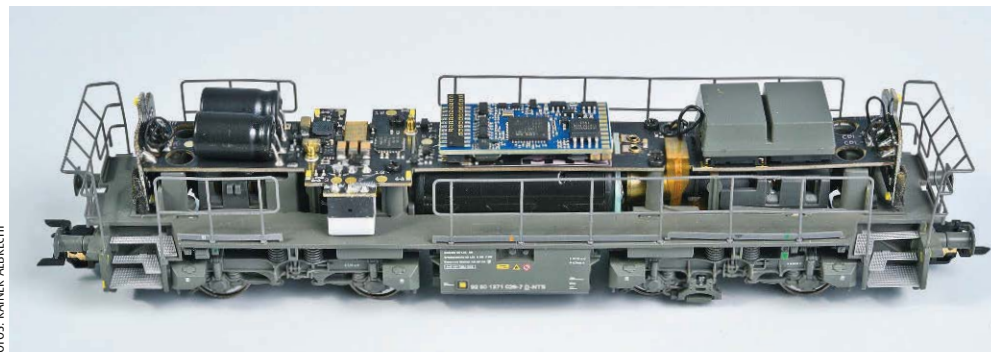
Richtig Spaß macht ESUs G 1000 aufgrund ihrer Digitalausstattung. Der eingebaute „LokSound 5 Decoder“ der neuesten Generation erlaubt den Betrieb unter verschiedensten Digitalsystemen wie DCC-, Motorola, M4 und Selectrix. Ein steckbarer Mittelschleifer macht den Wechsel zwischen Gleich- und Wechselstrom zum Kinderspiel. Bei Zentralen mit „RailComPlus“- oder mfx-Funktionalität meldet sich die G1000 selbständig an.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: ESU
- ▶ Bestellnummer: 31303
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Metall
- ▶ Antrieb: Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze, zwei Haftreifen
- ▶ Gewicht: 499 Gramm
- ▶ V_{min}: <1 km/h bei Fst. 1
- ▶ V_{max}: 143 km/h bei Fst. 128
- ▶ Besonderheiten: 30 Digitalfunktionen darunter Führerpultbeleuchtung, Bogensensor für Räderquietschen, Bremsfunken; AC-/DC-Fähigkeit
- ▶ Preis: 419 Euro (UVP)

Sagenhafte 30 Funktionen sind schaltbar. Das Motorengeräusch ist satt und authentisch. Gleiches gilt für alle anderen Soundfunktionen. Besonders die Digitalkupplung erhöht den Spielwert nochmals deutlich. In Fahrstufe 128 erreichte das Modell in Werkseinstellung eine Höchstgeschwindigkeit von 143 km/h.

Dass ESU bei der G 1000 auf die sonst übliche Rauchfunktion verzichtete, ist der Zusammenarbeit mit Jägerndorfer geschuldet. Ansonsten ist die G 1000 ein typisches ESU-Modell mit allen bekannten Vorzügen. □ *al*



Die Umlaufgitter sind aus flexiblem Kunststoff gefertigt. Ein Hingucker sind auch die geätzten Aufstiegsbleche an den beiden Lokomotivenden.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Grund zur Freude (nicht nur) für unsere Modellbahnkollegen in Italien: Piko zeigt, was bei einer einfachen Rangierlok im Modell machbar ist.

Mit der D.141 bringt Piko die zweite Neukonstruktion einer italienischen H0-Diesellokomotive auf den Markt.

Loco da manovra

Noch im Zeichen des Traktionswandels, der Ablösung der Dampfloks in Italien entstanden ab 1962 unter Federführung von Fiat Grandi Motori 29 neue dieselelektrische Rangierloks für die Staatsbahn FS. Die Dieselmotoren waren Daimler-Benz-Lizenzbauten mit einer auf 440 kW gedrosselten Leistung. Die elektrischen Antriebskomponenten kamen von TIBB. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h waren die D.141 auch für den leichten Streckendienst vor

Personen- und Güterzügen geeignet. Sie kamen zunächst in die Depots von Venedig, Verona, Genua und Triest. Bis zur Jahrtausendwende waren die Loks im Rangierdienst voll gefordert, 2014 standen aber nur noch sechs Loks im Einsatz. Eine Maschine blieb museal erhalten.

Pikos Neukonstruktion beweist einmal mehr, dass auch vermeintlich gewöhnliche Vorbilder in der Modellumsetzung zu wunderschönen Ergebnissen führen können. Das Modell zeigt den Zustand der 70er-



Eine Augenweide sind die Drehgestelle mit der deutlich erkennbaren Nachbildung der Abfederung. Der Führerstand und die Instrumente sind in der Digitalversion beleuchtet.

Jahre mit der ursprünglichen Farbgebung, die makellos umgesetzt wurde. Die Bedruckung ist ausgezeichnet, vollständig und umfasst auch die Drehgestelle. Die Fabrikschilder sind unter der Lupe entzifferbar. An den Aufbauten fallen gleich die hauchdünnen Lüftungsgitter am langen Vorbau auf, dahinter verbirgt sich die Nachbildung des erstaunlich geräumigen Lüftungsschachtes. Die dünnen Scheibenwischer sind angesetzt. Die vollständig nachgebildeten Leitungen und Anschlüsse unterhalb des Rahmens bestehen, wie die dünnen Geländer, aus Kunststoff. Eine vorsichtige Handhabung des Modells ist empfehlenswert, damit gesteckte Teile dort bleiben, wo sie hingehören. Mit den beiliegenden Zurüstteilen kann man die Lokfronten einschließlich geschlossener

Luftbehälter vervollständigen. Die Fahreigenschaften sind vorzüglich, mit maximal umgerechnet 87 km/h ist der grüne Diesel unterwegs. Auch der digitale Sound macht Spaß: Allein das zig-Sekunden währende Anlass-Manöver lohnt das Zuhören. abp

AUF EINEN BLICK

PRO Perfekte Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften; digitale Funktionen (Beleuchtung, Sound)

KONTRA –

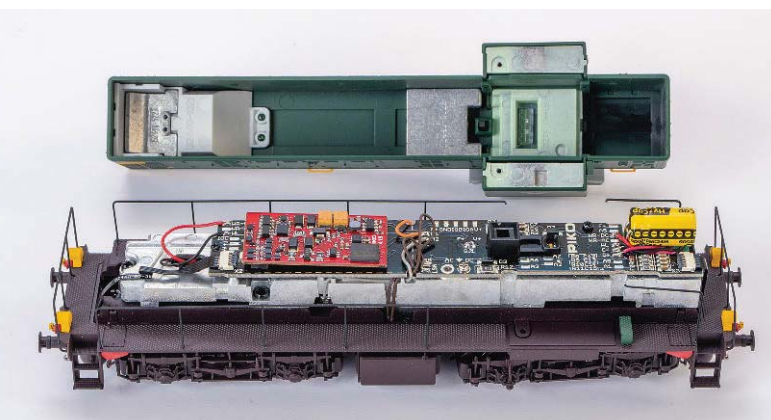
BESTELLNUMMER 52442

PREIS 324,99 Euro (UVP)

URTEILE

UNSERE BEWERTUNG

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



Im kurzen Vorbau fand ein Pufferkondensator Platz, der Motor mit zwei kleinen Schwungmassen liegt unter dem Ballastgewicht.



In den Sets zum „Ostsee-Express“ sind vier Schnellzugwagen nach Münchner Vorbildern enthalten.

L.S.Models überarbeitete seine H0-Modelle der DB-Schnellzugwagen. Exklusiv für Lemke wurden Zugsets für den D 308 München – Berlin (– Kopenhagen) aufgelegt.

Ostsee-Traum-Express

Nach Berlin über Hof, das war nach Ende des Zweiten Weltkrieges lange Zeit nicht möglich. Erst mit dem Transitabkommen als Ergebnis der veränderten Ostpolitik zu Beginn der 70er-Jahre entstand wieder eine Zugverbindung über die Traditionsroute. Ab dem 1. Oktober 1972 verkehrten die D 304/305 als Nachfolger des über Probstzella verkehrenden „Sassnitz-Express“ mit Kurswagen nach Malmö. Schon ein Jahr später entfiel dieser, der Zuglauf endete in Kopenhagen, es entstand der D 308/309 „Ostsee-Express“, der sich in wechselnder Form bis 1991 halten konnte.

Mit den neuen Hobbytrain-Sets lässt sich der D 308 der

frühen 80er-Jahre nachstellen. In den voluminösen Verpackungen verstecken sich jeweils vier überarbeitete LS-Modelle. Im uns vorliegenden zweiten Set sind dies: ein ARm 216, ein ABm 223, ein Bm 232 sowie ein Bm 234. Die Modelle weisen zahlreiche neue Details auf, wie fein geätzte Trittstufen, neu gestaltete Fenster sowie perfekte Inneneinrichtungen. Die vollständige Nachbildung (und Bedruckung) aller Aggregate am Unterboden ist bei LS. schon eine Selbstverständlichkeit. Dabei wurden auch kleine Abweichungen zwischen den jeweiligen (Münchner) Vorbildern berücksichtigt. Der ABm ist gemäß des angesetzten und sauber bedruckten Zuglaufschild-

des als Kurswagen nach Kopenhagen eingereiht. Alle wichtigen Informationen zu den Vorbildern sind den Packungen in Form einer lobenswert ausführlichen Dokumentation beigelegt.

Im ersten Set (zum selben Preis) sind ein BDm 272, ein ABm 223 und zwei Bm 234 enthalten. Alle Modelle zeigen

AUF EINEN BLICK

PRO Vorbildwahl; perfekte Detaillierung von Fahrwerk, Gehäuse und Innenraum; Lackierung; Bedruckung; Dokumentation

KONTRA –

BESTELLNUMMER H43027

PREISE 349,90 Euro (UVP)

URTEILE 

vorbildgerecht durchgehende Wagennummern, dieser Modellzug ist einfach perfekt.

Als geeignete Zugloks kommen die 118 (später 111) bis Regensburg, die 218 bis Hof und anschließend eine DR-132 in Frage.  abp



Im Set ist auch der ehemalige „Kakadu“ ARmh 216 enthalten, dessen leicht modernisierte Ausführung exakt nachgebildet wurde.



Vom exakt bedruckten Zuglaufschild über sauber ausgeformte Übersatzfenster bis zu den Wageninnenwänden stimmt alles.

Die Wagenenden entsprechen in allen Details dem großen Vorbild, bemerkenswert sind die feinen Trittstufen und der nachgebildete Türverschluss.





Winter im Harz: Das lässt sich jetzt auch im Maßstab 1:160 nachbilden.



Auch Rollwagen-Modelle sind erhältlich.

Der kleine Hersteller Lemiso überraschte mit der Vorstellung eines Nm-Sortiments.

Auf ganz schmaler Spur

Ganz im Gegensatz zu den H0-Bahnern sind für die Anhänger der kleineren Baugrößen nur sehr



wenige Schmalspur-Modelle auf dem Markt erhältlich. Gerade für N gab es bisher nur wenige Handarbeitsmodelle und Kleinstserien nach deutschen Vorbildern. Der Dresdner Hersteller Lemiso springt nun in die Bresche und präsentiert ein umfangreiches Sortiment für die Baugröße Nm, also für Meterspur-Fahrzeuge und -Gleise

Das Modell der 99222 basiert auf einem Märklin-Z-Fahrwerk der Baureihe 85. Statt auf Z-Gleisen laufen die Lemiso-Modelle auf maßstäblichen Nachbildungen der Meterspur-Gleise.

im Maßstab 1:160. Drei verschiedene Lok-Modelle sind im Angebot: Die Dampfloks 99222 und 992322 (nach Molli-Vorbild auf 900 mm-Spur) sowie das „Harz-Kamel“ 199861. Im Wagen-Angebot

finden sich zunächst Altbau- und Einheits-Personenwagen sowie Gepäckwagen, geschlossene und offene Güterwagen-Vierachser sowie Rollwagen und -böcke. Alle Lok- und Wagenaufbauten entstehen im 3D-Druck. Sobald uns die ersten Muster vorliegen, folgt eine detaillierte Beurteilung der Modelle und der Betriebseigenschaften. ☐ abp



Kres liefert die grundlegend überarbeiteten Modelle des VT 135 für TT aus.

Neu motorisiert

Das sehr gut gelungene Modell des Einheits-Nebenbahntriebwagens musste überarbeitet wer-

den, weil der bisher verwendete Mashima-Motor nicht mehr zur Verfügung stand. Er wurde durch einen Glockenankermotor

ersetzt, gelagert in einem stabilen Zinkdruckgussrahmen. Der Motor sorgt zusammen mit der grundlegend neuen Getrie-

bekonstruktion für minimierte Antriebsgeräusche und optimale Fahreigenschaften. Neben dem abgebildeten Modell, der Formvariante mit drittem Spitzenlicht, sind nun auch die übrigen Versionen nach der aufwendigen Umkonstruktion wieder zu haben. ☐ abp



Perfekt in Detaillierung, Fahreigenschaften und digitalen Features: Der VT 135 bereichert jede Nebenbahn.

AUF EINEN BLICK

PRO Maßstäblichkeit; Detaillierung; Farbgebung und Bedruckung; sehr gute Fahreigenschaften; Lichtfunktionen

KONTRA –

BESTELLNr 13514002D

PREIS 349 Euro (UVP)

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

► KOMPAKT



Fleischmann: Gaskesselwagen für N

Als vierte Güterwagen-Formneuheit in kurzer Zeit hat Fleischmann die vierachsigen Gaskesselwagen ausgeliefert. Neben vielen weiteren Varianten ist auch eine im attraktiven Wasco-sa-Blau zu haben. Die Modelle bilden Waggons mit 120 m³-Kessel nach – teils mit, teils ohne Sonnendach – und zeigen sich fein detailliert. Die Beschriftung ist unter der Lupe vollständig lesbar, die Bremsumsteller mussten allerdings ohne Farbe auskommen. Die Laufeigenschaften geben keinen Grund zur Klage. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO Vorbildwahl; maßstäbliche Ausführung; gute Detaillierung; Bedruckung; Laufeigenschaften

KONTRA Lackierungsdetails

BESTELLNUMMER 849105

PREIS 34,90 Euro (UVP)

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☐

► KOMPAKT



Herpa: Mercedes-S-Klasse für H0

Zeitnah nach der Vorstellung der brandneuen S-Klasse stellt Herpa seine 1:87-Miniatur der Luxuskarosse vor. Sie gibt die Extravaganz des Vorbildes samt der Lackierung in makellosem „Iridiumsilber-Metallic“ sehr gut wieder. Fenster, Scheinwerfer und Rückleuchten sind exakt eingesetzt. Bemerkenswert sind die Felgen mit hauchdünnen Speichen. Ein wertvolles Detail ist der winzige, aus Metall geätzte Stern vorn im Blickfeld des H0-Fahrers. Ein echter Hingucker für die Anlage. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO Maßstäblichkeit; sehr gute Detaillierung; Lackierung und Bedruckung

KONTRA –

BESTELLNUMMER 430869

PREIS 14,95 Euro (UVP)

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☐

IntelliSound 6



DAS 16-Bit-Soundsystem

Für das perfekte Klangerlebnis

Uhlenbrock
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH
Mercatorstr. 6
46244 Bottrop
Tel. 02045-85830
www.uhlenbrock.de

miniNatur®



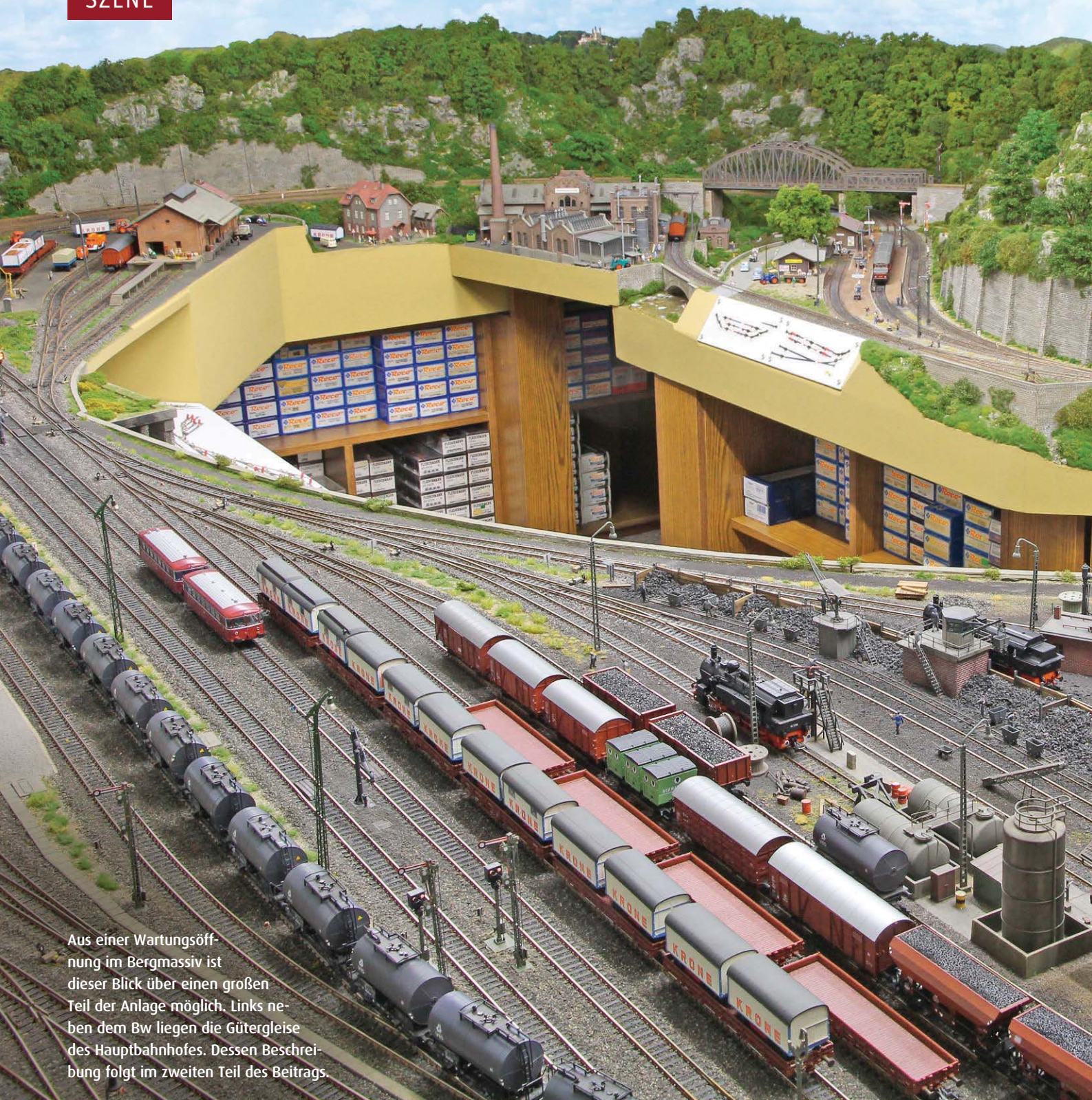
**IHR LINK ZUR
NATUR**

SILHOUETTE
MODELLBAU
GMBH

WWW.MININATUR.DE

Silhouette

ALTACHERSTR. 12 | D-93092 BARBING/ILLKOFEN | 08142/6526611
SILHOUETTE@MINIATUR.DE | WWW.MININATUR.DE



Aus einer Wartungsöffnung im Bergmassiv ist dieser Blick über einen großen Teil der Anlage möglich. Links neben dem Bw liegen die Gütergleise des Hauptbahnhofes. Dessen Beschreibung folgt im zweiten Teil des Beitrags.

Alles, was man Teil I braucht



Die meisten Modellbahnanlagen in Deutschland sind unfertig! Das ist keine kühne Behauptung, sondern wird der Realität ziemlich nahe kommen. Viele Projekte werden wohl auch nie fertig werden, die Gründe dafür sind vielfältig.

Doch es gibt auch die glücklichen Hobbykollegen, die ihren Anlagenbau irgendwann zufrieden abschließen können. Einer davon ist Wolfgang Hoffmeister – aber ist er glücklich?

„Der typische Modellbahner will ja zum einen bauen, aber auch Fahrbetrieb machen. Ich konnte lange Zeit beides verwirklichen. Jetzt, nachdem alles fertig ist, fehlt mir das Werkeln schon ein bisschen. Aber ich kann damit leben.“ Mit 68 Jahren will der Anlagenbauer nicht noch große Teile abbauen oder gar eine neue Anlage beginnen. „Der Bau war schon schön, ich war gerade in der Zeit zwischen September und April sehr viel im Keller. Jetzt ist es weniger. Aber ich sitze manchmal schon eine oder zwei Stunden hier unten und lass die Züge sausen“, gibt Hoffmeister zu und lacht. „Dafür ist das alles ja gemacht.“

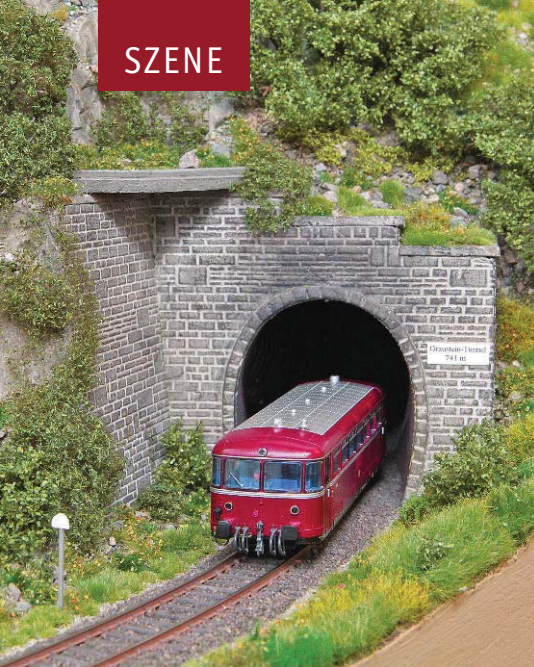
Die Wege, die zum Wiedereinstieg ins Hobby führten, waren ungewöhnlich. Der Rheinländer erzählt: „Ich war seit dem Jahr 1984 Leiter einer Rettungswache und dort damit beschäftigt, die praktische Ausbil-

Der Wiedereinstieg hatte auch berufliche Gründe

dung im Rettungsdienst besser zu organisieren. Dabei habe ich damit angefangen, sogenannte Planspiele zu organisieren. Das rührte vielleicht auch daher, dass ich als kleiner Junge, mit acht oder neun Jahren, eine Eisenbahn geschenkt bekam. Es war eine Trix-Express, die nutzte ich bis in die Jugendzeit – doch dann kaufte ich mir stattdessen ein Tonbandgerät. Das musste man haben mit 16. In den 80er-Jahren lebte das Thema Modellbau dann wieder auf, denn für die Planspiel-Schulungen brauchte ich auch Modelle. Im H0-Maßstab entstand beispielsweise die Nachbildung eines Fabrikgeländes, mit Einsatzfahrzeugen, Figuren und allem Drum und Dran. So begann irgendwie der Drang, auch mit der Modellbahn wieder anzufangen.“

Im Jahr 1989 wäre der Funke übersprungen, erinnert sich Hoffmeister. „Damals war auch ein Kellerraum frei, mit 5,5

„Ein paar Kleinigkeiten fehlen vielleicht noch“, sagt Wolfgang Hoffmeister zu seiner raumfüllenden H0-Anlage. Aber eigentlich ist das Werk vollendet – nach 30 Jahren Bauzeit. Hauptbahn, Nebenbahn, Bahnbetriebswerk, Stadt, Berge, Brücken, was will man mehr?



Ganz am rechten Rand der Anlage taucht der Schienenbus aus der Tunnelstrecke der Nebenbahn auf und umrundet ein Bergmassiv.



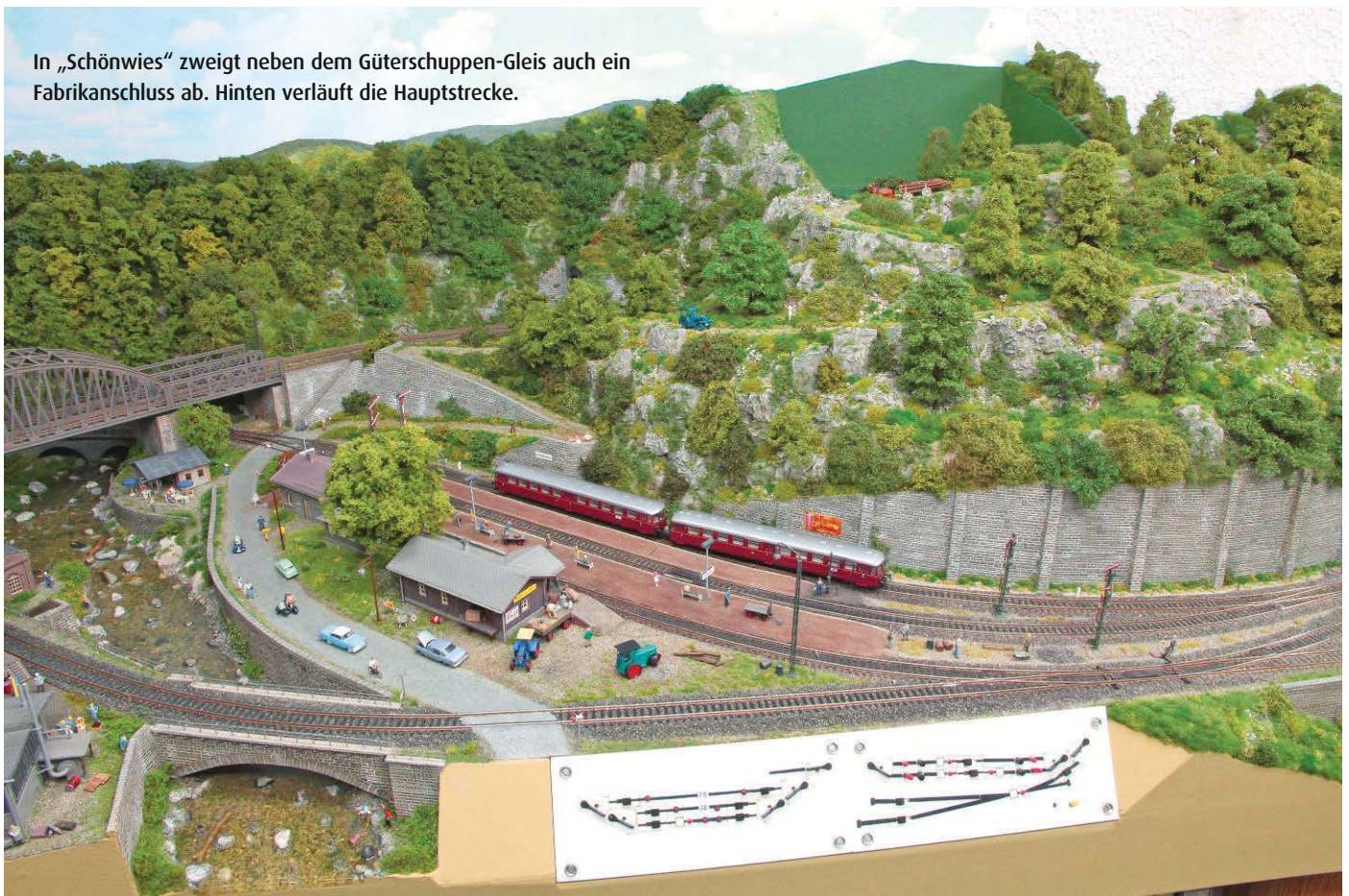
Anschließend folgt der Halt im kleinen, aber gut besuchten Durchgangsbahnhof „Schönwies“.

mal 3,8 Metern. Ursprünglich wollte ich ihn nur halb belegen, doch irgendwie ist er dann doch voll geworden.“ Während der Planung und des Baus ergab das Studium der Fachliteratur wertvolle Hinweise. Der Anlagenbauer beherzigte alle Ratschläge, so konnte eine wirklich überzeugende An-

lage entstehen – auch wenn die Anfänge ganz anders aussahen. „Wenn ich meine erste Zeichnung so ansehe: Da gab es vier oder fünf Kreise, die alle immer schön parallel liefen. So hat es angefangen, aber das war dann schnell verworfen. Ich las von Anfang an sehr viele Fachzeitschriften,

auch den MEB. In der ersten Zeit lernte ich viel von Bernhard Stein, doch später kam Josef Brandl, der hat ja sehr viel publiziert. Das hat mich dann schon fasziniert. Ich bin sicher nicht der beste Schüler, aber ich habe mich bemüht“, meint Hoffmeister wiederum bescheiden.

In „Schönwies“ zweigt neben dem Güterschuppen-Gleis auch ein Fabrikanschluss ab. Hinten verläuft die Hauptstrecke.





Im rechten Anlagenteil sind die Szenen entlang der Neben- und Hauptstrecke (mit Roco-44 Öl) dicht an dicht angeordnet, trotzdem wirkt nichts überladen oder künstlich. Vielfältige Kunstbauwerke fangen die Höhenunterschiede der Modell-Landschaft realistisch auf.

Die Anlage entstand Schritt für Schritt von rechts nach links: „Angefangen habe ich mit dem Berg-Bereich, dann kam der Nebenbahnhof Schönwies, so hab’ ich langsam die Runde gezogen. Am Anfang stand auch ein Buch von Alba, die erste Folge dieser kleinen Modellbahn-Serie zur Anlagenplanung. Darin ging es um Radien und Weichenfolgen, daran habe ich mich strikt gehalten. Immer wieder verlegte ich die Schienen probeweise und testete, ob sich die Zeichnungen umsetzen lassen. Ich probierte, wie groß die Radien ausfallen

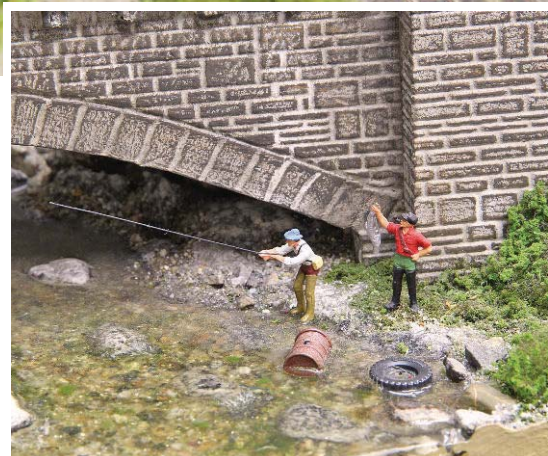
Gleisverlegung mit vielen Tests

müssen – so lange, bis alles passte. Allerdings hat auf diese Weise manches relativ lange gedauert“, gibt Hoffmeister zu.

Im sichtbaren Bereich seien überwiegend Peco-Weichen verlegt worden, dazu einige schlanke Fleischmann-Weichen und Roco-Flexgleis. „Im Schattenbahnhof

liegen allerdings nur Fleischmann-Weichen, weil sich die aufschneiden lassen.“ Der Bau begann also klassisch mit den Gleisen im Untergrund? „Ja, als das mit dem Bauen losging, war klar, dass auch ein

Trotz Umweltverschmutzung scheint man lebende Fische aus dem Fluss ziehen zu können.



In der kleinen Fabrik wuselt es in allen Winkeln. Doch drei Mitarbeiter gönnen sich offensichtlich eine Pause mit Hastrunk.



FOTOS: WOLFGANG HOFFMEISTER



Im Güterbahnhof wird ein besonderer Kunde abgefertigt – viele Fahrzeuge des Zirkus Krone warten noch auf die Verladung.

Auf der gegenüberliegenden Gleisseite musste die Feuerwehr zur Katzen-Rettung ausrücken. Zum Glück gibt es die Drehleiter.

Schattenbahnhof unter die Anlage musste. Ich habe ihn zwar nachträglich noch verbreitert und am Holz herumgesägt, aber im Wesentlichen war das so geplant“, antwortet mir Hoffmeister. Der Schattenbahnhof läge auf zirka 70 Zentimetern Höhe, so dass man schön hineinsehen könne. Darüber kämen etwa 15 Zentimeter Luft. „Noch mehr Raum wäre besser gewesen, aber ich wollte nicht zu hoch raus mit der Anlage. Die Gleise im Hauptbahnhof liegen auf 95 Zentimetern. So kann ich dort noch halbwegs bequem darunterkriechen, wenn ausnahmsweise mal eine Störung zu beseitigen ist.“

„Und als Sie links fertig waren, haben Sie dann rechts wieder von vorn angefangen?“, frage ich spaßeshalber. „Das war tatsächlich so“, kommt die Antwort. „Ich hatte

anfangs nur Seemoos für die Bäume und Sträucher verwendet, alles selbst beflocht. Der Untergrund entstand mit Streumaterial, das war ja noch in den 90er-Jahren. Doch das Material und das Zubehör wurden immer besser. Im rechten Anlagenteil

Neugestaltung des ersten Anlagenteils

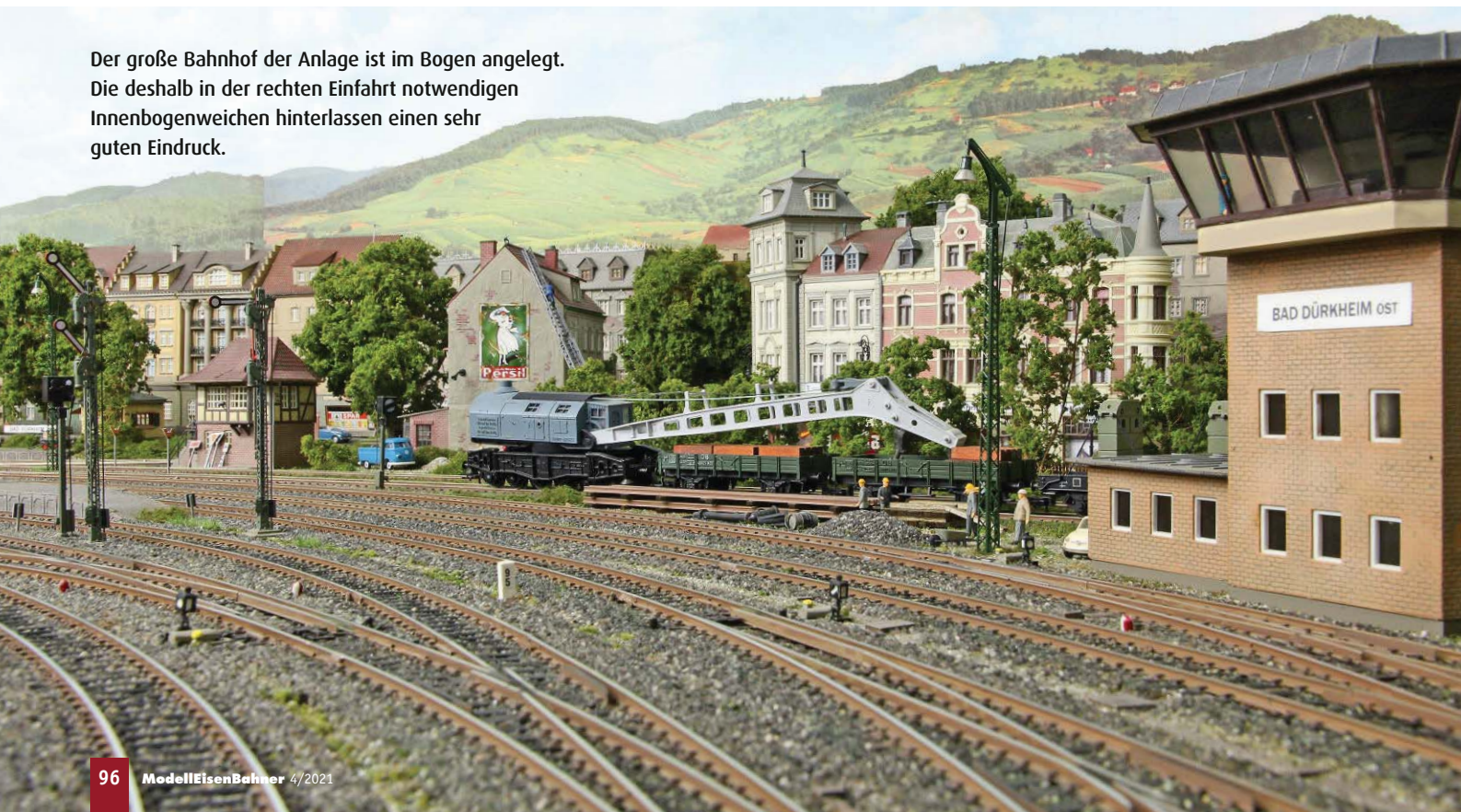
benutzte ich nur noch das Silhouette-Material und habe alles elektrostatisch begrünt. Als ich dann die beiden Anlagenteile nebeneinander sah, wurde ich komplett unzufrieden. Darum habe ich den ganzen linken Teil nochmal komplett neu gestaltet, bis zum Bahnhof hin.“

Was man nun sieht, sei eigentlich schon der Endzustand, sagt mir Hoffmeister. „Ich

meine, man ist immer noch ein bisschen unzufrieden, man könnte hier und da...“ Manches wäre über die Jahre auch ein bisschen überholungsbedürftig. „Aber das ist es dann auch. Nur im linken Teil ist oben im Berg noch das Loch für den Einstieg zu sehen. Da könnte vielleicht noch eine Burg hinkommen oder eher eine Ruine, aber das ist noch nicht konkret. Ich würde, wenn, wahrscheinlich wieder etwas aus Heki-Dur-Platten machen. So entstanden ja die meisten Mauern und Steinbrücken auf der Anlage.“

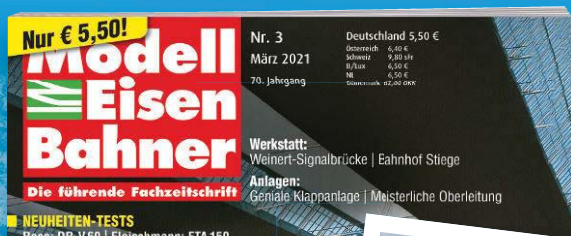
Im zweiten Teil des Artikels zeigen wir den großen Bahnhof, das Bahnbetriebswerk und den linken Teil der Landschaft mit einigen Kunstbauwerken. Auch die durchaus anspruchsvolle Gleisführung der Anlage wird dann vorgestellt. abp

Der große Bahnhof der Anlage ist im Bogen angelegt. Die deshalb in der rechten Einfahrt notwendigen Innenbogenweichen hinterlassen einen sehr guten Eindruck.



Die Geschenkidee

für alle ModellEisenbahner



Geschenk Urkunde

Ein Jahr



für

ab Heft-Nr. _____

bis einschließlich Heft-Nr. _____

ausgegeben von _____

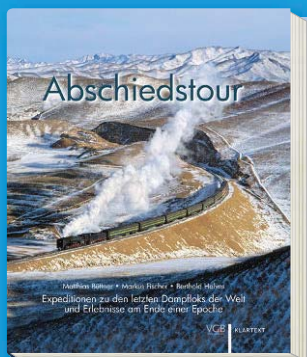
Als **Dankeschön**
erhalten Sie eine
Prämie Ihrer Wahl!

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

Mit Geschenkkurkunde zum Überreichen
und Prämie für Sie.

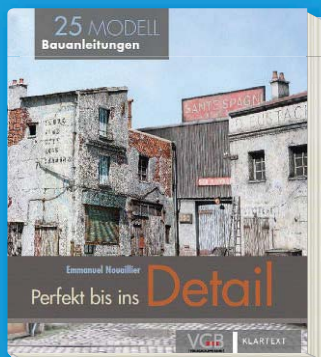
Unser Geschenk für Sie:

3 attraktive Prämien zur Auswahl!



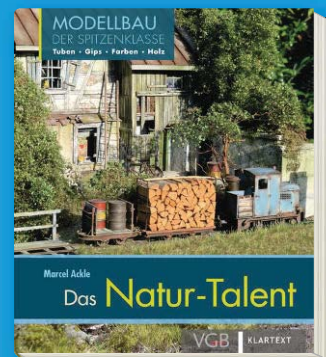
Buch »Abschiedstour«

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



Steter Niedergang und keine Formneuheit mehr seit unglaublichen 25 Jahren: Zum 15. Januar 2021 verabschiedete sich der immer noch zu Hause in Österreich produzierende Traditionsbetrieb „Kleinbahn“ vom Modellbahn-Markt.

Kleinbahn ade

Lang vorbei sind die Zeiten, in denen „Kleinbahn“ in Österreich im allgemeinen Sprachgebrauch als Synonym für eine (Spielzeug-)Modellbahn stand. Wegen des Spezifikums der Direktvermarktung über eigene Filialen und den

Postversand sowie wegen der langjährigen Tendenz zu verkürzten Fahrzeugen fand die Firma in Modellbahnerkreisen eine kontroverse Bewertung. Ihre Vorbildwahl konzentrierte sich auf Österreich und die Schweiz als primäre Absatzmärkte. Nur von 1957 bis

1972 hatte man auch Typen von Nachbarbahnen wie die E10003 der Deutschen Bundesbahn, die italienische E424 und die tschechoslowakische E499 im Programm.

Kleinbahn produzierte ab 1955 in einer früheren Schuhfabrik in Wien-Atzgersdorf.

Die KLEINBAHN

Seit 1947, dem Gründerjahr, hat sich die Firma zum größten Spielwarenbetrieb Österreichs entwickelt. Die KLEINBAHN ist ein österreichisches Qualitätserzeugnis.

Die KLEINBAHN ist nur in den eigenen Verkaufsgeschäften oder über den Postversand erhältlich.

WIR BELIEFERN KEINE SPIELWARENGESCHÄFTE!

VERKAUFSLOKALE DER KLEINBAHN

Wien 1.,
Schottenring 17,
Tel. 0222/34 34 60

Wien 5.,
Margareten Gürtel 62,
Tel. 0222/55 13 56

Wien 7.,
Kirchengasse 9,
Tel. 0222/93 44 28

Wien 16.,
Lerchenfelder Gürtel 33,
Tel. 0222/92 40 894

Linz,
Graben 32b,
Tel. 07222/27 4 05

Graz,
Annenstraße 56,
Tel. 0316/91 17 17

Salzburg,
Münzgasse 2,
Tel. 06222/41 7 47

Innsbruck,
Maria-Theresien-Straße 42,
Tel. 05222/24 4 46

Klagenfurt,
Bahnhofstraße 24,
Tel. 04222/70 4 11

Bregenz,
Bahnhofstraße 9,
Tel. 05574/23 55 43

Zürich,
Birmensdorfstraße 155,
Tel. 0501/35 72 70

Postversand der KLEINBAHN:
A-1230 Wien, Gatterederstraße 4–6
Telefon: 0222/88 22 87

Bezahlung erfolgt entweder per Nachnahme oder gegen Vorauszahlung auf das Postcheckkonto „Erich Klein“, Wien, 1739/916. Versandspesen werden gesondert in Rechnung gestellt.

30 Jahre KLEINBAHN

EIN ÖSTERREICHISCHES ERZEUGNIS



Wien 1, Schottenring 17

FOTO: SLG, DR. H. PETROVITSCH

Der „Transalpin“ als Aushängeschild: Der ÖBB-Triebzug hatte viel Renomé und bildete auch verkürzt einen Hingucker auf der Modellbahn. Er war im Jahr 1977 lediglich in zehn österreichischen Filialen, in einem Ladengeschäft in Zürich sowie per Post zu haben.

Die Kleinbahn-Neuheiten aus den späten 1980er-Jahren erfüllten durchaus Ansprüche ernsthafter Modellbahner: ÖBB-2062, -178 (Museumsbahnlok), -1063 und -5047.



1984 kam es zur Teilung der seit 1952 bestehenden Brüder Klein OHG. Fortan fertigten dort räumlich getrennt nebeneinander die Kleinbahn GmbH in Fortführung der angestammten Produktlinie sowie die Klein-Modellbahn (KMB) mit maßstäblichen Neuentwicklungen insbesondere auf dem Wagensektor. KMB wurde 2010 liquidiert, die Wagenformen gingen an Roco über. In Loks aus dem KMB-Programm ist bei vielen Sammlern die Mechanik inzwischen durch Zinkfraß zerstört. Bei Kleinbahn hingegen betrifft das Zinkal-Problem vorwiegend alte Wagenböden aus der Zeit vor 1962, kaum aber Lokfahrwerke.

Kleinbahn trieb seine Loks seit Beginn mit längs liegenden Motoren über ein Schneckengetriebe an. In der Anfangsphase waren dies Wehrmacht-Motoren und Schnecken aus Telefonzählern. Von 1955 bis 1985 verwendete man für alle Modelle den gleichen, unverwüstlichen Permanentmagnet-Motor aus eigener Fertigung mit charakteristischer Drahtschnecke. Um den Rundmotor mit je etwa 29 Millimetern Durchmesser und Länge unterzubringen, erfuhren die Führerhäuser bei mehreren Loktypen gegenüber einer maßstäblichen Wiedergabe erhebliche Aufweitungen: eklatant bei der kleinen Diesellok 2060, deutlich störend beispielsweise bei den Dampfloks der Baureihen 78, 93 und 156. Noch 1984, also relativ kurze Zeit vor dem überfälligen Wechsel zu viel kompakteren Bühler- oder Mashima-Motoren, wurde beim ÖBB-Motorturmwagen



Kleinbahn-Lok im Fertigungs-Standard von 1957, leicht verkürzt und noch ohne eingesetzte Fenster: die tschechische E499, damals das einzige Modell mit Ostblock-Vorbild in einem West-Sortiment.

X 534 der Kastenaufbau um drei Millimeter zu hoch angelegt.

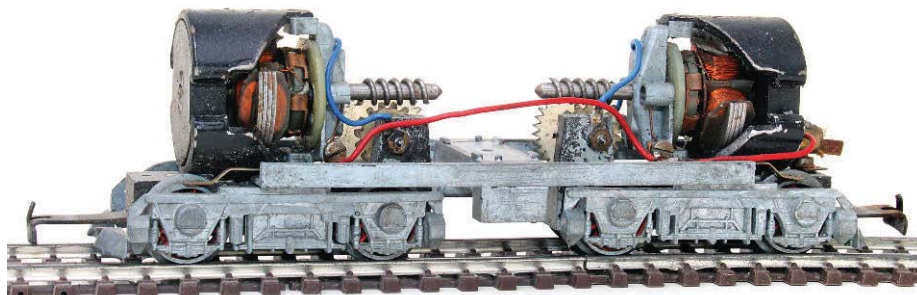
Kleinbahn tendierte von Beginn an bei Modellen längerer Vorbilder zu einer gleichmäßig verteilten, erheblichen Verkürzung. Die E-Lok 1010 etwa, beim Vorbild 17 800 Millimeter lang, maß im Modell lediglich 190 Millimeter – entsprechend einem Maßstab von 1:94.

Notwendig oder nicht? Starke Längenverkürzung

Ähnlich den Mitbewerbern baute Kleinbahn ab 1950 Schürzen-Schnellzugwagen im Längenmaßstab 1:100 mit 211 Millimetern Länge (gleiches galt 1953 für den „Blauen Blitz“ VT 5045). Die Wagen besaßen eine Bodenplatte aus Zinkdruck-

guss, ab 1957 aber bereits Kunststoff-Drehgestelle mit spitzengelagerten Radsätzen (Stahlwelle und Kunststoffräder an Achshülsen). Die einteilig gespritzten Wagenkästen bestanden ab 1953 aus Polystyrol. Die Wandstärke war an den Fensterdurchbrüchen noch nicht kaschiert, dahinter lag nur opakes Cellon.

Plan zur Außenwand fluchteten ab 1959 formgespritzte, transparente Fenstereinsätze, erstmalig an den mit Inneneinrichtung versehenen schweizerischen Leichtstahlwagen, die mit einer LÜP von 222 Millimetern einen Längenmaßstab von 1:102 aufwiesen. Ähnliches galt für andere kürzere Waggontypen wie den ÖBB-Städtezugwagen oder den Inox-Schlafwagen Typ P. Die ab 1960 gebauten Wagen nach 26,4 Metern langen Vorbildern (ÖBB



Innenleben einer Kleinbahn-Lok von 1956 (Fahrwerk einer 1041, unlackiert, ohne Ballast): zwei angetriebene Drehgestelle, Standardmotoren mit Drahtschnecke, Zinkal-Rahmen und -Blenden.



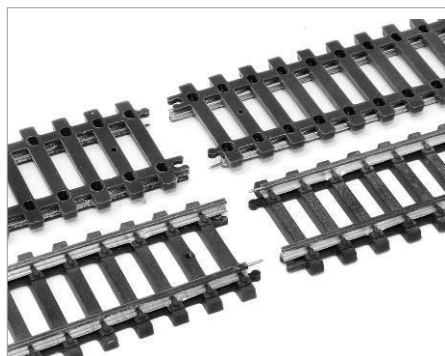
Der VT 5045 wurde von 1953 bis 2020 unverändert gefertigt, jedoch mit Modifikationen wie eingesetzten Fenstern (Modelle von 1976 und 1955). Die Seitenschrauben sind original!

Ein AB4üh 21500 von 1960 mit eingesetzten Fenstern und Inneneinrichtung, stark verkürzt, dahinter ein schlicht detaillierter Schürzenwagen der Periode 1950 bis 1959, bereits mit Polystyrol-Kasten.



In der Gegenüberstellung mit einem maßstäblichen Modell derselben 26,4-Meter-Vorbildbauart UIC-X von RailTop verwundet die seinerzeitige Akzeptanz solch geschrumpfter Wagen.

AB4üh 21500 und andere) erfuhren dann eine noch stärkere Stauchung auf 232 Millimeter, entsprechend 1:113. Ungeachtet des geänderten Branchentrends in Richtung maßstäblicherer Längen entsprach der Triebkopf des 1977 vorgestellten Triebzugs 4010 einem Längen-Maßstab von



Kleinbahn präsentierte 1957 ein Gleissortiment mit einem unverwüstlichen Schwellenband aus Polyamid (Nylon), mit 2,6-Millimeter-Hohlprofil und unauffälliger Rastung, aber auch zu kurzen Schwellen.



Die Weichen der Kleinbahn-Gleise von 1957 zeigten flach angebaute Magnetantriebe mit profilfreier Stell-Laterne. In der DKW waren alle Zungen und die Mittelherzstücke stromführend.

1:104, die Zwischen- und Steuerwagen einem von zirka 1:112. Auch die UIC-Z-Wagen gerieten anno 1978 nur 232 Millimeter lang.

Das Gleissystem zeigte mit 53 Millimetern einen engen Parallelgleisabstand (R1: 384 Millimeter, R2: 437 Millimeter). Dieser konnte aber nicht als Argument für die generelle Verkürzung der Vierachser gelten: Der 1986 von Kleinbahn herausgebrachte ET 4020 sowie der VT 5047 von 1988 be-

saßen eine Länge von 244 beziehungsweise 270 Millimetern, ohne dass es zu Streifkollisionen kam. Einem Gerücht zufolge habe man bei Kleinbahn mit den seinerzeit vorhandenen Maschinen einfach keine Spritzgussteile größerer Länge fertigen können.

Das seit 1957 unverändert produzierte Gleissystem zeichnete sich durch ein widerstandsfähiges Schwellenband aus Polyamid mit unauffälliger, elastischer End-Rastung aus. Die 2,6 Millimeter hohen Hohlprofile aus Stahlblech wurden durch eingesetzte Steckstifte verbunden (keine Schienenfuß-Verbinder).

Manche Fehldimensionierung lässt sich nur schwer nachvollziehen, beispielsweise warum bei diesem innovativen Gleissystem 1957 die Schwellen drei Millimeter zu kurz gerieten oder warum 1961 der Kastenaufbau des zweiachsigen Stadtbahnwagens Cu 4,5 Millimeter zu schmal aus-



1963 bis 1979 hatte Kleinbahn auch eine Filiale und einen Vertrieb in Zürich. So wurden auch Modelle nach schweizerischen Vorbildern realisiert: Ae 6/6, Re 4/41 und die abgebildete Privatbahnlok Be 4/4. Kleinbahn lieferte nie in übergroßen, protzigen Schachteln wie mancher Mitbewerber.

Man beschränkte sich auf eine einfache Papphülle, darin lag das Modell, eingewickelt in Seidenpapier.

Der 1974 herausgebrachte „Kondukteur-Packwagen“ altösterreichischer Bauart zählte zu den ersten Kleinbahn-Modellen, die statt erhabener Relief-Anschriften solche in Tampon-Druck zeigten.



fiel, ohne dass jemals eine Korrektur erfolgt wäre. Die Loks erhielten auch nie eine fahrtrichtungsabhängig wechselnde Beleuchtung, sondern bestenfalls einseitiges Dauerlicht (das auch den Führerstand erhellte) oder, wie noch bei neuen Modellen der 80er-Jahre, überhaupt kein Spitzenlicht. Auch die Innenbeleuchtung von Reisezugwagen war bei Kleinbahn mangels Stromabnahme nie ein Thema.

Die österreichische „Kleinbahn“ zählte in Europa zu den ersten H0-Gleichstrombahnen mit Zweileitersystem und war auf 16 Volt (de facto 20 Volt) Fahrspannung ausgelegt. Der Trafo lieferte 0,9 Ampere. Man produzierte ein eigenes Vollsortiment, ohne gewollte Kompatibilität zu Pro-

Vollsortiment nach eigenen Vorstellungen

dukten anderer Anbieter und richtete sich auch nicht nach NEM-Normen. So behielt man die schon früher eingeführte umgekehrte Polung bei. Erst viele Jahre später konnte der Kunde, auf Verlangen hin, auch nach NEM-Norm gepolte „U“-Versionen erwerben, in den letzten Jahren auch Loks mit Schnittstelle respektive Decoder.

Das Radsatz-Innenmaß betrug bis 1967 13,5 Millimeter, dann, nach Einführung der Polyamid-Radsätze mit/ohne Metallradreifen, 13,9 Millimeter. Für vorhandene Weichen gab es Radlenker mit geändertem Spaltmaß zum Austausch. Die Spurkranzhöhe betrug 1,1 Millimeter, die Radreifenbreite drei Millimeter. Bei den Wagen war der Träger der Bügelkupplung als starr ausragendes Kunststoffteil des Drehgestell-beziehungsweise Radlager-Spritzlings ausgebildet. Kleinbahn verweigerte sich einer Tauschbarkeit des Kupplungskopfs, wie sie eine (schwenkbar anzubauende) NEM-Aufnahme erlaubt hätte.

Kleinbahn griff in der Firmengeschichte nie auf Haftreifen zurück. Drehgestell-Loks ausreichender Länge wurden, allachsgetrieben, mit zwei Motoren ausgerüstet und mit reichlich Ballast beschwert. Haftleistungssteigernd wirkte die Rauheit der bis 1967/68 für die Triebfahrzeuge verwendeten Druckgussräder, die, oxydiert, jedoch keine allzu verlässliche Stromabnahme zuließen. Als man auf vernickelte Messingräder umstellte, sank die Zugkraft der Loks schlagartig. Zugleich zeigt sich auch deren Äußeres verschlechtert, weil anstelle säu-

Kleinbahn brachte 1984 ein Modell des Motorturmwagens X534, wie er bei allen Fahrleitungsmeistereien der ÖBB im Einsatz stand, heraus. Der alte Motor (siehe unten links) bedingte leider eine zu große Aufbauhöhe.



FOTOS (12): DR. H. PETROVITSCH

Bei gleicher Antriebskonzeption mit Drahtschnecke, aber nun mit Bühler-Motor, ließen sich auch Modelle wie die ÖBB-2062 mit niedrigeren Vorbauten umsetzen.

berlich durchbrochener Speichenräder nun Halbreif-Plastikeinsätze traten. Die Loks erhielten nie Schwungmassen und stoppten abrupt, „weil die Kunden dies so wünschten“.

Kleinbahn entschloss sich nie zu einer grundlegenden Neukonstruktion schon vorhandener Typen. Der Blaue Blitz VT 5045 brachte es so auf 67 und die E-Lok 1010 auf 63 Jahre Fertigungsdauer!

In der Sicht eines kritischen Modellbahners konnten lediglich die unverkürzten und konsequent maßstäblichen, neukonstruierten Loks aus der letzten prosperierenden Periode von 1985 bis 1988 bestehen, als sich die Konturen nicht mehr dem Standardmotor anpassen mussten: die kleine ÖBB-Diesellok 2062, der Nebenbahn-

Vierkuppler kkStB-178/ÖBB-92 und die Drehstrom-Verschublok der Reihe 1063 in der Prototypausführung. Alle mussten aber, wie erwähnt, ohne Schwungmassen und Beleuchtung auskommen. Der Schnellbahn-Triebzug 4020 und der Solo-Dieseltriebwagen 5047 wurden in der Verkürzung 1:94 aufgelegt. Mit dessen zweiteiliger Version 5147 endete 1993 die Kleinbahn-Modellentwicklung.

Angesichts der vielen oben beschriebenen Unzulänglichkeiten ist es fast verwunderlich, wie lange sich dieser Hersteller am Markt behaupten konnte. Es muss wohl bis zum Ende viele Liebhaber gegeben haben. Diese werden das Verschwinden ihrer „Kleinbahn“ nun sicher bedauern. □

Dr. Helmut Petrovitsch



FOTO: SLG, DR. H. PETROVITSCH

Das Titelbild des Kataloges von 1972 zeigte einige Varianten der ÖBB-52. Zusätzlich lugen (erkennbar) eine 2050 und ein 5046 aus dem ansehnlichen Ringlokschuppen.



Auch wenn eine große Feier bei der Übergabe nicht möglich war – es war ein schöner Erfolg für den Verein und die Palliativstation im Klinikum.

„Der MEC Oranienburg baut eine kleine TT-Anlage.“ Das wäre an sich keine wichtige Meldung. Doch das Projekt dient einem besonderen und unterstützenswerten Zweck: Die Modellbahn soll Menschen in schweren Stunden erfreuen.

Modellbahn als Medizin

Bei der Planung und der Vorab-Präsentation der Anlage hilft die Software Wintrack.

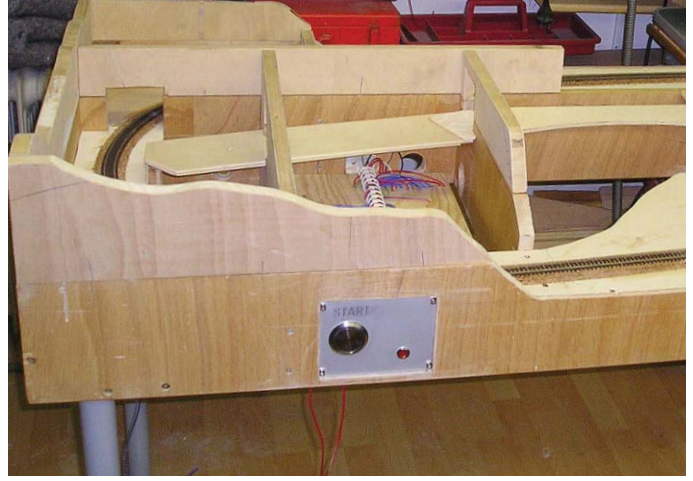


Die Modelleisenbahn dient uns in der Regel als Hobby und Freizeitgestaltung und meist auch der Ablenkung von den Alltagssorgen. Dass ein mehr oder weniger medizinischer Aspekt einmal den Ausschlag geben könnte, würde man kaum erwarten. Der „MEC Oranienburg 1964 e.V.“ nahm sich jedoch eines solchen Projektes an.

Im Frühjahr 2019 wandte sich die Stationsleitung der Palliativstation des Helios Klinikums in Berlin-Buch an den Modelleisenbahnclub. Man wünschte sich eine Modelleisenbahn für die dortige Station.



Beim Bau kann der Verein den Rahmen eines nicht vollendeten Projekts nutzen. Auf der unteren Ebene liegen schon die ersten Gleise.



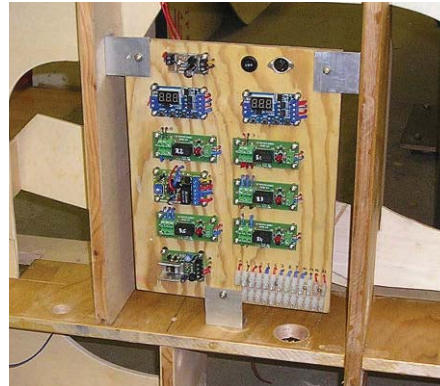
Der große, für die Besucher leicht bedienbare Taster ist das Kernstück für den späteren automatisierten Betrieb.

Die Idee stand im Klinikum schon länger im Raum, nur fand sich zunächst kein Partner für die Umsetzung des Projekts.

Während eines Vor-Ort-Terminsaustausches man erste Wünsche aus und formulierte die Anforderungen an die Anlage. Sie sollte auf der Station für alle Patienten und Besucher zugänglich sein und möglichst einfach im Automatik-Betrieb funktionieren. Der Aufstellungsort in einem geräumigen Korridor stand bereits fest. Der verfügbare Platz belief sich dort auf genau 2,10 mal 0,75 Meter.

Bei der Planung galt es für den Verein zu beachten, dass, was den Modellbahnbetrieb angeht, nicht ständig fachkundiges Personal vor Ort ist. Bei den üblichen Ausstellungen gehören gelegentliche Störungen dazu, aber auf der Station muss die Anlage über Wochen oder besser Monate sicher und störungsfrei laufen.

Unsere ersten Überlegungen, aus Gründen der Betriebssicherheit eine Dreileiter-Anlage (Märklin) umzusetzen, scheiterten an den zu engen Radien bei einer nur 75 Zentimeter tiefen Anlage. Der H0-Maßstab war für den gegebenen Raum einfach zu



Die Steuerung der Anlage erfolgt analog über Zeitschaltungen, Relais und eine Pendelzugsteuerung.

groß. In der nächst kleineren Baugröße TT konnten wir aber mit Hilfe der Planungssoftware Wintrack Entwürfe ausarbeiten, die sich realistisch umsetzen ließen.

Der im Verein abgestimmte endgültige Gleisplan erlaubt einen Zweizugbetrieb über eine für diese Anwendung ideale Einknopf-Bedienung: Die Zugfahrten werden über eine Zeitschaltung durch die Zuschauer gestartet. Nach Ablauf der Zeit soll sich die Anlage automatisch abschalten.



Kontinuierlich arbeiten die Vereinsmitglieder an der Anlage. Die Landschaftsform ist schon gut erkennbar.



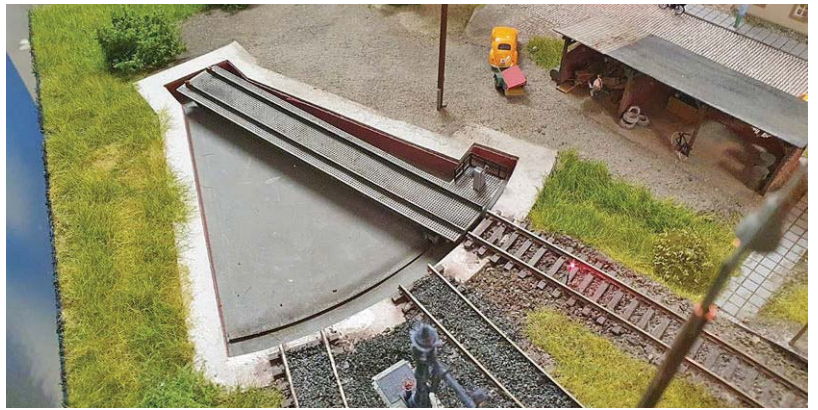
Die felsige Modell-Landschaft erfordert interessante Kunstbauten, vor allem für die lange eingleisige Strecke, die über zwei Ebenen geführt wird.

Die Gestaltung der freien Landschaft nimmt einen wesentlichen Teil der Anlage ein. Unterhalb des Steinviadukts hat sich ein Bach in eine felsige Schlucht eingegraben.





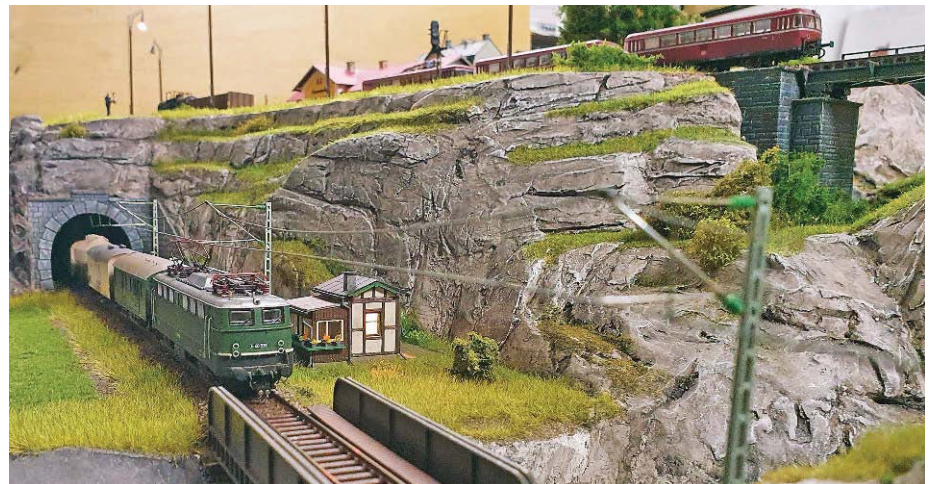
Bei der Ausstattung sparen die Modellbahner des MEC nicht an filigranen und lebendigen Details.



Die Segmentdrehscheibe, ein Bausatz von Modellbahn-Union, wird im Betrieb nicht vorgeführt, sorgt aber für einen Hingucker und spart Platz im Endbahnhof.

Auf der Strecke in der unteren Ebene dreht ein Güterzug seine Runden. In den Betriebspausen bleibt er in einem Tunnel stehen. Als Zufahrt zum Bahnhof in der obersten Ebene dient eine Pendelstrecke. Der Bahnhof mit seiner Segmentdrehscheibe ist an das Vorbild Klütz angelehnt. Auch auf dieser Strecke verschwindet der Zug in den Betriebspausen im Tunnel.

Nun stand noch die Frage nach dem Motiv der Anlage im Raum. Die Schwestern auf der Palliativstation hatten bei den ersten Treffen bereits einige Erwartungen geäußert. Aber der Platz war begrenzt und die Anlage sollte aus unserer Sicht nicht überladen wirken. So ließen sich nicht alle Wünsche erfüllen. Neben einem kleinen



Unermüdlich dreht die E40 ihre Runden, dezente Verschmutzungsspuren zeugen vom anstrengenden Betrieb. Gleich überquert der Güterzug den kleinen Bachlauf auf einer Kastenbrücke.

Am Endbahnhof bietet ein Städtchen viele kleine Szenen, welche die Anlage lebendig wirken lassen.



Dorf sollte auch ausreichend Raum für die landschaftliche Gestaltung bleiben. Hinsichtlich der zeitlichen Einordnung entschieden wir uns für die Epoche III. Außerdem sollten DB-Züge verkehren – dieses Thema war bei unseren Vereinsanlagen noch nicht vertreten und genießt in der Baugröße TT auch eher ein Schattendasein.

Dieses Konzept traf im Klinikum auf Zustimmung und so konnte es losgehen. Einen bereits existierenden Segmentrahmen für ein nicht realisiertes Projekt passten wir an die erforderlichen Maße an und bald lagen die ersten Gleise. Wir entschieden uns für das Flexgleis und die Weichen des Kühn-Gleissystems. An den Vereinsab-

Sichere Stromversorgung für den Automatikbetrieb

den wurde kontinuierlich an der Anlage gearbeitet. Bevor die Tunnelstrecken überbaut wurden, verlegten wir im unteren Kreis eine Erbert-Tunneloberleitung, denn der Güterzug sollte von einer E 40 gezogen werden. Die Gebirgslandschaft wurde mit Styropor vormodelliert, dann folgte die Oberfläche mit vielen Felsstrukturen aus Gips. Auch ein kleiner Flusslauf sollte nicht fehlen. In die Flussrinne wurde oben Gießharz eingefüllt, den Rest erledigte die Schwerkraft.

Als Fahrzeug für die Pendelstrecke zum oberen Bahnhof wählten wir den VT 98 von Kres. Die dreiteilige Einheit nimmt von allen Radsätzen Strom auf und erfüllt damit das Erfordernis der hohen Betriebssicherheit schon ab Werk. Wir ergänzten lediglich eine Patinierung und die Bestückung mit Fahrgästen. Im Güterzug nutzten wir für

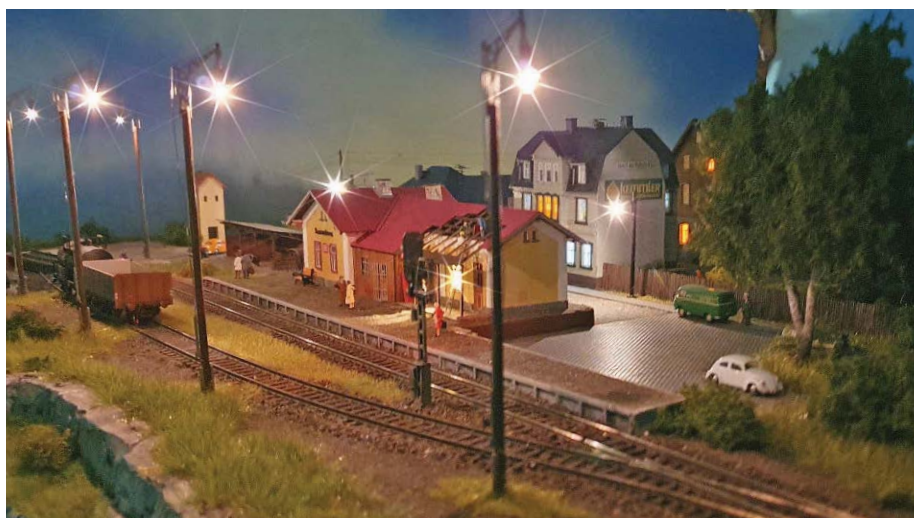


Der Schienenbus von Kres verspricht sicheren Betrieb auf der Pendelstrecke. Kleine Details wie die Bauarbeiten am Güterschuppensdach sorgen für die Erbauung der Betrachter.

die beiden ersten Wagen die stromführenden Magnetkupplungen von Peho. Damit werden sie für eine zusätzliche Stromabnahme herangezogen. Die Lok ist ebenfalls mit der Magnetkupplung ausgestattet.

Da die Anlage vor Ort ohne ständige Aufsicht präsentiert wird, haben wir eine Haube aus Acrylglas in Auftrag gegeben. Das Klinikum wurde laufend über den Bau-

fortschritt informiert und erwartete bereits voller Vorfreude die Fertigstellung. Doch die letzten Schritte im Anlagenbau sind oft die aufwendigsten. Kleine Details und Szenen brauchen bekanntlich ihre Zeit. Trotzdem konnten wir unser Werk im Oktober 2020 an das Klinikum übergeben – natürlich unter Einhaltung der geltenden Vorsichtsmaßnahmen. □ MEC/abp



Zur Freude der Betrachter sind alle Bahnanlagen, Straßen und Gebäude auf der Anlage vollständig illuminiert. Die Beleuchtung ist in die Zeitsteuerung eingebunden.



Anschließend an die Übergabe wird die Acrylglashaube aufgesetzt, Saugheber helfen bei der diffizilen Ausrichtung.



Der Anlagen-Unterschrank wurde vom Tischler des Klinikums noch mit einer Blende verkleidet und vermittelt so einen gediegenen Eindruck.

FOTOS: MEC, ORANIENBURG

Revision der Normen NEM 102 und 301

Die Technische Kommission des MOROP bearbeitete in den vergangenen Jahren eine Revision der NEM 301 „Umgrenzung der Fahrzeuge“ und der NEM 102 „Lichtraumprofil bei gerader Gleisführung“ und veröffentlichte sie im Jahr 2019.

Warum war das nötig? Die Änderung grundlegender Normen wird schließlich nicht selbstverständlich willkommen heißen, weder von der Industrie noch von den Modelleisenbahnern. Nur um modern zu sein oder um des Änderns willen? Keineswegs! Die NEM 301 wurde letztmalig im Jahr 2003 revidiert, stammt aber im Wesentlichen aus dem Jahr 1979.

Als grundsätzliches Defizit wurde erkannt, dass die darin enthaltenen Maßgaben mit keiner Aussage verbunden waren, wie die Maße auf ein Fahrzeug zu beziehen sind und wie sie zu prüfen sein könnten.

Auf den ersten Blick wird man meinen, dass die angegebenen Maße, wie etwa die Breite, unmittelbar am Fahrzeug zu messen wären. Das ist unproblematisch machbar. Aber was bedeutet das weiter?

In NEM 102 ist ein Lichtraumprofil definiert. Dies gibt an, wie weit entfernt feste Gegenstände neben oder über dem Gleis angeordnet sein müssen, um ein berührungsfreies Verkehren aller Fahrzeuge zu gewährleisten. Wenn diese beiden Normen zusammenpassen, ist alles in Ordnung. Aber war das so? Zwischen beiden Umgrenzungen liegt natürlich ein Abstand.

Dieser ist als Sicherheitszuschlag nötig, um Ungenauigkeiten der Messung oder der Gleislage auszugleichen.

Wenn aber beide Umgrenzungen feste mechanische Größen sind, wie wird dann das zwangsläufige Bewegungs-Spiel des Fahrzeuges im Gleis berücksichtigt?

Schrägstellung einer
Dampflok im Gleis.

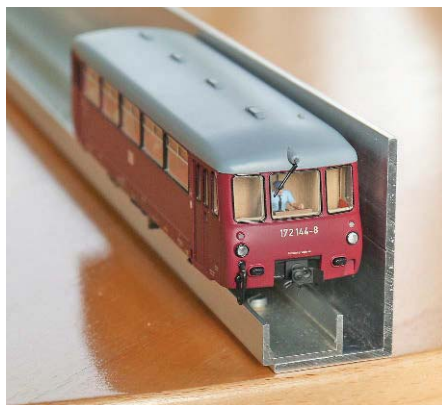


FOTO: MIRKO CASPAR

Einfache Messeinrichtung zur Prüfung der seitlichen Fahrzeugumgrenzung.

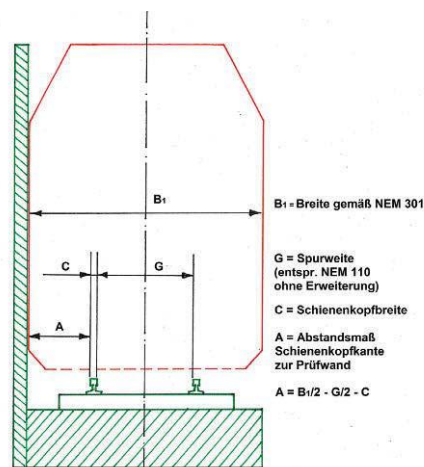
Dieses entsteht zum Beispiel durch Spurspiel, Spiel in den Achslagern und Drehzapfen und vielerlei Bewegungsmöglichkeiten bei gefederten Fahrwerken.

Wenn man den Versuch macht, dies in Zahlenwerte zu fassen, wird man bei der konkreten Ermittlung große Probleme haben. Zudem zehrt schon das Spurspiel den Abstand zwischen Fahrzeugumgrenzung und Lichtraum auf. Entsprechende Erfahrungen hat mancher Modellbahner schon gemacht und daraufhin eigene Abstandszuschläge definiert oder sich gar ein Lichtraumprüffahrzeug gebaut.

Derartige Erkenntnisse blieben dem Normengremium nicht verborgen. So kam es dazu, beide Normen zu überarbeiten, um sicher handhabbare Verhältnisse zu schaffen. Ausgangspunkt war die Überlegung, dass die Fahrzeugumgrenzung beim Vorbild kinematisch definiert wird. Die Fahrzeugbewegungen müssen, bezogen auf ein Prüfgleis, innerhalb der Umgrenzung bleiben. Der Spalt zum Lichtraum ist nur ein Sicherheitszuschlag.

Dieser Ansatz erschien uns brauchbar, um das Problem zu lösen, und dies sogar vorbildgerecht. Günstig war die Tatsache, dass die Fahrzeugumgrenzung großzügig definiert war. Immerhin ergeben sich in der zulässigen Breite umgerechnet Vorbildmaße von zirka 3,50 Metern, während die Breite normalspuriger Fahrzeuge in Deutschland maximal 3,15 Meter beträgt und mit größerer Fahrzeuglänge immer geringer werden muss.

Mit dieser Definition die bisherigen Werte der NEM 301 zu ersetzen, erschien jedoch etwas gewagt. Andererseits waren zur Zeit der Entstehung dieser Normen ganz andere Modellkonstruktionen üblich. Räder waren breiter, Dampflok-Steuerungen grober und Fahrwerkskonstruktionen einfacher. In all diesen Bereichen gab es in



Die Abstands-Lehren ließen sich mit einfachen Mitteln für alle Nenngrößen erstellen.

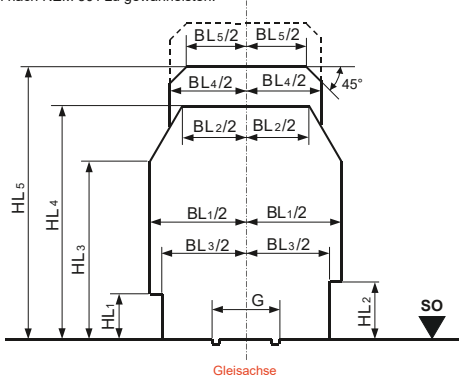
den letzten Jahrzehnten Entwicklungen zu mehr Feinheit und Genauigkeit. Um diesen Eindruck sachlich zu untermauern, stellte der MOROP Untersuchungen an, inwieweit die gängigen Fahrzeuge Probleme mit solch einer Definition einer kinematischen Fahrzeugumgrenzung hätten. Dabei wurden auch die Mitgliedsverbände und die Industrie um Mitarbeit gebeten. Die Reaktionen waren nicht überwältigend, aber immerhin wurden von etwa 20 Personen fast 4000 Fahrzeuge geprüft, und zwar nur solche, die noch in Produktion sind.

Als Versuchsbasis wurden ein sorgfältig verlegtes gerades Gleis oder entsprechende Metallprofile verwendet, neben dem eine Wand oder auch ein Pfahl im Abstand der bisherigen Hälfte der Fahrzeugumgrenzung angebracht war. Bewegte man ein Fahrzeug in diesem Gleis, vor allem das seitliche Spiel ausnutzend und auch mit Verdrehung, konnte man leicht feststellen, ob dieses Fahrzeug die kinematisch definierten Umgrenzung einhält, anstößt oder deutlich mehr Platz benötigt.

Die Ergebnisse zeigten klare Verhältnisse: Erwartungsgemäß hatten Fahrzeuge mit zunehmender Spurweite weniger Probleme als solche der kleinen Nenngrößen. Insgesamt entsprachen nur 3,6 Prozent der geprüften Fahrzeuge nicht einer solchen neu definierten Umgrenzung. Davon wiederum könnten schätzungsweise gut 2 Prozent durch machbare Verringerungen hauptsächlich der oft zu großen Seitenverschiebbarkeit der Achsen verbessert werden. Somit verblieben nur knapp 1,5 Prozent an Fahrzeugen, die eindeutig nicht in die kinematische Definition passen würden.

Was folgte daraus? Einerseits erschien es nicht geboten, durch eine Normänderung eine nicht zu vernachlässigende Zahl von Fahrzeugen plötzlich als nicht mehr normgerecht hinzustellen. Wegen der sta-

Diese Norm bestimmt bei Nachbildung von Regel- und Breitspurbahnen ¹⁾ das Umgrenzungsprofil, in das kein fester Gegenstand hineinragen darf ²⁾, um ein berührungsfreies Verkehren von Fahrzeugen nach NEM 301 zu gewährleisten.



Maßtabelle:

Ngr.	G ¹⁾	BL ₁	BL ₂	BL ₃ ²⁾	HL ₁	HL ₂ ⁴⁾	HL ₃	HL ₄	bei Oberleitungsbetrieb ⁵⁾		
									BL ₄	BL ₅	HL ₅ ⁶⁾
Z	6,5	20	14	18	17 ³⁾	4,5	6 5	18	24 23	16	13 27
N	9,0	27	18	25	23 ³⁾	6	8 7	25	33 31	22	18 37
TT	12,0	36	24	32	30 ³⁾	8	49 9,5	33	43 41	28	22 48
HO	16,5	48	32	42	40 ³⁾	11	44 13	45	59 57	38	30 65
S	22,5	66	44	57	55 ³⁾	15	49 17	60	78 77	50	38 87
O	32,0	94	63	82	80 ³⁾	24 22	27 25	85	109	68	52 120
I	45,0	130	87	114	110 ³⁾	30	38 35	118	150 153	93	71 165
II	64,0	184	124	154	156	43	53 50	168	214 218	140	106 235

¹⁾ Für Breitspurfahrzeuge wird nach NEM 010 die Regelspurweite G zugrunde gelegt.

²⁾ Für die Breite und Tiefe der Spurrillen siehe NEM 110.

³⁾ Funktionselemente und Seitenschienen für Stromspeisung dürfen in den unteren Teil hineinragen.

⁴⁾ Diese Werte dürfen nur angewendet werden, wenn alle verkehrenden Fahrzeuge der Definition der kinematischen Umgrenzung nach NEM 301, Ausgabe 2018, genügen oder deren berührungsfreie Vorbeifahrt durch Versuche als gesichert gilt.

⁵⁾ für Güterrampengleise

⁶⁾ Oberleitungsbetrieb siehe NEM 201 und 202

⁷⁾ Das Maß HL₅ gibt die Begrenzung des lichten Raumes bei tiefster Fahrdrähtlage und Einfach-Oberleitung ohne Tragseil an. In allen Fällen ist die lichte Höhe von Brücken und Tunneln über dem tatsächlichen Maß HL₅ um das Maß der Bauhöhe der Oberleitung zu erhöhen. Die Oberleitung und ihre Halterung dürfen oberhalb der Fahrdrähthöhe HF (NEM 201) in den lichten Raum hineinragen.

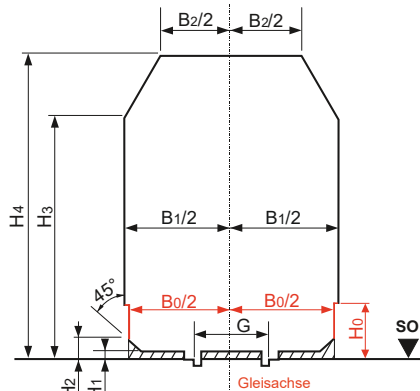
© by MOROP - Nachdruck auch auszugsweise erlaubt, Belegexemplar an den MOROP-Präsidenten

Die dargestellte Fahrzeugumgrenzung gilt für Nachbildungen europäischer Regelspur- und Breitspurfahrzeuge.

Sie stellt eine Hüllkurve dar, in der das Fahrzeug einschließlich seiner Bewegungsmöglichkeiten, Spiele und Toleranzen, bezogen auf ein ideales Gleis, unter allen Umständen verbleiben muss. ¹⁾

Modelle von Vorbildfahrzeugen sind möglichst maßstäblich zu bauen. In jedem Fall müssen sich alle Teile, auch abgesenkte Stromabnehmer ²⁾, innerhalb der Umgrenzung befinden.

Funktionselemente für Stromabnahme, Sicherungs- und Entkopplungseinrichtungen und dergleichen dürfen in den schraffierten Raum über der Schienenoberkante hineinragen.



Maßtabelle:

Nenngröße	G	B ₀	B ₁	B ₂	H ₀	H ₁	H ₂	H ₃	H ₄
Z	6,5	16	17	11	5,5	1	2	17	23 22
N	9,0	22	23	14 15	7,5	1	3	24	32 30
TT	12,0	29	30	48 20	10	1,5	4	32	42 40
HO	16,5	39	40	26 27	13,5	2	5	44	57 55
S	22,5	53	54	35 37	18	3	7	59	75 74
O	32,0	77	78	48 52	26	4	10	83	106
I	45,0	106	110	68 73	36,5	5	13	115	146 147
II	64,0	149	148 153	94 103	52	6	20	163	207 209

¹⁾ Die Definition als kinematische Umgrenzung gilt nur für Neukonstruktionen von Fahrzeugen.

Fahrzeuge, die vor Erscheinen dieser Ausgabe entwickelt wurden, gelten auch als normgerecht, wenn sie die Tabellenmaße nur statisch erfüllen, d.h. unmittelbar messbar am Fahrzeugkörper.

²⁾ Zur Begrenzung des Arbeitsraumes der Stromabnehmer siehe NEM 202.

Die Radbereiche unterhalb von H₁ sind durch die NEM 310 bestimmt.

© by MOROP - Nachdruck auch auszugsweise erlaubt, Belegexemplar an MOROP-Präsidenten

tistisch zu kleinen Menge der geprüften Fahrzeuge waren sichere Aussagen zum Anteil der „Durchfaller“ auch nicht möglich. Andererseits darf es nicht sein, vollzogene technische Entwicklungen zu ignorieren und damit letztlich den Fortschritt in der Modellbahnbranche auszubremsen.

Aber nicht nur die technische Funktionalität des Normsystems war uns wichtig, sondern auch das Bestreben der Modellbahner, so weit wie möglich vorbildgerecht zu bauen. Das betrifft nicht nur die Fahrzeuge, sondern in diesem Fall insbesondere Bahnsteigkanten und Güterrampen. Mit den bisherigen Normen waren dafür unschöne Abstände erforderlich.

Um alles unter einen Hut zu bringen, haben wir uns entschlossen, einen Weg zu beschreiten, der auch auf anderen technischen Gebieten gebräuchlich ist. Wir haben die Definition der Fahrzeugumgrenzung als kinematische Hüllkurve nur für neue Fahrzeuge als verbindlich erklärt, also nur für Fahrzeuge, die nach Erscheinen der Norm entwickelt werden. Der Modellbahner muss allerdings nun wissen, ob er

normgerechte Fahrzeuge einsetzt oder nicht und dies gegebenenfalls mit dem beschriebenen einfachen Verfahren prüfen. Das Konfliktpotenzial ist dabei gering und sicher weiter abnehmend.

Im Ergebnis der so revidierten und 2018 veröffentlichten NEM 301 „Umgrenzung der Fahrzeuge“ wurde nun zwangsläufig, und auch gewollt, die NEM 102 mit der Lichtraumbegrenzung revidiert.

Letztendlich wurde es möglich, die Abstandsmaße für Bahnsteige und Rampen zu verringern, so dass diese an vorbildnahe Werte von zirka 1,70 Metern herankommen. Auch die Höhen der Lichtraumprofile wurden, orientiert an Vorbildmaßen, einander angeglichen und in einigen Fällen verringert. Das kommt der stets knappen Bemessung der lichten Höhen unter Überführungsbauwerken zugute.

Auch für die Hersteller dürfte die neue Definition, zumindest soweit man die Existenz des ursprünglichen Problems anerkennt, keine nennenswerte Hürde darstellen. Immerhin ist es viel einfacher, ein Fahrzeug in einem einfachen Prüfstand zu tes-

ten, als das schier aussichtslose Unterfangen anzugehen, die einzelnen Einflüsse auf die Kinematik der Fahrzeuge zu ermitteln und in die Konstruktion umzusetzen.

Natürlich ist es auch gewollt, die Hersteller zu motivieren, die Genauigkeiten ihrer Konstruktionen zu verbessern und, wo es möglich ist, unnützes Spiel in den Fahrwerken zu vermeiden. Die erfreuliche Entwicklung auf diesem Gebiet hat uns ja erst in die Lage versetzt, diesen Trend aufzugreifen und normsetzend zu verarbeiten.

Aber auch über die Lichtraumbetrachtung hinaus ist weniger Spiel im Fahrwerk von Vorteil. Gerade bei zweiachsigen Fahrzeugen und Drehgestellen ist Spiel in den Achslagern nur soweit geboten, wie es für die Leichtgängigkeit nötig ist. Zu viel Spiel führt zu unnötigen Verdrehungen der Fahrzeuge im Gleis, schlimmstenfalls zum unschönen Schlingern oder Schrägfahren.

Die TK des MOROP ist dankbar für Meinungen und Erfahrungen sowie für weitere Anregungen zu diesem Themenkreis. □

Karsten Flach, Sekretär der Technischen Kommission des MOROP

ROCO ► EPOCHE-IV-LOKS FÜR DB- UND DR-FREUNDE

Die 086 ist ideal, um einige Güterwagen auf einer noch nicht stillgelegten Nebenstrecke abzuholen.



Ein Schmuckstück für die Nebenbahn der Epoche IV: Mit der 086 400 lässt sich die Zeit, als so manche DB-Strecke noch nicht eingestellt war, sehr schön nachstellen. Die Vorbildlok war von 1967 bis 1970 in Goslar beheimatet (Beschriftung am Modell), später kam sie noch nach Nürnberg und Hof. Roco hat mit dieser Variante der Neukonstruktion von 2019 einige Formänderungen verwirklicht: De Limon-Spurkranzschmierung, Kohlekasten mit geschweißtem Aufsatz, Vor- und Nachlauftradsätze mit

neun Speichen, Reflexglaslampen und Regenblech am Führerhaus. Alle Details und die Bedruckung sind bestens gelungen, Fahreigenschaften sowie der Sound der Digitalversion geben Grund zur Freude.

Nach der Ursprungsausführung der DR-V60 in Rot legt Roco gleich mit dem „Goldbroiler“ nach. Die 106 in Gelborange unterscheidet sich in vielen Details von der im MEB 2/2021 getesteten Ausführung. Markante Unterschiede sind gerade Fronten der Vorbauten mit Lampen, die nun



Im auffälligen Rangier-Lack: Die neukonstruierte 106 der DR.

direkt im Gehäuse angebracht sind, sowie das Regenschutzdach über den Seitenfenstern. In der Serie der überarbeiteten

H0-Modelle für die SBB-Doppelstock-Intercitys (IC 2020) ist nun der Sitzwagen mit Restaurant-Bereich in aktueller Lackierung und mit neuem Wagenübergang zu haben.

Ein Aushängeschild in den letzten DR-Jahren waren die „InterExpress“-Züge (IEx), gebildet aus den klimatisierten Komfort-Wagen aus Bautzen (siehe MEB 4/2016). Zur Verstärkung wurden auch einige „Halberstädter“ mit der attraktiven Farbgebung versehen. Roco bringt diese Variante seiner neuen Modellserie mit zwei Betriebsnummern (Art. 74815/16). Die Komfort-Wagen gab es für H0 bei ACME.

086: 70318, Preis: 374,90 €

DR-106: 70263, Preis: 159,90 €

SBB-WRB.: 74497, Preis: 114,90 €

DR-Ame: 74815, Preis: 64,90 €



Wichtige Ergänzung für aktuelle SBB-Intercitys: Auch der Doppelstock-Speisewagen wird nun ausgeliefert.



Attraktive Farbvariante: Als Verstärkung für die „InterExpress“-Züge wurden auch Halberstädter umlackiert.

MINITRIX ► 01 MIT NEUBAUKESSL UND „LE CAPITOLE“ FÜR N

01 220 ist keine Unbekannte. Sie diente einst einem Fleischmann-H0-Modell als Vorbild und ist noch heute zu bewundern, allerdings still und stumm als Denkmal in Treuchtlingen. Vor sechs Jahren erhielt die Lok, die schon seit 1969 auf dem Sockel ruht, nochmals einen neuen Anstrich. Seit der Neubekesselung im Jahr 1958 wurde sie ganz überwiegend von Nürnberg aus eingesetzt. Nun existiert auch ein hochdetailliertes Denkmal im Maßstab 1:160. Die Minitrix-Miniatur kommt als voll ausgestattetes Digital-Modell in den Handel und erfreut unter anderem durch die Triebwerksbeleuchtung. Die Lackierung mit silberfarbenen Kesselringen und die Bedruckung sind ausgezeichnet gelungen. Etwas störend ist nur die dicke Einfassung der Lampen am Front-Umlauf.

Aus den Sommerneuheiten 2019 stammt das Modell der 146575, einer Zweisystem-Traxx 2 (P160AC2), wie sie im



Das Modell der 01 220, eine Ankündigung aus dem Jahr 2020, ist den Trix-Club-Mitgliedern vorbehalten.

Fernverkehr vor den doppelstöckigen „IC 2“-Zügen eingesetzt wird. Doppelstockwagen im passenden Lack (jedoch aus einer falschen Bauserie) werden ebenfalls angeboten.

Den einst schnellsten Zug Europas, den „Capitole“ zwischen Paris und Toulouse, kann man mit den nun ausgelieferten zwei- und dreiteiligen Wagensets weitgehend nachbilden. Der Speisewagen folgt.
01 220: 16015, Preis: 449 €
IC-146.5: 16462, Preis: 259,99 €
Capitole 1: 15950, Preis: 149,99 €
Capitole 2: 15951, Preis: 99,99 €



Aktuelle Intercity-Zuglok: Die Fernverkehrsfarben stehen der 146.5.

Passend zur schon ausgelieferten roten BB9200 folgen nun zwei SNCF-Wagensets.



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

www.exPRESSzugreisen.de

Pressnitztalbahn



Gourmet-Fahrt

im Speisewagen durch das Elbtal



sa., 18. September 2021

SPEISEWAGEN-Zug

Kommen Sie mit zu einer besonderen Sonderzugfahrt durch das Sächsische Weinland und das Elbsandsteingebirge im Speisewagen. Während der Fahrt wird Ihnen ein exklusives Menü serviert, dazu reichen wir erlesene sächsische Weine.
 Relation: Dresden–Riesa–Bad Schandau–Dresden



Preise 2. Klasse

Erwachsene: 229 €, weitere Fahrpreise erfragen Sie bitte beim Kundenbüro oder per E-Mail.

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

MÄRKLIN ► REISEZUGWAGEN DER DSB, DER DR UND DER DBAG FÜR H0 ODER Z



Im Liegewagen über die Ostsee: Zwei DSB-Sets lockern die Zugbildung allein durch ihre Farben auf.



Auf der Basis von Bcm-Liegewagen der DB sind zwei Wagensets mit drei roten beziehungsweise zwei blauen DSB-Waggons zu haben, um beispielsweise internationale Züge auf der Vogelfluglinie nachbilden zu können.

Passend zum noch nicht ausgelieferten Modell der Mallet-Bauart 96 für die Epoche II bietet Märklin einen Güterzug mit sehr ansprechender Beladung an: Die DRG-Großbehälter auf Straßenfahrwerken (Preiser-Modelle) tragen die Beschriftung „Haus Haus Verkehr“ und sind mit filigranen Bremser-Sitzen ausgestattet. Der Packwagen mit LED-Schlusslicht ergänzt den nett anzusehenden Modellzug. Die zahlreichen Rungen liegen zum Einstecken bei.

Die Reisenden in dem von einer 75.4 gezogenen Personenzug (Heimatbahnhof Löbau) wussten, dass es nur eine Klasse geben würde, die Holzklasse. Man konnte daher auf die Beschriftung mit

einer „2“ verzichten. Im ersten Wagen war beim Vorbild Platz für Traglasten, die Modell-Inneneinrichtung zeigt das jedoch nicht.

Eine Neukonstruktion ist der Intercity-Abteilwagen Bvmz 185.5 im Längenmaßstab 1:93,5, der die Modellserie zur Nachbildung des IC 2013 „Allgäu“ (Dortmund – Oberstdorf) ergänzt. Das Z-Modell eines Avnz 207 ist mit Kurzkupplungshaken ausgestattet.

DSB-Set 1: 42694, Preis: 185 €; **DSB-Set 2:** 42695, Preis: 125 €; **Epoche-II-Güterzug:** 48829, Preis: 220 €; **DR-Personenzug:** 46395, Preis: 125 €; **IC-Wagen H0:** 43680, Preis: 87,99 €; **IC-Wagen Z:** 87340, Preis: 38,99 €



Warten auf die 96: Das Wagenset zur Mallet, drei mit DRG-Großbehältern auf Rädern beladene Rungenwagen plus Pwg, ist schon lieferbar.

DR-Freunde können nun auch das Wagenset aus drei Einheits-Abteilwagen einschließlich eventuell notwendiger Tauschrad-sätze erwerben.



Aus neuen H0-Formen stammt der IC-Großraumwagen der 2. Klasse.



Produktfarben der Epoche V: Avnz-Intercity-Wagen für die Spur Z.

TILLIG ► „ON RAIL“-SCHWERLAST-TRAGWAGEN FÜR H₀



Die „On Rail GmbH“ ist ein im nordrhein-westfälischen Mettmann ansässiger Waggonvermieter. Mehr als 4000 Güter-

wagen umfasst der Bestand, darunter sind auch viele Neubauten, die man selbst beauftragt hat. Das Tillig-Model bil-

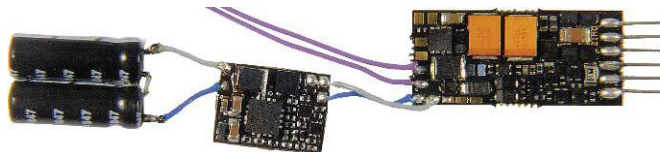
det den Wagen 4505 der Bauart Sgmmns 197 nach. Damit werden in der Regel drei Stahl-Coils transportiert. Die auch im

original knallgelben Coilgestelle nehmen das schwere Ladegut auf. Der Tillig-Variante liegt auch das dritte Gestell zum Aufstecken bei, wird aber für den Transport einer schweren „Stahl“-Platte nicht benötigt. Am Ladegut sind realistisch wirkende Rost-Spuren zu entdecken. Die Stirwandbörde lassen sich auch im abgeklappten Zustand montieren, Steckungen liegen bei.

Bestellnr.: 76781, Preis: 57,50 €

ZIMO ► „LEBENSRETTER“

Zur sicheren, möglichst unterbrechungsfreien Stromversorgung von Sound-Decodern ist die neue „StayAlive“-Serie von Zimo gedacht. Ein Beispiel ist der Controller „STACO1“, eine winzige Platine mit 10 x 7,3 x 2 mm, die an Miniatur-MS-Sound-Decoder angeschlossen wird. Mit der Platine verbindet man zwei oder drei Mini-Goldcaps (je 4 x 12 mm), die getrennt im Fahrzeug untergebracht werden. Das genügt für mindestens eine Sekunde Ersatzversorgung. Info: www.zimo.at



KISTEN-KLAUS ► HANDGEMACHTE KISTEN

Der Name ist Programm: Handgefertigte Transportbehälter sind das Steckpferd von Klaus Seipel aus Frankfurt am Main. Die filigranen Kisten sind in 20 Ausführungen in unterschiedlichen Größen und Holzarten mit oder ohne Beschriftung lieferbar. Die Kisten passen zur Baugröße H₀, aber auch zu TT oder N. Daneben sind auch 3D-gedruckte Europaletten, Drahtrollen sowie Tiertransport-Kisten im Angebot. Die Preise der Fertigmodelle beginnen bei vier Euro pro Stück. Info: www.kisten-klaus.de



LEMKE
Saisonblätter

H₀

N

KATO

M

N

U.S. Models
Exclusive

MEHANO

JF
Engineering

HELIAN

MA

MF TRAIN

H₀ N

Und als Download auf: www.lemkecollection.de



**NEU bei Lemke
ab März 2021!**

4-Seasons-News!

HERPA ► FOODTRUCK-SPRINTER FÜR HO

Mobile Verkaufsfahrzeuge gibt es seit Jahrzehnten. Doch erst als stylische Foodtrucks sind umgebaute Lieferwagen hip. Herpa spendierte seinem gelungenen Mercedes-Sprinter-Fahrgestell einen neu konstruierten Aufbau, um dem Trend auch im Modell gerecht zu werden. Leider kann der Aufbau nicht so recht überzeugen. Die Verkaufsklappe besitzt kein Scharnier, sie kann offen nur verklebt werden. Die Verkaufsstand-Inneneinrichtung dahinter präsentiert sich im Gegensatz zum Werksbild komplett in Schwarz. **Bestellnummer: 095877, Preis: 29,95€**



MINIFER ► ERSTLINGSWERK NUN AUCH FÜR N

Mit dem Wohnhaus „La Maison du Roy“ startete Minifer einst sein umfangreiches Sortiment an Lasercut-Bausätzen nach meist französischen Vorbildern im Maßstab 1:87. Nun ist das Erstlingswerk des französischen Zubehörherstellers auch für die Baugröße N erhältlich. Dank seiner schlichten Bauform im Stil der 50er- und 60er-Jahre ist das Haus auch auf Anlagen nach deutschen, österreichischen oder Schweizer Vorbildern nahezu universell verwendbar. Durch weitere Variationen, etwa indem man den Kartonbausatz mit oder ohne Fensterladen aufbaut, lässt sich das Aussehen des Gebäudes zusätzlich variieren. Die fensterlosen Giebelseiten sind prädestiniert dazu, eine kleine Reihenhaussiedlung anzulegen. **Bestellnummer: mnf1111, Preis: 39€**



WIKUNG ► WIRTSCHAFTSWUNDER-BUS, CABRIO-KLASSIKER UND PROTZ-KOMBI FÜR HO

Mit dem Setra S 8 bringt Wiking einen Kult-Reisebus der 1950er-Jahre zurück. In edler beige-roter Livree von Hanseat Reisen scheint das kugelige Urlaubsgefährt wie geschaffen für den nächsten Kegelausflug in den Westerwald. Am sonst recht schlicht detaillierten Fahrzeug überzeugt insbesondere die Rundumverglasung des Fahrgastraums.

Noch einige Jahre mehr als derab 1951 gebaute Setra-Reisebus hat der Porsche 356 auf dem Buckel: Mit dem schicken Roadster startete Ferry Porsche 1948 seine Karriere als Sport-

wagen-Bauer. Vorbild für das Wiking-Modell ist der zwischen 1959 und 1963 gebaute 356B, der in einer Wiederauflage in edlem Weinrot anrollt.

Etwas preiswerter ließ sich der Traum vom Cabriolet in Gestalt des VW 1200 erfüllen. Der legendäre Käfer wurde in dieser Form von 1961 bis 1970 gebaut. Wiking legt den Klassiker in Weiß wieder auf.

Ein modernes Pendant zu den Cabrio-Klassikern ist der Mazda MX-5, der in Melonengelb als Neuheit erscheint. Das Modell entspricht der Bauform von 1989 bis 1998. Nicht als



„Ist das der Bus nach Eggllham? Haaallo? Herr Busfahrer, sind sie da?“

Cabrio, dafür mit Schiebedach kommt die Mercedes-E-Klasse als aufgemotztes AMG-Modell im Farbton „Hyacinthrot-metallic“ daher.

Setra S8: 073003, Preis: 21,49€

Porsche 356B: 016003, Preis: 12,49€

Käfer-Cabrio: 079405, Preis: 14,99€

Mazda MX-5: 018806, Preis: 11,49€

MB E-Klasse: 022712, Preis: 21,99€



„Man soll Männer ja nicht nach ihren Autos beurteilen ... aber ich finde den hier ja ganz süß.“



Die E-Klasse hat immerhin ein Schiebedach.



Zahn um Zahn: Mächtig Gewicht bringt das aus Metall gefertigte LGB-Modell der HG 4/4, beim Vorbild auf der Dampfbahn Furka-Bergstrecke eingesetzt, aufs Gleis.

MÄRKLIN, TRIX UND LGB

Die große Test-Vorschau

□ Mächtig zu tun haben wir in der nächsten Zeit, um alle frisch eingetroffenen Neukonstruktionen angemessen zu würdigen. Aus Göppingen rollten eher kleine und auch ganz große Kandidaten an: die Minitrix-E41 für die Spur N und die prachtvolle Zahnradlok – fast komplett aus Metall – für die Großbahner. Im H0-Maßstab erreichten uns die Baureihe 78 in Versionen der Epoche III und IV sowie die mächtige belgische Schnellzug-Pacific. Alle Modelle werden wir ausführlich unter die Lupe nehmen. Dazu kommt noch Pikos neue ÖBB-1044 als Testkandidat, siehe Seite 114.



Lang erwartet: Minitrix liefert verschiedene E41 als Neukonstruktion aus – in Verkehrsrot und in Grün.

Preußischer Standard: Märklins neu konstruierte 78 rollt endlich in die Läden.



Exotische Schönheit: Die belgische Baureihe 1 (nicht 10...) wartet ebenfalls auf den Test-Einsatz für den MEB.



INTERMODELLBAU

Dortmund fällt erstmal aus

□ Es war voraussehen: Auch die größte Modellbau-Messe Deutschlands, die Intermodellbau in Dortmund, lässt sich unter Pandemie-Bedingungen nicht sinnvoll veranstalten. Besuchermassen, dicht an dicht gedrängt bei Schiffs- oder Flugvorführungen und vor Modellbahnanlagen, das mag man sich derzeit nicht vorstellen.

Die Veranstalter zogen daher die Reißleine und sagten für April ab. ABER: Es wurde ein neuer Termin bekanntgegeben, der nun eher den Auftakt als, wie bisher, den traditionellen Abschluss der Modellbau-saison widerspiegelt: Die Modellbahnfans sollten sich nun den 17. bis 20. November 2021 im Kalender notieren.

Modell Eisen Bahner

Ausgabe 04/2021

SO ERREICHEN SIE UNS:

ABONNEMENT

Modellisenbahner Abo-Service

Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

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 Modellisenbahner finden Sie auf www.mykiosk.com.

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagsshauses 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.wilgermein@verlagshaus.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

IMPRESSUM

Anschrift: Modellisenbahner, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Chefredakteur: Stefan Alkofer (al)

Redaktion & freie Mitarbeiter: Andreas Bauer-Portner (abp), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh), Bernd Keidel (ke), Rainer Albrecht, Enno Born, Dirk Endisch, Marcus Henschel, Dirk Höllerhage, Dr. Helmut Petrovitsch, Michael Siemens.

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 Wilgermein,

E-Mail: bettina.wilgermein@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:

BahnHofsbuchhandel, 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 Wilgermein

GERA NOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS





FOTO: JOACHIM LAUS/BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG

DIE GRÖSSTE UNTER DEN KLEINEN

Die preußische T9 war mit mehr als 2000 Exemplaren die am häufigsten gebaute Tenderlok-Baureihe in Deutschland. Jahrzehntlang auf Nebenbahnen und im Rangierdienst eingesetzt, schieden die letzten erst vor 50 Jahren aus.

FOTO: THONIS VAN DER WEEL



BURG UND BAHN

Zunächst stand die Ruine der Ritterburg ganz allein in der Landschaft. Doch mit dem Schmalspur-Bahnanschluss kehrte das Leben zurück.

Unser Mai-Heft
erscheint am

14. April

bei Ihrem

Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch



FOTO: GERARD TOMBOREK

MÄRKLIN-SCHÄTZE

Ton van Bommel ist seiner Vorliebe treu geblieben und erbaute eine liebevolle Bühne für seine Modell-Klassiker.

AUSSERDEM

Drei Tage im März

Ostern 1972: Im Bw Hamburg-Rothenburgsort war Dampf angesagt und Stefan Carstens war dabei.

Der Neuheiten zweiter Teil

Nicht nur die großen Hersteller stellten ihre Jahresneuheiten vor. Auch viele Spezialisten haben einiges zu bieten.

Tradition im neuen Look

Bei der Aufarbeitung seiner Re6/6 bewies Railadventure Liebe zum Detail.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: KLAUS ECKERT

ÖSTERREICHISCHER MEILENSTEIN

Die ÖBB-1044 ist längst Kult und das neukonstruierte Modell von Piko ist ebenso beeindruckend wie das Vorbild.



FOTO: KARSTEN RUCHS

BUNT UND UNVERWÜSTLICH

Mit 1146 gebauten Exemplaren prägte die Baureihe V 100 das Gesicht der DR. Heute sind die robusten Loks für private EVU unverzichtbar.

DAMPFBAHN-ROUTE

Sachsen



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des von den Abgeordneten des Sächsischen Landtags beschlossenen Haushaltes.

Ihre Wegweiser durch das
Dampfbahn-Land Sachsen:



Kataloge, Kursbuch und Faltkarte
kostenfrei bestellbar unter:
www.dampfbahn-route.de

**wenn Reisen wieder möglich wird ...
... das Dampfbahn-Land Sachsen
entdecken.**

www.dampfbahn-route.de

Täglich in verschiedenen Regionen Sachsens Dampfbetrieb
erleben - hier der historische Reichsbahnzug der Zittauer
Schmalspurbahn. Foto: Mario England

SOEG mbH - Projekt DAMPFBahn-ROUTE • Am Alten Güterboden 4 • 01445 Radebeul
Telefon: 0351 2134440 • E-Mail: info@dampfbahn-route.de



facebook.com/dbrsachsen



instagram.com/dampfbahn_route_sachsen

**Schon Urlaubspläne für 2021?
... mit Sicherheit im Zittauer Gebirge!**



www.zittauer-schmalspurbahn.de/uebernachtung



Bahnhofstraße 41 • 02763 Zittau • Telefon: 03583 540540

Buchung über Zimmervermittlung Zittauer Gebirge

Telefon: 035844 76435 • Mobil: 0162 9150414 • E-Mail: info@zittauergebirge-ferien.de

KM1/45

Modelle vom Modellbahner!



VT 11.5 - TEE erhältlich ab 4.480,- €
erhältlich in 4 verschiedenen Varianten, Art.Nr. 161151 bis 161154



V90 - Baureihe 290 erhältlich ab 1.592,- €
erhältlich in 11 verschiedenen Varianten, Art.Nr. 169020 bis 169030



Baureihe 70 erhältlich ab 1.512,- €
erhältlich in 8 verschiedenen Varianten, Art.Nr. 167020 bis 167027



**Zum Spur 0
Neuheiten
Prospekt**



KM1 Modellbau e. K. • Ludwigstraße 14 • 89415 Lauingen • Tel: 09072 - 922 670 • info@km-1.de • www.km-1.de
Weitere Informationen und Angebote finden Sie auf unserer Website. Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Angebot nur solange der Vorrat reicht. Es gelten unsere AGBs.