

Noch mehr
Neuheiten 2021!

modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Nr. 5
Mai 2021
70. Jahrgang

Deutschland 5,50 €
Österreich 6,40 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 6,50 €
NL 6,50 €
Dänemark 62,00 DKK



Werkstatt:

- Faller-Containerkran
- Burgruine mit Gleisanschluss

Die preußische T9³

Nebenbahn-Königin

NEUHEITEN-TESTS

78 und SNCB-Reihe 1 von Märklin
1044 von Piko | E41 von Minitrix

DIE DR-V100

Noch immer unverzichtbar
bei Privatbahnen



B13411



WIR SIND FÜR SIE DA!

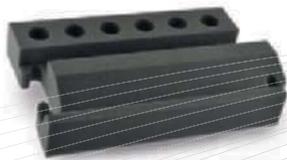
Lokliegen – diese praktischen Helfer gehören in jede Werkstatt!

Egal ob Wartung, Montage von Kleinteilen oder andere Bastelprojekte, Sie können Ihr Modell gefahrlos ablegen und fixieren. Die Lokliege besteht aus weichem PU-Schaum. In den praktischen Öffnungen auf der Oberseite können Sie z.B. Kleber, Farben oder Öler unterbringen – ohne dass sie umfallen. Die Öffnungen sind durch passende beiliegende Schaumstoffeinsätze in der Höhe anpassbar. Mittels Nut und Feder auf der Außenseite können Sie auch mehrere Lokliegen aneinander stecken für extra lange Modelle.



Kaufen Sie beim Fachhandel VOR ORT!

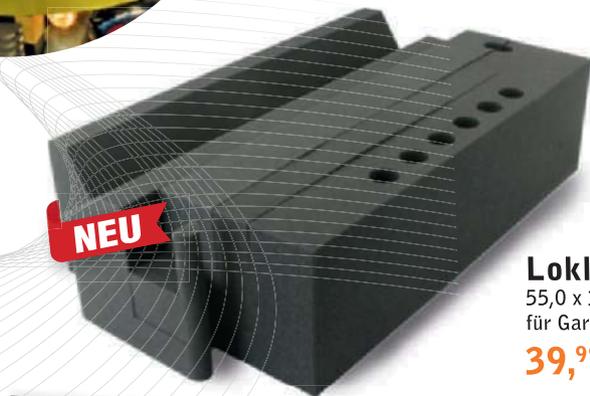
- ⊕ für belebte Innenstädte
- ⊕ für individuelle Beratungen
- ⊕ für Ihr Einkaufserlebnis
- ⊕ für eine vielfältige Einzelhandelsstruktur



Lokliege
34,5 x 20,5 x 5,0 cm
für HO, TT
9,99 €



Lokliege
22,0 x 18,0 x 4,0 cm
für N
8,99 €



Lokliege
55,0 x 34,0 x 15,5 cm
für Gartenbahn
39,99 €

Wageninnenbeleuchtung

kaltweiß oder warmweiß, 12 LEDs, 290mm

9,99 €

- 290mm LED-Lichtleisten, für Spannungen zw. 6,0V–25V (Gleich-, Wechsel- u. Digitalstrom)
- die Anschlussdrähte können direkt an den Stromabnehmern angeschlossen werden
- kein Flackern bei Analog- oder Digitalbetrieb
- funktioniert mit allen Digitalformaten (Motorola alt, Motorola neu, MFX, DCC, Selectrix)
- verpolungssicher, da die Elektronik dies selbst erkennt
- Stromaufnahme 16 mA - 20 mA je nach Länge und Farbe

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

Modellbahnhop elriwa seit 1992
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 035 28-44 12 57 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim seit 1990
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 051 21-28 99 40 · sales@modellbahnnecke.de
www.modellbahnnecke.de

Modellbahnladen & Spielparadies seit 1982
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 052 41-263 30 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig seit 2011
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70 21 43 13 · info@modellbahnnecke.de
www.modellbahnnecke.de

Modellbahn Kramm seit 1983
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 021 03-510 33 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka seit 2012
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-5205 05 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Techn. Modellspielwaren Lindenberg seit 1979
50676 Köln · Blaubach 26–28
Tel. 0221-2300 90 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellbahn Center Hünenbein seit 1946
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-339 21 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH seit 1948
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 027 42-93 05 16 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer seit 1948
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 023 31-134 77 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Modellbahnhop - Saar seit 2006
66589 Merxweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007 831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst seit 1919
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-68 24 74 · werst@werst.de
www.werst.de

märklin Store München seit 2010
80335 München · Bayerstraße 22
Tel. 089-24 20 66 36 · epost@maerklin-store-muenchen.com
www.maerklin-store-muenchen.com

Gleis11 GmbH seit 2004
80335 München · Bayerstraße 16b
Tel. 089-45 21 90 90 · gleis-11@gleis-11.de
www.gleis-11.de

Eisenbahn Dörfler seit 1920
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-22 78 39 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Eisenbahn Dörfler seit 2015
96103 Hallstadt · Biegenhofstr. 5
Tel. 0951-654 99 · bamberg@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de/hallstadt

Modeltreinexpress seit 1992
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

100 JAHRE Eisenbahn Dörfler
Spielwaren Werst

75 JAHRE Modellbahn Center
Hünenbein



14 Die ewige Rangierlok

Die Baureihe 91³⁻¹⁸ hielt sich rund sieben Jahrzehnte im Einsatz bei deutschen Staats-, Privat- und Industriebahnen. Ihr Dasein verbrachte sie unscheinbar in der zweiten Reihe. Dabei steht die preußische T9³ nicht nur für einen Rekord.



Titel: 91819 von Weinert
Foto: abp

TITELTHEMA

14 SIEBEN DEKADEN

Vor 120 Jahren wurde die erste T9³ ausgeliefert. Erst 1975 war ihre Zeit vorbei.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 GANZ NEUER LOOK

Die ÖBB arbeiten mit Hochdruck an ihrem Aushängeschild, dem Nachtzug der Zukunft.

26 VOLLENDETE TATSACHEN

Bei Stuttgart 21 geht es, im Hochbau deutlich erkennbar, weiter voran.

28 NÄCHSTER HALT: ZUKUNFT

Nach sechs Jahren Umbau erstrahlt der Hauptbahnhof Halle (Saale) in neuem Glanz.

34 DIESELN IM DREILÄNDERECK

Seit 1. März 2021 hat die Strecke Zeitz – Altenburg eine neue Brücke über die Elster.

38 BEGEHRTE ALLESKÖNNER (TEIL 1)

Eine stattliche Anzahl von rund 300 V100 der früheren DR steht immer noch im Dienst.

LOKOMOTIVE

44 ALPINE SCHÖNHEIT

Die Baureihe 1044 der ÖBB ist beim Personal und bei Eisenbahnfreunden gleich beliebt.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

52 DREI TAGE IM MÄRZ

1972 war es allerhöchste Eisenbahn für einen letzten Besuch bei den Hamburger T16¹.

MODELL

NEUHEITEN 2021

66 ... GENAUSO WICHTIG

Der zweite Teil unserer Neuheiten-Ankündigungen für das Jahr 2021.

WERKSTATT

74 KISTENTRÄGER IM BAU (TEIL 3)

Im letzten Teil erhält die Faller-Containerbrücke mehr Funktionalität.

78 SEHR SCHÖN VERFALLEN

Wer von einer individuellen Burgruine träumt, kann sich diese aus Preiser-Teilen herstellen.

TEST

82 MÄRKLINS PREUSSIN

Von der BR 78 in H0 ist nun auch ein neues Modell des Göppinger Marktführers erhältlich.

84 STAUBSAUGER IN HO

Bei Piko erscheint die 1044 der ÖBB in 1:87.

86 DER ANFANG IST GEMACHT

Tillig hat die ELNA 6, die lang erwartete erste H0-Dampflok jetzt ausgeliefert.

88 BELGISCHE KÖNIGIN

Die Pacific der Reihe 1 von Märklin in H0.

89 KNALLFROSCH IN METALL

Neukonstruktion in N: Die E41 von Minitrix.

PROBEFAHRT

90 NULL-KOMFORT

DRG-Schnellzugwagen von Lenz für 0.

91 FEINSTE ALTENBERGER

Kühns Müglitztalbahn-Wagen in 1:120.

91 ROLLENDE FISCHER

Hädl bringt Gl für den Fischtransport in TT.

92 MIT NEUBAUKESEL

Kurze Kesselwagen von Modellbau Union in N.

92 FÜR SCHOTTER UND KIES

ÖBB-Schüttgutwagen von Jägerdorfer in N.

SCENE

94 BOMMELERDAM

Ton van Bommel und sein Modellbahnzimmer mit vielen klassischen Märklin-Schätzen.

100 HOLZ-MODELLBAHN

Mit zahlreichen Feinheiten kann die einfache Kinder-Holzbahn durchaus erwachsen werden.

104 SIEGER STEHEN FEST

Welche Modelle haben das Goldene Gleis gewonnen? Hier erfahren Sie es.

AUSSERDEM

32 BUCHTIPPS

50 INTERNET

57 BAHNPOST

108 MODELLBAHN AKTUELL

113 IMPRESSUM



34 Lückenschluss mit Brücke

Fast 20 Jahre nach dem Hochwasser ist die Weiße Elster bei Zeitz kein Hindernis mehr.



78 Burg- und Bahn-Romantik

Sein eigener Burg(ruinen)-Herr zu werden, ist gar nicht so schwer.



94 Kindheit für immer

Eine Startpackung von 1951 prägt Ton van Bommels Modellbahner-Karriere bis heute.



Geröllmassen verschütteten am Morgen des 15. März 2021 die rechte Rheinstrecke zwischen St. Goarshausen und Kestert.

FOTO: THOMAS FREY/PICTURE ALLIANCE (DPA)

FELSSTURZ AUF DER RECHTEN RHEINSTRECKE

Gekappte Magistrale

Ein Felssturz behindert seit Mitte März den Zugverkehr auf einer der wichtigsten Eisenbahnstrecken Deutschlands. Das Unglück ereignete sich am Morgen des 15. März 2021 an einem Hang zwischen Kestert und St. Goarshausen-Ehrental in

der Nähe des weltberühmten Loreley-Felsens. Die Felsmassen verschütteten die beiden Gleise der rechten Rheinstrecke, auch die angrenzende B42 wurde durch Staub- und kleine Felstrümmer verschmutzt. Verletzt wurde zum Glück nie-

mand, im betroffenen Abschnitt der Strecke war zum Zeitpunkt des Unglücks kein Zug unterwegs. Wegen der Gefahr durch mögliche weitere Felsstürze sperrten die Behörden neben der rechten Rheinstrecke auch die Bundesstraße. Europas meistbefahrene Güterzugstrecke ist damit vorübergehend unpassierbar.

Für Fahrgäste richtete man zwischen Kestert und St. Goarshausen einen Schienenersatzverkehr ein, wegen der vorsorglichen Straßensperrungen, müssen jedoch auch die Busse des SEV große Umwege fahren. Güterzüge auf der für den internationalen Verkehr wichtigen Nord-Süd-Achse werden über die linke Rheinseite sowie über die Siegstrecke umgeleitet.

Geologen halten sowohl Frostschäden im Schiefergestein wie auch die massiven Regenfälle der vorangegangenen Tage für mögliche Ursachen für das Ereignis. An den Steilhängen des Rheintals kommt es immer wieder zu Hangrutschungen.



FOTO: SASCHA DÜWE

Seit einigen Wochen ist mit 120 274 des Eisenbahnmuseums Bahnbetriebswerk Arnstadt/hist. e. V. wieder eine betriebsfähige Taigatrommel auf deutschen Gleisen unterwegs. Eine erste größere Fahrt führte die Lok zusammen mit einem Begleiterwagen von Arnstadt nach Mukran, um die dort durch die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) übernommene 109 030 abzuholen und nach Arnstadt zu überführen. Mit ihrer authentischen Patina wirkt die Maschine wie zu aktiven DR-Zeiten. Die Aufnahme zeigt die Lok und ihren Begleiterwagen bei schönstem Winterwetter am 15. Februar 2021 in Leipzig-Wiederitzsch.

Sehr weihnachtlich wirkt das neue Farbleid, das Altmark Rail aus Oebisfelde jüngst ihrer NOHAB My 1149 (227 008) spendierte. Neben einem Weihnachtsmann gibt es im Schneegestöber auf den Seitenwänden weitere skandinavische Accessoires wie einen Tuborg-Laster zu entdecken. Am 25. Februar 2021 brachte die Lok einen Schotterzug nach Jena, das Bild entstand auf der Rückfahrt bei Lüpitz. Fotografen sollten sich beeilen: Die Beklebung soll nur bis zur kommenden HU im Juni 2021 verbleiben.



FOTO: ALEXANDER HERTEL

VOM ZUG ZUM FLUG, DIE ZWEITE CHANCE

Gute Ideen verdienen eine zweite Gelegenheit. Vor kurzem entdeckte die Politik den TEE wieder und möchte ein transeuropäisches Netz an Schienen-Fernverkehrsverbindungen zwischen europäischen Zentren knüpfen. Passend dazu planen die ÖBB, ihr Nachtzugangebot zu erweitern. Die Bestellung neuer Nightjet-Garnituren unterstreicht die löbliche Absicht.



Stefan Alkofer

Die jüngste Nachricht erreichte uns von Lufthansa und DBAG, die auf wichtigen innerdeutschen Verbindungen wieder eng kooperieren wollen. Das gab's zwischen 1982 und 1993 auch schon einmal und hieß Lufthansa-Airport-Express. Die Züge besaßen Flugnummern und den Service im Zug übernahmen Stewardessen der Lufthansa. Der Clou war: diese Züge ersetzen reale Flüge. Seitdem gibt es nur mehr das rail&fly-Angebot, das jedoch nicht explizit Flüge vermeidet.

Dass es im Luftverkehr nicht so weitergehen könne, deutete sich bereits vor der Pandemie an. In Frankreich diskutiert man seit längerem das Verbot von Inlands-Kurzstreckenflügen. Die Corona-Auswirkungen auf den Flugverkehr, vor allem auf Geschäftsreisen, katalysierten nun einige Prozesse. Unsere Klimaprobleme werden nach dem erhofften baldigen Ende der Pandemie nicht überwunden sein, wie der jüngste Waldschadensbericht zeigt. Die Auswirkungen der Erderwärmung sind bei jedem Spaziergang sichtbar.

Da drängt sich die Bahn als klimaneutrales Verkehrsmittel geradezu auf. Politik und Verkehrsträger müssen sich auf die unter Umweltgesichtspunkten optimale Nutzung aller Verkehrsmittel einigen. Flüge von München nach Frankfurt gehören nicht in diese Kategorie.



FOTO: CHRISTOPH GRIMM

Frisch foliert zeigte sich 182 911 am 8. März 2020 vor der Werkshalle in Bremervörde. Dort werden neben den Dieselloks und Lint-Triebwagen der evb auch die beiden Schienenbusgarnituren des Moorexpress (MEB 4/21) gewartet. Seit kurzem betreut man dort auch die Dosto-Garnituren des durch die DBAG-Tochter START betriebenen Netzes Hamburg-Cuxhaven.

AUS MWB WIRD EVB

Wandel an der Weser

□ Die beiden Taurus-Loks der Mittelweserbahn (MWB) waren die letzten Maschinen, die noch nicht an das Design des seit 2013 alleinigen Eigentümers der MWB, der „evb Logistik“, angepasst wurden. Seinerzeit rettete die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) die MWB durch eine Übernahme aller Anteile vor der Insolvenz. Die MWB besteht als Gesellschaft fort, tritt jedoch nach außen nicht mehr in Erscheinung. Dem trägt die neue Beklebung von 182 911 Rechnung, die in einer Abwandlung der aktuellen Farben der „evb Logistik“ gehalten ist. Die Foliarbeiten lässt die evb traditionell von Firmen aus der Region durchführen, deshalb wurde 182 911 eigens für die Arbeiten nach Bremervörde geschleppt. Im Anschluss ging es für die Lok wegen größerer Wartungsarbeiten in die Hauptwerkstätte der ÖBB nach Linz. Im Sommer wird auch 182 912 neu gestaltet. Dann soll die Marke MWB endgültig Geschichte sein.



FOTO: TOBIAS RÜTHNER

■ Das polnische EVU „Laude.pl“ konnte kürzlich seine erste Lokomotive des Typs Vectron von Siemens in Empfang nehmen. Aus lizenzrechtlichen Gründen ist die Lok derzeit an die PKP Cargo vermietet. Die Lackierung brachte der Maschine unter polnischen Eisenbahnfreunden den wenig überraschenden Spitznamen „Różowe cukierki („Rosafarbenes Bonbon“) ein. Am 23. Februar 2021 war die Maschine während einer ihrer ersten Fahrten in Deutschland bei Herten-Westerholt vor einem Containerzug zu beobachten.



Anlässlich der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach–Frankenberg (Eder) für den Personenverkehr veranstaltete die Kurhessenbahn vom 11. bis 13. September 2015 ein großes Streckenfest. In dessen Rahmen wurde auch die in Frankenberg (Eder) nach Battenberg abzweigende Nebenbahn auf dem Teilabschnitt bis Allendorf (Eder) von Sonderzügen befahren. Das Bild zeigt 78 468 am 12. September mit ihrem historischen Zug von Allendorf nach Frankenberg bei Röddenau.

nach Bad Berleburg, die sich in Allendorf (Eder) verzweigten. Die Gleise enden heute an der Eisengießerei Hasenclever in Battenberg, die ehemals auch ein Bahnkunde war. Nach Einstellung des regelmäßigen Güterverkehrs durch DB Cargo gab es noch bis 2017 eine sporadische Holzverladung in Battenberg sowie Fahrten mit Museums- und Touristikzügen. 2017 endete auch der als „Eder-Bike-Tour“ vermarktete saisonale Ausflugsverkehr nach Battenberg mit VT628. Danach fiel die Strecke in einen andauernden Dornröschenschlaf, der nur 2019 spektakulär unterbrochen wurde: Am 4. August 2019 wurde 01 118, die tags zuvor noch als Abschiedsfahrt den legendären „Rheingold“ am Rhein entlang nach Köln gezogen hatte, von Frankfurt nach Battenberg überführt. Eine Privatperson hatte die Dampflok bereits im Jahr 2013 erworben und nach Fristablauf in eine Privatsammlung integriert.

Nach der Überführungsfahrt wurde die Strecke wegen baulicher Mängel wieder gesperrt. Doch aktuell gibt es Interessenten für Holztransporte von Battenberg nach Schweden und Österreich. Dafür wird die Strecke zunächst von der DBAG-Tochter Kurhessenbahn als zuständigem Eisenbahninfrastrukturunternehmen wieder instand gesetzt. Im Rahmen einer Vollsperrung vom 13. Dezember 2020 bis zum 30. Juni 2021 finden der Vegetationsrückschnitt sowie die erforderlichen Arbeiten an Gleisen, Bahnübergängen und Brücken zwischen Frankenberg und Battenberg statt. Im Juli 2021 sollen die ersten Holzzüge rollen.

FRANKENBERG (EDER) – BATTENBERG

Wiederbelebung für den Holzverkehr

□ Der Klimawandel macht den deutschen Wäldern zu schaffen. Immer öfter müssen wegen Borkenkäferbefalls große Flächen gerodet werden. So traurig der Anlass auch ist – er lässt die Nachfrage nach Schadholztransporten mit der Bahn vielerorts stark ansteigen. Im Frankenber-

ger Land wird dies sogar zur Wiederbelebung einer Strecke führen, die seit 2017 brachliegt. Die rund zwölf Kilometer lange Linie von Frankenberg (Eder) nach Battenberg ist das Reststück der ehemaligen Ruhr-Eder-Bahn nach Winterberg (Westf.) und der Oberen Edertalbahn

ZWISCHENHALT

■ **Die ČD** unterzeichnete mit dem polnischen Fahrzeugbauer Pesa eine Absichtserklärung über den Kauf von bis zu 160 Diesellokomotiven für den Regionalverkehr. Zunächst sind 33 Fahrzeuge fest bestellt.

■ **Die DBAG** will im Rahmen eines neuen Arbeitsprogramms mit dem Titel „Neues Netz für Deutschland“ die dringend nötige Erneuerung ihrer Infrastruktur forcieren. Dafür stellen DBAG, Bund und Länder gemeinsam die Rekordsum-

me von 12,7 Milliarden Euro zur Verfügung, die allerdings nur geringfügig über den 12,2 Milliarden Euro aus dem Vorjahr liegt. Zusätzlich will der Konzern durch zusätzliches Personal und den Einsatz von mehr Digitaltechnik bei der Bauplanung sowie eine vorausschauende Instandhaltung die Zuverlässigkeit des Netzes verbessern.

■ **Die SJ** schloss am 1. März 2021 die Ticket-Verkaufsstellen an den Hauptbahnhöfen Stockholm, Göteborg und

Malmö. Fahrkarten gibt es nun nur noch Online oder am Automaten.

■ **Die polnische PKP Intercity** kauft beim tschechischen Anbieter ČZ Loko zehn leichte Rangierlokomotiven im Wert von rund neun Millionen Euro.

■ **Die russische Staatsbahn RŽD** will künftig klimaschonender unterwegs sein. Das Unternehmen möchte bereits ab 2025 keine reinen Diesellokomotiven mehr beschaffen.

FOTO: JÜRGEN METZELER



Einer der fünf Stadler Flirt-Triebzüge von Leo Express auf seiner Fahrt nach Prag kurz vor Pardubice am 20. August 2020.

RENFE/LEO EXPRESS

Die schwarzen Löwen werden spanisch

Die spanische Staatsbahn Renfe möchte auch in Auslandsmärkten wachsen, nicht zuletzt weil man durch die Öffnung des eigenen Inlandsmarktes für Wettbewerber gemäß EU-Vorgaben langfristig Einbußen fürchtet. Einen geeigneten Partner fand die Renfe nun im jungen Unter-

nehmen Leo Express aus Tschechien. Der Betreiber, dessen deutsche Tochter durch die Corona-Krise in Schieflage geriet und 2020 Insolvenz anmelden musste, ist im subventionierten und eigenwirtschaftlichen Bahn- und Busverkehr in Tschechien, der Slowakei und Polen unterwegs.

Zuletzt machte Leo Express Schlagzeilen mit dem Kauf von Sirius-Elektrotriebzügen des chinesischen Konzerns CRRC. Während die Tschechische Staatsbahn (ČD) ihre Ambitionen, den jungen Konkurrenten zu schlucken, wieder aufgegeben hat, sah nun die Renfe die Chance in ein etabliertes Netz und interessante Märkte einzusteigen. Die Spanier übernehmen in einem ersten Schritt zunächst 50 Prozent der Anteile von der Gründer-Familie Novotny.

Bis 2028 sollen 20 Prozent des Umsatzes der Renfe im Ausland generiert werden – mit Leo Express und seinen schwarzen Zügen hat das Vorhaben gut Fahrt aufgenommen.

FOTO: BERND KELLER



Mit der „TrainLog GmbH“ aus Germersheim wird die Liste der Ludmilla-Betreiber um ein bislang unbekanntes Unternehmen reicher: 233 217 ist seit Dezember 2020 für die rheinland-pfälzische Firma unterwegs. Rechtzeitig zu ihrem Betriebsstart erhielt die 1975 gebaute Maschine eine Neulackierung in Weinrot. Am 30. Januar 2021 war die Lok bei Goldbach mit einem Kesselwagzug unterwegs.

NEUHEITEN 2021



HO 39252 **Bausatz**
Wartungshalle Gleisbau, modern

HO 39253
Erweiterungs-Set für
Wartungshalle Gleisbau Art. 39252



Viessmann

HO 5084
DB Fahrkartenautomat mit LED-Beleuchtung



VOLLMER
Eine Marke von Viessmann

HO 43575 **Bausatz**
Bahnhof Willingen



Viessmann



Viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
www.viessmann-modell.de

Weitere Neuheiten finden Sie in unserem Neuheiten Flyer oder unter www.viessmann-modell.de

FRAGEZEICHEN

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



FOTO: BERND KELLER

□ Bescheiden und doch selbstbewusst gab sich der Triebfahrzeugführer des ET157 der Hessischen Landesbahn (HLB) bei der Fahrt in die Abstellanlagen des Aschaffener Hauptbahnhofs am 18. Februar 2021: Im Zugzielanzeiger prangt der Spruch „Kein ICE, trotzdem gut!“ Einen ICE hatten die Verantwortlichen der HLB wohl kaum im Sinn, als sie ihre 30 neuen Triebzüge für das ab Dezember 2018 bediente Netz Süd Hessen-Untermain beschafften. Wir wollen von Ihnen wissen: Wie heißt dieser Triebfahrzeug-Typ, der für die HLB seither auf den Linien RB58, RB59 und RB75 zum Einsatz kommt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 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 Märzheft lautete: „Berlin“. Gewonnen haben: Rusterholz, Renate, 01471 Radeburg; Weidner, Ralf, 04347 Leipzig; Jaekel, Reinhard, 14163 Berlin; Möckel, Isabelle, 08209 Auerbach; Hainzl, Udo, A-4710 Grieskirchen; Meier, Erwin, CH-4125 Riehen; Nitsch, Michael, 92289 Ursensollen; Bredow, Nils, 21614 Buxtehude; Müller, Volker, 70734 Fellbach; Kley, Egon, 15827 Blankenfelde-Mochlow; Reißig, Bernd, 98587 Steinbach-Hallenberg; Weber, Günter, 18147 Rostock; Kohls, Joachim, 10319 Berlin; Kaphengst, Peter, 28237 Bremen; Klemenz, Reinhard, 65199 Wiesbaden; Elspass, Bernd, 45665 Recklinghausen; Pietschmann, Ulrich, 06112 Halle/Saale; Bock, Wolfgang, 12681 Berlin; Lächert, Arno, 10315 Berlin, Klein, Selman, 10407 Berlin.



FOTO: THOMAS FREDANK/ÖCHSLE VEREIN

Bereits kurz nach Ihrer Heimkehr nach Oberschwaben stand 99651 während des Öchslefestes 2016 im Zentrum des Interesses. Nur hin und wieder stahl ihr eine Draisine die Show.

BOTTWARTALBAHN-LOK 99 651

Neue Heimat: Ochsenhausen

□ Seit März 2021 gehört die Dampflokomotive 99651 offiziell dem Öchsle Verein. Zuvor war die Maschine, die sich bis zuletzt im Besitz der Stadt Steinheim an der Murr im Landkreis Ludwigsburg befand, bereits ab 2016 als Leihgabe bei der Öchsle Museumsbahn in Ochsenhausen zugegen.

Die Lokomotive hat eine bewegte Geschichte: Gebaut wurde die Fünfkupplerin im Jahr 1918 in der Lokomotivfabrik Henschel in Kassel. Sie war Teil einer Serie aus 15 Loks, die allesamt für die Heeresfeldbahnen an der Ostfront vorgesehen waren. Das Kriegsende kam dem militärischen Einsatz jedoch zuvor: Stattdessen wurden alle Loks ab 1919 als Gattung VI K auf Sachsens Schmalspurbahnen eingesetzt. Als 1928 die Züge auf der Öchsle-Strecke für die bis dahin eingesetzten Mallets zu

schwer wurden, stationierte die Reichsbahn 99651 und eine weitere Schwesterlok nach Ochsenhausen um. Dort wurde 99651 schon bald zur Stammlok. 1964 zog sie die Abschiedszüge des Personenverkehrs. 1965 stationierte die DB die Lok zur Bottwartalbahn zwischen Marbach am Neckar und Heilbronn um, wo sie noch bis 1969 zum Einsatz kam. Anschließend erinnerte sie am Bahnhof Steinheim an die große Zeit der Schmalspurbahn, obwohl sie die längste Einsatzzeit in Oberschwaben verbracht hatte.

Seit 2016 wurde die Lok in Ochsenhausen teilweise neu lackiert und provisorisch rollfähig gemacht. In den kommenden Monaten und Jahren sollen nun weitere Arbeiten an der Lok erfolgen, um diese museumsgerecht präsentieren zu können.



FOTO: STEFAN WINKLER

■ Bislang war Railsystem RP aus Gotha unter Eisenbahnfreunden vorrangig für bestens gepflegte Bundesbahn-Dieselloks bekannt (MEB 8/19), doch am 18. Februar 2021 nahmen die Thüringer mit 248 002 bereits das zweite Exemplar der neuesten Lok-Generation aus dem Hause Siemens in Besitz. Die Lok wurde von München via Regensburg, Schwandorf und Hof nach Thüringen überführt (hier bei Hof-Moschendorf). Viele Eisenbahnfreunde vermuten derzeit, dass die neutrale weiße Lackierung bald einem weiteren spektakulären Farbschema weichen könnte.

DB CARGO

Neue Boxen für die Wagen

□ Die Firma Waggonbau Niesky unterzog kürzlich fünf Güterwagen der Gattung Sgmmrs701 der DB Cargo einer Hauptuntersuchung. Anschließend wurden die Wagen mit 20 Schüttgutboxen des Typs „XXL“ der Firma „Innofreight“ bestückt, so dass jeder der Doppeltragwagen mit vier Schüttgutboxen beladen ist. Statt in den Kauf der Container zu investieren, mietete DB Cargo die Behältnisse beim spezialisierten Anbieter Arcelor Mittal. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um die Wagen 31 80 4657 249 bis 253.



Wie Modellbahnwagen frisch aus der Schachtel wirken die fünf blitzblanken Sgmmrs701 mit ihren schwarzen Containern am 9. März 2021.



■ Wegen technischer Probleme der neuen IC2-Garnituren bedient die DBAG die IC Linie 61 Karlsruhe – Nürnberg derzeit vorrangig mit älteren IC1-Wagen. Am 7. März 2021 hatte 218833 von DB Fernverkehr die zweifelhafte Ehre, einen defekten IC2 mit 147 568 von Stuttgart zum Werkstattaufenthalt nach Nürnberg zu schleppen. Nur wenige Tage später, am 10. März, zog 101 045 einen weiteren IC2 mit 147 567 nach Nürnberg. Am 12. März brachte 1016044 der ÖBB die IC2-Garnitur Nr. 4887 in die Werkstatt.

Ein Reise-Erlebnis wie in den 1960er und 1970er Jahren durch die romantische Erzgebirgslandschaft.

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt Preßnitztalbahn

Höhepunkte im Frühjahr 2021

Dampffahrtbetrieb jeden Samstag und Sonntag bis Ende Oktober

- **30. April** Foto-Güterzüge auf der Preßnitztalbahn (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **30. April** Dampfsonderzug zum Hexenfeuer am Wildbach (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **13. bis 16. Mai*** Dampfbetrieb zu Himmelfahrt
- **22. bis 24. Mai*** Pfingsten mit Bahnhofsfest und Modellbahnausstellung (Bitte Sonderfahrplan beachten!)

Wir freuen uns auf ihren Besuch.

Informationen, Reservierungen und Sonderzugbestellungen unter: IG Preßnitztalbahn e.V. · www.pressnitztalbahn.de
 Am Bahnhof 78 · 09477 Jöhstadt · Telefon 037343 808037 · Telefax 037343 80809 · E-Mail verein@pressnitztalbahn.de

* An diesen Tagen fährt ein historischer Bus der Ausflugslinie Preßnitztal zwischen Steinbach und Wolkenstein mit Anschluß zur DB Erzgebirgsbahn.



So sollen die Doppelstocktriebzüge des Typs Alstom Coradia Stream HC bald durch Niedersachsen fahren. Die LNVG ist der erste Kunde in Deutschland.

Insgesamt umfasst der Auftrag 154 Fahrzeugteile (68 Endwagen und 86 Mittelwagen). Der Auftrag hat ein Volumen von rund 760 Millionen Euro, 420 Millionen davon stammen aus Fördermitteln des Wirtschaftsministeriums für den Schienenpersonennahverkehr. Im Komplettpaket sind auch die Instandhaltung der Fahrzeuge für 30 Jahre und der Neubau einer Werkstatt enthalten. Die Züge sollen ab Dezember 2024 auf den Strecken des EBN-Netzes zum Einsatz kommen.

Das EBN-Netz umfasst die Linien Norddeich Mole – Hannover (RE 1), Bremerhaven – Hannover (RE 8) und Bremerhaven – Osnabrück (RE 9).

LNVG/ALSTOM

Alstom-Züge für den Norden

Das Land Niedersachsen will insgesamt 34 neue elektrische Doppelstocktriebzüge des Typs Alstom Coradia Stream HC für das Netz „Expresskruz Bremen/Niedersachsen (EBN)“ beschaffen.

Die 34 durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) finan-

zierten Doppelstockzüge bestehen standardmäßig aus vier Fahrzeugteilen – jeweils zwei Steuerwagen und zwei Mittelwagen. Zusätzlich werden 18 weitere Mittelwagen bestellt, um die Züge je nach Fahrgastaufkommen auf bis zu sechs Einheiten verlängern zu können.



Ende Februar 2021 nahmen die MKB mit 248005 und 006 ihre beiden Neuzugänge des Typs Vectron Dual Mode in Empfang – zunächst in neutralem silbernen Farbleid. Wenige Tage später präsentierte sich VE 24 (248006) frisch beschriftet in Minden.



Ein ungewöhnliches Bild bot sich Anwohnern in Berlin-Lichterfelde am 12. und 13. Februar 2021: Die DBAG schickte ihr „Advanced Train Lab“ (605 017) erstmals für Testfahrten auf die rund 2,5 Kilometer lange Goerzbahn. Dabei testete man die Eignung der Strecke für regelmäßige Versuchsfahrten zur Objekt- und Hinderniserkennung in städtischem Umfeld.



Am 17. Februar 2021 stieß am Bahnübergang in Altheide (Strecke Rostock – Stralsund) ein Lkw mit dem ODEG-Triebzug 4746 801 zusammen. Der Lkw hatte sich auf dem vereisten Überweg festgefahren, als sich die Schranken für den herannahenden Desiro-Triebzug schlossen. Der Fahrer des Lkw versuchte noch, den Lokführer zu warnen. Dieser konnte die Kollision jedoch nicht mehr verhindern. Beim Zusammenstoß stürzte der Lastwagen um, im Zug wurden vier Personen verletzt. Nach Abschluss der Aufräumarbeiten brachte 181 215 der SEL den Havaristen von Altheide nach Gelbensande. Dort ließen sich am 18. Januar 2021 die Spuren der Kollision begutachten.



ALLIANZ-PRO-SCHIENE – EISENBÄHNER MIT HERZ UND CLARA JASCHKE-PREIS

Zwei Wettbewerbe gestartet

Das Verkehrs­bündnis Allianz-pro-Schiene sucht wieder Deutschlands Eisenbahner mit Herz. Aus den bis Ende Januar gesammelten Vorschlägen lobt nun eine Jury die Bundes- und Landessieger aus. Über den Träger des „Publikumspreises“ kann noch bis zum 16. Mai 2021 unter der Adresse **www.eisenbahner-**

mit-herz.de/voting abgestimmt werden. Zusätzlich vergibt das Bündnis den Clara Jaschke-Preis für innovative Frauen der Eisenbahnbranche. Die Entscheidung über die Siegerin trifft eine Jury aus Vertreterinnen verschiedener Verbände. Als einziger Mann ist Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege mit dabei.



Zwei der Kandidaten für die Wahl zum „Eisenbahner mit Herz“. Informationen zum Wettbewerb und zum Clara Jaschke-Preis gibt es unter: www.allianz-pro-schiene.de



FOTO: THOMAS EHRHARDT

Am 24. Februar 2021 trafen in Cranzahl 218054 (218448) der Press, L45 H-083 der SDG und die kalt abgestellte 99 1786 aufeinander. 218054 hatte zwei Tage zuvor Kohle für die Fichtelbergbahn angeliefert und wartet auf den Leerzug für die Rückfahrt. L45 H-083 weilte zu Rangieraufgaben in Cranzahl. So bot sich die Gelegenheit für diese Aufstellung.

Nostalgie pur!

Für Kenner und Sammler.

EUROTRAIN®

... fährt für idee+spiel

EXKLUSIVE NEUHEITEN MAI/JUNI 2021

Limitierte Sonderauflagen – Solange der Vorrat reicht.



Wiking – Nostalgische Fahrzeugmodelle

Diese tollen Modelle aus zum Teil historischen Formen lassen fast vergessene, einst in Deutschland ansässige Logistikunternehmen wieder aufleben. Wunderschön gestaltete Fahrzeuge mit authentischer Bedruckung.

HO-Behelfstanzug (MB L 6600) in azurblau

HO-Unimog U 411 mit 2 Pritschenanhängern „Ruhrkohle“

Art.-Nr. 0859 56

€ 29,99

Art.-Nr. 0371 83

€ 34,99

EUROTRAIN
EXKLUSIV

WIKING®

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Angebote über allen Teilnehmernden. idee+spiel-Handeln, zu finden unter www.ideeundspiel.com/de/ladungschaele/. Werbung konzipiert von: idee+spiel, Exklusivgemeinschaft Spielwaren, Fachzeitschriftenverlag H & Co KG, Dämmerung 4, 31135 Hildesheim



FOTO: MICHAEL HUBRICH

■ Für Freunde historischer Sonderfahrten ist die Corona-Krise eine mitunter lange Durststrecke. Für ein wenig Abwechslung sorgte am 13. März 2021 immerhin 140 423 des DB Museums. Die Einheits-E-Lok überführte vier DB-Rheingoldwagen von Bad Bentheim nach Koblenz. Die Aufnahme entstand in Gelsenkirchen-Hassel, während der FC Schalke 04 auswärts in Hannover antrat. Die aktuellen Leistungen der „Knappen“ ließen auch manchen Fußballfan beim Anblick der historischen DB-Garnitur Trost suchen.

■ Das Museum der Rhein-Sieg-Eisenbahn in Asbach/Westerwald kann sich über einen Neuzugang freuen: Die zuvor 40 Jahre lang auf dem Hennefer Busbetriebs-hof der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) abge-stellte Dampflok der Basalt-AG Linz kam in die Obhut des Museums. Am 12. Februar 2021 wurde die 1939 von der Lokomotivfabrik Jung (Nr. 8301) gebaute Schmalspurdampflok vom RSVG-Busbetriebshof Hennef nach Asbach gebracht. Auch heute noch zeigt sich die Lok, trotz ihrer langen Abstellzeit im Freien, bis auf Glocke und Pfeife in allen wesentlichen Teilen vollständi-gig und in relativ gutem Zustand. Im Asbacher Museum wird nun die optische Aufarbeitung angegangen.



FOTO: LURICH CLEES

ZEITREISE

Eine Blockstelle an der Saalebahn im Wandel der Zeit



FOTO: SIG. HOIGER POITZ

1939

Im März 1939 entstand dieses Foto der Blockstelle Ammerbach in Jena. Der TW 27 war auf dem Weg zum Nordfriedhof.



FOTO: HOIGER POITZ

2020

Im Januar 2020 ist von der Blockstelle nichts mehr zu sehen. Sie wurde Ende 2011 durch moderne Sicherheitstechnik ersetzt.

□ Die Saalebahn hat als Teil der Verbindung zwischen Berlin und München eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Bereits ab 1912 gab es Schnellzugverkehr auf der wichtigen Nord-Süd-Verbindung. Das NS-Regime baute die Strecke als Teil der Achse Berlin – Rom weiter aus. In den Jahren von 1934 bis 1942 wurde sie elektrifiziert. Nach

Kriegsende wurde der Zugverkehr erst im Oktober 1945 aufgenommen, bis März 1946 war dann auch die Fahrleitung wieder instand gesetzt. Der elektrische Betrieb endete aber bereits 1947: Die Fahrleitung ging als Reparationsleistung an die Sowjetunion. Gleichzeitig wurde das zweite Streckengleis zurückgebaut. Der schrittweise Wiederaufbau

zur zweigleisigen Strecke zog sich bis 1981 hin. Nach der Wiedervereinigung erlebte die Saalebahn einen vorübergehenden Aufschwung. Sie wurde durchgehend elektrifiziert, grundlegend ausgebaut und diente bis Ende 2017 dem ICE-Verkehr zwischen München und Berlin, bis ihr die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt den Rang abließ.

WIZARDING
WORLD

Harry Potter

DER HOGWARTS™-EXPRESS

Elektrische H0-Modelleisenbahn-Kollektion

MIT
LICHT!

Nicht im
Handel erhältlich



Produkt-Nr.: 14-00507

Produktpreis: € 99,90 je Lieferung
zzgl. € 9,95 Versand

Jede weitere Ausgabe der Kollektion wird in Abständen von 21 Tagen einzeln verschickt und in Rechnung gestellt, solange Sie dies wünschen. Die Kollektion kann jederzeit ohne Angabe von Gründen gekündigt werden.

© Hawthorne Village



WIZARDING WORLD characters, names and related indicia are © & ™ Warner Bros. Entertainment Inc. WB SHIELD: © & ™ WBEI. Publishing Rights © JKR. (s20)

Feines Sammlerstück.
Nicht für Kinder unter
14 Jahren gedacht.



Ein Traum wird wahr!

Legionen von Harry-Potter-Fans träumen von der einzigartigen Gelegenheit, einmal auf Gleis 9¾ in den Hogwarts-Express einsteigen und auf den Pfaden von Harry, Ron und Hermine wandeln zu können. Doch Sie müssen nicht erst zum Londoner Kings Cross Bahnhof reisen, um ihn zu erwischen – denn er kommt jetzt zu Ihnen nach Hause, in einer einmaligen Modelleisenbahn-Kollektion!

Bitte alle einsteigen auf Gleis 9¾

Ihre Sammlung beginnt mit Ausgabe 1, der Hogwarts-Dampflokomotive. Mit Ausgabe 2 erhalten Sie den Tender, inklusive handbemalter Harry-Potter-Figur. In Ausgabe 3 erwartet Sie ein Passagierwaggon, inklusive aufwendig modellierter und kolorierter Ron-Weasley-Figur samt Gepäckwagen und in Begleitung seiner Familie. Für einmaligen Zauber sorgen der Scheinwerfer der Lokomotive und die beleuchteten Passagierwaggons, die eine wundervolle Stimmung verbreiten. **Gehen Sie auf eine magische Reise und beginnen Sie Ihre Kollektion mit der Erstlieferung von „Der Hogwarts-Express“ am besten noch heute!**

Alles was Sie zum Betrieb benötigen!



GRATIS mit Ausgabe 2: ein 14-teiliges Schienenset
GRATIS mit Ausgabe 3: Transformator und Geschwindigkeitsregler
im Wert von € 60,-

WEEE: 97075536

Das Angebot ist limitiert –

Reservieren Sie daher am besten gleich heute!



PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 94662

Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis 31. Mai 2021

Ja, ich reserviere die Erstlieferung des „Hogwarts-Express“ (Dampflokomotive) zum Ausgabepreis von € 99,90 (zzgl. € 9,95 Versand). Die weiteren Lieferungen der Kollektion erhalte ich in 21 Tagen Abständen unverbindlich zur Ansicht.
Ich bezahle je Lieferung nach Erhalt der Rechnung

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

Unterschrift

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.de/datenschutz. Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **94662**

Bitte einsenden an: **The Bradford Exchange Ltd.**

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1-3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de

Telefon: **060 74 / 916 916**

Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

Am 20. Juni 1959 begegneten sich zwei der letzten 91 der Deutschen Bundesbahn in ihrem Heimatbahnhof Marburg (Lahn). 91 1457 (links) hatte eine Übergabe am Haken, während 91 1055 für den Verschub eines am Bahnsteig stehenden Reisezuges zuständig war. Während 91 1457 zwei Monate später abgestellt wurde, war 91 1055 beim Bw Treysa noch bis 26. April 1961 im Einsatz.



1901 rollte die erste preußische T9³ aus dem Königsberger Union-Werk.
Mehr als 2000 Exemplare sollten ihr folgen. Erst 75 Jahre später war die Zeit der
Baureihe 91³⁻¹⁸, einer der erfolgreichsten deutschen Lokomotivkonstruktionen, vorbei.

Sieben Dekaden

FOTO: HELMUT ROTH/ESERBAHNSTIFTUNG





FOTO: SIG. SAWEK

Die Lok „Halle 7060“ (später 91 1558 der DR, ausgemustert 1966) wurde 1911 gebaut. Zweifellos war die T9³ eine der formschönsten Lokomotiven der K.P.E.V.

Wie eine Fußballmannschaft ohne Akteure im Hintergrund kaum erfolgreich sein kann oder der gefeierte Sänger nichts ist ohne ein Team aus Songwritern, Produzenten oder Musikern, so bestand der Fuhrpark der Königlich Preu-

ßischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.), der damals größten Staatseisenbahn der Welt, nicht nur aus edlen Schnellzuglokomotiven und zugkräftigen Güterzuglokomotiven für den Hauptstreckeneinsatz. Es musste auch Maschinen geben, die Züge zusammen- und bereitstellten, Anschlüsse bedienten oder von Dorf zu Dorf pendelten.



FOTO: BECKE/SIG. SAWEK

Die preußische T9³ war auf vielen, heute längst verschwundenen Nebenbahnen eingesetzt, beispielsweise von Bleicherode Ost (Foto von etwa 1911) nach Herzberg.

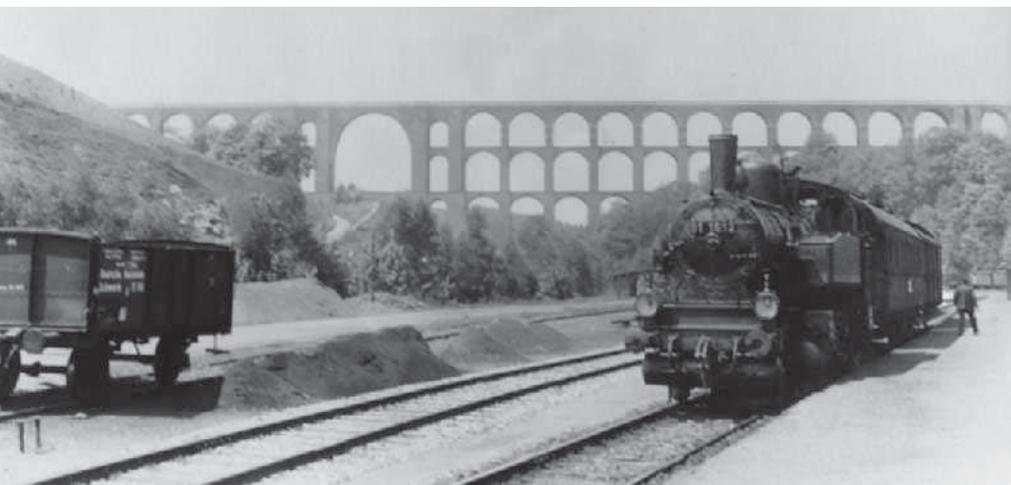


FOTO: WERNER HUBERT/SIG. SAWEK

Ein kurzer Personenzug mit 91 1612 wartete um 1939 im Bahnhof Göltzschthalbrücke auf die Abfahrt in Richtung Reichenbach (Vogtl.) oder Lengsfeld (Vogtland).

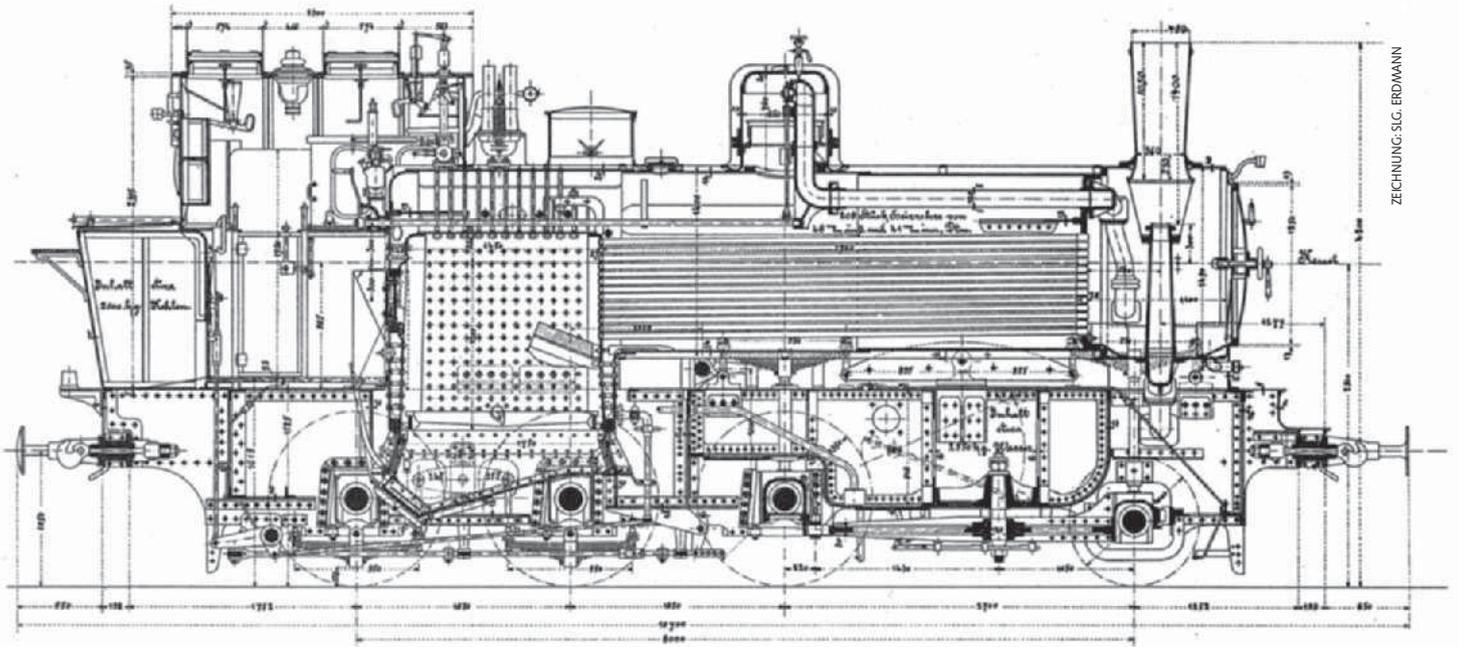
Die preußische T9³ war eine solche Lokomotivgattung der zweiten Reihe. Doch wenn man sich einmal mit ihr beschäftigt, kann durchaus die berechtigte Frage aufkommen, warum diesen äußerst erfolgreichen und langlebigen Lokomotiven des 20. Jahrhunderts nicht mehr Aufmerksamkeit der Eisenbahnfreunde zuteil wurde.

Im Jahr 1901 auf der Höhe der Zeit

Zur Zeit ihres Entstehens war die 1'C-Lokomotive eine neue, hochmoderne Bauart. Lokomotiven mit Laufradsatz waren in Preußen erst seit der Beschaffung des Ruhr-Sieg-Typs (P 1) mit Bisselgestell ab 1885 in Gebrauch. Im Güterverkehr dominierten C-Kuppler: Die G 3 wurde von 1877 bis 1901 mehr als 2000-fach gebaut. 1892 kam die G 5' auf, der erste 1'C-Entwurf in Europa. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h sollte sie gegenüber der G 3 und G 4 mit nur 45 km/h deutlich kürzere Fahrzeiten auf Hauptstrecken ermöglichen. Die Berliner Stadtbahn setzte ab 1895 neue 1'B1'-Tenderlokomotiven der Gattung T 5' ein. Auch im Schnell- und Personenzugverkehr lösten erst um 1892 erste 2'B-Maschinen die älteren Bauarten mit starrem Laufwerk, welche zu jenem Zeitpunkt noch allgegenwärtig waren, ab.

In Bayern war ab 1888 die Gattung D VIII auf der stark ansteigenden Strecke Freilassing – Berchtesgaden im Dienst, ein C-Kuppler von Krauss mit rückwärtigem Krauss-Helmholtz-Lenkgestell zur Verbesserung der Spurführung auf der schnellen Talfahrt mit dem Tender voraus.

In Preußen entwickelte man bald darauf eine ähnliche Type, bei welcher der leistungsstarke Kessel nur auf einem Fahrwerk mit Laufradsatz unterzubringen war, um eine Achsfahrmass von 14 Tonnen nicht zu überschreiten. Die C1'-Lok von Borsig wurde gefeiert: „Wie zu erfahren ist, übertrifft diese Maschine in ihrer Zugkraft und im ruhigen Gange alles bislang bei einer Tendermaschine Erschaffene“, schrieb 1893 die Presse über die später als T9¹ bezeichnete und 426 Mal gebaute Lok. Gleichzeitig entstand bei der Union-Gie-



ZEICHNUNG: SIG. ERDMANN

Mit ihrer kompakten Bauform, einem hochwertigen Laufwerk und relativ großen Vorräten war die T9³ bei Erscheinen auf der Höhe der Zeit und ihren Vorgängerinnen deutlich überlegen. Der Überhitzer war zwar bereits erfunden, sollte sich aber erst später durchsetzen.

Bereit in Königsberg eine 1'C-Tenderlok: Von der T9² wurden bis zur Jahrhundertwende 235 Stück ausgeliefert. Mit 91 134 blieb ein Exemplar erhalten.

Bei aller Zufriedenheit mit beiden Gattungen wurden diese schon bald vom damals geradezu rasanten Fortschritt überholt – man vergleiche nur einmal die um 1890 üblichen, kleinen Lokomotiven mit den S 10, P 8, G 10 oder T 16 nur 20 Jahre später. Auch an die Tenderlokomotiven für untergeordnete Dienste wurden hinsichtlich Zugkraft und Geschwindigkeit immer höhere Anforderungen gestellt. Daraus resultierte die Gattung T9³, welche bei Auslieferung der ersten Loks im Jahr 1901 kurzzeitig noch T 6 hieß.

Erhebliche Verbesserung gegenüber Vorgängerinnen

Gegenüber der T9¹ und T9² war der Wasservorrat dank eines Behälters im Rahmen um rund 20 Prozent größer, auch war der Brennstoffvorrat entsprechend gestiegen, und somit betrug die Reichweite etwa bis 100 Kilometer. Ein Krauss-Helmholtz-Gestell verbesserte gegenüber der Adamsachse bei den T9¹ und T9² die Laufeigenschaften in Gleisbögen erheblich. Das Durchfahren von Radien bis zu 100 Metern war problemlos. Der Kessel lag etwas höher, was eine Vergrößerung der Feuerbüchse ermöglichte. Der Dampferzeuger

hatte weiterhin einen Betriebsdruck von zwölf Bar und besaß keinen Überhitzer. Der Kuppelraddurchmesser betrug unverändert 1350 Millimeter. Mit 15 Tonnen war die Achsfahrmass aber etwas gestiegen, so dass die Maschinen anfangs noch nicht freizügig eingesetzt werden konnten. Die Höchstgeschwindigkeit betrug zunächst 60, nach Einführung der Druckluftbremse ab 1910 dann 65 km/h.

Die T9³ erwiesen sich als anspruchslos, leistungsstark und zuverlässig. Beim Personal waren sie beliebt, auch wenn der Führerstand recht beengt war und ihre Heizer kein leichtes Leben hatten: Die Kohle war aus dem tief liegenden Kohlenkasten in das relativ hoch angeordnete, runde Feuerloch zu bugsieren und das Ausschlacken war mangels Kipprost mühevoll. Viele Loks erhielten einen solchen später, auch Mar-



FOTO: ITTENBACH/AVM, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Vielfach wurden T9³ zum Spielball der Geschichte. „Bromberg 7231“ (Baujahr 1908) etwa kam 1919 als Reparationsleistung nach Polen („TKi 3-130“), wurde mit der faschistischen Besetzung des Landes 1939 der Reichsbahn einverleibt (ab 1. September 1941: „91 520“), wurde dann in Brest-Litowsk eingesetzt (Foto von 1942) und 1945 als TKi 3-99 erneut in die PKP eingereiht. Im September 1958 wurde die Maschine schließlich ausgemustert.



Aufgrund der im Krieg unterbrochenen Köllertalbahn zog am 21. April 1946 ein Panzer M3 Lee/Grant die Saarbrückener 91 1819 vom Bahnhof Völklingen nach Völklingen-Heidstock, um von dort einen Inselbetrieb nach Heusweiler aufnehmen zu können.

FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

cotty-Feuertüren, aber es standen auch bei der DB und DR noch lange Exemplare ohne diese Modernisierungen im Dienst.

Die meistgebaute deutsche Tenderlokomotive

Bis 1914 wurden mehr als 2200 T9³ gebaut, davon 2055 Stück für die Preußische Staatsbahn. Bei einer Erfassung zum 31. März 1915 war etwa jede elfte Lokomotive der K.P.E.V. eine T9³. Nur die preußische G3 hatte zuvor eine solche Anzahl erreicht und erst die ab 1906 gebaute P8, die G 10 (ab 1910) und die G 8¹ (ab 1913) sollten diese noch übertreffen. Auch Jahrzehnte später erreichten nur einzelne Baureihen (44, 50, 52) so hohe Stückzahlen. Unter den deutschen Tenderlokomotiven war die T9³ mit Abstand die meistgebaute – vor der pr. T3 (über 1300 Stück) und der pr. T16¹ (1236 Stück).

Nicht zu vergessen sind die 133 von den Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen beschafften T9³. Auch zur Königlich Württembergischen Eisenbahn kamen zehn Maschinen, ebenso vertrauten mehrere Privatbahnen auf fabrikneue (23 Stück) oder später gebraucht erworbene Lokomotiven dieses Typs.

Nach dem Ersten Weltkrieg, als sie bis nach Rumänien oder Weißrussland gelangt waren, verblieben fast 700 T9³ als Kriegsverlust oder als Wiedergutmachung im Ausland, allein 310 Loks in Polen, 83 in

FOTO: HANS-REINHARD EHLERS/SLG, LUDGER KENNING



91 1021, eine der wenigen T9³ mit Kolbenschiebern, verbrachte als Lok 4 bei der Kleinbahn Niebüll–Dagebüll ihren Lebensabend. 1953 stand sie vor dem Schuppen in Niebüll.

Die Westfälische Landes-Eisenbahn besaß sieben T9³. Die Lok 74 (ex 91 1275) kam 1935 zur WLE, wurde auf Heißdampf umgebaut und mit Ventilsteuerung ausgerüstet. Das Foto entstand 1953 in Burgsteinfurt. 1962 wurde sie ausgemustert.



FOTO: HERMAN G. HESSELINK/SLG, LUDGER KENNING

Belgien und 73 in Frankreich. Der in Deutschland übrige und auch in den nächsten Jahren weitgehend unveränderte Bestand umfasste zum Zeitpunkt der Umzeichnung der DRG in die neue Baureihe 91³⁻¹⁸ 1431 Exemplare. Die Wirtschaftskrise ab 1929 mit dem damit verbundenen Einbruch der Transportleistungen, das Freiwerden von T12 und T14¹ sowie das Erscheinen der neuen Einheitstenderloks der Baureihen 64 und 86 schienen die 91 allmählich überflüssig zu machen. Ende 1939 waren nur noch 745 T9³ gelistet.

Im Zweiten Weltkrieg reichte die Reichsbahn erbeutete Maschinen wieder ein, so dass der Bestand noch einmal bis auf 891 T9³ im Jahr 1942 anwuchs. Mehr als 430 Stück benötigten die deutschen Besatzer in der SU – Lokomotiven preußischer Bauart waren beim Einmarsch Nazideutschlands in die Sowjetunion das Rückgrat des Nachschubs auf der Schiene.

Nach dem Krieg wurden in den Westzonen noch 350 T9³ gezählt. Die DB über-



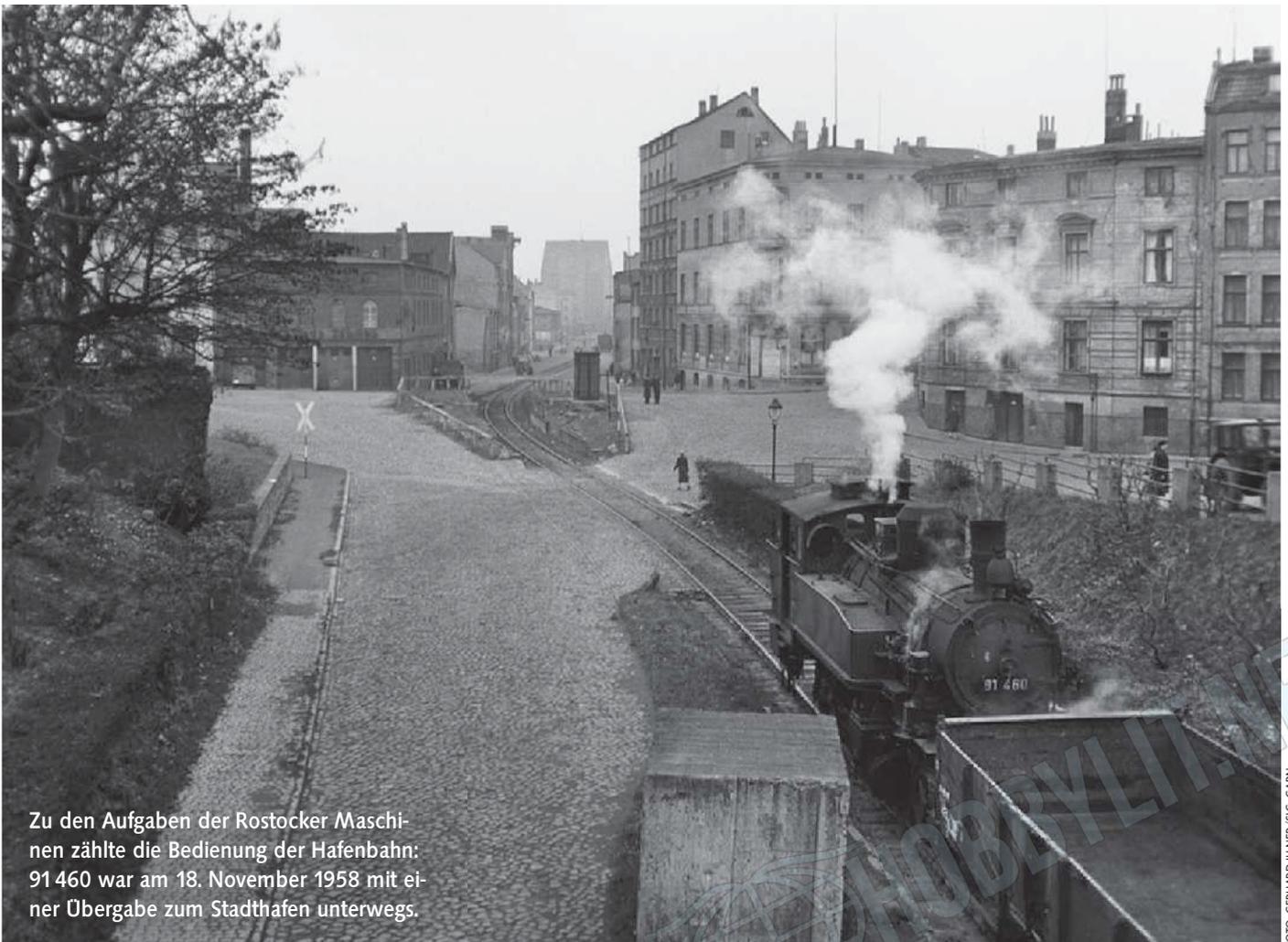
FOTO: MÜLLER, S.I.G. HEHL

91 1636 gehörte zu den letzten T9³ des Bw Kempten. Mit einer Rangiereinheit wurde sie vermutlich Anfang 1956 aufgenommen. Am 18. September 1956 wurde sie abgestellt.

nahm 1949 noch rund 300. Bereits 1954 wurden nur noch 130 Loks unterhalten und bis Anfang 1959 war der Erhaltungsbestand bei Null. 18 Maschinen standen anschließend noch im Dienst, doch bis auf

91 1595, die beim Bw Deutzerfeld erst am 11. Januar 1964 z-gestellt wurde, waren bis Ende 1962 die Tage aller DB-T9³ gezählt.

Für die frühe Bundesbahnzeit ist bruchstückhaft der Brennstoffverbrauch überlie-



Zu den Aufgaben der Rostocker Maschinen zählte die Bedienung der Hafeneisenbahn: 91 460 war am 18. November 1958 mit einer Übergabe zum Stadthafen unterwegs.

FOTO: GERHARD ILLNER, S.I.G. GARN



FOTO: DBA KOLN

1950 war diese Lok die erste in Neubrandenburg eingesetzte T9³. Beim Bw Berlin-Pankow war sie von 1958 bis Februar 1965 unter Dampf. Das Foto stammt von 1960.

fert: Bei durchschnittlich rund 14 Stunden Einsatz pro Tag betrug dieser 13,4 Tonnen Kohle pro 1000 Kilometer – mehr als bei den Baureihen 64, 86, 75 oder 89. Das verwundert nicht, denn die überwiegend im Verschub eingesetzte 91 war eine weniger sparsame Nassdampflokomotive. Der zur Jahrhundertwende revolutionäre Überhitzer wurde, nach Versuchen mit umgebauten S3 ab 1898, eben zunächst Schnell- und Personenzuglokomotiven (S 4 und P 6) und nicht der T9³ zuteil.

Längere Verwendung bei der Deutschen Reichsbahn

In der sowjetischen Besatzungszone wurden 1945 35 Exemplare der Baureihe 91³⁻¹⁸ gezählt, davon 71 Stück aus Polen und Litauen. Nach der Beschlagnahmung von 97 T9³ als Reparationsleistung und Abtransport in die Sowjetunion, Zuteilungen von 15 Maschinen an die PKP sowie fünf Lokomotiven an die Tschechoslowakischen Staatsbahnen sowie Abgabe man-

cher Loks an die heimische Braunkohlenindustrie verblieben bis zum Sommer 1950 lediglich 115 dieser Tenderlokomotiven, welche im Zuge einer Gattungsbereinigung in den Reichsbahndirektionen Greifswald, Schwerin und Dresden konzentriert worden waren. Die Verteilung über die Direktionen weichte man in der Folge aber wieder auf und versetzte aufgrund des Bedarfs einige 91³⁻¹⁸ wieder in die Rbd Berlin, Cottbus, Halle und Magdeburg. Ohne die T9³ ging es dort eben doch nicht. Lediglich in der Rbd Erfurt gab es nach 1949, als das Bw Saalfeld noch 91 345 und 91 713 beschäftigte, dauerhaft keine T9³ mehr.

Neben dem Rangierdienst waren solche Lokomotiven nicht nur beim Bw Bad Schandau, wo sie auf dem Nebenbahnnetz im Elbsandsteingebirge und in der Oberlausitz Reise- und Güterzüge bespannten, noch bis in die 50er-/60er-Jahre auch im Zugdienst eingesetzt. Das Bw Dresden-Altstadt ersetzte mit ihr bedarfsweise ausgefallene „Kreuzspinnen“ der BR 98⁰ auf der Strecke nach Freital-Birkigt. Von Rochlitz aus standen T9³ etwa ebenso lange auf der Strecke nach Waldheim im Dienst und sie hatten in dieser Einsatzstelle erst 1968 ausgedient. Ebenso setzte das Bw Eilenburg bis 1965 noch eine 91 im Nebenbahndienst ein.

Auch im Norden der DDR wurden die 91 mitunter noch lange für den Zugdienst gebraucht. So bediente das Bw Barth mit ihnen zeitweise die von Velgast ausgehenden Strecken. In Eberswalde waren die T9³ besonders langlebig und kamen bis 1965 auch in den Streckendienst. Noch 1968 existierten dort zwei 91. Auch mehrere



Mit dem langen Gmp9282 hielt 91 746 am 28. Oktober 1957 auf dem Weg von Lengsfeld nach Reichenbach (Vogtl.) unt. Bf. im Bahnhof Weißensand.



FOTOS (2): GÜNTER MEYER

Die noch mit Messingschildern der DRG ausgerüstete Lok wechselte 1963 von Reichenbach nach Rochlitz und dort am 8. Dezember 1965 in den z-Park.

Loks der Bw Stendal und Salzwedel waren auf den umliegenden Nebenbahnen noch bis 1967 eingesetzt. Bemerkenswert ist die relativ große T9³-Anzahl in Rostock: Noch 1965 waren acht Loks vorhanden, mit 91 375 schied die letzte erst im Februar 1968 aus.

Doch machen wir uns nichts vor: Das Einsatzprofil der T9³ entsprach immer dem einer Rangierlok. Benötigt wurde sie nicht erst bei der DB und der DR in erster Linie für den Vershub, für Übergaben im Nahbe-

reich, als Werklok und schließlich mitunter auch als Heizlok. Die letzte betriebsfähige 91³⁻¹⁸ der DR war eine solche: 91 971 des Bw Magdeburg heizte in der Einsatzstelle Rothensee noch im Winter 1969/70.

Museumslokomotiven zumeist im Ausland

91 896 blieb als einzige Maschine aus dem DR-Bestand bis heute erhalten. Sie wurde (beim Bw Neubrandenburg) bereits

1955 ausgemustert, diente dann aber bis 1971 als Werklok im Raw Eberswalde. Am 1. November 1970 wurde sie zur Hafensbahn Torgau versetzt und erhielt noch 1974 eine Hauptuntersuchung im Raw Görlitz. Erst Ende September 1975 wurde sie dort abgestellt. Von den letzten 91 der Deutschen Bundesbahn wurde kein Exemplar für die Nachwelt bewahrt. Jedoch überdauerte 91 319 in Westfalen. Sie war bis 1971 im Einsatz: als Werklok der Georgsmarienhütten-Eisenbahn.

Eine T9³ für die Museums-Eisenbahn Minden (MEM): „Kattowitz 7348“ bald unter Dampf

In Minden, im äußersten Winkel der ehemals preußischen Provinz Westfalen gelegen, setzt der „Preußische Nebenbahnzug“ einen deutlichen Akzent in der Museumsbahn-Szene – ein Zug, dessen Fahrzeuge vor dem Ersten Weltkrieg gebaut und entsprechend restauriert wurden. Von Beginn an war 92 638 als pr. T 13 „Stettin 7906“ im Besitz der MEM. „Sinnvoll erschien, nach einer zweiten preußischen Tenderlok zu suchen“, blickt der Vereinsvorsitzende Werner Schütte zurück, „idealerweise eine der vielgebauten T 9³.“ Fündig wurde man nach vielen Recherchen in ganz Europa in Polen bei der 1956 zur Dampfspeicherlok umgebauten TKi 3-94, der ehemaligen „Kattowitz 7348“.

MEB: Wie kompliziert gestaltete sich die streng geregelte Ausfuhr aus Polen?

Schütte: Dies war ein sehr schwieriges Unterfangen. Das Warschauer Kulturministerium gestattete noch 1996 den Export in die Bundesrepublik nicht – woraufhin die MEM sich um eine andere preußische Tenderlok bemühte und in der T 11 „Hannover 7512“ (ex 74 231 der DR) erfolgreich war. Vermutlich im Zusammenhang mit den seit 1998 laufenden Verhandlungen Polens um einen EU-Beitritt änderte sich 2004 die Haltung: Das Kulturministerium strich die Lok aus dem Denkmalregister, da noch zwei ähnliche Maschinen im „Bahnmuseum Warschau“ vorhanden seien. Die MEM erwarb daraufhin die Heizlok und beauftragte die „MaLoWa“ in Benndorf mit dem Rückbau zu einer „normalen“ T9³, was seit 2012 geschah.

MEB: Welche Teile bzw. Baugruppen mussten komplett neu gefertigt werden?

Schütte: Im Wesentlichen ist alles oberhalb des Fahrwerks neu angefertigt worden: Kessel, Führerhaus, Wasserbehälter und so weiter.



Pandemiebedingtes Warten auf die erste Probefahrt: Ende Februar 2021 stand „7348 Kattowitz“ im Malowa-Freige-lände in Benndorf.

gen sich im mittleren sechststelligem Euro-Bereich und übersteigen daher bei Weitem die Möglichkeiten der MEM. Als wichtige Sponsoren sind die NRW-Stiftung, das Land NRW, das Bundeskulturministerium und

MEB: Hatte die MEM schon vergleichbare Erfahrungen oder konnte man von den Erfahrungen bei einem ähnlichen Projekt eines anderen Vereins profitieren?

Schütte: Wir hatten keinerlei Erfahrungen mit einem solchen Projekt, uns ist auch nicht bekannt, dass eine andere Museumseisenbahn etwas Derartiges projektiert und durchgeführt hätte. Die räumliche Entfernung Minden – Benndorf machte die Begleitung dieses Projektes auch nicht einfacher.

MEB: Nach welchen Unterlagen konnte es umgesetzt werden? Gab es Originalunterlagen von O&K?

Schütte: Die Neuanfertigungen wurden im Wesentlichen auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden preußischen Musterblätter vorgenommen.

MEB: Welcher finanzielle Aufwand steckte insgesamt hinter Ihrem Projekt? Gab es Unterstützung?

Schütte: Die Gesamtaufwendungen für die „Kattowitz 7348“ bewe-

die Deutsche Stiftung Denkmalschutz zu nennen. Dankbar sind wir auch für die vielen Spenden von Eisenbahnfreunden, Vereinsmitgliedern sowie örtlichen/regionalen Förderern und Unterstützern.

MEB: Wann ist mit den ersten öffentlichen Fahrten zu rechnen?

Schütte: Sobald die letzten Arbeiten abgeschlossen und Probe-/Abnahmefahrten im Hinblick auf die Corona-Verordnungen möglich sein werden, soll die T9³ nun endlich nach Minden überführt und dort vor dem „Preußischen Nebenbahnzug“ eingesetzt werden – wenn dies behördlich wieder möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

MEB: Vielen Dank für das Gespräch!

Vor ihrem Abtransport der zur Dampfspeicherlok umgebauten Maschine musste diese aufwendig demontiert werden.





FOTO: KLAUS KIEPER/SIG. STEWECHE

Eine der letzten 91 der Reichsbahn: 91 791, aufgenommen am 9. Juni 1966, wurde am 20. August desselben Jahres beim Bw Reichenbach (Vogtl.) abgestellt.

Die preußische T9³ blieb stets unauffällig im Hintergrund und schien auch bei Eisenbahnern und Dampflokfreunden beinahe vergessen zu sein. Kein Wunder, denn viele Worte verlor niemand über sie. Der bekannte Lokführer, Historiker und Museumsbahner Gerhard Moll (1933 bis 2015)

Auch bei Tempo 75 noch ruhig wie ein Uhrwerk

lernte sie als junger Heizer noch kennen: „Sehr oft waren die Rangierabteilungen für eine 1'C-Tenderlok mit 15 Tonnen Achslast fast zu schwer, aber die T9³ schaffte es. [...] Die Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h konnte man ohne weiters fahren, die Laufruhe blieb auch im oberen Bereich gut.“ 1956 habe er seinen Lokführer sogar einmal dazu bewegen können, der Lok vor einem Reisezug als Vorspann vor einer T14¹ einmal so richtig die Sporen zu geben: „Bei 75 km/h lief die T9³ so ruhig wie ein

Ein gutes Dutzend: Welche T9³ übrig blieben

Nur eine der erhaltenen T9³ verbrachte ihre gesamte Zeit in Deutschland. 1937 ausgemustert, überdauerte 91 319 als Lok der privaten Georgsmarienhütten-Eisenbahn (GME), um 1975 vom EK-Verlag gerettet und 1982 in Münster als „Pängelanton“-Denkmal aufgestellt zu werden. 91 896 diente zuletzt der Torgauer Hafentbahn, war zwischen

den Weltkriegen aber in Polen. In jüngerer Zeit kehrten aus musealen Gründen weitere Exemplare zurück: aus Polen die frühere 91 936 (Deutsches Technikmuseum) sowie die ehemalige 91 617 (s. S. 21), aus Finnland die frühere 91 406 (Bayerisches Eisenbahnmuseum) sowie eine Lok aus Rumänien (Eisenbahn-Park Niederrhein).

Erfreulich ist die verhältnismäßig große Anzahl gut erhaltener Maschinen in Osteuropa. Äußerlich erst 2019/2020 aufwendig restauriert wurde beispielsweise die frühere „Kattowitz 7311“ des Eisenbahnmuseums im rumänischen Dej, welche ihre K.P.E.V.-Nummer und die preußischen Nummernschilder auch bei der CFR behielt.



FOTO: FELIX PILCHOWSKI

91 896 (Jung 1912) war in Deutschland die letzte T9³ unter Dampf. Sie wurde am 30. September 1975 abgestellt.



FOTO: DIETMAR RABICH/WIKIMEDIA FREE COMMONS

Bereits 2016 wurde 91 319 (Henschel 1902) des Karnevalsvereins „Pängelanton“ muster-gültig aufgearbeitet.



FOTO: BEM

Das BEM erwarb 91 406 (Schichau 1902) in Finnland. Seit 2015 ist die Lok als fünfte T9³ wieder in Deutschland.



FOTO: MOBILITÄTEU

Seit 2020 ist die CFR-Lok 7311 (Henschel 1906) wieder in einem ansprechenden Zustand.

Uhrwerk oder, wie der Kölner sagt, „wie ein Döppchen.“ Nur der Lärm, nachts unter dem Fenster seiner Übernachtung im Bahnhof Marburg, sei unerträglich gewesen: „Jeder Auspuffschlag glich einem Kanonendonner! Was hat man diese Lok damals verwünscht. Bei einer T9³, wohl 91 1160, führte der Pumpenabdampf am Kamin entlang ins Freie, die zischte dann zusätzlich die ganz Nacht und musste meist ausgerechnet dicht neben meinem Bett Luft pumpen. Heute wäre das unvorstellbar, und wenn nicht die Personale, würden sich mit Sicherheit die Anwohner mit Erfolg beschweren“, schrieb Gerhard Moll im Jahre 1983.

Mit der „Kattowitz 7348“ soll nun nach mehr als 45 Jahren bald wieder eine solche Maschine über deutsche Gleise dampfen (siehe Seite 21) und es wäre durchaus zu wünschen, dass die Lok der Museums-Eisenbahn Minden wieder ein angemessenes Interesse an der T9³ hervorruft.



Im Juni 1967 konnte die Glauchauer 91 1802 mit einem illustren Unkrautspritzzug in Zwickau Hbf beobachtet werden. Sie wurde am 15. November 1967 abgestellt.

Die Baureihe 91³⁻¹⁸ war nicht nur die meistgebaute deutsche Tenderlokomotive, sondern gehörte länger als andere Dampflok-Baureihen zum aktiven Fuhrpark deutscher Staatsbahnen – fast sieben Jahrzehnte lang! Für eine Konstruktion aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert war

dies eine beachtliche Leistung. Allein die einige Jahre jüngere preußische P8 war ihr diesbezüglich ebenbürtig. Doch während es diese in ganz Europa zu großer Berühmtheit brachte, blieb die 91 eben nur eine unscheinbare Rangierlok, eine Arbeiterin aus der zweiten Reihe. □ *Olaf Haensch*



Auch in Polen gibt es noch fünf T93, etwa TKi3-26 (ex 91 449, Hohenzollern 1903) in Niederschlesien.



Mit TT-1770 (ex 91 1770, Jung 1913) ist in St. Petersburg eine der in der SU verbliebenen Loks ausgestellt.

KPEV (ab 1906)	DRG (ab 1925)	Standort	Anmerkung
Kattowitz 7311	-	Dej	1925: Rumänien
Saarbrücken 7318	-	Moers-Rheinkamp	1925-2003: Rumänien
Erfurt 7260	91 319	Münster-Gremmendorf	1937-1975: GME Lok 5
Mainz 7312	91 397	Budapest	1947: Sowjetunion
Magdeburg 7235	91 406	Nördlingen	1949-2015: Finnland
Elberfeld 7319	91 449	Jaworzyna Slaska	1945: Polen
Kattowitz 7348	91 617	Minden (aktuell HU in Benndorf)	1922-2014: Polen
Danzig 7383	91 719	Skierniewice	1920: Polen
Frankfurt 7394	91 896	Chemnitz-Hilbersdorf	1919-1941: Polen
Frankfurt 7265	91 936	Berlin	1922-1986: Polen
Posen/Osten 7247	91 1041	Jarocin	1945: Polen
Posen/Osten 7326	91 1696	Warschau	1945: Polen
Halle 7083	91 1770	St. Petersburg	1945: Sowjetunion
Posen/Osten 7336	91 1790	Ostrów Wielkopolski	1945: Polen



Die Nightjet-Züge sollen künftig mit einem Steuerwagen verkehren, der ein bekanntes Siemens-Gesicht zeigt.

Bis Corona kam, erhielten die ÖBB für ihre Nachtzüge ganz viel Lob und Zustimmung. Dann kam die Vollbremsung. Die Pandemie soll aber nur ein kurzer Zwischenstopp sein.

Ganz neuer Look

Das Virus würgte binnen kürzester Zeit den nationalen und internationalen Reiseverkehr ab. Nicht nur Hotels und Fluggesellschaften kämpfen seit gut einem Jahr ums Überleben, auch die Eisenbahnen wurden schwer in Mitleidenschaft gezogen. Der Fahrgastrückgang war eklatant, vor allem auf Fernverbindungen. Zeitweise geschlossene Grenzen ließen und lassen internationale Verkehrsströme versiegen. Eine Reise im Schlafwagen war kaum vorstellbar. Bis einschließlich 28. April fallen vorläufig viele Schlafwagen-Verbindungen aus und auf jenen, die bedient werden, gelten besondere Vorsichtsmaßnahmen. Abteile können etwa nur von einer Person oder einem Hausstand genutzt werden.

Die umtriebigen ÖBB lassen sich aber nicht entmutigen. Es werden wieder ande-

re Zeiten kommen. Im Wiener ÖBB-Tower setzt man auf die Zukunft und das neue europäische Aushängeschild, den Nightjet. Deshalb stellten Ende Februar Siemens

und die ÖBB im Wiener Siemens-Werk den Nachtzug der Zukunft vor. Die erste Überraschung war die Gestaltung des Steuerwagens. Während das Taurus-Antlitz



Der Vorsitzende von Siemens Mobility, Michael Peter, Österreichs Klimaschutzministerin Leonore Gewessler und der Vorstandsvorsitzende der ÖBB, Andreas Matthä (v. l.) freuen sich über den Produktionsstart der neuen Nachtzüge.



Der erste Wagenkasten der neuen Nightjet-Garnituren: Die siebenteiligen Nightjets der neuen Generation werden aus zwei Sitz-, drei Liege- und zwei Schlafwagen gebildet. Mit Roco befindet sich bereits ein Hersteller für die passenden Modelle in den Startlöchern.

die Steuerwagen des Railjet prägt, werden die Nightjet-Steuerwagen das Gesicht des aktuellen Siemens-Bestsellers Vectron zeigen.

Bereits ab Ende 2022 sollen die neuen hochmodernen Züge eingesetzt werden. Die ersten 13 Garnituren wurden bereits vor einiger Zeit aus einer Rahmenvereinbarung mit Siemens Mobility abgerufen. Anfangs werden sie auf den Verbindungen von Österreich und Deutschland nach Italien zum Einsatz kommen. Neue italienische Brandschutzbestimmungen machen auf diesen Routen neues Rollmaterial nötig (siehe MEB 2/20). Ein Abruf für 20 weitere Nightjets sollte noch in diesem Jahr folgen, gaben die Verantwortlichen nun bekannt.

Der ÖBB-Vorstandsvorsitzende Andreas Matthä ist zuversichtlich: „Die Entscheidung, 2016 europaweit ins Nachtzuggeschäft einzusteigen und das Nachtzugnetz konsequent auszubauen, war goldrichtig. So sind wir heute der größte Anbieter von Nachtzugreisen in Europa. Die Investition

in neues modernes Wagenmaterial wird dafür sorgen, dass wir auch in Zukunft diese Vorreiterrolle weiter ausbauen.“

Auch die österreichische Klimaschutzministerin Leonore Gewessler äußerte sich bei der Präsentation zufrieden: „Im Kampf gegen die Klimakrise braucht Europa mehr klimafreundliche Mobilität. Ein starkes Nachtzugnetz ist ein wichtiger Teil. Darum investieren wir in den kommenden Jahren rund 500 Millionen Euro in die Zukunft der Nachtzügen.“

Mehr Privatsphäre auch im Liegewagenbereich soll die neue Gestaltung der Inneneinrichtung ermöglichen.

ge. Damit können wir 20 weitere Nightjets mit österreichischer Wertschöpfung anschaffen. Das bedeutet nicht nur mehr Waggons, sondern auch mehr Destinationen und mehr Nachtzug-Linien. Der Nightjet ist die beste Option für Reisen zwischen europäischen Metropolen, Österreich ist und bleibt der Vorreiter in der EU.“ □ a/



Ein bisschen Luxus gefällig? Die neuen Standard- und Deluxe-Abteile besitzen eine eigene Toilette sowie eine Duschkabine.



Ein freundliches Design soll das Reisen im Nachtzug komfortabler machen und mehr Fahrgäste auf die Schiene locken.

FOTOS: SIEMENS/ÖBB



Die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm verläuft in weiten Teilen parallel zur Autobahn A8, beide überqueren bei Unterensingen die B313.

Im Februar 2021 vermeldete die DBAG das Erreichen zweier Etappenziele beim umstrittenen Bahnprojekt Stuttgart 21. Die Kritiker dürften diese Erfolgsmeldungen kaum besänftigen.

Vollendete Tatsachen

Das Milliardenprojekt Stuttgart 21 sorgt nicht erst seit dem Baustart im Sommer 2010 für Diskussionen. Nach wiederholter Kritik wegen immer neuer Bauverzögerungen und Kostensteigerungen stellten zuletzt die Befürworter des Deutschlandtakts die Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs in der baden-württembergischen Landeshauptstadt in Frage.

Dessen ungeachtet schreiten die Bauarbeiten im Stuttgarter Talkessel sowie an der angeschlossenen Neubaustrecke Stuttgart–Ulm weiter voran. Innerhalb weniger Tage verbreiteten die Verantwortlichen beider Projekte im Februar 2021 gleich zwei Erfolgsmeldungen.

Zwischen dem 19. und 21. Februar 2021 gelang auf der Gemarkung der Gemeinde Unterensingen der Einbau einer Eisenbahn-

überführung über die Bundesstraße 313. Die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm verläuft in diesem Abschnitt parallel zur Auto-



Geduld mussten die Zuschauer des Spektakels am 20. Februar 2021 aufbringen: Zehn Stunden benötigten die Ingenieure, um das 820 Tonnen schwere Brückenteil an seinen Bestimmungsort zu bewegen.



Der schwere Liebherr-Raupenkran stabilisierte die Brücke, während sie von der anderen Seite her auf das Widerlager zugeschoben wurde.

Wenige Tage später feiert Architekt Christoph Ingenhoven die Fertigstellung der 14. Kelchstütze. Der Entwurf seines Büros setzte sich 1997 gegen 125 Konkurrenzentwürfe durch.



bahn A8. Dabei überquert sie neben der Bundesstraße auch die Autobahnanschlussstelle Wendlingen. In diesem Bereich entstehen drei neue Straßen- und fünf neue Eisenbahnbrücken.

Für die aktuellen Arbeiten musste die Bundesstraße von Freitagabend (19. Februar) 22 Uhr bis Sonntagabend voll gesperrt werden. Die imposante Stahlfachwerkbrücke, vorgefertigt in einzelnen Teilen bei der Schachtbau Nordhausen (Thüringen), kam so auf Tiefladern zur Baustelle und wurde dort unter dem Schutz einer großen Plane verschweißt.

Um die 50 Meter lange und 820 Tonnen schwere Brückenkonstruktion die letzten 60 Meter zu ihrem Bestimmungsort zu bewegen, griffen die Ingenieure am Samstag auf drei Fortbewegungsarten zugleich zurück: Ein zwölfachsiges selbstfahrendes Schwerlastfahrzeug (Self-Propelled Modular Transporter, SPMT) wurde zusätzlich durch eine Verschubbahn unter einem der Widerlager unterstützt. Ein 1100 Tonnen schwerer Liebherr-Raupenkran des Typs LR 11000 sorgte mit seinem 30 Meter langen Ausleger zugleich dafür, dass die Brücke immer im Gleichgewicht blieb. Dieses aufwendige Zusammenspiel ließ die Arbeiten im Zeitlupentempo voranschreiten. Nach dem Start um 7 Uhr morgens war die Brücke erst gegen 17 Uhr an der Endposition angelangt. Am Sonntag wurde sie mittels hydraulischer Stempel langsam abgelassen und auf den Widerlagern befestigt.

Nach und nach wachsen in der Baugrube des künftigen Stuttgarter Tiefbahnhofs die komplexen Kelchstützen in die Höhe. 28 Stück sollen es am Ende werden.

Weniger schweres Gerät war zur Feier des nächsten Zwischenziels am 27. Februar in der Stuttgarter Innenstadt nötig: Im Beisein des neuen Stuttgarter Oberbürgermeisters Dr. Frank Nopper und des Architekten Christoph Ingenhoven feierte man die Fertigstellung der 14. Kelchstütze für den künftigen

735 Kubikmeter Beton für etwas Tageslicht

Stuttgarter Hauptbahnhof. Damit steht nun die Hälfte dieser insgesamt 28 „blob“-förmigen Betonkunstwerke, die künftig das Dach der neuen Bahnsteighalle tragen und für ein

gewisses Maß an Tageslicht sorgen sollen. Jeder Kelch besteht aus 350 Tonnen Bewehrungsstahl. Der jeweils vorab hergestellte, sechs Meter hohe Kelchfuß wird aus 35 Kubikmetern Beton gegossen. Für den ebenfalls sechs Meter hohen oberen Abschnitt sind nochmals 700 Kubikmeter Beton nötig. Deren größter Durchmesser beträgt immerhin rund 32 Meter. □ *B. Beytekin/ke*





Die erste Modernisierungsstufe des Bahnhofs Halle ging Ende 2017 in Betrieb. Am 27. August 2019 hält ein ICE-T nach Berlin vor der historischen Fassade.

Nach mehr als sechs Jahren Bauzeit geht der runderneuerte Bahnknoten Halle (Saale) in Betrieb. Das 850 Millionen Euro teure Projekt soll Maßstäbe in Sachen Nachhaltigkeit setzen.

Nächster Halt: Zukunft

Seit 2015 mussten Reisende in Halle an der Saale immer wieder Einschränkungen in Kauf nehmen. So auch zwischen dem 14. und 17. Januar 2021. Der Fernverkehr wurde vier Tage lang über Leipzig umgeleitet. Im Nahverkehr rollten statt Talent-Triebwagen von DBAG und Abellio wieder einmal Busse im Schienenersatzverkehr. Auch der Güterverkehr musste pausieren.

Die letzte Sperrung war nötig, um die neu errichteten Gleise und Oberleitungen der Bahnsteige 1 bis 3 in die Infrastruktur einzubinden. Die Leit- und Sicherungsanlagen mussten an das Elektronische Stellwerk (ESTW) angeschlossen werden. Im Rahmen der Schalt- und Prüfarbeiten galt es, rund 500 Fahrstraßen zu berücksichtigen.

Am 17. Januar um 17:17 Uhr war es endlich soweit: Die Gleissperrung wurde auf-

gehoben. Kurz darauf wurde mit einer S-Bahn der Linie S3 um 18.38 Uhr der erste Zug am neu gebauten Bahnsteig 2/3 bereitgestellt. Als erster Fernzug war bereits kurz zuvor 403 029 als ICE 836 nach Saarbrücken aus Berlin kommend am Bahnsteig 6 eingetroffen. Die Ingenieure der DB NetzAG sowie der beteiligten Baufirmen und Ausrüster wie Thales ließen sich diesen besonderen Moment nicht entgehen: Sie empfingen den Zug auf dem Bahnsteig.

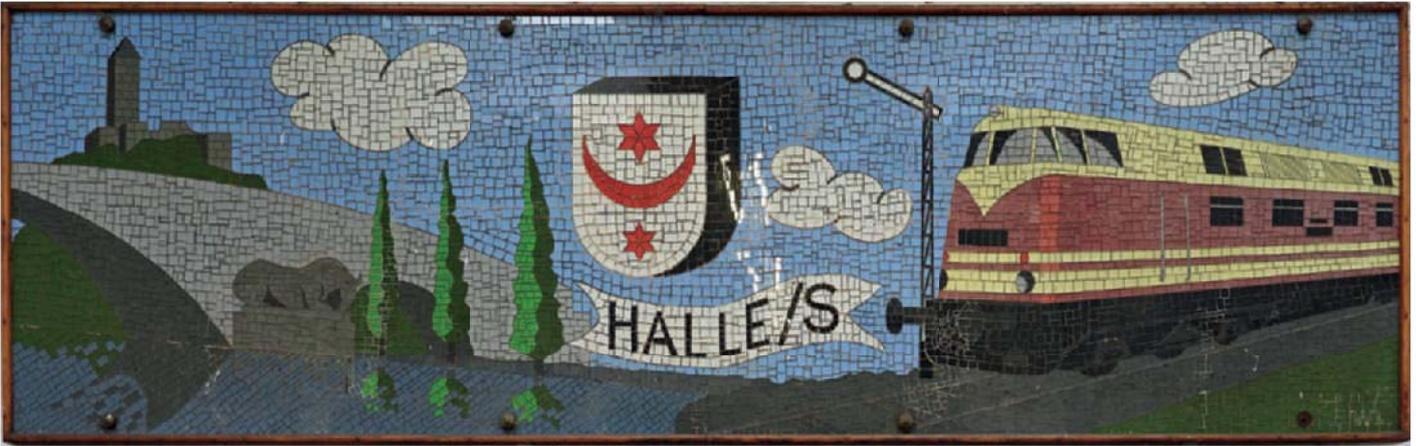
Die Runderneuerung ist Teil des Verkehrsprojekts VDE 8

Mit der Vervollendung des Bahnhofs Halle (Saale) erreicht das Verkehrsprojekt VDE 8 zur Beschleunigung der Fahrzeiten auf der Strecke (München-) Nürnberg – Berlin einen weiteren Meilenstein (siehe MEB

2/19). Eigentlich ein Grund zum Feiern – liebe die Situation größere Feste zu.

Nach dem Abschluss der Umbau- und Modernisierungsarbeiten wartet der Bahnhof nicht nur mit einer runderneuten Infrastruktur auf, auch das Empfangsgebäude erstrahlt als sogenannter „Einkaufsbahnhof Halle (Saale)“ in neuem Glanz. Wo einst bis zu 1000 Handwerker gleichzeitig arbeiteten, laden nun neue Sitzbereiche und ein Foodcourt zum Verweilen ein. Eine üppige Begrünung tut ihr Übriges: Dass Pflanzen Stress reduzieren, ist mittlerweile wissenschaftlich erwiesen. Nun sollen sie auch gehetzten Reisenden einen entspannteren Aufenthalt garantieren.

Der Hauptbahnhof Halle (Saale) ist einer von bundesweit 16 sogenannten Zukunftsbahnhöfen. Die DB Station&Service testet hier neue Konzepte, um die Zufrie-



Ein historisches Mosaik in der DB Cargo-Werkstatt vereint das Stadtwappen mit der Burg Giebichenstein, einem Wahrzeichen der Saalestadt, und die legendäre V180. Das Wandbild soll mit in das neue DB Cargo-Werk an der ZBA auf dem Gelände des früheren Rangierbahnhofs umziehen.

denheit der Reisenden und Bahnhofsbesucher zu erhöhen. Getreu der „Das ist grün“-Konzernstrategie wird der Energiebedarf dieser Vorzeige-Bahnhöfe zu 100 Prozent aus Ökostrom gedeckt.

Der Startschuss für den Umbau und die Neugestaltung des Bahnknotens Halle fiel im Mai 2014 mit der Planfeststellung. Das Ziel: Bereits 2017 sollen die Züge auf dem VDE8-Abschnitt Erfurt–Berlin in der Saalestadt Station machen. Trotz guter Vorbe-

reitung stellten insbesondere während der nötigen Abbrucharbeiten entdeckte Schäden den engen Zeitplan in Frage. Als die Arbeiter unerwartet auch den Personentunnel neu bauen mussten, schien der Eröffnungstermin endgültig nicht mehr haltbar. Kurzerhand änderte man die Strategie: Alle Arbeiten konzentrierten sich zunächst auf die Ostseite um die Bahnsteige 8 bis 13. So musste lediglich der Umbau der Bahnsteige 1 bis 7 verschoben werden, wäh-

rend auf der Ostseite am 8. Dezember 2017 der erste ICE auf der VDE 8 in der Stadt der Halloren rollte.

Auch weiter nördlich rund um die Berliner Brücke, wo früher der Rangierbahnhof beheimatet war, wurde die Infrastruktur aufgefrischt. Bis 2018 entstand dort die modernste Zugbildungsanlage (ZBA) in Europa mit 36 Richtungsgleisen. Die DB Cargo ist mit ihrem Einzelwagenverkehr der derzeit größte Nutzer der Anlage. Nachts



Am 28. Februar 2017 waren die Arbeiten auf der Ostseite voll im Gange. Die Bahnsteige 8 bis 13 sowie die dazugehörigen Gleis- und Oberleitungsanlagen wurden ebenso wie der Personentunnel neu errichtet. Im Dezember 2017 hielten hier die ersten ICE von und nach Berlin.



Als erster Fernzug nach der Neueröffnung erreichte 403 029 als ICE836 von Berlin nach Saarbrücken am Abend des 17. Januar 2021 den Bahnhof Halle (Saale).

Die Ehre der ersten Abfahrt gehörte einer S-Bahn der Linie S3. Das Projektteam der DB Netz AG verabschiedet den Zug.

sorgen mehr als 1100 LED-Leuchten für ein arbeitsgerechtes Licht.

Die Westseite bereitete indes weiterhin Probleme, die in den Baudokumentationen der Vergangenheit nicht erkennbar waren. Für die weiteren Schritte erwiesen sich die auf der Ostseite gesammelten Erfahrungen der Baufirmen als vorteilhaft.

Parallel zu den Um- und Ausbaurbeiten lief die Umstellung der Sicherungstechnik. Drei ESTW ersetzen die ursprünglich 21 konventionellen Stellwerke, darunter auch das markante Reiterstellwerk „Hp 5“.

Am 25. November 2020 zündeten die Gleisbauarbeiter ihre Thermit-Mischung für die letzte von insgesamt rund 2500

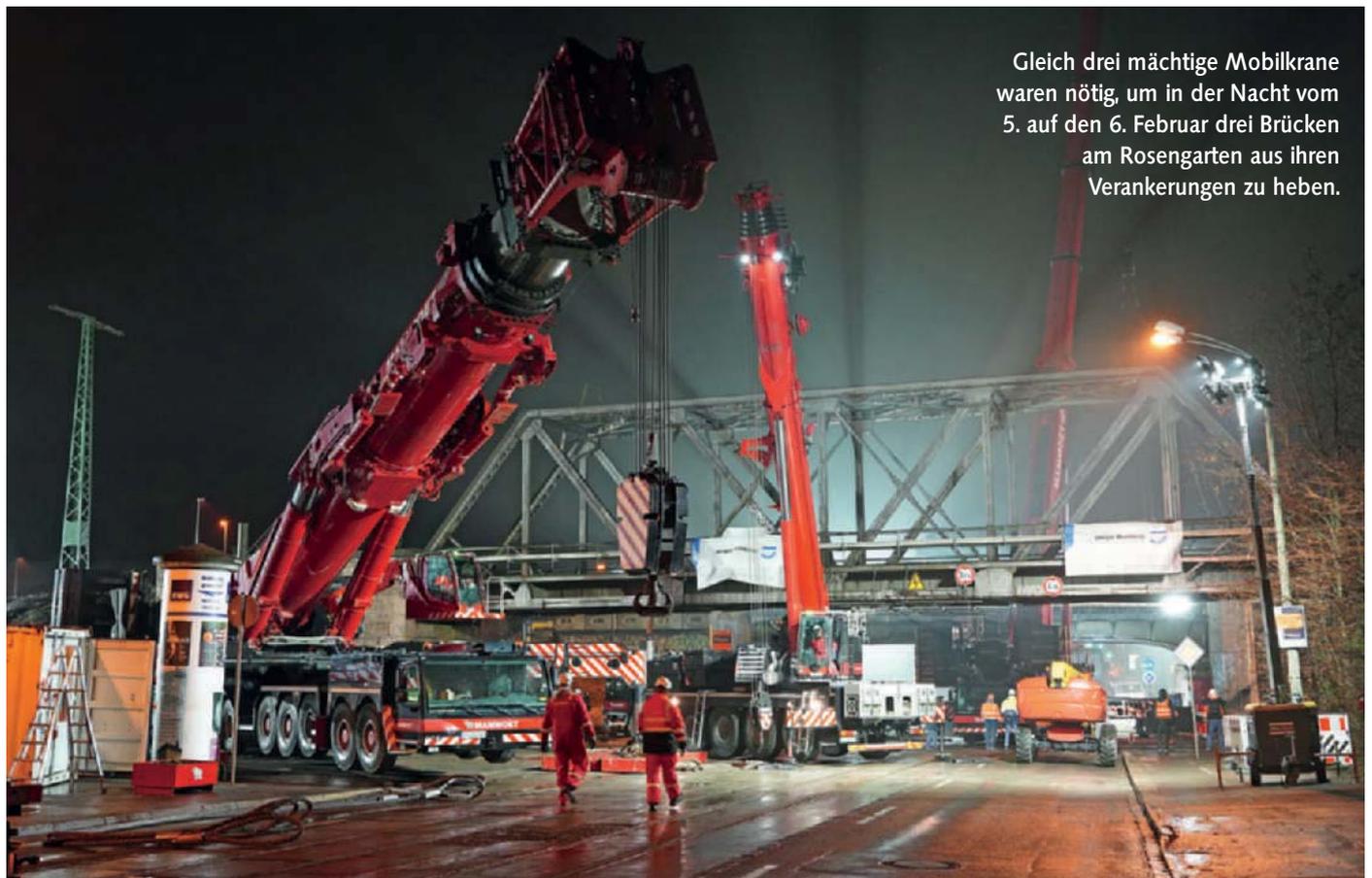
Bis November 2020 wurde 2500 Mal geschweißt

Schienenschweißungen bei diesem Bauprojekt. Alle Schienen und Weichen waren nun miteinander verbunden. Alles schien bereit für die Einweihung.

Doch nur wenige Wochen vor der für den 16. Dezember 2020 geplanten Eröffnung

des Personentunnels West sorgte ein Wassereintritt an einer Treppe zum Ausgang noch einmal für Aufregung. Dieses Problem konnte schnell gelöst werden. Die Händelstadt hat nun nach über sechs Jahren Baustelle ihren fertigen Bahnhof.

Auch nach der offiziellen Eröffnung gibt es in Halle einiges zu tun: In der Nacht vom 5. auf den 6. Februar rückten drei gewaltige Mobilkrane an, um drei Brücken über die Merseburger Straße auszuheben, darunter auch die sogenannte „Argentinierbrücke“. Allein diese Kastenbrücke bringt 70 Ton-



Gleich drei mächtige Mobilkrane waren nötig, um in der Nacht vom 5. auf den 6. Februar drei Brücken am Rosengarten aus ihren Verankerungen zu heben.



Wie einst zu Zeiten des alten Rangierbahnhofs, bietet die Berliner Brücke einen (kostenlosen) Panoramablick auf die Zugbildungsanlage (ZBA) von DB Cargo. Die Anlage mit 36 Richtungsgleisen ist aktuell die modernste ihrer Art in ganz Europa. Am 17. Oktober 2019 konnte dort die DB Cargo-Lok 294827 bei Rangierarbeiten beobachtet werden.

nen auf die Waage. Die anspruchsvollen Arbeiten kurz vor dem Wintereinbruch waren zugleich der symbolische Start der Modernisierung der Bahninfrastruktur im Bereich Halle-Rosengarten. Neben dem Brückenabriss stehen auch eine Spurplanerneuerung, die Erweiterung des Haltepunktes Halle-Rosengarten und die Realisierung eines Lärmschutzkonzeptes zum Schutz der Bürger in den angrenzenden Wohngebieten auf dem Programm. In den nächsten Monaten wird eine neue zweiteilige Rosengartenbrücke mit höherer Durchfahrt sowie mit zur Fahrbahn abgegrenzten, beidseitigen, über fünf Meter breiten Fuß- und Radwegen entstehen. Um die Belastung für die Anwohner so gering wie möglich zu halten, werden diese Teilprojekte und zahlreiche Einzelmaßnahmen der DBAG entlang der Strecke zwi-

„moderne“ Fassade am Empfangsgebäude mit ihrer digitalen Uhr erlebt. Auch die Lokschuppen, die VSM und so manches Stellwerk durfte ich betreten. Mittags kam aus Saalfeld eine 01 angedampft und der Städteexpress „Rennsteig“ hielt. Die sogenannten Interzonenzüge führen unter strengem Blick der Transportpolizei nach Berlin (West). Diese Zeiten sind vorbei und so wirkt der Bahnhof heute zwar schick und funktional, aber auch steril. Abgesehen von der tollen Fassade und den Bahnhofsdächern strahlt diese Station für mich keinen eigenen Charme aus. Sie ist beliebig aus-

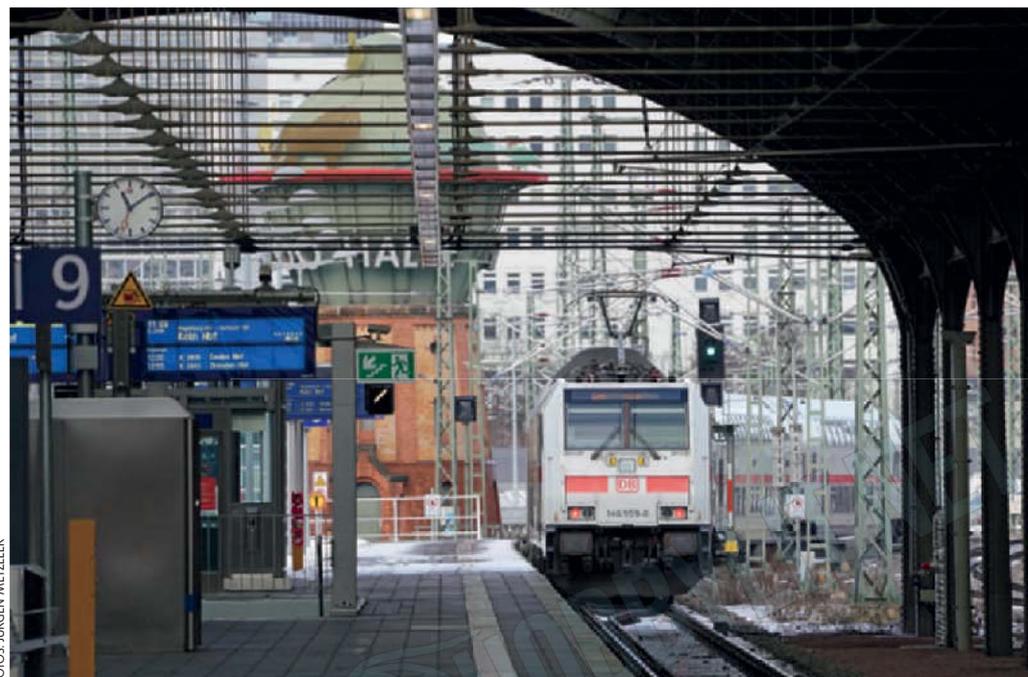
tauschbar. Das ist schade, herrscht doch auch im Betrieb mit den immer gleichen silbernen Talent2-Triebwagen eine optische Tristesse. Es wird einige Zeit dauern, bis die Patina auch über den zahlreichen zum Schmuck angebrachten Graffitis ihren Charme entwickelt.

Alle Fakten zum Umbau des Hauptbahnhofs werden demnächst übrigens auch im Rahmen einer Ausstellung in der historischen Kuppelhalle dokumentiert. Wer sich über den Fortgang des Projekts VDE8 informieren möchte, wird unter www.vde8.de fündig. □ Jürgen Metzeler

Auch nach der Eröffnung gibt es noch viel zu tun

schen Halle (Saale) und Angersdorf gebündelt. Anstatt wie ursprünglich vorgesehen zwischen 2019 und 2024, werden jetzt die einzelnen Vorhaben mit einer Sperrung zwischen Februar 2021 und November 2021 realisiert. Während dieser Bauphase wird die Strecke, über die der Reiseverkehr nach Kassel, die S-Bahn nach Nietleben sowie der Güterverkehr rollen, voll gesperrt. Die Bahnanlagen in diesem Bereich wurden zum großen Teil bereits Ende des 19. Jahrhunderts errichtet.

Ich selbst kenne den Bahnhof schon seit einigen Jahrzehnten und habe auch die



Der markante Wasserturm an der nördlichen Bahnhofsausfahrt ist eines der Wahrzeichen der Saalestadt. 146559 schiebt am 18. Januar 2021 ihren IC 2048 nach Köln daran vorbei.

FOTOS: JÜRGEN METZELER

Steeler Stadtgeschichte

Harald Vogelsang: Die Eisenbahn in Steele in historischen Ansichten. Steeler Archiv e.V., Essen 2020. ISBN: 978-3-947320-05-9, gebunden, 176 Seiten, 260 Sw-Abb., eine Faltkarte; Preis: 19,90 Euro.



nach Essen im Jahr 1929. Den Zweiten Weltkrieg überstand Steele weitgehend unbeschadet. Doch große Teile des historischen Stadtbildes fielen ab den 1960er-Jahren einem Neubauprogramm zum Opfer, das auch die Eisenbahn grundlegend veränderte. Akribisch dokumentiert Harald Vogelsang dieses spannende Kapitel Essener Bahngeschichte. Nach einer kurzen sachkundigen Einleitung

Der Essener Stadtteil Steele kann auf eine 1000-jährige Geschichte verweisen. Bereits im 16. Jahrhundert blühte in dem Ort an der Grenze zwischen Westfalen und Rheinland die Metallbau-Kunst. Bald darauf brachte die Montanindustrie bereits die Pferdebahnen in die Region. Doch erst der Eisenbahnbau ließ Steele an der beginnenden Industrialisierung teilhaben. In den folgenden Jahrzehnten bestimmten die Schienen die Entwicklung der Stadt bis zur Eingemeindung

überlässt der Verfasser das Feld fast vollständig den Bildern. Ergänzt um knappe und informative Bildtexte dokumentieren die eindrucksvollen und teils unveröffentlichten Fotos in den folgenden Kapiteln die Steeler Eisenbahnstrecken, das bereits 1932 geschlossene Bw Steele Hbf sowie die verschiedenen Werksanschlüsse. Zusätzlich erleichtert eine beigefügte Faltkarte die Orientierung.

Fazit: Auch für Ortsfremde eine fesselnde Lektüre

Baustein-Bahn

Charles Pritchett: Lego-Eisenbahnmodelle. 7 Anleitungen für Lokomotiven und Waggons. Dpunkt Verlag, Heidelberg 2021. ISBN: 978-3-86490-804-0, broschiert, 200 Seiten, ca. 300 Farbbabb.; Preis: 24,90 Euro.



Dass vorbildgetreuer Eisenbahn-Modellbau auch mit Legosteinen möglich ist, beweist nicht zuletzt der ebenfalls im „dpunkt“-Verlag erschienene Band „Lego Eisenbahn“ von Holger Matthes (siehe MEB 11/19), der eine umfassende und systematische Einführung in die Bastelei mit den bunten Noppensteinen liefert.

Charles Pritchett beschränkt sich dagegen auf das Wesentliche: In einer kurzen Einführung gibt es nützliche Tipps zur Beschaffung von Teilen, dann liefert der leidenschaftliche Lego-Modellbauer in sieben Kapiteln detaillierte Anleitungen zum Bau verschiedener Güterwagen und eines Personenwagens. Das Highlight des Buchs stellt die mächtige EMD FL9 dar. Gemeinsam mit dem Standardwerk von Holger Matthes ist das Buch der ideale Leitfaden zum Aufbau eines eigenen Lego-Fuhrparks.

Fazit: Die andere Art des Eisenbahnmodellbaus

E-Loks am Brenner

Markus Inderst: Die Brennerbahn. Seit mehr als 150 Jahren die niedrigste Alpenquerung. Podszun Verlag, Brilon 2020. ISBN 978-3-86133-943-4, gebunden, 160 Seiten, zirka 340 Farb- und 38 Sw-Abb.; Preis: 29,90 Euro.



Während die Arbeiten am Brennerbasistunnel (BBT) langsam voranschreiten, passieren jeden Tag rund 80 Züge die Alpenquerung zwischen Innsbruck und Bozen. Markus Inderst setzt dem 1867 eröffneten technischen Meisterwerk ein eigenes Denkmal: Zwar gewährt der Autor auch einen kritischen Ausblick auf das BBT-Projekt, doch der Schwerpunkt des Bandes liegt auf der Vielfalt der E-Lok-Baureihen die hier unterwegs waren und sind. So verzichtet selbst die Einführung auf Aufnahmen aus der Gründerzeit; stattdessen liefern sich Klassiker wie die FS-Baureihen E.636 oder E.652 und die ÖBB-Baureihen 1216 oder 1044 ein Schaulaufen. Die Landschaft spielt dabei eine eher untergeordnete Rolle. Mit seinem dokumentarischen Charakter richtet sich das Buch in erster Linie an die Statistiker unter den Eisenbahnfreunden.

Fazit: Dokumentation für Baureihen-Spezialisten

Alte Bahnen im Nordwesten

Ludger Kenning: Von Ostfriesland bis nach Hannover. Verlag Kenning, Nordhorn 2020. ISBN 978-3-944390-20-8, gebunden, 240 Seiten, 160 Farb- und 362 Sw-Abb.; Preis: 49,95 Euro.



Die „Erinnerungen an die Straßen- und Privatbahnen“, so der Untertitel der Neuerscheinung, stammen größtenteils aus der Kamera des passionierten Fotografen Reinhard Todt. Bereits im ersten Band „Von Nordfriesland bis in die Lüneburger Heide“ (VGB/Kenning 2020) glänzten dessen mit Hingabe fotografierte, technisch hochwertige Aufnahmen. Viel Mühe steckte der Autor und Verleger wie gewohnt in die Aufbereitung der historischen Vorlagen. Das ehrenwerte Ansinnen, die Glanzzeit des Schienenverkehrs in

besten Weise auch für unsere Nachfahren zu bewahren, wird auch im sorgfältig zusammengestellten zweiten Band, der mit zahlreichen Fotos aus Todts persönlichem Umfeld ergänzt wurde, deutlich. Das Versprechen einer literarischen Zeitreise gelingt nicht zuletzt aufgrund zahlreicher Fotografien, welche das damalige Umfeld und die Protagonisten einer jeden Szene nicht, wie in der Eisenbahnfotografie üblich, ausschlossen. Doch auch manches Fahrzeugportrait findet sich im Buch, und die von Kenning verfassten Begleittexte umreißen fundiert und schnörkellos die Historie von Triebwagen, Lokomotiven und Wagen sowie der rund drei Dutzend vorgestellten Bahnen. Die vereinzelt etwas schwächelnde Farbwiedergabe schmälert den hervorragenden Gesamteindruck keinesfalls. Das Buch macht wohl jeden zum Kleinbahnfreund.

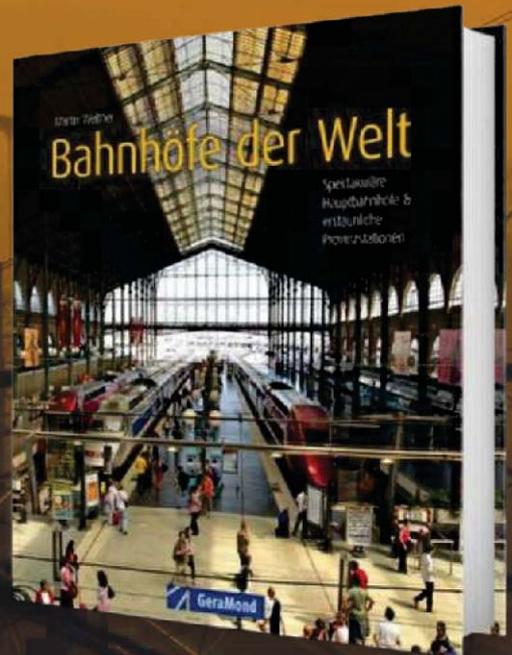
Fazit: Zeitreise auf Schienen, wie sie kaum besser sein könnte

Sehnsuchtsort Bahnhof

©Andy - stock.adobe.com

192 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-083-7
€ [D] 39,99

Seit 1826 im nordenglischen Darlington der erste Bahnhof der Welt eröffnet wurde, hat sich viel getan in der Welt der Eisenbahn. Entsprechend vielfältig sind die Empfangsgebäude: Die Spannweite reicht von den »Kathedralen der industriellen Revolution« (G. K. Chesterton) bis zu romantischen Nebenbahn-Stationen. Alle üben sie einen großen Reiz auf die Menschen aus: Sie signalisieren die Aussicht auf Flucht vor dem Alltag, ferne Ziele ...Kommen Sie mit auf eine faszinierende Tour durch die Bahnhöfe auf fünf Kontinenten. – Mit vielen Luftbildern



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

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



AKTION erster Klasse!

Gültig solange Vorrat reicht!

BRAWA HO IV DB = 149,4 mm **54,99**
statt 74,90

Brawa Behältertraggwagen LB5589 „AVIA“ der DB

- Aufbau mit 5 Behältern
- Dreipunktlagerung
- Detailgetreue Umsetzung
- Kurzkupplungskinematik nach NEM
- Feinste Bedruckung und Lackierung

BRAWA HO III DB = 175,7 mm Plus 22 **339,99**
statt 479,90

Brawa HO Elektro-Lokomotive BR E 44

- Fein detailliertes Fahrwerk
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- LED Beleuchtung
- Vorbildgerechte, mehrteilige Dachausrüstung

Modell 43404 als Gleichstromvariante Digital mit diversen Soundfunktionen Inklusive Energiespeicher zur Pufferung von Sound, Motor und Licht

Modell 43404 als Gleichstromvariante Analog **219,99**
statt 314,90

BRAWA HO III DB = 306 mm **89,99**
statt 134,90

Brawa HO Personenwagen B3YGE als 2er Set 46306, 2x Kl. 2 Wagen oder Brawa HO Personenwagen AB3YGE und B3YGE als 2er Set 46307, 1x Kl. 1, 1x Kl. 2 Wagen

- Feinste Nachbildungen orientiert am Vorbild
- Kurzkupplungskinematik
- Mehrteilige Inneneinrichtung, mehrfarbig lackiert

CARSON **79,99**
statt 99,99

Carson High-Tech RC MB-Unimog U406 Camouflage im Maßstab 1:87

- LED Beleuchtung vorne und hinten
- Schnelladen über Sender, Fahrzeit bis 35 min.
- 100% „Ready To Run“ Komplett Sets
- Sehr kleiner Wendekreis
- Detaillierte Lackierung und Bedruckung
- Voll proportionale 2,4 GHz Fernsteuerung

BUSCH HO **29,99**
statt 49,99

Busch HO Reitplatz 1041

- Bausatz nach einem sächsischen Vorbild
- Gebäude als Holzkonstruktion
- Alle Holzteile bereits farbig coloriert

BUSCH HO **24,99**
statt 39,99

Busch HO Tierheim 1671

- Bausatz für ein kompaktes Tierheim
- 3 Gebäude in einem Set
- Fertig colorierte Teile
- Filigrane Darstellung

herpa **Porsche 911 Carrera 2 Coupe** **Porsche 911 Turbo** **BMW Z1 Roadster** **VW Passat Variant** **je 9,99**
statt 13,95

Hochwertige Herpa Autominiaturmodelle

- Maßstab 1:87
- Besonders originalgetreu
- Exakte Verkleinerungsmaßstäbe

SONDERANGEBOTE April/Mai 2021 Nur in den teilnehmenden EUROTRAIN-Fachgeschäften. Solange Vorrat reicht.

idee+spiel ist ein Spielwaren- und Modellhobby-Fachhändler-Verband mit über 600 kompetenten Geschäften. Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr www.ideeundspiel.com

Nach 20 Jahren ohne Personenverkehr herrscht in Tröglitz immer noch reger Betrieb. Nach einem Brückenneubau endet dort der farbenfrohe Umleiterverkehr durch die Press.

Dieseln im Dreiländereck

Die Ortschaft Tröglitz im sachsen-anhaltinischen Burgenlandkreis liegt an der Strecke Zeitz – Altenburg. Diese rund 25 Kilometer lange Verbindung wurde 1872 noch unter der Regie der privaten Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft eröffnet. 1896 ging die Linie an die Sächsischen Staatseisenbahnen über. Eine zweite, rund 4,8 Kilometer lange Strecke sorgte zwischen 1913 und 2009 für eine direkte Verbindung zum

Zeitzer Güterbahnhof. Der Güterverkehr, insbesondere der Transport von Braunkohle, spielte von Beginn an auf beiden Strecken eine große Rolle.

Ein Hochwasserschaden brachte die Rettung

Als die DBAG im Jahr 2002 den zuletzt noch mit Triebwagen der Baureihe 642 durchgeführten Personenverkehr ein-

stellte hatte, schien das Schicksal der Strecke Zeitz – Altenburg besiegelt. Die Stilllegung des Teilabschnitts zwischen Tröglitz und Meuselwitz wurde im Dezember 2012 genehmigt. Lediglich der gut vier Kilometer lange Abschnitt zwischen Zeitz und Tröglitz wurde weiter bedient, um die Unternehmen im Chemie- und Industriepark Zeitz über den Anschluss Tröglitz zu versorgen. Die Bayerische Regionaleisenbahn (BRE) pachtete die Strecke und übernahm auch die Betriebsführung.

Ausgerechnet das Hochwasser im Juni 2013 verhinderte für einige Jahre das Endgültige Aus für den östlichen Abschnitt Tröglitz – Meuselwitz: Die Fluten zerstörten die Pfeiler der Brücke über die Aue der Weißen Elster, die Strecke Zeitz – Tröglitz war nicht mehr passierbar. Während sich die BRE nach langen Formalitäten ab 2018 dem Wiederaufbau der Brücke widmen konnte, rollte der Güterverkehr seither über den eigentlich stillgelegten östlichen Streckenteil im Dreiländereck zwischen Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt.

Mein Interesse an den interessanten Umleiterverkehren in Tröglitz wurde Mitte

Das Highlight während der letzten Betriebstage der Press in Tröglitz war der Einsatz von 118757, hier am 25. Februar 2021 bei der Durchfahrt in Rositz. Nach wenigen Kilometern wird der Zug Altenburg erreichen.



des vergangenen Jahres geweckt, als abzu-
sehen war, dass der Brückenneubau über
die Weiße Elster in einigen Monaten in
Betrieb gehen würde. Dabei erfuhr ich,
welche Firmen in die Transporte von und
nach Tröglitz eingebunden sind. Da der
Verkehr auf der Umleiterstrecke von Alten-
burg nach Tröglitz über Meuselwitz nur aus
Rangierfahrten besteht, gab und gibt es
dort keine Zugnummern.

Einen großen Anteil der Transporte stel-
len die Phenolzüge aus Gladbeck nach
Tröglitz. Die Leistungen werden von der
Bocholter Eisenbahn Gesellschaft (BEG)
gefahren, meist mit Northrail-Mietloks des
Typs MaKG 1206 (Baureihe 275). Während
der Zeit des Umleiterverkehrs über Alten-
burg nach Tröglitz war die Press im Auftrag
der BEG für die Zugförderung auf diesem
eigentlich bereits stillgelegten Abschnitt
zuständig. Dabei sorgte das Unternehmen
zur Freude vieler Eisenbahnfreunde für ei-
ne große Lok-Vielfalt: Zum Einsatz kamen
neben den Baureihen 204, 293 und 218
auch die V180. Bei den eingesetzten Ma-
schinen handelte es sich in der Regel um
293 023, 204 271 und 354, 112 565,
218 055 (218 458) sowie 118 757.

Die Züge aus Gladbeck kamen jeweils
montags und donnerstags in Altenburg an.
Dort übernahmen Lokomotiven der Press
die Weiterbeförderung nach Tröglitz.
Dienstags und freitags stand der Leerwa-



294820 brachte am 1. März 2021 den
53329 von Tröglitz zurück nach Zeitz. Dies
war bereits der dritte Zug, der am Eröff-
nungstag die sanierte Brücke überquerte.

genverkehr auf dem Plan. Während der
Baizeit zwischen Zeitz und Tröglitz blieben
die Press-Loks meist über Nacht in Tröglitz

Triebfahrzeugvielfalt während der Umleitung

stehen, um am Folgetag den Leerzug nach
Altenburg zu bespannen. So kam es auch
immer wieder zu Begegnungen mit den
Lokomotiven der InfraLeuna. Auch dieses
EVU setzt Lokomotiven der Baureihe 275
ein. Die InfraLeuna transportiert Ammon-



Die alte Flutbrücke über die Weiße Elster
wurde während des extremen Hochwas-
sers am 5. Juni 2013 zerstört.

275 013 der InfraLeuna (IL210) war am 4. Februar 2021 mit
einem Leerzug zurück nach Altenburg unterwegs. Gerade
passiert der Zug in Meuselwitz das ehemalige Stellwerk.





261 048 von DB Cargo transportiert regelmäßig Phenol und Altöl nach Tröglitz. Am 19. Februar 2021 hat die Maschine des Typs Voith Gravita einen Leerzug am Haken. Auf dem Weg nach Altenburg passiert sie das ehemalige Stellwerk W2 in Tröglitz.

Meist blieben die Lokomotiven der Press über Nacht in Tröglitz, um am Folgetag den Leerzug nach Altenburg zu bespannen, so auch 218 055 am 28. Januar 2021.

Dabei kam es zur Begegnung mit 275 110 der InfraLeuna (IL 110). Das EVU transportiert Ammoniak nach Tröglitz.

iak nach Tröglitz, eine Leergarnitur geht im Tausch direkt zurück nach Leuna. In diesem bunten Reigen mischt auch DB Cargo mit. Während der Umleitung kamen regelmäßig Lokomotiven der Baureihe 261 (Voith Gravita) aus Zwickau nach Tröglitz.

Nach der Wiedereröffnung übernimmt DB Cargo

Seit der Wiedereröffnung des Streckenabschnitts über die Brücke über die Weiße Elster am 1. März 2021 fährt DB Cargo mit Loks der Baureihe 294 wieder direkt über Zeitz nach Tröglitz. Die Einsätze der Press im Phenolverkehr zwischen Altenburg und Tröglitz endeten am 5. März 2021. Die BEG wird Tröglitz nun wieder mit ihren eigenen MaK-Loks bedienen. □ *H. Sangmeister*



FOTOS: HELMUT SANGMEISTER

Im April 2020 rangiert 293 023 der Press in Tröglitz den Leerzug aus dem Werk an den Bahnsteig. Dort wird der Zug für die Weiterfahrt vorbereitet.





n:

Mit ROCO nach Bella Italia!

Der „Roland“, sein Name leitet sich vom Wahrzeichen der Stadt Bremen ab, verkehrte er doch anfangs als Fernschnellzug auf der Strecke Bremen–Frankfurt. Der TEE Roland entstand zum Sommerfahrplan 1969 durch die Hochstufung des F 46/47, der bisher Basel SBB erreichte, ab diesen Zeitpunkt allerdings bis Mailand verlängert wurde. Mit 1.183,7 km hatte er eine der längsten Laufstrecken unter allen TEE-Zügen der damaligen Zeit. Holen auch Sie sich das Reisegefühl von damals auf die H0-Schienen!

Elektrolok 103 109-5, DB



70212	=	
70213	=	🔊
78213	~	🔊

Elektrolok Re 4/4ⁿ 11251, SBB



71405	=	
71406	=	🔊
79406	~	🔊

Elektrolok E.444.032, FS



70890	=	
70891	=	🔊
78891	~	🔊

Set 1: TEE 74/75 „Roland“, DB



74072	=	
-------	---	--

Set 2: TEE 74/75 „Roland“, DB



74073	=	
-------	---	--

Set 3: TEE 74/75 „Roland“, DB



74074	=	
-------	---	--

Weitere Informationen auch bei Ihren Vertriebspartnern

Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren e-shops www.roco.cc. Sie sind nur wenige Klicks von Ihrem Wunschmodell entfernt!

Hier geht es zu mehr Modellen



www.roco.cc



FOTO: STEFAN HOECKER

Mit einem Bauzug am Haken überquert V100-BUG-04 am 21. April 2020 soeben die Hochfelder Brücke in Duisburg-Hochfeld.

Mit der V 100-Familie nahm bei der DR nicht nur der Abschied von der Dampftraktion Fahrt auf, die Universalloks wurden auch zum Exportschlager. Über 30 Jahre nach der Wende stehen noch rund 300 Maschinen im Einsatz – die meisten bei privaten EVU.

Teil I Begehrte Alleskönner

AHG Industry GmbH: Das auf Transportdienstleistungen für Energieerzeuger spezialisierte Unternehmen aus Cottbus betreibt mit den beiden Loks AHG 01 (110 098) und 04 (110 067) zwei DR-V100. Die blau lackierten Loks tragen einen weißen Zierstreifen, der an das frühere DR-Schema erinnert.

Alstom: Seit 2000 unterzog der französische Schienenfahrzeugbauer in seinem



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

2019 übernahm die Lausitz Energie Bergbau AG (LEAG) 293 505 von Alstom. Die Lok trägt noch die Grundfarben der Press.



FOTO: ALEXANDER BAUER

Am 30. Juni 2018 war Lok 44 der Augsburger Localbahn gemeinsam mit einer Northrail-MaKG1206 bei Peißenberg unterwegs.

Werk Stendal rund 260 DR-V100 einem Modernisierungsprogramm. Gut 50 Maschinen wurden nach dem Einbau eines 1385 kW starken MTU-Motors zur Baureihe 203 umgezeichnet. Mit Einführung der Alstom H3 lief das Programm 2016 aus. Aktuell sind noch elf V100 im Bestand von Alstom. 1001 007 (110 074), 1001 010 (110 286) und 1001 011 (110 293) sind als Werksloks an Stadler Pankow vermietet. 1001 009 (110 291) fährt als Rangierlok für DB Regio in Halle (Saale). 202 746 ist für das „Hansetische Bahn Contor“ aus Hamburg unterwegs, 203 786 für Willke Logistics aus Ludwigslust. Je zwei Maschinen mieteten die KGT Gleis- und Tiefbau (203 738 und 737) und die SWT Stahlwerke Thüringen (203 383 und 405). 203 701 ist nach Fristablauf abgestellt.

AMEH: Die sechs Loks der ArcelorMittel Eisenhüttenstadt durchliefen in verschiedenen Werkstätten das Umbauprogramm zur Baureihe 293. Hinter den AMEH Trans-Loks 60 bis 65 (293 060 bis 065) verbergen sich die Spenderloks 110 890, Leuna 135, VEB Eisenhüttenstadt 62, 110 618 sowie VEB Eisenhüttenstadt 64 und 65.

AL: Ebenfalls sechs Maschinen stehen aktuell in Diensten der Augsburger Localbahn (AL). Auch diese Maschinen durchliefen das Umbauprogramm zur Baureihe 293. Hinter AL 41 bis 46 verstecken sich 110 828, 884, 891 und 908 sowie die früheren Werksloks Leuna 134 und 131.

Bayernhafen: Seit 2011 fährt die frühere BASF-Werkslok 293 515 für die Bayernhafen GmbH Aschaffenburg. 2014 kam die gemietete Schwesterlok 293 514 hinzu.

BBL: Sieben Maschinen sind im orangefarbenen Kleid des Bauzugspezialisten aus



FOTO: JOHANNES M. CONRAD

BBL 08 (110 324/203 121) brachte am 8. April 2020 einen leeren Schotterzug als DGS 69605 von Moers nach Kirchhain. Die Aufnahme gelang in Dillenburg an der Dillstrecke.

Hannover unterwegs. Die Maschinen sind als BBL 06 (110 645), 07 (110 385), 08 (110 324), 09 (110 610), 11 (110 523), 12 (110 496) und 25 (110 443) beschriftet. Alle Loks waren Teil des Alstom-Umbauprogramms zur Baureihe 203.1.

BCG: Die Ex-Ilmebahn-Lok V100 02 gehört heute der BCG Officeconsult aus Finsterwalde. Die Maschine ist im historischen DR-Kleid als 112 302 beschriftet für den Lausitzer Dampfklub in Fahrt.

BUG: Fünf DR-V100 gehören derzeit zum Bestand der BUG Vermietungsgesellschaft aus dem brandenburgischen Hoppegarten. Mit 203-BUG-05 (110 804) und 203-BUG-06 (110 433) stammen zwei Loks aus den Beständen der HVLE. Während 203-BUG-05 noch ihre früheren HVLE-Farben trägt, ist die Schwesterlok bereits im grasgrünen BUG-Kleid unterwegs. In der schicken grün-blauen Lackierung präsentieren sich daneben V100-BUG-02 (202 501), -03 (110 520) und -04 (110 240).

Captrain: Sieben DR-V100 sind unter dem Dach der Captrain-Holding beheimatet. Während die Loks 101 bis 104 (110 368, 369, 777 und 775) im Besitz der ITL aus Dresden sind, gehört 203 163 (110 613)

zwar Captrain, wird aber durch die ITL genutzt. Daneben tragen V 141 („Eisenhüttenstadt 63“) und V 142 (110 864) die grauegrüne Captrain-Lackierung.

CLR: Neben zahlreichen anderen DR-Diesellokklassikern gehören auch zwei V100 zur Flotte der Cargo Logistik Rail-Service aus Barleben. 202 327 und 484 (110 327 und 484) tragen ihr historisches purpurrotes Kleid aus DR-Zeiten.

D&D: Fünf Maschinen fahren für die D&D Eisenbahngesellschaft aus Hagenow in Mecklenburg-Vorpommern. Sie sind als 1401 bis 1404 (110 319, 387 und 735) sowie als 1701 und 1702 (110 351 und 602) eingenummert. Alle Loks tragen ein weißes Farbkleid mit blauen Zierstreifen.

Dampfloswerk Meiningen: Zuverlässig versieht 202 563 ihre Dienste als Werkslok. Dabei steht die 1973 gebaute Maschine aber meist im Schatten der zu überführenden Dampflokomotiven.

DBAG: Weniger als 50 Maschinen stehen aktuell in den Büchern des Staatskonzerns. Den größten Anteil stellen die momentan 25 Maschinen der Baureihe 298. Nach Abgängen sind noch 298 303, 207, 308, 319, 312, 313, 316 bis 331, 334, 336 und



FOTO: BERND KELLER

293 515 rangiert für die Bayernhafen GmbH in Aschaffenburg Hafen. Im Hintergrund ist am 5. Mai 2019 die Press-Lok 140 047 zu sehen.



FOTO: THOMAS LEY

Am 13. März 2020 brachten 202 241 und 459 der HTB einen Leerzug von Eisenach nach Bad Salzungen, hier bei Oberrohn.



293 901 (V141) entstand Mitte der 1990er-Jahre im Rahmen des BR 293-Umbauprogramms von ABB auf Basis der 1983 an das VEB Bandstahlkombinat „Hermann Matern“ gelieferten Werkslok 63. Am 23. Dezember 2019 brachte sie den Leerzug 95403 von Könitz nach Ammendorf, hier durch Schkortleben kurz vor Großkorbetha.

337 im Nordosten der Republik für DB Cargo unterwegs (siehe MEB 2/21). Die Maschinen wurden zwischen 1981 und 1983 als Baureihe 111 an die DR geliefert.

Ein respektable Bestand von 15 Maschinen ist für DB Netz unterwegs. In den auffälligen gelben Hausfarben erstrahlen 203 301 bis 303 und 305 bis 316. Als Basis für die Modernisierungen dienten 101 675, 555, 679, 280, 752, 685, 791, 384, 334, 169, 832, 751, 625 und 672.

Mit 203 304 (110 416) sowie 293 007 bis 011 (110 967, 966, 965, 964 und 968) fahren ferner sechs Maschinen für die DB Bahnbau-Gruppe.

Duisport: Drei Loks erledigen im größten Binnenhafen Europas für „duisport rail“ Rangieraufgaben: Neben den beiden eigenen Loks 202 001 und 203 004 (110 778 und 796) ist dies die EAH-Leihlok 293 516.

EAH: Beide Loks der Eisenbahn Anlagen Handel GmbH aus Duisburg sind aktuell

vermietet: 293 514 (110 812) an die Bayernhafen GmbH und 293 516 an Duisport Rail.

EB: Mit EB 20 (110 889) und EB 22 (293 025) sind zwei hellgrün lackierte Maschinen bei der Erfurter Bahn (EB) für Ran-

gier- und Werkstattfahrten sowie vor gelegentlichen Güterzugleistungen im Einsatz.

EBS: Drei V 100 runden die DR-Diesellokflotte der Erfurter Bahnservice GmbH (EBS) ab. Während die frühere Bernburger



FOTO: MARKUS BEHRLA

Einzig die 25 Maschinen der Baureihe 298 tragen das verkehrsrote DBAG-Kleid. Die übrigen DBAG-Loks der V100-Familie sind in Gelb unterwegs, so auch 203 302 und 306.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Die Meinger 202 563 brachte am 6. November 2014 die 50 2988 der Blumberger DSB für Reparaturarbeiten nach Thüringen.

FOTO: ROLAND WIRTZ



Lok 1402 der D&D Eisenbahngesellschaft (203 208) war am 11. Juli 2020 in Recklinghausen Süd vor einem Bauzug zu beobachten.

FOTO: MARTIN NEUBERT



Im Frühjahr 2018 warb die EBS mit einem eigenwirtschaftlichen „Lückenfüller“ für mehr Nahverkehr auf der Pfefferminzbahn.

Werkslok „WL1“ heute als 204 900 in historischem, purpurroten DR-Kleid mit der Anschrift „110 001“ unterwegs ist, tragen 202 597 und 738 die schwarzen Hausfarben der Erfurter.

EEB: Das Unternehmen aus Meppen hat zwei V 100 der EVB angemietet.

EGP: 202 547 war zuletzt an die Private Car Train GmbH aus Wolnzach vermietet.

EHB: Lok „Haba 8“ (110 562) der EHB Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft Osnabrück ist an die Mindener Kreisbahn vermietet. Auch diese Lok durchlief das 203.1-Modernisierungsprogramm.

EVV: Aktuell sind noch vier DR-V100 im Bestand der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVW). Während 202 725 und 753 an die Emsländische Eisenbahn (EEB) vermietet sind und 203 102 (110 768) wegen Fristablaufs abgestellt wurde, zählt derzeit alleine 203 103 (110 827) zum Einsatzbestand der EVB.

EWL: Die European Wagon Lease Asset GmbH aus Hamburg besitzt zwei Ost-V 100. 202 535 und 203 007 (110 718) tragen ein hellgraues Farbleid. Die Loks erledigen für verschiedene Auftraggeber Rangierfahrten in und um Hamburg.

Fels: Eine V 100 erbringt Rangierfahrten und Übergaben für den Baustoffhersteller Fels-Werke. Die Lok ist im Werk Rübeland beheimatet.

HEIN: 293 902 der Heinrichsmeyer Eisenbahndienstleistungen aus Trier hört auf den hübschen Namen „Gertrud“. Die Lok ist langfristig an die ebenfalls in Trier beheimatete Saar Mosel Rail (SMR) vermietet.

Hermann Bettels GmbH: Das Unternehmen aus Hildesheim übernahm im Dezember 2020 von der Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg 203 147

(110 357) und 203 318 (110 318). Die Loks waren zuletzt im dunkelgrünen Design des Energiedienstleisters Enercon unterwegs.

HGB: Eine gewisse Farbvielfalt kennzeichnet die vier V 100 der Hessischen Güterbahn: Während V 100.02 (293 006) und V 100.03 (110 488) in einem schlichten ro-

ten Kleid durch die Lande ziehen, spendierte man V 100.01 (203 211/110 573) und V 100.04 (110 374) zusätzlich zwei weiße Zierstreifen.

HTB: Alle drei V 100 der Hörsetalbahn sind in historischen DR-Farben lackiert. Aktuell fahren 110 108 (201 108), 202 241 und



FOTO: PARTICK WELAND

Zwei V100 der HVLE posierten am 24. April 2019 im Abendlicht. Die führende V160.03 wurde zwischenzeitlich an die BUG abgegeben. Dort fährt sie als 203-BUG-06.



FOTO: MARKUS BEHRIA

Bestens gepflegt präsentierte sich V100.04 der HGB (202 374) am 14. März 2014 bei Hamm-Neustadt. Den Schwesterloks V100.02 und 03 spendierte man keine Bauchbinden.

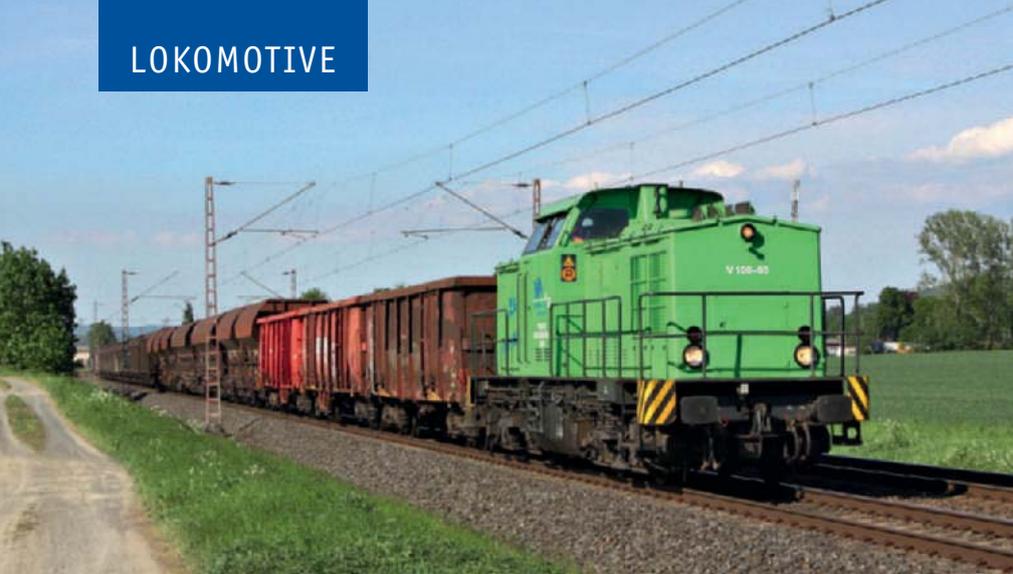


FOTO: JENS MITTWOCH

202 655 (hier am 17. Mai 2017 bei Nörten-Hardenberg) kam im Januar 2016 zur Ilmebahn nach Einbeck. Sie löste dort 202 302 ab, die an die BGC aus Finsterwalde ging.



FOTO: SASCHA DUWE

Seit Mai 2017 fährt 202 364 für Lok-Ost. Einer ihrer ersten Einsätze war am 28. Mai die Überführung einiger Reisezugwagen von Staßfurt nach Leipzig-Plagwitz (hier bei Zitzschen).

459 für das Unternehmen aus Eisenach. Die von der HGB übernommene 202 726 ist aktuell wegen Fristablaufs abgestellt.

HVLE: Sechs Maschinen zählen zur Flotte der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) aus

Berlin-Spandau. Die Loks tragen die Nummern V 160.04, 05, 06, 07, 08 und 10. Dahinter verbergen sich die Maschinen 203 109 / 110 814, 203 143 / 110 814, 293 144 / 110 831, 203 150 / 110 342,



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

MEG 106 (110 696) eilte am 18. Dezember 2018 einem defekten S-Bahn-Triebzug des Typs Talent 2 zu Hilfe. Anschließend schleppte die Lok den Havaristen in die Werkstatt.

203 142 / 110 806). V160.3 und 9 sind langfristig an die BUG vermietet.

Ilmebahn: 202 655 befördert seit 2016 als V 100-03 in einer ansprechenden grasgrünen Lackierung Güterzüge für die Ilmebahn aus Einbeck.

ITB: Auch die Industrietransportgesellschaft Brandenburg (ITB) möchte nicht auf die Dienste der DR-V 100 verzichten. Die Loks 1151 (110 242) und 1152 (110 430) kamen aus Beständen der CFL aus Luxemburg zur Flotte. Daneben ist auch 201 742 in der weißen ITB-Livree mit doppelten hellblauen Zierstreifen unterwegs.

ITL: Das Dresdner Unternehmen ist Teil der Captrain-Holding. Entsprechend sind 202 960, 203 163 und 293.02 (293 513) in Captrain-Farben unterwegs. 293.01 (293 512) trägt dagegen ein neutrales hellgrünes Farbleid samt ITL-Logo.

JUV: Jaeger Umwelt + Verkehr, ein Tochterunternehmen der auf Baudienstleistungen spezialisierten Jaeger-Gruppe, betreibt seit 2016 mit 203 442 (203 154) eine ansprechend lackierte DR-V 100.

LEAG: Eine große V 100-Flotte ist für die Lausitz Energie Bergbau AG (LEAG) mit Sitz in Cottbus unterwegs. Während 110-02, -04 und -05 bereits vor der Wende als Werksloks im Einsatz waren, ergänzten 110-03, -07, -08, -09, -11 und -12 (110 146, 138, 131, 159, 121, 148 und 117) im Sommer 1990 die Flotte der frisch privatisierten Lausitzer Braunkohle AG. Nach der Jahrtausendwende erweiterten noch 203-01, -02 und -03 (110 810, 582 und 548) den Bestand. Zuletzt stieß 293 505 (110 388) im Jahr 2019 zur Flotte. Das bisherige grün-gelbe Farbleid wird aktuell durch ein frisches Hellblau ersetzt.

Leonhard Weiß: Das bekannte Bauunternehmen aus dem schwäbischen Göppingen greift regelmäßig auf die Dienste einer eigenen V 100 zurück. 203.001 (203 231 / 110 390) trägt gelben Lack mit hellblauer Bauchbinde.

LOCON: Eine auffällige orangefarbene Lackierung kennzeichnet die Maschinen der LOCON Logistik & Consulting mit Sitz in Berlin. Nachdem Locon 201 und 202 (110 211 und 222) wegen Fristablaufs abgestellt sind, besteht die aktive Flotte des Unternehmens noch aus Locon 203, 209, 211, 212, 217, 218, 219 und 220 (110 373 und 878, 293 502 und 503, 203 123 / 110 376, 203 124 / 110 719, 203 164 / 110 559 und 203 614 / 110 615).

Lok-Ost: Bestens gepflegt und in historischem DR-Gewand präsentieren sich die Maschinen von Lokführerdienstleistungen Olof Stille aus Staßfurt. Die Flotte besteht aus 112 364 (202 364) und 298 135.

MaS: Eine vorbildlich restaurierte V 100 steht in Diensten der MaS Bahnconsult aus Leipzig. 202 481 ist mit historischen Anschriften als 112 481 unterwegs.

MEG: Anders als die sonst verkehrsrot lackierten Loks der DBAG-Tochter sind die 15 Maschinen der V100-Familie in auffälligem Gelb gehalten. Hinter der MEG-eigenen Nummerierung in MEG 101, 102, 105, 106, 111 bis 115, 122 bis 126 und 128 verbergen sich die Loks mit den ursprünglichen Bezeichnungen 110 625, 406, 716, 696, 102, 052, 088 und 151 sowie 111 001, 110 044, 048, 094, 047, 290 und 046.

MHG: Die wohl derzeit älteste aktive V 100 ist die 1964 als V 100 004 gebaute MHG 1 (201 004) der Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH.

Mibrag: Die Loks 16670 und 17853 dienen seit ihrer Auslieferung 1981 und 1982 als Werksloks. Heute gehören sie der Mit-



FOTO: FELIX SERAPHIN

Zur Feier der Inbetriebnahme von 112 481 veranstaltete MaS Bahnconsult am 27. Juni 2020 eine Sonderfahrt von Leipzig über die Muldentalbahn in die Sächsische Schweiz.

teldeutschen Braunkohlengesellschaft mit Sitz in Zeitz.

NRS: Zwei Loks aus Beständen der MWB fahren seit 2012 für die Nordic Rail Service (NRS) aus Lübeck. V 100 004 (203 106/110 849) und 005 (203 107/110 509) tra-

gen eine blau-graue Lackierung, die noch an die Farben des früheren Eigners erinnert.

OTDTL: Im roten Farbleid erledigt 293 016 für Oiltanking Deutschland Rangierarbeiten im Tanklager Gera. Geliefert wurde sie 1981 an die polnische OKD. □ ke

Die technische Revolution des 19. Jahrhunderts Die Geschichte der Eisenbahn

Sensationell – nur für kurze Zeit als 24-teiliges Komplett-Set erhältlich



Gemeinsame Rückseite

Mit reinstem
Feingold
(999/1.000)
veredelt!

0800 / 90 70 50 42
Rufen Sie uns gleich kostenlos an!

★ **IHRE DATEN:**
Reservierungs-Nr.: **91Q-01**

**Große Nachfrage erwartet.
Jetzt bestellen!**

Rufen Sie uns an und bestellen Sie – **PORTOFREI** – das 24-teilige Komplett-Set „Geschichte der Eisenbahn“ (Art.-Nr. 195-453-0) zu 10 monatlichen, zinsfreien Teilzahlungen à 19,95 € oder zum einmaligen Komplett-Preis von 199,50 € (regulärer Verkaufspreis 958,- €)

Sie gehen **GARANTIERT** keine weiteren Verpflichtungen ein und dürfen das Wein-Set in jedem Fall behalten! Sie erhalten das Komplett-Set mit 60-tägigem Rückgaberecht.

Mit meiner Bestellung willige ich ein, weitere interessante Angebote und Informationen des Bayerischen Münzkontors zu erhalten. Sollten Sie keine Werbung wünschen, können Sie der Verwendung Ihrer Daten zu Werbezwecken jederzeit per Nachricht in Textform an Bayerisches Münzkontor, Kundenservice, 63735 Aschaffenburg oder per Email (kundenbetreuung@muenzkontor.de) widersprechen.

Um Ihnen Informationen und Angebote von uns und anderen Unternehmen zuzusenden, verarbeiten wir auf Grundlage von Art. 6 Abs. 1 f DSGVO, auch mit Hilfe von Dienstleistern Ihre Daten. Weitere Informationen können Sie unserer Datenschutzerklärung entnehmen, die Sie jederzeit auf www.muenzkontor.de abrufen oder bei uns anfordern können. Sie können der Verwendung Ihrer Daten zu Werbezwecken jederzeit widersprechen. Kurze Nachricht an Bayerisches Münzkontor, Kundenservice, 63735 Aschaffenburg genügt.

10 Teilzahlungen
à 19,95 €!
(statt regulär 958,- €)
PORTOFREI!

- Edel vergoldet, mit aufwendiger Farbauflage
- Streng limitiert auf weltweit nur 9.999 Komplett-Editionen
- In höchster Münz-Prägequalität „Polierte Platte“
- Exklusiv nur beim **BAYERISCHEN MÜNZKONTOR®** erhältlich

Ein luxuriöses Münz-Album für Ihre Sammlung GRATIS

KEINE WEITEREN VERPFLICHTUNGEN!

Schnell und bequem per Telefon bestellen:
0800 / 90 70 50 42
(KOSTENFREI aus dem dt. Festnetz)
Rufen Sie uns gleich kostenlos an!
Jeder telefonische Besteller erhält eine praktische Wetterstation als Geschenk!

Über viele Jahre prägte die Baureihe 1044 das Bild der ÖBB. Noch heute ist sie unverzichtbar. Ihr gefälliges Aussehen, die weite Verbreitung, gepaart mit internationalen Einsätzen, machten sie bei Eisenbahnfreunden so beliebt.

Wie aus dem Ei gepellt zeigt sich 1044 265 am 21. März 1996 in Saalfelden. Das neue Piko-Modell (s. S. 84) repräsentiert zeitlich diese 1044-Ära.



Alpine Schönheit

Gerne erinnere ich mich an meine bisher einzige Fahrt im Führerstand einer 1044. Welche Lok es war, weiß ich nicht mehr, da es sich damals nur um die Rückfahrt von einem anderen Termin handelte. Am frühen Morgen des 8. August 2002 galt mein Interesse dem 4010, mit dem ich mich auf den Weg von Salzburg nach Graz machte. Der sich damals abzeichnende Rückzug der „Transalpin“-Züge sollte Titelgeschichte des MEB werden. Auf der Alpennordseite goss es an diesem Augusttag in Strömen. Wenige Tage später ist Sachsen überschwemmt und viele Regionen Öster-

reichs und Tschechiens werden ebenfalls vom Hochwasser heimgesucht.

Während meiner Reise jedoch strahlte südlich des Alpenhauptkamms in Graz die Sonne. Nach meiner Ankunft mit dem 4010 in der großartigen steiermärkischen

Landeshauptstadt hatte ich ein wenig Zeit vor meiner Rückfahrt nach Salzburg. Dabei kam ich mit dem Lokführer meines IC am Bahnsteig ins Gespräch und er lud mich ein, bei ihm auf dem Führerstand mitzufahren. Mein Lokführer war ein entspannter

Blick aus einer 1044 auf 1044 030. In den 80er- und 90er-Jahren war dies eine häufige Begegnung auf österreichischen Gleisen.





Auf den südlichen Gleisen der Haupthalle des Münchner Hbf waren 1044, wie 1044 219 am 7. April 1994, jahrelang Stammgäste.

erfahrener ÖBB-Mann. Dass er sich mit seiner gesunden Sommerbräune kurz vor der Pensionierung befand, wollte ich ihm kaum glauben. Er erzählte mir, dass er gerne Lokführer gewesen sei, sich aber dennoch auf den Ruhestand freue und vor allem auf mehr Zeit auf dem Tennisplatz.

Gemeinsam genossen wir die Fahrt bis Selzthal und weiter auf der Ennstalbahn, bis sich die Wolken verdichteten und der Regen wieder einsetzte. Während der Fahrt sprachen wir viel über die ÖBB und die

Eine unvergessene Fahrt von Graz nach Salzburg

zahlreichen Baureihen, die er schon bewegte. Die meiste Zeit verbrachte er inzwischen auf der 1044 und geriet dabei ein wenig ins Schwärmen, lobte das kommode Fahren, die vielen Annehmlichkeiten und dennoch das Gefühl zu haben, eine Lokomotive zu bewegen und keinen Computer zu befehlen.

Er führte mir die Zugkraft- und Geschwindigkeitsschieber vor und während wir die herrliche Landschaft bewunderten, erlebte ich, wie unsere 1044 sich selbstständig bis zur voreingestellten Geschwindigkeit vorstastete. Wenige Tage später hielten Hochwasserschlagzeilen Deutschland in Atem. Die vorgesehene 4010-Titelgeschichte des MEB wurde verschoben. Die Oktoberausgabe stand im Zeichen des Hochwassers.

Wegen dieser einmaligen Konstellation werde ich mich immer an diese Fahrten mit dem 4010 und der 1044 erinnern. Dabei zählte die 1044, der sogenannte Alpenstaubsauger, schon vor meiner Mitfahrt im August 2020 zu meinen Lieblingsloks. Während ich, wie so oft, als Jugendlicher durch den Münchner Hbf schlenderte und mir die Züge ansah, freute ich mich stets, in der Haupthalle auf der Seite des Holzkirchener Flügelbahnhofs eine 1044 zu entdecken.

Neu bei der 1044 war die Anordnung im Maschinenraum in sogenannter Möbelbauweise, die Ausbau und Wartung der jeweiligen Baugruppen erleichtert.

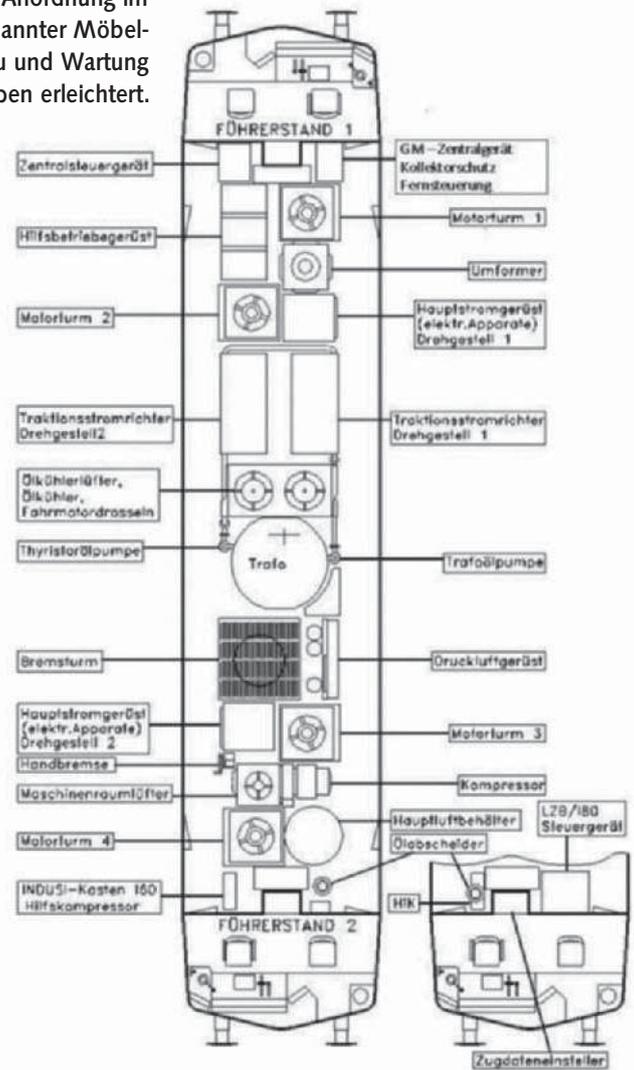
Ihre geschmeidige Form, die blutorangene Lackierung und die markanten Bullaugen in den Seitenflächen hoben die Lokomotive stets vom Rest ab.

Für die ÖBB dürften die 1044 in der Rückschau eine der wichtigsten Neubeschaffungen gewesen sein. Das liegt nicht nur an der Stückzahl, sondern auch daran, dass mit der 1044 der technologische Übergang in die Moderne besritten wurde. Die schicken „Alpenstaubsauger“ repräsentieren den höchsten Standard der klassischen E-Lok-Antriebstechnik mit Kommutator-Fahrmotoren, die aber bereits von moderner halbleitender Steuerungselektronik geregelt werden. In seinem Fachbuch „Elektrische Triebfahrzeuge und ihre Energieversorgung“ bezeichnet sie Andreas Steimel als „praktisch letzte Entwicklungsstufe der Thyristorlokomotive vor dem Übergang zur Drehstromtechnik“. Die 1044 ist das Bindeglied auf dem Weg zu den heutigen Typen wie Taurus, Traxx und Vectron.

Die letzte große Triebfahrzeugneubeschaffung der ÖBB vor den 1044 waren die Loks der Baureihen 1042/1142, die ab 1963 auf die Gleise gelangten. Bei den bis 1977 gebauten 257 Exemplaren handelte



Ein aktueller Blick in den Führerstand der Nostalgielok 1144.040. Zahlreiche Analog-Instrumente prägen das Bild.



GRAPHIK: SIG, MEB

es sich noch um konventionelle E-Loks mit Kommutator-Fahrmotoren und Stufen-schaltwerk. Mitte der 60er-Jahre war jedoch absehbar, dass die Fortschritte in der Halbleitertechnik auch im Lokomotivbau Spuren hinterlassen würden.

In Schweden wurden Ende der 60er-Jahre die Lokomotiven des Typs Rc2 entwickelt, für deren elektrischen Teil ASEA verantwortlich zeichnete. Die Steuerung der Fahrmotorspannung erfolgte nun nicht

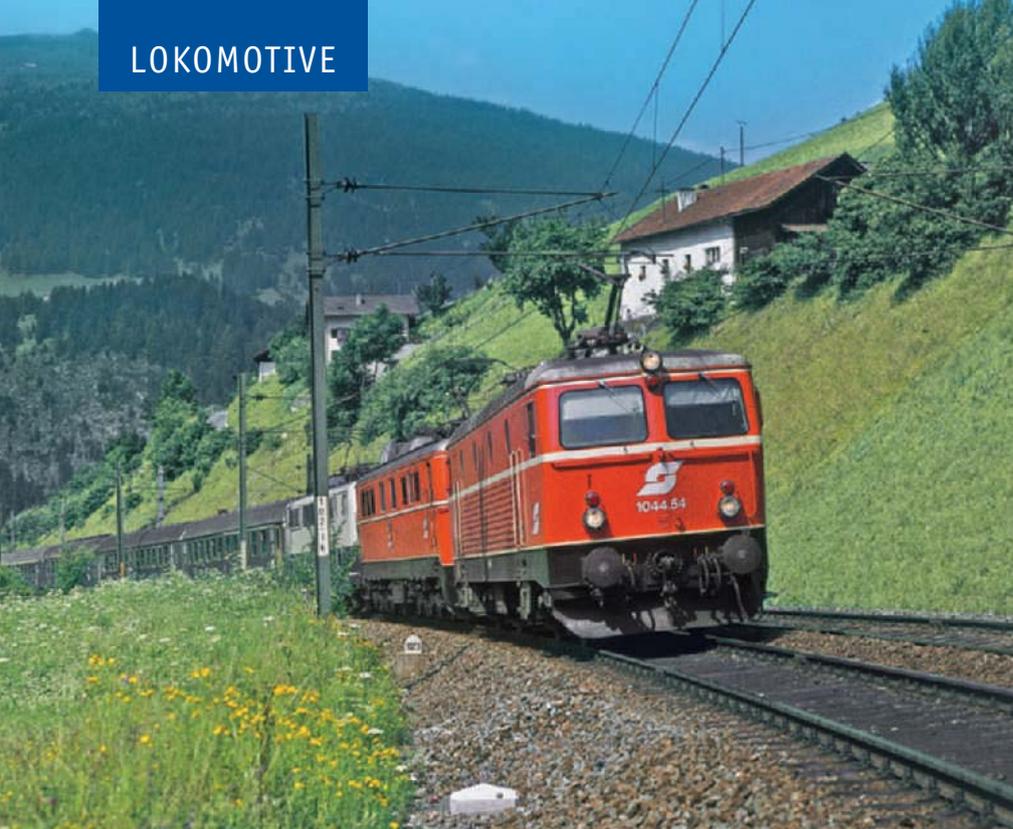


FOTO: ANDREAS RITZ

Ein beeindruckendes Triple schleppt diesen Zug bei St. Jodok über den Brenner. 1044.54 führt vor einer 1110 und einer DB-111.

mehr über Anzapfungen am Transformator, sondern stufenlos mit Thyristoren in der sogenannten Phasenanschnittsteuerung. Thyristoren sind spezielle Halbleiterbauteile, welche die Möglichkeit bieten, Wechselspannungen gleichzurichten und gleichzeitig den Strom beziehungsweise die Spannung mit einer kleinen Steuerung zu regeln.

Ein wichtiger Schritt auf dem Weg in die Moderne: die 1044

Die ÖBB erwarben bei ASEA zehn Lokomotiven des neuen Typs und setzten sie erfolgreich als Baureihe 1043 ein. Die Schwedinnen dienten als technologisches Vorbild für eine neu zu beschaffende Lokomotive, welche die ÖBB in den frühen 70er-Jahren dringend benötigten. Eine weitere Bestellung in Skandinavien schied jedoch aus, da die österreichische Fahrzeugindustrie weiter beschäftigt werden wollte.

Dass die 1043 als Vorbild für die neue 1044 diene, ist äußerlich manifestiert. Die gesickten Seitenwände mit den auffälligen Bullaugenfenstern im Maschinenraum erinnern bis heute an die nordeuropäischen Wurzeln.

Das Pflichtenheft sah jedoch nicht nur die moderne Leistungselektronik vor, sondern auch eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und zahlreiche weitere Innovationen. Neu war der mechanische Aufbau mit einem drehzapfenlosen Drehgestell inklusive ausgeklügelter Mechanik zur Vermeidung der Radsatzentlastung vor allem beim Anfahren. Dazu dienten die Tiefanlenkung mit Zug- und Druckstangen, ein elektropneumatischer Radsatzlastausgleich mit Seilzug sowie einige elektrische Kniffe bei der Motoransteuerung. Der Antrieb ist ein sogenannter BBC-Federantrieb. Die Brückenabstützung auf den Drehgestellfedern erfolgt mittels Flexicoil-Federelementen.

Großen Wert legte man auf einen für damalige Verhältnisse modern eingerichteten Führerstand. In Zeiten, als noch Altbau-E-Loks mit stehender Bedienung verbreitet waren, glich der 1044-Arbeitsplatz eines Lokführers einer Fahrt in der ersten Klasse. Nur eine Klimaanlage fehlte noch; später wurde eine einfache nachgerüstet.

Am 21. August 1974 fuhr der Prototyp 1044.01 erstmals von Graz nach Bruck an



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Am 2. September 1980 kommt es in Attnang-Puchheim zum Treffen der Generationen: 1044.35 ist rund 40 Jahre jünger als 1018.05; auch der Schienenbus und 2043.25 sind rund 20 Jahre älter.



Am 22. Juli 1979 wartet die noch ganz junge 1044.14 in Frankfurt/M. vor dem IC 523 auf die Abfahrt. In den 80er- und 90er-Jahren gehörten Frankfurt und München zu den regelmäßig angesteuerten Zielen des „Alpenstaubsaugers“ und auch zahlreiche DB-Lokführer erhielten die 1044-Berechtigung.

FOTO: JURGEN HORSTEL



FOTO: EBENBAHNSTIFTUNG

ÖBB-1044.27 hat am 24. September 1981 den TEE 84 „Mediolanum“ von Mailand nach München bei Niederaudorf am Haken. Seit 1972 verkehrte er mit TEE-Wagen der FS. Gut erkennbar ist der Zug am markanten Generatorwagen an zweiter Stelle.

der Mur. Es folgte ein umfangreiches Testprogramm. Am Semmering bewies die neue Baureihe ihre Leistungsfähigkeit und zog 650 Tonnen ohne Unterstützung über das künftige Welterbe. Weiterhin wurden zahlreiche Untersuchungen vorgenommen, um die potentiell störenden Auswirkungen der Thyristorausüstung auf Fernmelde-, Signal- und Sicherungseinrichtungen zu überprüfen. Alles schien auf eine erfolgreiche neue E-Lok-Type für die ÖBB hinauszulaufen, aber die Einführung der Serienlokomotiven verlief holprig und es kam sogar nach Abnahme der 1044.70 zu einem vorübergehenden Lieferstopp.

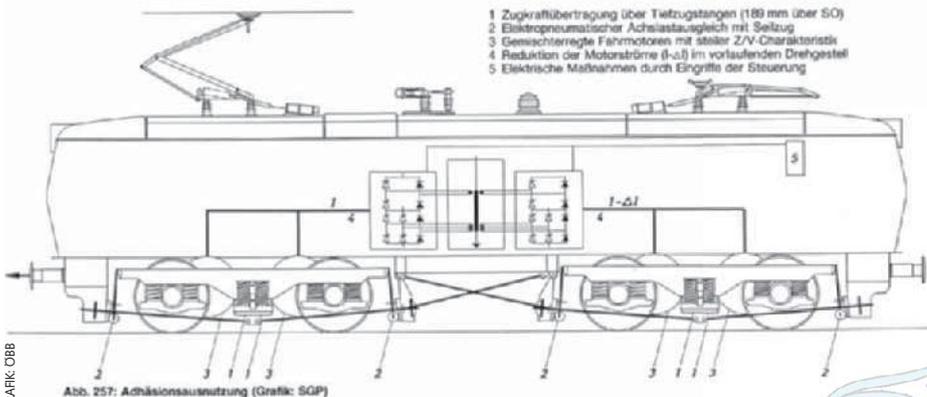
Anfangs stellten die Radreifen ein Problem dar. Schon bei einer der ersten Fahrten des Prototyps 1044.01 brach einer und bei den Serienloks ging es weiter. Im Jahr 1978 gingen die Räder der 1044.07 und 19 zu Bruch, was zu einer vorübergehenden bewirkten, dass ab 1044.51 sogenannte Monobloc-Räder eingesetzt wurden.

In den Wintern 1979/80 und 1980/81 kam es bei starkem Schneefall zu gravierenden Problemen bei der Luftansaugung, verbunden mit eindringender Feuchtigkeit.



FOTO: ANDREAS RITZ

1044049 führt einen mit Stahlbrammen beladenen Zug an. Am 31. Oktober 2005 überqueren die beiden 1044 auf dem Weg nach Villach die Angerschluchtbrücke.



- 1 Zugkraftübertragung über Tiefzugstangen (189 mm über SO)
- 2 Elektropneumatischer Achslastausgleich mit Seilzug
- 3 Gleichrichterregte Fahrmotoren mit steiler Z/V-Charakteristik
- 4 Reduktion der Motorströme (i-u) im vorlaufenden Drehgestell
- 5 Elektrische Maßnahmen durch Eingriffe der Steuerung

GRAFIK: ÖBB

Die Skizze zeigt die mechanischen und elektrischen Maßnahmen zur Verringerung der Zugkraftentlastung bei der 1044.

keit. An den Fahrmotoren kam es zu Erdschlüssen. Der große Bremsturmlüfter war mitunter von Vereisung betroffen, was zu einem Ausfall der elektrischen Bremse führen konnte. Das erforderte Nachbesserun-

Der Start in den Plandienst war ziemlich holprig

gen bei der Luftansaugung. Die älteren Lokomotiven (1044.02 bis 1044.70) erhielten aus Kostengründen nur sogenannte Zyklonabscheider in der Ansaugung. Alle noch zu bauenden Exemplare wurden mit einer neu konstruierten Kühlluftansaugung



FOTO: SIG. MEB

FOTO: ANDREAS RITZ

Nur an der Nummer und den LED-Scheinwerfern ist zu erkennen, dass es sich beim linken Foto um keine Zeitreise 30 Jahre zurück handelt. 1144.40 ist offizielle ÖBB-Nostalgielok und trägt deshalb heute wieder die Ursprungslackierung, wie sie auch 1044.80 zeigt, die am 23. November 1982 mit schwarzem Rahmen und elfenbeinfarbenem Dach bei Bad Endorf den D460 „Zürichsee“ im Schlepptau hat.

Am tragischen Ende des Gläsernen Zugs, bei dem ein Fahrgast ums Leben kam, war 1044 235 beteiligt. Die Schäden an ihr waren nicht so gravierend; der 60 Jahre alte 491 001 hingegen wurde schwer getroffen und ist seitdem abgestellt.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

mit sogenannten Klatte-Lüftern ausgestattet. Äußerlich sind die Lokomotiven gut an der markanten Lüfterkante am Dach von

den älteren Lokomotiven zu unterscheiden. Außerdem ertüchtigte man die Fahrmotoren mit einer besseren Isolierung. Es

gab noch ein paar weitere Kinderkrankheiten. So waren die Fahrmotoren in den frühen Einsatzjahren anfällig für Windungs-erdschlüsse. Nachdem endlich all die Probleme gelöst waren, wandelte sich die 1044 ab Mitte der 80er-Jahre zum zuverlässigen Rückgrat der ÖBB. Bis 1987 wurden insgesamt 126 Lokomotiven (1044.01 bis 1044.126) ausgeliefert.

Österreichische Rekordhalterin mit 241,25 km/h: 1044.501

Die Prototyp-Lokomotive 1044.01 modifizierten die ÖBB 1987 zu einer Schnellfahr-Versuchslokomotive, welche als 1044.501 bezeichnet wurde. Sie erreichte in Tests eine Geschwindigkeit von 241,25 km/h. Die herkömmlichen Federantriebe wurden dafür durch AEG-Geaflex-Elemente ersetzt. 1996 wurde sie wegen Schäden am Antrieb abgestellt und später wieder auf Normaldrehgestelle zurückgebaut.

1988 entschlossen sich die ÖBB, nochmals 90 leicht modifizierte Lokomotiven der neuen 1044.2 genannten Baureihe nachzubestellen. Das war bemerkenswert, da zu diesem Zeitpunkt die Drehstromtechnik bereits marktreif war.

Zwischen 2002 und 2005 wurden die Loks der Serie 1044.2 mit Vielfach- und

FOTO: GUBAR KAUNE



Wie ein Märchenschloss thront die Burg Hochosterwitz auf einem Felsporn über dem Gurktal. Zu ihren Füßen verläuft die Bahnstrecke von Bruck an der Mur nach Klagenfurt. 1044 080 bringt am 2. September 2003 einen Güterzug in Richtung Süden.

Wendezugsteuerung ausgestattet und im Zuge dessen zur Reihe 1144.2 umgezeichnet. Ab April 2009 wurde auch die erstgelieferte Serie zur Reihe 1144 umgebaut. Neben dem Einbau der Fernsteuerung er-

Blutorange oder Valousek – der 1044 steht beides gut

hielten die Maschinen eine GSM-R-Funkanlage, PZB 90 und LED-Scheinwerfer.

1044 001 bis 126 rollten in ÖBB-Blutorange aus dem Werk und trugen zwei elfenbeinfarbene Zierstreifen sowie eine gleichfarbige Bauchbinde. Auch das Dach war in dieser schmutzempfindlichen Farbe lackiert. Anfangs zeigten die Loks einen kontraststeigernden schwarzen Rahmen; ab 1044 111 lieferte SGP die Loks ab Werk mit umbragrauem Rahmen und Dach. Sie erhielten nun auch die sogenannte Computernummer mit Selbstkontrollziffer. Ende der 80er-Jahre änderte sich das Design. Fünf 1044 wurden versuchsweise mit der sogenannten Schachbrett-Lackierung versehen. Dies waren neben den ersten Loks



FOTO: JURGEN HORSTEL

Seit Beginn ihrer Einsatzzeit kamen die 1044 bis weit nach Deutschland, in den 80er- und 90er-Jahren vor allem im Personenfernverkehr, ab den 2000er-Jahren dann vermehrt im Güterverkehr. Wie hier 1144 259 am 20. Mai 2008 mit einem Containerzug auf der Leinebrücke zwischen Nordstemmen und Elze an der Strecke von Hannover nach Göttingen.

der neuen Serie (201 bis 203) die Loks 092 und 117. Ab 1044 204 entschieden sich die ÖBB für das Valousek-Design. Den verkehrsroten Lokkasten schmückten seitdem eine hellgraue Bauchbinde sowie eine umbragraue Einfassung der Stirnfenster. Im Rahmen von Unfallsausbesserungen oder fälligen Neulackierungen wurden nach und nach alle blutorangen Loks sowie 1044 201 bis 203 umlackiert. Das klassi-

sche Blutorange zeigt heute nur noch 1044.40. Sie ist als Nostalgielok auserkoren, aber weiterhin im Plandienst. Allerdings wurde auch sie im Februar 2010 zur 1144.40 umgebaut und umgezeichnet.

Für die 1144 des ersten Bauloses ist das Einsatzende nah und zahlreiche Loks sind bereits abgestellt. Die Baureihe 1144.2 wird uns jedoch noch einige Jahre erhalten bleiben. □ *Stefan Alkofer*



Sie haben Spaß an Hobbythemen und eine große Leidenschaft für Eisenbahnen, historische Fahrzeuge, Flugzeuge und Schiffe und möchten in unserem dynamischen und traditionsreichen Verlagshaus mitarbeiten? Dann bewerben Sie sich!

Wir suchen in München für den GeraMond Verlag, die VGBahn und für alba einen engagierten und begeisterungsfähigen

Volontär* für Buch, Zeitschriften und digital

Sie lernen die Grundlagen für Herstellung und Vertrieb von Print- und Onlineprodukten kennen und arbeiten zusammen mit dem Team an der konzeptionellen Weiterentwicklung von Zeitschriften, Büchern und Digitalprodukten. So bringen Sie nicht nur Ihre Leidenschaften ein, sondern machen sich auch fit für die Medienbranche.

Wenn Sie Freude an einer vielseitigen und spannenden Aufgabe haben, dann freuen wir uns, Sie kennen zu lernen.

Ihre Unterlagen (max. 5 MB) senden Sie bitte an:
GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH
Frau Silke Kirsch | E-mail: bewerbung@verlagshaus.de

*Uns sind Menschen jeden Geschlechts willkommen.



www.rswe.de

Erinnerungen ans Bockerl

Ein engagierter Verein erinnert an die bewegte Eisenbahngeschichte Regensburgs.

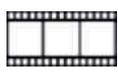
■ Von 1889 bis 1968 verband eine 23,4 Kilometer lange 1000-Millimeter-Schmalspurbahn die Regensburger Innenstadt und Wörth an der Donau mit der berühmten Gedenkstätte über dem Donautal. Noch immer denken viele Einheimische mit Wehmut an das „Walhallabockerl“ zurück, das bis zuletzt mit Dampfloks von Krauss und Maffei Kleinbahnromantik verbreitete. Die Erinnerungen an diese und viele weitere verlorene Eisenbahn- und Straßenbahnlinien zu bewahren, ist das erklärte Ziel der Regensburger Straßenbahn-, Walhallabahn- und Eisenbahnfreunde RSWE e. V. Die Website des Vereins informiert nicht nur über die zahlreichen Aktivitäten der Ehrenamtlichen, es gibt auch umfangreiche Bildergalerien zu Vorbild und Modell. Interessante Hintergrundinformationen und Hinweise zu weiterführender Literatur runden die Seite ab.

www.ocpfe.de

Wunderland in Kleiningen

Die Website kombiniert den Spaß an der Modellbahn mit allerlei nützlichen Praxistipps.

■ Dirk Pfenning ist der Erbauer der beeindruckenden H0-Anlage „Kleiningen“, die auch in Sachen Motivfülle an das berühmte Pendant aus der Hamburger Speicherstadt erinnert. Doch daneben teilt Pfenning eine Begeisterung für die Modellbahn auch in Videos und Bildern. Er gewährt dem Besucher seiner Website in zahlreichen mehrminütigen Videos nicht nur Einblicke in unterschiedliche Ecken seiner bunten Anlage, er liefert auch handfeste Basteltipps von der Planung bis hin zur Anlagensteuerung. Die unter der Rubrik „Modell & Vorbild“ versammelten Vergleichstests aktueller Lokmodelle könnten manchem Modellbahner zur Kaufberatung dienen. Auf der Anlage selbst sind übrigens neben typischen Epoche VI-Fahrzeugen auch bunte Exoten unterwegs – bis hin zu Jim Knopfs Lok „Emma“.



<https://youtu.be/JbnGtpW9nRY>

Aufenthalt in Puttgarden

Ein Werbefilm der DB erinnert an eine Zeit, als die Bahn den Namen Puttgarden in die Welt trug.

■ Herr Wegert aus Würzburg ist mit dem Zug auf dem Weg nach Puttgarden. Dort, am frisch eröffneten Fährbahnhof, ist er mit seiner Tochter verabredet, die mit einem Fährschiff der Vogelfluglinie aus Dänemark eintreffen soll. Die Wartezeit am Bahnsteig vertreibt sich Herr Wegert bei einem Gespräch mit dem Gepäckträger Heinrich Rickmers. Der ist nicht nur ein waschechter Küstenbewohner, er

www.v100-online.de



Die Universalisten der DR

Diese intuitiv gestaltete Seite ist eine Pflichtlektüre für alle Fans der DR-V100.

■ Nach der Wende verlängerten zahlreiche Umbauprogramme die Lebensdauer der robusten Loks der DR-V100-Familie. In der Folge ist auch mehr als 30 Jahre nach der Wiedervereinigung noch ein großer Bestand für mehrere Dutzend Betreiber aus ganz Deutschland aktiv (siehe Seite 34). Einen systematischen Überblick über alle gebauten Loks der V100-Familie samt Fotografien zu bieten, ist der Verdienst von Dieter Römhild und seinen vielen ehrenamtlichen Mitstreitern. Auf der übersichtlich gestalteten Website finden die Leser nicht nur interessante Aspekte zur Geschichte dieser Baureihenfamilie, auch zu den unterschiedlichen Lackierungsvarianten sowie den Verbleiben im In- und Ausland gibt es umfangreiches Material. Als besonderen Service für Modellbahner gewähren die Macher der Seite einen Überblick über die erhältlichen Modelle in den Maßstäben N, TT, H0, O, I und II – dabei wird noch manche Angebotslücke offenbar.

weiß auch allerhand über den Bau dieser einst so wichtigen Fährverbindung zwischen Dänemark und Deutschland zu berichten: Mit einem Zukunftsoptimismus, der seit den 1950er-Jahren keine Nuance eingebüßt haben dürfte, führt Gepäckträger Rickmers seinen staunenden Gast aus dem Süden über den brandneuen Fährbahnhof, plaudert über die Bauarbeiten und gibt Anekdoten zum Besten.

So heimelig wie die Rahmenhandlung ist auch die optische Anmutung dieses Werbefilms der Bundesbahn aus den 1960er-Jahren. Spektakuläre Filmaufnahmen der Bauarbeiten ergänzen diesen kleinen Schatz aus der Wirtschaftswunderzeit, der beim Betrachter zugleich eine gewisse Wehmut ob des vergangenen Glanzes der großen internationalen Reisezüge schürt.

Neuheiten 2021

komplett und kompetent

JETZT
im Fach- und
Zeitschriften-
handel

Prallvoll mit Modellen, Motiven und Meinungen: Das ist einmal mehr das *MIBA-Neuheitenheft* mit seinem einzigartigen Überblick über die wichtigsten Modellbahn- und Zubehörneuheiten des Jahres 2021.

Das *MIBA*-Team recherchierte für Sie die Neuheiten von rund 200 Firmen, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasst für Sie alles zusammen in der heißesten *MIBA*-Ausgabe des Jahres.

Das erwartet Sie:

116 Seiten Umfang · Mehr als 200 Fotos · Neuheiten von rund 200 Herstellern · Kompetente Meinungen und aktuelle Trends aus der Branche

Die wichtigsten Neuheiten 2021 als Sonderausgabe in Kooperation mit dem *eisenbahn magazin*



116 Seiten im Format 214x285 cm,
mehr als 200 Fotos, Klebebindung
Best.-Nr. 07947

€ **9,95**

MIBA-Neuheiten-Ausgabe seit Ende Februar als eBook erhältlich
eBooks zum einfachen Download www.vgbahn.de/ebook

März 1972, mein Abitur kam in greifbare Nähe. Und auch das Ende der Dampflok-Einsätze bei der BD Hamburg rückte unaufhaltsam näher.



Am 14. März rollte 094 086 als letzte Hamburger Tonnendach-094 zum Restaurieren ins Bw; vier Wochen später war sie bereits abgestellt.

Drei Tage im März

Im Winter 1971/72 gab es für die 012 des Bw Hamburg-Altona gerade noch einen viertägigen Umlauf, überwiegend mit Leistungen auf der Strecke nach Kiel und mit langen Standzeiten dazwischen. Auch in Rothenburgsort beschränkte sich der planmäßige Einsatz der 050 auf ein paar Züge „um den Kirchturm“ und die 094 leisteten nur mehr Rangierdienst in Barmbek und Wandsbek oder fuhren mit ein paar Übergaben unter anderen noch bis Ochsenzoll, Poppenbüttel und Rahlstedt.

So langsam dämmerte auch mir, dass es Zeit wird, sich um die letzten preußischen



051 581 und 051 576, aufgenommen zwei Tage vor Heiligabend 1971 im Bw Rothenburgsort. Links im Bild, mit Tannenbaum auf dem Dach, die Lokleitung.



Hochbetrieb am 16. März: Oben 094 307 beim Wassernehmen im Bw, rechts 051 806, die mit dem Ng 16753 nach Hamburg-Eidelstedt ausfuhr. Rechts im Bild das Kreuzungsbauwerk der Berliner Strecke.

Tenderloks in Hamburg zu kümmern und was läge näher, als die Osterferien dafür zu nutzen.

Zwar hatte ich in den Weihnachtsferien schon einen ersten Anlauf unternommen, aber typisches Hamburger Winter-Schmuddelwetter, meist kalter Nieselregen, brachte nur wenige brauchbare Ergebnisse. Gleich der erste Ferientag, der 13. März, begann glücklicherweise mit strahlendem Sonnenschein von einem fast wolkenlosen Himmel. Und anders als bei vie-

len Güterzugleistungen, die vielfach von dienstags bis samstags laufen, beginnt der Rangierdienst am Montagmorgen; schließlich müssen die Wagen für die Züge zusammengesammelt werden.

Erster Anlauf in den Weihnachtsferien

Schon um 5.30 Uhr fuhr die erste 094 nach Barmbek, um 5.44 Uhr folgte die zweite auf der Güterumgebungsbahn und

bog dann in Horn nach Wandsbek ab. Zwei weitere Loks leisteten Rangierdienst in Rothenburgsort und Hamburg Hgbf und pendelten mit Übergaben zwischen diesen beiden Bahnhöfen.

Leider ließ sich davon, insbesondere wenn man nicht motorisiert war, kaum etwas planbar fotografieren. Kam man mit der S-Bahn an, war die Lok gerade irgendwo am ganz anderen Ende des Bahnhofes unterwegs oder war mit einer Übergabe auf dem Weg zum nächsten Bahnhof.



Viele Loks unter Dampf aber miserables Wetter am 22. Dezember 1971: Links 094 360 und 094 681 im Bw, oben Wassernehmen und Schichtwechsel mit 094 882 vor der Waggonreparatur. Im Hintergrund ist außerdem der S-Bahn-Haltepunkt Tiefstack zu erkennen.

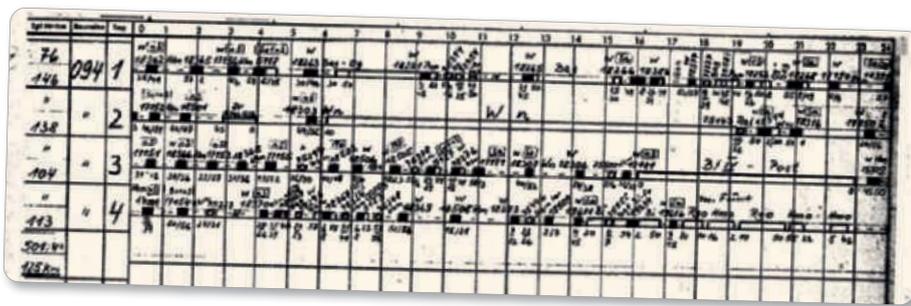


Eines der ersten Bilder, die an den drei Tagen im März 1972 in Rothenburgsort entstanden: 051 806 am 13. März mit einem Kesselwagenzug nach Büchen.

094 Bw Rothenburgsort am 1.1.1972

Lok	besondere Bauform	Verbleib
094 086	Tonnendach	z 74.72
094 110	Tonnend., Vorw. mittig	z 76.72
094 307		z 216.72
094 360	Holzaufs., Vorw. mittig	z 158.72
094 616	Holzaufs.	→ Lehrte 30.9.72
094 640		→ Lehrte 30.9.72
094 661		z 276.72
094 681		z 276.72
094 692		z 14.72
094 712		→ Lehrte 30.9.72
094 720		z 24.1.72
094 882	Tonnendach	z 14.3.72
094 937		z 178.72

Auszug aus dem Umlaufplan des Bw Hamburg-Rothenburgsort für den Winter 1971/72: Noch wurden vier Loks der Baureihe 094 eingesetzt.



Was blieb, war also nur ein Besuch im Bw Rothenburgsort selbst, zumal dort um die Mittagszeit Hochbetrieb herrschte: Die Lok aus Plantag 2 kam kurz vor 11 Uhr aus Poppenbüttel zum Restaurieren ins Bw und fuhr planmäßig gegen 12.30 Uhr mit der zweiten Übergabe wieder nach Barmbek. Wenige Minuten später kam eine weitere 094, die zuvor im Rbf Rothenburgsort rangiert hatte, ins Bw und fuhr, nachdem

auch sie bekohlt worden war und Wasser genommen hatte, im Blockabstand mit der nächsten Übergabe nach Wandsbek. All das wusste ich bei meinem ersten Besuch noch nicht.

Ich und früh aufstehen: Zwei Welten prallten aufeinander – damals zumindest. Also machte ich mich gegen 8.30 Uhr auf den Weg zur BD Altona um meinen Obolus für die Versicherung zu entrichten und

fuhr anschließend mit der S-Bahn zum Haltepunkt Tiefstack – von meinen vorherigen Besuchen wusste ich, dass von hier der Fußweg, selbst wenn man nicht die Abkürzung für Eisenbahner nahm, deutlich kürzer war als vom am westlichen Ende des Rangierbahnhofs gelegen Haltepunkt Rothenburgsort.

Mit meinem Versicherungsschein in der Hand marschierte ich zur Lokleitung und sagte mein Verslein auf, dass ich gern ein paar Loks der Baureihe 94 fotografieren würde. Ein Kollege, der gerade Bereitschaft hatte, war schnell gefunden, er stand mit einem Becher Kaffee in der Hand im Raum, und machte sich dann auch mit mir auf den Weg durchs Bw.

Wir hatten gerade die Lokleitung verlassen, als schon 094 661 vom Einfahrgleis kommend zur Drehscheibe rollte. Danach stiefelte der Kollege mit mir durch das Bw, aber allzu viel war nicht los. Wie in Rothenburgsort üblich, standen viele Loks kalt abgestellt mit einem Deckel auf dem Schornstein herum. Nach einiger Zeit kam dann auch 094 616, eine der beiden noch existierenden Loks mit „Blumenkasten“ zum Restaurieren ins Bw. Man soll es ja nicht überreizen und da mein begleitender Lokführer so langsam etwas ungeduldig



Am 14. März rollte 051 105 vor einem interessanten Hintergrund ins Bw. Links im Hintergrund die kalt abgestellten 094 681, 050 779 und 050 928, rechts der Bahnhofswagen 51052, ein ehemaliger Kmm 36.



Montag 13. März 1972 um 16.23 Uhr: Pünktlich brettern 012061 und 012104 vor dem nur montags mit Vorspann fahrenden E 588 (München-) Hamburg-Altona-Kiel am Bk Bickbargen vorbei.

wurde, bedankte ich mich danach und machte mich auf den Heimweg.

Jedoch nicht ganz: Im Winterfahrplan 1971/72 gab es in Hamburg montags eine Besonderheit: Der aus München gekommene D 588 fuhr nach kurzem Aufenthalt als E 588 weiter nach Kiel, gezogen von einer 012. Da der Umlauf nur werktags gefahren wurde, fehlte am Montag in Kiel die Lok für den P 2563, die an den anderen Werktagen abends mit dem P 2564 nach Kiel kam und anschließend 24 Stunden im Bw Kiel herumstand. Montags erhielt der E 588 daher Leervorspann von einer weiteren 012 (für den P 2563). Dieses Spektakel wollte ich mir bei so traumhaftem Märzwetter nicht entgehen lassen.

Also fuhr ich mit der S-Bahn zum Haltepunkt Krupunder und marschierte von dort am Bahndamm entlang zum Block Bickbargen. Und wie nicht anders zu erwarten: Pünktlich um 16.23 Uhr wuchs

Das Highlight am Montag: der E 588 nach Kiel

über dem Rbf Eidelstedt eine Rauchwolke empor und 012 061 und 012 104 kamen vor dem E 588 herangedonnert – beide mit leuchtend roten Rädern, was für Hamburger Loks damals eher selten war.

Zurück zur eigentlichen Geschichte: Dienstag 14. März, das Wetter war genauso gut wie am Vortag und ich fuhr wieder nach Rothenburgsort (im Kleingedruckten des Versicherungsscheins stand nämlich, wenn ich mich recht erinnere, dass er eine Woche gültig war). Die Begrüßung in der Lokleitung, nicht unfreundlich: „Na, Du schon wieder?“ Wieder fand sich ein Lok-



Ebenfalls am 13. März aufgenommen: 094661, die nach dem Restaurieren zur Drehscheibe rollt.



Am 14. März 72 rauschte 010504 vor dem D 164 aus Berlin am Bw vorbei. Das Bild entstand vom selben Standort und unmittelbar nach dem links gezeigten Foto der 051105.



Ohne einen Lokführer an der Seite, der wieder in die warme Bude wollte, wurde der 16. März zu dem Tag mit der größten Bildausbeute. Am späten Vormittag rollte 094 661 an der erst zwei Tage zuvor z-gestellten 094 882 vorbei ins Bw und ergänzte vor der Fahrt nach Wandsbek die Kohlenvorräte.

fürher, der bereit war, frische Luft zu schnappen. Diesmal hielten wir uns vorwiegend am Behandlungsgleis auf. In der Zeit kamen nacheinander 094 086, 051 105 und 051 136. Nachdem ich dann auch noch 01 0504, die einzige 01.5 mit Quetschese, die mit dem D 164 aus Berlin kam, fotografiert hatte, ließ ich es wieder gut sein und machte mich auf den Heimweg.

Zwei Tage später, Donnerstag 16. März, die Sonne schien nach einem etwas bewölkteren Mittwoch wieder von einem strahlend blauen Himmel. Als ich die Lokleitung betrat, blickte der Lokleiter nur kurz

von seinem Schreibtisch auf und meinte: „Na, Du kennst Dich ja inzwischen hier aus. Tritt nicht auf die Schienenköpfe, pass auf, dass Du nicht überfahren wirst, bleib im Bw-Bereich und sag Bescheid, wenn Du fertig bist.“

Keineswegs unfreundlich: „Na, Du schon wieder?“

Und da mir nun keiner auf den Fersen stand, nutzte ich die Zeit und fotografierte ganz in Ruhe 051 106, die an dem Tag mit dem Ng 16753 nach Eidelstedt fuhr, dann

094 661 bei der Ankunft im Bw und während des Bekohlens, 094 307 beim Wassernehmen und danach die beiden 094 mit ihren Zügen, dem Üg 18265 nach Barmbek und Üg 18307 nach Wandsbek. Und als das Mittagsprogramm vorbei war, sagte ich dann Bescheid.

Rückblickend waren die Besuche tatsächlich auf den letzten Drücker. Von den zwölf betriebsfähigen 094 im März schieden zwei bis zum Sommerfahrplan aus. Ende August waren es dann nur noch drei, die zum Fahrplanwechsel nach Lehrte umbeheimatet wurden. □ Stefan Carstens



Der am 16. März von 094 307 gezogene Üg 18265 nach Barmbek zeigt, dass es damals zwischen den Hamburger Güterverkehrsstellen ein erhebliches Frachtaufkommen gab. Werktags fuhren je zwei Züge von Rothenburgsort nach Barmbek beziehungsweise Wandsbek.

FOTOS: STEFAN CARSTENS

✉ Manglende Freundlichkeit

Betrifft: „Kleinbahn ade“, Heft 4/2021

Nun weiß ich, was ich offensichtlich nicht bin: ein ernsthafter Modelleisenbahner. Denn auf meiner ÖBB-Anlage verkehren ausschließlich Kleinfahrzeuge; insgesamt ein stimmiges Bild. Vorteile: gutes Kuppeln besonders in Bögen; keine Teile, die sich lösen oder zerbrechen; keine Elektronik, die versagt; kein häßliches Dreileitertgleis. Insofern hätten die Firma Klein und ihre Erzeugnisse in der Tat einen freundlicheren Nachruf verdient.

Ludwig Lehmann, Radeberg

✉ Mit Bedauern

Betrifft: „Kleinbahn ade“, Heft 4/2021

In der April-Ausgabe des Modelleisenbahners las ich leider, dass die Firma Kleinbahn nach 74 Jahren ihre Pforten schloss. Ich bedauere das sehr, denn ich zählte mich viele Jahre zur Kleinbahn-Fangemeinde. Für mich war es zweitrangig, ob die Modelle nun maßstäblich waren oder nicht. In den Filialen, egal ob in Salzburg, Innsbruck, Linz, in Wien-Kirchengasse, oder zuletzt in der Gatterederstraße, wurde ich stets freundlich und kompetent bedient. Ersatzteile, auch von alten Modellen, waren kein Problem. Die wenigen Mitarbeiter stellten noch bis zum Schluss einiges auf die Beine. Ich wünsche Frau Marina Brettenthaler und ihren Kollegen im „Ruhestand“ alles Gute und vor allem bleiben Sie gesund! *Alexander Farkas, E-Mail*

✉ Lieblose Aufzählung

Betrifft: „Kleinbahn ade“, Heft 4/2021

Die Firma Kleinbahn ist nun Geschichte. Es ist wohl wahr, dass der Stand der Technik, NEM-Normen und Kompati-

bilität nicht im Vordergrund standen. Kleinbahn stand aber auch nie im Wettbewerb mit den Herstellern, die zu ganz anderen Preisen auf ihre Maßstabs- und Detailtreue hinweisen können. Wer eine mit großem Abstand preiswerte und robuste Spielbahn und alles aus einer Hand wollte, war bei Kleinbahn von Anfang an und bis zuletzt gut aufgehoben. Ich hätte mir einen Bericht erwartet, der dieser eigenständigen Philosophie des Unternehmens objektiv gerecht wird. Man kann sie als Unzulänglich bezeichnen; die lieblose Aufzählung variierender Maßstäbe ist aber mehr als unzulänglich!

Raimund Radlwimmer, E-Mail

✉ Wichtige Ergänzung

Betrifft: „Kleinbahn ade“, Heft 4/2021

Mit großem Interesse habe ich den Artikel über Kleinbahn gelesen, in dem beiläufig die Firma Klein-Modellbahn, die Firma des Bruders Oskar Klein erwähnt wurde. Leider wurde in dem Zusammenhang nicht erwähnt, dass Oskar Klein bereits im Oktober 2020 mit nur 64 Jahren verstorben ist. In Würdigung seines Andenkens und Wirkens für unsere Modellbahn würde ich mir einen entsprechenden Beitrag im Modelleisenbahner wünschen. Merkwürdig ist, dass der Online-Shop kkmb.at immer noch erreichbar ist. Alle Modellbahner, die in Unwissenheit in den letzten Monaten dort bestellt haben, werden wohl umsonst auf ihre Bestellungen warten. *G. Jahnke, E-Mail*

✉ Anderer Grund

Betrifft: „Der Muffeltopf hat ausgedient“, Heft 3/2021

Dass der Einbau von Trofimow-Schiebern auf Ersatzteilmangel bei den alten Druckausgleichern zurückzuführen war, ist

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

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBÄHNER.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.

unwahrscheinlich. Es war wohl eher der Mangel an Trofimow-Schiebern, dass nicht alle G 12 einen erhielten. Um die miserablen Leerlaufeigenschaften abzustellen, war diese Erfindung eine Entlastung für das Personal und den Kohleverbrauch.

Rainer Richter, Berlin

✉ Zeitverwechslung

Betrifft: „Mauerblümchen“, Heft 4/2021

Im aktuellen MEB 4/2021 ab Seite 14 liest man wieder einen interessanten Artikel über die E04. Leider unterlief dem Autor ein kleiner Fehler. Die EDV-Nummern bei der DR als 204 für die E04 wurden erst 1970 eingeführt, nicht schon 1968, das dürfte bei der DB gewesen sein!

Wolf Richter, E-Mail

✉ Lückenhaft

Betrifft: Neuheiten 2021, Heft 4/2021

Als langjähriger Abonnent war ich als TT-Bahner beim Lesen des Berichtes über die Neuheiten 2021 enttäuscht, dass eine für uns wichtige Neuheit nicht erwähnt wurde: Roco legt verschiedene Triebfahrzeuge in TT wieder auf, u. a. die lang ersehnte 18201! Das sind zwar keine grundsätzlich neuen Modelle, aber eine Neuheit, die sicher nicht nur mich positiv überrascht hat und für die auf den 1,5 Seiten sicher Platz gewesen wäre!

Uwe Leisebein, E-Mail

✉ Richtigstellung

Betrifft: „Sonder-Signal“, Heft 3/2021

Bei der beschriebenen Konstruktion handelt es sich fachlich nicht um eine „Signalbrücke“, sondern um einen „Signalausleger“.

Bernhard Schiffmann, E-Mail

✉ Portikus in Dahlhausen

Betrifft: „Sonder-Signal“, Heft 3/2021

Folgendes möchte ich zum Baubericht beitragen: Erstens ein Superteil von Weinert, Klasse. Wer diese Signalbrücke live sehen möchte, muss nach Bochum-Dahlhausen; dort wird die Signalbrücke als Aus-/Eingang des Museums betrieben, siehe Foto.

Klaus Köpp, E-Mail



MINI-MARKT ○ VERKAUFEN
BÖRSEN ○ TAUSCHEN
MÄRKTE ○ SUCHEN



VERKÄUFE

Dies und Das

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

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.

Wir suchen: Bockholt, Lemaco, Fulgurex, KISS, KM1, Fine Modell, Pein, J & M, WILAG, Twerenbold, Markscheffel & Lennartz, Lematec, Spies, Hochstrasser, Gysin Eurotrain, Gebauer, Schönlaui, Metropolitan, Schnabel, Märklin

wirkaufendeineisenbahn.com

Tel. 0157 77 59 27 33 • ankaufeisenbahn@yahoo.com

Anzeigenschluss für Ausgabe 06/2021 ist der 12. 04. 2021

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahn-pietsch.com

günstig:
www.DAU-MODELL.de

www.moba-tech.de

VERKÄUFE

Fahrzeuge 0, I, II

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

Verk. LGB 21812 Sound, Stainz 26211. Jub.-Lok, Piko Harzkamel BR 199 37540, alles orig. verp. nur probegef., auf VHB. Wenn mögl. Selbstabh. Thomas Schramm Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel. 03771/479181.

Regner Live Steam BS € 625,- Lumber Jack, Best. Nr. 23400. Nicht aufgebaut, Tel. 035975-80521.

www.modelleisenbahn.com

www.puerner.de

www.modelltechnik-ziegler.de

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Eisenbahn Märklin digital H0, 395 x 240 mit Mittel-Gang, Gleis-Schaltstellpult (analog) u. Möglichkeiten für Abstellbahnhof an der Wand. Herpa Lkw und Sondereditionen, Herpa Postmuseumshop, Brekina-Postmuseumshop, Modellautos Busch, Roco, Fahrzeuge DB-Shop, Postmuseumshop Eisenbahn-Wagen (Märklin, Piko, Lima, Sachsen-

modell, Elektrotren), Märklin M Gleis-Material; Raum Stuttgart – nur an privat m@m-m.eu

Große Sammlung H0m-Modelle von Bemo und STL der RhB, Fo. u. BVZ. Sets, Loks, Wagen, Gleise und Oberleitung. Kein Anlageneinsatz. Alle Loks auf Funktion getestet, alles in Originalverpackung. Liste Tel. 0160 92071537.

Roco 2 LTR-DC, OV, unbespielt, kpl. Zirkus Krone Sammlung. 4 Kartons und einzelne Pass. Wagen=Anfr. oder Gebot. Liliput SBB-Salmen, Bierwag. 7x Weiß, 2x Rot, 1x Creme/Rot-beschriftet, VIT. Vorw. unv.+ Jouef-8 ST. Bailly-Wg. + vieles mehr. E-Mail: khp0150@gmx.de

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

Märklin Start Up Loks. BR81 36312 BR89 30000 BR74 aus Anfrpg. C-Gleis R1 24 Stck. R2 13 Stck. Gerade 188LG 3 Stck. 172 LG. 14 Stck. Bogenw. R. 24672 1 Stck. Bogenw L24611

flexilicht.de

Anzeigenschluss für Ausgabe 06/2021 ist der 12. 04. 2021

25% **Modellbahnbox**
Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft



Wir gehen in Rente. Da wir keinen Nachfolger gefunden haben, werden wir schließen und beginnen mit dem **ABVERKAUF!**

modellbau.fischer



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

Jetzt Vorbestellpreise für Neuheiten 2021 sichern! Preisanfrage unter: info@modellbauprofi24.de

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

1 Stck. Langew. 320L links 2x. TT, Roco, DR120/36270 PIKO BR151/47201. Kuehn Gl. Set 72800. Flex Gl. 8 Stck. BHF Neschwitz beschneit. Autos, Fugur. Wagen, teilw. beschneit. Viele Kleinteile. Preise auf Anfr. 0160 6648986 keine SMS. PS: Alles sehr günstig.

Märklin Start Up Loks. BR81 36312 BR89 30000 BR74 aus Anfgp. C-Gleis R1 24 Stck. R2 13 Stck. Gerade 188LG 3 Stck. 172 LG. 14 Stck. Bogenw. R. 24672 1 Stck. Bogenw L24611 1 Stck. Langew. 320L links 2x. TT, Roco, DR120/36270 PIKO BR151/47201. Kuehn Gl.Set 72800. Flex Gl. 8 Stck. BHF Neschwitz beschneit. Autos, Figur. Wagen, teilw. beschneit. Viele Kleinteile. Preise auf Anfr. 0160 6648986 keine SMS. PS: Alles sehr günstig.

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

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

www.modellmobildresden.de



www.carocar.com

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.

2 L Modellbahn aus Vitrine EP1 Bay-Würt-Preußen-Pfalz-Baden, Trix, BRAWA, Flm, Märklin, Roco, Liliput, Tillig, Rivarossi von T3 bis S/36, Güter-Perswg. Gebäudehäuser Bäume Moos Gräser Kies Schotter, Sand, Farbe o. Leitung 81 div. Laternen 183PK Preiser div. Elektronik. Unfertige Anlage in Teilen Infos unter Tel./Fax. 050503/788.

Märklin Mittelwagen zu VT08 42080 Fußball-Weltmeister 1954. Peter Preuß. Tel. 0170 4459521.

VERKÄUFE

Fahrzeuge TT,N,Z

Verk. BR 78 von MBS der DR in OVP für 380 Euro. Zeuke E 70 grün OVP für 200 Euro. E 70

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

fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau

Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com

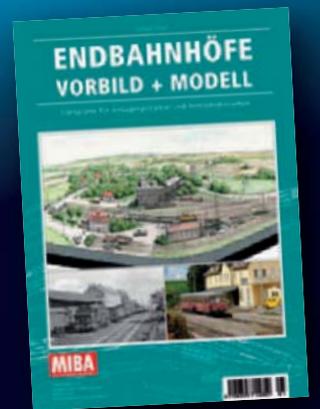
Über 45 Jahre Spezial-Werkzeuge für Modelleisenbahner und Zangen, Bohrer, Messgeräte, Bleche & Profile und vieles mehr...

Erich-Oppenheimer-Straße 6F • 02827 Görlitz • Fon + 49 (0) 3581 429628 • Fax 429629

richtig planen

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, Best.-Nr. 10734 | € 15,-

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop



hell grün ohne OVP 150 Euro. 2 x Bastelfahrgestelle E70 für 40 Euro (ohne Umlauf). Für Tillig E44 1. Bauserie Motor und leiterplatte für 70 Euro. 1 x Paar Drehgestelle E 44 – Rot 45,- BTTB-Schienenbus mit PMT Fahrwerk LEO Rot/Gelblich Wechsellicht für 160 Euro. Zeuke BR 23 V200 V180 in der alten OVP für je 45 Euro. Zeuke Weichen Stück 8,- Euro. Tillig Workshoplok 2005 BR 212 005 für 180 Eu. BTTB EL Weichen 10, DKW 20 Euro. Kontakt: Andreas Döber in Eberhard Wenzel Weg 1, 17033 Neubrandenburg.

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

[modellbauvoth](http://modellbauvoth.de)

www.puerner.de

www.modellbahn-kepler.de

www.augsburger-lokschuppen.de

VERKÄUFE

Zubehör alle Baugrößen

Tierfiguren:
www.Klingenhoefer.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

N-Bahnkeller
Binafeldstr.5
31688 Nienstedt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.nbahnkeller.de

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

VERKÄUFE

Literatur, Video, DVD

MIBA vom 05/1994 bis 12/2020 (mit Lücken) 63 kg von Privat an Privat gegen Gebot zu verkaufen. G. Schmid, 67157 Wachenhein, Tel. 06322-92290.

www.modellbahn-kepler.de

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

MODELLBAHNLAND Magdeburg

Modellbahmland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahmland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahmland-magdeburg.de

Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für
Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör
Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

Verkaufe MEB, Jahrg. 1979-84 + 1986 + 1988, 1989-2020, es fehlen 1/83; 1/2/4/8/84; 9/90; 4/10; 3/13, je 4 Jg. im Karton, Preis/ Jg. 10 €, nur Abholung, kein Versand
F. Lobe, Bergfelder Str. 9, 38470 Parsau, Tel. 05368-9779855.

www.bahnundbuch.de

GESUCHE

Literatur, Video, DVD

Suche RAW Zwickau Forschungsabteilung TZB Hr. Dipl.-Ing. Heinrich Schneider Unterlagen zur 1'001' Schnellzugkohlenstaublokomotive mit einem Zelachsantrieb (BR 19/20 der DR) von 1955 R. Heinitz, Tel. 160/2634658. Bitte auch Hinweise zu Archiven. Alles wird eigen-tumsrechtlich und urheberrechtlich behandelt.

GESUCHE

Dies + Das

Modellbauer sucht Memory-Draht, ca. 1-2 m, 08681-471359.

Suche qualifizierte Hilfe beim H0 Landschaftsbau für alle

Arbeiten. Gerne auch Rentner mit Zeit und Erfahrung, wochenweise oder VB. Selbstverständlich Bezahlung, Unterkunft, Fahrkarte, Verpflegung für Wegebau/Begrünung/ Schottern/Bäume und Figuren, Fahrdrähte einlöten usw. Bitte Email: modellbahn.pf@bluewin.ch, Telefon 0041 41 915 0447.

Suche Notgeld der DRG, v.a. Rbd Breslau, Oppeln, Königsberg, Stettin u. Saarbrücken (1919-1923) Tel: 0177/2004275 ab 19 Uhr.

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



GROSSER TRAUM
auf kleinem Raum

176 Seiten · Format 24,5 x 29,2 cm
ca. 350 farbige Abbildungen
Hardcovereinband
Best.-Nr. 68064 | € 29,95

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

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

ANKAUF MODELLEISENBAH-

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




Modellbahn Pietsch
Roco - Auslaufmodelle zum Sonderpreis

Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

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

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

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN 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: ++49 751 3 40 76

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

Online bestellen
Persönlich abholen!



SCAN ME

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!



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 Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel. 07524/7914, Fax 07524/915711, mobil 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaufösungen und –reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie

auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de

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.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim,

Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

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

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

LGB Sammlung oder Anlage in jeder Größenordnung bei sehr guter Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. 0341 4613285.

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

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,

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

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

www.modellbahnservice-dr.de

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 anbaufertig grau lackiert: 10,- €

stangel
www.stangel.eu
Online Bestellungen

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

www.jano-modellbau.de

www.MDVR.de Wir nehmen uns
Zeit für Sie!
30 Jahre für Leidenschaft digital

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

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Bannwitz 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)

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

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

HobbyZone
Das Modellsystem für Ihren Basteltrieb
MODELLBAHN-SCHILDHAUER
Würzburger Str.81
01187 Dresden
Tel: 0351 22979215
www.mbs-ld.com

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de

Modellbahn Ehrhardt EUROTRAIN

Vorbestellpreise für Neuheiten (Auszug)

Tillig TT 02060 BR 42 DR	255,98 €	Brawa N 61032 BR 132 DR Flicker	130,95 €
Tillig TT 04205 BR 78 DR	232,80 €	Fleischm. N 714406 BR 44 DR UK	284,99 €
Tillig TT 96400 E 77 DR	198,85 €	Hornby N HN2524 BR 242 DR	151,95 €
Kühn TT 31722 BR 242 DR	121,98 €	Hornby N HN4353 Set Autotransportv. DR	64,99 €
Kühn TT 31920 BR 94.5 DR	219,80 €	Piko N 40520 BR 216 DB	125,95 €
Kühn TT 32826 BR 180 DR	130,95 €	Trix N 16443 BR 44.9 DR Kohlestaub Sound	413,90 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißfenels · Tel. 034 43/30 25 09 Fax 34 18 47

**Eisenbahnwelten im
Kurort Rathen**
Gartenbahnanlage mit
4500 m Schienen
Spurweite IIm
www.eisenbahnwelten-rathen.de

Ätztechnik Ausführender u. informativer Katalog gegen € 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

Tel. 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de

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

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

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

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

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 Samm-

lungen, 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.

Analog-Bahner sucht für alte Anlage H0-Fahrzeuge von Fleischmann, Trix v. Kleinbahn etc. Angebote bitte unter gudrun.nittgerott@freenet.de

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche alle Spuren sowie hoch-

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice.
Vielfalt im Detail
Letter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 05 41-43 31 35 www.jbmodellbahnservice.de

wertige 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/Ladenaufösungen, Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

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

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchst-

preise 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.

TT, N, Z, Sammlung in jeder Größe bei sehr guter Bezahlung gesucht. Ich freu mich auf Ihr Angebot. Tel. 0341 4613285.

GESUCHE
Fotos und Bilder

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



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 kurzschlussicher
 - *Programmiergleisanschluss

Farbwahl:

- *ZS2+ nun auch in dunkelblau
- *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

 299,00€
 info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAEERZ.de Tel./Fax: 03571/404027



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

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.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

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.

SONSTIGES

Wer gestaltet und baut mir in Heimarbeit eine größere H0 Stadt? Großdiorama ca. 280 cm x 80 cm, teilbar. Gebäude (Markenfabrikate) sind bereits gebaut und teilweise beleuchtet. Straßen/Gehwege/Grünbereiche /Laternen usw. sollen eingebaut werden. Kontakt Email: modellbahn.pf@bluewin.ch, Tel.: 0041 44 915 0447

Suche Fa. oder Privat für Umbauten (Modellbahn H0-Analog von (Gleichstrom auf Wechselstrom) Angebote unter Tel.-Nr.: 0160-99442439 ab 18 Uhr.

Kontakt zu Exp. Für Umlackierung v. FLM-H0-Loks-BR1200 SNCF, in /auf grün=SNCF+ANCB + = Rot= Luxemb.

St. B gesucht. E-Mail: khp0150@gmx.de, Fax 07191 64360.

Anlagenbau (Rohbau oder komplett dekoriert), analog oder digital, alle Spurweiten, ebenso Kofferanlagen, 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/gayisenbahn. 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

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

URLAUB

Urlaub, Reisen, Touristik

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.schlossfuers-tenberg.de

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

BÖRSE

Auktionen, Märkte

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

Termine modellbahnboerse-Berlin.de

Anzeigenschluss für Ausgabe 06/2021 ist der 12. 04. 2021

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
40 Jahre www.adler-maerkte.de

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

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

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

Exklusivmodell 249,99 € UVP 261,80 €

H0



Saxonia 87015 4er-Set Umbauwagen, DB, Ep.IV, gealtert
perfekt gealtert, jedes Modell ist ein Unikat

4er Set

Exklusivmodell 279,99 €

H0



Piko 51901 E-Lok BR 151, Lokomotiv, Ep.VI, DC-Sound

Exklusivmodell 59,99 €

2er Set

H0



Piko 58392
2er-Set Offene Güterwagen Eaos, DBAG, Ep.VI, Graffiti

Exklusivmodell ab 169,99 €

H0



Piko 71143 E-Lok BR 143, DBAG, S-Bahn, Ep.V 169,99 €
Piko 71144 DC-Sound 259,99 €
Piko 71145 AC-Sound 269,99 €

Exklusivmodell ab 209,99 €

H0



Piko 71146 E-Lok BR 118, DB, Ep.IV 209,99 €
Piko 71147 DC-Sound 299,99 €
Piko 71148 AC-Sound 309,99 €

Exklusivmodell ab 149,99 €

H0



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

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



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

www.elriwa.de

Unsere Aktionen für Sie!

Ihr DiMo-Vorteilsabo

4+1

4 Ausgaben der
Digitalen Modellbahn plus
1 Prämie zum Preis von nur

28,-_{Euro}

€ 7,- statt € 8,-
= 12,5 % Ersparnis



Ihr digitaler Einstieg:

4 Ausgaben für nur € 28,- lesen! Sie erhalten ein Jahr lang druckfrisch und frei Haus 4 Ausgaben der *Digitalen Modellbahn* und verpassen somit keine Ausgabe mehr.

Jetzt Abo-Vorteile nutzen

- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt sicher und versandkostenfrei nach Hause
- ✓ Viel Inhalt, null Risiko
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe!
- ✓ Hochwertige Prämie GRATIS!
- ✓ Sie sparen 12,5% (statt € 32,-) gegenüber dem Einzelheftkauf!

Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie ab der vierten Ausgabe die *Digitale Modellbahn* für nur € 7,- pro Heft (statt € 8,-). Den Bezug können Sie jederzeit kündigen.

Ihre GRATIS-PRÄMIE zur Wahl!



Loks und Wagen – Fit für den Digitalbetrieb

Ältere Loks und Wagen für den Digitalbetrieb umbauen. 120 Seiten, hilfreicher Ratgeber vollgepackt mit vielen praktischen Tipps und Tricks sowie konkreten Anleitungen.



HO-Modell: Rikscha für die Rotte – Draisine Kl 12 von Brekina, Epoche III, un- motorisiert

Das Brekina-Modell punktet mit Details wie freistehenden Stoßbügel und einer ange-setzten Trittstufe.

Jetzt online
www.vgbahn.de/digitaleinsteigen

Im ersten Teil unseres Neuheitenüberblicks zeigten wir, was die großen und größeren Hersteller für das Jahr 2021 planen. Viele Projekte der kleineren Anbieter sind aber ...

...genauso wichtig

Als das sprichwörtliche Salz in der Suppe wird das Angebot der kleineren bis kleinsten Hersteller bezeichnet. Man könnte auch von feinen Gewürzen im gesamten Modellbahn-Menü eines Jahres sprechen. Viele Projekte, die den großen Anbietern als nicht lukrativ genug erscheinen, verwirklichen eben die kleinen. Und es wäre nicht das erste Mal, dass es ein besonders ausgefallenes und deshalb attraktives Vor-

bild später doch ins Programm der etablierten Firmen schafft. Im zweiten Teil unseres Neuheiten-Reports sind daher beispielsweise ausgefallene Schmalspur-Fahrzeuge zu finden, aber auch moderne Waggons aus dem In- und Ausland, welche die aktuelle bunte Bahnwelt prägen. Viele kleinere Zubehöranbieter setzen weiterhin auf die Lasercut-Technik und können so in kleineren Stückzahlen sehr attraktive Gebäude für die Modellbahn anbieten. □ abp

KM1 Vectron und E 69 für 1, vier Dampflokom-Baureihen und VT 11.5 für 0

□ Andreas Krug ist ein bekennender Freund der klassischen Eisenbahn und Dampflokmfan. Trotzdem beginnt mit dem Spur-1-Modell des Vectron nun auch im Programm von KM1 ein neues Zeitalter. Die hochaktuelle Baureihe 193 wird in zwölf Farb- und Beschriftungsvarianten angeboten. Klassisch ist dagegen das Vorbild der E69-Modelle. Mit E6903 und 05 erscheinen zwei unterschiedliche Bauformen als Messing-Handarbeitsmodelle in zehn Varianten. Als vergleichsweise günstigen Einstieg in die Spur 1 bietet man die neue V20 für unter 1000

Euro an. Zusätzlich zu den bereits angekündigten Modellen der Baureihe 03.10 wird es auch die allseits bekannte 03 1010 mit Reko-Kessel und Oberflächenvorwärmer für die Königsspur geben. Im selben Maßstab erscheint, passend zum Vectron, auch eine Serie moderner Doppeltragwagen der Bauart T3000 in drei Ausführungen und mit unterschiedlichem Ladegut (Lkw-Auflieger, Container, Tank-Container) zur Bildung bunter KLV-Züge auch im Maßstab 1:32.

Viel Neues wird es auch im Maßstab 1:45 geben. Dabei werden Synergieeffekte genutzt und viele der bisherigen Spur-1-Modelle auch für die nächst kleinere Baugröße konstruiert. Die 1:45-Messingmodelle sollen denen der Spur-1 in nichts nachstehen. Auf dem Programm stehen zunächst die

Baureihe 03.10 in vielen Varianten und die 75.11 (bad.IVc) von der Länderbahnlok bis zur Museumslok 75 1176. Die Baureihe 70 (bay. Pt 2/3) wird es in acht

Ausführungen geben, dazu kommt die Baureihe 85. Ein Spur-0-Spitzenmodell wird sicherlich der VT 11.5, der sieben-teilig aufgelegt wird.



Charakterstück: Die bayerische Pt2/3 erscheint für die Spur 0.



Auch die Gruppe-36-Schnellzugwagen kommen im Maßstab 1:45.



Der berühmte VT 11.5 wird ebenfalls für die Spur 0 aufgelegt.



Mit dem Vectron für die Spur 1 steigt KM1 in die Welt der modernen Bahn ein.



Für die Gartenbahn: Die Lok 12 der Härtsfeldbahn in Ille.

DINGLER Wismarer Schienenbus für 1

□ Der kleine Hersteller aus Meckenbeuren erweitert sein Angebot für die Spur 1.



Der liebenswerte Wismarer kommt in 1:32.

Schon länger angekündigt ist die Serie der kurzen zweiachsigen Personenwagen nach preußischem Vorbild. Es wird drei Bauarten geben, den BCi Pr 96 mit einer geschlossenen und einer offenen Plattform, den Ci Pr 92 (Bild) und den Di Pr 96 jeweils mit offenen Plattformen. Passend dazu erscheint noch der kombinierte Post- und Gepäckwagen PwPosti 94. Die mit Speichenrädern versehenen Modelle entsprechen den Epochen I oder II. Für die Epoche III gibt es Modelle mit Scheibenrädern in den DB- und DR-Ausführungen. Außerdem kündigte man das Modell des Wismarer Schie-



Preußische Waggons in vielen Versionen.

nenbusses an. Das beliebte Fahrzeug wird für die Epochen II und III (DRG, DB oder DR) sowie in mehreren Kleinbahn-Versionen aufgelegt.

LILIPUT Baureihen 84 und 42 für H0, neue Schwerlastwagen für N

□ Obwohl bisher noch kein Neuheiten-Katalog erscheinen konnte, sind die wichtigsten Liliput-Neuheiten bekannt. Für H0 wird es lediglich neue Varianten geben: 84 009 der DRG sowie 84 011 der DR-Epoche III, die Kriegslok 42 1701 mit der Aufschrift „Allied Forces – British“. Dazu passend kommt eine DRG-Zuggarnitur mit einem Offiziers-Wagen und zwei Mannschaftswagen sowie ein Wagenset „Nachschub-Transport“, alles im Tarnanstrich. Der ÖBB-Dieseltriebwagen 5146 wird in Ultramarinblau mit „Pflatsch“ erscheinen. Die Serie der markanten Hbbks-Großraumwagen erweitert man mit vier Bedruckungsvarianten. Für die Baugröße H0e sind acht Neuheiten zu erwarten, darun-

ter ein Epoche-III-Zugset der Zillertalbahn oder drei Personenwagen der Waldviertelbahn in der Epoche VI.

Zumindest die N-Bahner sollen in den Genuss einer Formneuheit kommen: Ankündigt sind die sechsachsigen Schwerlastflachwagen der Bauarten Sas 4850/Sas 4860/Samms 4860/Samms-u 454. Das DR-Vorbild stammt aus der Mitte der 70er-Jahre. Es wird je zwei Doppel-Sets der DR und der DBAG sowie ein Einzelmodell der DB-Gleisbau geben. Auch in N werden neue Varianten der



Die Baureihe 84 erfährt eine H0-Wiederauflage in zwei Versionen.

Hbbks-Wagen ausgeliefert. Dazu kommen neue Ausführungen der gedeckten Güterwagen Gmmhs 57, Gos-uv 253 und Gbs 253. Auch die vierach-

sigen Kühlwagen kommen in neuen Versionen: als TThs Berlin der Epoche III, als „Transthermos“-Wagen sowie gealtert mit „Staatl.-Fachingen“-Werbung.



Neukonstruktion für die Baugröße N: Sechssachsige DR-Schwerlastwagen der Bauarten Sas und Samms.



Die Silowagen wird es in zahlreichen Versionen für H0 und TT geben.

NPE DR-Silowagen für H0 und TT

□ Zwei neue Güterwagen-Serien werden sowohl für H0 als auch für TT angekündigt: Der Silowagen Zk/Ucs als wichtige DR-Bauart erscheint in 19 (!) Dekorvarianten der Epochen III bis V. Zudem wird es die Flachwagen-Doppereinheiten der Bauart Laas in acht Versionen für beide Baugrößen geben. Ein Dauerbrenner scheinen die Schwerlastwagen der Bauarten Samms und Sas zu sein, zahlreiche neue Beladungsvarianten werden für H0 und TT angekündigt. Gleiches gilt für das Auto-Programm in H0: Das Goliath-Dreirad, die Borgward-Lkw sowie der IFA-P3 sind Basis für zahlreiche Neuheiten.

HÄDL Fischtransport für TT



Samt Bassins: Die Inneneinrichtung zeigt auch die Transportbehälter.

Ein interessante Neuheit im Maßstab 1:120 ist der Fischtransportwagen, der für die Epochen II und III (DR) aufgelegt wird. Das hochdetaillierte Modell (aus 64 Einzelteilen) zeigt neu entwickelte Lüfter auf dem Dach und besitzt Türen zum Öffnen. So sind auch die Bassins zum Transport von lebenden Fischen im Wageninneren zu erkennen. Neu ist auch eine limitierte Serie von Wärmeschutzwagen: Die Flachdachwagen dienen dem Transport von Mineralwasser. Der Schriftzug „Fachingen“ findet sich auf allen fünf Varianten (mit und ohne Bremserhaus) der Epochen I bis III. Drei Sets mit Indusi-Magneten, Kreisverteilern und Anschlusskästen bieten nützliches Zubehör für das Gleisumfeld.

NME Moderne H0-Güterwagen als Formneuheiten

Zwei Güterwagen-Formneuheiten kündigt NME für dieses Jahr für H0 an: den modernen Schwenkdachwagen der Bauart Tamms in blauem VTG-Lack und den sehr kompakten Horchbordwagen der Gattung Eamnos, der von Captrain beschafft wurde, um bei gegebener Streckenklasse möglichst viel Masse in Ganzzügen



Der VTG-Schwenkdachwagen Tamms.

Die N-Modelle der DHG 500/700 C sollen in sieben Varianten im vierten Quartal erscheinen.



transportieren zu können. Als H0-Formvariante wird es die Doppeltragwageneinheit Laaps mit gerade auslaufenden Wagenenden geben, wie sie in der Epoche IV eingesetzt wurde. Der Getreidetransportwagen Tagnpss 102 wird als Formvariante mit geänderten Schweißnähten für H0 und N angeboten. Sehr umfangreich sind die Beschriftungs- und Nummernvarianten be-

kannter H0- und N-Modelle, Ganzzug-Fans können also weiter bei NME ordern. Die H0-Zugschlusslaternen gibt es nun auch einzeln in deutscher, schweizerischer, italienischer und französischer Bauart – jeweils als Paar ohne oder mit passend programmiertem Digitaldecoder. Neue H0-Kurzkupplungsdeichseln können über ein Gelenk Höhenunterschiede ausgleichen.

HERIS Kurze DB-Doppelstockwagen für N, Raritäten für H0

Eine Überraschung ist die Ankündigung von Heris, nun auch Modelle in der Baugröße N anzubieten. Im Maßstab 1:160 sollen die beim Vorbild nur 22,4 Meter langen drei Prototyp-Doppelstockwagen der DB in der blauen Ursprungslackierung als Set aufgelegt werden. Als viertes Fahrzeug soll ein Heizwagen im Set enthalten sein.

Das H0-Sortiment ergänzt man mit einem Reisezugwagen nach schwedischem Vorbild: Der vierachsige C06/B6 stand bei der SJ bis in die 80er-Jahre hinein im Einsatz. Die Neuheit wird, dem Betriebszustand der 50er-Jahre entsprechend, in brauner Lackierung im Doppelset ausgeliefert. Die neuen Güterwagenmodelle bilden teilweise Sonderlinge nach: In der Ausführung der Epoche I wird der Otmnk-Hochbordwa-



Eine Lücke im Maßstab 1:160 füllen die Doppelstockwagen nach DB-Vorbild (Abb. H0).

gen der Gattung Kattowitz erscheinen, für die Epochen II ein Behelfskesselwagen auf Niederbord-Basis. Als DB-Waggons der Epoche III kommen der Niederbordwagen X05 sowie ein zweiachsiger kurzer Flachwagen. Angekündigt wird außerdem ein altertümlicher Kesselwagen der Austauschbauart mit geschweißtem Kessel.



Behelfskesselwagen für die Epoche II.

AB-MODELL RhB-Klassiker für Nm

Die Spezialisten für Schmalspurbahnen der Baugröße Nm präsentieren ihre Ge 4/4 II der RhB in einer überarbeiteten Version mit runden Scheinwerfern. Angekündigt sind zwei Nummernvarianten in Grün, teilweise mit erhabenen Seitenwandlettern, sowie drei rote Versionen. Passend dazu wurden auch die Modelle der Einheitswagen II der RhB überarbeitet. Sie erhalten beispielsweise neue Griffstangen aus Neusilber. Angekündigt sind verschiedene Varianten im grünen Farbleid der 1980er-Jahre. Eine überraschende Neuheit sind die He 2/2-Zahnradloks der Jungfraubahn mitsamt

passender Beiwagen. Neu sind weiterhin der vierachsige RhB-Gepäckwagen F4210, Tragwagen der Bauarten Lb-v7860 und Sbk-v7708 sowie zwei RhB-Niederbordwagen.

In Zusammenarbeit mit Nord-Modell entstehen vier Lasercut-Bausätze für Châlets nach Schweizer Vorbild.



Die RhB-Ge 4/4 II erscheint im Zustand der 70er- und 80er-Jahre mit runden Stirnlampen und neuen Stromabnehmern.



Die überarbeiteten EW II-Wagen der RhB werden in Grün geliefert.



Eines der vier neuen Châlets.

ASM Vorbildgetreuer Eurocity der ČD und Schweden-Häuser für N

Den EC 100 „Jože Plečnik“, der ab Dezember 2005 Ljubljana über Graz und Linz mit Prag verband, gibt es nun auch in 1:160. Als Vorbild dient der Wagenpark des ersten Fahrplanjahres. Wie gewohnt werden die Modelle exakt maßstäblich ausfallen und mit vielen Details wie Klapptrittstufen oder einem fein detaillierten Unterboden mit angesteckten Trafos und Klimaaggregaten aufwarten. Passend zur skandinavischen Produktlinie ergänzt das Hofgut „Lynstad gård“ das Sortiment. Bei der Konstruktion der Lasercut-Bausätze legt Christian Arndt großen Wert auf eine realistische Gestaltung der Bretterverkleidungen und der Steinfundamente.



Neben dem Apmz werden drei 2.Klasse-Wagen (Bmz) aufgelegt.



Der Speisewagen WRmz81 erscheint in den ČD-Farben von 2005.

FULGUREX Bugatti für N, ASD-TRIEBWAGEN FÜR H0m, SNCF-231 C und -230 B für H0

Demnächst ausgeliefert werden die N-Modelle der französischen Bugatti-Schnelltriebwagen in der Ausführung „Présidentiel“ und zweiteilig als

„Couplage“. Fünf Varianten aus der Zeit von 1933 bis 1955 sind in Analog- und Digitalausführung erhältlich. Den Triebwagen BCFe 4/4 der ASD (Aigle-

Sépey-Diablerets) gibt es in vier Beschriftungsvarianten mit altem und neuem ASD-Logo. Für H0 wird es zwei neue französische Dampflok geben: die

Pacific 231C in Ausführungen der „Nord“ und der SNCF und die 230 B in der Version der EST und der SNCF. Erstere Modelle sind fast ausverkauft.



Schweizer Meterspur im Maßstab 1:87: Der BCFe 4/4 der ASD (Aigle-Sépey-Diablerets).



Die Bugatti-Triebwagen sind auch im Maßstab 1:160 faszinierend, vor allem mit Innenbeleuchtung.

PANIER Privater PwPost für H0e



Der PwPost kommt als H0e-Neukonstruktion in zwei Varianten.



ÖBB-Trieb- und -Beiwagen kommen als Umbauversion.

Exklusive Schmalspurfahrzeuge sind die Spezialität des Kleinserienherstellers Panier. Als Neukonstruktion wird es einen PwPost geben, der in zwei Ausführungen angeboten wird:

als Wagen der Kreisbahn Osterode – Kreiensen und in der Version der DGEG-Museumsbahn im Jagsttal. Die Modelle sind als Bausatz oder Fertigmodelle in zwei unterschiedlichen

Detaillierungsstufen zu haben. Für H0 werden zwei Formvarianten angekündigt: die ÖBB-Umbauversion des von den Deutschen Werken Kiel für die Lokalbahn Schwarzenau –

Zwettl gelieferten DWK-Typs IV mit markanten Dachlüftern und die anschließende Umbauversion zum ÖBB-Beiwagen VB 7729.01 mit vereinfachtem Dach.

STADT IM MODELL Doppelstockgarnitur der LBE für H0

Zunächst für die Epoche II, als Fahrzeuge der privaten Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) beziehungsweise der DRG, werden die H0-Modelle der ersten deutschen Doppelstockzüge angekündigt. Geplant sind die Loks 1 und 2 (DRG-Baureihe 60) sowie die Doppelstock-Einheiten mit kleinen Stirnfenstern. Später sollen Ausführungen der Epochen III und IV folgen. Entwicklung und Herstellung übernimmt der Hersteller „Zeitgeist Models“, die Auslieferung

ist für 2022 geplant. Als Projekt werden moderne Doppelstockwagen nach norddeutschen Vorbildern vorgestellt. Derzeit sind nur Vorbildaufnahmen zu sehen, trotzdem sollen die Modelle noch im Jahr 2021 erscheinen. Man darf gespannt sein. Der 2012 (!) angekündigte Hamburger U-Bahn-Triebzug DT2 wird wohl demnächst ausge-



Neue Doppelstockwagen sollen noch 2021 kommen.

liefert. Der im letzten Jahr angekündigte DT3 soll folgen. Weiterhin sind die Hamburger S-Bahn-Triebwagen der Baureihen 471 und 490 auf dem Programm. Der LINT 54 ist ebenfalls in Konstruktion. Für alle Triebzüge zeigt sich „Zeitgeist Models“ verantwortlich – ein anspruchsvolles Programm. Neben Bus-Varianten nach Hamburger Vorbild (Hersteller Brekina) kündigt man auch interessante Lasercut-Bausätze an: die erste Spannbetonbrücke Deutschlands – eine Fußgängerbrücke der Ratzeburger Kleinbahn, das Wohnhaus der Simpsons sowie eine Großraum- beziehungsweise Roller-Disco.



„Zeitgeist Models“ entwickelt den LBE-Zug.



Die Spannbetonbrücke ist schon lieferbar.

SEM Unkrautvernichtungswagen für H0m

Tino Eisenkolb bietet ein echte Spezialität für H0m an: Für die Schmalspurbahn Reichenbach – Oberheinsdorf baute das Raw Karl-Marx-Stadt 1950 einen vierachsigen Sprengwagen zur Unkrautverteilung. Nach Einstellung des Betriebes in Reichenbach 1962 setzte man das Fahrzeug nach Gera-Pforten um, dort stand es

bis 1969 im Einsatz. Die Ausmusterung folgte am 30. Januar 1970, der Kessel diente anschließend als Altöllager. Angeboten wird der Wagen 99-40-92 als Kleinserienmodell mit den Beschriftungsvarianten „Reichenbach“ (Rollbockbahn) und „Gera-Pforten“ (Meterspurbahn nach Wuitz-Mumsdorf, Bild).



Ein Unikum auf acht Rädern als H0m-Modell.

JOSWOOD Gebäude aus dem Freilichtmuseum für H0

□ Einen Schwerpunkt der Joswood-Neuheiten bilden H0-Bausätze nach Vorbildern im Freilichtmuseum Hagen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL). Das größte Gebäude ist eine Postremise mit Kutschenraum und Pferdestall, dazu

kommen als Nebengebäude eine kleine Waage und eine Beilschmiede. „The Gate“ nennt sich der Bausatz zu einem imposanten modernen Stadtgebäude. Für die Baugrößen O, H0 und N wird das Angebot an gelaserten Großkisten-Bausätzen erwei-

tert, die sich ideal als Beladung für Güterwagen oder für die Ladestraße eignen. Wer diese komplett detaillieren will, kann auf die „Dioramenkiste I“ zurückgreifen, in der viele Kleingebäude und Zubehör enthalten sind. Für N gibt es eine Maschinenhalle.



Komplettbausatz für die Ladestraßenausstattung: „Dioramenkiste I“.



Ein schmales Vorbild: die Postremise aus dem LWL-Museum.

MKB Typische Gebäude für das Bahnumfeld

□ Jeweils für die Baugrößen H0, TT und N legt MKB lobenswerterweise seine diesjährigen Neuheiten auf. Auf dem Programm stehen ein gemauerter preußischer Wasserturm mit holzverschalteter Wasserbehälter und ein kleines Verlagsgebäude mit Anbau für die Druckerei, das ideal neben den Bahndamm passt. Mittelgroße und große Bahnbetriebswerke lassen sich mit einer Kantine mit integriertem Keller-Abgang ergänzen. Ebenfalls ins Umfeld



Typischer Zweckbau: Eine Kantine für das Bw.

von Bahnanlagen passen ein verputztes Nebengebäude für die Signalmeisterei und ein Eisenbahnerwohnhaus in Ziegel-

Universell: Ein kleines Verlagsgebäude.



bauweise nach preußischem Vorbild. In ähnlichem Baustil präsentiert sich eine kleine Dorfschule. Lediglich der Bau-

satz für einen Schwimmpon- ton, der ein bestehendes Bau- sätzeangebot ergänzt, wird nur für H0 angeboten.

DIE MODELLBAHNWERKSTATT Bahnhof Alexisbad für H0

□ Das Thema Schmalspurbahn im Harz bildet weiterhin einen Schwerpunkt des Programms von „te-miniatur“. Neu sind der Bausatz für das Empfangsgebäude Alexis-

bad an der Selketalbahn sowie für den Haltepunkt Tiefenbachmühle an der Harzquerbahn. Ein Wohnhaus im Bündner Baustil rundet die H0-Neuheiten ab. Das Bau-

satzprogramm für die Spur 0 wird mit dem Güterschuppen zum RhB-Bahnhof Rueun und einem Bahnwärterhaus (Bild), passend zum Bahnhof Susch, erweitert.



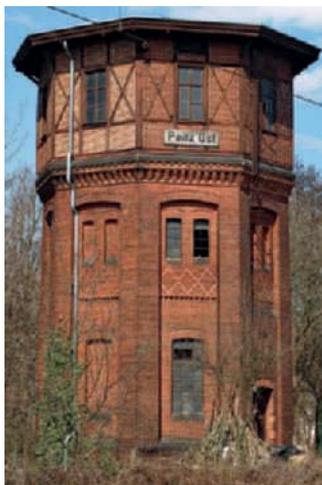
Aus dem Angebot für die Spur 0: Ein typisches Bahnwärterhaus, wie es an der RhB stehen könnte.



Sehr modellbahngerecht: Der Bahnhof Alexisbad ist mit seinem feinen Fachwerk ein Hingucker.

REALMODELL Wasserturm „Peitz“ für O

□ Den Schwerpunkt des Neuheitenprogramms von Joachim Jüchser bieten Angebote für die Baugröße O. Als neuer Gebäudbausatz wird der Wasserturm „Peitz“ angeboten. Er passt vom Baustil zum Bahnhof „Klütz“, der in diesem Jahr ausgeliefert wird. Für Eigenbauten in O gibt es Fenster und Türen. Die angebotenen



Ein sehr schönes Vorbild hat Realmodell gewählt.

1:45-Figuren zeigen jeweils ganz eigene, teilweise fast an Karikaturen erinnernde Charaktere. In der Gaststätte arbeitet „Kati am Tisch“ mit Bierkrug und Pommes-Teller, „Linda auf der Schwalbe“ kommt als Gast hinzu. Der Stellwerks-Inneneinrichtung dienen eine kurze und eine lange Hebelbank. Letztere wird es auch für HO geben. Feine Dachrinnen bestehen aus elastischem Gummi und können daher nicht brechen. Schließlich gibt es für die Spur O nun auch Fahrkartenautomaten.

MODELLBAU HEYN Schiebebühne für G

□ Der Großbahn-Spezialist bietet als Neuheit eine kompakte Schiebebühne an. Die Bauhöhe beträgt nur 175 Millimeter, daher ist kein Ausschnitt in der Anlagengrundplatte nötig. Bei einer Größe von 83 mal 57 Zentimetern sind bis zu zehn Gleisabgänge im Raster von 33 Millimetern möglich. Diese sind über eine Schwalbenschwanz-Führung in der

Basisplatte aus Alu-Dibond fixiert. Das Modell ist mit zwei Sperrsignalen und Wärterhaus ausgestattet. Geliefert wird die auf sechs Kugellagern laufende Schiebebühne für den Handbetrieb. Ein Schrittmotor und ein Digitaldecoder werden ebenfalls angeboten. Mit einer einfach einrastenden Erweiterungsplatte lässt sich die Schiebebühne verbreitern.



Ohne großen Aufwand lässt sich die G-Schiebebühne einbauen.

HMB Ostpreußischer Bauernhof für HO

□ Günther Huppertz bietet als Neuheit eine große Lagerhalle mit Mansarddach und Laderampen an den Längsseiten an. Sie kann sowohl für eine Spedition als auch als Güterschuppen verwendet werden. Bei der dreigleisigen Umladehalle beeindruckt insbesondere die Inneneinrichtung mit zwei Laderampen, den Stahlstützen und filigranen Dachbindern. Als weitere Ausführung kann man den Bausatz mit je drei

Toren in den Stirnseiten auch als Wagenhalle verwenden. Das passende Verwaltungsgebäude wird zusätzlich angeboten. In einer einmaligen Auflage wird ein großer ostpreussischer Bauernhof im Set gefertigt. Es besteht aus dem Wohnhaus, einem großen Stallgebäude, einer Scheune und mehreren kleinen Nebengebäuden wie Werkstatt und Hühnerstall. Der Stall wird auch separat erhältlich sein.



Schönes Industriedesign: Das Innere der großen Umladehalle.

MODELLBAU FREY Zugführerwagen für IIe

□ Der kleine Hersteller aus Seiffenndorf in der Oberlausitz strafft sein Programm und konzentriert sich zukünftig auf Modelle der Baugrößen II und IIe, im Schmalspurbereich überwiegend nach sächsischen Vorbildern. Triebfahrzeug-Neuheiten sind in diesem Jahr nicht vorgesehen, vielmehr werden vorhandene Bestellungen der Kunden abgearbeitet. Eine IIe-Neuheit ist der Zugführerwagen mit Tonnendach, dessen Vorbild im Mügelner Netz eingesetzt wurde und heute noch in Jöhstadt vorhanden ist. Er wird als Fertigmodell angeboten.



Ergänzung für Großbahn-Güterzüge auf schmaler Spur: Ein Zugführerwagen nach sächsischem Vorbild.

LOEWE Coburger „Galanteriewaren“-Fabrik für H0

□ Knut Heilmann erweitert sein Angebot der Polyresin-Fertigmodelle, die dem Modellbauer als ansprechend bemalte Fertigmodelle viel Arbeit ersparen. Aus dem bisher bekannten Rahmen fallen acht als Bahnhofswagen genutzte Glms 207 der DB in unterschiedlichen Versionen, die als nicht rollfähiges Gestaltungselement für Abstellgleise dienen sollen. Bei den Gebäuden gibt es

neu ein mehrgeschossiges Fabrikgebäude aus Coburg mit Fachwerkdachgeschoss, einen passenden Anbau, einen Bismarckturm, einen achteckigen Pavillon sowie ein Milchhaus mit Uhrenturm. Die Ladegutsortiment wird für die Baugrößen H0, TT und N erweitert. Die Feuerwehr-Fans können sich auf ein LF 8 auf Basis des Magirus Deutz 130 D7 FA (in Kooperation mit VK-Modelle) freuen.



Das ebenfalls neue LF 8 auf Basis eines Magirus Deutz 90 M 5 „ZETA“ wartet noch auf die Auslieferung.

BREKINA Trabant P 50 und BMW 635 für H0



Mit dem P50 begann 1956 die Geschichte des „Trabi“. Der Ur-Trabant erscheint zunächst als Kombi, wie er um 1960 produziert wurde.



Dem E24-Coupé folgte die 6er-Baureihe von BMW. Brekina präsentiert den Klassiker als 635i von 1977.

□ Im Jahr 1956 begannen in Zwickau die Konstruktionsarbeiten am Trabant P50. Brekina würdigt dieses gesamtdeutsche Jubiläum mit einer Neukonstruktion. Ein westdeutscher Klassiker ist hingegen der BMW 635i: Das ab 1975 gebaute E24-Coupé prägte bis 1989 das Gesicht einer ganzen Produktfamilie.

Der Stadtbus des Typs Magirus Saturn II erscheint in der ab 1959 produzierten modifizierten Ausführung. Ein Nutzfahrzeug-Klassiker aus Übersee rollt in Gestalt der Peterbilt 359-Zug-

maschine an. Der archetypische US-Truck beeindruckt standesgemäß mit einer ganzen Menge verchromter Details. Das LF8 auf Opel Blitz-Basis dürfte nicht nur den Feuerwehrfans Freude machen. Ein weiteres Highlight ist der Fiat-Lkw in Ferrari-Rennsport-Ausführung. Er erscheint im Set mit zwei neu entwickelten Formel-1-Fahrzeugen und sieben exklusiven Figuren von Noch. Die neue Serie preiswerter „Economy“-Modelle ist sowohl für Sparfüchse als auch für Bastler interessant.

SCHUCO Pkw-Klassiker für H0, Fahrzeuge aus Ost und West für 0



Mit dem VW Golf I begann 1974 eine beispiellose Erfolgsgeschichte. Nun ist der erste Golf als zeitgemäßes H0-Modell erhältlich.

□ Robuste und zugleich fein detaillierte Automodelle sind das Markenzeichen von Schuco im Maßstab 1:87. Darunter sind viele Formneuheiten zu entdecken: Die legendäre Mercedes-Benz-Baureihe W 123 erscheint als Limousine 280 E sowie als 280 TE-Kombi. Der VW Golf I wird in der Ausfüh-

rung von 1974 und in bunter Farbgebung sicher viele Modellstraßen beleben. Mit Pritsche und Plane erscheint der Kleintransporter MB L319. Der Tatra T138 kommt in den vier Ausführungen mit Muldenkipper, Pritsche und Kran sowie als Feuerwehrfahrzeug. Mit dem Lieberradlader 550 lassen

sich Baustellen dekorieren und die Kärcher-Kehrmaschine MC 130 belebt Innenstädte. Ein Hingucker im Maßstab 1:87 ist das Bundeswehr-Transportflugzeug C-160 Transall, das als Metall-Modell mit beweglicher Heckklappe aufgelegt wird. Das 1:43-Sortiment wird um Pkw wie den BMW-507 Roadster, den Porsche 914 oder

den VW-Käfer in Varianten mit Faltdach und Dachzelt erweitert. Daneben gibt es typische DDR-Krafträder und den Barkas B 1000 als Bus und Pritschewagen. Dessen BRD-Pendant, der VW-Bulli, erscheint als Samba- und Campingbus sowie mit Pritsche. Den MBLP911 gibt es mit Plane und dekorativem Märklin-Schriftzug.



Der W123 gilt als unverwundlich. Die Neukonstruktion erzeugt BRD-Feeling im Maßstab 1:87.



Aus seiner Kabine hat der Brückenfahrer eine sehr gute Sicht auf das inzwischen funktionsfähige Hebegeschirr.

Im letzten Teil unseres Bauberichts zur Container-Brücke von Fallert gehts es um den sogenannten Spreader. Das Hebegeschirr für die Container soll auch funktionstüchtig sein.

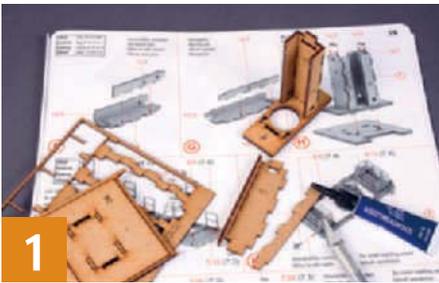
Kistenträger im Bau Teil III

Für den Aufbau des Hebegeschirrs muss zunächst eine Hilfskonstruktion aus Lasercut-Holzteilen zusammengesetzt werden. Das turmähnliche Gebilde nimmt den oberen Rahmen des Spreaders und den Maschinenhaus-Boden auf. Nur so lassen sich später die Seilzüge in Form feiner Perlonfäden montieren. Der Rahmen des Spreaders besteht

aus nur wenigen Teilen und ist schnell aufgebaut. Die Kunststoffteile erhalten zuvor eine Farbbehandlung mit den üblichen Modellbaufarben. Für die kleinen Seilrollen empfiehlt sich eine Kaltbrünierung. Beim Einkleben der Achsstifte heißt es aber aufpassen. Die Seilrollen müssen beweglich bleiben, weshalb nichts von dem Klebstoff an die Messingteile geraten darf.

Nach der Fertigstellung wird der Rahmen auf den Fuß des Holzturms gesetzt und mit einem Holzstift verriegelt. Die Hebegetriebe sind im Maschinenhaus der Laufkatze untergebracht. Sie bestehen aus den Seiltrommeln, Zahnrädern und Kugellagern. Beim Zusammensetzen der Getriebe gilt es wieder, auf eine bestmögliche Freigängigkeit der beweglichen Teile zu achten. Die Seiltrommeln selbst werden zuvor mit je 80 Zentimetern Perlonfäden ausgerüstet, der zum Inhalt des Bausatzes gehört. Der Motor und die Getriebekästen mit der Zwischenwelle werden durch eine Steckverbindung auf dem Maschinenhaus-Boden befestigt. Jetzt ist auch der richtige Zeitpunkt, an der Unterseite des Bodens noch zwei Leuchtdioden der Größe PLCC2 anzubringen.

So komplettiert wird das Bodenteil auf der Hilfskonstruktion befestigt. Vor dem ersten Aufspulen der Fäden werden Wäsche- oder Modellbauklammern jeweils 25 Zentimeter vor dem unteren Fadenende befestigt. Dann gilt es, die Fäden motorisch aufzuwickeln, bis die Klammern das Bodenteil erreicht haben. Dafür kann man



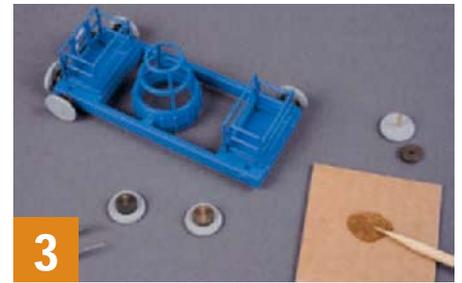
1

Für den weiteren Aufbau der Hebeeinrichtung gilt es zunächst, ein Hilfsgestell aus Holzteilen zusammenzubauen.



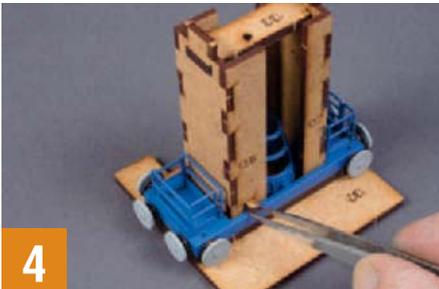
2

Alle Bauteile des Hebegeschirrs erhalten eine Lackierung. Für die Messingrollen bietet sich eine Kaltbrünierung an.



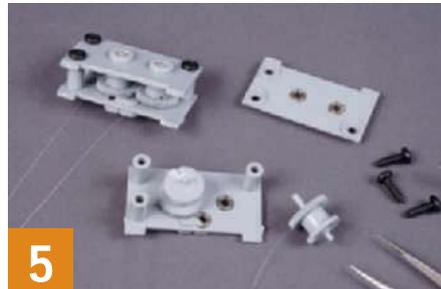
3

Beim Einsetzen der Achsen ist Vorsicht geboten, an die kleinen Seilrollen darf auf keinen Fall Klebstoff gelangen.



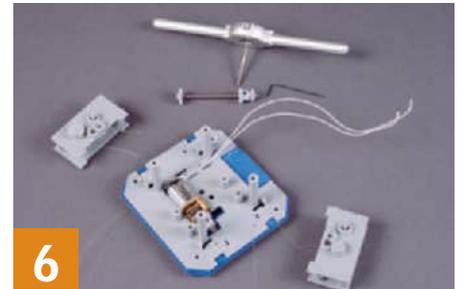
4

Nach dem Einsetzen des Geschirr-Oberteils in die Hilfskonstruktion verhindert ein Holzstift das Abheben des Rahmens.



5

Vor dem Zusammenbau der Hebegetriebe-kästen muss der mitgelieferte Perlonfaden an den Seiltrommeln befestigt werden.



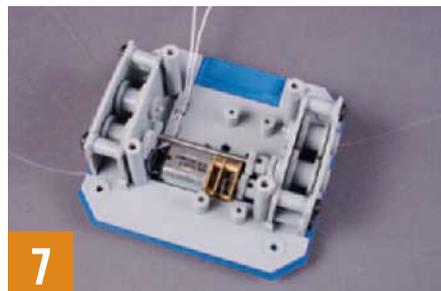
6

Bevor die Getriebekästen an ihren Arbeits-platz kommen, müssen die Fäden durch den Boden geführt werden.

einen Trafo verwenden oder besser die provisorisch angeschlossene Sekundärplatte. Dann stimmt auch gleich die Laufrichtung der Getriebe. Nach dem Entfernen der Klammern führt man die Fäden gemäß Anleitung über die Seilrollen des Spreaders und zurück zum Bodenteil. Statt der vorgeschlagenen Verklebung habe ich die Fäden hier allerdings mit kleinen Holzstiften fixiert. Das erlaubt später Korrekturen an der Ausrichtung des Hebegeschirrs. Danach folgen der Einbau des Platinensteckers und der Anschluss sämtlicher Verbraucher. Anschließend werden die Sicherungsschraube der Hilfskonstruktion entfernt und das Laufkatzen-Fahrgestell wird aufgesetzt. Nach dem vorsichtigen Abbau der Hilfskonstruktion steht dann die Komplettierung des Spreaders auf dem Programm.

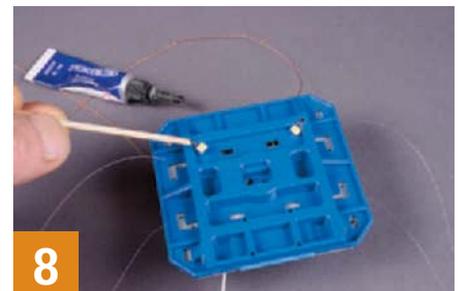
Magnetische Kräfte

Das größte Manko des Hebegeschirrs ist allerdings die fehlende Funktion. Ein Aufnehmen und Absetzen der Container ist vom Hersteller nicht vorgesehen. Den Spielspaß mit der Krananlage trübt das natürlich beträchtlich. Immerhin verfügt die Sekundärplatte in der Laufkatze über Anschlüsse für einen Motor oder Elektromagneten. Bezugsquellen oder Einbauvor-



7

Zusammen mit der Zwischenwelle werden die Getriebe über eine Rastung auf den Maschinenhausboden aufgesteckt.



8

Zwei Leuchtdioden an der Unterseite helfen dem Brückenfahrer später bei der exakten Platzierung des Spreaders.



9

Statt der vorgesehenen Verklebung dienen hier kleine Holzstifte zur Fixierung der Fäden. Das ermöglicht spätere Korrekturen.

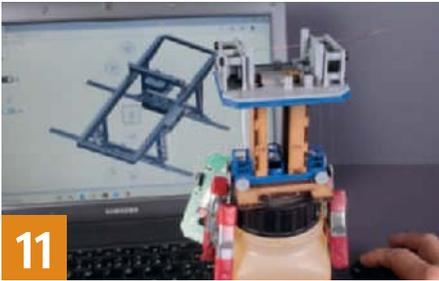


10

Für das Aufspulen der Fäden kann man einen Trafo verwenden oder die Sekundärplatte provisorisch anschließen.

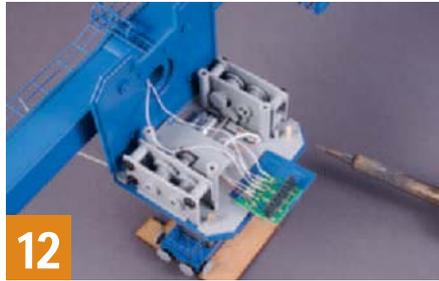
schläge verrät die Bauanleitung des Fallerbautsatzes leider nicht. Man kann aber davon ausgehen, dass der Einsatz eines Magneten die am einfachsten umzusetzende Variante darstellt. Ich habe mir deshalb im

Onlinehandel den kleinsten Elektromagneten für eine Nennspannung von vier bis sechs Volt besorgt. Die Stromaufnahme dieses Exemplars liegt mit rund 230 mA im erlaubten Bereich (maximal 250 mA).



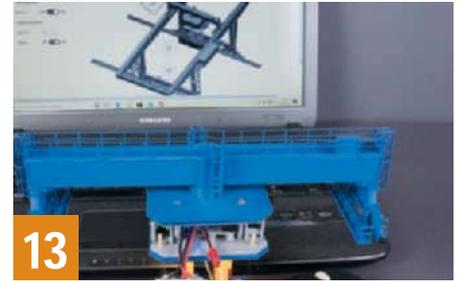
11

Mit Klammern als Gewicht werden die Fäden über die Steuerung aufgespult, so stimmt dann auch die Laufrichtung des Antriebs.



12

Jetzt folgt der Anschluss der übrigen Verbraucher wie Beleuchtung, Laufkatzen-Antrieb und Elektromagnet.



13

Vor dem endgültigen Zusammenbau von Laufkatze und Maschinenhaus schadet ein abschließender Test der Funktionen nicht.



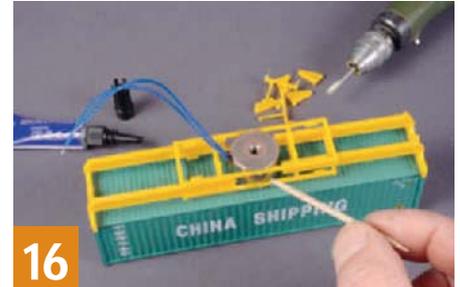
14

Für das Funktionieren des Hebegeschirrs ist der Einbau eines möglichst kleinen Elektromagneten der einfachste Weg.



15

Die Haltekraft des Elektromagneten ist nur gering, deshalb muss in den Containern ein weiterer Magnet platziert werden.



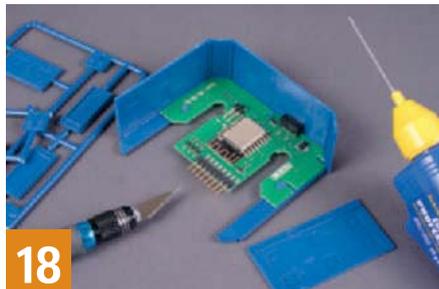
16

Nach ein paar kleineren Fräsarbeiten am Rahmen wird der Elektromagnet mit etwas Sekundenkleber fixiert.



17

Da die Ausleger des Spreaders verklebt werden, muss sich der Bastler bei der Größe der Container festlegen.



18

Auf einem Rahmenteil findet die Sekundärplatine ihren Platz, danach werden die Wände des Maschinenhauses angebaut.

ten Elektromagneten löst. Erst beim Einschalten der Elektroschaltung addieren sich die Kräfte und der Behälter kann sicher aufgenommen und verfrachtet werden.

Selbst gefertigte Details

Welcher Dauermagnet die gewünschten Eigenschaften besitzt, lässt sich nur durch Ausprobieren herausfinden. Die Kupplungsmagnete einer beliebigen Kinder-Holzeisenbahn sind zum Beispiel gut für die 40-Fuß-Container geeignet. Der Elektromagnet will natürlich mit elektrischer Energie versorgt werden. Einen guten Kompromiss aus Funktion und Aussehen stellt eine selbst gedrehte Spule aus 0,2 Millimeter starken Kupferlackdrähten dar.

Der Anschluss erfolgt an Pin 4 und Pin 5 der Sekundärplatine, an dem betreffenden Stecker auch als „Dreh“ bezeichnet. Die Polung der Kabel spielt dabei keine Rolle. Vor der Nutzung der Funktionsausgänge müssen diese aber noch im Bedienmenü der Containerbrücke aktiviert werden. Der Platinenstecker ist auch fester Bestandteil des Maschinenhauses. Die Steuerung selbst findet zusammen mit dem Akku in einem entnehmbaren Rahmenteil ihren Platz. Zum Aufladen des Akkus muss dieses Bauteil allerdings jedes Mal entnommen



Die an den Fahrgestellen angebrachten Signalleuchten sind kaum zu übersehen.

Mit den Abmessungen 20 x 15 Millimeter passt er zudem gerade noch in das Hebegeschirr. Kleinere Fräsarbeiten sind dennoch erforderlich, um den notwendigen Platz zu schaffen. Außerdem müssen die verstellbaren Ausleger des Spreaders gekürzt und festgelegt werden. Der Kran-Betreiber muss sich also für eine Größe der zu transportierenden Container entscheiden.

Aufgrund der recht geringen Spannung der Kran-Elektrik fällt die Haltekraft des Magneten auch eher bescheiden aus. Mit dem Einkleben eines Metallplättchens in den Container ist es leider nicht getan; die Lösung ist ein Dauermagnet, der in den Behälter geklebt wird. Seine Haltekraft muss so schwach bemessen sein, dass sich der Container problemlos vom ausgeschalteten

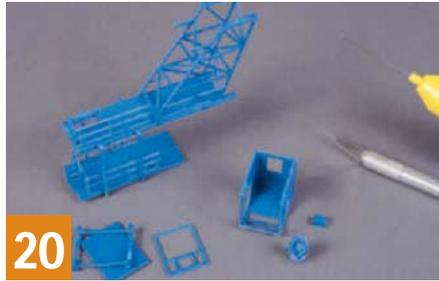


19

Ein rechtes Gefummel ist die Entnahme des Akkus zum Aufladen – eine Ladebuchse wäre die bessere Lösung.

werden, was eine recht fummelige Angelegenheit ist. Wer sich das ersparen möchte, sollte über den Einbau einer separaten Ladebuchse nachdenken.

Die letzte größere Bautätigkeit ist das Zusammensetzen der Fahrerkabine mit dem dazugehörigen Trägestell. Nur mit dem Fahrersitz ist die Ausstattung der Kabine allerdings recht dürftig. Ein paar selbst gefertigte Bedienelemente und eine Fahrerfigur werten das Aussehen des Bauteils deutlich auf. Ein paar fehlende Details an der Krananlage kann der versierte Bastler auch selbst aus dem üppig vorhandenen Restteile-Fundus herstellen. Dazu gehört beispielsweise ein zusätzlicher Laufsteg an der Wendeltreppe. Er ermöglicht dem Bedienpersonal einen direkten Zugang zur Fahrerkabine, wenn die Laufkatze ihre Parkposition neben dem E-Haus eingenommen hat. Auch bei der Klima-Anlage auf dem Dach des E-Hauses samt dazu



20

Der Zusammenbau von Fahrerkabine und dazugehörigem Trägestell gehört zu den letzten größeren Bauschritten.



22

Für die Versorgung des Elektromagneten kommt Kupferlackdraht mit einer Stärke von 0,2 Millimetern zum Einsatz.

gehöriger Aufstiegsleiter handelt es sich um eine Resteverwertung. Die fehlenden Aufstoßvorrichtungen an den Enden der Laufschienen entstehen aus vier dreieckigen, zurechtgeschnittenen Restprofilen. In einem Tütchen finden sich auch die dafür nötigen runden Prallplatten. So gesichert kann die Container-Brücke dann auch ihren Verladebetrieb aufnehmen. □

Michael Siemens



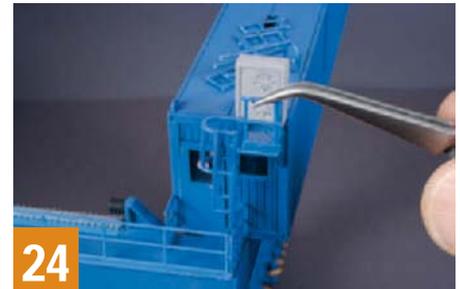
21

Die Ausstattung der Kabine ist recht dürftig. Eine Figur und Bedienelemente sorgen für Abhilfe.



23

Aus den reichlich vorhandenen Restteilen des Bausatzes kann man einen vorbildlichen Zugang zur Fahrerkabine schaffen.



24

Auch bei der Klimaanlage auf dem E-Haus mit passendem Zugang handelt es sich um eine Resteverwertung.



25

Die Aufstoßvorrichtungen sind im Bausatz nicht enthalten. Dafür werden abermals Restteile passend gemacht.

Fertig! Nach dem dritten und abschließenden Teil unserer Werkstatt ist unser Faller-Containerkran nicht nur voll funktionsfähig, sondern auch um einige zusätzliche Details reicher.



FOTOS: MICHAEL SIEMENS



Seit der Haltepunkt „Burg“ angelegt wurde, mangelt es nicht an Besuchern.



Eine Burg gehört zur Modellbahn fast wie ein Bahnhof. Wenn es keiner der bekannten Bausätze sein soll, helfen die Bauteile von Preiser, eine individuelle Lösung zu finden.

Sehr schön verfallen

Der bekannte Figuren-Hersteller bietet in seinem Programm auch Modellbau-Zubehör an. Dazu gehören Bruchsteinmauer-Elemente für H0, die in verschiedenen Zusammenstellungen nach heutigen Maßstäben preiswert zu haben sind.

Sie sind vorrangig für Stützmauern am Bahndamm oder in Weinbergen gedacht. Aus den Packungen 18215, -17 und -19 lassen sich aber auch viele andere Gebäude basteln. Weil sich die Mauerteile universell verwenden lassen, sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt.

Die Bauteile aus Polystyrol weisen eine vergleichsweise kräftige Mauerstärke auf.

Durch die Verzahnung kann man sie mit fast unsichtbaren Stößen aneinanderreihen. Es lohnt sich jedoch, diese Verzahnung mit einer kleinen Feile (am besten

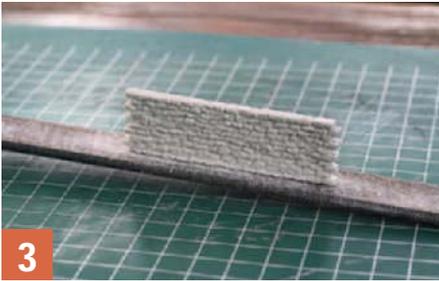
selbst gefertigte aus Sandpapier) zu versäubern, damit die verbleibenden Spalte so klein wie möglich ausfallen. Wenn die Teile für höhere Mauern übereinander angeord-



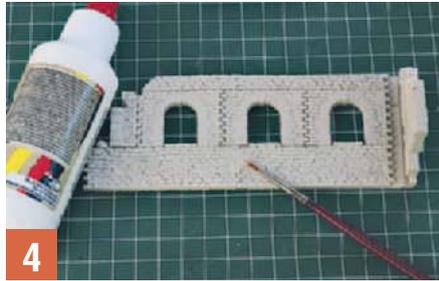
Drei verschiedene Packungen standen für den Bau der Burgruine zu Verfügung.



Neben geraden Mauerteilen sind auch verschiedene Bögen und Fenster enthalten.



3 Mauerteile, die aufeinander gesetzt werden sollen, glättet man mit der Feile.



4 Kleine Spalte lassen sich einfach mit Holzleim verschließen.



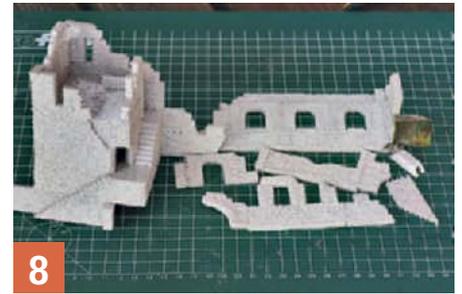
5 Die unteren, später nicht sichtbaren Mauern werden mit Polystyrolplatten verstärkt.



6 Mit Bohrer und Feile entstehen die Löcher für die Balken der Geschossdecken.



7 Eine verfallene Mauer bildet man mit watenfreiem Seitenschneider und Feile nach.



8 Die verschiedenen Baugruppen sind fertig zum Einbau auf dem Burgberg.

net werden sollen, sollte man die Kontaktflächen absolut plan feilen. Die Polystyrol-Teile verklebt man mit einem der üblichen Plastikklebstoffe, sie sind anschließend kaum noch zu trennen. Bleiben trotz der genannten Vorarbeiten noch Spalte sichtbar, lassen sie sich mit weißem Holzleim einfach verschließen. Zur Not platziert man den Leim einfach mit dem Finger. Nach dem Trocknen lässt sich das Resultat am Besten überprüfen, wenn man die Baugruppen bereits mit einer ersten Grundierung überzieht.

Aus Mauer-Gruppen entsteht die Ruine

Um Mauerstücke zu kürzen und insbesondere, um einzelne Steine herauszubringen, eignet sich ein watenfreier Seitenschneider am besten. Der zähe Kunststoff lässt sich damit gut bearbeiten.

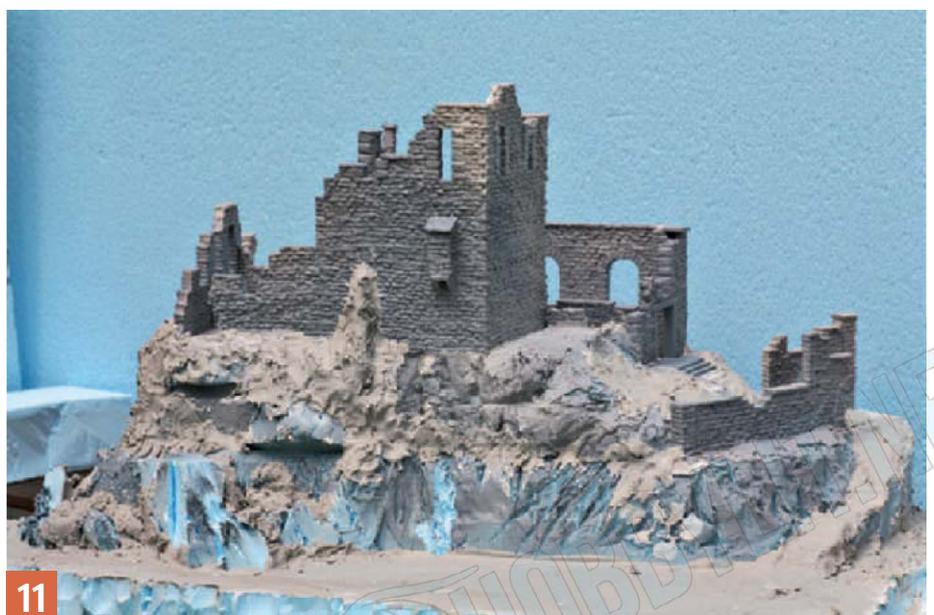
Für meine Burg bereitete ich aus den Preiser-Bauteilen verschiedene Baugruppen vor, die ich dann auf gestaffelten Hartschaumplatten zu einer glaubwürdigen Ruine kombinierte. Ich legte sie auf verschiedenen Ebenen an, ohne ein konkretes Vorbild im Auge zu haben. Das Ensemble sollte so aussehen, als wäre in der Vergangenheit schon einmal etwas restauriert und konserviert worden. Einzelne Mauerabschnitte sehen daher aus wie komplett er-



9 Sie werden mit Holzleim auf zugeschnittene Hartschaumplatten geklebt.



10 Kleine Hartschaumstücke fixiert man mit Kupferdraht, bis der Klebstoff abbindet.



11 Gips und Hartschaum lassen sich gut kombinieren. Einzelne Gipsbrocken, die im Anrühr-Becher übrig bleiben, werden als Felsnasen aufgeklebt.



12

Dunkle Lasur und helle Granierung lassen die Felsen lebendig wirken.



Einmal im Jahr füllt sich das tote Gemäuer mit Leben: Zum Mittelalterfest gehört auch eine Theatergruppe, die immer wieder eine kleine Ritterkomödie aufführt.



13

Kleine Bäumchen entstehen aus im Herbst geernteten Baldrianstauden.

halten. Sie wurden mit Deckplatten gesichert, die das Eindringen von Regenwasser verhindern sollen. Auch der Turm sieht so aus, als wäre an ihm gearbeitet worden, denn die Treppen entsprechen vermutlich nicht mehr dem Originalzustand.



Auch die gregorianischen Gesänge der Mönche erweisen sich als Besuchermagnet.

Der für den Burgberg verwendete Hart-schaum lässt sich gut brechen und einkerben, so lässt sich die Gesteinsstruktur bereits grob imitieren. Ein feiner Überzug mit Lösungsmittelhaltiger Grundierung aus der Spraydose öffnet die Poren und ergibt realistische Effekte. Aber Vorsicht: Zu viel Lösungsmittel zerstört den Kunststoff! Mit

Gips verspachtelte ich die Spalte zwischen den Schichten, und einige Bruchstücke aus dem Gipsbecher ergeben aufgeklebt Felsnasen und Vorsprünge. Auch Geröll lässt sich mit den Gipsabfällen gut darstellen. Nach der Lackierung mit graubrauner Acrylfarbe folgen stark verdünntes Schwarz für die Betonung der Spalten und Vertie-



Ganz oben auf dem Turm erzählt Ritter Gozewein von seinen Abenteuern, für einige Kinder sind sie fast zu harte Kost.



Glücklicherweise bieten Speis' und Trank Entspannung für alle. Herr Krause holt sich gleich noch ein zweites Klosterbier.



14

Mit weiteren Hartschaumplatten wird das Diorama für die Bahnlinie etwas erweitert.



15

Die Preiser-Mauerplatten stützen die Trasse ab und werden mit Holzleim verklebt.



16

Gips, Farbe, Streumaterial und Schotter sorgen für die Angleichung des Neubaus.



17

Die Telegrafenerleitungen kommen von „EZ Line“ und werden noch dunkel eingefärbt.

fungen und anschließend eine helle Granierung der Vorsprünge. Auf die ebenen Flächen wurden „Ground Turf“ von Woodland Scenics und kleine, aus einem Flussbett gesiebte Steinchen gestreut und mit Schotterkleber verklebt. Aus getrockneten Baldrianstauden und Noch-Material als Belaubung entstand ein karger Baumbewuchs.

Diorama-Erweiterung mit Schmalspur-Strecke

Nun fehlte noch das Leben. Für typische Szenen sorgten die Figuren aus der Preiser-Großpackung 16359 „Mittelaltermarkt“, die allerdings alle erst bemalt werden wollten. Anschließend klebte ich sie mit Fotokleber auf. Singende Mönche, eine Theatergruppe und Ritter-Darsteller auf dem Turm begeistern die vielen Besucher. Das mittelalterliche Buffet mit Klosterbier und Kellergeist steigert noch die gute Laune.

Längere Zeit war die Burgruine (auch im Modell) nur schlecht erreichbar. Das änderte sich mit der Eröffnung der Schmalspurbahn, die eine Haltestelle direkt am Burgberg erhielt. Mit Hartschaumplatten wurde das Diorama erweitert, dann konnten die Schienen verlegt und eingeschottert werden. Die Preiser-Mauerteile erwiesen sich auch bei der Erweiterung als sehr hilfreich. □ Thonis van der Weel/abp



18

Oft zieht die Burgruine nur wenige Besucher an, doch zum Ritterfest sind alle Wege und Treppen dicht gefüllt. Auch die bekannte „Familie Krause“ hat sich eingefunden.

Regelmäßig halten die Schmalspurzüge unterhalb der Burg. Der vom Klosterbier schon etwas angedübelte Fahrgast bewundert die sichere Funktion der etwas simpel anmutenden Kuppelung.



Weitere Mönche sind mit dem Zug angereist und werden als Ablösung von den singenden Kollegen schon dringend erwartet.

FOTOS: THONIS VAN DER WEEL



„Also ich finde, an dem Fahrwerk gibt es nichts zu mäkeln.“ „Ja, du hast ja Recht, es sind nur Winzigkeiten, die mir fehlen ...“

Mit unüblicher Verspätung lieferte Märklin seine 2019 angekündigten Modelle der preußischen T 18 aus.

Märklins Preußin

Am Kessel überzeugen die vielen freistehenden Leitungen und Bauteile. Das Fahrwerk hinterlässt einen homogenen, realistischen Eindruck. Nur der Kreuzkopf ist zu groß ausgefallen.



Vergleicht man die nun ausgelieferte Neukonstruktion mit den zuletzt angebotenen Märklin-Umsetzungen der Baureihe 78 (ehem. pr. T18), wird deutlich, welchen Sprung die Modellentwicklung in den letzten zehn Jahren gemacht hat. Die letzten 78-Versionen, die noch 2012 und 2014 angeboten wurden, entsprachen nicht mehr ganz dem Stand der Technik, daher sind die Unterschiede zum aktuellen Modell eklatant: kein Motor mehr im Führerhaus, keine plumpen Blechteile zur Führung der Kuppungen und der Drehgestelle; kein mit störendem Spalt aufgesteckter Dampfdom, unter dem die Befestigungsschraube sitzt, keine überdimensionierte Pfeife als glänzendes Drehteil. Stattdessen steht dem Betrachter eine rundum ausgewogene Miniatur der eleganten Tenderlok gegenüber, die – das muss angesichts der Doppelentwicklung gesagt sein – dem schon im vergangenen Jahr erschienenen Konkurrenzmodell von Piko insgesamt ebenbürtig ist. Im direkten Vergleich fehlt der Märklin-Lok nur der Schmierpumpenantrieb unter dem Führerhaus auf der Heizerseite. Am Kessel zeigt die Göppinger 78, die im Gegensatz zu Piko eine Kesselvariante mit zwei Dampf-



Der Pufferträger lässt sich mit Zurüstteilen komplettieren, nur für den rudimentären Kupplungshaken findet sich kein Ersatz.

Schwungmasse angetrieben. Über eine Schnecke und ein Stirnradgetriebe wirkt die Kraftübertragung auf den letzten Kuppelradsatz, der mit Haftreifen ausgestattet ist. Die beiden anderen Kuppelradsätze werden über die Stangen mitgenommen. Der mittlere Antriebsradsatz ist mit Höhen spiel federnd und seitenverschiebbar gelagert, die beiden anderen in Messing-Buchsen mit nur geringem Seitenspiel. Auch die Vor- und Nachlaufdrehtgestelle sind höhenfedernd in einer Kulisse geführt, sie tragen zur Stromabnahme bei. Die Kupp lungsaufnahmen werden über eine geson derte Kulissenmechanik innerhalb des Rahmens geführt.

Die Fahreigenschaften sind wie ge wohnt sehr ausgewogen, die Geräuschtent wicklung des Antriebs ist auch bei Höchst geschwindigkeit moderat. Erstmals seit längerer Zeit wird eine Märklin-Neukonst

ruktion neben den wie üblich digital voll ausgestatteten Versionen alternativ auch ohne Sounddecoder und Lautsprecher angeboten. Der Kunde, der auf digitalen „Krach“ verzichten will, bekommt sein Mo dell nur mit mfx-Decoder und spart da durch 50 Euro bezüglich der UVP. Ein Rauchgenerator kann nachgerüstet und digital angesteuert werden. abp

domen und einem Sandkasten nachbildet, einige freistehende Leitungen mehr als das Sonneberger Produkt, beispielsweise die Sandfallrohre. Die Pumpen, die Ventile mit durchbrochenen Handrädern und der Turbogenerator sind allesamt als fein detaillierte Anbauteile ausgeführt. Das Führerhaus ist komplett freigehalten, sowohl die Stehkesselrückwand als auch der Boden und die Bestandteile der Tendervorderwand sind detailliert nachgebildet. Das Fahrwerk wirkt sehr überzeugend, die Farbgebung der Kunststoff- und Metall-Teile zeigt sich homogen. Lackierte Wellen-Enden und Radreifen-Stirnseiten werten die Modell

Die 78 ist ein rundum gelungenes Dampflokomodell

Räder ebenso auf wie die etwas verringerte Höhe der Spurkränze. Die Sandleitungen sind vollständig und lagerichtig nachgebildet, was auch für die Bremsrichtungen an allen Radsätzen zutrifft. Würde der Kreuzkopf aus dem Teile-Lager einst noch gegen eine maßstäbliche Ausführung getauscht werden, gewännen die neuen Märklin-Dampfloks noch weiter.

Das getestete Modell bildet 78 516, beheimatet im Bw Essen Hbf, im Betriebszustand Mitte der 60er-Jahre nach. Damals wurden viele der Maschinen im Wendezugdienst eingesetzt. Die Beschriftung ist tadellos und lupenrein ausgeführt. Die Lokschilder sind nur durch einen mattschwarzen Druck angedeutet. Eine Epoche-IV-Variante wird ebenfalls angeboten, die entsprechende Trix-Ausführung ist auf Seite 108 abgebildet.

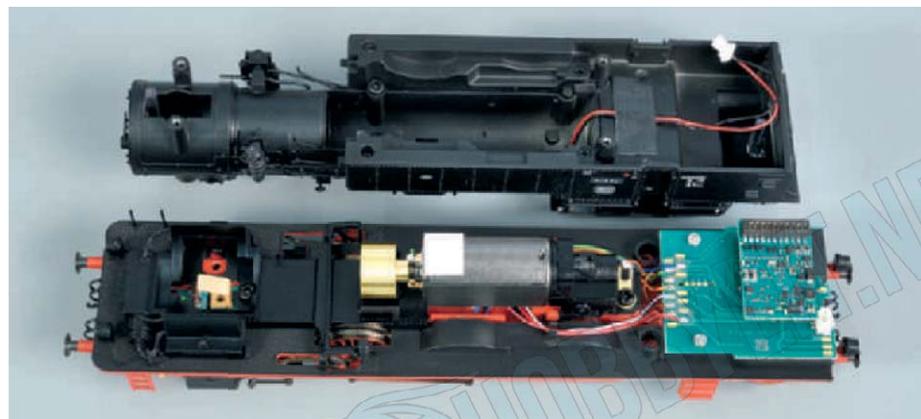
Das Modell wird durch einen im Kessel liegenden Motor mit relativ kleiner

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Märklin
- ▶ Bestellnummer: 39786
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Metall
- ▶ Antrieb: Vom Motor mit Schwungmasse auf letzten Kuppelradsatz, zwei Haftreifen, andere Kuppelradsätze über Stangen
- ▶ Gewicht: 322 Gramm
- ▶ V_{min}: 1 km/h bei Fst. 1
- ▶ V_{max}: 112 km/h bei Fst. 128
- ▶ Besonderheiten: sieben Digitalfunktionen, Führerstandsbeleuchtung
- ▶ Preis: 390 Euro (UVP)



Insgesamt wirkt die Märklin-Umsetzung der 78 sehr ausgewogen und detailreich. Die perfekt ausgeführte Farbgebung spielt dabei eine große Rolle.



Sehr übersichtlich aufgebaut präsentiert sich das Innere: Unserer Variante fehlt der Lautsprecher, der ansonsten links unter der Rauchkammer seinen Platz finden würde.

Das Vorbild hat ziemlich viele Fans. Das Piko-Modell dürfte in den kommenden Jahren viele Freunde gewinnen.



Schon wieder erreichte uns aus Sonneberg ein Testmodell einer wichtigen Standardlokomotive: Die ÖBB-1044.

Staubsauger in H0

Piko ist seit langem Vollsortimenter bezüglich der Spurweite H0. Nicht nur, weil im Katalog ein umfangreiches Fahrzeugprogramm zu finden ist, sondern auch, weil man dort Schienen und Gebäude entdeckt. Seit wenigen Jahren entwickelt die Kultmarke aus Thüringen sogar Digitalkomponenten selbst. Hinzu kommt, dass seit einem guten Jahrzehnt

Die Detailfeinheit nahm in den letzten Jahren bei den meisten Herstellern nochmals zu. Die 1044-Drehgestelle sind ein schönes Symbol dafür, was heutzutage möglich ist.

auch alle west-affinen Modellbahner von Piko mit wichtigen Modellen versorgt werden, die sich oftmals bereits seit Jahren in den Katalogen zahlreicher Mitbewerber befinden, nun aber aus Sonneberg als zeitgemäße Konstruktionen geliefert werden.

Auch ÖBB-Freunde werden seit einigen Jahren fündig. Nun kommt das Modell einer der wichtigsten ÖBB-Nachkriegsloks hinzu: Die 1044. Der „Alpenstaubsauger“, wie die Lokomotive von zahlreichen Fans genannt wird, repräsentiert den Übergang zwischen der alten E-Lok-Technik und den modernen Drehstromlokomotiven.





Das macht den Unterschied zu älteren Modellen: Ein fein geätztes Gitter wie auf dem Dach der 1044 ist ein echter Hingucker.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Piko
- ▶ Bestellnummer: 51622
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Metall/Kunststoff
- ▶ Antrieb: Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze, zwei Haftreifen
- ▶ Gewicht: 440 Gramm
- ▶ V_{min}: < 1 km/h bei Fst. 1
- ▶ V_{max}: 179 km/h bei Fst. 28
- ▶ Besonderheiten: 22 Digitalfunktionen darunter Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung, Kurvenquietschen
- ▶ Zurüstteile: Pufferträgerdetails
- ▶ Preis: 419 Euro (UVP)

Auf dem Dach zeigt das Piko-Modell detaillierte Stromabnehmer des schmalen ÖBB-Typs VIII mit sehr feinen Querverstreben der Oberschere. Das superfeine geätzte Lüftergitter über dem sogenannten Bremssturm der 1044 ist ein ganz besonderer Augenschmaus.

Ebenso wie der Blick aufs Dach lohnt das Umdrehen der Lok: Die durchgängige Nachbildung der sogenannten Zug- und Druckstangen ist erstklassig. Bei den meisten Herstellern, die sich bisher die Mühe machten, diese für moderne Loks so prägnanten Bauteile nachzubilden, enden sie meist irgendwo vor dem Angriffspunkt am Drehgestell. Bei Piko ist die Darstellung zwar auch nicht vorbildgerecht, da die Zug- und Druckstangen funktionslos sind, aber die Drehgestelle drehen sich unter der graziösen vollständigen Nachbildung hindurch; eine vorbildliche Lösung. Das Gehäuse ist ansonsten sehr gut modelliert und graviert; die markanten Sicken an den Seitenflächen sind deutlich zu erkennen, ohne übertrieben zu wirken.

Die Fenster sind allesamt sauber eingesetzt und glasklar. Das gilt auch für die charakteristischen vier Bullaugen je Maschinenraumseite. Dort ist den Thüringern jedoch ein Missgeschick unterlaufen. Die runden Fenster sitzen im Vergleich mit Aufnahmen des Originals etwas zu weit unten. Zwar gab es einige Lokomotiven, die tatsächlich niedriger liegende Bullaugen besaßen, das Vorbild des Piko-Modells, 1044 265, gehört jedoch nicht dazu. Die Führerstandsfenster erlauben dafür einen schönen Einblick auf den Arbeitsplatz des Lokführers.

1044 265 gehört zur Zugförderungsstelle Wien West, wie anhand der gestochenen scharfen Bedruckung des Piko-Modells zu lesen ist. Auch das sehr auffällige Fabrik-schild ist zu entziffern. Die Maschine gehört zu den späteren Bauserien mit den großen markanten Lüfterschächten in der Dachkante und zeigt die nicht bei allen

1044-Freunden beliebte Valousek-Lackierung. Die Farbtrennkanten sind messerscharf und ohne Schwächen.

Große Freude macht das neue Piko-Modell im digitalen Fahrbetrieb. Der kräftige Sound lässt erahnen, warum die Lok als Alpenstaubsauger bezeichnet wird. Bitte nicht wundern: Wer das Motorengeräusch aktiviert und losfahren möchte, muss ein wenig Geduld aufbringen. Es dauert ein

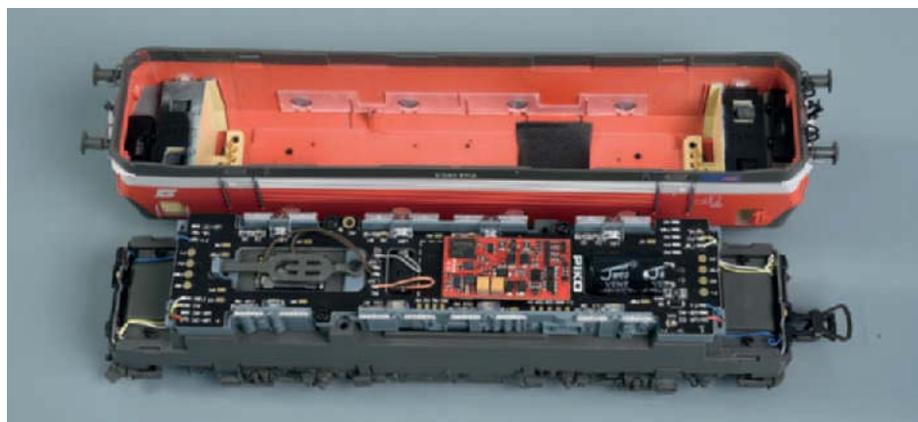
Bedeutende Lok in sehr zeitgemäßer Ausstattung

paar Sekunden bis die Lok tatsächlich losrollt. Die übrigen Klänge, die aus der Lok ertönen, sind dem Vorbild nah.

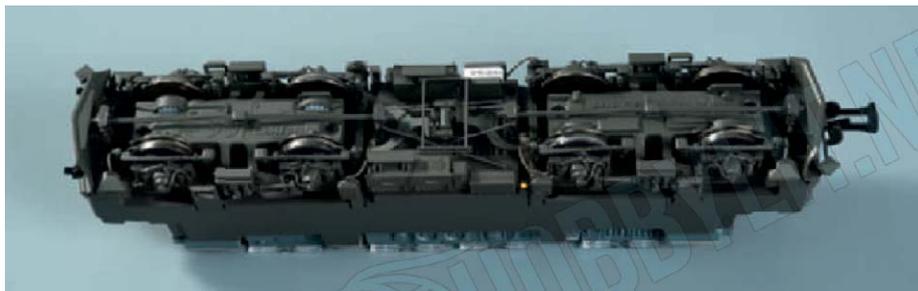
Neben der Fahrtrichtungs- und Führerstandsbeleuchtung gibt es noch eine ausgeleuchtete Instrumententafel, die im ab-

gedunkelten Raum bei abgeschalteter Führerstandsbeleuchtung besonders schön zur Geltung kommt. Dass das Modell drei rote Schlusslichter zeigt, ist auffällig, nicht üblich, aber korrekt.

Die Fahreigenschaften sind in Werkeinstellung passend: In Fahrstufe 28 erreichte 1044 265, deren Vorbild 160 km/h schnell ist, 179 km/h. In Fahrstufe eins ist die Bewegung der 1044 kaum wahrnehmbar. Mit 440 Gramm Lokgewicht und zwei Haftreifen war ein Schnellzug mit zehn Wagen kein Problem. □ *al*



Das übliche Innenleben einer modernen H0-Lokomotive: sehr aufgeräumt.



Wirklich hohes Niveau besitzt die Nachbildung des Fahrgestells. Vor allem die durchgängige Nachbildung der Zug- und Druckstangen hat man so noch nicht allzu oft gesehen.

FOTOS: ABP



An der Front gibt es nichts auszusetzen. Tilligs ELNA wirkt stimmig.

In den 1920er-Jahren entwickelte der Engere Lokomotiv-Normen-Ausschuss (ELNA) eine Typisierung für den Bau von Klein- und Privatbahndampfloks (s. MEB 12/2017). Die Vereinheitlichung betraf vor allem Verschleißteile und gewisse Standards, so dass dennoch auf Bestellerwünsche individuell eingegangen werden konnte. Im wesentlichen gab es sechs verschiedene ELNA-Typen, die unterschiedliche Achsfolgen und Leistungen aufwiesen.

Lediglich von den ELNA-Typen 5 und 6 wurden größere Stückzahlen gebaut. Die vierfach gekuppelten ELNA 6-Maschinen

Die sogenannten ELNA-Lokomotiven sollten den Betrieb kleinerer Bahnen rationalisieren. Das geht nun auch in H0. Tillig liefert erstmals ein Großserienmodell einer ELNA 6.

Ein Anfang ist gemacht

hatten eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Bei der polnischen PKP liefen vor 1939 zwei ELNA 6 als TKp30-1 und TKp30-2, die ab 1939 als 92 2601 und 92 2602 von der DRG geführt wurden. Nach dem Krieg gelangten sie zur DB und wurden bereits 1952 ausgemustert.

Da kaum eine ELNA der anderen glich, trauten sich die Großserienhersteller bisher nicht an die bei Eisenbahnfreunden beliebten Fahrzeuge. Tillig wagt nun mit einem H0-Modell einer ELNA 6 den Einstieg.

Das stimmige neue Modell aus Sebnitz erzielt durch den Einsatz von Metall in

Hauptbaugruppen ein relativ hohes Gewicht und kommt daher ohne Haftreifen aus. Im Vorbild wurden diese Maschinen auf Privat- und kleinen Nebenbahnen eingesetzt und die Anhängelasten waren demzufolge meist nicht besonders hoch, so dass die Zugkraft im Modell für vorbildgerechte Züge vollkommen ausreichend ist.

Die filigrane Steuerung besteht aus Kunststoff, die Kuppelstangen sind aus Metall mit einer Dicke von nur 0,38 Millimetern! Die Lok besitzt Kupplungsaufnahmen nach NEM und Kinematik. Die hintere Kuppelungsaufnahme ist im Luftbehälter inte-

Die Eisenbahn der guten alten Zeit: Mit Tilligs ELNA gelingt die Zeitreise zurück.





Das Fahrwerk ist gut gelungen. Die Radsätze sind fein mit niedrigen Spurkränzen und die Treibstangen sind angenehm zierlich ausgefallen.

Auch der Blick von hinten kann überzeugen. Dass der Luftbehälter minimal schwenkbar ist, fällt so nicht auf.

griert und dieser schwenkt ein wenig aus. So konnte eine unschöne große Öffnung vermieden werden.

Die analogen Lichtfunktionen sind vorbildlich: in Fahrtrichtung weiß, hinten rechts einmal rot. Sie wechseln mit der Fahrtrichtung. Der fünfpolige Motor verfügt über zwei Schwungmassen und überträgt beidseitig mit einer Schnecken-Stirnrad-Kombination die Kraft auf die erste und vierte Kuppelachse. Der Geräuschpegel von Motor und Getriebe ist kaum wahrnehmbar. Die erste und letzte Treibachse besitzen geringes Seitenspiel, die beiden mittleren etwas mehr, so dass Räder ab 360 Millimetern gefahrlos befahren werden können. Die Stromversorgung wird über alle Räder sicher gewährleistet.

Die Laufeigenschaften sind sehr angenehm, taumelfrei rollt die Lok im Gleis. Das

258 Gramm schwere Modell erreicht bei zwölf Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 76 km/h und setzt sich bei 1,7 Volt in Bewegung.

Das Erscheinungsbild des Modells gibt das Vorbild und dessen Details sehr gut wieder. Die Gravuren sind fein und sauber ausgeführt. Zahlreiche freistehende Anbauteile wie Leitungen, Pfeife, Glocke, Sicherheitsventil verstärken den guten Gesamteindruck.

Die Farbrennkanten sind sauber und vorbildgerecht, besonders die unter dem Kessel liegenden Wasserkästen kommen gut zur Geltung. Die Bedruckung ist sauber und entsprechend ihren Einsatzjahren platziert.

Sehr gut sind der Einbau eines Decoders sowie eines Lautsprechers gelöst und auch beschrieben. Ein Öffnen bezie-

ungsweise der Abbau des Gehäuses sind nicht nötig, es müssen lediglich das Führerhausoberteil abgezogen und eine kleine Sichtblende entfernt werden, schon kann man einen Decoder in die Next18-Schnittstelle einsetzen. Zum Einbau eines Lautsprechers sind drei Schrauben zu lösen, um das Tenderkastenunterteil zu entfernen und dort den Lautsprecher zu platzieren; eine sehr schöne, benutzerfreundliche Lösung. Dem heutigen Stand der Technik entspricht die Platine für den Digitalbetrieb. So können Spitzensignal, Rangierlicht, Rangierlicht beidseitig mit nur einem Licht und der Rangiergang geschaltet werden. Wer sich für Sound entscheidet, muss nur die zwei Lautsprecherdrähte an die Platine anlöten. Außerdem stellt die Platine noch zwei AUX-Ausgänge zur Verfügung. Dort könnte eine Digitalkupplung angeschlossen werden.

Lokführer und Heizer im nicht nachgebildeten Führerstand fehlen leider.

Tilligs ELNA ist ein schönes, betriebstaugliches Modell, das auf vielen Nebenbahnen eine gute Figur abgeben könnte. □

ras/al

Mit einem ELNA-Modell füllt Tillig eine wichtige Marktlücke im H0-Angebot.



STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Tillig
- ▶ Bestellnummer: 72012
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Metall/Kunststoff
- ▶ Antrieb: Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf zwei Radsätze
- ▶ Gewicht: 258 Gramm
- ▶ V_{min} : 1 km/h bei 1,7V oder Fst. 1
- ▶ V_{max} : 76 km/h bei 12V oder 65 km/h bei Fst. 128
- ▶ Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel
- ▶ Zurüüsteile: Pufferträgerdetails
- ▶ Preis: 339 Euro (UVP)

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Der Lokführer steht auf der belgischen Dampflokomotive links – daher zeigt das Bild die schräg am Kessel verlaufende Steuerstange.

Die Reihe 1 stellte die Krönung des belgischen Dampflokomotivbaus dar. Märklin setzte der mächtigen Pacific ein beeindruckendes Denkmal im Maßstab 1:87.

Belgische Königin



Die aus deutscher Sicht fremdartige Gestaltung zeigt sich auch am Tender.



Typisch: Windschneiden-Führerhaus, Kylchap-Schornstein und Windleitbleche.

Für die anspruchsvollen Strecken in Richtung Luxemburg und Aachen wurde die SNCB/NMBS-Reihe 1 im Jahr 1935 in Dienst gestellt, gerade rechtzeitig zur 100-Jahr-Feier der belgischen Eisenbahn. Die 35 Vierzylinder-Loks wiesen einige Besonderheiten auf, beispielsweise die Steuerung der Innenzylinder über ein Hebelwerk unter der Rauchkammer, einen Kylchap-Doppelschornstein und ein Nachlaufgestell mit Außenrahmen. Mit der die Dampfdome und Leitungen umfassenden hohen Kesselverkleidung, den großen, schräg zugeschnittenen Windleitblechen und dem Windschneiden-Führerhaus strahlte die große Pacific eine einmalige Eleganz aus. Schon 1962 endete der Dienst vor untergeordneten Zügen. Ein Exemplar, 1.002, blieb (inzwischen nicht mehr betriebsfähig) erhalten.

Das Märklin-Modell gibt die Einmaligkeit des großen Vorbild sehr treffend wieder. Allein die seidenmatte Lackierung in Grün und Schwarz trägt viel zur Wirkung bei. Das dunkle Fahrwerk mit brünierten, rot ausgelegten Stangen wirkt realistisch, die inzwischen etwas niedriger ausgeführten Spurkränze tragen dazu bei. In der Seitenansicht sind die feinen Hebel der oben

genannten Innentriebwerks-Steuerung zu erkennen. Viele angesetzte Teile an Lok und Tender komplettieren das überzeugende Bild. Wie bei Märklin üblich, bietet die Lok zahlreiche digital schaltbare Extras. Dazu gehören das für die Anfangsjahre typische Einlicht-Spitzensignal, das getrennt schaltbare Notlicht an der Rauchkammertüre, die Führerstandsbeleuchtung sowie das Flackern der beiden Feuerbüchsen. Ein doppelter Raucherzeuger und der aus dem Tender tönende Sound machen die Ausstattung komplett. *abp*

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Märklin
- ▶ **Bestellnummer:** 39480
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf letzten Kuppelradsatz, zwei weitere Radsätze über Kuppelstangen, zwei Haften
- ▶ **V_{min}:** 1 km/h bei Fst. 1
- ▶ **V_{max}:** 139 km/h bei Fst. 128
- ▶ **Besonderheiten:** mfx+-Decoder mit 22 Digitalfunktionen
- ▶ **Preis:** 599 Euro (UVP)



Unauffällig, aber zuverlässig: Die E41 verrichtete ihren Dienst wie von den Konstrukteuren geplant vor allem vor Personen- und Eilzügen.

Mit der neu konstruierten E41 präsentiert Minitrix eine gelungene Nachbildung der im Jahr 1956 in Dienst gestellten ersten Einheits-E-Lok der Deutschen Bundesbahn.

Knallfrosch in Metall

Die N-Bahner mussten sich nach der Ankündigung 2018 etwas gedulden, bis sie ein neues Modell der kleinsten der Bundesbahn-Einheits-E-Loks in Händen halten konnten. Nun wurden die ersten Minitrix-E41 ausgeliefert. Die Neukonstruktion bietet, wie viele der jüngeren N-Modelle aus Göppingen, ein Metall-Gehäuse als Alleinstellungsmerkmal. Das für die Kleinheit der Lok gute Gewicht von 90 Gramm bürgt für

ordentliche Zugkraft auch auf Steigungsstrecken der N-Anlagen. Bei näherer Betrachtung der Seitenflächen oder des Daches zeigt sich jedoch auch, dass die Gehäuse-Konturen im Vergleich zu einer Kunststoff-Ausführung weniger scharf ausfallen. Die einwandfreie Lackierung und Bedruckung kompensieren jedoch diesen kleinen Makel. Zierlich wirken die angesetzten, an den Fronten grün lackierten Griffstangen aus Metall. Auch die Dachleitungen bestehen aus lackiertem Draht. Die LED-Beleuchtung der sauber eingefassten Lampen und der Führerstände wirkt realistisch. Die Lokfronten lassen sich mit den beiliegenden Zurüstteilen (Schraubekupplung, Bremsschläuche) detaillieren, die E-Kabel neben den Puffern sind ab Werk montiert. Kurzkupplungskulissen wurden nicht eingebaut. Die Fahreigenschaften sind gut. Der Lautsprecher im Batteriekasten zwischen den Drehgestellen sorgt für eine recht lautstarke Geräuschkulisse. Zahlreiche Ansagen lassen Atmosphäre aufkommen, das Knallen des Schaltwerks ist aber zu wenig markant. abp

Die etwas zu dominant wirkende Nachbildung der Scheibenheizung prägt die Front.



Makellostes Finish und angesetzte Griffstangen prägen das Minitrix-Modell.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Minitrix
- ▶ Bestellnummer: 16143
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Metall
- ▶ Antrieb: Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze, zwei Haftreifen
- ▶ Gewicht: 90 Gramm
- ▶ V_{\min} : 4,8 km/h bei Fst. 1
- ▶ V_{\max} : 200 km/h bei Fst. 128
- ▶ Besonderheiten: 28 Digitalfunktionen, darunter Führerstandsbeleuchtung
- ▶ Preis: 289,99 Euro (UVP)





Mit den neuen Modellen lassen sich stilechte Schnellzüge aus ehemaligen DRG-Wagen der Gruppe 29 im Maßstab 1:45 nachbilden.

Lenz schließt eine wichtige Lücke im Angebot für die Spur 0: Drei Grundtypen der DRG-Ganzstahl-Schnellzugwagen sind bis jetzt erhältlich.

Null-Komfort

Als Nachfolger der sogenannten Hecht-Wagen beschaffte die DRG neue Schnellzugwagen der Bauart 28. Die Ganzstahlwagen unterscheiden sich durch gerade durchgehende Dächer an den Wagenenden und eingezogene Einstiege von den Vorgänger-Bauarten. Es entstanden Waggons der 1. bis 3. Klasse in unterschiedlichen Aufteilungen (A, AB, ABC, B, C) sowie Packwagen der Baujahre 1928 bis 1930. Die Bundesbahn ordnete sie mit einigen Nachfolgebauarten in die Verwendungsgruppe 29 ein. Bis in die 80er-Jahre konnten sich die letzten dieser komfortablen, mit Drehgestellen der Bau-

art Görlitz II schwer ausgestatteten Schnellzugwagen halten.

Lenz hat sich nun dieser wichtigen Wagengattung angenommen und zunächst drei verschiedene Grundvarianten im Maßstab 1:45 und für die Epoche IIIb umgesetzt: Den A4üe-28/52 in Flaschengrün oder Stahlblau sowie den B4üe-28 (zwei Wagennummern) und den Pw4ü-29/55 in Flaschengrün. Ein AB4üe-28, ein C4üe-28 sowie ein Wagen mit Speisepart sind angekündigt. Die hohe Modellqualität der Spur-0-Fahrzeuge aus Gießen wird auch bei dieser Wagenserie weitergeführt. Gerade den Wagenboden kann man sich kaum detaillierter vorstellen, alle Vorbildbauteile finden sich dort auch am Modell, wie

der nebenstehende Bildausschnitt beweist. Die filigranen Drehgestelle komplettieren den perfekten Eindruck des Fahrwerks. Auch an den Stirnseiten sind zahlreiche Anbauteile zu entdecken, die zusammen mit den tauschbaren Faltenbälgen ein realistisches Erscheinungsbild ergeben. Kleine Details an den Wagenkästen sind angespritzt, dann aber oft farblich hervorgehoben, so beispielsweise die Türgriffe. Die gebogenen Griffstangen neben den Einstiegen bestehen aus Metall, die durchbrochenen Trittstufen aus Kunststoff. Auch das Wageninnere überzeugt durch gelungene Gestaltung, die Polstersitze in der 1. und 2. Klasse laden Spur-0-Figuren förmlich zu einer entspannten Reise ein. Die Abteilbeleuchtung könnten diese



Die Wagenböden sind perfekt gestaltet, viele freistehende Details sieht man auch von der Seite.

wahlweise ein- oder ausschalten. Nicht weniger als 20 LED illuminieren das Modell des B4üe. Der Digitaldecoder ist unter dem Dach eingebaut, der sicheren und reibungsarmen Stromversorgung dienen die Achslager. □ gp/abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche und rundum schön detaillierte Ausführung; Innenbeleuchtung digital einzeln schaltbar

KONTRA: -

BESTELLNRR.: 41250 ff

PREISE: je 379 Euro (UVP)

URTEILE: ⓧⓧⓧⓧ



Die Stirnseite mit kurzem Faltenbalg wurde mit Schluss Scheiben und Bremsschläuchen ergänzt.

Ein Blick ins Innere eines Wagens der 2. Klasse: Auf jeder der erbsengrünen Polsterbänke mit darüberliegenden Ablagen finden theoretisch drei Personen Platz. Jedes Abteil lässt sich einzeln beleuchten.



FOTOS (4): GERHARD PETER



Die „Altenberger“ stellen – in bester Qualität ausgeführt – eine Bereicherung des TT-Wagenangebotes dar.

Von Kühn kommt die TT-Umsetzung einer bekannten Wagenbauart:

Feinste Altenberger

Für die ab 1935 normalspurige Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg beschaffte die DRG neu entwickelte Leichtbau-Personenwagen von Linke-Hoffmann-Busch.

Die als Altenberger bezeichneten Waggons sind nun als Dreier-Set der DR-Epoche III erschienen. Es enthält die typische Kombination aus zwei

Wagen der 2. Klasse und einem ehemaligen BC-Wagen. Die unterschiedlichen Längen sind exakt umgesetzt. Die Fenster mit gedruckten Rahmen und angravierten Griffen sitzen spaltfrei in den glatten Seitenwänden. Die scharfkantige Gravur der Wagenkästen gibt alle Details sehr exakt wieder, beispielsweise im Bereich der

Schiebetüren. Die Türgriffe sind aluminiumfarben angelegt, die Griffstangen bestehen aus Stahldraht. Die Abdeckung der Wagenübergänge und die Dachtritte (mit winzigen Befestigungsschrauben) bestehen aus angesetzten Bauteilen. Die Lüfter sind angespritzt. Sehr fein ausgeführt sind die Drehgestelle der Bauart Görlitz IV leicht, die Klotzbremsen und die Lichtmaschine sind ange-
 setzt. Die Wagen verfügen über isolierte Radsätze (Spurkränze nur 0,8 mm) und eine beidseitige Stromabnahme. Die Inneneinrichtung gibt die Sitzanordnung und Aufteilung der Innenräume weitestgehend korrekt wieder. Ersatz- und Zurrüstteile liegen bei. sk/abp



Die reich detaillierten Wagenenden zeigen offene Übergänge und Scheiben.

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche und fein detaillierte Ausführung; Lackierung und Bedruckung; Betriebseigenschaften

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 42125

PREIS: 147,90 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**



Die Einstiege sind unterschiedlich ausgeführt. Bei der DR besaßen die Wagen nur die 2. Klasse, die aber nicht angeschrieben war.

Hädl erweitert sein Güterwagen-Sortiment für TT um eine Besonderheit.

Rollende Fische

Ein Einzelgänger hat sich Hädl mit einem Fischtransportwagen des Baujahres 1925 als Vorbild gewählt. Er ba-

siert auf einem GI der Verbandsbauart. Als Besonderheit befinden sich im Laderaum Wasserbassins. Am Wagenen-

de ohne Handbremse wurde die Technik für die Belüftung der Becken untergebracht. Das TT-Modell gibt diesen besonderen Wagen perfekt wieder, auf dem Dach sind beispielsweise drei verschiedene Lüfterbauarten nachgebildet. Bei ge-

öffneter Tür sind die beiden Bassins zu erkennen. Eine Freude ist die in der Anleitung bestens beschriebene Zurüstung: Die filigranen Teile aus flexiblem Kunststoff passen wie angegossen und müssen nicht verklebt werden. abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Bedruckung; Anleitung und Zurüstteile

KONTRA: Wasser fehlt :-)

BESTELLNUMMER: 113813

PREISE: 41,95 Euro (UVP)

URTEILE:

Eine Bereicherung für den Güterzug: Der Fischtransporter zieht sicherlich die Blicke auf sich.





Drei von 27: Von jeder der neun Ausführungsvarianten werden drei Wagennummern aufgelegt.

Mit einer Neukonstruktion schließt Modellbahn Union eine wichtige Lücke im Güterwagenangebot für die Spur N: Zweiachsige Neubau-Kesselwagen.

Mit Neubaukessel

Der Auto-Boom sorgte schon in den 50er- und 60er-Jahren dafür, dass



große Kraftstoffmengen zu transportieren waren. Die im Zweiten Weltkrieg gebauten Wagen mit einem Inhalt von höchstens 30 m³ erwiesen sich als nicht mehr wirtschaftlich. Daher beschafften die Wagenvermieter wie VTG und Eva, aber auch die Ölgesellschaften selbst, in großen Mengen Neu-

Das Fahrwerk und die Details unter dem Kessel überzeugen.

bau-Kesselwagen mit 36 oder 40 m³ Tankinhalt. Allein die Waggonfabrik Uerdingen baute über 500 Wagen. Die N-Modelle der Uerdinger Neubau-Kesselwagen sind rundum Klasse gemacht. Am Fahrwerk beeindruckt die vollständig wiedergegebene Bremsanlage mit vielen freistehenden Bauteilen und Leitungen. Die farbig angelegten Bremsumsteller sind mit drei freistehenden

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; sehr gute Detaillierung; Farbgebung und Beschriftung

KONTRA: Kupplungslage

BESTELLNRN.: G40001 ff.

PREISE: je 29,99 Euro (UVP)

URTEILE:

Achsen verbunden. Einige Varianten zeigen vorbildentsprechende Änderungen an den Kesseln sowie am Fahrwerk und zum Beispiel unterschiedliche Verzurrhaken. Lackierung und Bedruckung sind einwandfrei ausgeführt. Alle Modelle verfügen über unauffällig verbaute Kurzkupplungskinematiken. Die Kupplungen liegen aber gegenüber der Norm zu weit innen, so dass sich Kurzkupplungen nur eingeschränkt verwenden lassen. Zierliche Bremsschläuche zum Anstecken liegen bei. Jede Betriebsnummer erscheint in einer Auflage von 250 Stück. *abp*

Die von Liliput bekannten H0-Schotterwagen gibt es nun von Jägerndorfer in N.

Für Schotter und Kies



Markante Silhouette: Meist in zahlreichen Exemplaren sind die Schotterwagen in Züge eingereiht.



Schon vor vielen Jahren tauchten auf der Nürnberger Spielwarenmesse die ersten Formmuster der charakteristischen Schotterwagen nach österreichischer Bauart auf. Nun sind die Serienmodelle in mehreren Ausführungen bei Jägerndorfer (Vertrieb in Deutschland über Lemke) zu haben. Die Aufbauten wirken sehr stimmig, insbesondere die

Die feinen Metallteile der Rangiererbühnen passen nicht zu den simplen Drehgestellen.

feinen und in Wagenfarbe lackierten Metallteile der Rangierergeländer und Haltegriffe sind ein Hingucker. Die Aufstiegsleitern und die Achsen der Schieber bestehen aus Kunststoff. Die lupenreine Bedruckung ist in Einzelfällen etwas schief aufgebracht. Nicht verständlich ist das Fehlen sämtlicher Bremsanlagen an den sehr schlicht wirkenden UIC-Y-Drehgestellen. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Stimmiges Gesamtbild; feine Details; in der Regel sehr gute Bedruckung

KONTRA: Drehgestelle ohne Bremsnachbildung

BESTELLNRN.: 66300 bis 66304

PREISE: je 128,90 Euro (UVP je Set)

URTEILE:

› KOMPAKT

Loewe: Kapelle für H0

„Ist da noch ein Plätzchen frei?“ Die kleine Kapelle misst im H0-Maßstab nur etwa vier mal sechs Zentimeter. An einem Feldweg oder in einer Baulücke lässt sich das schmucke Bauwerk bestimmt platzieren. Der Vorteil: Das Resin-Gebäude ist fix und fertig, wenn man nicht vorher noch einige Unsauberkeiten der fernöstlichen Handbemalung korrigieren will. Die Fenster zeigen aufgedruckte weiße Rahmen sind von außen in die Laibungen eingesetzt. Streicht man die Innenseiten dunkel, lässt sich auch eine Beleuchtung leicht realisieren. □ abp



AUF EINEN BLICK

PRO: *Stimmige Proportionen; gute Detaillierung*

KONTRA: *Handbemalung teilweise unsauber*

BESTELLNUMMER: 1012

PREIS: 24,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒☒☒☒

› KOMPAKT



Herpa: Citroën GS für H0

Mit der Göttin, dem Citroën DS, schuf der französische Automobilhersteller eine Ikone. Die Formensprache der Déesse wurde auch beim kleineren, später erschienen Modell GS fortgeführt. Herpa hat den Nachfahren der Göttin aus den frühen 70er-Jahren, der stolze 16 Jahre lang gebaut wurde, in H0 verewigt. Die Grundform haben die Konstrukteure gut getroffen. Gefallen können auch die Heckpartie, der Außenspiegel, Blinker und Scheinwerfer sowie die Scheibenwischer. □ al

AUF EINEN BLICK

PRO: *Guter Formenbau; Details; Inneneinrichtung; sauber eingesezte Fenster*

KONTRA: *Lackierung etwas körnig*

BESTELNRN.: 430722

PREISE: 14,95 Euro (UVP)

URTEILE: ☒☒☒☒

Rivarossi®

H0 1:87



HR6479

DB, 2-achs. gedeckter Güterwagen Gmhs, „MAN“, Ep. III

HR6480

DB, 2-achs. gedeckter Güterwagen Gmhs, „MAK“, Ep. III



Bommelerdam



Die Ankündigung des TEE-Zugs der NS/SBB als H0-Modell war eine Sensation auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1965. Märklin lieferte ihn als dreiteilige Einheit, der vierte Wagen konnte separat erworben werden. 1966 lag der Preis für das Grundset bei 135 Gulden. Nach heutigen Maßstäben sind das in etwa 330 Euro.

Wie fast jeder Junge hatte Ton van Bommel einen großen Wunsch: Eine Modellbahn. Der Traum wurde 1951 Wirklichkeit, als er an seinem elften Geburtstag eine Märklin-H0 bekam. 70 Jahre später genießt er seine Bahn noch immer.



Bis auf die Faller-Kirche und vier Berghäuser sind alle Gebäude selbst gebaut, auch die der Seilbahn. Rechts ist der automatische Bahnübergang aus der Anfangspackung zu erkennen, der nach fast 70 Jahren immer noch zuverlässig funktioniert.

Seiner Märklin ist Ton van Bommel immer treu geblieben, obwohl eigentlich Trix-Express auf seinem Wunschzettel stand. Während seiner Kindheit in Utrecht war eine große Anlage der Nürnberger Firma im Geschäft von „Vroom & Dreesman“ zu sehen. Das war es, was er wollte. Ganz wichtig war auch ein automatischer Bahnübergang. Den hatte er im Schaufenster des Spielzeugladens „Serré“ gesehen. Jedes Mal, wenn ein Zug eintraf, schlossen sich die Schrankenbäume und nach dem Vorbeifahren gingen sie wieder auf. Wie schön.

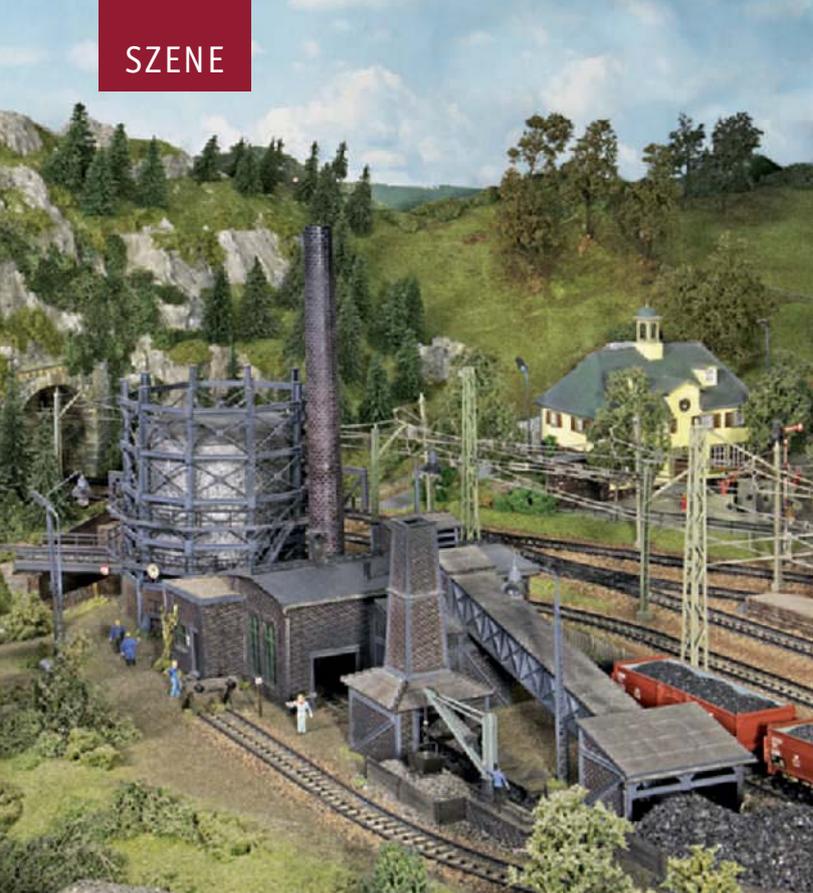
Aus diesem Laden stammte Tons Geburtstagsgeschenk. Dass es ein Märklin-Set wurde, hatte damit zu tun, dass der Ladenbesitzer selbst das Programm aus Deutschland importierte. Er tat dies zusätzlich zu Vedeka, dem offiziellen Importeur. Ton kann sich erinnern, dass Serré den Namen Vedeka im Märklin-Katalog durchgestrichen und stattdessen den eigenen eingesetzt habe. Natürlich empfahl der Händler eine Märklin-Packung. Tons erster elektrischer Zug bestand aus dem bekannten Oval, einer Dampflok, zwei Personen- und zwei Güterwaggons, einem Signal und

dem begehrten Bahnübergang. Letzterer ist nach wie vor ein Favorit und sichert auch auf der aktuellen Anlage noch einen Übergang. Die Lok war eine „TP800“. Heute würde man sie 64 nennen, aber in jenen Jahren sprachen Verkäufer und Modellbahner nur von Katalognummern – mancher Märklinist macht das heute noch. Das Besondere an dem Modell war der Fahrtrichtungsumschalter, der hinter der Rauchkammertür versteckt war. Die „TP800“ (Baujahr 1948/1949) fährt noch heute.

Wie üblich, wurde das Oval nach und nach mit zusätzlichen Weichen und Glei-



Normalerweise zieht die „81 004“ zwei leere Wagen nacheinander unter den Kohlenbunker, setzt nach dem Befüllen um und zieht den Zug wieder weg. Speziell für das Foto befährt der Zug mit den gefüllten O-Wagen das Umfahrgleis.



Als Vorlage für das Gaswerk verwendete Ton eine Vollmer-Zeichnung. Sie enthielt ausgezeichnete Darstellungen der Gebäude. Der Gasbehälter entstand auf der Grundlage einer Zeichnung in einem Faller-Magazin und wurde mit Profilen von Vollmer komplett selbst gebaut.

telte – oder las Fachliteratur. Ab 1970 abonnierte er die „Miniatuurbanen“, das einzige niederländische Angebot jener Jahre. Dazu kamen das Märklin-Magazin und Broschüren von Vollmer. Wichtigste Inspirationsquelle waren die Bücher „Märklin-Bahn und Landschaft“ (1970) und „Märklin-Bahn mit Pfiff“ (1984) von Bernd Schmidt.

Lange Zeit ging der Bau der Modelleisenbahn so dahin, immer mal änderte sich der Gleisplan, Landschaft und Ausstattung wurden angepasst. Das änderte sich 1984, als van Bommels Familie in ihr heutiges Zuhause einzog, Ton reservierte gleich einen

Ein eigenes Modellbahn-Zimmer seit 1984

Raum von 3,7 mal 3,7 Metern für seine Zwecke. Mit all dem Wissen und den Ideen, die er inzwischen gewonnen hatte, entwarf er seine neue und immer noch aktuelle Anlage. Der Streckenverlauf entspricht einer verschlungenen Acht, von der ein Großteil unter der Landschaft verborgen ist. Ganz nach dem Vorbild von Bernd Schmidt gibt es einen Schattenbahnhof und eine Paradestrecke. Zur Namensgebung sagt Ton: „Jeder Bahnhof einer Modelleisenbahn braucht einen eigenen Namen. Da es eben mein Projekt ist, war ‚Bommelerdam‘ schnell gefunden.“

Nach dem Bau eines soliden Rahmens wurden die Gleise für den Schattenbahn-

sen ergänzt und auch der Fuhrpark wuchs langsam. Doch damals gab es kaum Zubehör zu kaufen, nur von Faller einige Holz Häuser als Fertigmodelle. Viel konnte man damit nicht anstellen und für den kleinen Ton waren die Produkte auch viel zu teuer.

Allein das Städtchen besteht aus mehr als 40 selbst gebauten Häusern. So ist die Bauzeit von 30 Jahren verständlich.

Lieber baute er mit Stichsäge und Sperrholz seine eigenen Häuser. Für die Landschaft holte er Moos aus dem Wald. Damit war der erste Schritt vom Spiel zum Modellbau getan, dem Hobby, das ihm bis heute viel Spaß bereitet. Während die meisten Jungs in der Pubertät andere Dinge im Kopf hatten, blieb er bei der Modellbahn. Später wurde er Buchhalter, doch zu Hause ließ er die Zahlen beiseite und bas-





Der Kohlenkran bekam einen elektrischen Antrieb. Die Dampflok ist eine „TM 800.3“. Diese Version mit RELEX-Kupplung wurde 1957/1958 gebaut.

hof und der offenen Strecken auf getrennten Platten montiert. Für die Verdrahtung wurden diese hochkant fixiert, das ersparte das mühsame Herumkriechen unter der Anlage. Die gesamte Verdrahtung erfolgte über Lüsterklemmen, von denen lange Drähte zum Stellpult führen. Dann konnten die Teilstücke auf dem Rahmen montiert

Vor der Raffinerie ist eine weitere Rarität zu entdecken: Diese 1'C1'-Stangen-E-Lok mit Vorgelegewellen ist eine „RMS 800“, wie an den Seiten zu lesen ist. Mit beigefarbenem Dach entstand sie von 1950 bis 1954.



werden. Nach rund zwei Jahren harter Arbeit fuhren die Züge über die Gleise.

Mit der Hilfe seiner Frau Judith gelangen der Landschaftsbau und die Ausgestaltung in einer Bauphase, die bis etwa 2014 dauerte. Die Häuser auf der Anlage entstanden, bis auf einige wenige, komplett im Selbstbau, auch die der Stadt. Dass einige Gebäude bekannten Bausätzen ähneln, ist kein Zufall. Ton nutzte sie als Vorlage und verlieh ihnen seinen eigenen Stil. Als Grundmaterial verwendete er Karton, die meisten

Auf der gesamten Anlage sind die M-Gleise so eingebettet, dass deren Metallflanken unsichtbar sind. Die „TT 800.2“ auf der Drehscheibe, nach dem Vorbild der Baureihe 86, wurde 1952/1953 hergestellt.

Fenster stammen aus dem Faller-Sortiment. Für das Fachwerk dienten Pappstreifen. Der Putz bekam seine Struktur durch eine Mischung aus Sägemehl und Gips. Ton baute etwa ein Haus pro Monat. Nur die sichtbaren Seiten sind dabei gestaltet. „Man muss ja nicht für etwas arbeiten, was man nicht sieht“, erklärt Ton. Die Häuser wurden auf eine Holzplatte montiert, danach entstanden die Straßen. Anschließend platzierte Ton die Stadt als Ganzes hinter dem Bahnhof. Auf die Frage, ob er dort noch hingelangen könne, kommt nach kurzem Überlegen die Antwort: „Doch, links in der Ecke liegt ein abnehmbares Stück Landschaft, aber ganz hinein in die Stadt komme ich nicht mehr“. Um den ewigen Feind, den Staub, zu bekämpfen, hat er ein dünnes Rohr an seinem Staubsaugerschlauch angebracht, das vorsichtig über die Landschaft bewegt wird.

Zur klassischen Ausführung der Modellbahn mit mehr oder weniger verschlungenen Gleisen und der romantischen Berg- und Stadtlandschaft passt das Rollmaterial: Ton blieb bis Anfang der 70er-Jahre Kunde bei Serré, dann musste das Geschäft dem neuen Bahnhof in Utrecht weichen. Seitdem kaufte er nur noch Märklin-Material



Zweimal 44: Auf der Paradedrecke am Anlagenrand begegnen sich die Modelle der E44 690 (Herstellungsjahr 1957) und der 44 690 (Märklin-3047) aus dem Jahr 1964.

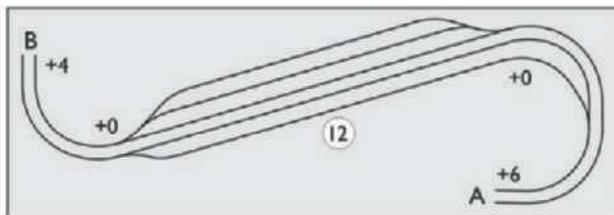
aus den 50er- bis 70er-Jahren auf Börsen und Ausstellungen, um seine private Epoche beizubehalten. So sind bei ihm viele berühmte Modelle dieser Zeit zu bewun-

Nur alte Märklin-Schätze dürfen auf die Anlage

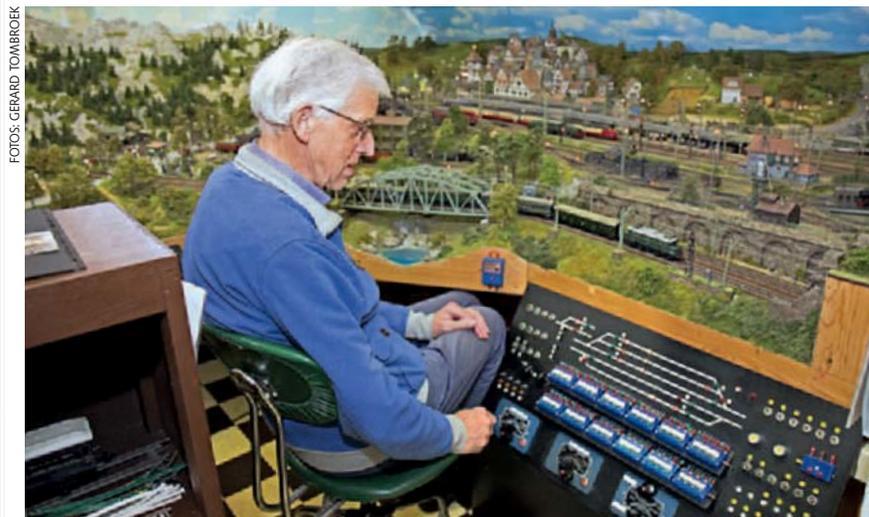
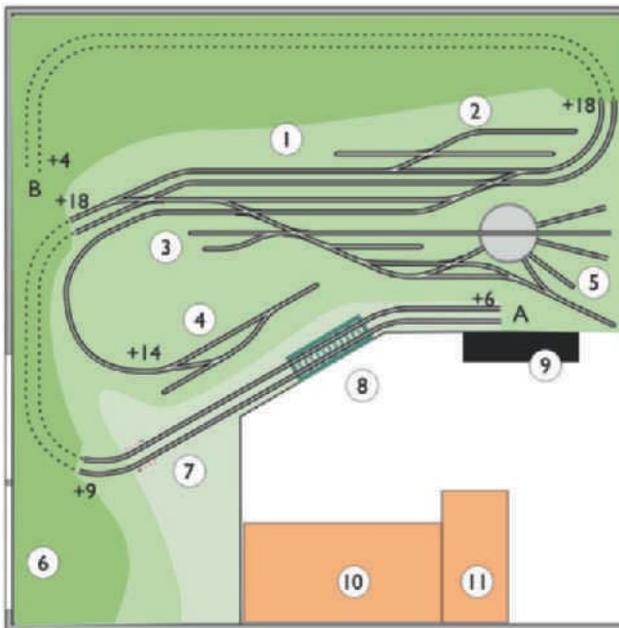
dern. Die 44 690, noch mit der „MÄRKLIN“-Anschrift und der Katalognummer 3047 am Führerhaus, stammt aus dem Jahr 1964. Die E44 039 ist mit dem Baujahr 1957 noch älter. Oberhalb des Firmennamens steht die Typenbezeichnung „SET“ statt „Deutsche Bundesbahn“. Ein Jahr später wurde der rote Umschalthebel schwarz

lackiert. Aus derselben Zeit stammt die „427“ nach Vorbild der SBB-Re4/41 mit silberfarbenem Dach und RELEX-Kuppung. Natürlich fehlt auch das berühmte SBB-Krokodil nicht. Durch „Bommelerdam“ rollt die „CCS800“ in Dunkelgrün. Auf dem silberfarbenen Dach sind Stromabnehmer vom Typ 6 montiert. So wurde das Märklin-Wappentier im Jahr 1955 hergestellt. Auf die Frage nach seinem Lieblingszug fällt Ton die Antwort nicht schwer: „Der TEE Edelweiß“. Das Modell aus der Zeit zwischen 1965 und 1970 steht, zusammen mit einem Beiwagen, seit Jahrzehnten in „Bommelerdam“ im Einsatz. Auf die Frage, ob Ton seinen TEE durch die aktuelle Neukonstruktion ersetzen möchte, wirft er einen liebevollen Blick auf seinen „Edelweiß“. „Nein, ein solches neues Modell passt einfach nicht zu ‚Bommelerdam‘. Es würde völlig aus der Reihe tanzen.“ Ton bleibt seinen jahrzehntealten Klassikern treu und hofft, seine Züge und seine Anlage noch lange genießen zu können. □

Gerard Tombroek/abp



- 1: Bahnhof und Stadt;
- 2: Raffinerie; 3: Gasfabrik;
- 4: Kohlebergwerk; 5: Bw;
- 6: Seilbahn; 7: automatischer Bahnübergang;
- 8: Bogenbrücke; 9: Stellpult
- 10: Arbeitsplatz; 11: Bücherregal; 12: Schattenbahnhof



Obwohl die Elektrotechnik nicht Tons Spezialgebiet ist – das Stellpult ist vorbildlich. Die Verkabelung erfolgte streng nach den Märklin-Vorgaben.



Der Garant im Personennahverkehr

16142 Elektrolokomotive Baureihe 141

- Neukonstruktion.
- Gehäuse und Träger aus Zinkdruckguss.
- Digital-Sound mit vielen Funktionen.
- Decals zur Darstellung der Abschiedsfahrt im Jahre 2006.

€ 299,-*

Für die Freunde der klassischen Bundesbahn

16143 Elektrolokomotive Baureihe E 41

Vorbild: Einheits-Elektrolokomotive 141 083-6 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Verkehrsrote Grundfarbgebung. Ausführung mit Doppellampen, Lüftergitter der Bauart Klatte. 2003 bis 2006. 141 083-6 steht heute nicht betriebsfähig im bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen. Einsatz: Leichte Güter- und Personenzüge des Nah- und Fernverkehrs.

Jetzt ebenfalls im Handel erhältlich



Funktionsfähige Signale, elektrische Weichen, Drehscheibe, Beleuchtung, geschotterte Gleise. Das alles sind Attribute einer echten Modelleisenbahn.

Die Welt der Modellbahn ist vielfältig, allein die unterschiedlichen Baugrößen und Marken führen zu variantenreichen Ergebnissen. Die BRIO-Bahn dient oft als Einstieg in diese Welt. Hier wurde die Idee der Holz-Eisenbahn zu Ende gedacht.

Holz-Modellbahn

Die Idee, mich mit dem Bau einer Holz-Eisenbahn in Form einer Modellbahn zu beschäftigen, entstand durch den Bau von Spiel-Modulen. Ich baute sie für meine Tochter. Sie haben die Maße von 120 mal 60 Zentimetern und liegen auf einer Höhe von 40 Zentimetern. Auf einer Börse der „Pulheim Frechener Eisenbahnfreunde“ (www.pfe-ev-web.de) stellte ich sie, zu einer ansehnlichen Anlage angewachsen, auch öffentlich aus. Durch Zufall war dort auch ein Mitglied der Köln-Bonner-Eisenbahnfreunde (KBEF) zu Besuch, dessen Vereinskollege genau dieselbe Idee hatte. Auf einer KBEF-Börse haben wir uns dann kennengelernt. Auch der Kollege stellte die Holzbahn-Module öfters auf

Börsen im Köln-Bonner Raum aus. Höhepunkt war der Besuch der Internationalen Modellbahn-Ausstellung in Köln im Jahr 2018 unter der Regie seines Vereins. Der Begriff Holz-Eisenbahn umfasst nicht nur die

Holzeisenbahnen als Ausstellungsobjekte

bekannte BRIO-Bahn, sondern auch die Angebote beispielsweise des Herstellers Eichhorn oder eines großen Discounters. Diese Systeme sind zur BRIO-Bahn kompatibel.

Bei einem der Treffen brachte mich der Holzbahn-Kollege auf die Idee, eine Schauanlage mit elektrischen Gleisen zu bauen. Dazu habe ich die Laufrillen etwas einge-

fräst und mit vier Millimeter breiten Messingstreifen versehen, die eingeklebt wurden. Eine Batterie-Lok (Eichhorn) baute ein Vereinskollege passend um. Sie bekam einen Radsatz mit Messing-Rädern. Auf deren Innenseite wurden Schleifer zur Stromübertragung angebracht. Die Batterie blieb zusätzlich eingebaut. Der Motor wurde wie üblich mit Festspannung (3 Volt Gleichstrom) versorgt. Die Anlage entstand als Schaukasten, der kleine Bahnhof besaß ein Ausweichgleis und elektrisch angetriebene Weichen. Im Hintergrund stehen mehrere Häuser mit einzeln beleuchteten Fenstern. Das gesamte Ausstellungsstück ist mit dem „IntelliLight“-Beleuchtungssystem von Uhlenbrock ausgestattet.



Die Vorgänger-Version der aktuellen Holzbahn-Anlage: Diese Holzgleise sind mit Messingstreifen versehen, über welche eine umgebaute Lok mit Strom versorgt wird.

Auf der neuen, hier gezeigten Anlage fahren die Loks nur mit auswechselbaren Batterien, so wie von BRIO vorgesehen. Sie erhielten allerdings Decoder sowie IR-Empfänger und Dioden des „DC-Car“-Systems (www.modelleisenbahn-claus.de). Ein Kollege im Verein hatte bereits Fahrzeuge des Faller-Car-Systems zu „DC-Car“-Autos umgebaut. Ich wollte daraufhin auch BRIO-Loks entsprechend umrüsten. Das war mit ein Grund zum Bau dieser kompakten Anlage.

Sie weist eine Fläche von 80 mal 240 Zentimetern auf und besteht aus zwei Teilen. Beide werden durch das Verbindungssystem von Hobby Ecke Schumacher passgenau zusammengehalten. Die Anlage ruht auf steckbaren Beinen von IMT Frowein, ist also transportabel. Damit sie von allen Seiten einsehbar bleibt, habe ich auf einen Hintergrund verzichtet. Der Gleisplan entstand mit Hilfe der Software von Winrail. Auch Brio-Schienen sind in deren Bibliothek enthalten. Die mechanischen

BRIO-Weichen (im Unterschied zu den ganz einfachen Weichen ohne bewegliche Teile) wurden mit einem motorischen Unterflur-Antrieb von MTB versehen. Diese umgebauten elektrischen Weichen fand ich im Internet und habe sie über Ebay gekauft. Die blaue Stellzunge ist bei den Weichen beidseitig vorhanden. Zum Umbau habe ich die nicht benötigte Zunge herausgehobelt und die oben liegende mit einem Loch für den Stelldraht versehen.

Holzeisenbahn mit vielen technischen Raffinessen

Die Signale erhielten Bohrungen in den Signalfügeln und wurden mit Stelldraht und Antrieb komplettiert. Vor den Signalen sowie an den Ein- und Ausfahrten der Tunnelstrecken sind IR-Dioden angebracht, die Halte- und Licht-Befehle des „DC-Car“-Systems senden.

Und so läuft eine Zugfahrt auf meiner Anlage ab: Die Loks fahren von einem Aus-



Einige der Weichen sind, um vielfältige Fahrstrecken zu ermöglichen, mit Unterflur-Antrieben versehen.

weichbahnhof mit Bahnsteig und Ausfahrtsignalen durch einen Tunnel auf die Rückseite der Anlage und dort über eine offene Kehrschleife und durch den Tunnel zurück zum Bahnhof. Nach dem Abwarten des Gegenzuges geht es über einen funktionsfähigen Bahnübergang (mit Geräuschen und Blinklicht) wieder in einen Tunnel. Für die Tunnelportale wurde die alte Bauart von BRIO verwendet. Nach dem Tunnel wird wieder die offene Kehrschleife auf der Rückseite durchfahren. Die Kehrmöglichkeiten sind dort doppelt ausgeführt und damit aus beiden Richtungen befahrbar. Dadurch entstand auch ein kleines Oval.



Noch ist die zweiteilige Spiel-Anlage nicht ganz fertiggestellt: Der Lokschuppen mit Drehscheibe und die Häuserzeile fehlen noch.



Auch wenn die Tochter des Erbauers dem Kleinkindalter entwachsen ist – wenn etwas Zeit bleibt, beschäftigt sie sich immer noch gerne mit der inzwischen ausgereiften Bahn.

Auch die Einfahrten zu den Schleifen sind mit elektrischen Flügelsignalen versehen. Im hinteren Anlagenteil befindet sich auch ein Abzweig zu einer Drehscheibe mit Lokschuppen sowie zu einer Steigungsstrecke, die in einer einfach aufgebauten, hochliegenden Kehrschleife endet. Die Drehscheibe von BRIO wird mit Hilfe eines Umbausatzes von „Digitalzentrale“ und Ersatzteilen von Fleischmann elektrisch angetrieben. Die Lokfahrten auf der Drehscheibe, das Anhalten und Drehen, laufen automatisch und werden über Reedkontakte und Relais gesteuert. Der Lokschuppen ist beleuchtet, die Tore werden automatisch geöffnet und geschlossen und aus den Rauchabzügen quillt auf Wunsch der Qualm eines Seuthe-Raucherzeugers.

In der Mitte der Anlage verläuft zusätzlich eine Straße, auf der Holzautos mit Hilfe des Magnorail-Systems (siehe MEB-Spezial Nr. 25) ihre Runden drehen. Sie endet auf beiden Seiten in den kleinen Bergen, in denen die Autos wenden. Die Bauteile der Straße samt der Tunnelportale stammen von „Small Foot“, einem weiteren Hersteller von Holzspielzeug. Auf der zweiten An-

höhe steht ein Doppelhaus, wieder mit einzeln und abwechselnd beleuchteten Fenstern. Es entstand im Eigenbau aus vier Millimeter dickem Sperrholz. Die Fenster und Türen sind Lasercut-Bauteile für die Spur 0. Der Bürgersteig stammt aus dem Architekturbedarf, die steckbaren Straßenlaternen liefert Beli-Beco. Von dort oben führt eine beleuchtete Fußgängerampe mit Geländer zum Inselbahnsteig hinunter. Unter das Dach geklebte LED sorgen für dessen Ausleuchtung.

Alle sichtbaren Gleise sind eingeschottert. Dazu wurden an die Außenseiten der Holzschienen dünne Holzleisten geklebt. Auf diese brachte ich den Schotter in der üblichen Methode mit einem Holzleim-Wasser-Gemisch auf.

Beim Betrieb der Holzbahn entsteht durchaus Modellbahn-Feeling: Die Loks bekommen über „CD-Car“ digitale Befehle zum Halten sowie für das Spitzenlicht. Außerdem lassen sich Hintergrundgeräusche vernehmen: Die Ansagen am Bahnhof und Lokpfeife werden durch Reedkontakte ausgelöst und vom Uhlenbrock-„SoundDirector“ gesteuert. □ *Christian Gräf/abp*

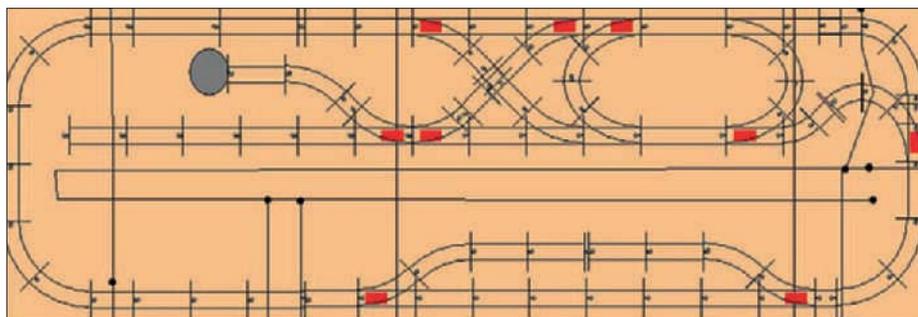


Die beleuchteten Straßen und der moderne Bahnsteig (aus dem BRIO-Programm) lassen tatsächlich so etwas wie Modellbahn-Atmosphäre aufkommen.



FOTOS/ZEICHNUNG: CHRISTIAN GRÄF

Beim Anblick des Holzspielzeugs kommt man nicht auf die Idee, dass sich unter der Drehscheibe moderne Digitaltechnik verbergen könnte.



Der Gleisplan wurde mit Hilfe des Programms Winrail entwickelt. Die BRIO-Schienen sind darin enthalten. Rot markiert sind die umgebauten, elektrisch angetriebenen Weichen. Nicht eingezeichnet ist die höher liegende Wendeschleife auf der linken Seite, die an das gerade Gleisstück anschließt.

EXPERTEN-TIPPS AUS DER PROFI-WERKSTATT

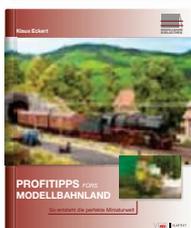
In den Bänden der VGB-Modellbahn-Bibliothek zeigen Meister ihres Fachs, wie Modellbahn-Anlagen entstehen und vorbildgerechter Modellbahn-Betrieb abläuft. Jeder Band behandelt auf 112 Seiten im Großformat 24,0 x 29,0 cm mit Hardcovereinband ein abgeschlossenes Thema – von A bis Z, mit tollen Anlagenfotos und leicht nachvollziehbaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen.



Lust auf Landschaft

- Wie eine Märklin-Anlage entsteht
- Vom Gleisbau bis zur PC-Steuerung

Best.-Nr. 68039
€ 19,95



Profitipps fürs Modellbahnland

- Anregungen und Bautipps für die Ausgestaltung von Anlagen und Dioramen

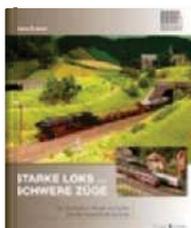
Best.-Nr. 68035
€ 9,99**



Brücken, Mauern und Portale

- Kunstbauten in verschiedenen Ausführungen schmücken die H0-Anlage

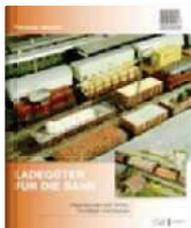
Best.-Nr. 68038
€ 9,99**



Starke Loks und schwere Züge

- Die Güterbahn in Vorbild und Modell
- Von der Dampflokomotive bis heute

Best.-Nr. 68040
€ 9,99**



Ladegüter für die Bahn

- Wagenladungen nach Vorbild: Grundlagen und Bautipps

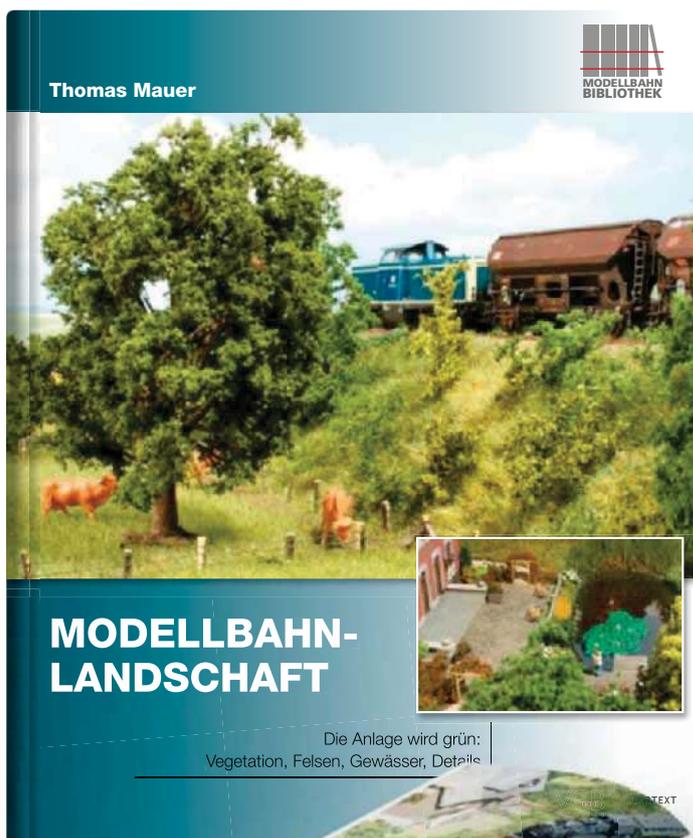
Best.-Nr. 68028
€ 9,99**



Elegante Loks und schnelle Züge

- Reisezüge in Vorbild und Modell
- Von der Dampflokomotive bis heute

Best.-Nr. 68032
€ 9,99**



MODELLBAHN- LANDSCHAFT

Die Anlage wird grün:
Vegetation, Felsen, Gewässer, Details



Vorbildge-
rechter Modell-

bahnbetrieb in naturgetreuer

Landschaft – das soll das Ergebnis

der Anlagengestaltung sein. Die Wege zur

echt wirkenden Modelllandschaft sind zahlreich und

verschlungen, nahezu unüberschaubar ist inzwischen das Angebot der Zubehör-

hersteller. Im neuesten Band aus der Modellbahn-Bibliothek zeigt Thomas Mauer

anhand von Beispielen aus seiner langjährigen Modellbahnpraxis, wie er bei der

Schaffung der Landschaft auf seinen Anlagen und Dioramen vorgeht.

112 Seiten, Format 24,4 x 29,3 cm, Hardcovereinband, mit über 350 Fotos

Best.-Nr. 68021

nur € 19,95

** Preisbindung aufgehoben

Sieger stehen fest!



Trotz der widrigen Umstände war das vergangene Jahr für die Modellbahnbranche ein erfolgreiches. Unsere Leser hatten daher erneut die Qual der Wahl unter vielen Modellen.



Die Sieger des Neuheiten-Jahrgangs

2020



Kategorie A: Piko 78 für H0



Kategorie D: Kühn 94⁵ für TT



Kategorie G: Märklin SBB-RAm für H0



Kategorie B: Roco 515/815 für H0



Kategorie E: Fleischmann 44 für N



Kategorie H: Jägerdorfer SBB-Ce6/8 für N



Kategorie C: ESU V160 für H0



Kategorie F: Märklin SNCF-241 A für 1



Kategorie I: Brawa „Silberlinge“ für H0



Stellvertretend für alle Gewinner: Die klassische Eisenbahn der Epochen III und IV steht in der Käufergunst weiterhin ganz vorn.

Auch das Modelljahr 2020 war ein gutes, trotz mancher Engpässe bei der Produktion und in der Auslieferung. Wunderschöne und technisch hochklassige Fahrzeuge so-

wie gelungene Zubehörartikel bereicherten den Markt in allen Baugrößen. Daher war es für Sie – zumindest in manchen Kategorien – sicher nicht einfach, einen klaren Favoriten auszuwählen, der genau Ih-

ren Vorstellungen einer gelungenen Vorbildwahl und einer ebensolchen Modellumsetzung entspricht. Manche Kategorie war schnell gefüllt und die maximal zehn Startplätze reichten kaum aus.



Kategorie J: Piko PKP-Gags für H0



Kat. N: te-miniatur Drei Annen Hohne für H0



Kategorie Q: Kres MZTS250 für H0



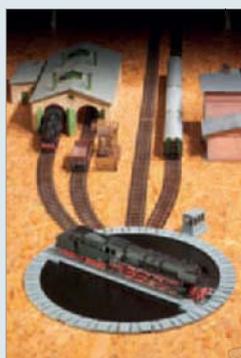
Kategorie K: Tillig 3yg-Wagen für TT



Kategorie R: Roco Kirow-EDK750 für H0



Kategorie L: Hädl „Leipzig“ für TT



Kategorie O: Modellbahn Union Dampfkran für N



Kategorie M: Schnellenkamp K 15 für O

Kategorie P: Lenz Drehgleis für O



Kategorie S: Zimo MS-Sounddecoder

In einigen Kategorien gab es klare Sieger, so bei den H0-Dampflok (Märklins 78 kam zu spät) oder den E-Triebfahrzeugen. Ja, der ETA 150 gehört dazu, auch wenn er keinen Fahrdraht benötigt. Eng war es hingegen bei den Dieseltriebfahrzeugen in H0: Der V 160 von ESU gelang ein knapper

Klare Siegertypen, aber auch enge Zieleinläufe

Sieg vor der Konkurrenz aus Sonneberg und Remshalden. Mit der 94 in TT und der 44 in N wählten Sie mit deutlichem Abstand jeweils die bekannteste der vorgeschlagenen Dampflok-Baureihen. Märklin zeigte den besten Riecher, was die ausländischen Triebfahrzeuge anging, und punktete sowohl mit dem Schweizer RAm als auch mit der französischen 241 A. Dass auch „Krokodile“ weiterhin ziehen, zeigte



zum zweiten Mal hintereinander ein Jägerndorfer-Modell in N. Klassiker der Eisenbahnwelt, das kann man insgesamt feststellen, führen in der Rangfolge meist deutlich, das ist auch in vielen weiteren Kategorien zu sehen. So attraktiv und bunt modernere Fahrzeuge auch sein mögen, es wird

wohl noch ein bisschen dauern, bis sie in der Gunst der Leser ganz oben stehen.

So gut das Jahr für die Modellbahn gelaufen ist, so schlecht ist die Aussicht, dass wir uns alle bald wieder ungezwungen treffen können. Mit etwas Wehmut blicken wir auf unsere letzten großen Veranstaltungen zum Goldenen Gleis zurück, bei denen

sich nicht nur die Branchenvertreter, sondern auch Sie, liebe Leserinnen und Leser in lockerer Atmosphäre zu einem attraktiven Rahmenprogramm treffen konnten. Für das Jahr 2021 besteht vorerst keine Möglichkeit, dass wir alle gemeinsam und in großer Runde feiern können. □ *abp*

Das sind die Leser, die gewonnen haben:

1. Preis: Einkaufsgutschein über 1500 Euro von DM Toys/Modellbahn-Union
Wolfgang König, Kühndorf

2. Preis: Bahnreise im Wert von 1000 Euro von IGE Hersbruck:
Joachim Fischer, Stockheim

3. Preis: Einkaufsgutschein über 500 Euro von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt:
Gerold Böhmert, Walzbachtal

Fünfmal je ein Triebfahrzeug-Modell:
Werner Kunis, Berlin; Fritz Funke, Nordstemmen; Petra Richter, Zweibrücken; Sandra Barkey, Lippstadt; Helmut Riemann, Bodolz

Zehnmal je ein Wagen-Modell:
Peter Oelsner, Illingen; Thomas Siegmund, Chemnitz; Hans-Dieter Neutzler, Klein Denkte; Frank Heintke, Zwenkau; Johann Heidn, Zwiesel; Elke Reck, Leer; Wolfgang Seuberth, Bad Windsheim; Jaqueline Kansy, Dieskau; Jürgen Cadenbach, Mönchengladbach; Elias Möckel, Auerbach

Zehnmal je einen Gebäude-Bausatz:
Udo Lottes, Oberstdorf; Karl Conradi, Sexau; Barbara Kerner, Heroldsbach; Stephan Rie-

mann, Konstanz; R. Fiedler, Magdeburg; Horst Wolf, Kaarst; Wolfgang Haase, Hagen; Gerda Schmidt, Schwäbisch Gmünd; Regina Brauer, Bad Blankenburg; Rolf Schnelle, Stendal

Je eine DVD:
Wolfgang Biermann, Hammah; Klaus Weis, Immenstadt; Peter Münster, Wolfenbüttel; Otto Grassauer, Wien; Udo Schneider, Hanau; Torsten Berndt, Bovenden; Wolfram Herrmann, Andernach; Jürgen Thonfeld, Eschborn; Ralf Jerchau, Peine; Dieter Striegler, Hersbruck; Hans-J. Straube, Leipzig; Wilfried Thiele, Dolgen am See; Andreas Taube, Aschau; Marco Schumm, Northeim; Klaus Görg, Idar-Oberstein; Peter Niedermeir, Dasing; Dieter Oelsner, Erfurt; Renate Kuhn, Stuttgart; Gerd Fiolka, München; Manfred Fechner, Greven; Uwe Schubert, Königs Wusterhausen; Jonathan Jähnke, Ahaus-Ottenstein; Markus Hinsche, Esslingen; Ilse Eckstein, Eisenberg; Holger Ringle, Böhl-Iggelheim; W. Wollmann, Rothenburg; Manfred Junghanns, Berlin; Reinhard Roeser, Langenhagen; Wolfgang Güthing, Mundersbach; Horst Schlothauer, Ruhla; Oliver Köckeritz, Darmstadt; Jürgen Heise, Hamburg; Thomas Schierreich, Schwalmstadt; Volker Bernhardt, Moers; Dieter Naumann, Ludwigsburg;

Lothar Tisch, Oppenau; Maik Ahnert, Dresden; Klaus Walzel, Pirna; Axel Messinger, Großbräsen; Bernd Romstedt, Leipzig; Reinhard Weißer, Nordkirchen; Uwe Iwens, Ensingen; Jonas Jakob, Buchen; Hans Repper, Nürtingen; Hans-Jürgen Meisner, Gleichen; Dieter Gottschling, Herne-Wanne-Eickel; Friedhelm Schüler, Burbach; Jürgen Reinartz, Grevenbroich; Albert Baumann, Luhe-Wildenaue; Janette Reuter, Lüdenscheid

Je ein Buch:
Manfred Schröttel, Nürnberg; Udo Schneider, Hanau; Lutz Pollscheid, Grossenhain; Theodor-Herbert Kroog, Gorleben; Uwe Wittke, Bayreuth; Thomas Nied, Ludwigshafen; Jürgen Schumacher, Hagen; Sara Jähnke, Ahaus; Bernd Fischer, Weimar; Horst Münche, Oppach; Rudolf Plachy, Heidenau; Lothar Emmrich, Leipzig; Volker Fiedelak, Neunkirchen; H.-Bernhard Kampen, Norden; Roland Milpetz, Fritzlar; Matthias Lang, Johannegeorgenstadt; Matthias Büttner, Hechingen; Wilfried Merker, Großerlach; Eberhard Liedloff, Hamburg; Renate Feuerbach, Veitshöchheim

EINSTEIGER ANGEBOT

3 Gründe, das neue *BahnExtra* zu testen:

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt alle zwei Monate ein Thema ausführlich dargestellt, ergänzt durch verschiedene weitere spannende Beiträge aus der Welt der Bahn-Historie
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen



3 Ausgaben für nur € 9,90
(statt € 38,70)* portofrei ins Haus.

Sie finden in dieser Ausgabe unter anderem ein facettenreiches Porträt des DB-Dauerläufers V 60, einen Rückblick auf die faszinierende Zeit der 41er in der Altmark, einen Besuch in Bremerhaven 1968, eine Eisenbahn-Reise nach Sibirien Anfang des 20. Jahrhunderts und das in großem Rahmen angelegte Titelthema: die Eisenbahn im Nachkriegsdeutschland.

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



TRIX > DB-78 der Epoche IV für H0



Gleichstrom-Bahner haben nun die Wahl: Auch bei Trix gibt es eine wohlgelungene 78.

□ Die neu konstruierten Modelle der Baureihe 78 aus Göppingen werden derzeit in mehreren Versionen ausgeliefert. Die Freunde der Epoche IV können bei Märklin und Trix auf die Nachbildung von 078 256, des Bw Aalen zurückgreifen. Das Revisionsdatum an den Pufferträgern lautet „16.11.67“. Das Vorbild war zu dieser Zeit bereits mit Indusi ausgerüstet,

erkennbar an den Magneten unter dem Führerhaus und einem Blechkasten in der Seitenwand auf der Lokführerseite.

„Ladung bei Koks voll“ steht auf den Behältern. Für Kohle galten Beladungsgrenzen.

Ansonsten entspricht das Modell bezüglich der Details der auf den Seiten 84/85 vorgestellten Epoche-III-Variante. Die

078 kommt nur mit digitaler Vollausrüstung (Sound, Rauch) in den Handel.

Als geeignete Anhängelast für eine neue Variante der Baureihe 94 (als DB-Lok der Epoche IV) schlägt man in Göppingen zwei Sets mit jeweils zwei Kokskübelwagen vor. Die Tragwagen der Gattung F-zz131 sind mit zwei hohen 24 m³- beziehungsweise mit drei etwas niedrigeren 12 m³-Kübeln beladen. Die Behälter sind an den Oberseiten leicht gealtert und mit Echtkohle beladen.

078: 22875, Preis: 450 €
Kokswagen: 24175/24177
Preis: je 76,99 €



PIKO > 150 der Epoche V für TT



□ In die letzte Einsatzperiode der die Gleise arg beanspruchenden Baureihe E50 entführt das neue Piko-Modell. Die 1965 gebaute 150 120 war in ihren letzten Jahren in Hagen stationiert und wurde dort 2001 ausgemustert. Dieser Zeit entspricht das perfekt gelungene TT-Modell. Lackierung, Bedruckung und insbesondere

die vielen realistischen Details machen die Güterzuglok zum Hingucker. Drehgestelle mit Tiefenwirkung und filigrane Stromabnehmer überzeugen vollends. Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung lassen sich digital schalten, versieht man die Next18-Schnittstelle mit einem Decoder.

Bestellnr.: 47462, Preis: 184,99 €

HOBBYTRAIN > Bügelfalten-Varianten der Epoche IV für N

□ Zwei neue Varianten der Bügelfalten-E10 mit durchgehendem Lüfterband und Klatten-Lüftungsgittern komplettieren die Serie der Einheits-Schnellzugloks. Das Modell der 112 266 im TEE-Lack läuft auf Nachbildungen der Henschel-Drehgestelle für 160 km/h. 110 300, das Vorbild des zweiten Modells, besaß einst Schnellfahr-Drehgestelle für 200 km/h, heute ist sie Museumslok in Köln-Nippes. Das ozeanblau/beigefarbene Modell läuft richtigerweise auf Standard-Laufwerken. **Bestellnr.: 28011/28012, Preis: je 149,90 €**



MÄRKLIN > Class 66 und IC-Steuerwagen für HO

□ Als erste Bahngesellschaft in Deutschland mietete die „Häfen und Güterverkehr Köln AG“ (HGK) 1999 zunächst zwei Loks des Typs JT42CWR von General Motors und kaufte sie bald darauf. Weitere Exemplare der Class 66 wurden gemietet, so dass die HGK derzeit über neun Maschinen verfügt. Stammeinstellungen sind Kesselwagenzüge nach Braunschweig, Ingolstadt, Marktredwitz oder Aichstetten. Die Märklin-Neukonstruktion (Test siehe MEB 2/2021) ist mit Führerstands- und Steuerpultbeleuchtung sowie mit Rauchgenerator ausgestattet. Zwölf Soundfunktionen ergänzen die Digitalausstattung.

Die Märklin-Serie der IC-Wagen wurde nun mit dem Steuerwagen der Bauart Bpmbdzf 296.1 komplettiert.

Wichtig und markant: Wer die große Class 66 mag, den überzeugt sicher auch die Märklin-Umsetzung.



Der IC-Steuerwagen ist eine leicht verkürzte Neukonstruktion, die Schürze lässt sich zurüsten, aber auch demontieren.

Das Modell ist mit Digital-Decoder ausgestattet, mit dem sich Spitzen- und Schlusslicht,

aber auch das Fernlicht sowie die Innen- und Führerstandsbeleuchtung digital schalten

lassen. Der Längenmaßstab liegt, wie bei den anderen Märklin-Modellen der 26,4-Meter-Wagenfamilie, bei 1:93,5.

Mit leicht gealterten Kesseln sind die Modelle der Zaces-Kesselwagen der schwedischen Green Cargo versehen, die für die LKAB laufen.

Class 66: 39060, Preis: 435 €
Steuerwg.: 43630, Preis: 149 €
Kesselwg.: 47567, Preis: 79,99 €



„Umweltfreundliches Öl für die LKAB“ lautet die Übersetzung der Waggon-Beschriftung.

MINITRIX > 141 der DB AG und Schürzen-Speisewagen für N

□ Nur wenige der 28 Schürzen-Speisewagen, die 1966 von der DSG in den Bestand der DB übergingen und als WRügh 152 bezeichnet wurden, erhielten noch eine Lackierung in Ozeanblau/Beige. Minitrix bietet eines dieser letzten Exemplare, eingereiht in einen Schnellzug Dortmund – Konstanz, als fein detailliertes Modell an. Zusammen mit der grünen E 41 (siehe Seite 89) lieferte man auch die verkehrsrote Epoche-VI-Variante aus. Vorbildgerecht wurden Klatten-Lüftungsgitter und der bei einigen 141 ergänzte Dachaufsatz für den Ölkühler-Lüfter nachgebildet. Dem Modell der 141 083 liegen Decals zur Darstellung der Abschiedsfahrt Hannover – Braunschweig am 25. Februar 2006 bei „Tschüss Knallfrosch“. Die Vorbildlok steht heute nicht betriebsfähig im Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen.
Schürzen-Speisewagen: 15633, Preis: 55,99 €
141 DBAG: 16142, Preis: 299 €



Dem mit MD-Drehgestellen ausgerüsteten WRügh 152 fehlen die Trittstufen.

Die rote 141 ist nicht nur für Doppelstockwagen das geeignete Zugpferd.



FLEISCHMANN > Attraktive Güterzug-Modelle der Epochen IV und VI für N

□ Anlässlich der Eröffnung eines Büros in Rotterdam spendierte SBB Cargo International ihrer 193 525 den Taufnamen „Rotterdam“ und eine attraktive Beklebung mit niederländischen Motiven. Das Design erinnert an die bekannten Schwester-Maschinen wie den „Nightpiercer“ oder die roten SBB-Vectron mit Alpen-Motiven. Das Modell des Vier-system-Vectron ist mit neuem Motor und überarbeitetem Getriebe ausgestattet und bietet so sehr ansprechende Fahreigenschaften. Die filigrane Detailfülle insbesondere im Dachbereich ist beeindruckend. Den „Hollandpiercer“ in N, dessen Vorbild hauptsächlich auf der Rhein-Achse unterwegs ist, gibt es auch mit Sound (739353) für 274,90 Euro.



Die Fans fanden angesichts der Windmühlen-Motive gleich den passenden Namen: „Hollandpiercer“.

Alpen-Transit in N: Arcese ist ein Trientiner, Gruber ein Münchner Spediteur.



Angesichts der Beladung mit zwei typischen Sattelauflegern ist das Modell des Doppeltaschen-Gelenkwagens der Gattung Sdgmrs/T2000 eher dem Brenner-Verkehr zuzuordnen. Der in den Farben der Wascosa lackierte Waggon ist im Metalldruckguss gefertigt.



Attraktiv beladen: Die Drahtrollen-Nachbildung des ÖBB-Res lässt sich leicht optimieren.

In die Epoche IV gehört der ÖBB-Rungenwagen der Gattung Res mit beweglichen Drehungen und abnehmbaren seitlichen Ladebordwänden an. Das Ladegut ist fein graviert, man sollte es aber lackieren und dann mit Rostpulver altern, so wird es richtig gut aussehen. Die neu konstruierten Gaskesselwagen werden auch als Dreier-Set ausgeliefert. Die Epoche-IV-Modelle zeigen das zeittypische VTG-Logo und



VTG zu dritt: Die neuen Gaskesselwagen mit Schutzdach als Set für die Epoche IV.

den markanten orangenen Warnstreifen. Detaillierung, Bedruckung und Laufeigenschaften sind sehr gut.

den markanten orangenen Warnstreifen. Detaillierung, Bedruckung und Laufeigenschaften sind sehr gut.

Vectron: 739283, Preis: 189,90 €
T2000: 825016, Preis: 79,90 €
ÖBB-Res: 828816, Preis: 42,90 €
VTG-Set: 849102, Preis: 104,90 €

HÄDL > Kartoffel-Pendel für TT



□ Das Dreier-Set besteht aus je einem Güterwagen der Bauarten Nordhausen, Oppeln und Leipzig. Die Stirnseiten der ehemaligen Mannschaftswagen sind verschlossen, die Schornsteine der Kohleöfen einem Lüfter gewichen. Beschriftet sind die Wagen mit „Kartoffelpendel“. Nach dem Öffnen der Schiebetüren ist die Ladung zu sehen. Zum Schutz vor dem Herausfallen sind Bretter eingesetzt. **Bestellnr.:** 115604, **Preis:** 109,95 €

EMB CRIMMITSCHAU > H0-Rollwagen

□ Eisenbahnmodellbau-Crimmitschau bietet in Kooperation mit Modellbau Leonhardt die H0-Nachbildung des sächsischen „Rollwagens“ (Baureihe 38²) an. Die Modelle sind in Kunststoff-Metall-Bauweise ausgeführt und mit gefrästem Messingrahmen (PMT) ausgestattet. Neusilber-Radsätze und Steuerungsteile aus Messing-Feinguss bieten feinste Details. Es sind hohe und niedrige Umlaufvarianten erhältlich. Info: leonhardtholger@web.de.



FOTO: WERK

LEMKE > Schotterwagen als Exklusiv-Modelle für N



An ähnliche Vorbilder angelehnt ist die Ausführung des RAG-Wagensets.



Auch die Lackierung der schweizerischen Sersa wirkt gut bei den Schotterwagen.

□ Neben den von Jägerndorfer ausgelieferten Dreier-Sets der neuen Schotter- oder Kieswagen (Seite 62) bietet Lemke exklusiv zwei weitere Sets an. Die Wagen-Ausführung und die Beschriftung sind an ähnliche Vorbildwagen angelehnt. Der dem „Sersa“-Set beiliegende Zweiwege-Bagger Liebherr A922 rail ist authentisch. Als Ergänzung dieses schmucken Sets ist bei Lemke ein weiterer „Sersa“-Bauzug mit der Vossloh-G 1000 und zwei Generatoren-Wagen angekündigt (LC96001). Beschriftung und Fahreigenschaften geben keinen Grund zur Klage. Die Wagen-Modelle nutzt man am besten in einem längeren Ganzzug, dann fallen die fehlenden Kleinigkeiten an den Drehgestellen nicht weiter auf.

RAG-Set: LC66305, Preis: 129,90 €

„Sersa“-Set mit Bagger: LC66306, Preis: 149,90 €

DIETZ > Neue Sounds für die Großbahn

□ Der Großbahn-Spezialist bietet neue Soundfiles für seine IS6-Module an. Im Download verfügbar sind die Geräusche für die Diesellok Voith „Maxima“ DL-018, die bayerische S3/6 sowie für das LGB-Feuer-

wehrtorrad (Sirene, Martinshorn, Anweisungen) und das Pola Sägewerk oder ähnliche Gebäude. Die beiden letztgenannten Sounds kann man als Filmchen auf Youtube ansehen. Info: www.dietz-elektronik.de

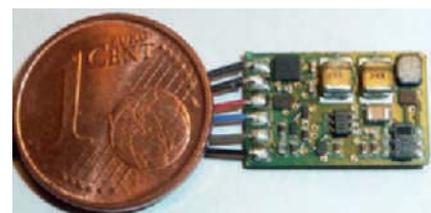


FOTO: WERK

www.exPRESSzugreisen.de Pressnitztalbahn

Sonderfahrt auf die Insel Rügen

mit 01 0509-8 zur Rügenschten BäderBahn und Bahnhofsfest Putbus

Sonnabend, 29. Mai 2021

Relation: Leipzig – Bitterfeld – Lutherstadt Wittenberg – Berlin-Lichtenberg – Eberswalde – Pasewalk – Putbus

SPEISEWAGEN im Zug

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Leipzig, Bitterfeld, Lu. Wittenbg.	144 €	89 €	315 €
Berlin, Bernau, Ebersw., Pasewalk	124 €	79 €	275 €

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

MODEL SCENE

- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS 0
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com

JOSWOOD > Volvo-Kisten für H0



Der Lasercut-Spezialist erweitert sein Ladegüter-Sortiment um eine neue Transportkiste mit dem Signet des schwedischen Maschinenbauers Volvo. Der Zusammenbau geht gewohnt leicht von der Hand. Nachbildungen der Holzgestelle zur Ladungssicherung liegen bei. **Bestellnr.: 40413, Preis: 9,90 €**

ALPHAMODELL > ÖBB-Signale für H0e



FOTO: WERK

Aktuell ergänzen Signale österreichischer Schmalspurbahnen im bewährten Schnellstecksystem das Sortiment der Ungarn. Trotz ihrer Ähnlichkeit zu den ÖBB-Regelspursignalen handelt es sich bei den filigranen Auslieferungen um Neukonstruktionen. Neben der geänderten Verteilung der Trittstufen am Signalmast wurden auch die Signalschirme neu entwickelt. **www.alphamodell.eu**

WIKING > Henschel-Frontlenker als Abschleppwagen für H0



Anders als viele Konkurrenten stieg Henschel erst 1950 wieder in den Lkw-Bau ein. Bereits drei Jahre später präsentierten die Hannoveraner ihre ersten Frontlenker. Die Laster mit den rundlichen Kabinen blieben bis 1961 im Programm, dann wurden sie von einer kantigeren Neuentwicklung abgelöst. Wiking bringt Henschels Ur-Frontlenker als Abschleppwagen im Dekor von „Henschel-Service“. Die mehrfarbige Bedruckung möbelt den Modellklassiker noch etwas auf. **Bestellnr.: 063408, Preis: 20,99 €**

RIETZE > Stadt- und Reisebusse von Mercedes-Benz und MAN für H0

Die Reisebranche gehört zu den besonders geprägten Wirtschaftszweigen während der Corona-Krise. Das Busunternehmen „Der Krostitzer“ aus dem gleichnamigen Ort in Nordsachsen machte auf einer Demo der Tourismus-Branche am 27. Mai 2020 in Berlin mit einem dreiachsigen MAN-Lion's Coach darauf aufmerksam. Rietze setzt den Bus mit dem dramatischen Appell und den eleganten blau-weißen Fir-

menfarben glaubhaft um. Topaktuell ist ferner der MAN-Lion's City 12 E. Der jüngste Spross der MAN-Stadtbusfamilie ist mit Elektroantrieb unterwegs. Das Fahrzeug erscheint im Dekor der Münchner MVG, die Haltestellen auch an beiden Enden der Infanteriestraße anbietet. Älteren Datums ist der Mercedes-Benz-O 407. Der Überlandbus rollt mit Spirituosen-Werbung als Fahrzeug der DB-AG Tochter



Der silberne Pfeil kennzeichnet die Elektroversion des Lion's City.

„RAB ZugBus“ an. Die Bedruckung entspricht dem Zustand um die Jahrtausendwende.

MAN-Lion's City: 76308; Krostitzer: 74846; MB-O 407: 77312; Preise: je 33,90 €



Der Lion's Coach fordert Unterstützung für die Busbetriebe.



Auch die bunte Beschriftung des O 407 entstand im Digitaldruck.

BERND GÜTZOLD (1942 - 2020)

Modellbahn-Pionier gegangen

□ Mit großem Bedauern erfuhren wir, dass Bernd Gützold am 30. Dezember 2020 im Alter von 78 Jahren verstorben ist.

Der Name Gützold und das Leben von Bernd Gützold ist eng mit der Entwicklung der sächsischen Modellbahnindustrie nach 1945 verbunden. Begonnen hatte es 1946 mit der Gründung einer Kolbengießerei durch Ing. Johannes Gützold im Hinterhaus des großväterlichen Grundstückes in Zwickau. Nicht zuletzt der Wunsch, den drei Söhnen eine Modelleisenbahn zu schenken, führte 1950 zur Modellbahnproduktion. Die erste Lok war eine B-Tenderlok ohne Vorbild mit Aluminiumgehäuse und Zinkrahmen. Die Dampfloks aus den folgenden Jahren (64, 24, 75 und 42) zeugten vom hohen Können der Modellbauer. 1968 musste der Gründer aus gesundheitlichen Gründen in den Ruhestand gehen. Sein Sohn Bernd übernahm die Geschäftsführung. Der Betrieb beschäftigte mittlerweile über 100 Mitarbeiter. Mit viel Engagement entwickelte Bernd Gützold den Familienbetrieb weiter. Modelle wie die V 100 und V 180 trugen zum Erfolg bei. Das Jahr 1972 brachte für die Firma, wie für die

meisten mittelständischen sächsischen Modellbahnbetriebe, die Verstaatlichung. Bernd Gützold schied daraufhin aus dem Betrieb aus. Mit der politischen Wende folgte ein neuer Lebensabschnitt. Am 1. Juni 1990 gelang die Reprivatisierung des Betriebes, Gützold übernahm wieder die Leitung. In den folgenden Jahren gelang es ihm, das Unternehmen trotz harter Konkurrenz erfolgreich weiterzuführen. Die Modelle der sächsischen 75, 98 und besonders der 19⁰, des Sachsenstolzes, zeugen vom hohen Können. Leider konnte die Unternehmensnachfolge nicht gelöst werden, so dass ab 2010 das Ende der Firma eingeläutet wurde. Bernd Gützold ging in den Ruhestand. Seit 2017 gehören Teile der ehemaligen Firma zur „fischer-modell GmbH“. Die Marke Gützold blieb erhalten.

Mit Bernd Gützold verliert die Modellbahnbranche einen erfolgreichen Pionier. Unsere aufrichtige Anteilnahme gehört den Angehörigen der Familie. *Peter Pohl*



FOTO: PETER POHL

ROCO/FLEISCHMANN

Der neue Nightjet kommt im Modell



□ Die Modelleisenbahn GmbH wird das neue Topmodell der ÖBB umsetzen (siehe Seite 24). Parallel zur Entwicklung des großen Vorbilds der ÖBB wird auch die Konstruktion der originalgetreuen Nachbildungen beginnen, so dass der topaktuelle Nightjet voraussichtlich im Jahr 2023 auch in den Baugrößen H0 und N erhältlich sein wird. Vier oder fünf neue Waggons warten auf die Konstrukteure, um die siebenteiligen Garnituren aufs Gleis stellen zu können. Wie beim Railjet wird die Garnitur wohl in zwei Wagensets für DC, DCC und AC angeboten werden.

MEB 3/2021

Stiege zu verkaufen

□ Das in Heft 3/2021 vorgestellte und an die Epochen III/IV angepasste H0-Modell des Bahnhofs Stiege an der Selketalbahn (Harz) steht zum Verkauf. Der Erlös dient einem wohltätigen Zweck (SOS-Kinderdörfer). Angebote ab 165 Euro bitte per Telefon an 02365/82908 (ab 17 Uhr).



Modell Eisen Bahner

Ausgabe 04/2021

SO ERREICHEN SIE UNS:

ABONNEMENT

● Modelleisenbahner Abo-Service

Gutenbergstraße 1, 82205 Gilinging

☎ Tel.: 01 80/5 32 16 17*

oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)

☎ Fax: 01 80/5 32 16 20*

✉ E-Mail: leserservice@modelleisenbahner.de

● www.modelleisenbahner.de/abo

Preise: Einzelheft 5,50 € (D), 6,40 € (A), 9,80 Sfr (CH), bei Einzelversand zzgl. Versandkosten; Jahresabopreis (12 Hefte und 3 Sonderausgaben) 81,20 € (D) inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand.

Den schnellsten Weg zu Ihrem Modelleisenbahner finden Sie auf www.mykiosk.com.

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen.

Der Einzug 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.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.



GERANOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

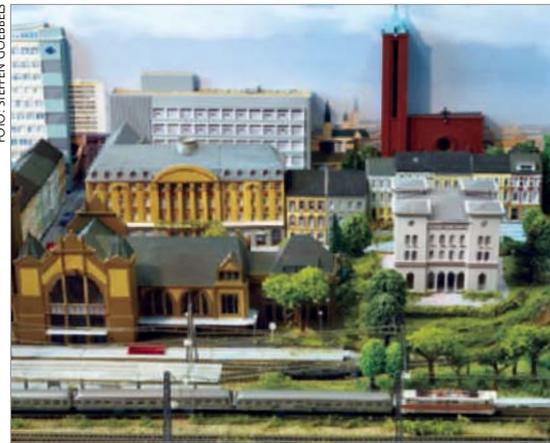


FOTO: BURKHARD WOLLNY/ EISENBAHNSTIFTUNG

DAMPFLOK-HOCHBETRIEB BIS ZUM ENDE

Kursbuch-Karten-Kenner wissen gleich Bescheid: Kirchenlaibach, ein bedeutender Kreuzungsbahnhof an der Grenze zwischen Oberfranken und der Oberpfalz. Bis ins Jahr 1975 bestand dort auch ein wichtiges, aber oft übersehenes Bahnbetriebswerk.

FOTO: STEFFEN GOEBBELS



STADT AUS DEM DRUCKER

Anhand von Geodaten entstanden die Grundmaße der Z-Gebäude, die in CAD konstruiert und schließlich mit Hilfe des 3D-Druckers realisiert wurden.

Unser Juni-Heft
erscheint am

12. Mai

bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch

FOTO: WOLFGANG HOFFMEISTER



GROSSER BAHNHOF MIT BW

Im zweiten Teil unseres Anlagenportraits zeigen wir auch die ausgetüftelten Gleispläne der raumfüllenden Anlage.

AUSSERDEM

Unverzichtbarer Oldie, Teil 2

Wie viele ehemalige DR-V100 heute noch oftmals im täglichen Einsatz sind, ist wirklich beeindruckend.

Rückzug der Schmalspurbahn

Abbauzüge waren auf vielen Strecken Sachsens das letzte Kapitel ihres Niedergangs.

Raus in den Garten!

Wir testen zwei neue Modelle von LGB.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: DOLLINGER

IM SKODA-SPRINTER NACH NÜRNBERG

Im MEB 2/21 stellten wir die Loks vor, nun unterzieht unser Autor die brandneuen Wagen des NIM einem Praxistest.



FOTO: JÜRGEN STEINKE

STRASSENBAHN UNTER DAMPF

Teil- oder vollverkleidet und meist nur von einem Mann betrieben, unterscheiden sich Kastendampflokks deutlich von ihren Schwestern.

Eisenbahn-Romantik Reisen 2021

100%
Geld zurück
Garantie*

Besondere Bahnerlebnisse - mit reichlich Dampf in Europa unterwegs

Inklusive: Fahrt im Komfortreisebus ab ausgewählten Zustiegsstellen, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen und Halbpension.

Sachsendampf und Heizhausfest

18.08.-22.08. ab 498 €



Diese Bahnen fahren nur für Sie: Die Museumsbahn Schönheide sowie die Preßnitzalbahn haben wir exklusiv für Sie gechartert. Auch die Fahrt mit der Fichtelbergbahn wird ein Erlebnis. Sie besuchen das Eisenbahnmuseum in Schwarzenberg und das Heizhausfest in Chemnitz.

Dampfbahnen in Schottland

20.09.-28.09. ab 1.898 €



Sie fahren in historischen Dampfzügen wie der Tanfield Railway (Charter) und Caledonian Railway sowie in liebevoll restaurierten Museumsbahnen durch die schottische Landschaft. Der Besuch im Urquhart Castle & eine Schifffahrt auf dem Loch Ness runden diese Reise ab.

Schmalspurbahnen in Niedersachsen

16.07.-20.07. ab 798 €



Die schönsten Museumszüge und Schmalspurbahnen erleben Sie auf 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. Standorthotel in Delmenhorst.

Norwegen: Dampf, Fjorde, Hurtigruten

21.08.-31.08. ab 2.498 €



Faszinierende Bahnstrecken, Museumsbahnen und Dampflok, ergänzt mit Eisenbahnmuseum, Stadterkundungen und einer Schnuppertour mit Hurtigruten - diese abwechslungsreiche Rundreise wird Sie begeistern. Besondere Erlebnisse bieten Ihnen auch Bergbahn und Flåmbahn.

Alle Preise inklusive **100 € Leserrabatt** bei Buchung bis 30.04.2021!



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 Bahnfahrten ergänzen wir mit einem Besuch der Transrapid Versuchsstrecke, Moorkahnfahrt und Pferdebahn.

Weitere Eisenbahn-Romantik Reisen 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. Südeuropas Schlösser, Dampf, QM2

03.08.-08.08. Mit Stehkessel auf die Rigi - Schweiz

09.08.-16.08. Museumsbahnen in Schweden

08.09.-15.09. Schmalspurparadies Wales

*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

0351 - 56 39 39 30

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



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

**EXKLUSIV
NUR BEI UNS**



MB L 319 Kastenwagen „Mon Chérie“

WIKING

Hochdetailliertes Sammlermodell, Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

826501 / 31299322

H0 **Auflage 1000**

25,99



VW T1 Bus Samba ADAC 1:87

CARSON

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

500504136 / 33766998

H0 **Auflage 500**

119,99



Feldbahn-Startset Gmeinder Diesellok

BUSCH

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

12009 / 14632701

H0F **III-IV NEM** **=** **Auflage 150**

175,00



Gepäckwagen Bauart Dms 905, DB

ACME

Ausführung oceanblau/beige mit unlackierten Nirosta-Rolltoren.

AC90163 / 11663168

H0 **IV NEM** **=** **303** **Auflage 250**

72,99

Staubsilowagen „akw“, DB AG

märklin

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

46627 / 11669735

H0 **VI NEM** **~** **100** **Auflage 1000**

39,99

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCC1



IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Rechenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583 500970
Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u.
Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 2860
Dluzak (Dluzak GmbH)
Rudolfallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040 6532244
Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-
Spiel- & Bastelwelt,
Inh. Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04523 418716
Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Krempenstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937033
Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650
Modellbahnshop Lippe
(CASSOTT MiniWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123

Modellbahnhöfen Fortenbacher
(Modellbahnhöfen und Spielparadies
Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330
Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626457
WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster,
Inh. Evelyn Winkler)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767
Modellbahnshop H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53221 Siegburg,
Tel.: 02241 66653
Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 26-28, 54290 Trier,
Tel.: 0651 48811
Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59009 Bestwig,
Tel.: 02904 1292
Meder Spielwaren (Meder OHG)
Beiger Straße 198, 60395 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Spielwaren Hegmann
(Beta Hegmann, Inh. Marietta Brand e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508013
moba-tech e.K. – Der Modellisenbahnladen
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171
Spiel + Freizeit Zinthäfer
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611
Spiel + Freizeit Wagner (Goetz & Storz GmbH)
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt
Tel.: 07441 7609
Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161 76277
Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelsheim,
Tel.: 07164 919364
Modellbau Schaufelle (Inh. Rolf Schaufelle)
Wilhelm-Merz-Straße 18, 73431 Aalen,
Tel.: 07361 32566
E + E Spielwaren GmbH
Wilhelm-Ende-Straße 40, 73630 Remshalden,
Tel.: 07151 71691
HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 3069460

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941 94950
Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 6-8, 74821 Moshach,
Tel.: 06261 92120
Spielkiste (Spielkiste Brenner,
Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706
Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07331 98990
Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654 479091
Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombek)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08106 9879917
Augsburger Lokschnuppen
(Augsburger Lokschnuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 249212000
Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431 8643
Spielwaren Möhle
Schrammstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228
Spielwaren Härte
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufmänn. Str. 1,
87616 Marktobendorf,
Tel.: 08342 98395
Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064
Leo's Modellbahn-Stube
Furthner Straße 16, 90587 Siegsdorf,
Tel.: 0911 753175
Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-v.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981 969690

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211
Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Stadtle 19,
Pl.-9490 Vaduz,
Tel.: +423 2327994
Harlaar Modellreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1721 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 6599494
Zevenpoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Ouarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993
Trein en Zo
(CDH Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284
Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042

