

Nur € 5,90

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Die neue E94 von Piko



MEB-Tests:

- Umbauwagen von Piko
- ÖBB-2050 von Rivarossi

Nr. 5

Mai 2022

71. Jahrgang

Deutschland 5,90 €

Österreich

6,70 €

Schweiz

9,80 sFr

B/Lux

7,20 €

NL

7,20 €

Dänemark

65,90 DKK

05



B13411

175 Jahre Eisenbahn in Görlitz

Zentrum des Ostens



Noch mehr

Neuheiten 2022

ZeitgemäÙ retro!

EUROTRAIN®

... fährt für idee+spiel



EUROTRAIN®
EXKLUSIV

Exklusive Neuheiten Mai 2022
Limitierte Sonderauflage – 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. Für Kenner und Sammler.

WIKING®

H0-Pritschen-LKW mit Aufsatztank (Magirus Sirius)

Für die Brennstoffhändler in den fünfziger Jahren ein flexibler Begleiter.

Art.-Nr. 0438 52

€ 27,99

idee+spiel® ist ein Spielwaren- und Modellhobby-Fachhändler-Verbund mit über 600 kompetenten Geschäften.

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag – Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr

www.ideeundspiel.com

Preis- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer.
Angebot bei allen teilnehmenden idee+spiel Händlern, zu finden unter www.ideeundspiel.com/de/fachgeschaeft/
Werbung konzipiert von: idee+spiel, Fördergemeinschaft Spielwaren GmbH & Co.KG, Dammerring 4, 31135 Hildesheim

TEST BILD
TOP
SERVICE-QUALITÄT
AUSGABE 3/2021
Konsumentenbefragung
★★★★★ 2021/22
idee+spiel
Fachliche
Kenntnisse
SEHR HOCH
IN DER KATEGORIE
(STÄNDIGER EINZELHANDEL)



14 Görlitzer Geschichte(n)

Die Stadt an der Neiße gilt nicht nur als einer der schönsten Orte Deutschlands, sie kann auch auf 175 Jahre Eisenbahngeschichte zurückblicken. Und die könnte spannender nicht sein: So gut wie alles, was den Bahnbetrieb interessant und vielfältig gestaltet, konnte und kann ganz im Osten der Republik angetroffen werden.



Titel: Schnellzugdampflok 03 2155 am 7. März 2020 in Görlitz.
Foto: Steffen Knitter-Richling

TITELTHEMA

14 DAS EISENBAHN-ZENTRUM AM RANDE DER REPUBLIK

Seit 1847 ist Görlitz Dreh- und Angelpunkt des Schienenverkehrs in der Oberlausitz.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

26 ELEKTRISCH DURCHS SEENLAND

Zwischen Pleinfeld und Gunzenhausen in Franken wird ein neuer Batterie-Zug getestet.

32 #HELPUKRAINE (BY RAIL)

Während der russischen Invasion der Ukraine erweist sich die Bahn als Retterin in der Not.

35 BEWÄHRTES BESSER GEMACHT

Im Verkehrsverbund Oberelbe fahren nun aufgefrischte Desiro-Triebzüge von DB Regio.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

36 DAS LORENBBÄHNCHEN AM MITTELRAIN

Von 1898 bis 1968 existierte bei Rheinbrohl eine schmalspurige Industriebahn, die viele Modellbahner zum Nachbau anregen dürfte.

42 REGIONALE ERSCHLIESSUNG

Im Bottwartal gibt es noch einige Spuren aus der legendären Schmalspurzeit zu entdecken.

EISENBAHN UND KUNST

48 „VIER SEKUNDEN ...“

Der bahnaffine Schriftsteller Gert Loschütz verfasste einen Roman über das verheerendste Eisenbahnglück Deutschlands.



42 Wiederbelebung einer Legende

Die schmalspurige Bottwartalbahn ist unvergessen. Fahren dort bald wieder Züge?

MODELL

NEUHEITEN 2022

62 WEITERE WUNDERSCHÖNE PRODUKTE

So wie auch schon letztes Jahr folgt hiermit Teil 2 unserer Modellneuheiten-Präsentation.

AN MEINEM KÜCHENTISCH

72 ... DER ZUGWECHSLER

Präsentation, Aufbewahrung und Vorbereitung auf den Anlagen-Einsatz in einem.

TEST

74 BESCHLEUNIGTES DB-REPTIL

Piko erweitert sein Programm an Altbau-Elektroloks in H0 um die Baureihe E94, die zuerst als 194.5 der Bundesbahn erscheint.

78 ALLTAG AUF DREI AXCHEN

Eine weitere H0-Nachbildung der dreiachsigen DB-Umbauwagen konnte ebenso von Piko.

80 US-AUSTROGERMANIN

Rivarossi konstruierte die Diesellok-Reihe 2050 der ÖBB für den Maßstab 1:87 neu.

PROBEFAHRT

82 SPUR 0 GANZ KLEIN

Schnellenkamp liefert sein erstes Lok-Modell aus: Die Kö I ist eine variantenreiche Miniatur.

83 REICHSBAHN-ENGLÄNDER

Von HädL kommt ein Fährbootwagen der DR in geschlossener Bauweise für TT.

84 INTERNATIONALITÄT IN 1:160

Exklusiv erhältlich bei Lemke sind Neukonstruktionen zweier Containertragwagen - Bauarten des spanischen Herstellers MF-Train.



88 Spur 0 als Ausstellungsanlage

Im Maßstab 1:45 bietet auch eine Segmentanlage vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten.

85 DOPPELT UND SCHNELL

Hobbytrain liefert seine IC-2020-Modelle nach Vorbildern der SBB für die Baugröße N aus.

86 ITALIENISCHE SPITZENWARE

Tillig stellt zwei neue Varianten der Spitzdach-Güterwagen im Maßstab 1:120 vor.

86 NEUVERBINDUNG

Die verbesserte H0-Kurzkupplung von Märklin.

86 FEIERWEHRWOG'N

H0-Löschfahrzeug Magirus 90M5 von Loewe.

SCENE

88 ENDSTATION MERZEBACH

Der Verein VAMES aus Apeldoorn/Niederlande schuf eine kleine Spur 0-Anlage, die manch' pfiffige Modellbau-Lösung aufweist.

94 PETER BAUT GRÖßER

Das bekannte „Pemoba“-Modellbahnduo stellt seine hübsch gestaltete Dioramen-Anlage vor.

AUSSERDEM

30 BAHNPOST

46 BUCHTIPPS

98 TERMINE & TREFFPUNKTE

100 MODELLBAHN AKTUELL

102 BDEF/SMV

106 IMPRESSUM

106 VORSCHAU



94 Beschaulicher Schaukasten

Die Baugröße Oe ist für pittoresk detaillierte Modellbahn-Kleinkunst wie geschaffen.



Ein KISS ist in den Chemnitzer Hbf eingefahren. Ist der 3. März 2022 der Tag, an dem die DBAG Chemnitz wieder entdeckt?

SACHSEN

Es ist an der Zeit

□ „Wir haben hier über 850 Unternehmen, die zwischen fünf und 20 Millionen Euro Umsatz machen – das ist der Mittelstand“, so IHK-Regionalpräsident Gunnar Bertram. „Eine komfortable Anbindung ist hier Pflicht.“ Der Bahnchef Dr. Rüdiger Grube zeigte großes Verständnis für die Anliegen der Chemnitzer: „Wir nehmen das Thema Schienenanbindung der Region Westsachsen sehr ernst. Allerdings ist für eine qualifizierte Fernverkehrs-anbindung der Ausbau der Infrastruktur eine zwingende Voraussetzung. Um dafür eine Vorplanung anzuschieben, sind wir derzeit intensiv in Gesprächen mit dem Freistaat Sachsen.“ DBAG und Freistaat unterzeichneten im Rahmen eines Bahngipfels eine Absichtserklärung. Man schreibt das Jahr 2012!

Zehn Jahre später, am 3. März 2022 über-bieten sich Sven Schulze, Oberbürgermeister der sächsischen Großstadt, und Ines Fröhlich, Staatssekretärin im Wirtschaftsministerium, mit Superlativen. „Das sei ein extrem guter Tag“, sagte Schulze und Fröhlich stimmte ein: „Die Strecke ist

Die Zugzielanzeige „Chemnitz Hbf“ war schon lange nicht mehr auf einem Zug des Fernverkehrs der DBAG zu lesen. Der Triebzug der Baureihe 4110 am 3. März im riesigen Hauptbahnhof war allerdings nur ein Vorgeschmack.

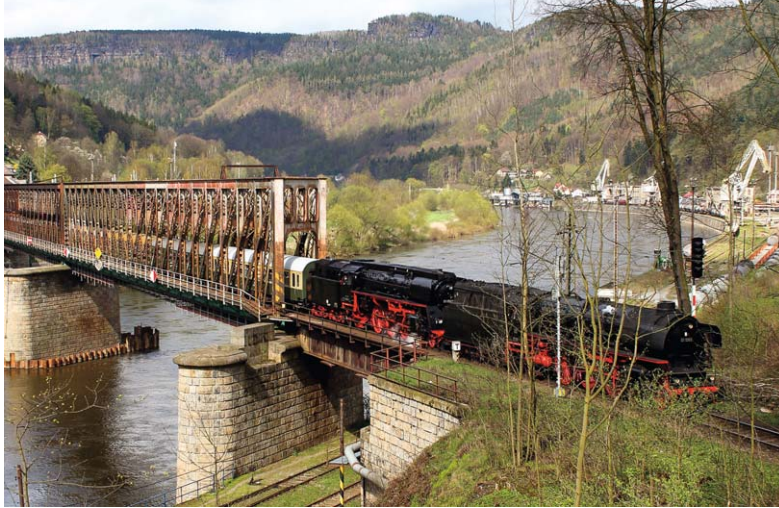


FOTOS (2): JÜRGEN WETZELER



FOTO: MICHAEL HUBRICH

■ Die drei 103 des DB Museums in Koblenz-Lützel (103 245, 103 113 und E03 001) waren am 10. März 2022 auf dem Weg in Richtung Seelze. Drei Lokomotiven der Baureihe 103 auf der Strecke und auf einem Bild bekommt man heute nicht mehr so häufig vor die Linse. Das hübsche Gespann ist auf der Aufnahme zwischen Gelsenkirchen und Wanne-Eickel unterwegs.



Eine wunderbare Fotostelle mit Elbe und zwei Bahnlinien. Zu erkennen ist aber auch, dass sich die Brücke nicht mehr in bestem Zustand befindet.

TSCHECHIEN

Brücke wird aufgearbeitet

□ Mit der durchgängigen Gleissperrung zwischen den Bahnhöfen Děčín vychod und Děčín-Prostřední Žleb begann am 1. März 2022 die Hauptbauphase zur Erneuerung der nördlichen Elbe-Brücke in Děčín (Tetschen). Der Austausch der drei stählernen Brücken-Überbauten (insgesamt 265 Meter Brückenlänge) soll nach Planungen der Infrastrukturverwaltung Správa železnic bis Mitte 2023 abgeschlossen sein. Gleichzeitig werden der am rechtselbischen Ufer unmittelbar anschließende Tunnel Děčínský (Quaderbergtunnel; 395 m) saniert sowie die gesamten Gleis-, Sicherungs- und Oberleitungsanlagen des zirka 1,4 Kilometer umfassenden Bauabschnitts erneuert. Die Gesamtkosten dieses Projekts betragen nach einer Schätzung aus dem Jahr 2021 etwa 1,1 Milliarden Tschechische Kronen (zirka 45 Millionen Euro). Im November 2023 sollen die Arbeiten dann komplett abgeschlossen und die gesamte Strecke mit 50 km/h befahrbar sein. Bis dahin muss der normalerweise über diese Strecke geführte Betrieb mit Kopfmachen in Děčín hl.n.nákl.n. oder Ústí nad Labem západ abgewickelt werden. Mit etwa 80 umzuleitenden Güterzügen hat dies Auswirkungen, die bis weit ins deutsche Netz reichen.



FOTOS (2): NIELS KLINCK

Die Bauarbeiten haben begonnen. Bis ins nächste Jahr wird die Brückensanierung Auswirkungen auf den deutsch-tschechischen Schienenverkehr haben.

KEHRT „MADE IN GERMANY“ ZURÜCK?

Als ich zu unserer aktuellen Titelgeschichte recherchierte, stieß ich im Online-Portal „Businessinsider“ auf den Artikel „Warum sich Görlitz zum Startup-Hotspot wandelt“. Die Neisse-Stadt habe bereits eine höhere Gründerdichte als Berlin. Das ist erfreulich für Görlitz und beweist, dass Innovationen auch außerhalb der Ballungszentren möglich sind.



Stefan Alkofer

Wie wir aber gerade angesichts des Krieges in der Ukraine schmerzlich feststellen müssen, werden Startups nicht ausreichen, unseren Wohlstand zu sichern. Sehenden Auges und mit reichlich Naivität machten wir uns in den vergangenen Jahrzehnten bei essentiellen Bedürfnissen vom Ausland abhängig. In puncto Energie banden wir uns so sehr an Russland, dass wir uns jetzt kein Embargo leisten wollen.

Wenn dann ein grüner Wirtschaftsminister in Qatar um Gaslieferungen bittet, ist das grotesk. Vor wenigen Monaten gab es noch die Forderung, wegen der dortigen Menschenrechtsverstöße, die anstehende Fußball-WM zu boykottieren.

Noch unvorstellbarer wäre ein Konflikt mit China. Unsere Abhängigkeit vom Reich der Mitte ist inzwischen so hoch, dass wir schlicht hilflos wären. Nicht nur, weil keine Modellbahnen oder Handys mehr nach Deutschland kämen. All die Luxuskarossen, die hierzulande fabriziert werden und die sich in Deutschland die meisten nicht mehr leisten können, stünden auf Halde. Wahrscheinlich könnten sie gar nicht montiert werden, da elementare Bauteile aus China fehlen würden.

Höchste Zeit, die Komfortzone zu verlassen und wirtschaftliche Abhängigkeiten abzubauen. Das wird nicht ohne Einschnitte gehen. Es muss ja nicht gleich wieder alles „Made in Germany“ sein, aber vielleicht „Made in Democracy“?



Der Zug durchfährt gerade Köditzberg auf der Kbs 563 zwischen Rottenbach und Katzhütte. Dort wartete die Feuerwehr zur Wasserversorgung der Lokomotive.

EISENBAHMUSEUM LEIPZIG

Neustart

□ Es war die erste Fahrt nach langer Corona-Pause. Zudem war zuvor eine Kessel-HU fällig. Diese Untersuchung ist alle vier Jahre fällig und 528154 hatte Termin im Januar. Der Verein konnte die Prüfung mit dem erforderlichen TÜV-Zertifikat abschließen. Die erste Fahrt am 5. März 2022 war sogleich eine harte Prüfung für die Technik und auch das Personal. Von Plagwitz ging die Fahrt über Gera, Saalfeld weiter über Rottenbach nach Obstdfelderschmiede. Dort angekommen, konnten die Fahrgäste mit der Thüringer Bergbahn die Fahrt nach Lichtenhain unternehmen und auf der Flachstrecke mit dem Triebwagen nach Cursdorf fahren.

GÜTERVERKEHR

DB Cargo: Biodiesel für V 60, V 90 und Co.

„Wir können mit alternativen Kraftstoffen und der bestehenden Lokflotte Güterzüge CO₂-neutral fahren“, erklärte Sigrid Nikutta bei der Vorstellung des Biosprit-Projekts im Rbf München Nord am 7. März 2022.



FOTO: JÜRGEN METZLER

□ Mit dem Biokraftstoff „Hydrotreated Vegetable Oils“ (HVO) können die Loks nahezu klimaneutral im Vergleich zum herkömmlichen Dieselmotorkraftstoff für die Kunden von DB Cargo unterwegs sein. Er wird aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt. Für die Produktion werden keine zusätzlichen Anbauflächen genutzt. Der Biokraftstoff ist auch frei von Palmöl. Bei der Verbrennung im Motor wird ausschließlich die CO₂-Menge freigesetzt, die der Atmosphäre zuvor beim Wachstum der Pflanzen entzogen wurde. Das Unternehmen will seinen Kunden maßgeschneiderte klimafreundliche Lieferketten anbieten können. „Viele Kunden hätten bereits signalisiert, dass sie genau darauf warten“, sagte Sigrid Nikutta, Vorständin des Güterverkehrs bei der DBAG.

ZWISCHENHALT

■ **Die DBAG** teilte mit, dass die Kosten für das Bahnprojekt Stuttgart 21 nun bei 9,15 Milliarden Euro liegen werden. Damit würden die Baukosten nochmals um eine Milliarde Euro steigen. Der Bericht wurde am 18. März 2022 dem Aufsichtsrat vorgelegt. Als Grund nannte die Bahn „zuletzt drastisch gestiegene Preise für Bauleistungen und Rohstoffe“, aber auch den „geologisch anspruchsvollen Untergrund im Stadtgebiet“. Zuletzt waren die Gesamtkosten auf 8,2 Milliarden Euro beziffert und wurden im

Januar 2018 durch den Aufsichtsrat so festgelegt.

■ **Der Schweizer Hersteller** Stadler Rail blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück und setzt seinen Wachstumskurs fort. Das weltweit tätige Unternehmen vermeldete historische Rekordwerte bei Auftragseingang, Auftragsbestand, Umsatz und EBIT. Der Auftragseingang wuchs trotz Verzögerungen bei Vergaben von Großprojekten um 28 Prozent auf 5,6 Milliarden

Franken. (2020: 4,3 Milliarden). In den Büchern steht ein Rekordauftragsbestand von 17,9 Milliarden Franken. Trotz angespannter Lieferkettensituation stieg der Umsatz um 18 Prozent auf 3,6 Milliarden Franken (2020: 3,1 Milliarden).

■ **Zum ersten Mal** elektrifiziert die DBAG einzelne Nahverkehrsstrecken mit Oberleitungsinseln. Diese dienen ab Dezember 2023 in Schleswig-Holstein dazu, Batterie-Triebzüge (BEMU) während der Fahrt aufzuladen.



■ Die längere Zeit im Stadthafen Essen eingesetzte Rangierlok DH 103 von Rheincargo, eine 1982 von MaK für die Neusser Eisenbahn gebaute G 761 C, wurde am 6. März 2022 von Bottrop als Tzfz93958 ins bayerische Münchsmünster überführt. „Thomas die Lokomotive“ wird dort künftig zusammen mit einer weiteren Lok den Rangierdienst auf dem rund zehn Kilometer langen Streckennetz innerhalb des Lyondellbasell-Chemiewerks abwickeln.



EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel



Verfügbar ab Mai 2022
Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

märklín

- Geregelter Hochleistungsantrieb
- 3 Achsen und Blindwelle angetrieben
- Haftreifen
- Neue Telexkupplung vorne und hinten
- Dreilicht-Spitzensignal digital schaltbar
- Bühnengeländer aus Metall
- Lok-Betriebsnummer 363-664-4, SGL-Nr. V60.14

H0	VI	SGL	~
mfx+		120 mm	

€ 309,99

idee+spiel® ist ein Spielwaren- und Modellhobby-Fachhändler-Verbund mit über 600 kompetenten Geschäften.

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr

www.ideeundspiel.com

FRAGEZEICHEN

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



FOTO: JOHANNES CONRAD

□ 218 396 hatte am 5. März 2022 die Aufgabe, unter der Zugnummer DGS56405 einen kurzen Bauzug von Eschhofen nach Basel Bad Rbf zu bespannen und wurde dabei an der Lahntalbahn bei Leun/Braunfels fotografiert. Die Lok wurde im Jahr 1975 von MaK an die DB geliefert und dort 2015 abgestellt. Seit 2017 ist der Diesellok-Klassiker für eine rheinische Bahngesellschaft, die auch eine sehr bekannte Schmalspurbahn betreibt, in deren Hausfarben unterwegs. Welches EVU suchen wir?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Mai 2022 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, 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: „Parksenbahn Wuhlheide“. Gewonnen haben: Mittenzwey, Wolfgang, 07549 Gera; Augennadel, Klaus, 14770 Brandenburg; Bieber, Hubert 97273 Kürnach; Stauber, Hans-Jürgen, 82377 Penzberg; Zmuda, Paul Josef, 53859 Niederkassel; Puchert, Jürgen, 39110 Magdeburg; Rosenau, Emanuel, 13587 Berlin; Pollscheid, Jan, 06917 Jessen; Schaefer, Horst, 10319 Berlin; Hertwig, Ayden-Lio, 01237 Dresden; Schmidt, Gerda, 73529 Schwäbisch Gmünd; Kaltenbrunner, Michael, 02681 Wilthen; Rasner, Hartmut, 36163 Poppenhausen; Dudensing, Cornelius, CH-4125 Riehen/Bs; Krause, Eberhard, 14513 Teltow; Breest, Frank, 04519 Rackwitz-OT Lemsal; Dr. Horváth, Ferenc, HU-9241 Jánossomorja; Haug, Ulrike, 18059 Rostock; Lärchert, Arno, 10315 Berlin; Gerlach, Manfred, 36452 Kalttenordheim.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Erster ICE im neuen Bahnhof Merklingen-Schwäbische Alb

□ Mit einer Geschwindigkeit von bis zu 250 km/h sollen ab Dezember 2022 die ersten Züge über die bis dahin fertiggestellte Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm verkehren. Mit gerade einmal 20 km/h war am 2. und 3. März 2022 der Testzug „Advanced TrainLab“ zu

Schulungsfahrten für Lokführer und Bahnpersonal auf der neuen Rennstrecke im Einsatz. Beim Testzug handelt es sich um einen ehemaligen Neigetechnik-ICE der Baureihe 605, die ursprünglich zwischen Nürnberg und Dresden beziehungsweise München und Zürich im Einsatz war. Ab

Dezember wird auch ein schneller Regionalexpress zwischen Wendlingen und Ulm den Betrieb aufnehmen. Diese Züge bestehen dann aus den Waggons des alten München-Nürnberg-Express und werden mit Leasingmaschinen der Baureihe 193 bespannt.



FOTO: KORB FLEISCHER

Der erste ICE in Form des „Advanced TrainLab“ ist im neu gebauten Bahnhof Merklingen-Schwäbische Alb eingetroffen. Künftig werden die meisten Züge hier mit hoher Geschwindigkeit durchrauschen.

Sperrung der Ost-West-Güterrollbahn

□ Die zweigleisige und elektrifizierte Güterzugstrecke Essen-Dellwig – Bottrop Süd – Gelsenkirchen-Bismarck, eine der wichtigsten Ost-West-Güterrollbahnen im Ruhrgebiet für die Relationen Duisburg/Oberhausen – Recklinghausen/Hagen, ist im Zeitraum vom 28. Februar bis 24. Mai 2022 total gesperrt. Grund dafür sind Arbeiten an Brücken, Lärmschutzanlagen und Durchlässen. Der Bahnhof Bottrop Süd und damit der Gleisanschluss zur dortigen Kokerei sind

weiterhin aus Richtung Oberhausen-Osterfeld anfahrbar. Als Umleitungswege stehen die Hamm-Osterfelder Strecke via Gladbeck West und Gelsenkirchen-Buer Nord sowie die Köln-Mindener Strecke via Essen-Altenessen und Wanne-Eickel Hbf zur Verfügung. Beide Umleitungsstrecken sind abschnittsweise mit vier oder mehr Personenzugfahrten pro Stunde und Richtung belegt. Der nur zweigleisige Abschnitt Essen-Altenessen – Gelsenkirchen Hbf und der dreigleisige Abschnitt

Gelsenkirchen Hbf – Wanne-Eickel Hbf stellen die Engpässe dar; insbesondere letzterer ist mit zirka neun Personenzügen pro Stunde und Richtung bereits im Regelverkehr stark ausgelastet. Der Teilschnitt Essen-Dellwig – Bottrop Süd der Güterbahn ist wegen umfangreicher Brückenarbeiten sogar bis zum 9. Dezember 2022 gesperrt; dieser ist jedoch via Oberhausen-Osterfeld umfahrbar, so dass der Ost-West-Güterverkehr über Bottrop Süd ab 25. Mai 2022 wieder rollen kann.



FOTO: ALEXANDER HERTEL

■ Nachdem im Sommer 2020 das Fahrzeugwerk Karsdorf, eine 100-prozentige Tochter der Erfurter Bahnservice GmbH EBS, 156 002 übernommen hatte, folgten ihr Ende letzten Jahres die drei anderen 156. Am 8. März 2022 war 156 004 im makellosen Lack mit einem leeren Holzzug zwischen Paderborn und Hamm bei km 179,8 unterwegs.

Sonderfahrten Seebad Heringsdorf – Zinnowitz

28. April bis 1. Mai 2022

In Kooperation mit der Usedomer Bäderbahn werden historische Dampfzüge im Stil der Deutschen Reichsbahn auf die Reise geschickt, jeweils vier Zugpaare täglich.

PRESSNITZTALBAHN 

Fahrpreise:

Hin- und Rückfahrt	
Erwachsener	20,00 €
Kind (6-14 Jahre)	10,00 €
Familie	45,00 €

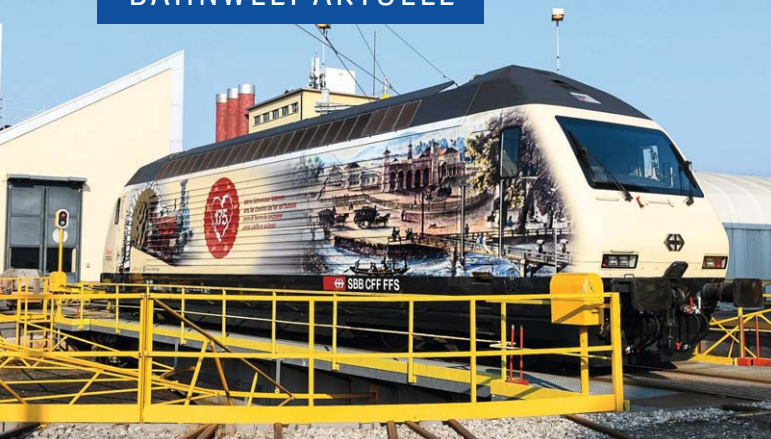
Fahrtroute und Leistungen:

Unterwegshalte in Bansin, Ückeritz, Kölpinsee, Koserow und Zempin.

In Kooperation mit:

 **Unterwegs mit
Bus und
Bäderbahn**





FOTOS (2): SBB



Im SBB-Werk in Yverdon-les-Bains wurden am 9. März 2022 Re40019 und Re42025 der SBB im speziellen Jubiläumskleid enthüllt. Die passenden Modelle in unterschiedlichen Maßstäben werden demnächst auch erhältlich sein (s. S. 104).

SCHWEIZER EISENBAHNEN

175 Jahre Eisenbahn – Festivitäten im ganzen Land

Die Enthüllung der beiden Jubi-Lokomotiven markiert den Auftakt zum diesjährigen Feierjahr. Dieses ist geprägt von fünf Festwochenenden. Sie finden von Mai bis Oktober in allen Landesteilen statt. Der öffentliche Verkehr (ÖV) der Schweiz dankt damit seinen Kundinnen und Kunden für ihre Treue. Zum Jubiläum „175 Jahre Schweizer Bahnen“ sagte der SBB-CEO Vincent Ducrot: „Die SBB verbindet die Schweiz. Gestern, heute und in Zukunft. Gemeinsam mit allen Schweizer

ÖV-Unternehmen nehmen wir das Jubiläum zum Anlass, nicht nur auf die erfolgreiche Geschichte des öffentlichen Verkehrs zurückzuschauen, sondern auch aufzuzeigen, wie er sich weiterentwickeln wird.“ An den Publikumsanlässen können die Teilnehmenden den öffentlichen Verkehr der Schweiz in all seinen Facetten erleben. Dazu gehören beispielsweise Tage der offenen Tür oder historische Fahrten. Dank einer Jubiläumstageskarte ab 1750 Franken können die Kundinnen und Kunden

klimafreundlich und bequem anreisen. Alle Informationen zum Jubiläumsjahr und den Festivitäten sind im digitalen Festführer „175-jahre.ch“ verfügbar. Die Publikumsanlässe finden an folgenden Tagen statt:
Region Nord: 21./22. Mai 2022
Region Ost: 11./12. Juni 2022
Region Mitte: 3./4. September 2022
Region West: 1./2. Oktober 2022
Region Zentralschweiz/Tessin: 22./23. Oktober 2022



Schweizer Eisenbahn in Zahlen

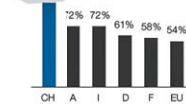
VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

5317 km



Länge Schienennetz
(Mehrspurige Strecken werden einfach gezählt)
Quelle: BFS, Stand 2020

100%



Elektrifizierung Eisenbahnnetz
Quelle: Allianz pro Schiene, Staatliche Eisenbahnnetze, Stand 2018

1772

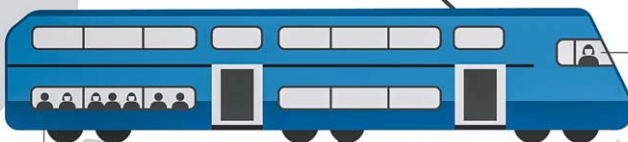


Bahnhöfe und Bahn-Haltestellen
Quelle: BFS, Stand 2020

30,3 Mio.
Tonnen-Kilometer/Tag



Pro Tag auf der Schiene transportierte Güter (Netto-Tonnen-Kilometer)
Quelle: BFS, Stand 2020



1,8 Mio.
Menschen/Tag

Menschen unterwegs mit der Eisenbahn (Durchschnitt pro Tag)
Quelle: BFS, Stand 2019

59,8 Mio.
Personenkilometer/Tag

Pro Tag mit der Eisenbahn zurückgelegte Strecke aller Fahrgäste
Quelle: BFS, Stand 2019

36337

Mitarbeitende (Vollzeit-Äquivalent)

Mitarbeitende in den Eisenbahnunternehmen
Quelle: BFS, Stand 2020

2,8 Mio.
Halbtaxabonnemente



0,4 Mio.
Generalabonnemente

Generalabonnemente und Halbtaxabonnemente im Umlauf
Quelle: Allianz SwissPass, Stand Ende 2021

0,2%



2,4% andere

73,3%



3%



20%

CO₂-Emissionen des Verkehrs in der Schweiz nach Verkehrsmittel (ohne internationale Luftfahrt)
Quelle: BAUF/BFS, Stand 2019

Baureihe 266 im Schottereinsatz nach Nittenau

□ Anfang März kam eine Lokomotive der Baureihe 266 auf die Bahnstrecke von Bodenwöhr Nord nach Nittenau, um die Schotterzüge zur Verladeanlage bei Nittenau zu bespannen. Bislang setzte DB Cargo hier die Baureihe V90 ein. Bei der Bedienung der Schotteranlage werden meist zwei Zugpaare gefahren, wobei die Fahrten vom frühen Morgen bis zum frühen Nachmittag stattfinden. Die Züge verkehren nur bei Bedarf.



FOTO: JANA MÜLLER

247 058 verlässt mit dem letzten Schotterzug des Tages am 11. März 2022 soeben Bruck in der Oberpfalz.



FOTO: SVEN MÖLLE

■ Am 12. März 2022 fand im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf eine Fotoveranstaltung statt, um an die Dampflokezeit der 70er-Jahre zu erinnern. Bei der nächtlichen Rundhaus-Parade präsentieren sich die glänzend gepflegten Lokomotiven 44 2398, 50 3698 und 86 1001 im schönsten Nachtlcht (v. l.).



**Messerabatt ohne Intermodellbau
15%* auf alles bis zum 25.04.2022**

**Entdecken Sie „Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!**

**Bestellen Sie direkt in unserem
Onlineshop www.train-safe.de**

**HLS
BERG**
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg
Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40
Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
info@train-safe.de
www.train-safe.de

*Weitere Rabatte finden keine Anwendung



Am Morgen des 11. März 2022 führte Lok 4011 der "regioneo" einen leeren Gaskesselzug durchs Altmühltal bei Dollnstein in Richtung Münchsmünster.

REGIONALVERKEHR

Seltener Gast

Seit Anfang des Jahres 2020 fährt „Europorte France“ Chemietransporte von Münchsmünster an der Strecke Ingolstadt – Regensburg nach Saarlbe im Nordos-

ten Frankreichs. Der einmal wöchentlich verkehrende Zug wird von einer diesel-elektrischen Vossloh-Lokomotive des Typs Euro 4000 befördert. Der Lokführerwechsel findet in Saarbrücken statt. In Deutschland stellt die VTG-Tochter Retrack den Lokführer. Seit Januar 2022 zeigt sich Lok

4011 in der Farbgebung des Ende 2020 neu gegründeten Verkehrsunternehmens „regioneo“. An dieser Gesellschaft ist Getlink (ehemals Groupe Eurotunnel) zu 45 Prozent beteiligt. Europorte wiederum ist eine Tochter der Getlink und für den Güterverkehr zuständig.

ZEITREISE

Der Görlitzer Neiße-Viadukt: Eine geschichtsträchtige Verbindung

FOTO: SAMMLUNG RETTIG



um 1935

Das Einfahrsignal des Bahnhofs Görlitz-Moys zeigt freie Fahrt für den Schnellzug nach Hirschberg, gezogen von einer neuen E18.

An kaum einem Ort ist die europäische Eisenbahngeschichte so eindrücklich nachvollziehbar wie am berühmten Neiße-Viadukt in Görlitz: Bereits 1847 überquerte der erste Zug der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die in mühevoller Arbeit errichtete Flussquerung. Mit dem Ausbau des Bahnnetzes wurde sie zur Nahtstelle auf dem Weg nach Osten. Ab 1923 ging die Reise ins Schlesische elektrisch unter Fahrdrat vonstatten, bis der Zweite Weltkrieg alldem ein Ende machte. Der 1945 teilweise gesprengte Viadukt liegt seither auf der Grenze zwischen Deutschland und Polen. Er wurde von polnischen Fachleuten bis 1957 wiederaufgebaut. Bis in die 1980er-Jahre waren dann wieder Dampflokomotiven auf der Bogenbrücke anzutreffen, heute sind es Dieseltriebfahrzeuge. 2019 zog die PKP die neue Gleichstrom-Fahrleitung bis zum Vidakukt – die Weiterführung nach Görlitz ist nur noch eine Frage der Zeit.



1986

Der D 484 von Rzeszów nach Leipzig wird gleich in den Bahnhof Görlitz einfahren. Zuglok ist die Ty 2-1086 vom Depot Wegliniec.



2022

10. Februar: 642 808 von Trilex, als Werbeträger für die Filmstadt „Görliwood“ gestaltet, kehrt von Zgorzelec nach Görlitz zurück.

FOTOS (2): WILFRIED RETTIG

SACHSENMAGISTRALE

VON DRESDEN NACH HOF

**Modell
Eisen
Bahner**

EXTRA

Großes Preisrätsel:
25 Modelle zu gewinnen!

MEB-Extra Nr. 7

€ 12,90

Österreich € 14,20
Schweiz 20,60 sfr
Be/Lux/Niederlande € 14,80

**Spannende Vorbild-
und Modell-Themen:**

- Der Fernverkehr seit Maueröffnung
- Die bekanntesten Bw entlang der Strecke
- Das Bw Glauchau in 1:87
- Dampfloks auf der Magistrale

Von Dresden nach Hof

Die Sachsen-Magistrale

**Jetzt NEU
am Kiosk!**

Scannen und Kiosk in der Nähe finden!



Die Strecke von Elbflorenz nach Hof ist die bekannteste Schienenverbindung Sachsens. Von Dresden durch den Plauenschen Grund, entlang der Ausläufer des Erzgebirges und durchs liebeble Vogtland führen die Gleise bis ins oberfränkische Hof.

Die Sachsenmagistrale entstand in der Frühzeit der Eisenbahn und ist geprägt von einzigartigen Kunstbauten wie der spektakulären Göltzschtalbrücke sowie einer wechselvollen Geschichte, einschließlich Teilung und Wiedervereinigung.

Best.Nr.: 53583

100 Seiten • € 12,90



TT-Traum: Klingenberg-Colmnitz als großartige Epoche-IV-Anlage



So groß war die Fahrzeugvielfalt vor den Ausläufern des Erzgebirges

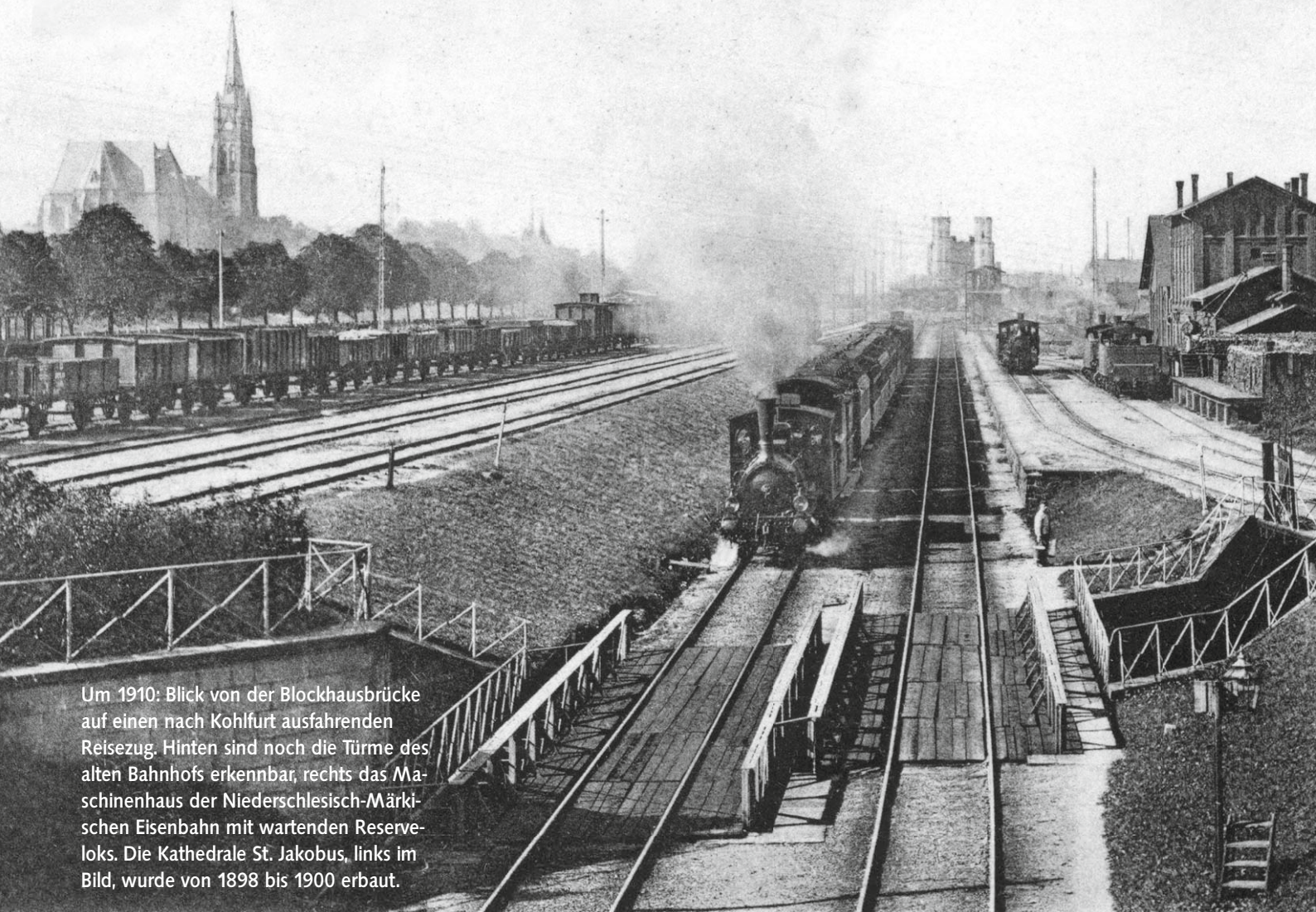


Die schmalspurigen Bahnen links und rechts der DW-Linie

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt unter

modelleisenbahner.de/extra





Um 1910: Blick von der Blockhausbrücke auf einen nach Kohlfurt ausfahrenden Reisezug. Hinten sind noch die Türme des alten Bahnhofs erkennbar, rechts das Maschinenhaus der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit wartenden Reserve-loks. Die Kathedrale St. Jakobus, links im Bild, wurde von 1898 bis 1900 erbaut.

Görlitz wird gerne als die inoffizielle Hauptstadt der Oberlausitz bezeichnet, was sicherlich auch für die Bedeutung der Stadt als Zentrum des Schienenverkehrs der Region gilt. Nach einer sehr wechselvollen Geschichte kann der Bahnknoten an der Neiße dieses Jahr nun auf das 175-jährige Bestehen seiner Eisenbahnanbindung zurückblicken.

Das Eisenbahn-Zentrum am Rande der Republik

Görlitz wurde einst durch Tuchmacherei und Handel reich, lag es doch am Schnittpunkt bedeutender Verkehrswege wie der Salzstraße und der Via Regina. Anders sah es

dagegen im 19. Jahrhundert aus: Es fehlte die nötige Eisenbahnanbindung, um die Zukunft der Oberlausitzer Handelsstadt zu sichern, denn Warenabsatz und Kohlebeschaffung für die seit 1837 in Görlitz erstmals ratternden Dampfmaschinen

verlangten nach dem neuen Transportmittel. Das aus diesem Grund 1836 gebildete „Oberlausitzer Eisenbahn-Comité“ sollte mit seinem ersten Vorstoß noch scheitern. Eine neue Perspektive bot sich dann mit der Niederschlesisch-Märki-

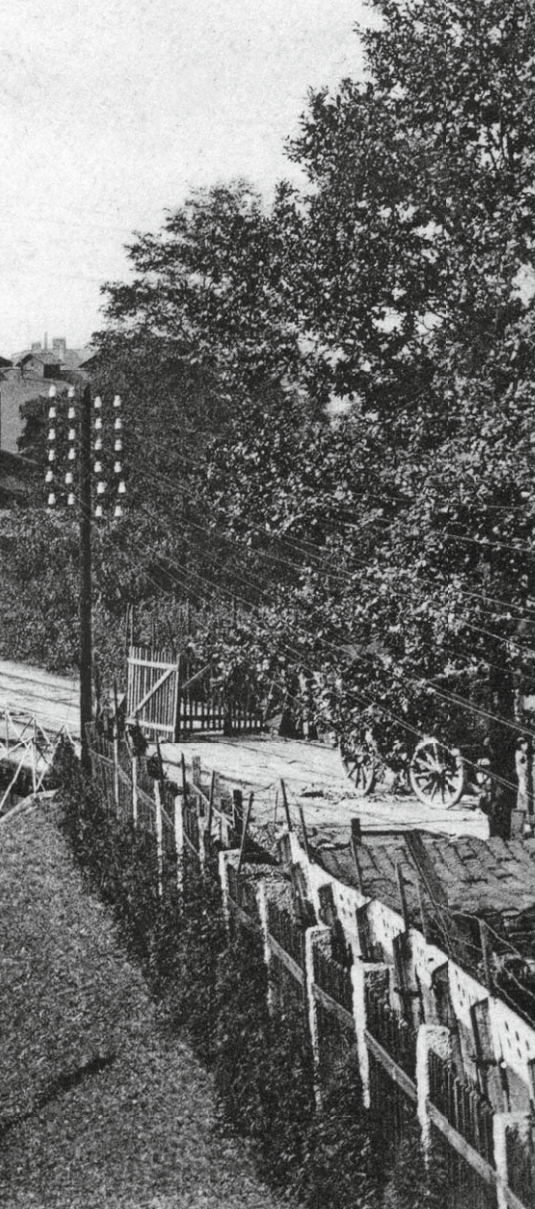
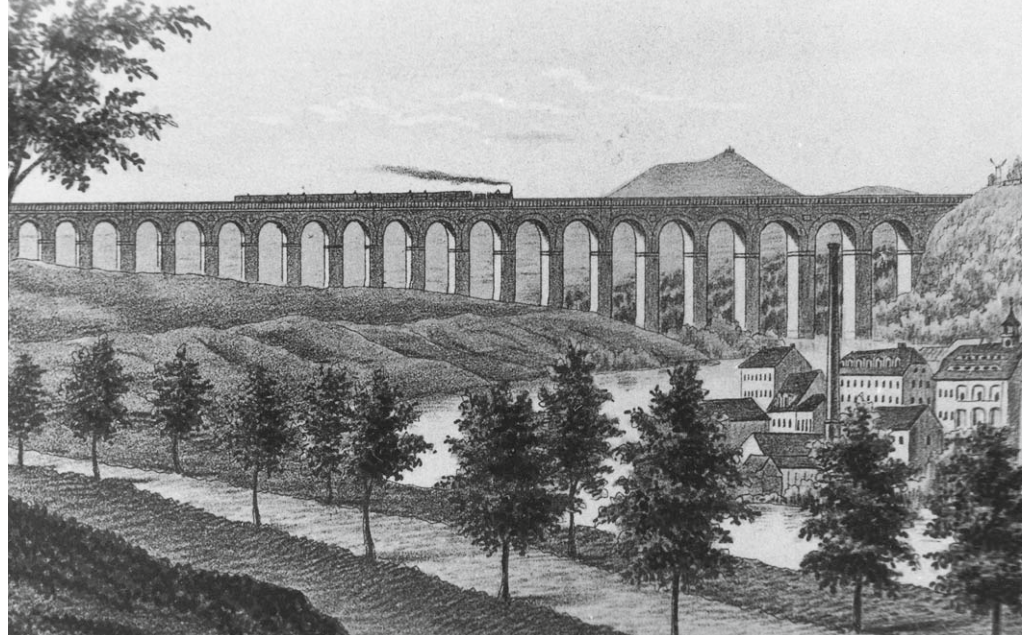


FOTO: SAMMLUNG BERND PESCHEL



Auf dieser Zeichnung von 1850 überquert gerade ein Zug aus Kohlfurt den Neißeviadukt. Vorne liegt die Obermühle an der Neiße, im Hintergrund ragt die Landeskronen empor.

schen Eisenbahngesellschaft (NME), die 1843 ihre Konzession für die Strecke Frankfurt – Breslau mit einer Zweigbahn von Kohlfurt nach Görlitz erhielt. Zugleich schlossen Preußen und Sachsen einen Staatsvertrag für eine Schienenverbindung zwischen Dresden und Görlitz.

1847: Die Eisenbahn erreicht die Stadt an der Neiße

Oberingenieur Weishaupt von der NME projektierte den Streckenabschnitt von Kohlfurt über Penzig mit Querung des Neißetals an seiner engsten, aber auch höchsten Stelle. Der Görlitzer Maurermeis-

ter und Bauunternehmer Gustav Kießler gewann die Ausschreibung für die Überbrückung der Neiße, und im Juli 1844 legten seine Männer los. Während die kleineren Bögen auf der östlichen Seite relativ schnell wuchsen, gestalteten sich die Pfeilergründungen im Flussbett äußerst schwierig. Die bis zu neun Meter unter der sandigen Flusssohle gelegenen Baugruben mussten durch hölzerne und steinerne Umbauungen gegen das Neißewasser geschützt werden. Mehrere Male gab es Unterbrechungen durch Eisgang und Hochwasser. Nachdem im November 1846 der Interimsbahnhof in Hennersdorf in Betrieb genommen wurde, drängte der Aufsichtsrat der NME zur Eile. Endlich konnte am 26. Juni 1847 die feierliche Schlusssteinsetzung vollzogen werden. Mit 30 Bögen und einer Gesamtlänge von 475 Metern war es das gewaltigste, aber mit 640 668 Talern zugleich auch das teuerste Bauwerk der NME. Nach der bauamtlichen Abnahme der Reststrecke ab Hennersdorf fuhr am 26. August 1847 um 18 Uhr erstmals eine Lokomotive über den Viadukt.

Im sächsisch-preußischen Staatsvertrag von 1843 wurde festgelegt, dass die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn (SSE) von Dresden aus und die NME von Kohlfurt aus in Görlitz verbunden werden und hier einen Gemeinschaftsbahnhof betreiben sollten. Zunächst waren allerdings noch separate Empfangsgebäude, Lokomotiv- und Güterschuppen geplant. Lediglich Transportmittel und Schienen sollten so übereinstimmen, dass Frachten, Personen und natürlich auch das Militär ohne Unterbrechung die Grenze überqueren konnten.

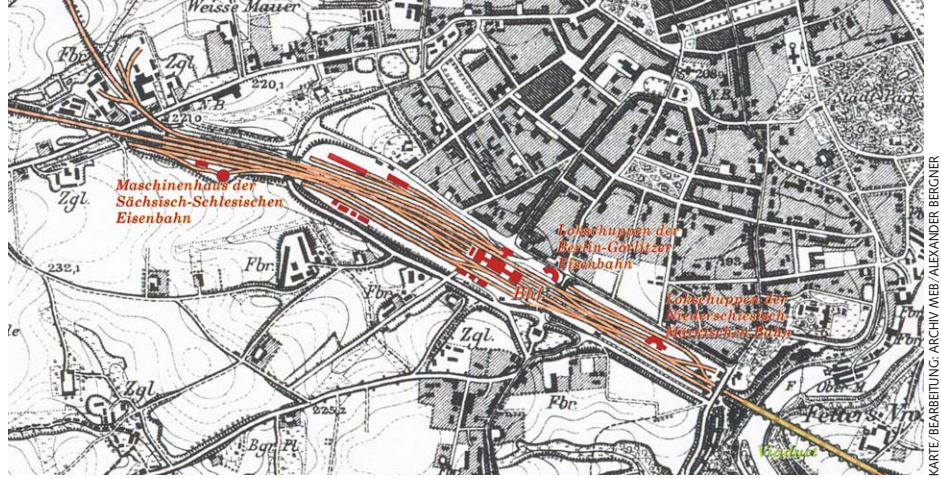


FOTOS (2): SAMMLUNG WILFRIED RETTIG

Der erste Görlitzer Bahnhof auf einer Fotografie aus der Zeit um 1860. Gezeigt wird die sächsische Seite, vorn ist die Lokdrehzscheibe zu erkennen. Rechts befinden sich Gleise der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn, links diejenigen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Aus Kostengründen einigte man sich schließlich auf ein gemeinschaftliches Empfangsgebäude. Auftraggeber und Bauausführender war die NME, deshalb zeigten Vorderfront sowie Haupteingang des ersten Görlitzer Bahnhof in Richtung Kohlfurt beziehungsweise Berlin.

Die Bahnhofsanlage entstand zur damaligen Zeit weit außerhalb der Stadt, was der Linienführung der NME und der SSE geschuldet war. Zur Grundsteinlegung 1845 hatte sich noch kein Baustil für Bahnhöfe herausgebildet, so dass man Festungen und Kastelle als Vorbild für das renaissanceartige Bauwerk mit zwei oktogonalen Türmen als Vorbild nahm. Zwischen Jacob- und Salomonstraße war die Bahnhofstraße halbwegs befestigt. Ihre östliche Fortsetzung und die heutige Sattigstraße waren schmale Feldwege. Die Packhofstraße (spätere Berliner Straße) hatte noch keine Bedeutung. Reisende gelangten über die Jacobstraße vorbei am Jacobshospital in die Stadt. Das Empfangsgebäude selbst wurde in Insellage errichtet. Auf der Nord-



Die topografische Grundkarte des Jahres 1889 veranschaulicht die Lage des Görlitzer Bahnhofes und der damaligen Lokschruppen (rot eingefärbt) am südlichen Stadtrand.

seite befand sich der SSE-Bahnsteig, auf der Südseite der NME-Perron. Die Gleise endeten jeweils auf einer Drehscheibe, um die Lokomotiven für die Rückfahrt wenden zu können. Westlich des Bauwerks gab es ein Verbindungsgleis für die Übergabe von Güterwagen auf die jeweils andere Bahnverwaltung. Reisende mussten generell umsteigen. Für ihre Weiterfahrt ins sächsische Ausland mussten sie ohnehin die Pass- und Zollkontrolle im Revisionssaal passieren. Jede Bahnverwaltung hatte ihren eigenen Güterschruppen in Höhe der Bahnhofstürme. Westlich dahinter lagen die Wagenschruppen. Am Westkopf standen die beiden getrennten zweigleisigen Lokomotivschruppen mit kleiner Werkstatt.

Großes Aufsehen erregte die Ankunft der ersten Lokomotive in Görlitz, der LUSATIA der SSE, am 7. August 1847. Auf der Westseite des Empfangsgebäudes stellte man zuvor einen Triumphbogen auf, dazu spielte eine Kapelle. Oberingenieur Krausch als Baudirektor der SSE wurde mit Hochrufen und herzlichen Worten begrüßt. Auch die Ankunft der ersten NME-Lokomotive nach Fertigstellung des Viaduktes am 26. August war ein Anlass zum Feiern. Schließlich wurde am 1. September 1847 der

Bahnhof zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Strecken in beide Richtungen feierlich eröffnet. Sechs Wochen später nahm das Bahnpostamt seinen Betrieb auf. Dort wurden Postsendungen zwischen Sachsen und Schlesien umspeditiert und kontrolliert. Eng verbunden mit der Bahn war auch der städtische Packhof, der 1850 an der Ecke Bahnhof-/Salomonstraße entstand. Kaufleute lagerten dort ihre unverzollten Waren unter Kontrolle der Zollverwaltung. 1866, nach dem preußisch-österreichischen Krieg, verlor Sachsen seine paritätische Beteiligung am Bahnhof.

Besserer Zugang zur schlesischen Steinkohle

Bereits 1853 gründete sich in Hirschberg der „Verein für die Vorbereitung der Niederschlesischen Gebirgsbahn“ mit Streckenführung über Greiffenberg nach Lauban und einem Anschluss an die NME in Kohlfurt. Davon aufgeschreckt verfasste man in Görlitz eine Denkschrift für eine eigene Verbindung nach Hirschberg. Obwohl das preußische Kabinett bereits 1855 die Konzession für die Schlesische Gebirgsbahn (SGB) erteilte, scheiterte der Bau an der Finanzierung der notwendigen sechs Millionen Taler. Nachdem die schlesische Steinkohle und ihr Transport an Bedeutung gewonnen hatten, stimmte der Landtag 1862 der SGB nach Lauban und Kohlfurt zu. Görlitz erreichte eine Zweiglinie von Lauban nach Moys, dem Dorf auf der Ostseite der Neiße. Vor dem Viadukt sollte die Strecke dort an die NME anschließen.

Am 13. August 1863 fanden in Görlitz und Lauban gleichzeitig die Feierlichkeiten zum Baubeginn statt. Da das hügelige Land wenige Hindernisse bot, schritt der Bau zügig voran. Schon am 13. Juli 1865 verkehrte der erste Probezug auf der Zweigstrecke, die Abnahme fand am 18. September statt.



Auf dem Bahnhof Moys jenseits der Neiße zweigte seit 1865 die Schlesische Gebirgsbahn (SGB) von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ab. Das Gruppenbild des Personals entstand um 1925, als es dort bereits elektrischen Betrieb gab. Heute liegt der Bahnhof auf polnischer Seite: Am 17. Juli 2020 wartet der Trilex-VT 642 321 auf die Rückfahrt nach Dresden.





GOERLITZ.

Eine Postkarte von 1905 vom Blockhaustunnel, den soeben eine Lok der preußischen Gattung P3¹ in Richtung Seidenberg verlässt.



FOTOS (2): SAMMLUNG RETTIG (LINKS), WILFRIED RETTIG

1982: Durchfahrt für den Nahgüterzug aus Hagenwerder mit 528047, erwartet von der Fahrdienstleiterin in Görlitz-Weinhübel.

Zwei Tage später wurde der Abschnitt bis Reibnitz für die Öffentlichkeit freigegeben. Wer weiter nach Hirschberg wollte, musste bis zur Fertigstellung des Boberviaduktes am 20. August 1866 die Postkutsche benutzen. Der Rohrlacher Tunnel verzögerte die volle Inbetriebnahme der SGB bis 15. August 1867. Kohlfurt blieb zunächst Ausgangspunkt der SGB. Das änderte sich erst Anfang des 20. Jahrhunderts mit dem zweigleisigen Ausbau zur Hauptstrecke ab Görlitz.

Ab 1867 ging es auf dem direkten Weg nach Berlin

Ein erster Entwurf für eine Schienenverbindung von Berlin über Cottbus nach Görlitz stammte bereits aus dem Jahr 1853. Fünf Jahre später erhielt die Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft (BGE) ihre Konzession, doch diese verlief wiederum wegen fehlenden Baukapitals. Von der Angst beiseit, durch die SGB von Berlin abgeschnitten zu werden, betrieben die Görlitzer Stadtväter aktiv die Finanzierung der BGE. 1864 traf die Genehmigung zum Bau und Betrieb ein. Besondere Probleme bereitete die Einführung der Strecke in den Görlitzer Inselbahnhof, wollte man nicht einen eigenen Bahnhof wie in Berlin bauen. Die Bauarbeiten begannen 1865 an drei Stellen in Treptow, Cottbus und Görlitz. Dort wurden die Gleisanlagen völlig umgestaltet, dabei wurde das gesamte Areal auf der Nordseite geräumt. Die SSE musste sich nun mit der NME die südliche Bahnseite teilen. Der Krieg von 1866 beschleunigte die Arbeiten. Am 10. Juli 1867 fuhr die erste Lokomotive RICHTSTEIG geschmückt in den Bahnhof ein. Dem Probezug im August folgte die polizeiliche Abnahme am 14. Dezember. Silvester 1867 gilt als offizieller Eröffnungstermin. Die im Krieg unterlegenen Sachsen mussten das preußische Stre-

ckenstück der SSE von Görlitz bis Reichenbach (Oberlausitz) an die Sieger abtreten und durften es nur noch pachtweise betreiben. Vorbei war auch die paritätische Bahnverwaltungen in Görlitz, das seinen Status als Grenzbahnhof verlor.

Mit den Einmündungen der SGB und der BGE stieg der Verkehr sprunghaft an. Immer häufiger war der schienengleiche Übergang der Jacobstraße vor dem Haupteingang geschlossen. Gegen den Willen des Magistrats setzte die Bahn 1868 den Bau der Unterführung der Gleise durch. Am Blockhaus entstand zur gleichen Zeit eine Brücke über die NME. Eine dritte Querung der Bahnanlagen stellte die schmale Durchfahrt zwischen innerer und äußerer Bahnhofstraße dar, aus der sich später die Brautwiesenunterführung entwickelte. Um dem gestiegenen Reiseverkehr gerecht zu werden, wurde das Empfangsgebäude durch einen Anbau in westlicher Richtung um das Zweifache vergrößert. Der neue Mitteltrakt erhielt einen Personentunnel unter den Gleisen der BGE bis zu einem repräsentativen Eingangsbau gegenüber der bis dato unbedeutenden Packhofstraße, aus der sich die Berliner Straße als Hauptzugang zur Innenstadt entwickelte.

Schienenwege in den Süden

1868 bewarb sich die BGE um eine Weiterführung ihrer Strecke nach Seidenberg zum Anschluss an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (SNDVB) aus Reichenberg (heute Liberec). Doch es dauerte bis 1871, bevor die Konzession für die Linie über Nikrisch (ab 1936 Hagenwerder) nach Seidenberg (heute Zawidów) und die Zweiglinie Nikrisch – Zittau eintraf. Bei der Trassierung aus Görlitz heraus entschied man sich, entgegen der ursprünglich vorgesehenen westlichen Ausfahrt über Klein-Biesnitz, für einen Durchstich durch den Weinberg. Am 15. September 1872 begannen die Bauarbeiten am Blockhaus nahe



FOTO: SAMMLUNG WILFRIED RETTIG

Stammaktie der GöKrB zu 1000 Mark, die 1924 in 700 Goldmark umgemünzt wurde.



FOTO: DIA DARMSTADT/HERMANN MAEY SIG. EISENBahnSTIFTUNG

Für die 1905 eröffnete Görlitzer Kreisbahn (GöKrB) lieferte die Maschinenfabrik Esslingen drei kombinierte Adhäsions- und Zahnradlokomotiven des Lenz-Typs „bz“. Sie blieben bis 1932 dort im Einsatz.

des Neißeviaduktes. Vornehmlich italienische Arbeiter sprengten und meißelten die Unterführung der NME und den 600 Meter langen und bis zu 18 Meter tiefen Einschnitt. Am 19. Mai 1875 befuhr erstmalig ein Zug die gesamte Linie. Die feierliche Eröffnung für den Personen- und Güterverkehr fand am 1. Juli 1875 statt.

Der Bau der Zweigbahn nach Zittau stellte die Bahningenieure vor neue Herausforderungen. Bei Ostritz bekam die Neiße auf 800 Metern ein neues Flussbett. Nach dem 700 Meter langen und maximal 19 Meter tiefen Rußdorfer Einschnitt musste die Trasse im engen Neißetal teilweise aus dem Felsen herausgehauen und mit Futtermauern unterstützt werden. Am 28. September 1875 konnten die Anwohner erstmals eine Probefahrt bestaunen. Am 15. Oktober 1875 endete der mit der geschmückten Lok STROUSSBERG gezogene Eröffnungszug in Zittau am Privatbahnhof der BGE. Nunmehr konnten Reisende von Görlitz aus sechs Zielbahnhöfe ansteuern. 1882 ging die Betriebsführung der BGE auf die Preußische Staatsbahn über. Per 1. April 1896 kaufte der sächsische Staat den auf seinem Territorium liegenden Streckenteil ab Nikrisch (bahnamtlich nun ZN-Linie). Der Abschnitt Görlitz – Nikrisch wurde 1910 zweigleisig ausgebaut.

Die Kreisbahn komplettiert den Eisenbahnknoten

Obwohl der Königshainer Granit als Baumaterial begehrte war, blieb der Gewinn für die Steinbruchbesitzer durch den teu-



FOTO: WILFRIED RETTIG

Die ELNA-Loks ermöglichten die Aufgabe des Zahnradbetriebes bei der Kreisbahn: 1969 steht ein Zug nach Weißenberg mit 92 6494 und MCI-Wagen in Königshain-Hochstein.

ren Transport mit Pferdefuhrwerken mager. Auch die Landwirte erhofften sich von einer Bahn nach Görlitz einen lohnenden Absatzmarkt und die hiesigen Kaufleute einen neuen Kundenkreis. Doch die Petitionen von 1888 und 1889 um einen Staatsbahnbau wurden vom preußischen Ministerium für öffentliche Arbeit abgelehnt. Der neue Eisenbahnminister v. Thielen stand 1891 den Plänen wohlwollender gegenüber, überließ den Bau jedoch Privatunternehmen. Das daraufhin gegründete Eisenbahnkomitee sicherte sich 1892 die Genehmigung für die „Oberlausitzer Kreisbahn“.

Für den Bau traten die Gründungsmitglieder der künftigen AG mit der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co in Verbindung. Nach Klärung der Finanzierung trafen sich am 20. Juli 1903 die Mitglieder der Görlitzer Kreisbahn-AG (GöKrB) zur konstituierenden Sitzung.

Noch im gleichen Jahr begann der Bau auf Ebersbacher Flur. Die gewünschte Einbindung in den Staatsbahnhof wurde abgelehnt, weshalb die GöKrB einen eigenen Bahnhof an der Rauschwalder Straße errichten musste. Außer der Brücke über den Schöps waren auch umfangreiche Erd- und Felsarbeiten notwendig. Jenseits des Scheitelpunktes hinter Königshain schloss sich eine Neigung von 46 Promille an, die man nur mit einer Zahnstangenstrecke (System Abt) zu überwinden glaubte.

Nach 15-monatiger Bauzeit konnte am 12. März 1905 die landespolizeiliche Abnahme vollzogen werden, und am 31. Mai 1905 fand die offizielle Eröffnung der GöKrB statt. Die Züge endeten zunächst am Kilometer 22 in Krischa-Tetta. Der geplante Weiterbau nach Weißenberg scheiterte vorerst an der Weigerung Sachsens, eine Privatbahn zuzulassen. Mit der Inbetriebnahme dieses Reststückes am 16. Dezember 1913 erhielt Weißenberg (Sachs) seinen dritten Bahnanschluss. Im Vertrag wurde die GöKrB zur Bedienung stadteigener Anschlüsse verpflichtet. Zwischen 1905 und 1913 entstand östlich der BGE in Höhe des Stellwerks Svt (Schlauroth Vorturm) eine Industriebahn mit sieben Anschlüssen im Stadtbereich. Unterwegs waren fünf weitere Privatanschlüsse anzufahren, und bis 1924 kamen nochmals fünf Anschließter in Görlitz hinzu. Mit der Beschaffung von drei ELNA-Dampfloks ab 1932 konnte der aufwendige Zahnradbetrieb eingestellt werden.

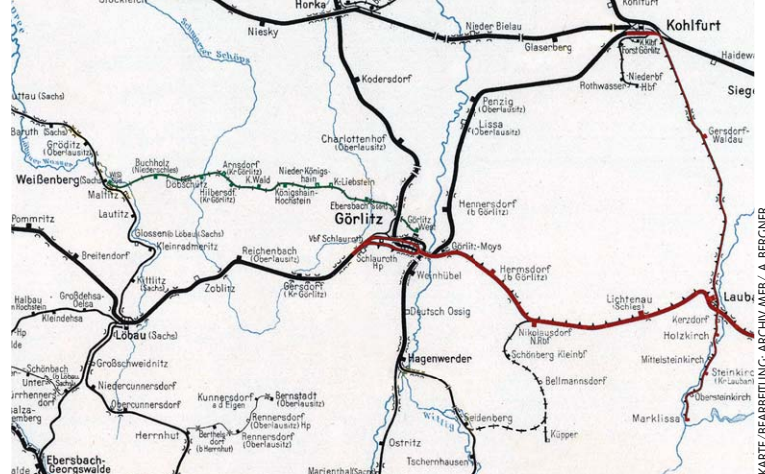
Die Enteignungswelle nach 1945 traf auch die Kreisbahn. Als nunmehr landeseigene Bahn unterstand sie ab 1. Januar 1947 der Zentralverwaltung für Verkehr und wurde am 11. Mai 1948 von der DR übernommen. Nun konnte der alte Wunsch der



FOTOS (2): WILFRIED RETTIG

Ab 1970 zogen Lokomotiven der Baureihe V 100 die Kreisbahnzüge. Hier hat 110 204 gerade im Bahnhof Königshain-Hochstein für die Rückfahrt nach Görlitz umgesetzt (1988).

Das Eisenbahnnetz um Görlitz gegen Ende der 1930er-Jahre. Die elektrifizierten Strecken sind rot eingefärbt worden, die Görlitzer Kreisbahn grün.



Ein Verschiebebahnhof vor den Toren der Stadt

Anfang des 20. Jahrhunderts wollte man den Güterverkehr aus dem Weichbild der Stadt verlegen, zumal eine Erweiterung der inzwischen von Wohnbauten umschlossenen Bahnanlage nicht mehr möglich war. Westlich der Stadt, auf Schlaurother und Girkigsdorfer Flur, bot sich ein geeignetes Gelände an. Ein erster Entwurf stammte von 1901, doch zur Ausführung kam im Wesentlichen ein Projekt von 1903. Am gravierendsten war die Verlegung der Chaussee nach Reichenbach, die niveaugleich die GD-Linie (Ex-SSE) überquerte. Sie verlief nun in großem Bogen um den neuen Rangierbahnhof mit Unterführung der beiden Streckengleise. Der 1891 errichtete Haltepunkt Schlauroth rückte 100 Meter weiter nach Osten.

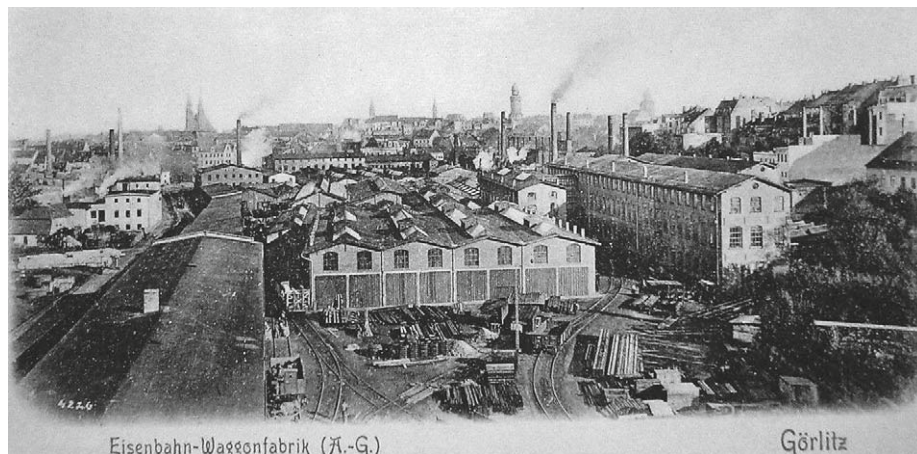
Der Bau begann 1906 mit der Planung für die Rangiergleise. Nach einer Bauzeit von fast vier Jahren konnte die Anlage am 1. November 1909 eingeweiht werden.

Einbindung in den Görlitzer Staatsbahnhof Wirklichkeit werden, das Kreisbahngleis wurde am Stellwerk Svt in die Berliner Strecke eingefädelt. Doch Anfang der 1970er-Jahre sanken die Fahrgastzahlen, und die Steinbrüche in Arnsdorf und Hilbersdorf stellten den Abbau ein. Am 30. September 1972 fuhr der letzte Zug nach Weißenberg. Die Reststrecke bis Königshain-Hochstein blieb im Personenverkehr bis 22. Mai 1993 in Betrieb; bis Ende 1994 gab es noch Übergaben nach Ebersbach. Ein Touristikbetrieb auf der Strecke zerschlug sich, und seit 2009 dient das Platanum als Radweg.

Schienenfahrzeuge aus Görlitz: Die WUMAG

Görlitz entwickelte sich bis zur Wende zum 20. Jahrhundert nicht nur zu einem Eisenbahnknoten, sondern ist seit mehr als 170 Jahren auch mit dem Bau von Eisenbahnfahrzeugen verbunden. 1850 gründete Christoph Lüders seine Wagenbauanstalt, aus der 1870 eine Aktiengesellschaft wurde. Gebaut wurden Güter- und vor allem Reisezugwagen für die Eisenbahnen Preußens und Sachsens. Nachdem die Anlagen an der Brunnenstraße nicht mehr erweiterbar waren, erwarb die AG das Grundstück am Vorwerk Leontinenhof als Werk II. Ein Gleisanschluss zum Waren-Einkaufsverein ersetzte den aufwendigen Fuhrwerkstransport der Wagen zum Bahnhof. 1921 entstand aus dem Unternehmen die WUMAG als „Waggon- und Maschinenbau-AG Görlitz“. Mit dem hier entwickelten Drehgestell „Görlitz III leicht“ wurde die Firma international bekannt. Aufsehen erregten auch die ersten, 1936 für die Lübeck-Büchener Eisenbahn produzierten Doppelstockwagen. Berühmt wurden die elektrischen Triebwagen ET 88 („Rübezahl“), geradezu legendär die Schnelltriebwagen der Reichsbahn wie der „Fliegende Hamburger“. Nach der reparationsbeding-

ten Demontage 1945 begann 1948 als Werk der LOWA die Produktion von Weitstreckenwagen für die Sowjetunion, ab 1952 auch wieder von Doppelstockwagen. Den Höhepunkt zur DDR-Zeit bildeten die Schnelltriebwagen VT 18.16 der Bauart Görlitz. Nach der Wende firmierte die GmbH 1995 zur Deutschen Waggonbau-AG (DWA) um, die 1998 von Bombardier Transportation übernommen wurde. Seit 2021 gehört das traditionsreiche Werk, welches leider immer weniger Beschäftigte und eine ungewisse Zukunft aufweist, zum Alstom-Konzern.



Blick auf das Stammwerk I der Eisenbahn-Waggonfabrik A.G. Görlitz an der Brunnenstraße.



Fast schon so lange, wie es die Eisenbahn in Görlitz gibt, entstehen in den Hallen des als WUMAG berühmten Unternehmens wegweisende Schienenfahrzeuge. Die besondere Spezialität sind Doppelstockwagen: Am 2. Dezember 1992 wurde die letzte DR-Bauart DABgbuzf 760 dort präsentiert.

Am selben Tag öffnete der neue Haltepunkt am Kilometer 3,91 der GD-Linie. Gleichzeitig stand die Güterladestelle für die Abfertigung von Fracht-, Stückgut und Wagenladungen zur Verfügung. Der Verschiebebahnhof war über drei Gleise zu erreichen. Im Westen war die Ein- und Ausfahrt vorbei am Stellwerk Swt (ab 1960 B 6) in Richtung Dresden möglich. Von Norden her (Ex-BGE) zweigte die Einmündung am Abzweig Svt ab und traf am Stellwerk Sot (B 1) auf die Zufahrt aus Görlitz. Seine größte Ausdehnung erreichte der Verschiebebahnhof (Vbf) Schlauroth in den 1930er-Jahren. 32 nebeneinander liegende Gleise ergaben eine Länge von 32 Kilometern. Entsprechend der Verkehrsströme gab es sieben Rangierbezirke (Gruppen A bis G). Fünf Rangierlokomotiven der Baureihe 94 (pr. T 16) waren ständig im Einsatz. Mit dem Vbf entstand ein spezielles Betriebswerk für die Güterzuglokomotiven, damals noch getrennt in einen sächsischen und preußischen Teil mit eigenen Drehscheiben und Lokbehandlungsanlagen.

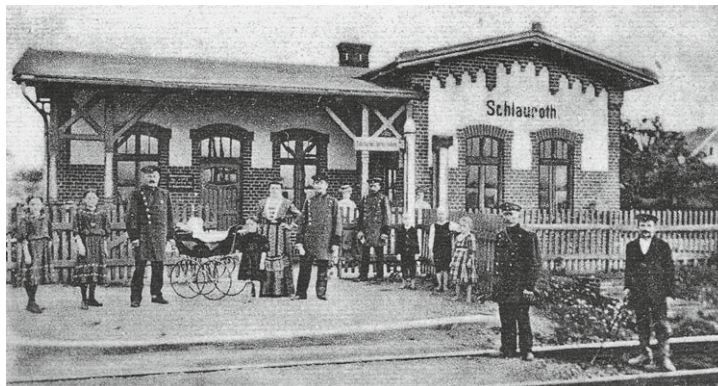
Das Kriegsende überstand der Vbf ohne Schäden, doch fielen einige Gleise der Demontage zum Opfer. Durch die Zerstörung der Neißebrücken war ein Rangierbetrieb kaum erforderlich. Der Vbf wurde geschlossen und auf den freien Flächen wurden Kohlenlagerplätze eingerichtet. 1950 hatte sich der Güterverkehr so weit erholt, dass man den Vbf wieder seiner ursprünglichen Nutzung zuführen konnte. 1967 wurde die Güterladestelle geschlossen, zugleich wurden die wichtigsten Weichen mit Propangasheizung ausgerüstet. Bedeutendste Neuerung war 1978 die Installation von 159 Dreikraftbremsen, die im Raw nebenan produziert wurden.

Mit dem sinkenden Frachtaufkommen nach der politischen Wende deutete sich das Aus für den Vbf Schlauroth an. Am 10. Januar 1994 wurde der letzte Güterwagen über den Ablaufberg abgefertigt. Nachdem sich auch das Projekt einer „Rollenden Landstraße“ für den Lkw-Transport in Richtung Osten zerschlug, begann die Demontage der Gleise. Im November 2012 kaufte die Stadt Görlitz das mittlerweile von der Natur zurückeroberte Gelände zur künftigen Ansiedlung eines Gewerbegebietes. 2021 wurde das letzte verbliebene Stellwerk W 2 (ex Snt) abgerissen. Seitdem warten an dieser Stelle neue asphaltierte Straßen auf Gewerbeansiedler.



Blick vom Floraweg auf den Verschiebebahnhof Schlauroth um 1912. Im Vordergrund verläuft die GD-Linie von Görlitz nach Dresden, im Hintergrund ist das Bw Schlauroth sichtbar.

Zeitgleich mit dem Verschiebebahnhof wurde der neue Haltepunkt Schlauroth an der GD-Linie eröffnet. Zuvor lag er seit 1891 100 Meter weiter westlich. Die Aufnahme zeigt ihn um das Jahr 1914.



Rangierbahnhof Schlauroth, westliche Ausfahrt, 1980: Links ein Güterzug nach Bautzen. Der Dg mit 118 606 nach Zittau fährt aus, während 52 8069 vor dem TDg nach Ebersbach wartet.



Um 1920 wurde die Postkarte mit dem neuen Bahnhof Görlitz herausgebracht, im Hintergrund das Bahnpostamt von 1915. Die Straßenbahn gibt es seit 1882. Sie wurde 1897 elektrifiziert.

FOTO: WILFRIED RETTIG

FOTOS (3): SAMMLUNG WILFRIED RETTIG

Der Verkehrsknoten braucht einen neuen Bahnhof

Zwar genügte die Umgestaltung des Görlitzer Bahnhofes von 1867 bis 69 eine Zeit lang den Bedürfnissen, doch war der Verkehr zur Jahrhundertwende bei 81 000 Einwohnern enorm angestiegen. Täglich wurden 112 Reisezüge sowie 72 regelmäßig verkehrende Güterzüge abgefertigt. Hinzu kamen 24 Bedarfsgüterzüge sowie bis zu 26 Personensonderzüge in Festtags- und Urlaubszeiten. Ein erster Entwurf von 1903 offenbarte viele Differenzen zwischen den Wünschen des Magistrats und dem sparsamen Eisenbahnfiskus. Erst das Projekt vom März 1908 wurde ausgeführt. Im westlichen Bahnhofsteil hob man das Gleisniveau um zwei Meter an. Dadurch konnte der bisher niveaugleiche Übergang der Rauschwalder Straße (Posten 1a GD) überbrückt werden. Das sechsgleisige Bauwerk diente auch der neuen Güterzugstrecke nach Schlauroth sowie der BGE, welche bisher ebenfalls die Straße querte. Die Bahningeniure projektieren die zentralen Bahnhofsgleise gemäß neuesten Gesichtspunkten mit Ein- und Ausfahrten aus allen Richtungen nach allen Bahnsteig- und Durchfahrtsgleisen. Die Gleisnummern im Bahnhofsplan von 1935 zählten bis 71.

An Stelle der Ladestraßen an der Sattigstraße entstanden Abstellgleise für Reisezüge. Neue Ladestraßen und Rampen wurden auf dem ehemaligen Gelände der BGE längs der Bahnhofstraße bis zur Brautwiesenunterführung eingerichtet. Weitere Lagerplätze und Ladegleise, etwa eine Holzverladerampe und ein Viehhof, entstanden an der Rauschwalder Straße. An der GD-Linie projektieren die Bahningeniure ein modernes Bahnbetriebswerk. 1913 in Betrieb genommen, ersetzte es die Lokschuppen der NME, BGE und SSE. Ab 1912 wurden schrittweise, auf der Südseite beginnend, die neuen Bahnsteige errichtet. Sie waren exakt den Verkehrsrichtungen zugeordnet: Bahnsteig IV (Gleise 11/12) nach und von Kohlfurt und Hirschberg, III (9/10) gen Dresden und Breslau, II (7/8) nach und von Hirschberg und Berlin und Bahnsteig I (3/4) gen Zittau und Seidenberg. Während die Bahnsteige II bis IV bereits 1912 in Betrieb genommen werden konnten, musste der „Zittauer“ bis zum Abriss des alten Empfangsgebäudes 1917 warten. Dem Stadtrat und einem finanziellen Zuschuss ist es zu

Noch immer beeindruckend ist die in einer gelungenen Mischung aus Jugendstil und Art Deco gehaltene Bahnhofshalle (Aufnahme vom 1. Januar 2013). Sie ist, wie fast der gesamte Bahnhof, denkmalgeschützt.



verdanken, dass Görlitz eine dreischiffige Bahnsteighalle erhielt. Die am Hallen Anfang liegenden Treppenaufgänge wurden durch Glaswände gegen Witterungseinflüsse geschützt. Den Zug- und Rangierverkehr regelten neue Stellwerke mit elektrischer Weichen- und Signalbedienung.

Das neue Empfangsgebäude mit Haupteingang gegenüber der Berliner Straße wurde am 6. September 1917 eingeweiht. In der Halle befanden sich zu den Gleisen hin zehn Fahrkartenschalter, westlich lag die Gepäckabfertigung. Gegenüber gelangte man in die beiden Wartesäle 1./2. und 3./4. Klasse. Ein Durchgang zur Sattigstraße war zunächst nicht vorgesehen, konnte aber auf Drängen des Stadtrates durchgesetzt werden. Allerdings waren eine Passage ebenso wie Bahnsteigkarten kostenpflichtig. Erst die Luftschutzmaßnahmen des Zweiten Weltkrieges ermöglichten einen freien Durchgang. Zwei Jahre vor der Fertigstellung des neuen Empfangsgebäudes konnte das Hauptpostamt am Bahnhof eingeweiht werden. Zum Bahn-

hofsensemble gehörte auch ein zweistöckiges Bauwerk mit Übernachtungsräumen für das Zugpersonal und Diensträumen der Bahnmeisterei. Im westlich anschließenden, vorstehenden Gebäude residierten die Bahnbetriebsämter. Es folgten die Güterabfertigung mit den Güter-, Zoll- und Privatschuppen. Erwähnenswert sind noch der Bau der 120 Meter langen Brautwiesenunterführung, eingeweiht 1912, sowie die Erweiterung der Jacobstraßen-Unterführung.

1923: Görlitz wird Teil des elektrischen Streckennetzes

1911 genehmigte der preußische Landtag das Kreditbewilligungsgesetz zur „Elektrisierung“ der Strecke von Görlitz hinein nach Schlesien (SGB). Schon 1914 lieferte das Kraftwerk Mittelsteine erstmals Strom. Die Streckenelektrifizierung verzögerte sich durch den Ersten Weltkrieg und erreichte Lauban erst 1921. Hier entstand ein Unterwerk für die Bahnstromversorgung, und das Ausbesserungswerk wurde für



Mitte der 1920er-Jahre zeigt sich der Ostkopf des Bahnhofs Görlitz unter Fahrdrabt. 1923 wurde er westlicher Endpunkt des schlesischen E-Netzes. Links das Reiterstellwerk „Got“.

E-Lok-Reparaturen erweitert. In der zweiten Augushälfte 1923 fanden Mess- und Probefahrten nach Görlitz statt. Zur Eröffnung am 1. September 1923 erwarteten zahlreiche Schaulustige den ersten planmäßig mit einer Elektrolok gezogenen Schnellzug D 192 am Blockhaus, denn eine Bahnsteigkarte für inflationäre 100 000 Mark konnten sich die wenigsten leisten. Ab 20. März 1924 reichte das elektrifizierte schlesische Netz bis zum Vbf Schlauroth. 21 Jahre lang bildete der Abspannmast auf Gleis 3E gegenüber dem Haltepunkt Schlauroth dessen westliches Ende.

Im Bw Schlauroth waren Elektroloks der Baureihen E 91 und E 94 beheimatet. Hier übernachteten auch Reisezugloks der Baureihen E 17 und E 21, denn für die Hirschberger Wende- und Reserveloks standen nur die beiden mit Fahrdräht überspannten Gleise 36 und 37 im Bw Görlitz zur Verfügung, das selbst keine E-Loks besaß.

Bei den schweren Kämpfen um Lauban im Februar 1945 wurden auch das dortige Unterwerk und die Oberleitung in Mitleidenschaft gezogen. Seitdem gab es bis Kriegende nur noch Dampfbetrieb. Die Schlaurother E-Loks rollten im April 1945 nach Bayern. Die im Raw Lauban verbliebenen Fahrzeuge zählten zu den Kriegsverlusten. Die stromlosen Leitungen in Görlitz und Schlauroth wurden im Herbst 1945 demontiert, die meisten Oberleitungsmasten fielen den Verschrottungsaktionen zwischen 1968 und 1970 zum Opfer. Während auf dem Bahnhof Zgorzelec (Görlitz-



FOTO: SAMMLUNG WILFRIED RETTIG

1935 stellte sich das Bahnhofs- und Lokpersonal zu einer Gruppenaufnahme an und auf der Lok E 17 118 auf, die dafür auf dem elektrifizierten Gleis 13 aufgestellt wurde.

Moys) an der SGB noch zahlreiche alte Masten stehen, elektrifizierte die PKP vor einigen Jahren die frühere NME-Strecke nach Wegliniec (Kohlfurt) mit 3000 Volt Gleichspannung. Ohne Feierlichkeiten übernahmen am 19. Dezember 2019 elektrische Triebwagen der Koleje Dolnośląskie (KD) den Zugverkehr. Der Fahrdräht reicht jetzt bis zur Mitte des Neißeviaduktes. Für die Deutsche Bahn steht die Elektrifizierung der GD-Linie auf der Prioritätenliste weit hinten. Immerhin beginnt noch in diesem Jahr die Planung, der Bau soll dann ab 2025 erfolgen und die Inbetriebnahme ist schließlich für 2027 vorgesehen.

Görlitz als östlichster Außenposten der DR

Wurden im Sommerfahrplan 1939 auf dem Bahnhof Görlitz noch werktäglich 38

Schnell- und Eilzüge sowie 82 Personenzüge abgefertigt, begannen mit Kriegsbeginn die Einschränkungen beim Reisen. Absoluter Tiefpunkt war am 7. Mai 1945 die Sprengung des Viaduktes und der übrigen Neißebrücken. Zum Glück blieben Stadt und Bahnhof Görlitz von Kriegsschäden weitgehend verschont. Jedoch hieß es nun aus allen Richtungen: Der Zug endet hier! Bereits im Herbst des gleichen Jahres begann die Demontage aller zweiten Streckengleise als Reparationsgut für die Sowjetunion. Der Grenzvertrag zwischen der DDR und Polen vom 6. Juli 1950 schuf die Voraussetzung für den Wiederaufbau des Viaduktes durch polnische Firmen. Nach fünfjähriger Bauzeit konnte am 22. Mai 1957 der Zugverkehr nach Osten erneut aufgenommen werden. Seitdem ist Görlitz wieder ein Grenzbahnhof, aber nicht mehr zwischen früheren deutschen Ländern, sondern zwischen zwei europäischen Staaten.

Auch in Richtung Dresden war durch die Sprengung des Löbauer Viaduktes kein durchgehender Zugverkehr möglich. Reisende mussten bis November 1945 ab dem provisorischen Bahnsteig Löbau Ost zu Fuß zum dortigen Bahnhof laufen. Die gesprengte Neißebrücke bei Radmeritz beendete den Zugverkehr nach Seidenberg. Im Neißetal überquerte die Strecke nach Zittau die neue Staatsgrenze zu Polen. Der Reiseverkehr wurde ab 1946 für drei Jahre unterbrochen, so dass nur Pendelverkehr auf den deutschen Streckenteilen bis Hagenwerder und ab Hirschfelde möglich war. 1948 wurde der so genannte Privilegierte Durchgangsverkehr vertraglich vereinbart. Im Mai 1953 ging die Verbindungskurve vom Abzweig Mückenhain an der Berliner Strecke zum Abzweig Särchen



FOTO: WILFRIED RETTIG

Am 5. Oktober 1986 wartet Ty 2-1162 mit ihrem PKP-Gepäckswagen auf die Einfahrt des D 485 aus Leipzig. Im Hintergrund steht 112 442 vor dem P 16807 nach Zittau bereit.



FOTOS (2): WILHELM RETTIG



Als eine der letzten Görlitzer Schnellzugloks wurde 03 2172 1981 ausgemustert. 1979 wurde sie noch einmal gut geputzt vorgeführt.

Im Sommer 1992 ist das Bw Görlitz verdieselt. Auf dem so genannten „Schornsteingleis“ stehen 232 642, eine 202 und zwei 228.

an der Linie Horka – Niesky in Betrieb. Nun konnten Züge aus Görlitz direkt nach Falkenberg und Dessau fahren. Der Güterverkehr lief seit 1950 wieder über den Verschiebebahnhof Schlauroth. Dem Bahnhof Görlitz verblieb ab 1962 lediglich die Abfertigung von Leergüterzügen (Lgo) in Richtung Osten.

Werk zweier Länderbahnen: Das Bw Görlitz entsteht

Das ab 1911 von Preussischer und Sächsischer Staatseisenbahn im Zuge des Bahnstreckenbaus gemeinsam neu errichtete Bw Görlitz erstreckte sich vom vereinbarten Heizhaus der SSE an der Brautwiesenunterführung bis zur Brücke über die Rauschwalder Straße. Im Übernachtungs- und Verwaltungsgebäude hatten anfangs (1913) beide Bahnen ihre eigenen Räumlichkeiten. Auch Magazine und Kohlebensan waren doppelt vorhanden. Selbst im gemeinsamen 20-ständigen Rechteckschuppen mit Schiebebühne waren die Stände an der Dresdner Strecke den sächsischen Lokomotiven vorbehalten. Die 20 Meter-Drehscheibe reichte 1932 nicht mehr aus, weswegen die Schnellzugloks der Baureihe 03 aus Breslau zum Drehen ins Bw Schlauroth fahren mussten. 1936 wurde eine neue Drehscheibe mit nun 24 Metern Durchmesser in Betrieb genommen und im selben Jahr die 23 Meter Bühnenlänge aufweisende Außenschiebebühne. Eine vorgesehene Erweiterung des Lokschruppens um zusätzliche 16 Stände unterblieb.

1950 wurde die Werkstatt für Technische Anlagen (TA-Gruppe) um- und ausgebaut, nachdem die bisher in Schlauroth durchgeführte Lokausbesserung nach hier umzog. 1953 entstand die neue Lokleitung samt Umkleideraum; vier Jahre später der Neubau mit Kulturraum, Küche und Kantine. Das mehrstöckige Sozialgebäude wur-

de 1967 eingeweiht. Ein Kohlehochbunker mit Wiegeeinrichtung bildete ab 1958 das neue Wahrzeichen des Bw Görlitz. 1968 wurden die Tankanlage für die Dieselloks und 1970 eine neue Besandungsanlage errichtet. Bereits 1965 trafen die ersten Dieselloks der Baureihe V 15 für den leichten Rangierdienst ein; im Folgejahr folgte die V 60. 1967 begann die Schulung der Lokführer auf den ersten eigenen V 180. Die letzten Schnellzug-Dampfloks der Baureihe 03 schieden 1979 aus; die Güterzugdampflok-Baureihe 52⁸⁰ hielt sich bis 1988. Für den leichten Reisezugdienst beschaffte man 1970 die ersten V 100 (kurz darauf in 110 und 112 umgezeichnet). Ab 1975 zählten die sowjetischen Großdieselloks der Baureihe 132 zum Bestand.

Mit der Bahnreform ab 1994 begann die Zerschlagung der DR-Bahnbetriebswerke. So wurden die Bw Zittau und Bautzen sowie der Lokbahnhof Löbau zu Ein-

satzstellen des nunmehrigen Betriebshofes (Bh) Görlitz degradiert. Das Aus für den Bh Görlitz kam am 15. Dezember 2002, als die Lausitzbahn den alleinigen Betrieb zwischen Cottbus und Zittau übernahm und mit der DB AG auf der GD-Linie konkurrierte. Im Dezember 2008 ging das Gelände per Kauf an die ODEG über. Da nunmehr nur noch Triebzüge beheimatet sind, wurde die Drehscheibe 2020 demontiert.

Schlauroth wird zum Ausbesserungswerk der DR

Das ehemalige Bw Schlauroth wurde 1945 zur Werkabteilung des Bw Görlitz. Bis 1949 konnten dort mehr als hundert Dampfloks aufgearbeitet werden. Im Vorjahr gehörten erstmals sieben Schmalspurloks zu den „Patienten“. Auf Beschluss der Generaldirektion der DR wurde die Lokabteilung per 1. Januar 1950 zum selbständigen Reichsbahn-Ausbesserungs-

Im Bahnbetriebswerk Görlitz stationierte Dampflokomotiven ab 1925:

Baureihe	Bemerkungen
17 ¹⁰⁻¹¹ (preußische S 10)	Schnellzugdienst nach Dresden, Breslau und Berlin
38 ¹⁰⁻⁴⁰ (preußische P 8)	Personenverkehr nach Dresden, Breslau und Berlin
86 (Einheitslok)	Streckendienst nach Zittau und Seidenberg
74 ⁴⁻¹³ (preußische T 12)	Rangierdienst Bf Görlitz
91 ³⁻¹⁸ (preußische T 9 ³)	Rangierdienst Bf Görlitz
64 (Einheitslok)	„kleiner“ Personenzugdienst nach Löbau, Zittau und Kohlfurt
35 ²⁻³ (ex ČSD 354.7)	liefen im so genannten „Tschechen-Plan“ nach Reichenberg
58 ¹⁰⁻²¹ (preußische G 12)	vom Bw Schlauroth nach Görlitz umgezogen
75 ¹⁰⁻¹¹ (badische VIc)	Personenzugdienst nach Löbau und Zittau
92 (ELNA)	im Einsatz auf der Görlitzer Kreisbahn
39 ⁰⁻² (preußische P 10)	Schnellzugdienst nach Dresden und Berlin
22 (DR-Rekolok)	Schnellzugdienst nach Dresden und Berlin (Ablösung 39 ⁰⁻²)
03 ²⁻³ (DR-Rekolok)	Schnellzugdienst (Ablösung der Baureihe 22)
52 (Kriegslok)	Güterzugdienst
52 ⁸⁰ (DR-Rekolok)	Güterzugdienst

werk (RAW) Schlauroth aufgewertet. Zu diesem Zeitpunkt verkehrten in der gesamten DDR auf 37 Schmalspurstrecken mit vier verschiedenen Spurweiten 263 Dampfloks. Mit 47 Loktypen gab es eine ungeheure Vielfalt, wobei manche Gattungen nur in wenigen Exemplaren oder gar als Einzelgänger vertreten waren. Oft fehlten Zeichnungen und Unterlagen, so dass vor der Demontage Ganz- und Detailfotos angefertigt wurden, um den späteren Zusammenbau zu erleichtern.

Die vier Spurweiten erforderten mehrschienige Reparatur- und Schiebebühnen-geleise. Das Außengleis 7w wurde als Dreischienengleis für 750mm und 1000mm-Schmalspur umgebaut, so dass auf 300 Metern Probefahrten möglich waren. 1954 verließ die 1000. aufgearbeitete Lokomotive das Werk. Der durchschnittliche jährliche Ausstoß lag bei 170 Maschinen. Für manche Lokomotiven kam nur noch ein faktischer Neubau infrage. Dafür produzierte das RAW (ab 1955 Raw „Deutsch-Sowjetische Freundschaft“, kurz „DSF“ Görlitz) Kessel und Rahmen. 1977 konnte die 5000. Lok ausgeliefert werden. 1976 begann die Umrüstung der Harzquerbahn-Dampfloks auf Ölhauptfeuerung im Raw Görlitz. Die Ölkrise ab 1980 zwang dann wieder zum Rückbau auf Kohlefeuerung.

Seit 1966 wurden im Raw auch die normalspurigen Wagen für den Transport schmalspuriger Fahrzeuge sowie die Rollwagen und Rollböcke der Schmalspurbahnen aufgearbeitet. 1970 erhielt das Werk den Auftrag zur Reparatur von feuerspeicherloks für die Industrie. Daneben wurden Konsumgüter hergestellt, um

Gegen Ende der 1980er-Jahre zeichnete sich das Ende des Dampfbetriebs ab: Für die letzte Fahrt des Dg53246 nach Cottbus im Nachtdienst vom 29. zum 30. Mai 1987 wurde der Tender von 52 8069 entsprechend dekoriert.



FOTO: WILFRIED RETTIG

Engpässe in der sozialistischen Planwirtschaft zu überwinden. 1971 gliederte man das Görlitzer Werk dem Raw „Hermann Matern“ in Cottbus an, welches die Großdieselloks aus UdSSR-Produktion unterhielt. Für diese wurden in Görlitz die Zylinderköpfe aufgearbeitet.

Ein zweites Standbein erhielt das Raw Görlitz mit der Produktion von Kleingleisbremsen für Rangierbahnhöfe. 1978 (das Raw wurde wieder selbstständig) waren die ersten 210 Bremsen fertig. Der durchschnittliche jährliche Ausstoß stieg auf 400 bis 500 Einheiten; hinzu kamen die notwendigen Instandsetzungen infolge des Verschleißes. 1992 übernahm das Werk (nun ohne den Zusatz „DSF“) die Aufarbeitung von schmalspurigen Personenwagen. Daneben erhielt das Raw vielseitige Aufträge von Vereinen und Museumseisenbahnen. Trotz hohem Engagement der Beschäftigten mit jahrzehntelanger Erfahrung gab die DB AG 1996 das Werk auf. 1998

schloss das Raw endgültig seine Pforten. Für die leerstehenden Gebäude und das überwucherte Gelände gibt es derzeit leider keinerlei Perspektive.

Der Eisenbahnknoten Görlitz von der Wende bis heute

Die zur politischen Wende versprochenen „blühenden Landschaften“ zeigten sich im Görlitz der 1990er-Jahre äußerlich durch das aufgehübschte Gebäudeensemble vom Hauptpostamt bis zum ehemaligen Betriebsamt. Doch im Inneren des Empfangsgebäudes verschwanden die Fahrkartenschalter und die Gepäckabfertigung, und die Mitropa schloss ihre Gaststätte. Nächster „Verlierer“ war die Görlitzer Kreisbahn, deren Restbetrieb wie bereits erwähnt 1993 eingestellt wurde. Im selben Jahr kam das Aus für die Güterabfertigung und 1995 für das Bahnpostamt.

Eine komplette Umgestaltung der Gleisanlagen erfuhr der Ostkopf des Görlitzer Bahnhofs. Der Außenbahnsteig der Gleise 3/4 für die Zittauer Züge wurde 2000 geschlossen und der Verkehr auf die Gleise 7/8 verlagert. Dadurch konnte die Nordhälfte der Jacobstraßenunterführung abgerissen werden. Der Südteil wurde durch einen Neubau ersetzt. Seit 25. Juni 2000 steuert die Betriebszentrale Leipzig das Elektronische Stellwerk in Görlitz fern. Damit wurden die Stellwerke auf dem Bahnhof überflüssig und 2004 bis auf das denkmalgeschützte Reiterstellwerk B 5 abgerissen. Zu den erfreulichen Neuerungen zählen die 2009 installierten Personenaufzüge zu den Bahnsteigen. Die DB AG plant nun eine Modernisierung des gesamten Bahnhofes, unter anderem mit höheren Bahnsteigen und einer Neuverglasung der Halle.



FOTO: WERNER LODICKE

Vom Fußgängersteg über den Gleisen der Strecke nach Dresden bot sich 1964 dieser Blick auf das Gelände des Raw Görlitz. Links die zur Aufarbeitung angelieferten Schmalspurloks.

Wegen verschiedener Probleme wurde dieses seit 2018 bestehende Vorhaben aber immer weiter hinausgezögert, so dass eine baldige Umsetzung derzeit noch nicht abzusehen ist. Für den Bahnhof und Görlitz selbst hat dies sogar etwas Positives: Schon zu DDR-Zeiten etablierte sich die schöne Stadt an der Neiße als Drehort zahlreicher Filme, inzwischen wird dafür mit dem Slogan „Görliwood“ sogar international geworben. Solange das Erscheinungsbild des Bahnhofs noch den Charme vergangener Zeiten widerspiegelt, wird er als passende Kulisse in Film- und Fernsehproduktionen auch weiterhin zu sehen sein.

Auch hinsichtlich seiner Anbindung musste der Bahnhof Görlitz nach 1990 Federn lassen: Während die internationalen Schnellzüge Paris – Warschau als solche bestehen blieben, wurden die übrigen D-Züge in Interregios (IR) umgewandelt. Von Görlitz aus steuerten sie Fernziele wie Oberstdorf (Allgäu) oder Norddeich Mole an. Das Ende der Interregio-Ära setzte 2001 ein, und 2004 konnte man im IR nach Nürnberg letztmalig über Dresden hinaus planmäßig im Zug sitzenbleiben, ohne Umsteigen zu müssen. Die im Zweistunden-Taktfahrplan nach Dresden verkehrenden IR wurden durch Regionalexpress-Züge abgelöst. Bis 2008 teilten sich



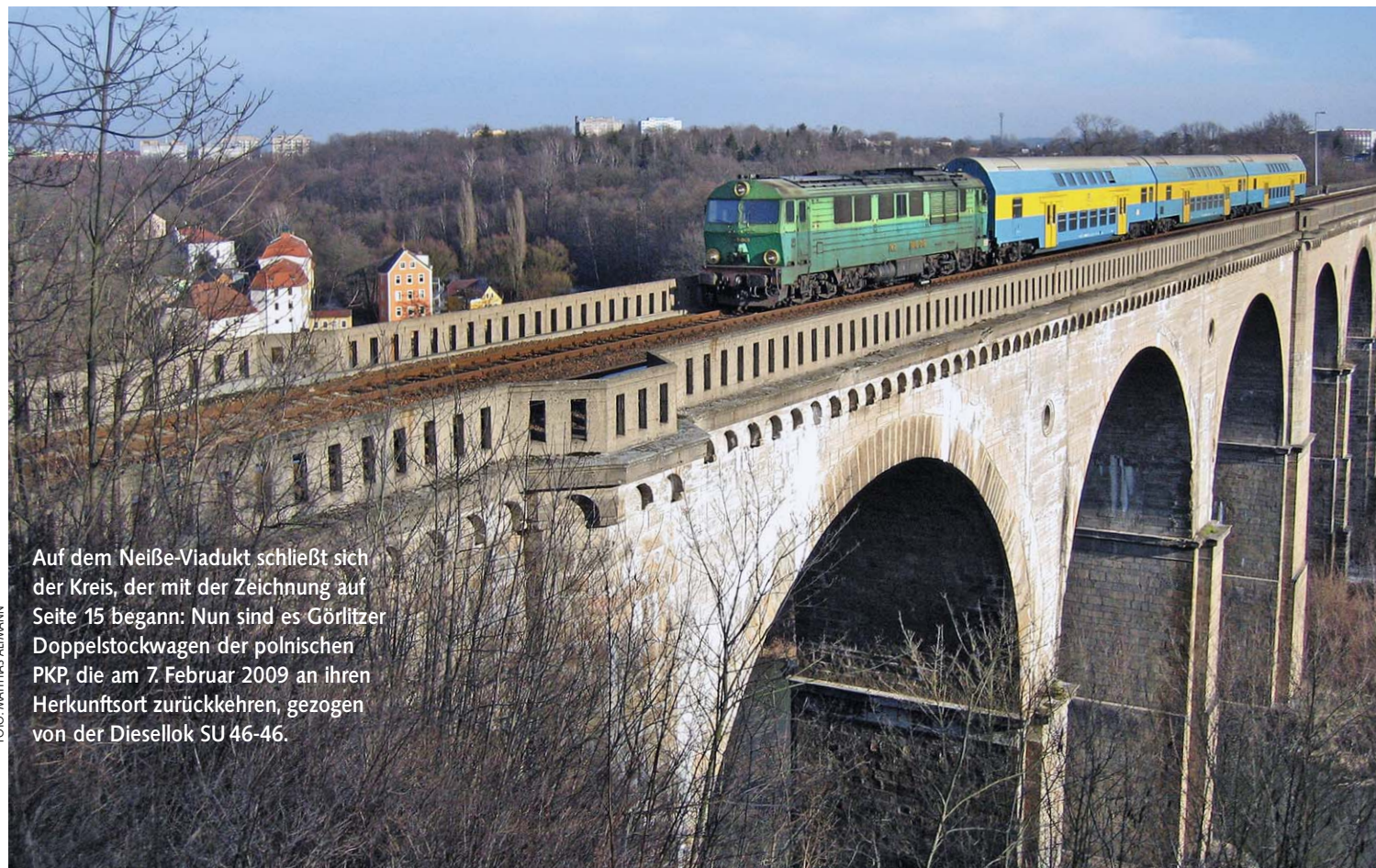
FOTO: WERNER LUDIGKE

Im Jahr der Wiedervereinigung – die Flagge auf der Rauchkammer deutet es an – weilte auf Stand 6 des Raw Görlitz 99 246 aus dem Harz, daneben 99 777 in der Anheizphase.

DB Regio und die Lausitzbahn den Personenverkehr nach Dresden.

Ab 2014 übernahm die Vogtlandbahn als Trilex den Gesamtverkehr (RB und RE) auf der Strecke von Görlitz nach Dresden. Die ODEG ist seit 2008 auf den Linien Zittau – Cottbus und Görlitz – Hoyerswerda unterwegs. 2009 wurde die Expressverbindung Dresden – Wrocław (Breslau) eröffnet. Seit 2018 fahren Triebwagen des polnischen Verkehrsunternehmens Polregio nach Zielona Góra (Grünberg). Trilex-Triebzüge werden seit 2019 von polnischen Triebfahrzeugführern in Görlitz übernommen und nach Zgorzelec gebracht, wo die

Reisenden in die elektrischen Züge 31 WE der Koleje Dolnośląskie (KD) umsteigen können. Die Deutsche Bahn hat sich im Betriebsdienst komplett aus dem Bahnhof Görlitz zurückgezogen; selbst die Fahrkartenautomaten wurden abgebaut. Seither gibt es keine Eisenbahner der DB AG mehr in Görlitz. Die Zukunft der Schiene in der Stadt an der Neiße liegt heute in den Händen privater Verkehrsunternehmen aus Deutschland und Polen – Görlitz und seine Eisenbahn sind damit abermals, wie so oft in den vergangenen 175 Jahren, Spiegelbilder der turbulenten europäischen Geschichtsschreibung. □ Wilfried Rettig



Auf dem Neiße-Viadukt schließt sich der Kreis, der mit der Zeichnung auf Seite 15 begann: Nun sind es Görlitzer Doppelstockwagen der polnischen PKP, die am 7. Februar 2009 an ihren Herkunftsort zurückkehren, gezogen von der Diesellok SU 46-46.

FOTO: MATTHIAS ALTWANN



Elektrisch durchs Seenland



Klimawandel, Verkehrswende und alternative Antriebe sind mittlerweile allgegenwärtige Schlagworte und längst bei der Eisenbahn angekommen. Großer Andrang herrschte daher Anfang Februar im kleinen Bahnhof Pleinfeld, als die DBAG und Alstom zusammen mit hochrangigen Vertretern aus der Politik den laut Pressemitteilung „deutschlandweit ersten Batteriezug“ in seine Bewährungsprobe entließen. Bis Anfang Mai soll der Technologieträger nun an den Wochenenden auf der fränkischen Seenlandbahn Pleinfeld – Gunzenhausen pendeln.

Zur Präsentation des Zuges waren neben Bayerns Ministerpräsident Söder auch (Noch-)Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (links) sowie Bärbel Fuchs von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft angereist.

Die Energiewende und die dringend notwendige Abkehr von fossilen Brennstoffen machen die Wiederauferstehung batteriebetriebener Triebzüge möglich. Ein erstes Testprojekt startete in Bayern und Baden-Württemberg.



Neuer Wein in alten Schläuchen? Bis 1985 verkehrten auf der Seenlandbahn Batteriezüge der Baureihe 515. Nun wird hier ein neuer Batteriezug auf Basis eines Talent3 im Fahrgastbetrieb erprobt.

Unter der Woche ist ein Einsatz auf der Gäubahn im Fahrgastverkehr geplant, wo der Zug bereits eine Woche zuvor vorgestellt wurde.

Grundlegend neu ist die Technik aber nicht. Bereits vor 100 Jahren verkehrten in Deutschland zahlreiche Batteriezüge, es sei nur an den Wittfeld-Triebwagen der Preußischen Staatsbahn erinnert, und auch die Bundesbahn hatte hunderte Fahrzeuge

Batteriezüge haben eine lange Tradition

diverser Baureihen im Bestand. Im bayerischen Raum war das Bw Augsburg einst Hochburg des ETA 150 (ETA = Elektrischer Triebwagen mit Akkumulatoren) alias Baureihe 515, der bis weit in die 1980er-Jahre in Schwaben und von der Außenstelle Nördlingen aus in das Ries verkehrte. Die gerne als „Steckdosen-Intercity“ bezeichneten und bei Fahrgästen wie Personal sehr beliebten Triebzüge kamen dabei über die alte König-Ludwig-Süd-Nord-

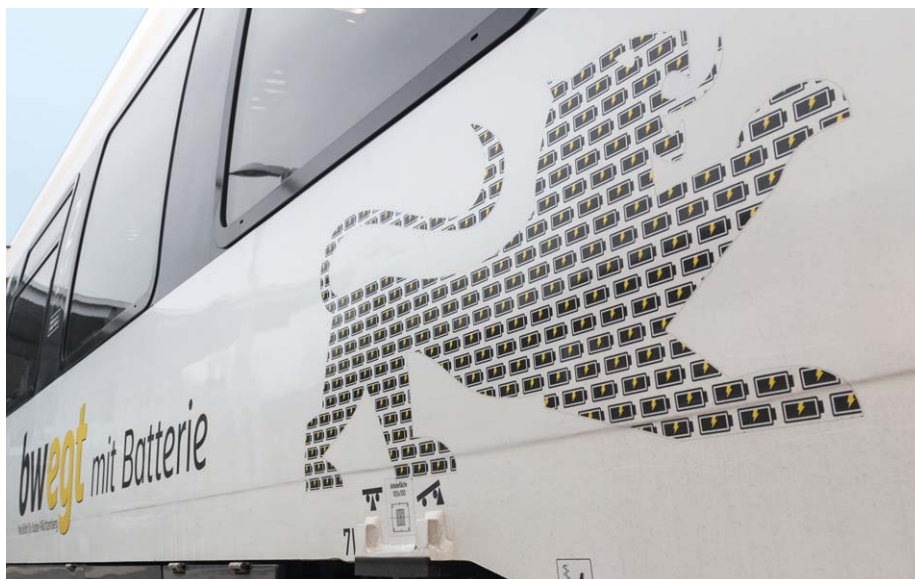


Großer Bahnhof im kleinen Pleinfeld: Dicht umringt berichtete Dr. Markus Söder von den Plänen der Bayerischen Staatsregierung zum klimaneutralen SPNV.

Bahn bis nach Pleinfeld und befuhren damit den gleichen Streckenabschnitt, den nun Alstom als Versuchsstrecke nutzt. Bei einer Batteriereichweite bis zu 500 Kilometern kam die Baureihe 515 allerdings deutlich weiter als der Talent3. Ein direkter Vergleich verbietet sich aber, denn genau genommen handelt es sich beim Talent3 um einen BEMU (Battery Electric Multiple Unit), also um einen Hybridzug für Oberleitungs- und Batteriebetrieb. Zudem ist der Energieverbrauch heute ein ganz anderer. Die alten Modelle boten zudem keine Möglichkeit, Bremsenergie zu speichern oder direkt mit Strom aus der Oberleitung zu fahren und gleichzeitig die Akkus zu laden. Letzteres musste bei den ETA im Stand passieren, dauerte mehrere Stunden und wurde daher meist nachts erledigt. In Gun-

zenhausen und Nördlingen gab es dafür spezielle Ladeanlagen, auf die der Talent3 nun nicht mehr angewiesen ist.

Wegen zu hoher Betriebskosten, insbesondere bei der Instandhaltung der Akkus, zog die DB schließlich zum Sommerfahrplanwechsel 1985 ihren letzten ETA aus Nördlingen nicht nur ab, sondern distanzierte sich gar komplett von der eigentlich bewährten Akkutechnik. Die Idee, auf Basis eines Triebwagens der BR 628.1, einen Ableger mit Stromabnehmer und Batterie zu konstruieren, verschwand in den 1980er-Jahren zugunsten des günstigeren Dieselmotors erst einmal in den Schubladen. Genau dieses Konzept wurde mit Aufkommen der Klimaschutz-Debatte nun wieder ausgegraben. Hersteller und Hochschulen arbeiten mit staatlichen Zuschüssen euro-



Der Stauferlöwe wurde abweichend zum normalen Fahrzeugdesign der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württembergs mit kleinen Batteriesymbolen gestaltet.



FOTO: S. CANTONI / SIG DOLLINGER

Bis 1. Juni 1985 bedienten „Steckdosen-Intercity“ der Baureihe 515 die Seenlandbahn, hier 515 007 beim Halt im Bahnhof Langlau.

paweit an der Entwicklung derartiger Batterie-Hybridzüge. Rund 4,2 Millionen Euro flossen seit 2016 vom Bundesverkehrsministerium in das Projekt, einen Talent 3-Elektrotriebzug von Bombardier mit Batterieantrieb aufzurüsten. Bei der ersten Präsentation des Zuges im Jahr 2018 reichte eine Batterieladung zwar gerade einmal für 40 Kilometer, mit besseren Akkus schaffte man ein Jahr später immerhin schon über 100. Aktuell sollen es um die 150 Kilometer sein, zwar nur bei guten Bedingungen aber mehr als ausreichend für die lediglich 17 Kilometer lange Seenlandbahn. Laut DBAG wäre die aktuelle Reichweite des Akku-Talent 3 sogar schon für 80 Prozent aller mit

Diesellokomotiven bedienten Nahverkehrsstrecken ausreichend.

Nachdem Bombardier seine gesamte Eisenbahnproduktion an den französischen Alstom-Konzern verkauft hatte, ging die Entwicklung und Erprobung unter neuer Federführung weiter. Da aber Alstom

Ist der Batterie-Talent ein Auslaufmodell?

eigene Nahverkehrszüge im Produktportfolio hat, bestand kein Interesse am Talent. Auf Drängen der EU-Wettbewerbsbehörden wurde die Plattform gar an die spanische CAF weiterverkauft. Alstom fokussiert sich

nun auf die Entwicklung eines eigenen Batterie-zuges auf Basis des Coradia, für den bereits Bestellungen vorliegen. Der Talent-Batteriezug wäre somit zum reinen Forschungszug degradiert worden, dessen Dauertest aus Sicht von DBAG und Alstom aber dennoch sinnvoll ist. Während Dr. Jörg Sandvoß von DB Regio vor allem Erfahrungen sammeln will „um diese Zukunftstechnologien im Betrieb und in der Wartung zu beherrschen“, ist sich Müslüm Yakisan von Alstom sicher, dass „der Test im Fahrgastbetrieb wichtige Daten aus der Praxis liefern wird“.

Ob der rund 50 000 Kilometer umfassende Test wirklich notwendig ist oder doch eher als politische Imagekampagne zu werten ist, steht auf einem anderen Blatt. Mit der Auswahl der Teststrecken in Baden-Württemberg und Bayern (und der Präsentation des Zuges in Sachsen) kamen zumindest gleich mehrere Landesregierungen zu gewünschter Presse. Offiziell wurden die Strecken Stuttgart – Horb und Gunzenhausen – Pleinfeld aufgrund ihrer unterschiedlichen Profile ausgewählt. Auf der werktags befahrenen, durchgehend elektrifizierten Gäubahn soll insbesondere das Laden über den Stromabnehmer während der Fahrt getestet werden, während dies auf der Seenlandbahn nur an den Endstationen möglich ist. Letzteres dauert zirka zehn bis 15 Minuten, ist aber sicher innerhalb einer Wende zu bewerkstelligen. Es könnte



FOTO: S. CANTONI / SIG DOLLINGER

Dank Straßenneubau hat sich das Umfeld des Haltepunkts Ramsberg längst stark verändert und hat mit dieser Aufnahme fast nichts mehr gemein.



FOTOS (5): ANDREAS DOLLINGER

Die Kapazität der auf dem Dach installierten Batterien entspricht rund 18000 Smartphone-Akkus. Bei Veitersbach ist 8442100 als RB59011 mit der letzten Fahrt des Tages unterwegs.

sein, dass 8442100 nun doch kein Einzelstück bleibt, denn im Saarland könnten ältere Talent der Vlexx-Bahn mit Batterie nachgerüstet werden und eventuell wird auch CAF die Produktion neuer Batterie-Talent aufnehmen.

Für die Fahrgäste ändert sich betrieblich nicht viel. Anwohner sollen jedoch deutlich in Bezug auf Abgase und Lärm profitieren.

Größte Gewinner sollen aber natürlich die Umwelt und womöglich auch der Geldbeutel sein. Mehrere Studien verlautbaren bereits heute, dass Batteriezüge bei entsprechender Laufleistung wirtschaftlich in einer Liga mit Dieselnügen spielen können. Die beim Testbetrieb auf der Seelandbahn anfallenden Mehrkosten von rund 100000 Euro übernimmt vorerst

noch der Freistaat Bayern – und auch Baden-Württemberg ist finanziell mit im Boot. Industrie und Hochschulen prognostizieren, dass die Akkutechnik bald günstiger werde und somit nicht nur die CO₂-Bilanz positiv ausfallen werde. Vorausgesetzt natürlich, der notwendige Ladestrom wird aus erneuerbaren Energien hergestellt. ☐ *Andreas Dollinger*



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 und die VGBahn einen engagierten und begeisterungsfähigen

Volontär* für Technik und Verkehr

Sie lernen die Grundlagen für Herstellung und Vertrieb von Print- und Onlinepublikationen 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. 10 MB) senden Sie bitte an:
GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH
Personalabteilung | E-Mail: bewerbung@verlagshaus.de

*Uns sind Menschen jeden Geschlechts willkommen.



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

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

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

✉ **Freundlichkeit siegt**

Betrifft: „Das Motiv stets ...“, Heft 4/2022

Der Artikel ist interessant, hat aber leider einen Fehler: Dresden-Neustadt, Stellwerk B8, stand nicht am östlichen Bahnhofsende, wie es im Artikel heißt, sondern am südwestlichen/westlichen.



Das Fotografieren aus Stellwerken war gar nicht so kompliziert, man musste nur freundlich mit den Stellwerkern reden. Ich hatte ein Erlebnis im Übergabebahnhof Delitzsch S/W in der Braunkohle. Dort rangierte die BKK 1-1179 (Ex-E94 082, die lei-

der nicht auf die Strecke heraus kam, wie die drei anderen Ex-E94). Also mit dem Trabbi hin, mehrere Verbotsschilder („Grube“, „Verbot für Fremde“ u. a.) missachtet und dann tauchte ich direkt am Stellwerk auf. Es gab ein „Großes Hallo“, aber ich zeigte ein paar mitgebrachte Eisenbahnfotos, dann durfte ich vom Stellwerk aus fotografieren (s. Bild vom 4. Juni 1983) und konnte mich auch im gesamten Bereich frei bewegen und Aufnahmen machen.

Axel Mehnert, E-Mail

✉ **Zustimmung**

Betrifft: „Es wird nicht einfacher“, Heft 4/2022

Die beiden letzten Absätze Ihres Artikels sprechen mir aus der Seele. Natürlich begeistert es, die neue, wunderbare Dampflok 02 0314-1 von Märklin bzw. Trix in Händen zu halten, fahren zu sehen und zu hören oder die perfekte Kleindiesellok KG 239 B von ESU. Damit das Modellbahnhobby nicht ein „Luxusgut für Besserverdiener“ wird, sind sowohl Hersteller wie auch Fachpresse gefordert. Piko scheint mit seinen Einsteigermodellen unter 100 Euro die Zeichen der Zeit

erkannt zu haben. Die 100er-Schwelle wird von Märklin/Trix und Roco gerissen, aber auch dort gibt es gut detaillierte und funktionssichere Modelle zwischen 100 und 150 Euro. Was die Fachpresse betrifft, so wird bei Anleitungen zum Selberbauen auch öfters nach den Sternen gegriffen. Ja, die Kleinserienhersteller mit ihren ausgefeilten Produkten brauchen ein Forum. Trotzdem: Schön wäre es, wenn es Artikel in Ihrer Zeitschrift gäbe, welche die Ansprüche beim Basteln sowohl bei Material als auch bei der Detaillierung etwas tiefer hängen würden. Dann könnten Sie

die „vielen begeisterten Modellbahner, die nicht zur Gruppe der Besserverdiener gehören“ eher mitnehmen. Ansonsten: Dankeschön für den monatlichen Lesespaß!

R. Lemm-Hackenberg, E-Mail

✉ **Widerspruch**

Betrifft: „Es wird nicht einfacher“, Heft 4/2022

Ich möchte zwei Aussagen im letzten Absatz Ihres Statements auf Seite 113 des Modelleisenbahners 4/2022 kommentieren: Sie schrieben: „Unser Hobby entwickelt sich offenbar immer weiter zum Luxusgut für Besserverdienende.“ Dieser Aussage stimme ich voll und ganz zu! Die Überzeugung hatte ich aber bereits vor zirka 16 bis 17 Jahren, und zog daraus meine Konsequenzen! Und weiter: „Eine einfache Lösung sehe ich nicht – dabei soll Modelleisenbahn doch einfach nur Spaß machen.“ Hier muss ich energisch widersprechen! Es gibt eben doch eine ganz einfache Lösung: Seit den bereits genannten 16 bis 17 Jahren kaufe ich bei Rollmaterial grundsätzlich keine Neuware mehr, sondern nur noch Gebrauchttes und ich kann Ihnen versichern: Ich habe mehr denn je Spaß mit diesem Hobby! Dieses ganze „elitäre, hochtechnisierte Akademiker-Spielzeug“ der letzten Jahre kann mir gestohlen bleiben. Soweit meine Meinung dazu.

Wolfgang Philipp, E-Mail

✉ **Gesucht, gefunden**

Betrifft: „Leserpost“, Heft 4/2022

Bei der Suche des Filmes mit der steirischen Erzbergbahn im Winter kann ich weiterhelfen. Auf meiner youtube-Seite ist der Film zu finden: <https://youtu.be/qgfkG9P5G54>. Am Ende fehlen einige Minuten. Zu kaufen gibt es ihn nicht,

denn er ging beim großen ZDF-Archivbrand am 22. August 1999 in Flammen auf. Im Kanal wäre ich unter „Rasendampfer01“ zu finden.

Karl Bönisch, E-Mail

✉ **Schwarzweiß-Tipp**

Betrifft: „Leserbrieft“, Heft 4/2022

Was für ein Zufall: Der von Herrn Zeuner gesuchte Film war unlängst erst Thema im Historischen Forum (HiFo) auf [drehzscheibe-online.de](https://www.youtube.com/watch?v=qgfkG9P5G54). Der Link zu Youtube mit dem gesuchten Film lautet: <https://www.youtube.com/watch?v=qgfkG9P5G54>. Auch ich habe den Film in den 80er-Jahren gesehen, mangels Farbfernseher in Schwarzweiß, was das Ganze noch einen Zacken nostalgischer macht. Dass es sich um die Erzbergbahn handelt, habe ich erst vor einigen Wochen im HiFo erfahren. Ich hoffe, dass ich Herrn Zeuner mit dieser Information weiterhelfen konnte!

Christian Peger, E-Mail

✉ **Korrektur**

Betrifft: „Im Zeichen des Steinbocks“, Heft 2/2022

Im Februar-Heft, Seite 36, fiel mir in dem entsprechenden Beitrag der Begriff „Schwab Faifley-Kupplungen“ auf. Gemeint ist sicher die Firma Faiveley. Mein Vater war langjährig bei einer Vorgänger-Firma, der Bergischen Stahl-Industrie (BSI), mit damaligem Firmensitz in Remscheid/NRW beschäftigt. Bremsen, Kupplungen, Antriebsteile für Straßen-, Berg- und Eisenbahnen, Schiffe sowie Automobile waren die Produkte, die diese Firma mit hoher Qualität, aber auch, vor allem in den 1950er- und 1960er-Jahren, mit viel Umweltverschmutzung (u. a. Ruß-Partikel in der Umgebungsluft) herstellte.

Gerd Rosemann, E-Mail

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

**EXKLUSIV
NUR BEI UNS**



Figuren-Set Rangierer



Dieses handbemalte Set ist in enger Zusammenarbeit mit Max Bögl entstanden. Als Vorbild fungierten Fotos von realen Mitarbeitern.

15284 / 14634746 HO Auflage 750 **14,99**



Pritschen-LKW „Fehrenkötter“



Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

085864 / 31332991 HO Auflage 1000 **24,99**



Gelenk-Containertragwagen Bauart Sggrss 80, DB AG



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

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



Mercedes Vito „Max Bögl“



Nachbildung eines Originalfahrzeugs, das von der Firma Max Bögl eingesetzt wird.

51100-162 / 31316472 HO Auflage 500 **21,99**



©modellbau.härtle



Mercedes-Benz O 405 N2 RVK Köln

75220 / 31182867 HO Auflage 300 **37,99**



Kühlwagen „TRANSTHERMOS“, DB



Isolierter Radsatz nach NEM 310/311 (Gleichstromradsatz), Kupplungsaufnahme und KK-Kinematik.

502148 / 11694284 HO III = 136 t Auflage 300 **43,99**

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. MCB2



IHR MC-FACHGESCHÄFT

Georg Theile Inh. Matthias Schwarzbach e.K.
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583 500970
Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u.
Günter Grob, Inh. Rainer Bliefemicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 2860
Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kreppestraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937033
Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650
Modellbahnhof Lippe
(CASSIOFT MindWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123
Modellbahnhof Fortenbacher
(Modellbahnhof und Spielparadies
Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330
J.H. Fuhr GmbH & Co. KG
Sonnenstraße 23-31, 33590 Gießen
Tel.: 0641 932150

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626457
Verbinst GmbH
Düsseldorfer Str. 115a, 47239 Duisburg,
Tel.: 02041 7972151
WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster,
Inh. Evelyn Wiemer)
Martini-Luther-Str. 7, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767
Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Hauptstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651 48811
Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 135-138, 59009 Bestwig,
Tel.: 02904 2292
Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832
Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann, Inh. Marietta Brand e. Kfz.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508013

moba-tech e.K. – Der Modelleisenbahnladen
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171
Spiel + Freizeit Zinthäner
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 Göttingen,
Tel.: 07161 72577
Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelsheim,
Tel.: 07164 919364
Modellbau Schaufele (Inh. Rolf Schaufele)
Wilhelm-Merz-Straße 18, 73431 Aalen,
Tel.: 07361 32566
E + E Spielwaren GmbH
Wilhelm-Ende-Straße 40, 73630 Remshalden,
Tel.: 07151 71691
HEIGES Spielwaren
(Wihl. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnstraße 3, 73726 Esslingen,
Tel.: 0711 3969460

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941 94950
Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Färberstraße 63, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261 92120
Spielkiste (Spielkiste Brenner,
Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706
Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Münchener Str. 7, 83395 Freising,
Tel.: 07331 98990
Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Münchener Str. 7, 83395 Freising,
Tel.: 08654 479091
Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombek)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 08106 9878917
Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 249212000
Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08341 8843
Spielwaren Möhle
Schrammstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228
Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
An der Siepe 3,
87640 Biessenhofen,
Tel.: 08342 420990
Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064
Leo's Modellbahn-Stubbe
Furter Straße 16, 90587 Siegsdorf,
Tel.: 0911 753175
Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 6, 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.
Badhoeveaan 53,
NL-1781 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 20 6599494
Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarzenweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993
Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geenstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284
Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



Der Berliner Hbf ist am 4. März 2022 in den Farben der Ukraine illuminiert.



Breit ist die Unterstützung für die Ukraine in der derzeitigen Kriegssituation. Neben moralischer Unterstützung ist auch die unbürokratische Hilfe durch die Eisenbahn ein Thema.

#helpukraine (by rail)



Uwe Lademann von DB Regio ist am 5. März 2022 sichtlich ergriffen von den Erlebnissen der ersten Fahrt nach Cottbus. Er hält den symbolischen Streckenverlauf in die Kamera.

Gewaltige Herausforderungen zur Lösung von humanitären Fragen müssen derzeit in kürzester Zeit gelöst werden, dabei spielen die Bahnen in Europa eine besondere und tragende Rolle. „Während Lkw-Transporte in die Ukraine Anfang März immer schwieriger werden, läuft der Gütertransport auf der Schiene zwischen der Ukraine und der EU aber weiter“, so schreibt es der Tagesspiegel am 5. März 2022. Das polnische Portal „Intermodal News“ berichtet, dass auf der Breitspurstrecke, welche Slawków in Polen und Lwów in der Ukraine verbindet, weiterhin ohne Umladung Container mit Hilfsladungen über die Grenze transportiert werden können. Außerdem wandelte das polnische Eisen-



DB Cargo-Chefin Sigrid Nikutta und Jörg Pries von DB Schenker starten am 10. März 2022 im Rbf Seddin die „Schienenbrücke Ukraine“.

bahnunternehmen PKP über Nacht eine alte Breitspur-Güterbahn aus der Ukraine zu einer Strecke für Personenzüge um. Nach 22 Jahren rollen dort nun wieder Züge für die Personenbeförderung, um Flüchtlinge, die aus der Ukraine kommen, weiterzubefördern.

Unter dem Motto „#westandwithukraine“ – „Wir stehen zur Ukraine“ entstand in kürzester Zeit eine starke solidarische und zudem oftmals ehrenamtliche Bewegung für die Menschen in der Ukraine.

Uwe Lademann, Eisenbahnbetriebsleiter bei DB Regio Nordost, war einer der Lokführer, der mit einer GTW 2/6-Dreifachgarnitur von Przemysl nach Cottbus unterwegs war und rund 200 Geflüchtete in die brandenburgische Stadt brachte. Der Zug hielt auf der rund 900 Kilometer langen Strecke mehrmals in Polen an, um Menschen, die dort persönliche Anlaufstellen wie Verwandte und Freunde haben, das Aussteigen zu ermöglichen. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg gab dazu seine Zustimmung, damit diese sonst als

Die Eisenbahn ist eine wichtige Stütze

Kulturzug genutzt und für den Verkehr in Polen zugelassenen Triebzüge mehrfach bis an die südöstliche Grenze unseres Nachbarlandes fahren konnten.

Spiegel online schrieb: „100 000 Geflüchtete aus der Ukraine werden am vergangenen Wochenende (12./13. März) die kostenlose Weiterreise mit dem „helpukraine“-Ticket innerhalb Deutschlands und ins benachbarte Ausland genutzt haben.“ Das wurde auch bei einem



Besuch des DBAG-Chefs Dr. Richard Lutz gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und weiteren Verkehrsministern europäischer Länder in Przemysl bekannt.

Wichtig bei aller gebotenen Hilfe, die auch eine Versorgung mit Getränken, Hygieneartikeln, Essen sowie eine medizinische Betreuung umfasst, sind die Verständigung und Informationen. Unter „zugportal.de/ukraine.de“ bietet die DBAG bereits während der Zugfahrt auf Ukrainisch notwendige, zuverlässige und verständliche Informationen zur Einreise und Ankunft in Deutschland, zu kurzfristigen Hilfsangeboten für die nächste Zeit sowie zu den ersten Schritten und Ansprechpartnern.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen Railroad Development Corporation (RDC) fuhr im Auftrag der Bundesregierung zwischen Frankfurt (Oder) und Hannover Messe/Laatzten tagelang eine Verbindung



Das private EVU RDC beteiligte sich mit Sonderleistungen von Frankfurt (Oder) nach Hannover Messe/Laatzten am Transport der Kriegsflüchtlinge.

Auch das Münchner EVU „railadventure“ unterstützt die Beförderung der Flüchtlinge. Die Zuglok 111 082 erhielt dafür sogar eine angepasste Beklebung.

und konnte so 660 Sitzplätze für die Reise zur zentralen Erstaufnahmestelle auf dem Messegelände anbieten. Auch die Centralbahn wurde für diese Aufgabe vom Bund beauftragt.

„railadventure“ organisierte einen aus 16 Wagen bestehenden Sonderzug von Warschau nach München. Die eingesetzte eigene 111 082 erhielt für diese außergewöhnliche Leistung auch ein farblich angepasstes Firmenlogo.

In Seddin starteten Dr. Sigrid Nikutta, Vorstand Güterverkehr der DBAG, und Jörg Pries, verantwortlich für Speziallogistik bei DB Schenker, am 10. März 2022 um 22:39 Uhr die „Schienenbrücke Ukraine“. Dabei nutzt die Deutsche Bahn ein Logistiknetzwerk aus Schiene und Straße, um Hilfsgüter direkt in die Ukraine zu transportieren. Neben Einzelspenden gilt das Augenmerk Firmen und Großspenden, die hier die Kapazitäten füllen können. Die



Mit dem speziellen „helpukraine“-Ticket kann auch der EC zwischen Polen und Berlin von Kriegsflüchtlingen genutzt werden. Am 1. März 2022 passiert einer der Züge den deutsch-polnischen Grenzübergang an der Oderbrücke.

Spenden werden in Deutschland per Lkw gesammelt, in Container verpackt und schließlich per Güterzug im europäischen Bahnnetzwerk der DB Cargo über die Grenze in die Ukraine gefahren. Dieses Hilfsangebot dient der Versorgung der Menschen, die in ihrem Heimatland bleiben wollen/müssen.

Mit einer spektakulären Beleuchtung fünf großer Bahnhöfe setzte DB Station und Service ein Solidaritäts-Zeichen. In blau und gelb, den Farben der Flagge der Ukraine, illuminierten die Hauptbahnhöfe in Düsseldorf, Frankfurt am Main, Köln, Dresden und Berlin auf besondere Weise den Nachthimmel.

Innerhalb von 15 Tagen evakuierte die ukrainische Eisenbahn über zwei Millionen Menschen – viele als Binnenflüchtlinge innerhalb der Ukraine in die vermeintlich sichereren westlichen Landesteile, aber ein Großteil der Menschen verließ das Land, vor allem nach Polen, Rumänien, Moldau und den Rest Europas.

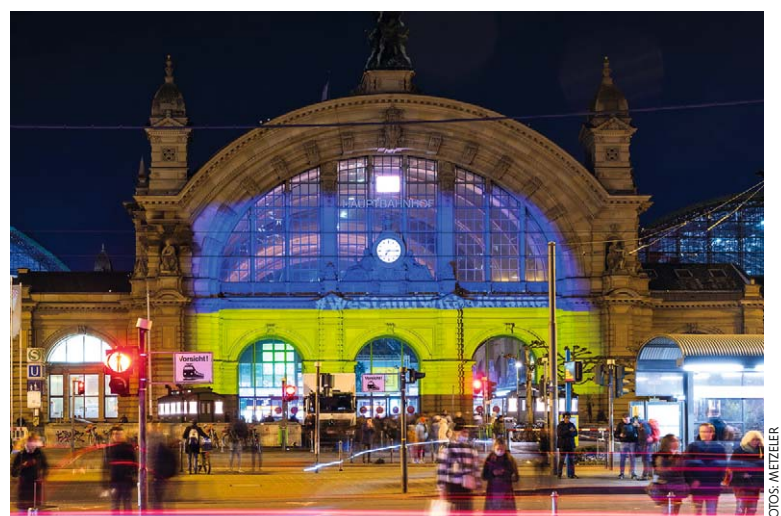
Wir schreiben das Jahr 2022 – unglaublich. „Diese Eindrücke rücken das, was wir täglich an Alltagsorgen haben, in eine ganz andere Perspektive und lassen uns zutiefst demütigt werden“, so der DBAG-CEO Richard Lutz nach seinem Besuch im Osten Polens. □ *Jürgen Metzeler*



Am Wochenende 4./5. März 2022 zeigte auch der Dresdner Hbf eine symbolische Verbindung zur Ukraine.



Improvisation wie hier in Dresden war unverzüglich gefragt, um den Ankommenden Hilfe anzubieten.



Mit dem Hashtag „WeStandWithUkraine“ wurde am 4. März auch in Frankfurt am Main an die Krisensituation erinnert.

FOTOS: METZELER

Nach 100 Tagen Resümee zu ziehen, ist nicht nur in der Politik üblich. DB Regio und der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) luden dazu in den Dresdner Hbf.

Bewährtes besser gemacht

Der erste Einsatz von DB Regio im Dieselnetz des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) war Ende 2010 vorbei. Die Stadtbahn Sachsen GmbH übernahm bis zu ihrer Insolvenz Mitte 2019 den Betrieb. Im Zuge einer Notvergabe war danach zunächst die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) verantwortlich für den Betrieb von Dresden nach Kamenz und Königsbrück, durch das Müglitztal von Heidenau nach Altenberg sowie zwischen Pirna und Sebnitz. Seit dem 12. Dezember 2021 fährt DB Regio nach gewonnener Ausschreibung nun wieder auf den vier Linien des Dieselnetzes im VVO.

Bestandteil der Ausschreibung war auch die Modernisierung der Fahrzeugflotte, die sich aus 21 Triebwagen der Baureihe VT642 Desiro zusammensetzt. Sechs mehr als vor dem Fahrplanwechsel. Frisch, freundlich, hell – der erste Eindruck im komplett in Kassel und Chemnitz redesign-

ten Desiro vermittelt ein angenehmes Gefühl. Kostenloses WLAN, Steckdosen, USB-Anschlüsse und eine dynamische Fahrgastinformation sind nun Standard. Um die

Die Desiros im VVO-Netz werden fahrgastfreundlich

Barrierefreiheit zu gewährleisten, erhalten die Desiros eine manuell anlegbare Überfahrrampe, die bei Bedarf durch den Kundenbetreuer bedient wird.

Für den VVO-Geschäftsführer Burkhard Ehlen wurde mit der Taktverdichtung nach Kamenz als neue S 8 und der Erhöhung der Platzkapazität nach Königsbrück ein attraktives Angebot geschaffen. Sein Urteil: „Die Resonanz der Bahnkunden ist überwiegend positiv.“ Bis Ende 2022 sollen alle Desiros die „umfassende Auffrischung“ durchlaufen haben, um als Brückentechnologie einen stabilen Betrieb für die näch-



Eine weiße Bauchbinde und das Logo des VVO sind äußere Merkmale des Redesigns, zu sehen in Dresden am 4. März 2022.

sten Jahre zu garantieren. Ehlen wirft aber bereits einen Blick in die Zukunft, dann soll es etwa über Kamenz hinaus bis nach Hoyerswerda gehen, ab 2031 mit Batteriezügen beziehungsweise auf neu elektrifizierten Strecken. □ Jürgen Metzeler



Das Mehrzweckabteil für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder ist gut zu erreichen. Die Toilette ist behindertengerecht gestaltet.



Eine Garderobe und 1+2-Bestuhlung prägen den 1. Klasse-Bereich. Die DB Regio-Optik im gewohnten blauen Look wirkt angenehm.

Sie begann 1898 als richtige Kleinbahn, wechselte bis 1919 dreimal den Besitzer und war zum Schluss nicht mehr als die schmalspurige Anschlussbahn eines Chemiebetriebs am Rhein. Das Besondere: Der Bahnkörper der sogenannten „Mahlbergbahn“ lag bis zur Betriebseinstellung im Jahre 1968 in Seitenlage auf der viel befahrenen Bundesstraße 42.

Das Lorenbähnchen am Mittelrhein



Mit einer Fuhre Rohphosphat aus Marokko ist Lok 105 am 7. August 1964 am Rande der B42 auf dem Weg nach Hönningen. Auf der anderen Rheinseite erhebt sich Burg Rheineck.

Gleich zu Beginn muss Eines gesagt werden: Einen Ort „Mahlberg“ gibt es nicht. Nur einen Berg, 359 Meter hoch und acht Kilometer vom Rhein entfernt gelegen. Er ist einer der vielen Basaltkegel des in seinem westlichen Teil ansonsten mit wenig Reichtümern gesegneten Westerwaldes. Und Basalt war dann auch das Material, dessen Abbau den Menschen vor Ort Brot und Arbeit gab, da es andernorts zur Befestigung von Straßen und Deichen dringend benötigt wurde. Dadurch verlieh es auch einigen Schmalspurbahnen, die diese begehrte Fracht zum Rhein beförderten, eine Daseinsberechtigung.

Der Ausgangspunkt der Kleinbahn, der Umladebahnhof Dorntal am Rande des

Westerwaldes, war keine Siedlung, sondern nur ein Gemarkungsname. Er bezeichnete die Stelle, an der eine knapp zweieinhalb Kilometer lange Seilbahn vom Mahlberg an der Einmündung des Dorntales in das Bahlsbachtal endete. Hier wurden die von der Seilbahn transportierten Basaltbrocken per Hand auf die Güterwagen der Kleinbahn umgeladen. Und dann ging es ab zum Rhein, ganze 5,3 Kilometer entfernt, aber beachtliche 120 Höhenmeter tiefer gelegen.

Initiator der Kleinbahn war die Basaltgesellschaft Mahlberg-Rheinbrohl mbH, vertreten durch den Gutsbesitzer Klein aus Arienheller, der 1895 den Basaltsteinbruch am Mahlberg gepachtet hatte. Diese Gesellschaft erhielt am 27. Juni 1898 vom Re-

gierungspräsidenten in Koblenz, damals noch „Coblenz“ geschrieben, die auf 50 Jahre begrenzte Genehmigung „zum Betrieb einer schmalspurigen Kleinbahn vom Mahlberg zum Rheinufer bei Rheinbrohl mit Abzweigung nach Hönningen für die Beförderung von Gütern mittels Dampfkraft“.

Mit den Vorbereitungen zum Bau war vermutlich schon vorher begonnen worden. Die in Köln ansässige Firma Pohlig war verantwortlich für die über 19 Stützpfeiler geführte Seilbahn vom Mahlberg bis zum Umladebahnhof Dorntal, während die Lokalbahn- und Betriebsgesellschaft Hiedemann & Co, ebenfalls aus Köln, in den folgenden zweieinhalb Monaten die Kleinbahnstrecke errichtete. Erdbewegungen

waren dabei nicht erforderlich: Einziger Kunstbau war die Unterführung der Kleinbahntrasse unter der Staatsbahnstrecke unmittelbar vor dem Umschlagplatz am Rheinbrohler Rheinufer. Die in der Konzession erwähnte „Abzweigung nach Hönningen“ blieb vorerst ein Plan.

Am 15. September 1898 brachte dann der erste Güterzug Basalt vom Mahlberg zum Rheinufer. Der Kostenvoranschlag für die Kleinbahn belief sich auf 400 000 Mark. Wie es scheint, reichte dieser Betrag allerdings nicht aus, so dass die Basaltgesellschaft in massive finanzielle Schwierigkeiten kam und die Kleinbahn zum Ende des Jahres bereits wieder verkaufen musste. Am 1. Januar 1899 wechselte sie für 450 000 Mark in das Eigentum der Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft AG in Berlin-Wilmersdorf über.

Diese war unter Mitwirkung von Bruno Hiedemann erst im Jahr zuvor von der Dresdner Bank, der Firma Ludwig Loewe und der Baugesellschaft B. Bachstein gegründet worden, hatte aber schon bei der Aufbringung ihres Gründungskapitals (ursprünglich zwölf Millionen Mark) finanzielle Probleme. Die Continentale übernahm zwar einige der von Hiedemann gebauten oder betreuten Bahnen und baute auch selbst in den nächsten Jahren einige Strecken, doch großen Erfolg auf dem Eisenbahnsektor hatte das Unternehmen mit dem klangvollen Namen letztlich nicht. Schon 16 Jahre nach seiner Gründung verschwand es wieder von der Bildfläche.

Die auf Antrag der Continentale vom Regierungspräsidenten (RP) ausgestellte Konzession zum Betrieb der Kleinbahn Rheinbrohl-Mahlberg GmbH, Berlin, ist datiert vom 27. September 1900. Als Betriebszweck nennt sie den Transport von Basalt vom Mahlberg-Bruch und von Frachtsendungen der Chemischen Fabrik Hönningen. Den schon 1898 der Basaltgesellschaft genehmigten „Abzweig nach Hönningen“ nahm die Continentale nun endlich auch in Angriff, plante ihn sogar noch weiter: Bereits am 19. März 1900 hatte sie mit der Straßenbauverwaltung der Rheinprovinz einen neuen Vertrag über die Benutzung der Provinzialstraße zwischen Hönningen und Rheinbrohl geschlossen.

Was die Hönninger Zweigstrecke angeht, so lautete der Antrag der Continentale nämlich auf eine „Verbindung der Mahlbergbahn zum Staatsbahnhof Hönningen“.



In Hönningen hat Lok 103 die von Rheinbrohl mit der Diesellok Nummer 105 herangebrachten Kipploren übernommen und befördert sie nun weiter ins Werksgelände.

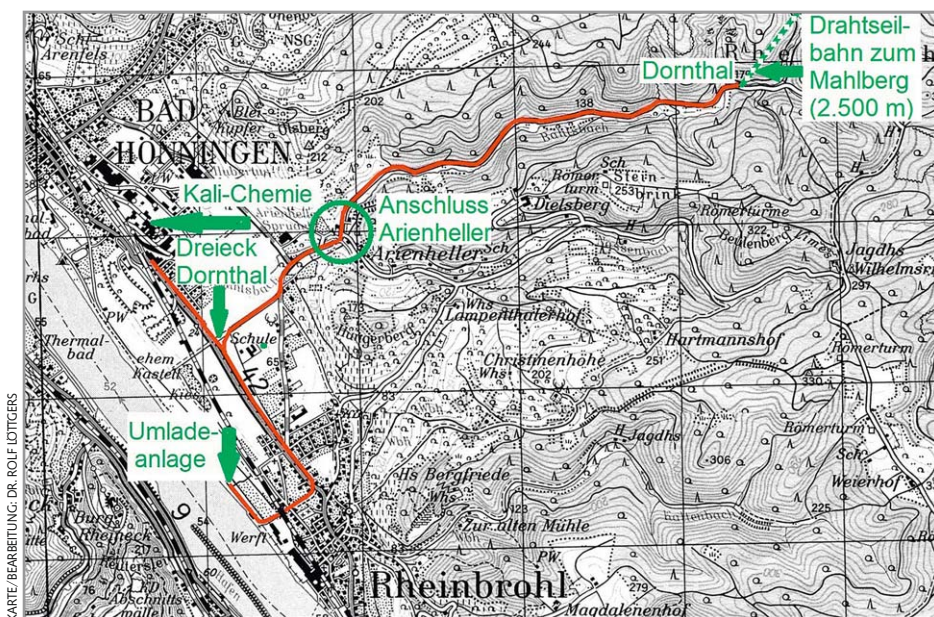
Diesem Wunsch entsprach die Konzession vom 15. August 1902, woraufhin sofort mit dem Bau der 740 Meter langen Strecke begonnen wurde. Zum Jahresende war die Strecke betriebsbereit. Einen Anschluss an den Staatsbahnhof Hönningen gab es allerdings bis zuletzt nur über das normalspurige Werksbahnnetz. Am Abzweig zum

Nach Eigentümerwechsel entstand eine Werksbahn

Mahlberg wurde eine Weichenstellerbude errichtet. Weitere Baulichkeiten besaß die als „Gleisdreieck Dornthal“ bezeichnete Betriebsstelle nicht. Ob hier tatsächlich ein Gleisdreieck existierte, wie der Name suggeriert, ist fraglich, da es nur wenig Sinn gemacht hätte. Mit Schreiben vom 28. Ja-

nuar 1904 verlängerte der RP in Koblenz die zunächst auf 50 Jahre bemessene Konzession um weitere 25 Jahre. Etwa um diese Zeit bekam auch die Arienheller-Sprudelfabrik im unteren Teil der Strecke zum Mahlberg einen Gleisanschluss.

Eine letzte größere bauliche Maßnahme gab es im Jahre 1912. In der „Deutschen Straßen- und Kleinbahnzeitung“ vom 8. Juni 1912 ist zu lesen, dass eine „Westdeutsche Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin“ (gemeint ist hier wohl die Continentale selbst) kürzlich eine Industriebahn zum Abtransport von Abfallstoffen von der Chemischen Fabrik, vormals R. Seidel, zu einem Lagerplatz am Rhein fertiggestellt habe. Wie bereits erwähnt, endete die Geschichte der Continentale im Jahre 1914, als sie mit der zum AGV-Kon-



Die Strecken der Kleinbahn Rheinbrohl-Mahlberg mit den wichtigsten Betriebspunkten. Die Trasse der Schmalspurbahn verlief stets parallel zu den örtlichen Straßen und Wegen.



Fünf oder sechs solcher Phosphatzüge gab es im Jahre 1966 jeden Werktag zwischen Rheinbrohl und Hönningen. Die Diesellok 105 hat am 7. August 1964 den Ortsrand von Rheinbrohl verlassen und ist nun auf der Bundesstraße 42 nach Hönningen unterwegs.

zern (Aktiengesellschaft für Verkehr) gehörenden Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und Betrieb in Frankfurt/Main – kurz BBAG – fusionierte, oder treffender ausgedrückt, von der BBAG geschluckt wurde. Die Bahnen der ehemaligen Continentale wurden daraufhin bis auf eine, die Kleinbahn Kaldenkirchen-Brüggen, der BBAG angegliedert. Am 19. August 1915 erteilte der RP in Koblenz der nunmehr in Frankfurt am Main ansässigen Kleinbahngesellschaft die Betriebserlaubnis.

Am 5. Oktober 1915 wurde im Handelsregister in Linz/Rhein die Kleinbahn Rheinbrohl-Mahlberg G.m.b.H., Hönningen a. Rh. eingetragen. Gegenstand des mit einem Stammkapital von 20 000 Mark ausgestatteten Unternehmens war „der Erwerb der nebenbahnähnlichen 75 cm-spurigen Kleinbahn Rheinbrohl (Hönningen-)Mahlberg und der Betrieb dieser, ebenso auch anderer, besonders anschließender Bahnlinien“. Dies deutet darauf hin, dass die BBAG die Kleinbahn auf Dauer nicht behalten wollte. In den Fachpublikationen zur Geschichte des AGV-Konzerns wird sie gar nicht weiter erwähnt.

Tatsächlich kam der Verkauf der Kleinbahn nach Hönningen aber erst 1919, also vier Jahre später zustande, wobei die zum Betrieb notwendige neue Konzession sogar erst auf den 14. April 1920 datiert ist. Mit dem dritten Eigentümerwechsel war quasi der Endzustand erreicht. Die Chemischen Werke Hönningen wurden zwar

1928 Teil der Kali-Chemie AG in Berlin (an der seit 1958/59 die Deutsche Solvay die Aktienmehrheit besaß), aber an den Lokomotiven der Kleinbahn stand bis zur Betriebseinstellung unverändert: „Kleinbahn Rheinbrohl-Mahlberg G.m.b.H., Hönningen a. Rh.“.

Streckenführung entlang der Wege und Straßen

Mitte der 1920er-Jahre erlebte der Basaltabbau am Mahlberg eine letzte kurze Blüte, ehe die Folgen der Weltwirtschaftskrise auch hier spürbar wurden. Im August 1932 wurde die 3,57 Kilometer lange Zweiglinie zum Mahlberg „vorübergehend“, 1936 endgültig stillgelegt und bald

darauf abgebrochen. Der Anschluss Arienheller existierte seit Anfang der 1930er-Jahre nicht mehr. Es blieben nur die 2,43 Kilometer Kleinbahnstrecke zwischen der Ausfahrt aus dem Umschlagplatz Rheinbrohl bis zur Einfahrt in den Werksbahnhof Hönningen, davon 0,70 Kilometer auf eigenem Bahnkörper (vom Rheinufer bis jenseits der Bahnunterführung in Rheinbrohl und vom Abzweig der Werkseinfahrt von der B42 in Hönningen bis auf den Fabrikhof) und 1,73 Kilometer auf öffentlichen Straßen – entlang der B42 (plus einige hundert Meter Ortsstraßen in Rheinbrohl).

Die Gleisanlagen des firmeneigenen Umschlagplatzes in Rheinbrohl wurden nach dem Ende der Basalttransporte 150 Meter weiter stromaufwärts verlegt. Damit

Anschließend begibt sie sich von Hönningen aus mit einem Leerzug zurück zum Rheinufer.





Am Umladeplatz in Rheinbrohl: Der hinter der Lok 105 sichtbare Kran im Hafen hat einen aus sechs Kipploren bestehenden Zug mit Rohphosphat beladen.

verschwanden der zweigleisige Lokschuppen, gleichzeitig aber auch die originelle, wiewohl sehr zweckmäßige Basalt-Umladeanlage: Parallel zum damals 260 Meter langen Ladegleis lag stromseitig ein Nebengleis, das über drei kleine Drehscheiben führte. Über diese Drehscheiben konnten die beladenen Güterwagen einzeln auf insgesamt acht kurzen Stumpfgleisen bis unmittelbar an die Wasserlinie geschoben werden.

1950 verlängerte die Kleinbahn den Vertrag mit der Straßenbauverwaltung über die Mitbenutzung der B42 um 20 Jahre – Kosten 964 DM pro Jahr. Dafür hatte die Kleinbahn auch weiterhin das Recht, ihre Züge vom Ortsausgang Hönningen bis zum Ortseingang Rheinbrohl am linken Straßenrand im Gegenverkehr laufen zu lassen und den in Richtung Rheinbrohl fahrenden Kraftfahrzeugen ein Überholen zeitweise unmöglich zu machen. Am Ortseingang von Rheinbrohl durfte sogar jeglicher Straßenverkehr für einen Moment zum Halten gebracht werden, denn hier kreuzte die Kleinbahnstrecke auf ihrem Weg zum Rheinufer die Straße.

Wenn man sich diese betriebliche Situation vorstellt, dann wird verständlich, warum der Eigentümer in Hönningen so viel Wert darauf legte, eine nebenbahnähnliche Kleinbahn, also eine Bahn des öffentlichen Verkehrs, zu besitzen. Denn obwohl spätestens seit Anfang der 1930er-Jahre die Kali-Chemie alleiniger Frachtkunde der Bahn war, konnte man dieser aufgrund ihres rechtlichen Status nicht so einfach die Erlaubnis zur Nutzung der Reichs- und späteren Bundesstraße entziehen! Erst am 5. Oktober 1961 trug man der Realität zumindest in Teilen Rechnung, indem die

Kleinbahn in ihrer rechtlichen Stellung herabgestuft und den Bestimmungen über Anschlussbahnen unterstellt wurde. An der Straßenkreuzung am Ortseingang von Rheinbrohl musste eine Ampelanlage installiert werden, die Betriebsgeschwindigkeit wurde auf maximal 8 km/h und die Zahl der Achsen auf höchstens 20 begrenzt. So blieb es bis zur Betriebseinstellung am 31. Oktober 1968.

Zwei Lokomotiven waren vollkommen ausreichend

Die Kleinbahn hatte lange Zeit hindurch nur zwei Lokomotiven im Bestand. Über die 70 Jahre Betriebszeit gesehen waren es gerade einmal fünf verschiedene Dampfloks und eine Diesellok, nämlich:

Bn2t Nr.1 (101), Krauss 1430/1883, + 1915
 Bn2t Nr.2 (102), O&K 446/1896, + 1961
 Bn2t Nr.3, O&K 494/1900, bis 1902
 Cn2t Nr.103, O&K 7393/1917, + 1967
 Cn2t Nr.104, O&K 6122/1913, + 1967
 B-dh Nr.105, Deutz 18481/1938, + 1968.

Im Vergleich dazu war der Güterwagenpark beachtlich. Eine komplette typenmäßige Zuordnung ist allerdings nicht möglich. Die Zahl der Güterwagen stieg von 1900 bis 1920 von 72 auf 100 Einheiten, das gesamte Ladegewicht von zunächst 270 auf zuletzt 380 Tonnen. Die 1930er-Jahre hindurch waren es unverändert 44 Güterwagen (220 Tonnen), denn Anfang dieses Jahrzehnts wurde nahezu der gesamte Wagenpark grundlegend erneuert. 1949 gab es 48 Güterwagen, und 1950 beschaffte die Kali-Chemie 20 neue Kipploren (Nr. 200ff). Durch weitere Zukäufe vergrößerte sich der Bestand bis 1956 auf 77 und 1960 sogar auf 80 Wagen. Für den Basalttransport kamen sowohl kleine Niederbordwagen als auch Kastenkipper zum Einsatz, während die Chemischen Werke überwiegend Kipploren und offene Hochbordwagen benutzten.

Es ist schon beachtlich, welche Frachtmengen in den 70 Jahren ihres Bestehens von dieser kleinen Bahn befördert wurden: Immer wieder wurde die Marke von 100 000 Tonnen pro Jahr geknackt – und dies die meiste Zeit über mit nur einer einzigen Lok im Streckeneinsatz! Etwas generalisierend kann gesagt werden, dass der

Lok 105 steht mit ihrem Zug an der Ausfahrt in Rheinbrohl. Auf den beiden Stumpfgleisen links vom Zug warten unter dem Schuppendach zwei Reihen im Werk Hönningen beladener Kastenkipper darauf, verladen zu werden.



Basalttransport vom Mahlberg zum Rhein in den meisten Jahren zwischen 40 000 und 60 000 Tonnen ausmachte, auf die gut 30 Betriebsjahre hochgerechnet also um die 1,5 Millionen Tonnen. Für das zweite volle Betriebsjahr 1900 etwa verzeichnet die Statistik 60 504 Tonnen und 11 648 Zugkilometer, werktäglich also im Schnitt um die 200 Tonnen Basalt, die mit drei Zugpaaren zu den Schiffen auf dem Rhein gebracht wurden. In den ersten Jahren, in denen bereits die Chemischen Werke in Hönningen bedient wurden, lagen diese noch deutlich unter dem Frachtaufkommen des Mahlbergs. 1904 waren es lediglich 22 186 von insgesamt 70 255 Tonnen.

70 Jahre Bestand dank hohem Frachtaufkommen

Erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg lagen die beiden wichtigsten Frachtkunden nahezu gleichauf, wobei sich der Basaltanteil bei rund 50 000 Tonnen pro Jahr eingependelt hatte, während die Gesamttonnage bis 1912 auf 110 601 Tonnen stieg.

Diese Jahre kurz vor dem Ersten Weltkrieg waren allemal die „kleinbahntypischsten“ Jahre, mit einem allgemein gültigen Frachttarif, der auch die Stückgutbeförderung einschloss, und mit zwei Großkunden und einem oder sogar zwei kleineren Kunden, die über eigene Anschlussgleise verfügten. Die Zahl der werktäglichen Zugfahrten blieb mit

Bis zuletzt lief die einzige Diesellok der „Lorenbahn“ mit der Aufschrift „Kleinbahn ...“.

Dampflok 103 verlässt das Dreischienengleis im Werk Hönningen in Richtung der Fabrikhalle. Im Hintergrund rechts erkennt man das elektrifizierte, normalspurige Anschlussgleis zum Bundesbahnhof Hönningen.

durchweg vier (1909) bis fünf (1912) Zugpaaren relativ konstant. Zugelassen waren damals Zuglängen von bis zu zehn Wagen und eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Bemerkenswert ist der geringe Personalbestand: Acht Beamte und ständige Arbeiter im Jahre 1909 und elf – davon sechs Beamte – im Jahre 1912.

Mit dem Ende der Basalttransporte vom Mahlberg war die Schmalspurbahn nur noch eine Bahn im Dienst der Kali-Chemie in Hönningen; einerseits für den internen Gütertransport auf dem Werksgelände in Hönningen, andererseits für den Transport der Rohstoffe und Halbfabrikate zwischen Werk und Umschlagplatz am Rhein. Ihre Blütezeit erlebte die „Kali-Bahn“ zwischen 1934 und 1939, als jedes Jahr um die 110 000 Tonnen befördert wurden, 1934 sogar exakt 130 219 Tonnen. Kostendeckend allerdings war der Betrieb trotzdem nicht. Betriebseinnahmen von rund 77 000 RM standen so 1934 Betriebsausgaben in Höhe von 83 000 RM gegenüber, davon 47 Prozent Personalkosten für gerade mal drei Angestellte und drei Arbeiter.



Nach dem Zweiten Weltkrieg stieg das Frachtaufkommen von 26 418 Tonnen im Jahre 1949 bis auf 62 673 Tonnen im Jahre 1956. Dieser Wert hielt sich bis in die erste Hälfte der 1960er-Jahre. Die Gütertransporte zwischen Werk und Umschlagplatz waren zu zwei Dritteln Rohphosphat vornehmlich aus Afrika und zu einem Drittel Halbfabrikate, die in Rheinbrohl auf das Schiff verladen wurden. Da das Phosphat in Kipploren, die Halbfabrikate hingegen mit O-Wagen befördert werden mussten, gab es jeden Werktag auch viele Leerfahrten entlang der Bundesstraße 42.

Heute finden sich vor Ort kaum noch Spuren des einstigen Bahnbetriebes. Am Rheinufer in Rheinbrohl sind noch die Betonfundamente der acht Ladegleise auszumachen, ebenso die Unterführung unter der rechten Rheinstrecke. Im Bahlsbachtal haben sich Teile der Bahntrasse in Form des ausgebauten Karrenweges erhalten. Das Chemiewerk in Bad Hönningen existiert als Kandelium Barium Strontium GmbH & Co. KG noch immer, der Umschlag vom Schiff findet jedoch längst per Lkw statt. Insbesondere für an nicht alltäglichen Vorbildern interessierte Modellbahner kann das Lorenbähnchen aber auch 54 Jahre nach dessen Stilllegung noch als nachbildenswertes Vorbild dienen. □

Dr. Rolf Löttgers

Die große Feldbahnlok vom Typ A3M 220 (F) mit der Nummer 105 wurde am 24. Januar 1938 von Deutz an die Kali-Chemie, Werk Hönningen, geliefert. Ihr Dreizylinder-Dieselmotor leistete bei 950 U/min immerhin 75 PS.



Nr. 46 Deutschland 12,90 € | Österreich 14,20 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 € | ISBN 978-3-96453-548-1

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Perfekte Wiese schnell und günstig
So setzt man Fertigprodukte clever ein

Sturm auf die Anlage
Videoprojektionen und Licht erzeugen einzigartige Stimmung

Geheimnis der Urmodelle
Wie ein Urmacher: Welche extreme Präzision für den Musterbau nötig ist

Kleine Kniffe, große Wirkung
Beleben Sie Straßenszenen durch geöffnete Türen und Klappen!

Polystyrol, Resin oder Lasercut

Gebäudebausätze

Ihre Stärken und Schwächen



Jetzt NEU am Kiosk!



Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

Polystyrol, Resin oder Lasercut

In dieser Ausgabe dreht es sich im Schwerpunktthema um den Gebäudebau. Unterschiedliche Materialien und Fertigungsverfahren beschern dem Anlagenbauer interessante Bauwerke. Ob Bausätze aus Polystyrol, Holz und Karton sowie aus Resin, die verschiedenen Materialien haben neben ihren Vorzügen oft auch kleine Schwächen oder erfordern manchmal vom Bastler viel Erfahrung. Doch die Mehrheit der Bausätze sind auch Anfängertauglich, wie die näheren Betrachtungen in dieser Ausgabe zeigen.

Best.-Nr. 53548 • € 12,90

Weitere Titel aus der Reihe ModellbahnSchule:

Nr. 37 Deutschland 12,90 € | Österreich 13,90 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Eigene Zucht
Auslaufscheitelpunkte
mit elektrischer Motor
Variable Häuser
Statische Strukturen
auch im Modell einsetzbar

Mensch und Bahn
Menschliche Anlagen
für Mensch und Bahn

Bahn auf Rollen
Drehgestelle-Bausatz
perfekt zusammenbauen

Lokversorgung

Vorbildgerechte Behandlungsanlagen



Best.-Nr. 68241 | € 12,-

Nr. 42 Deutschland 12,90 € | Österreich 13,90 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Rund um „Mein Glas“
Ein vorrangiges Element
des Epochen-Lösungs-Konzepts

Kuppung ohne Haken
Die Magnetschaltung von H&L
mit und ohne Grundplatte

Produktionsort Ziegel
Wiederherstellung des Aussehens
und Anfertigung von Ziegeln

Einzelne Bauelemente
in der Modellbahntechnik
entwerfen die Bauelemente

Anlagenshow

Möglichkeiten der Präsentation



Best.-Nr. 68246 | € 12,-

Nr. 41 Deutschland 12,90 € | Österreich 13,90 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Neues zur Begrünung
Die Erneuerung der Landschaft
für einen neuen Lebensstil

Hafenumschiffung
Bauwerke von H&L
auf Basis des H&L-Modells

Einbauelemente
Hafen-Modell
H&L-Modell

Bahn auf der Straße
Der Gassenwagen H&L
als H&L-Modell mit Leuchtbild

Rund ums Gleis

Gestaltung von Schienenweg und Umfeld



Best.-Nr. 68245 | € 12,-

Nr. 45 Deutschland 12,90 € | Österreich 13,90 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Neues zur Begrünung
Die Erneuerung der Landschaft
für einen neuen Lebensstil

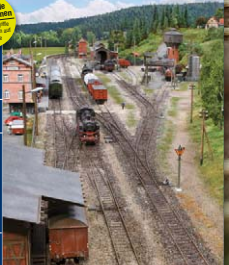
Hafenumschiffung
Bauwerke von H&L
auf Basis des H&L-Modells

Einbauelemente
Hafen-Modell
H&L-Modell

Bahn auf der Straße
Der Gassenwagen H&L
als H&L-Modell mit Leuchtbild

Stimmige Landschaft

dank vorbildgerechter Vegetation



Best.-Nr. 53371 | € 12,-

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt unter

modelleisenbahner.de/schule





FOTO: EISENBÄHNSTIFTUNG

Schmalspuridylle mit 99 672 (Baujahr 1923) im Bahnhof Beilstein auf der Bottwartalbahn. Das Foto entstand am 3. Juni 1959.

1968 endete der Schmalspurbetrieb der Bottwartalbahn.
Seit den 1990er-Jahren gibt es Reaktivierungspläne.
Sie wären eine Aufwertung für die Region.

Regionale Erschließung



Im Januar 2014 begann das Duo Hans-Joachim Knupfer und Wolfram Berner durch Vorträge, Veröffentlichungen, Bahntrassenwanderungen und Exkursionen das Wissen um die einstige erste 750-Millimeter-Schmalspurbahn der

Während in Heilbronn nur der Südbahnhof erreicht wurde, gab es in Marbach direkten Anschluss an überregionale Züge.

Württembergischen Staatsbahnen von Marbach am Neckar über Beilstein nach Heilbronn im Bewusstsein der Bevölkerung des Bottwartals und des Umlandes zu vertiefen. Gleichzeitig sollte damit das mögliche Potential für eine Wiedereinführung des öffentlichen Schienennahverkehrs in Form einer Regionalstadtbahn gefördert werden. Im Einklang mit dem Beilsteiner Stadtrat Oliver Kämpf wurde unter dem Titel „Bottwartalbahn sucht Freunde“ in Beilstein eine Bürgeraktion im Jahr 2016 formal gegründet. Zu der Interessengemeinschaft fanden sich Talbürger und weitere Interessierte aus den Kreisen Ludwigsburg, Heilbronn und Umgebung ein. Die Bürgeraktion ist keine Bürgerinitiative und kein Verein. Ziel ist es, Wissen zum Thema Bahnverbindung Marbach – Beilstein – Heilbronn zu vermitteln, begleitende Impulse zu geben und den bahnbezogenen Tourismus zu fördern. Die Themenfelder sind der Schienennahverkehr, die örtliche Einrichtung von Erinnerungsstelen und Kleindenkmälern in Sachen Bottwartalbahn, die Freizeitbeschäftigung mit der Modellbahn und der Erhalt von Relikten der Bottwartalbahn in der Region und außerhalb davon.

So fand gemeinsam mit der Lokalpresse im Herbst 2016 eine Exkursion zur Öchsle-Museumsbahn nach Ochsenhausen statt, wo die einstige Steinheimer Denkmallok bestaunt werden konnte. Durch Spendenaufrufe und weitere Veröffentlichungen werden Aktionen bei der Öchsle-Museumsbahn und der Jagstalbahn unterstützt, um die dort vorhandenen musealen Fahrzeuge und Infrastruktur, die auch an die Bottwartalbahn erinnern, zu erhalten. Parallel gilt es, Politik und Bürger über eine mögliche Zukunft einer Bahn im Bottwartal zu



FOTO: HERBERT STEINWÄLER



FOTO: SEBASTIAN KOCH



Im Modell lebt die alte Bottwartalbahn weiter. Auf eine moderne Bottwartalbahn müssen die Anlieger noch warten.



FOTOS (2): EISENBAHNSTIFTUNG

99651 mit einem Personenzug bei Steinheim: Trotz des hohen Verkehrsaufkommens führten die zögerliche Modernisierung der Strecke und der stetig wachsende motorisierte Individualverkehr sowie die parallel geführte Bahnbus-Linie zur frühzeitigen Einstellung des Personenverkehrs am 26. September 1966.

informieren. Als Marketingbezeichnung wurde der französische Fachausdruck für Zweisystemstadtbahnen, Tram-Train, übernommen, um den Stellenwert der Neuigkeit für Bottwartal und Schozachbecken zu symbolisieren. Weil zahlreiche Teilnehmer der Vorträge auch schriftliche Informationen verlangten, legte die Bürgeraktion im Frühjahr 2018 ihre Vorabstudie „TramTrain Bottwartal“ vor.

Eine Lösung fürs Bottwartal wäre eine TramTrain

Mit dem Abbau der Gleise ab März 1969 verschwanden zwischen Steinheim und Talheim nach und nach viele große und kleine Objekte, die an die einstige Schmalspurbahn erinnerten. Die in Gemeindeeigentum übergegangenen Empfangsgebäude fielen in Kleinbottwar, Großbottwar, Beilstein und Talheim wegen fehlender Nachnutzung und um Baugelände freizumachen alsbald der Spitzhacke zum Opfer. So wurden das Betriebsareal mit Lokschuppen in Beilstein und der Schmalspurteil in Heilbronn Süd schnell in Wohn- oder Industrieflächen umgewandelt. Auch Brücken, teils sogar aus der Eröffnungszeit der Bahn, wie jene über die Bottwar bei Kleinbottwar, wurden als lästige Unter-

99704 ist am 15. April 1964 bei Großbottwar unterwegs.

haltslast verschrottet, die letzte erst 2015 im unteren Schozachtal, nachdem Bahnfreunde auf die Schutzwürdigkeit hingewiesen hatten.

Neben wesentlichen Relikten wie der großen Murrbrücke südlich Murr, der zum Fuß- und Radweg umgewandelten Trasse von Steinheim bis Kleinbottwar oder den öffentlich und privat genutzten Stationsge-

bäuden in Steinheim, Oberstenfeld, Auenstein, Ilsfeld, Schozach und Heilbronn-Sontheim war es ein Anliegen der Bürgeraktion Bottwartalbahn, an markanten Stellen der Schmalspurbahn neue Kleindenkmale mit Hinweisschildern zu schaffen.

Schon 1994, im Zuge der Wanderausstellung zur hundertjährigen Wiederkehr der Bahneröffnung von Marbach nach



FOTOS (4): WOLFRAM BERNER

Ein Stück Schiene mit einem historischen Andreaskreuz erinnert am Orts- eingang von Beilstein an die alte Schmalspurbahn.



FOTO: EISENBahnSTIFTUNG

Diese Perspektive mit der Burg Lichtenberg bei Oberstenfeld ist überregional bekannt. Nicht nur Carl Bellingrodt fertigte dort Fotos an.



Herbert Stemmler dokumentierte den Schmalspurbetrieb in Beilstein wenige Jahre vor der Einstellung des Verkehrs.

Beilstein, konnte ein Leonberger Eisenbahnfreund die Beilsteiner Verwaltung davon überzeugen, einen Rolschemel der Öchsle-Museumsschmalspurbahn für ein kleines Bahndenkmal zu übernehmen. Seitdem erinnert der DB-Rolschemel 423

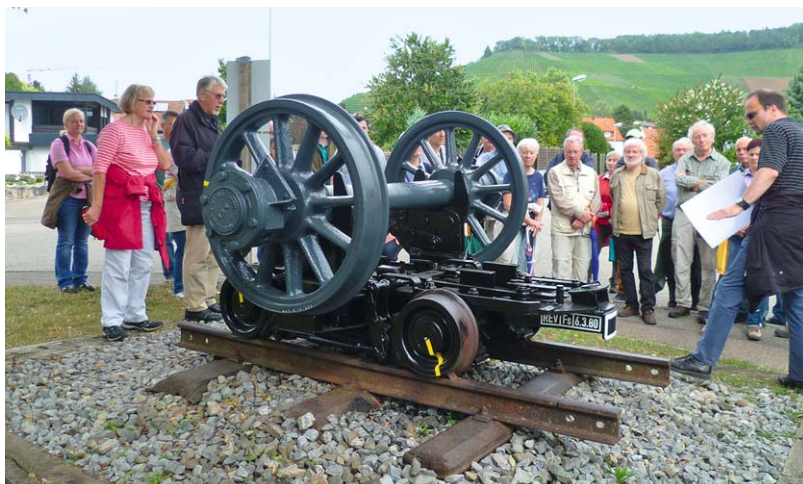
von 1958, versehen mit einer Güterwagenachse von der „Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen“ (GES) Stuttgart, vor dem ehemaligen Feuerwehrgerätehaus auf dem einstigen Bahngelände an der Straßenecke ‚Alte Bahn‘ und ‚Bahnhofstraße‘ an den Güterverkehr auf der Bottwartalbahn.

Anlässlich der Neugestaltung des S-Bahnsteigs an Gleis 2 des Marbacher Bahnhofs

2014 war eine kleine Grünfläche übrig, was die Initiatoren der Bürgeraktion dazu brachte, dort, am einstigen Umsteigepunkt, ein Bahnkleindenkmal zu erstellen. Eine ausrangierte Güterwagenachse der Öchslebahn und kurzes Gleisstück würd-

tembergischer Bauart von dort, somit genau gleicher Art wie einst im Bottwartal, wurden informativ beschildert und im Mai 2015 mit einem kleinen Festakt der Öffentlichkeit übergeben. Eine geführte heimatkundliche Bahnwanderung zum Tag des offenen Denkmals im Herbst 2015 auf Markung Beilstein ergab die Idee zu dauerhaften Hinweistafeln. Gemeinsam mit dem Beilsteiner Unternehmer und stellvertretenden Bürgermeister Oliver Kämpf wurden 2016 Spenden gesammelt, Schilder erstellt und um das einstige Bahngelände auf originalen Bundesbahn-Schilderpfosten montiert. An sechs verschiedenen Stationen kann nun in Beilstein der Bahnrundgang erkundet werden.

Seit Juli 2016 erinnert das letzte Gleisstück der Bottwartalbahn mit Walzzeichen von 1894, das unter der Steinheimer Denkmallage lag, nun auf Oberstenfelder Gemarkung auf dem originalen Bahndamm mit einem Neigungsanzeiger und Warntafeln



Das Rollbock-Denkmal in Beilstein erinnert an den Transport von normalspurigen Güterwagen über die Schmalspurtrasse.



In den letzten Jahren entstanden zahlreiche Kleindenkmäler entlang der ehemaligen Strecke, die an die Bottwartalbahn erinnern.



99 651 und V51 903 treffen sich am 16. Dezember 1967 auf der 750-mm-Bottwartalbahn Marbach – Heilbronn Süd.

an die dortige Streckenausstattung bei Kilometer 13,3. Die bahnamtliche Beschilderung der alten Bahnbrücken, soweit die Tragwerke original vorhanden und öffentlich begehbar sind, wurde 2018 und 2019 wiederhergestellt. In den letzten beiden Jahren erfolgten die Beschilderung an der letzten originalen Bottwarbrücke in Großbottwar sowie neue Bahnkleinobjekte un-

Kleindenkmale machen aufmerksam

weit des ehemaligen Stationsgebäudes in Hof und Lembach. Weitere Kleinobjekte, die meist durch Spenden von Bürgern aus der jeweiligen Gemeinde oder von der Verwaltung selbst finanziert und gepflegt werden, könnten wie Perlen auf der Kette in den kommenden Jahren zwischen Marbach und Heilbronn initiiert werden, jeweils mit wechselnden Themen, zu denen es an Ideen nicht mangelt. Aktuell werden Infotafeln für Murr, Steinheim, und Heilbronn-Sontheim vorbereitet. Gemeinsam mit den regionalen Tourismusgemeinschaften ist, wenn genügend Bahnkleinob-

jekte eingerichtet sind, eine überregionale Bewerbung für Tagestouristen und Radfahrer geplant.

Seit Sommer 2021 wurde auch der Modellbahnsektor der Bürgeraktion Bottwartalbahn unter Federführung des Heilbronner Modellbahnexperten Helmuth Etzler um eine Modulanlage erweitert. Die Premiere der neu geschaffenen Anlagensegmente nach Vorbild der Bottwartalbahn feierte man auf der „Schmalspur-Expo“ der Arbeitsgemeinschaft Schmalspur (ArGe-S) am 2. und 3. Oktober 2021 in der Aurahalle in Amstetten (Württ) in Hör- und Sichtweite des Ausgangspunktes der meterspurigen Museumsbahn, dem Alb-Bähnle. Bisher sind in der Modellschmalspurweite H0e die Bahnhöfe Steinheim (Murr), Oberstenfeld und Auenstein sowie einige Streckenmodule befahrbar. Zukünftig sollen weitere Bahnhofs- und Streckenabschnitte dazukommen. Einige befinden sich bereits im Bau.

Auch über den aktuellen Stand hierüber informiert schon jetzt die Internetseite der Bürgeraktion Bottwartalbahn unter www.bottwartalbahn.de ☐ **Wolfram Berner**



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

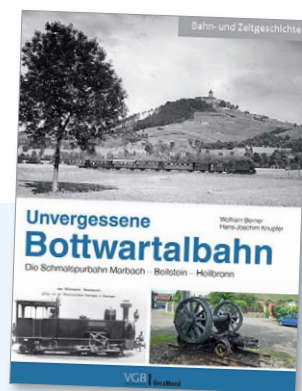
Übergabe des Bremszettels an das Personal der 99 651 am 16. Dezember 1967 im Bahnhof Auenstein auf der Bottwartalbahn.



Historische Überbleibsel wurden beschriftet, damit sie einfach zugeordnet werden können.



99 701 fährt am 24. Mai 1959 mit P 1674 aus Marbach in Heilbronn Süd ein.



Soeben in der Reihe „Bahn- und Zeitgeschichte“ erschienen: 255 Seiten, Format 22,8 × 29,4 cm, Hardcover-Einband, mehr als 300 historische Farb- und Schwarzweißbilder
ISBN: 978-3-8396-45329-5
Best.-Nr.: 532954; Preis: 45,00 €
Bestellungen unter: www.verlagshaus24.de

Liebenswerte Schmalspur

Wolfram Berner, Hans-Joachim Knapfer:
Unvergessene Bottwartalbahn. VGB GeraMond,
München 2022. ISBN: 978-3-96453-295-4,
gebunden, 256 Seiten, 320 Abb.; Preis: 45 Euro.

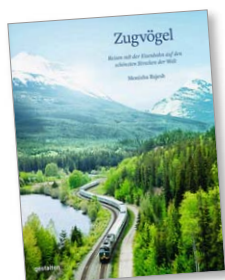


► Sollte es Eisenbahnfreunde geben, denen der Name Bottwartalbahn nichts sagt – nach der Lektüre dieses Buches werden sie eingestehen, eine große Wissenslücke besessen zu haben. Mit fast grenzenloser Liebe zum Detail lassen die Autoren die Verbindung zwischen Marbach und Heilbronn auferstehen, an deren Trasse heute nur noch ein Radweg erinnert. Mit großer Akribie werden die wechselvolle Geschichte einschließlich der Normal-

spur- und Dreischienen-Abschnitte, alle Bahnhöfe und Anschlussgleise und sämtliche Fahrzeuge stets unterhaltsam porträtiert. Viele Originaldokumente und tabellarische Aufstellungen ergänzen die Texte und Bilder. Letztere geben tatsächlich einen vollständigen Überblick über alles, was zu dieser einmaligen Bahn gehörte, einschließlich der Gleisanlagen, Kunstbauwerke und Gebäude. Ein Fundgrube sind die vollständig dokumentierten Gleispläne. Auch ein Blick auf die Bestrebungen zum Wiederaufbau der Bahn als Stadtbahn fehlt nicht. Ein wenig schade sind das etwas unruhig wirkende Layout und die teilweise schlechtere Bildqualität, gerade bei den großformatigen Abbildungen. Dies trübt aber den deutlich überwiegenden Lesegenuss kaum. *abp*
Fazit: *Erfreulich vollständige Geschichte einer einmaligen Bahn.*

Eisenbahnreisen kommt in Mode

Monisha Rajesh: „Zugvögel“: *Reisen mit der Eisenbahn auf den schönsten Strecken der Welt - Die Gestalten Verlag,* Berlin 2021. ISBN: 978-3967040340, gebunden, 288 Seiten, zahlreiche Farbbildungen; Preis: 39,90 Euro.



► Opulente Bildbände von den schönsten Schienen-Reisezielen kommen anscheinend wieder in Mode. Eines der jüngsten Werke stammt von Monisha Rajesh, die aber nur für einen Teil der Texte verantwortlich ist und vor allem als Herausgeberin fungiert. Abgedeckt werden alle fünf Kontinente und die Tour-Vorschläge reichen von liebenswert alltäglich bis exotisch luxuriös. Die meisten Empfehlungen sind dem eingefleischten Eisenbahn-Globetrotter bekannt. Das Werk dient auch vielmehr zum Zurücklehnen im Lesesessel an einem verregneten Sonntagnachmittag. Die teils großartigen Aufnahmen laden ein zum Träumen von verpassten Reisen, die in den vergangenen zwei Jahren allesamt ausfallen mussten und nicht dazu, selbige vorzubereiten. *al*

Fazit: *Gut gestalteter Bildband.*

Bei den Blankenburger Spezialisten

Dirk Endisch (Hrsg.): Bahntechnik aus dem Harz – das FEW Blankenburg. Edition Bahn-Bilder, Band 12. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2021. ISBN: 978-3-947691-12-8, Hardcover, 96 Seiten, 106 Fotos (16 farbig); Preis: 20 Euro.



► Aus der Betriebswerkstätte der ehemaligen Blankenburg-Halberstädter Eisenbahn heraus entstand 1957 das Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) Blankenburg (Harz). Es wurde bald zu einem der wichtigsten Zulieferbetriebe der DR für Gleisbaumaschinen und viele weitere Gerätschaften für besondere Zwecke wie etwa den legendären „Schienentrabis“. Das Werk existiert noch heute, hat seine einstige Bedeutung aber längst verloren. Dirk Endischs neues Buch aus der Edition Bahn-Bilder gestattet erstmals einen kompakten Überblick über die Geschichte des FEW Blankenburg (Harz) sowie seine Konstruktionen und Erzeugnisse in zahlreichen gut wiedergegebenen Fotos. Der Bilderbogen spannt sich bis in die 1990er-Jahre. Lobenswert: Auch die technischen Erläuterungen zu den Gerätschaften kommen nicht zu kurz. *ba*
Fazit: *Besonders für Bahntechnik-Freaks ein Leckerbissen.*

Die Semmering-Bezwingerin

Günter Kettler/Johann Blieberger/Josef Pospichal:
ÖBB-Reihe 95 - bahnmedien.at, Wien 2021.
ISBN 978-3-903177-39-0, gebunden, 144 Seiten,
135 Farb- und SW-Abbildungen; Preis: 37,40 Euro.



► Nach dem Ende der Donaumonarchie wurde der Aktionsradius der Lokomotiven im Bestand der neu gegründeten Bundesbahnen Österreichs (BBÖ) sehr stark beschränkt. Dies machte die Beschaffung von großen Tenderlokomotiven für die Hauptstrecken interessant. Um die Kosten niedrig zu halten, wurde auf bewährte Bauelemente der BBÖ-Reihe 80⁹ (ÖBB-Reihe 57²⁻³) zurückgegriffen. Daraus entstand ab 1922 die neue 1'E1'-Reihe 82 der BBÖ. Sofort kamen die leistungsfähigen Tenderloks auf den anspruchs-

vollen österreichischen Rampenstrecken wie der Semmeringbahn zum Einsatz, aber auch im schweren Güterzugdienst um Wien. Nach der Elektrifizierung des Semmerings in den 1950er-Jahren wurden die Fahrzeuge der nunmehrigen ÖBB-Reihe 95 auf die Heizhäuser Bruck a. d. Leitha, Wien Franz-Josefs-Bahnhof und Sigmundsherberg verteilt, wo sie noch bis Ende der 1960er-Jahre Dienst taten. Der neue Bildband des bekannten Autoren-Trios Kettler/Blieberger/Pospichal zeigt Fotos aller 22 Lokomotiven der ÖBB-Reihe 95 in ihren Einsatzgebieten ab etwa 1950 bis zur endgültigen Abstellung 1972. Die überwiegend schwarzweißen Aufnahmen stammen von Franz Kraus, Alfred Luft, Harald Navé und Elfried Schmidt. Leider wurden nicht wenige der sehenswerten Fotos zu kontrastarm abgedruckt. *ba*
Fazit: *Ganz gut gelungenes Porträt einer seltenen ÖBB-Reihe.*

2-tlg. Set: Elektrotriebzug 401 018-7



70401

DC

70402

DCC



Stütze im Fernverkehr – Der ICE 1



Die Ära des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bei der Deutschen Bundesbahn begann im Sommer 1991 mit dem ICE 1. Erstmals wurde dabei mit neu entwickelten Triebzügen, speziellen Hochgeschwindigkeitsstrecken und einer weitgehenden Fahrplanreform ein komplett neues Bahnsystem eingeführt.

Das Triebwagenkonzept mit geschlossenen, breiten Wagenübergängen, war wegweisend für den modernen Schienenschnellverkehr. Die Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h im regulären Betrieb, sowie der gehobene Komfort revolutionierte den Bahnverkehr und sicherte wichtige Marktanteile im Wettstreit mit dem Automobil und dem Flugzeug. Durch verschiedene Refit Programme werden die ICE 1 Züge noch für viele Jahre zu einem wichtigen Teil der Fernverkehrsflotte zählen.

Zwischenwagen ICE 1

3-tlg. Set 1:



74028

3-tlg. Set 2:



74029

3-tlg. Set 3:



74030

3-tlg. Set 4:



74031

► Alle Sets im Längenmaßstab: 1:93,5

Hier gehts zu den Sets: ►





Der Bahnhof Genthin in heutiger Zeit. Der Dampflokradsatz erinnert an die Eisenbahnkatastrophe im Dezember 1939.

Gert Loschütz verarbeitete das schlimmste Zugunglück Deutschlands in seinem fulminanten Roman „Besichtigung eines Unglücks“. Wie es zu dem Buch kam, verrät er im MEB.

„Vier Sekunden ...

gerade genug, um einen Schluck aus einer Tasse zu nehmen, einen Füllfederhalter aufzuschrauben, seinen Namen zu schreiben, ein Stück Papier zusammenzufalten. [...] Und für einen Zug, der mit 80km/h angerast kommt? Vier Sekunden. Am Ende läuft es darauf hinaus“, lässt Gert Loschütz in seinem jüngsten Ro-

man den Magdeburger Kriminalbeamten Wagner philosophieren. Wagner gehört zu den Ermittlern, welche die Ursache des schwersten Eisenbahnunfalls in Deutschland aufklären sollen.

Am Ende ist das Eisenbahnunglück von Genthin die Verkettung unglücklichster Umstände, gepaart mit zweimaligem

menschlichen Versagen: Ein Lokführer überfuhr mindestens ein Halt-zeigendes Signal und ein Stellwerkswärter, der im letzten Moment noch das Unglück zu verhindern suchte, hielt in der Hektik des drohenden Zusammenstoßes den falschen Zug an.

Es ist die Nacht vom 21. auf den 22. Dezember 1939, Deutschland entfachte vor wenigen Monaten den Zweiten Weltkrieg. Noch befinden sich die deutschen Truppen auf siegreichem Vormarsch. Auf deutschem Boden finden keine Kriegshandlungen statt, aber es herrschen bereits Kriegsvorschriften wie etwa eine nächtliche Verdunkelungspflicht, um feindlichen Bombern kein Ziel zu bieten. Es ist kurz vor Weihnachten und der zusätzliche Reiseverkehr ist in vollem Gange. Kriegsbedingt stehen nicht mehr so viele Züge zur Verfügung. Lokomotiven und Waggons befinden sich häufig im militärischen Einsatz.

Der Ausgangsort des Geschehens im Jahr 1925: Zwei Vorortzüge mit preußischen T12 warten im Potsdamer Bahnhof von Berlin. 14 Jahre später, am 21. Dezember 1939, beginnen hier die beiden Schnellzüge, die in Genthin am schwersten Zugunglück Deutschlands beteiligt sein werden.



Deshalb sind Fahrpläne ausgedünnt und zivile Züge meist restlos überfüllt. „Am späten Abend verlassen zwei Züge den (Potsdamer) Bahnhof (in Berlin), der Schnellzug D 10 in Richtung Köln und der D 180 in Richtung Neunkirchen, und zwar im Abstand von einer halben Stunde. Der D 10 fährt pünktlich um 23 Uhr 15 ab. Und der D 180, ebenfalls pünktlich, um 23 Uhr 45. Aber keiner wird sein Ziel erreichen. Denn 68 Minuten danach, in der ersten Morgenstunde des 22. Dezember 1939 – genau um 0 Uhr 53 – kommt es 90 Kilometer westlich, im Bahnhof Genthin, zur größten Katastrophe, von der die deutsche Eisenbahn jemals betroffen wurde und die dennoch, für eine Weile zumindest, beinahe völlig aus dem Gedächtnis verschwunden war. Der D 180 prallt mit voller Geschwindigkeit auf den D 10. 196 Menschen sterben am Unfallort, beziehungsweise in den Tagen danach. Und Hunderte werden verletzt“, so Gert Loschütz in seinem Roman.

Das schwerste Unglück auf Schienen

Der Ursprung von Loschütz' jüngstem Prosa-Band reicht zurück in die Zeit kurz nach der Wende. „Ich veröffentlichte 1990 einen Roman über meine Flucht aus der DDR und daraufhin bekam ich damals viel Post, auch aus Genthin, meiner Geburtsstadt. Da war auch ein älterer Herr dabei, der mich fragte, ob ich etwas über das Zugunglück wisse. Ich wusste nichts davon und er schickte mir einen dreiteiligen Beitrag, der Anfang der 80er-Jahre im MEB erschienen war“, erzählt Loschütz im Wintergarten seines Hauses im Berliner Stadt-

teil Friedrichshagen. Der Inhalt des Artikels ärgerte Loschütz, da er sozialistisch eingefärbt war, aber das Zugunglück ließ ihn fortan nicht mehr los, „weil ich auch schnell merkte, dass da kaum jemand wirklich Bescheid wusste.“

Seine erweckte Neugier veranlasste Loschütz zu einem Besuch des Archivs in Genthin. Er begann Informationen zu sammeln. Viel fand er in Genthin nicht vor. Überhaupt sei das Unglück in Genthin kaum ein Thema gewesen, berichtet der Autor, der kurz nach Kriegsende dort zur Welt kam. Auch die älteren Einwohner, die sich noch an das Unglück hätten erinnern können und die Anfang der 90er-Jahre, als Loschütz mit seinen Recherchen begann, noch lebten, konnten oder wollten sich nicht erinnern. Dieser Umstand reizte Loschütz weiterzuforschen: „Mir war klar, ich muss in das Kriminalarchiv nach Magdeburg, wo all die Unterlagen zu den Untersuchungen und dem späteren Prozess lagerten, der übrigens auch nach unserem heutigen Rechtsverständnis sehr ordentlich verlief. Dort wurden Fakten ausgewertet und bewertet. Der verurteilte Lokführer des D 180 erhielt drei Jahre Gefängnis. Das sieht nicht nach Rachejustiz aus“, so Lo-



FOTO: PICTURE-ALLIANCE

Das Empfangsgebäude Genthins in einer Aufnahme, die etwa aus dem Zeitraum des Unglücks entstammt.

schütz und begründet damit auch seine Kritik am 1982 erschienenen Beitrag im MEB, der den Untertitel trug: „Eine Studie zu den Tatsachen und zum Prozessverlauf der faschistischen Justiz“.

Mindestens genauso spannend sei die Reichsbahnakte gewesen, schildert Loschütz die spannenden Vorarbeiten zu sei-



Der auffahrende D 180 schob sich förmlich in den D 10 hinein. In den überfüllten Wagen waren viele Fahrgäste eingeklemmt.



Einer der angeforderten Hilfszüge hatte wegen eines Lokschadens auch noch reichlich Verspätung bei seinem Eintreffen.



Bei den Rettungsmaßnahmen fehlte es nicht an Personal, dafür aber an schwerem Gerät, Kraftfahrzeugen und vielem mehr.

FOTOS (3): SIG. GERT LOSCHÜTZ

nem Buch. Diese Akte enthalte den Schriftverkehr zwischen den Überlebenden des Unglücks sowie den Angehörigen derer, die nicht überlebten und der Reichsbahn. „Daginges meist um Ausgleichszahlungen für verlorene Koffer, Behandlungs- und Bestattungskosten“, erinnert sich der Autor. Er habe noch erstaunlich viele Dokumente vorgefunden und Loschütz stieß dabei auf eine Reisende, die im Roman eine der Hauptfiguren werden sollte: Carla. Ein weiterer Fahrgast, Giuseppe Bounomo, ein Geschäftsreisender aus Neapel, der sogar auf der ersten Todesliste stand, die kurz nach dem Unglück in der Volksstimme veröffentlicht wurde, sollte ebenfalls für den Roman wichtig werden. „Auf der Liste stand ein gutes Dutzend Namen, alles Müller, Schulze, Maier und dann Bounomo.“

Fiktion auf der Basis recherchierter Fakten

Das hakte sich in meinem Kopf sofort fest.“ Später stieß Loschütz auf eine Aufstellung, welche ein paar Tage später veröffentlicht wurde und die Patienten aufführte, die noch im Krankenhaus behandelt wurden. Auf dieser stand „Carla Bounomo“ aus Düsseldorf. Das entfesselte Loschütz Neugier noch mehr und er wollte diese Geschichte aufklären. „Was ist das für eine eigenartige Beziehung? Sie Düsseldorf, er Neapel? War sie seine Tochter? Ehefrau?“. Dass er damit das Thema für den zweiten Teil seines Buches in den Händen hielt, war ihm damals allerdings noch nicht bewusst.

„Als ich dann die Carla-Akte las, stellte sich heraus, dass sie bei der Einlieferung ins Krankenhaus den Namen Bounomo angab“, erzählt Loschütz. Der Name habe aber nicht der Wahrheit entsprochen. In den Akten fand er noch zahlreiche Briefe und Karten ihres tatsächlichen Verlobten Richard in Neuss ebenso wie einige Rechnungen an die Bahnhofskasse Genthin über Kleidungsstücke, die man der langsam genesenden Carla ins Krankenhaus lieferte. Anfangs Unterwäsche, zum Schluss Mantel und Schuhe. „Auf den Rechnungen stand immer: geliefert ins Krankenhaus per Bote. Mir fiel dann ein, dass meine Mutter einmal eine Lehre in einem dieser Kaufhäuser in Genthin machte. So begann sich eine Geschichte zu bilden“, erzählt der Autor.

Aus den Briefen und Postkarten, die Richard aus Neuss an Carla geschickt hatte,

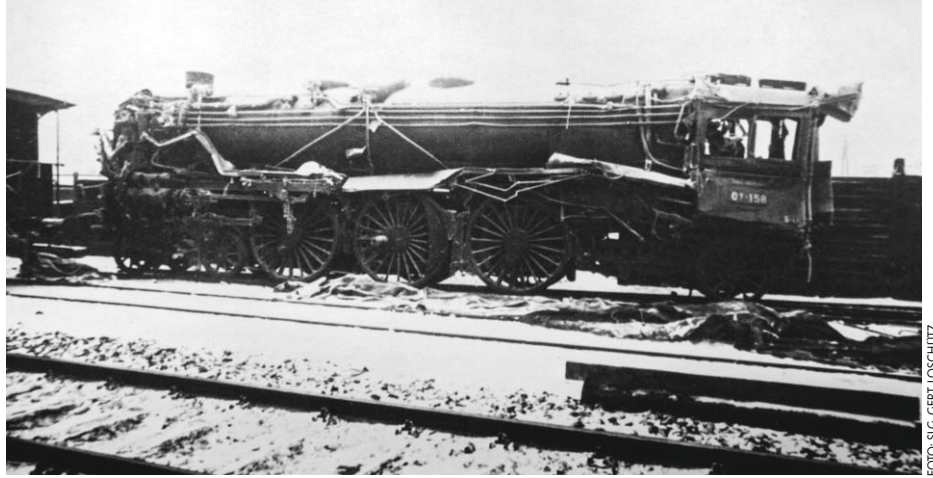


FOTO: SLG. GERT LOSCHÜTZ

Dass aus dem Wrack der 01 158 des D180 nochmals eine funktionsfähige Lok werden würde, die sogar bis in unsere heutige Zeit als 01 531 überlebte, grenzt an ein Wunder.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Am 2. Mai 1963 verlässt die DR-01 158 des Bw Berlin-Ostbahnhof mit D 164 den Hamburger Hauptbahnhof. Ein Jahr später wird aus ihr die Reko-Lok 01 531.



FOTO: CLAUD KOSANKE

Im September 1968 erreicht die inzwischen äußerlich veränderte ehemalige 01 158 als 01 531 Bebra. Heute gehört die Dampflokomotive dem DB-Museum und steht in Arnstadt.

ging hervor, dass er wusste, das Carla an einem bestimmten Tag mit Buonomo in Düsseldorf ankommen würde. Richard, Düsseldorfer Jude aus ehemals wohlhabenden Verhältnissen, lebt inzwischen in einem Judenhaus. Carla ist Halbjüdin, die aufgrund dieses Status zu jener Zeit noch ein paar Privilegien im Vergleich zu Richard besitzt, die sie aber im Falle einer Heirat mit einem Volljuden verlieren würde. Warum Carla allerdings in Begleitung Giuseppe Bounomos für mehrere Wochen Düsseldorf verlässt und mit diesem in Berlin lebt, war für Loschütz eine spannende Frage. Um die Hintergründe weiter aufzuklären wandte sich Loschütz sogar an die jüdische Gemeinde Düsseldorfs.

Loschütz gelingt in „Besichtigung eines Unglücks“ ein authentisches Bild Deutschlands in den ersten Kriegsmonaten, jene Zeit, die in der Regel nicht an erster Stelle der historischen Berichterstattung steht, als in Deutschland ein noch vergleichsweise geregeltes Leben möglich war, ohne allnächtlichen Bombenhagel. „Die Verdunklung war jedoch vom ersten Kriegstag an ein Thema“, erzählt Loschütz. In den Tageszeitungen habe man seit Kriegsbeginn keine Wetterberichte mehr gefunden, dafür die Verdunkelungszeiten. „Man konnte das Wetter damals nur aus dem redaktionellen Teil erschließen, wenn dort stand, dass Schiffe nicht mehr fahren konnten, weil die Kanäle zufroren oder weil geschrieben stand, dass die Züge trotz der Kälte fuhren.“ Und kalt war es auch in der Nacht, des 22. Dezember 1939. Bitterkalt. Man geht davon aus, dass zahlreiche Verletzte in der Unglücksnacht erfroren, weil sie nicht schnell genug geborgen werden konnten.

Die Situation der frühen Kriegstage trug eine erhebliche Mitschuld am Unglück in Genthin. Die Verspätung des D 10 resultierte aus der Überfüllung der Wagen in jenen Tagen, welche die Züge nicht nur schwerer machte, sondern auch die Ein- und Aussteigezeiten verlängerte. Die dunklen Bahnhöfe waren ebenfalls nicht hilfreich. Die nächtliche Signalbeleuchtung war schwerer zu erkennen, weil sie auch von Blenden abgeschirmt wurde. Schließlich hatte der Krieg auch Auswirkungen aufs Personal: Der Lokführer des D 180 arbeitete zwar schon jahrelang in diesem Beruf, aber er war wegen Personalmangels erst seit kurzem im Schnellzugdienst. Ein Aufstieg, der ihm zuvor aufgrund mehrerer dienstlicher Verfehlungen verwehrt war.

Akribisch arbeitet Loschütz im ersten Teil des Buches das Unglück auf, beschreibt die Beteiligten mit viel Empathie und trifft den richtigen Ton, der manchmal auch ganz leise sein kann. „Sofort nach dem Unglück war es auf eine erstaunliche Weise unglaublich still“, geben mehrere Romanfiguren zu Protokoll. „Ich las mal von einem Unglück in England, das noch nicht so lange her ist, und auch dort beschrieben die Beteiligten, dass es nach einem furchtbaren Knall für kurze Zeit unfassbar still gewesen sei. Dann hörte man die Handys. Das ist beinahe unheimlich, wenn die aus den Trümmern heraus klingeln, wie ein kleiner Triumphschrei der Technik: Wir haben überlebt“, berichtet Loschütz.

Über die vielen Faktoren, die zu solch einem Unglück führen, lässt Loschütz seine Romanfigur des Kriminalbeamten Wagner auch über die Zufälligkeit reflektieren: „Im Französischen, fährt er dann fort, habe das

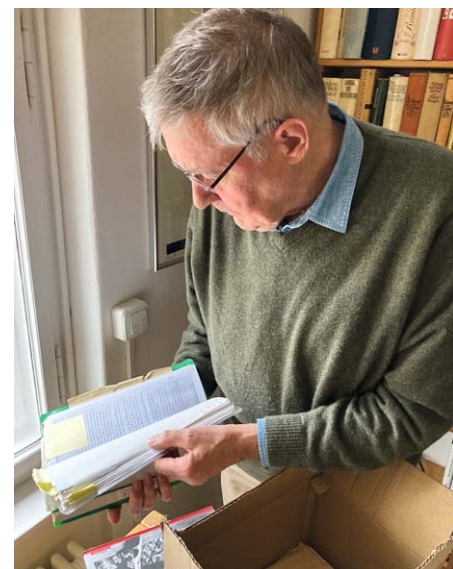
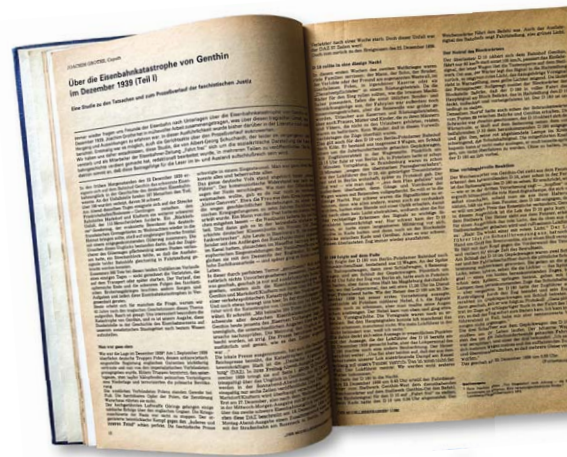


FOTO: STEFAN ALKOFER

In seinem Arbeitszimmer in Berlin präsentiert Gert Loschütz einen Teil der von ihm gesammelten Unterlagen zum Genthiner Unfall.



Der Dreiteiler zum Unglück in Genthin, auf den sich Loschütz bezieht, erschien in der ersten Hälfte des Jahres 1982.

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

HIER ist Platz für Ihre Anzeige

Kontakt:

Bettina Wilgermeim

Tel. 089/13 06 99 523

bettina.wilgermeim@verlagshaus.de



www.exPRESSzugreisen.de

PRESSNITZTALBAHN



Im Nachtzug: Störtebeker-Festspiele

17. – 19. Juni + 24. – 26. Juni 2022

mit historischer E-Lok

inkl. Störtebeker
Festspiele Ralswiek

Relation:
Zwickau – Chemnitz –
Dresden – Berlin –
Bergen auf Rügen und retour

Preise 2. Klasse

Erwachsene: **260,- € p.P.**,

weitere Preise für Kinder und Familien auf Anfrage.

SPEISEWAGEN im Zug



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



„Besichtigung eines Unglücks“ ist bei Schöffling & Co. erschienen. Der 336 Seiten starke Roman ist unter der ISBN 978-3895611575 für 24 € im Buchhandel erhältlich.

Gert Loschütz, geboren am 9. Oktober 1946 in Genthin, ist ein vielfach ausgezeichnete Schriftsteller. Sein Oeuvre umfasst zahlreiche Romane, Kurzgeschichten, Hör- und Fernsehspiele sowie Theaterstücke. Der Roman „Dunkle Gesellschaft“ stand im Jahr 2005 auf der Shortlist des Deutschen Buchpreises. Für „Besichtigung eines Unglücks“ stand er im Jahr 2021 erneut in der Auswahl des Deutschen Buchpreises und erhielt dafür den renommierten Wilhelm-Raabe-Literaturpreis. Sein bevorzugtes Verkehrsmittel ist die Bahn und er ist bekennender Schlafwagen-Nutzer.

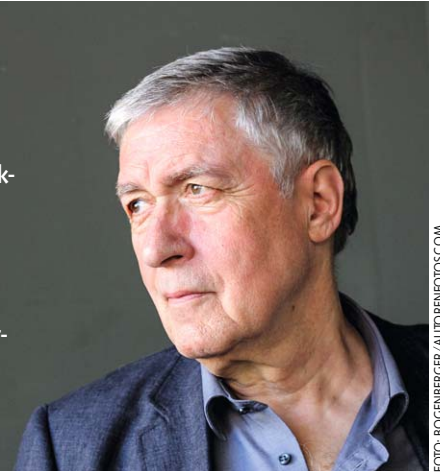


FOTO: BOGENBERGER/AUTORENFOTOS.COM

Wort für Unfall, „accident“, eine zweite Bedeutung: Zufall. Das Wort entschuldigt nichts, aber durch das Mitdenken der Zweitbedeutung sei von vornherein klar, dass der Unfall nicht nur etwas ist, das jemand verschuldet, sondern auch etwas, das jemanden ohne sein Zutun zustößt. Die zweite Bedeutung verweist auf das Unwägbar, das beim Unfall eine Rolle spielt,

„Besichtigung eines Unglücks“ beinhaltet auch autobiographische Momente. Der Hauptprotagonist Thomas Vandersee stammt ebenfalls aus Genthin. Vandersee ist Schriftsteller und wird auch im Roman von einem Leser durch einen zugesandten Artikel in der fiktiven Zeitung „Der Eisenbahnfreund“ auf das Unglück aufmerksam gemacht. Dieser Leser konnte sich auch an Vandersees Mutter, die Geige spielende Lisa, erinnern, welche die Botin gewesen sein könnte, die der im Krankenhaus lie-

genden Carla die Kleidung brachte. Mit Lisa spannt sich der dritte Teil der „Besichtigung eines Unglücks“ auf, der das Leben des jungen Vandersee nachzeichnet, der in den 50er-Jahren mit seiner alleinerziehenden Mutter die DDR in Richtung West-Berlin verlässt. Eine Parallele, die auch Gert Loschütz erlebte, der 1957 die DDR verließ.

Der Roman enthält persönliche Elemente

Die Rahmenhandlung vor allem des ersten Teils, in dem das Zugunglück im Mittelpunkt steht, recherchierte Loschütz so genau es ging und er hält sich an die protokollierten Fakten. „Nur die Namen sind verändert“, erklärt Loschütz. Das erlaube mehr schriftstellerische Freiheit.

Vor dem Erscheinen des Romans bereitete Loschütz das Zugunglück von Genthin

bereits als Hörspiel auf: „Das war im Grunde eine Parallelentwicklung. Ursprünglich wollte ich nur etwas über das Unglück, das sich gut für ein einstündiges Feature im Rundfunk anbot, machen. Bei der Arbeit daran merkte ich, dass das größer wird und so entstand ein Hörspiel, in dem die anderen Geschichten bereits angedeutet sind. Danach suchte ich nach einer Form, in der sich die Geschichte erzählen lässt und habe dafür relativ lange gebraucht. Ich legte das Thema immer wieder beiseite, weil ich nicht zufrieden war und machte zwischen durch viele andere Sachen, bis ich einen Weg fand, bei dem ich mir dachte, so könnte es gehen.“

Die Zeit, die sich Gert Loschütz für diesen Roman nahm, lohnte sich auf jeden Fall. „Besichtigung eines Unglücks“ ist eine glänzende literarische Aufarbeitung eines tragischen Ereignisses. □ *al*



FOTO: GERT LOSCHÜTZ

Der Bahnhof von Genthin ist heute stündlich mit dem Regionalexpress 1 (Magdeburg – Berlin – Frankfurt (Oder)) erreichbar. An das Unglück vor über 60 Jahren ...



FOTO: PICTURE-ALLIANCE

... erinnert erst seit wenigen Jahren das Denkmal auf dem Bahnhofsvorplatz.



Marcus Henschel

Der ModellEisenBahner

– das Spiegelbild der Geschichte

Nur € 5,90

116 Seiten!

ModellEisenBahner

Die führende Fachzeitschrift

20 Seiten Neuheiten 2022

Nr. 2 Februar 2022

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 €
Schweiz 9,80 sfr

Nr. 3 März 2022

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 €
Schweiz 9,80 sfr
B/Lux 7,20 €

Nr. 4 April 2022

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 €
Schweiz 9,80 sfr
B/Lux 7,20 €
NL 7,20 €
Dänemark 66,90 DKK

Aktuelle Tests:

- Krokodil der RhB von LGB
- Sächs. VIIK von LGB
- 1189 der ÖBB von Märklin
- Laminatka in TT von Piko
- E91 in N von Piko

Erste deutsche Großserien-E-Lok

Die Baureihe E44

+++ Die Neuheiten 2022 +++ Die Neuheiten 2022 +++ Die Neuheiten 2022 +++ Die Neuheiten 2022 +++

Alle wichtigen Modelle des Jahres

Piko: Baureihe 93.0 in HO

Roco: Ae3/61 in HO

LGB: Fairlie in IIm

**3 für
nur
€ 9,90**

(statt € 17,70 bei Einzelkauf)

- ✓ Sie sparen € 7,80 gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug jederzeit kündigen

3 Gründe, warum Sie ModellEisenBahner lesen sollten

- ✓ Den Blick allzeit aufs Aktuelle gerichtet macht den ModellEisenBahner ebenso universell wie einzigartig für Freunde des großen Vorbilds.
- ✓ Ein besonderes Augenmerk richtet der ModellEisenBahner auf die Eisenbahngeschichte in Ost und West
- ✓ Nachvollziehbare Werkstätten sowie ausführliche Anlagenportraits bieten beim Bau der eigenen (Schienen-) Traumwelt nützliche Tipps und Hilfe.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich ModellEisenBahner ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 5,60 pro Heft monatlich frei Haus*.

Hier geht's
direkt zum Abo



* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter

www.modelleisenbahner.de/miniabo

MINI-MARKT VERKAUFEN BÖRSEN TAUSCHEN MÄRKTE SUCHEN



GESUCHE

TT, N, Z

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur Z oder N Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meigermodellbahn@t-online.de G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.modellbahn-keppler.de

Adolf Henninger, Allmendstr. 3, 77694 Kehl-Holmhurst, Tel.: 07854-1629, Modellbauer satelt um auf Eisenbahnanlage also Anfänger sucht zum Kauf Grundausrüstung erweitert mit Weichen und Häusern, Bäumen, Autos, etc.

Suche TTe Zittauer Triebwagen, IK, VIK, VIIK, Wagen. Angebote an Wolfram Krabbes, Wolfgang-Staudte-Str. 21, 14480 Potsdam, Tel.: 0171/6410204

www.carocar.com

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

TT, N, Z von privatem Sammler bei sehr guter Bezahlung gesucht. Kaufe ganze Sammlungen oder Anlagen. Ich freue

mich auf ihr Angebot. Tel.: 0341-4613285.

Suche Arnold GYSEV-Triebwagen, Artikel-Nr. HN2279. Stefan Koch, Mobil: 0043-6765460197.

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

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

www.modellbahnritzer.de

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

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Hersteller! 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 Sammlung 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.

VERKÄUFE

TT, N, Z

BR 38 DB; Fleischmann € 95, BR 56 DB Fleischmann € 135, BR 78 Arnold € 90, V200 DB roco € 86, E18 grau DRG Arnold € 89, E44 DB Trix ohne OvP € 75, BR 212001 weiße Lady Trix € 92. Versandkostenfrei! Hesse 09441/1747967 ab 16 Uhr

Verkaufe Viessmann Signale unbenutzt, Originalverpackung 2 x 4401 Formhaupt. Je € 30, 4406 Formvor. € 30, 4407 Vors.

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

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

**Reparatur von
Modelleisenbahnen aller Art
Digitalumbauten**

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

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

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

modellbau.fischer

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

**Jetzt Vorbestellpreise
für Neuheiten 2022 sichern!
Preisfrage unter:
info@modellbauprofi24.de**

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

TILLIG-Clubhändler

**Modellbahnbox
Karlsborst**
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Es geht mit neuem Inhaber weiter!

Inh. Holger Voigt • 10318 Berlin
Treskowallee 104 • Tel. 0 30/5 08 30 41
Öffnungszeiten: Di.-Do. 10-13 + 14-18 Uhr, Fr. 10-13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9-12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@email.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-OnlineShop

EUROTRAIN

€ 25, 4408 Formvor € 40, 4472 Dig. Formhaupt. 2 ungek. € 50, 4471 Formhaupt. 2 gek. € 35. Tel.: 04863-4784937, mobawerner163@gmail.com + Versand

VERKÄUFE

H0

Märklin Sondermodelle H0. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

HAG Re 6/6 SBB grün, AC, Nr. 205, Mörschwil, VB € 380 Tel.: 0176-64140563

Neuwertig: BR 145 roco mit DSS rot € 109; Neu: Rh 163 mtb DBcargo blau digital € 249; E91 DRG grau roco analog € 119; E118 DB grün roco analog € 75, E144 DB roco analog € 65; E44DB Piko/DDR analog € 38; BR50 662 mit Wannentender DB Fleischmann analog € 109; BR 215 roco analog € 59; BR01 1518 Piko/DDR analog € 70; weitere fahrfähige Loks auch als Ersatzteilsender: 2 x E11 DR Piko/DDR je € 35; BR 55 DB Piko/DDR € 38. Th. Hesse, Tel.: 09441/1747967

Konvolut v 2Leitermaterial H0/H0e Schienen, Weichen, Selectrix Decoder mit Zentrale, Kunststoffbausätze u. Fertighäuser, ca. 160 Wagen in OV, Brücken aus Kunststoff/Metall (Hack) und v. mehr. Anfrage per E-Mail: wolfgang.flegel@gmx.de

Märklin 3089 Tenderoberteil rot Stromlinie 031055 für € 35 incl. Porto von Privat zu verkaufen. Tel.: 02191/668902

Fleischmann H0 BR 64 DB € 70. 4094 BR 94 DB € 120, 4140 G8 pr. € 120, 4800 P8 pr. € 120, 5085/5087 4achs. Abteilwagen je € 18, 5062 2achs. Abteilwagen DRG je € 12, 5350 G10 DRG € 12, 5357 Kühlwagen Pilsener € 12 u. a. Tel.: 0171-5453761

flexilicht.de



www.MDVR.de

Wir nehmen uns Zeit für Sie!

Ihr Partner für reutenhaus digital

www.lokraritaeten
stuebchen.de

Verkaufe Eisenbahnanlage TRIX EXPRESS 1958-1962. Diverse Lokomotiven teilweise noch in Originalverpackung, 2 Trafos. Anlage (200 x 150 cm) für Bastler bzw. zum Auschlachten mit ca. 25 m Gleise und diversen Weichen. Weitere Auskünfte: a.moebius@seaconk.de

Verkaufe ca. 100 m Pilz-H0-Selbstbaugl.-Material, 2 doppelte Gleisverbind., 5 Dreiwegeweichen, 3 Doppelkreuzw., 27 Weichenbausätze, 19 Paar Weichenantriebe, 15 Prellb., 6 Kreuzungen u.a. nur zusammen € 680 VB, ca. 30 m Oberleitung, 50 Ol-masten, 24 Turmmast. Querträgerwerke, zus. € 240 VB, alles DDR-Produktion, unbenutzt an Selbstabholer, Tel.: 037366/6481

Diesellok Henschel DHG 500, 36501 Märklin Digital, Neukauf 11/2020, unbespieltes Vitrinmodell, 50,00 EURO zzgl. Versand, w.s.franzen@web.de

Auflösung Gleichstromanlage digital. 34 Loks, 178 Anhänger, diverse Marken, hauptsächlich Roco. Diverses Zubehör: Gleise, Autos, Gebäude, Lenz Digital. Eine bebilderte Liste mit allen Artikeln kann zugeschickt werden. Handy 0160-3548799.

Verkaufe: Ferro-Train Zahnradampflok Schafbergbahn

www.modellmobildresden.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 Rlmms58 beladen „Circus Williams“	64,70-EUR	38,00 EUR
63560	BR 145 145 007-1 DB Cargo Elektrolok	164,00-EUR	129,99 EUR

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

WWW.MODELLBAHNMODULE.DE

+49 (3562) 693490

MODELLBAHN MODULE

999102 blau mit Vorstellwagen (neu) € 250 Spur H0E Berliner U-Bahnzug vierteilig Tunnelleule H0 Eigenbau € 180. Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büdendstedt, Tel.: 05352/6471

Verkaufe Brawa Nr. 42704 Gravita neu, Roco Nr. 63421 BR 364 wie neu, Köf BR 333, Nr. 52502, BR 132 neu, zusammen € 330, Einzelpreise bei Anfrage: Tel.: 05322/51757

Eisenbahn Märklin digital H0, 395x240 mit Mittel-Gang, Gleis-Schaltstellpult (analog) und 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, Sachsenmodell, Elektrotren), Märklin M Gleis-Material; Raum Stuttgart – nur an privat m@m-m.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

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

Diverse Modelle Fleischmann, Roco, Liliput (Wien), Lima, Trix in Original-Verpackung 2-Leiter-Gleichstrom, analog, nur

Anzeigenschluss für Ausgabe 06/2022 ist der 07. 04. 2022

Probe gelaufen. Liste gegen Rückumschlag. H.J. Pieper, Bahnhofstr 51, 38465 Brome. Kontakt: 05833-7338.

www.modellbahn-keppler.de

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. 07181-75131, contact@us-brass.com

GESUCHE

H0

Bernd Zielke kauft Eisenbahnen Jede Spurweite – Große Sammlung – Handarbeitsmodelle Messingmodelle zu besten Konditionen im Ankauf gesucht. Als Sammler kenne ich den Wert Ihrer Modelle. Telefon 0157 77 59 27 33 ankaufeisenbahn@yahoo.com G

Tierfiguren: www.Klingenhoefer.com

Ulbricht-Häuser aus den frühen 50er Jahren, vielfach bei Hinkel & Kutschbach in Leipzig verkauft und durch Innenaufkleber so gekennzeichnet, sonstige Merkmale: Mauern aus Sperrholz, rote Dächer aus Pappe. Telefon: 02351-7534

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,- €

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

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

Modellbahnland Magdeburg

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

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

KEIN Bargeld oder Briefmarken!

Faller 190208 Ziegelei original verpackt Bausatz gesucht. Angebote: hans.winter4@t-online.de

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch **große Sammlungen, ganze Anlagen** oder Nachlässe. Abbau **auch möglich! Zahle Höchstpreise.** Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel. 097011313

www.mbs-dd.com

Ich suche zu kaufen: 10 Stück Vollmer Oberleitung in H0. Angebote an Tel.: 04533-207651; Dieter Fritz; Vollmer-Art. 1315 Anschlussstück.

www.modelltom.com

Fleischmann Profigleis H0 Ausgleichsstücke Nr. 6110 gesucht. Tel.: 05551-65986

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland.

Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.menzels-lokschuppen.de

Ich bin privater Sammler und kaufe Ihre Modelleisenbahn, auch bespielte Anlagen sowie Sammlungen. Barzahlung bei Abholung in D und A. Tel. 08066 884328 o. 0176 32436767. E-Mail: frank.jonas@t-online.de

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne

große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Tobias Lämmle, Tel.: 07524-7914, mobil: 0175-7778002. E-Mail: anzeige@laemmle-modellbau.de. G

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

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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 G

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.

www.modelltechnik-ziegler.de

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

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFTE Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom 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 G



Sie finden uns in der
Biegelwiesenstrasse 31 - 71334 Waiblingen
Telefon: ++49 (0)7151/93 79 3-0
Fax: ++49 (0)7151 34076

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Offen von Montag bis Samstag 10 - 18:30 Uhr
(abweichend Feiertage u.ä.)

MODELLWELTEN KATALOG 22/23

Da ist was im
**Sonderangebote,
Auslaufartikel
und Neuheiten**

NEWS 2022/1

www.modelleisenbahn.com

www.koelner-modell-manufaktur.de
Runde Tankstelle
Passantenschutz
Alte Feldscheune

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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 Hersteller. Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel. 07309/4105044, mobil 0151/43202457. E-Mail: j.baader@jubamo.de.

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

Bernd Zielke kauft Eisenbahnen

Jede Spurweite – Große Sammlung – Handarbeitsmodelle
Messingmodelle zu besten Konditionen im Ankauf gesucht.
Als Sammler kenne ich den Wert Ihrer Modelle.

Telefon 0157 77 59 27 33 • ankaufeisenbahn@yahoo.com
Krüllsdyk 17 47803 Krefeld

Dirk Röhrich Holtendorf
 Girsbigdorferstr. 36
 02829 Markersdorf
 Tel. + Fax: 035 81 / 70 47 24

NEU! Jetzt für Spur Z, N, TT, H0 NEU!
 Gleisreinigungswagen „System Jörgen“
 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

HobbyZone
 Das Modulsystem für Ihren Basteltisch

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

20cm

www.modellbahn-schildhauer.de

Internet **www.modellbahn-ehrhardt.de**

Modellbahn Ehrhardt

Vorbestellpreise für H0-Neuheiten (Auszug)

Märklin 37509 BR 56-2-8 DR Sound	402,99 €	Trix 22698 Class 66 CFL Cargo Sound	412,99 €
Märklin 39066 Class 66 CFL Cargo Sound	412,99 €	Trix 25903 BR 290 DB Sound, Telex	321,99 €
Märklin 39360 Ae 3/6 I SBB Sound	413,95 €	Trix 22903 BR 56-2-8 DR Sound	402,99 €
Märklin 39382 BR 038 DB Sound	438,97 €	Trix 24075 Set Güterw. DR Heringsdorf	178,77 €
Märklin 39530 BR 52 DB Sound	448,58 €	Hornby HR2810 BR 55,25 DR	353,95 €
Märklin 39595 Ce 6/8 II SBB Sound	473,99 €	Brawa 43460BR 244 DR Sound	494,99 €

Beuditzstraße 2a • Eingang Rudolf-Götte-Straße • 06667 Weißenfels • Telefon 034 43/30 25 09

VERKÄUFE

Große Spuren

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

www.modellbahn-keppler.de

Spur 0 BR 501917, Lenz, Nr. 40251-90 ohne Motor und Elektronik, unbespieltes Vitrinmodell, Neukauf von Lenz € 600. W. Wöhlte, R.-Wagner-Str. 8, 02943 Weißwasser, Mail: w-woehlte@t-online.de

Achtung: 0e-Sammlung + Spezialfahrzeuge mit ESU-5-Decoder zu verkaufen, Sonderpreise, alles neu oder neuwertig. Abholung: Werner Kamann, Vehnweg 3, 49624 Lönigen, Tel.: 0160-94698015.

GESUCHE

Große Spuren

Bernd Zielke kauft Eisenbahnen Jede Spurweite – Große Sammlung – Handarbeitsmodelle Messingmodelle zu besten Konditionen im Ankauf gesucht. Als Sammler kenne ich den Wert Ihrer Modelle. Telefon 0157

77 59 27 33 ankaufeisenbahn@yahoo.com G

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Tobias Lämmle, Tel.: 07524-7914, mobil: 0175-7778002. E-Mail: anzeige@laemmle-modellbau.de G

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

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.modellbahnshop-remscheid.de

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas. Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwicklung. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

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

Ätztechnik
 Alles zum Selbsten, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätzteile für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung
 Ausführlicher 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

www.Beckert-Modellbau.de
 Geberggrundblick 16, 01728 Bannwitz OT Gaustritz
 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)

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

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

LGB Gartenbahn, auch PIKO und Echtdampflok gesucht. Privater Modellbahner. Kaufe ihre ganze Sammlung oder Anlage bei sehr guter Bezahlung. Ich freue mich auf ihr Angebot. Tel.: 0341-4613285.

modellbauvoth

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing ... Zahlreiche Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Hersteller. 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.

VERKÄUFE

Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnuecher-online.de

NEU: Onlineverkauf „bahnVideo/bahnVerlag“: SHOP www.alphacam-video.de: 150 DVD's Bahn u. Traktoren, Bahnliteratur, H0-Modelle. Neu: DpDVD Spessarttrampe (bis 2017). Die Ahrtalbahn 1998-2010 kontakt@alphacam-video.de G

www.MB-TT.DE
DER MODELLBAHN-BESCHRIFTER
N - TT - HO

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



Biete „Der Modelleisenbahner“ Jahrgänge 1952 – 1995 gebunden, Jahrgänge 1996 – 2020 in Ordern. Kostenfrei aber Abholung, Helfried Richter 01796 Pirna, richter@smv-aktuell.de

Verkaufe Der Modelleisenbahner von ca. 1950-90 in Topp Zustand und fast komplett. Anfragen und Gebote unter Tel.: 039003-559647

www.modelleisenbahn.com

Kostenlos für Selbstaholter VHS Eisenbahn-Videokassetten EK, Rio Grande u. a. 80 Stück. 01945 Ruhland, Tel.: 0151/10622647 oder E-Mail: e.schallschmidt@gmail.com

Das Kundenmagazin der Marken Roco und Fleischmann als Nachfolgerin von „Roco report“ und „Fleischmann Kurier“ erschienen als „Modelleisenbahn report“ von 2009 – 2014. Angebot: Alle Hefte komplett von 01/09 bis 04/14 = 6 Jahrgänge á 4 Hefte = 24 Hefte. Ungebunden – unbeschädigt – nur komplett abzugeben. Angebot an: G. Kaltenbach, Tel.: 0177/5277751 oder E-Mail: gerd.kaltenbach@ish.de

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gegen Gebot: 100 Jahre Eisenbahn in Deutschland (Nachdruck), Transpress Eisenbahn-jahrbücher '77, '78, '80 und '84, mögl. Komplett sowie Die Eisenbahn – eine illustrierte Geschichte von J. Glancey. Andreas-b55@hotmail.de

Bahnhöfe auf historischen Ansichtskarten. Band 5: Mecklenburg-Vorpommern. Erschienen im Sixtus-Verlag Halberstadt 2022. Neu! Bestellung: www.sixtus-verlag.de Band 1-4 ebenfalls noch verfügbar.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Kostenlos an Selbstaholter Eisenbahn u. Modelleisenbahn Sammelwerke Hefte Sonderthemen und Eisenbahn u. Modellbahnbücher alles guter Zustand abzugeben. Naumburg/S. +49(0) 176-70473515.

Modellbahn-Schule, Heft 1-35, einheitlich gebunden in 7 Bänden mit Rücktitel. Der Modelleisenbahner Spezial, Heft 1-18 in 4 Bänden, gleiche Ausführung. Der Modelleisen-

bahner Heft 13, 1 Band, gleiche Ausführung. Pro Band € 15. Alles neuwertig. Manfred Pechmann, Eichstr. 9, 25336 Elmshorn.

www.bahnundbuch.de

GESUCHE

Literatur, Film und Ton

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

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



PATERNOSTER

Vitrine
Schattenbahnhof
Individuell
(Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm)
Platz sparend
alle Züge sofort verfügbar

Funktionsmodellbau

RALF KESSELBAUER

Robert-Bosch-Str.4 71711 Hurr
Tel. 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997

www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –



MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI

DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund

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

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berliniski.de

Anzeigenschluss für Ausgabe 06/2022
ist der 07. 04. 2022

 **www.jano-modellbau.de**

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

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exklusive Modelleisenbahnen

(seit 1977) und mehr vieles mehr

www.lohag.de

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 40 44 53

D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

Vielfalt im Detail!

Jb Modellbahn Service

Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 05 41-43 31 35

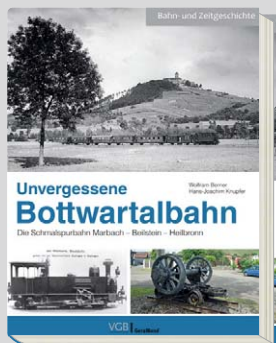
www.jbmodellbahnservice.de

NEU

Kult

Das neue Standardwerk zur unvergessenen Schmalspurbahn zwischen Marbach und Heilbronn in Württemberg überrascht mit vielen unveröffentlichten Fotos.

256 Seiten · ca. 320 Abb.
Best.-Nr. 53295
€ (D) 45,-



Besuchen Sie unseren neuen **www.vgbahn.shop**

Suche Bilder von Gaildorf nach Untergröningen über Personenwagen, Postwagen, Schürzenwagen, Speisewagen, Güterwagen. Tel.: 0160-5220883.

Verkaufe Der Modelleisenbahnen von ca. 1950-90 in Topp Zustand und fast komplett. Anfragen und Gebote unter Tel.: 039003-559647

VERKÄUFE

Dies und Das

Verk. On30 Baldwin outside Frame DCC m. allen Zurüstteilen 210 € dazu passend 5 Highside Gondolas Colorado Mining 150 €, 8 2 bay Steelhoppers EBT (sehr selten) gratis dazu angepasste Mikado von Trix 450 €. Alle OVP. 06222 387744. Jürgen Fürbass, Spitzwegstr. 17, 69168 Wiesloch

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

www.moba-tech.de

E18 im Maßstab 1:20. Unikat mit sehr guter Detaillierung. 4 Fahrmotoren. Blaue Farbgebung mit NALD-Beschriftung als E18 25. Epoche II. Abholung in 32427 Minden, Tel. 0172-9503373. VB € 3.200. Gerne auch im Tausch gegen Spur 0-Ellokmodell BR 103, 111, 120 oder Tausch gegen ein Original Lokschild der Bundesbahn Baureihe 23 in Mes-

singguß. 23 001 – 23 015. Gerne erwarte ich Ihren Anruf.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

Zeitschrift „Straßenbahn-Magazin“ Jahrgänge 2001-2021 abzugeben. Preis/Jahrgang € 30. E-Mail: Wolfgang-thierbach@t-online.de

www.menzels-lokschuppen.de

GESUCHE

Dies und Das

Suche BRAWA-Ersatzteile, 1 x Stromführende Kupplung Nr. 07750.38, 4 x Trittstufe Mitte Nr. 2420.50.04, Tel.-Nr. 0176-66870518 oder E-Mail: w.ewirth@yahoo.de

Suche laufend Modelleisenbahnen von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Tobias Lämmle, Tel.: 07524-7914, mobil: 0175-7778002. E-Mail: anzeige@laemmler-modellbau.de.

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

Suche Fotos von den letzten Betriebsjahren der Strecken

Gaschwitz-Meuselwitz-Meuselwitz-Ronneburg. Leipzig-Merseburg und Borna-Großbothen. Günther, Mobil: 0163-8613229

www.modellbahnservice-dr.de

Gesucht wird der Modellbauer! Wir die AG Modellbau der Berliner Unterwelten e.V. sind in die Jahre gekommen. Altersbedingt und durch die Pandemie haben wir viele Mitglieder verloren. Im Jahr 2022 werden wir mit frischem Blut am neuen Standort neu starten. Wir bauen an Modellen der Epoche 2 und 3, H0 und andere. Interessiert, dann meldet Euch bitte bei Robert Garbow, Tel. 0157-84018517.

günstig: www.DAU-MODELL.de Tel.: 0234/53669

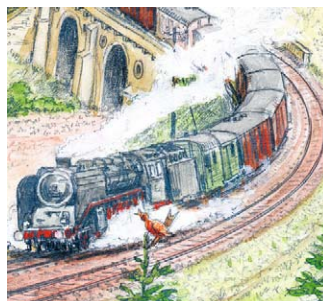
Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.modellbahn-pietsch.com



Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen 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.

VERSCHIEDENES

Kleinanlagen N + Z, Kofferanlagen mit viel Rangieren und Arbeiten, Gebäude und Brücken in jeder Spurweite und Dioramen, Figurenanimationen Bausatzmontagen und Alterung von Hobbyprofi Roland. hansenrolando@gmail.com

www.modellbahnservice-dr.de

Ich verschenke an Selbstabholer oder gegen Erstattung der Portokosten etliche komplette Jahrgänge und Einzelhefte des eisenbahn-magazins ab 1999. Info und Kontakt unter eisenbahn@canticus.de (Wohnort Saarbrücken)

Wer repariert Loks von Trix Express? Gegen Vorkasse. Erich Jung, Karl-Stephan-Str. 3, 88662 Überlingen/See

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

Wer hilft? Möchte eine Freude machen. Suche für meinen Mann im Rentenalter Eisenbahn H0 zum aufbauen oder weiterbauen. Preisgünstige Teile zum Start würden mich freuen. Tel.: 0151-22440461

www.modellbahnen-berlin.de

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

NEU

101 AHA-MOMENTE
für alle Eisenbahnfans

Dieses kompakte Nachschlagewerk widmet sich dem DB-Museum in Nürnberg (sowie Koblenz/Halle) – dem ältesten Eisenbahnmuseum der Welt.

Best.-Nr. 13459 · € (D) 14,99

101 Dinge
die man über das
DB Museum
wissen muss

GeraMond

Besuchen Sie unseren neuen **www.vgbahn.shop**

URLAUB

Reisen und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,00 pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 10,00, 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

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflo-Betriebswerk, 5 Min.

**Anzeigenschluss für Ausgabe 06/2022
ist der 07. 04. 2022**

bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

BÖRSE

Auktionen, Märkte

modellbahnboerse-berlin.de
jeweils von 10–14 Uhr Herzog
0173 6360000
09.04. neue Welt Zwickau
10.04. Alte Mensa Dresden

Modellbahn- Auto-Tausch-
börse. 24.4.: Bebra, Lokschnuppen Gilfershäuser Str. 12, 15.05.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese, 04.06.: Erfurt, Thüringenhalle, Werner-Seelenbinder-Str. 2, 10.07.: Schkeuditz, Globana Trade Center, Münchener Ring 2, Jeweils von 10-15 h. Tel.: 05651/516, Tel.: 05656/923666 (ab 20 h), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de

2. Versuch: 7. Tettauer-Modellbahn-Börse, 24.04.22, bitte Homepage beachten. www.modellbahnfloermarkt-tettau.de, Tel. 09269/9560

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
41 Jahre www.adler-maerkte.de

18.04. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
01.05. Troisdorf, Stadthalle, Kölnerstr. 167
15.05. Neuss, Stadthalle, Selikumer-Str. 25
22.05. Aachen, Park-Terrassen
Dammstr. 40

Markzeiten
11-15 h

ADLER - Märkte e. K. 50189 Eilsdorf, Lindesweg 7
Tel.: 02274-7060703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

Modellbahn-Auto-Börsen

36179 Bebra, So. 24.04.22 Lokschnuppen Gilfershäuser Str.12 von 10–15 Uhr
34246 Vellmar, So 15.05.22 Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese von 13–17 Uhr
99096 Erfurt, Sa. 04.06.22 Thüringenhalle, Werner-Seelenbinder-Str. 2 von 10–15 Uhr
04435 Schkeuditz, So. 10.07.22, Globana Trade Center, Münchener Ring 2 von 10–15 Uhr

Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666 (ab 18h)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.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

Aktion 112,99 € UVP* 135,00 €

H0



Piko 59704 Diesellokomotive BR 220, DB, Ep.IV, blau-beige

Aktion 79,99 € UVP* 109,90 €

H0



Roco 67142 2er-Set Selbstentladewagen, DBAG, Ep.V-III „skw-Piesteritz“

**NEUHEITEN
2022
JETZT
VORBESTELLEN!**

2er Set

Aktion 129,99 € UVP* 150,00 €

H0



Piko 59434 Diesellokomotive V60.0, DR, Ep.III

Aktion 27,99 € UVP* 31,99 €

H0



Piko 54532 Druckgaskesselwagen ZZd, DR, Ep.III

Aktion 19,99 € UVP* 29,90 €

H0



Roco 76305 Flachwagen, DR, Ep.III

Aktion 39,99 € UVP* 60,90 €

H0



Roco 74818 Personenwagen Y/B 70, 1. Klasse, DR, Ep.IV-V

Aktion 32,99 € UVP* 51,99 €

H0



Roco 74456 Rekowagen 3-achsiger Postwagen, DR, Ep.IV

Aktion 35,99 € UVP* 51,99 €

H0



Roco 74462 Rekowagen 3-achsiger Gepäckwagen, DR, Ep.III

Aktion 32,99 € UVP* 51,99 €

H0



Roco 74463 Rekowagen 3-achsiger Postwagen, DR, Ep.III

Aktion 59,99 € UVP* 103,90 €

H0



Roco 74111 2er-Set Rekowagen als Postwagen, DR, Ep.IV (auch einzeln erhältlich)

2er Set



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

www.elriwa.de

Unsere Aktionen für Sie!

Wie im Jahr 2021, als die Nürnberger Spielwarenmesse erstmals ausfiel, präsentieren wir Ihnen die Jahres-Neuheiten 2022 in zwei Teilen:

Weitere wunderschöne Produkte

Zunächst wollte ich, aus einer vielleicht zu trüben Stimmung heraus, von „weiteren überflüssigen Produkten“ schreiben. Im letzten Heft waren die Aussichten bereits schlecht, doch nun hat sich unsere Welt noch einmal unfassbar verändert: Es herrscht wieder Krieg in Europa! Angesichts dessen fragt man sich als Modellbahn-Redakteur, was das alles soll: diese friedliche kleine Welt,

die wir uns da sammelnder und bastelnder Weise zusammenstellen. Ist das noch nachvollziehbar für andere und gar für die Menschen, die nun durch Kampfhandlungen betroffen sind? Trotzdem habe ich die polarisierende Headline aus gutem Grund verworfen: Wir, die Medien wie auch die vielen Hersteller, arbeiten in einer Branche, die wie vieles andere einfach zu unserer Wohlstandsgesellschaft gehören. Für die Produk-

te wenden alle Beteiligten enorm viel persönliches Engagement auf, mit dem Ziel, dem Kunden möglichst viel Freude damit zu ermöglichen. Es wäre dann doch schade und vorschnell, für das alles die zunächst von mir angedachte Kategorie zu verwenden. Und vielleicht hilft uns dieses lebenswerte Hobby auch manchmal über die schlechten Nachrichten hinweg, die tagtäglich auf uns einprasseln. □ *abp*

KM1 ▶ TRIEBFAHRZEUGE ALLER TRAKTIONSARTEN FÜR DIE SPUREN 0 UND 1

□ Der Spur-1-Spezialist bleibt trotz des neuen Engagements für die Spur 0 auch der Königsspur treu. In diesem Jahr wird die Baureihe 74 (pr.T 12) in zehn Varianten zu einem vergleichsweise günstigen Preis erscheinen. Für den reichlich bestückten Geldbeutel wurde die allseits beliebte 18201 angekündigt, die bereits in diesem Jahr lieferbar sein soll. Ihr folgen die 03 1010 und als weitere Halenser Maschine die 18314. Die Serie der bayerischen Loks wird mit der Baureihe 38.4 (P3/5 H) fortgesetzt. Anlässlich des 20-jährigen Bestehens von KM1 soll die neu aufgelegte 23 zu einem günstigen Preis erscheinen. Auch von der V60, wird es weitere Ausführungen ab der Epoche III geben, auch als Bestandteil eines preislich attraktiven Startsets mit drei

hochwertigen Güterwagenmodellen. Die Freunde von Altbau-E-Loks werden die neue E04 im Maßstab 1:32 mit Spannung erwarten. Die einzigen Reisezugwagen-Neukonstruktionen sind die dreiachsigen bayerischen Personenwagen AB 3i, C 3i und Pw 3i.

Für die Spur 0 wurden weitere attraktive Neuheiten angekündigt: So wird es nicht nur die wunderschöne Stromlinien-Baureihe 10 der DB geben, sondern auch die schwere Kriegslok der Baureihe 42. Auch die Schnellfahrlök 18201 wird für



ALLE FOTOS: WERKBILDER

Ein Handmuster der neuen Spur 1-T 12 zeigt, was in ihm steckt.

0 erscheinen. Rangieraufgaben im Maßstab 1:45 wird das Modell der V90 mit Bravour (und Digitalkupplung) erfüllen. Das passende Gleissystem wird in

Bälde ausgeliefert. Im Zubehör-Bereich sind die 3D-gedruckten und in Lauingen handbemalten „Hagen von Ortloff“-Figuren erwähnenswert.

Hagen von Ortloff erscheint als 0-, 1- und G-Miniatur in verschiedenen Posen, teils in Uniform.



Die wuchtige Baureihe 42 wird nun auch im Maßstab 1:45 aufgelegt.



Die beliebte V60 erscheint in neuen 1:32-Varianten.



Ebenfalls für die Spur 0 wird es die Baureihe 10 der DB geben.

DINGLER › G 90 FÜR SPUR 1

□ Einen ursprünglich nach dem Ersten Weltkrieg als Reparationsleistung für Polen gebauten gedeckten Güterwagen wählte der Spezialist aus Meckenbeuren für seine aktuelle Neuheit zum Vorbild. Das Modell mit Bremserhaus wird in fünf Versionen der Epochen IIc, IIIa und IIIb mit DRG-, DB- und DR-Beschriftung ab dem zweiten Quartal 2022 erscheinen. Die schon länger angekündigten zweiachsigen preußischen Personenwagen werden etwas früher erhältlich sein, sind aber in allen 18 Varianten ab Werk bereits ausverkauft. Weiter angekündigt sind die 1:32-Modelle des Wismarer Schienenbusses, sie sollen ebenfalls noch in diesem Jahr in zwölf Versionen ausgeliefert werden.



Ein weiterer feindetaillierter Güterwagen für die Spur 1.

SCHNELLENKAMP › GROSSE SPUR-0-AUSWAHL

□ Der Spur-0-Spezialist aus Busek plant für dieses Jahr zwei neue Regelpurgüterwagen: den UIC-Standardkühlwagen Tehs 50 des Typs 2 und einen vierachsigen 63m³-Einheitskesselwagen. Letzterer soll in über 20 verschiedenen Varianten angeboten werden. Die Magirus-Zugmaschine des DB-„Von Haus zu Haus“-Service mit Ackermannauflieger wird in einer zweiten Auflage, diesmal in DB-Rot angeboten. Für Om kommt als Neuheit ein Drehschemelwagen-Pärchen mit kurzem Achsstand ins Programm. Die Vorbilder wurden ursprünglich für die OEG gebaut und blieben bis heute beim DEV in Buchhausen-Vilsen erhalten. Am selben Ort steht das Vorbild des neuen

Lasercut-Bausatzes für ein Universalgebäude. Es beherbergt eine Dieseltankstelle, einen Kohlebanen und ein Materiallager auf kleinstem Raum. Passend dazu kündigt Schnellenkamp auch die Drehscheibe aus Bruchhausen-Vilsen an. Sie erscheint als Fertigmodell mit Antrieb. Für die Planung einer Om-Anlage auf dem Papier findet sich ein Gleisplanspiel im Neuheitenkatalog. Für den Straßenbahnverkehr wurde eine Rillenschienen-Weiche mit 40 Zentimetern Abzweigradius ins Programm genommen. Diese kann von dem ebenfalls angekündigten Talbot-Straßenbahntriebwagen mit Beiwagen aus Aachen befahren werden. Dieses Modell wird eine digitale Volllausstattung erhalten.



Der kurze, vierachsige Einheits-Kesselwagen wird in zahlreichen Varianten der Epochen III bis V erscheinen.



Die UIC-Standardkühlwagen sollen im Herbst ausgeliefert werden.

FULGUREX › SCHWEIZER E 4/4 UND Ec 4/5 FÜR H0, Eb 4/4 FÜR N

□ Sie wird immer wieder als schönste Tenderlok der Schweiz bezeichnet: das Einzelstück Ec 4/5 der SMB (Solothurn-Münster-Bahn). Heute gehört die Maschine dem Verein „Berner Dampfbahnen“. Das Modell erscheint in der Ursprungsversion mit Blaublechverkleidung, im Betriebszustand der 60er-Jahre sowie als Museumslok. Als weitere Schweizer Dampfloks-Neuheit wird es die

Rangierlok E4/4 in fünf Ausführungen als Serie 8800 und als etwas größer ausgefallene Serie 8900 geben. Das N-Modell der ab 1931 gebauten kleinen E-Lok der Reihe Eb 4/4 ist in der Ausführung der BT (Bodensee-Toggenburg), EBT (Emmental-Burgdorf-Thun) und der SMB (Solothurn-Münster-Bahn) sowie als Museumsmaschine erhältlich.



Zwei der vier angebotenen Versionen der urtümlichen Eb 4/4 für die Spur N.



Die schönste Tenderlok der Schweiz? Auf jeden Fall auch als H0-Modell sehr ansehnlich.

HERIS › „ZARENGOLD“ UND SPEZIALGÜTERWAGEN FÜR H0

□ Der Anbieter aus Mönchengladbach erweitert seine Palette der Ammendorfer Reisezugwagen. Die Wagen gibt es nun auch in der modernisierten Variante, wie sie bei der chinesischen Staatsbahn im Einsatz steht. Markante Änderungen sind die Klimaanlage auf dem Dach. Auch ein passender Speisewagen ist nun im Programm. Von den Weistreckenwagen werden auch weitere Farbvarianten angeboten. Nach den chinesischen Vorbildern werden zwei verschiedene Lackierungen geliefert. Hinzu kommen Lackierungsvarianten der Luxuszüge „Zarengold“

und „New Silk-Road Express“, bestehend aus je fünf Wagen. und der „Weißrussland“, bestehend aus vier Personenwagen. Bei den Güterwagen kündigt Heris den zweiachsigen DR-Flachwagen Lmps an, welcher mitunter für den Containertransport genutzt wurde, sowie

Der Luxuszug „Zarengold“ richtet sich an Touristen und verkehrt auf der Transsibirischen Eisenbahn.

einen Kesselwagen nach DR-Vorbild. Außerdem werden kurze zweiachsige gedeckte Güterwagen nach österreichischem Vorbild angeboten. Sie kommen in Ausführungen dreier Eisenbahngesellschaften: der k. k. Staatsbahn, der MÁV und der Südbahn.



Die modernisierten Weistreckenwagen mit Klimaanlage.

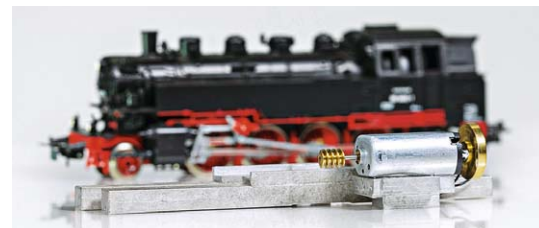


PMT › SÄ. VIIT UND TAUSCHMOTOREN FÜR H0

□ Profi Modell Thyrow (PMT) kündigt dieses Jahr keine Formneuheiten an. Erst einmal sollen die schon in den vorherigen Jahren angekündigten Modelle in den Baugrößen TT und H0 verwirklicht werden. Daneben setzt PMT vor allem auf interessante Form- und Lackierungsvarianten: Die sächsische VIIT im Maßstab 1:87 erscheint als grüne Länderbahnlok. Das Modell wird, entsprechend der in Dresden erhalten gebliebenen Museumslok 1431 „Hegel“, zusätzliche Seitenfenster im Füh-

rerhaus aufweisen. Die neue VIIT stellt somit eine authentische Nachbildung der zweiten Lieferserie von 1886 dar. Die aus der ehemaligen Tschechoslowakei stammende Rangierdiesellok T435.0 wird als Leuna-Werkslok in ansprechender beige-roter Lackierung auf die H0-Gleise rollen. Für die H0-Lokomotiven der Baureihen 86 und 106 der DR aus älterer Produktion von Piko/Gütlord wird es Tauschmotoren geben, die ihnen zu zeitgemäßen Fahr-eigenschaften verhelfen.

Die Gattung VIIT der K.Sächs.Sts.E.B. im Bauzustand von 1886 als H0-Modell.



Tauschantrieb samt Zusatzgewichten für die 86 von Gütlord.

GÜTZOLD › BAUREIHE 74 FÜR TT VOR VOLLENDUNG, VARIANTEN FÜR TT UND H0

□ Bei den Modellen für die Spur der Mitte macht vor allem die Konstruktion der Baureihe 74 große Fortschritte, ein erstes Handmuster konnte bereits aus dem 3D-Druckverfahren entstandenen Bauteilen vorgestellt

werden. Die Baureihe 24 für TT wird mit der Betriebsnummer 37 1009, entsprechend der letzten bei der DR eingesetzten Lok dieser Baureihe, erscheinen. Das TT-Modell der Baureihe 65.10 rollt als Lok 41 der Leuna-

Werke an. Auch in der Baugröße H0 geht es voran: Die 65.10 der DR wird in überarbeiteter Ausführung erneut erscheinen, zudem wird die E-Lok der DR-Baureihe 155 als verbesserte Neuauflage angekündigt.



Die Konstruktion der Baureihe 74 für TT ist inzwischen weitgehend abgeschlossen.



Die Einheitslok der Baureihe 24 erscheint als 37 1009 der DR im Maßstab 1:120.

KRES › BERLINER S-BAHN FÜR TT

□ Noch in diesem Jahr soll die TT-Überraschung in Form des Berliner S-Bahntriebwagens ET 167 ausgeliefert werden. Das Modell wird am neuen Kress-Produktionsstandort in Werdau gefertigt. Der vierteilige Triebzug mit Glockenankermotor wird in drei Varianten angeboten: analog, digital und digital mit Sound. Kurz vor der Auslieferung steht der dreiteilige SVT 137 „Köln“ als Epoche-III-Variante. Auch der Doppelstockschienenbus BR 670 in H0 soll nun ausgeliefert werden. Die Handdraisinen und Schienenfahrräder werden nun für H0 und TT auch als Fertigmodelle angeboten.



19 Jahre nach seinem Einsatzende in Berlin bringt Kres den ET 167 als TT-Modell auf den Markt.

FISCHER-MODELL › SBB-RE 4/4 II FÜR TT



Eine Lücke im Maßstab 1:120 wird die „Bobo“ füllen.

□ Mit der SBB-Re4/4II wird die immer noch bekannteste und ungebrochen beliebte Universallokomotive der Schweiz als TT-Modell umgesetzt. Zunächst sind die Epoche-VI-Versionen aus den letzten Lieferserien mit rechteckigen Scheinwerfern als Re420 der SBB Cargo sowie im LION-Lack der Züricher S-Bahn ange-

kündigt. Die Modelle werden einen Antrieb mit Schwungmasse, einen vorbildgerechten Lichtwechsel und eine Next18-Schnittstelle nach NEM 662 sowie Kurzkupplungskinematiken erhalten. Außerdem sind jeweils Digital-Ausführungen mit Pufferspeicher und wahlweise mit Sound (Zimo-Decoder) geplant.

AB-MODELL › SONDERMODELLE, RhB-EINHEITSWAGEN UND JUNGFRAUJOCHBAHN FÜR Nm

□ 25 Jahre AB-Modell – der sauerländer Kleinserienhersteller legt dazu einen Sonderzug bestehend aus einer Ge4/4II und zwei Schiebewandwagen auf. Die Modelle werden in drei Versionen verfügbar sein: als Finescale-Handarbeitsmodelle für Nm sowie als umlackierte Großserienmodelle (Lok auf Basis Kato, Wagen MDS) im Maßstab 1:150 für Nm und N. Mit der maßstäblichen Neukonstruktion des EW I der RhB, die von der Lok-Schlosserei ausgeführt wurde, schließt AB-Modell eine wichtige Lücke. Geplant sind zunächst Modelle der A-, B- und AB-Wagen in der roten Ausführung der 90er-Jahre. Die RhB-Güterwagenflotte erhält Zuwachs in Form des zweiachsigen Tragwagens Lb-v 7866, des vierachsigen Niederflurwagens Sbk-v 7713 sowie zweier kleiner Niederbordwagen. Das Projekt der Jungfraubahn (JB) in Nm hat nun Serienreife erreicht. Ange-



AB-Modell feiert sich selbst – mit gelungenen Sondermodellen zum 25-jährigen Bestehen.

kündigt sind zwei He 2/2-Kastenloks mit Teakholzverkleidung. Die Modelle sind motorisiert und überwinden Steigungen bis zu 250 Promille. Dazu passend erscheinen die benötigten Vorstellwagen. Als weiteres Projekt ist der „Eiger-Ambassador-Express“ der JB zu nennen. Im Zubehörbereich sind insbesondere die vielen neuen Finescale-Bausätze zur Nachbildung der RhB-Oberleitung zu nennen. Im Programm von AB-Modell finden sich nun auch viele neue Zubehör-Artikel des niederländischen Herstellers N-Track.

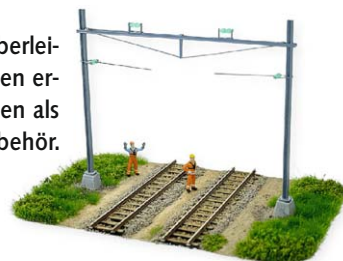


Erstmals in maßstäblicher Nm-Ausführung gibt es die RhB-EW 1.



Echt winzig: Die Jungfrau-Jochbahn-He 2/2 in 1:160.

RhB-Oberleitungen erscheinen als Zubehör.



NPE > DR-FLACH- UND SILOWAGEN SOWIE EKD 50 FÜR HO

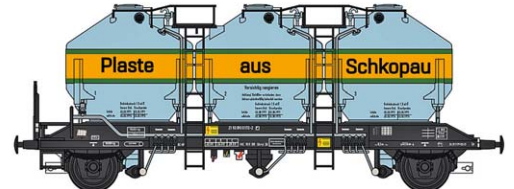
□ Hartmut Vinçon kündigte vorrangig weitere Varianten bekannter Modelle an. Der DR-Silowagen der Gattung Udd-y rollt mit den Beschriftungen „Chemie aus Bitterfeld“ und „Plaste aus Schkopau“ auf HO- und TT-Gleise. Die DR-Flachwagen der Gattungen Samms-u 454 und Salmms 454 erhalten allerlei neues Ladegut wie Bahnschwellen, Traktoren, Straßenwalzen, Kurzrohre oder Brammen. Ein Knüller im Maßstab 1:87 verspricht der EDK 50 der DR zu werden. Der Drehkran der DDR-Reichsbahn soll als Handarbeitsmodell in Messing gefertigt werden.



Der zukünftige H0-Hilfszug mit dem EDK 50 befindet sich im Planungsstadium.



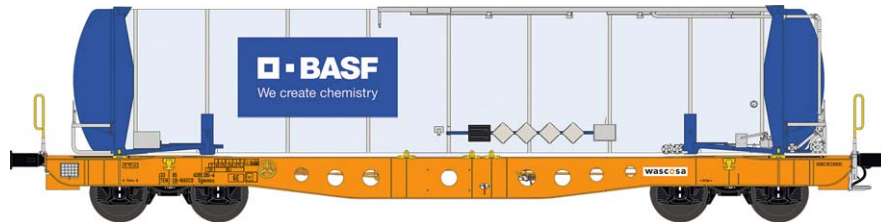
Ein Samms-Flachwagen, beladen mit zwei IHC-Traktoren.



Es wird neue DR-Silowagen-Versionen geben.

NME > NEUE SILO- UND CONTRAINERTRAGWAGEN FÜR HO

□ Auch Rolf Fleischmann plant neue Modelle, insbesondere für HO: Als Formneuheit ist der etwas kleinere Silowagen der Bauart Tagnpps95 mit nur zwei Auslässen an der Unterseite zu erwarten, zunächst mit „Wascosa“-Schriftzug. Formneu ist auch ein hochaktueller Containertragwagen, beladen mit einem BASF-Tankcontainer. Vom H0-Tagnpps101 gibt es weitere Farbvarianten: „ermewa“ und „Interfracht“. Der neue Eamnos ist eine Formvariante mit abweichenden Türen. Interessant ist seine Farbgebung



Nach brandneuem Vorbild: ein Containertragwagen mit BASF-Tankcontainer.

mit blauen Seitenwänden und Stirnwänden in Orange – und umgekehrt. Als Modell für die Epoche III ist der Flachwagen Xf08 mit Bretterbelag aus Echtholz in Versionen mit und ohne Sprengwerk geplant. Für die N-Bahner wird es immerhin einige Farb- und Beschriftungsvari-

anten geben: So erhält der Tagnpps 101 in Gelb nun den italienischen Schriftzug „Nacco-Veronesi“, das „ermewa“-Logo

beim grauen Modell rückt in die Mitte, die „Interfracht“-Version ist auffallend neongrün lackiert.



Für die Freunde der Epoche III erscheint ein Xf08-Flachwagen.

STADT IM MODELL > HAMBURGER NAHVERKEHR FÜR HO

□ Für den Nahverkehr in und um Hamburg kündigt Stadt im Modell, wie schon die letzten Jahren, Fahrzeuge aus fast allen Epochen an. Angefangen bei den Doppelstockzügen der LBE, über den S-Bahntriebwagen der Baureihe 471 und die U-Bahnwagen des Typs DT3 und DT3N, bis zum 490 und dem Dieseltriebwagen LINT54 der AKN. Alle Modelle sollen in Kooperation mit dem Hersteller Zeitgeist Models entstehen. Hinzu kommen exklusive Lackie-

rungsvarianten, wie des Klv53 der AKN in Zusammenarbeit mit Rivarossi oder des Mercedes-Benz-DLK30-Leiterwagens der Feuerwehr Hamburg von Brekina. Auch diverse Varianten von Hamburger Linienbussen, etwa des Büsing Senator 12D oder des MAN Lion's City, sind neu im Programm.

Für die Hamburger Feuerwehr im Stadtteil Wandsbek ist dieser MB-Kurzhauber im Einsatz.



Eine Lackierungsvariante der Rivarossi-Neukonstruktion soll den Zustand des Klv53 der AKN im Jahr 2005 darstellen.

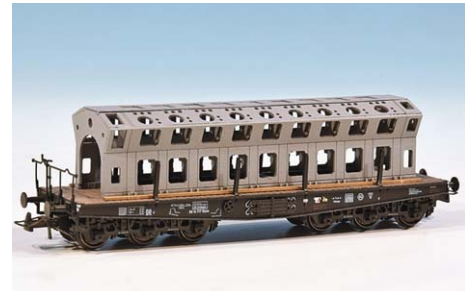


JOSWOOD › EIN BUNTER STRAUSS VON NEUEN LASERCUT-MODELLEN

□ Industrie-Flair aus dem Ruhrgebiet liefert Joswood: Als Randbebauung kommt das Lagergebäude der Serie Kalina nun mit weißem Putz und schwarzem Fachwerk auf einem Ziegelsockel. Passend dazu ist ein Aufzugsanbau angekündigt. Zum Selbstgestalten von Gebäuden sind nun auch dunkle Backsteinwände mit vergitterten Fenstern im Programm; sie kommen in zwei Längen. Ein Wohnhaus aus dem Bergischen Land mit ei-



Viele neue Angebote zum Bau von Industrieanlagen.



18-Zylinder-Motorblock als H0-Ladegut.

nem Laden im Untergeschoss ergänzt ebenfalls das Thema Ruhrgebiet. Aus dem hohen Norden dagegen kommt ein

kleines schwedisches Sommerhaus ganz in Grün. Für die weitere Gestaltung auf der Anlage können zwei neue Garten-

häuschen erworben werden. Als Ladegut kommt der Motorblock eines Schiffsdiesels auf den Markt.



Freizeitgestaltung im Maßstab 1:87: Seifenkisten und Gartenhäuser.



Ein bergisches und ein schwedisches Wohnhaus sowie der Aufzug.

DIE MODELLBAHNWERKSTATT › BAHNHOF UND WETTERWARTE „BROCKEN“ FÜR H0

□ Bei den Wuppertaler Firmen te-miniatur und IMT Frowein werden die Themenschwerpunkte mit Schmalspur-Gebäuden nach Vorbildern im Harz und Graubünden weiter ausgebaut. Der Knüller sind die Gebäude nach Vorbildern auf dem 1141 Meter hohen Brocken im Harz: Sowohl das markante Bahnhofsgebäude als auch die wuchtige Wetterwarte könnten Akzente auf einer H0m-Anlage setzen. Beide Gebäude erscheinen als

Lasercut-Bausatz mit MDF, Sperrholz- und Kartonbauteilen. Die Serie der Bündner Wohnhäuser für H0 wird mit dem Haus „Chesa Marmotta“ erweitert. Ganz in Holzbauweise entstehen aus einem Bausatz für die Spur 0 der Bahnhof „Rueun“ an der RhB sowie ein passendes Toilettengebäude. Auch die Bausätze eines Strand- und eines Toilettenwagens im Maßstab 1:45 werden aus Holz gefertigt. Im selben Maßstab erscheint auch ein



Im Brocken-Baustil: der Endbahnhof der Harzer Schmalspurbahn.

Fachwerkklokschuppen, passend für eine V60 oder Köf. Für die Spur G werden Halbreibgebäude in Zusammenarbeit mit Wilamo angeboten.



Ferienstimmung in 0: Toiletten- und Strandwagen.



Wunderschön: Bahnhof Rueun für die Spur 0.



Wuchtig: Brocken-Wetterwarte.

NORDMODELL > N-GEBÄUDE UND ZUBEHÖR

Der Anbieter für feines Zubehör im Maßstab 1:160 stellt neue Lasercut-Gebäudebausätze vor, darunter zwei Bahnbauten: Das im preußischen Achteck-Baustil gehaltene Stellwerk von Klein-kummerfeld/Holst. zeigt eine für den norddeutschen Raum typische Klinkerfassade. Das Behelfsstellwerk Wehr an der Wehratalbahn ist dagegen ein schlichtes Holzbauwerk. Interessante Einblicke gewährt eine offene Werkhalle. Das Highlight ist dieses Jahr allerdings die stattliche Schnapsbrennerei. Dieses Modell, das in viele Regionen passt, besteht aus



Die Obstkisten im Maßstab 1:160 sind 3D-Druckteile.



Blickfang für jede N-Anlage: Schnapsbrennerei samt Schornstein.

dem Haupthaus, einem Vorbau und einer Heizzentrale samt Kamin. Der Schornstein der Schnapsfabrik wird als 3D-Druckteil erstellt, ebenso wie auch die zierlichen Obst- und Gemüseboxen oder der Anbau-Schneeräumer für die Fleischmann-Baureihe 218, die den Zubehörbereich erweitern.

HEKI > DER HERBST WIRD KOMMEN



Hekis neue Lärchen sind auch herbstlich bunt zu erwerben.

Herbstlich wird es bei Hekis Neuheiten. So zeigen sich die Lärchen entsprechend der Jahreszeit braun bis grün beflockt und kommen in drei Sets unterschiedlicher Packungsgrößen und Höhen. Auch auf den Feldern wird es herbstlich. Das „decoflies“-Wildgras ist nun in drei neuen Farbtönen erhältlich. Die neuen Stecktannen zeigen sich dagegen unbeirrt von der Jah-

reszeit ganz in Grün. Jeweils ein Hunderterpack dieser Tannen gibt es in zwei Höhen. Während die Bäume in die Baugrößen H0, TT und N passen, kann das Wildgras nur für die Maßstäbe 1:87 und 1:120 eingesetzt werden. Auch bei den Grasfasern stimmt sich Heki auf die dritte Jahreszeit ein. Sie sind für Heuwiesen oder Wildgraswiesen im Früh- oder Spätherbst eingefärbt.

Auch beim „decoflies“-Wildgras hält der Herbst Einzug, hier in hellem Braun als Heuwiese.



LAFFONT > BREITES ANGEBOT VON Z BIS 1

Modellbau Laffont hat sich einen Namen insbesondere durch die bei Märklin und Trix erschienenen Lasercut-Bausätze gemacht. Doch auch im Eigenvertrieb werden zahlreiche Modelle für alle Baugrößen von Z bis 1 angeboten. Ein Blick auf die Website ist empfehlenswert. In allen Modellbahn-Maßstäben werden laufend Neuheiten realisiert. Für 2022 neu angekündigt sind beispielsweise der nette Haltepunkt „Friedlos“ für H0 sowie ein großes Industriegebäude in Stahlfachwerkbauweise nach einem Vorbild auf der Zeche Zollverein im selben Maßstab. Das Modell erscheint auch für die Spur N. In



Der Haltepunkt „Ludwigsau-Friedlos“ kommt nun auch als H0-Bausatz.

1:160 wird es als Neuheit auch einen kleinen Fachwerk-Bauernhof mit Putz- oder Ziegelfassaden geben. Die Z-Freunde erhalten im Jubiläumsjahr bisher nur eine Güterwagenbeladung in Form dreier landwirtschaftlicher Anhänger. Die Fachwerkbrücke wird nun auch für die großen Spuren 0 und 1 aufgelegt, außerdem gibt es eine 1:32-Holzboxe.



Neue Kastenbrücken erscheinen für die Spuren 0 und 1.

VAMPISOL > NEUE STEINBAUWERKE AUS GIPS

□ Jens Kaup, Gründer und Eigentümer der rührigen kleinen Modellbau-Firma Vampisol aus Hann. Münden, weist darauf hin, dass ihm aufgrund der hohen Auslastung im vergangenen Jahr 2021 kaum genügend Zeit blieb, neue Projekte vorzubereiten. Die Corona-Pandemie schlug sich auch bei diesem Anbieter positiv auf die Absatzzahlen nieder: Insbesondere galt es, viele eingegangene Bestellungen abzuwickeln. Dennoch konnten einige wenige Projekte vorangebracht werden. Für die Baugröße H0

entstand in Anlehnung an das Nordportal des Entenbergtunnels an der Kanonenbahn Eschwege – Leinefelde ein imposantes zweigleisiges Portal. Es wird aus Dentalgips gefertigt. Passend dazu ist das Bruchsteinmauerwerk „Steinfrei“ mit verzahnten Plattenübergängen für H0 in Vorbereitung. Ein statliches Modell wird die Burgruine Tschanüf im Engadin. Trotz leicht verkleinerter Außenabmessungen misst der Bergfried im Maßstab 1:87 noch stolze 28 Zentimeter. Sowohl für H0 als auch Spur 0 werden Über-



Imposant: Das Portal des Entenbergtunnels im Maßstab 1:87.

fall- und Mühlwehre realisiert. Zum Erscheinungstag dieser MEB-Ausgabe werden sie bereits erhältlich sein. Der in H0 verfügbare Strail-Bahnübergang ist auch im Maßstab 1:45 geplant. Ob der angedachte O-Bahnhof Rittmarshausen in diesem Jahr realisiert wird, ist noch offen.



Die Überfall- und Mühlwehre erscheinen für 0 und H0.

STANGEL > KLEINSTADTGEBÄUDE FÜR H0, HINTERHÖFE FÜR 0 UND 1

□ Zur Darstellung einer Kleinstadt entwickelt der polnische Lasercut-Anbieter Stangel diverse Wohn- und Geschäftshäuser, deren Vorbilder in der Stadt Tczew (Dirschau) in Pommern zu finden sind. Allein 16 Wohn- und Geschäftsgebäude werden umgesetzt, so dass ein kleiner Marktplatz entstehen kann. Daneben erscheinen zwei weitere Halbreliet-Wohnhäuser. Eine Kirche für den Bau einer dörflichen Gemeinde ist ebenso dabei. Die Bausätze werden aus dickem Modellbaukarton bestehen, aber auch aus drei Millimeter dickem MDF und weiteren Materialien. Die Lasercut-Bausätze werden unlackiert geliefert und können individuell eingefärbt werden. In Entwicklung befindet sich zudem ein größeres städtisches Eckhaus aus der Zeit um 1900. Für die Baugrößen 0 und I werden zudem Hinterhofgebäude in Halbrelietbauform realisiert.



Hübsche Häuser aus Pommern in H0.



Das eklektizistische Eckhaus ist in Planung.

HALLING > WIENER MODELLGEBÄUDE UND WÄLDERBÄHNLE-ZUG IN BAUGRÖSSE H0

□ Die heute zu Ferro Train gehörende Marke Halling, bekannt für ihre detaillierten Straßenbahnmodelle insbesondere nach Vorbildern aus Wien, bietet nun auch die passende Umgebung für die eigenen H0-Trams an: In Zusammenarbeit mit dem Hersteller „Artbeeren“ erscheinen nun Lasercut-Bausätze mit typisch wienerischen Gebäuden. Die Palette reicht dabei von einigen imposanten Stadthäusern aus den inneren Bezirken der österreichischen Hauptstadt bis hin zu den eher kleinstädtisch wirkenden Bau-

ten aus den Vorstädten. Auch für die H0e-Schmalspur gibt es Neues: Auf der Basis der Wagenmodelle von Stängl fertigt

Halling die vierachsigen Personenwagen, die bei der Museumsbahn auf dem Reststück der Bregenzer Waldbahn ein-

gesetzt werden. Sie erhielten eine neu konstruierte Inneneinrichtung und tragen den Schriftzug „Wälderbähnle“.



Klassizistisches Wiener Vorstadthaus für H0.



Vierstöckiges Gründerzeit-Eckhaus aus Wien für H0.



Filigran und luftig: Hängebirke für die Baugrößen N und Z.



Klein aber fein: ein herbstlicher Apfelbaum, ebenfalls für N/Z.

SILHOUETTE > SPITZEN-VEGETATION

Der für feinste Nachbildungen von Vegetationsformen aller Art bekannte Hersteller aus Barbing-Illkofen bietet ständig neue Artikel an, seien es Bäume, Sträucher, Wildflora oder Grasmatte. Feinstes Belaubungsmaterial in den Färbungen der Jahreszeiten Frühling, Sommer, Frühherbst und Spätherbst dient zur individuellen Begrünung von Birken, Pappeln, Es-

pen, Linden, Buchen, Trauerweiden, Platanen oder Apfelbäumen. Neu hinzugekommen sind Sträucher mit Blütendarstellungen in diversen Farben sowie Gestrüpp in unterschiedlichen jahreszeitlichen Ausprägungen. Neue Grasbüschel in vielerlei Grüntönen laden zur Detailgestaltung ein.

BREKINA > US-KLASSIKER UND BOND-CAR FÜR HO

Der Auto-Hersteller aus Teningen stellt in der Regel monatlich neue Modelle vor. In der Februar-Ausgabe des Neuheitenblatts sind nicht weniger als 95 Neuheiten versammelt, in der weit überwiegenden Mehrzahl allerdings Farbvarianten. Aus neuen Formen kommt der Büssing-Commodore als Kipper. Klassiker sind die Berliner D2U-Doppeldecker desselben Herstellers. Bisher nur als Vorserien-Muster sind einige neue US-Automobile zu sehen: Der endlos lange Cadillac Eldorado als Convertible des Baujahrs 1976, der Chevrolet Caprice aus dem Jahr 1987 als Polizeifahrzeug mit Warnbalken und ein legendärer US-Sportwagen in Form des Ford Mustang Fastback, gebaut im Jahr 1968. Fünf Jahre älter ist das

Das Bond-Car!
Den Aston
Martin DB5 aus
dem Jahr 1963
kennt (fast) je-
der Filmfan.



Vorbild eines weiteren Super-Klassikers: Der Aston Martin DB5 spielte in den Bond-Filmen „Goldfinger“ und „Feuerball“ wesentliche Rollen, natürlich mit Sir Thomas Sean Connery am Steuer.



Ein US-Schlitten reiner Ausprägung: Cadillac Eldorado Convertible 1976.



In einschlägigen Filmen bald Schrott: Chevrolet Caprice als Polizeicar des Jahres 1987.



Kräftiger Auftritt: Ford Mustang Fastback des Baujahres 1968.

LOEWE > MAGIRUS DEUTZ „ZETA“ UND EIN LEUCHTTURM FÜR HO

Auf der Basis des Magirus Deutz „Zeta“ 90 M5 bietet Loewe verschiedene Einsatzfahrzeuge in HO an: eine Drehleiter, einen Gerätewagen und ein Löschgruppenfahrzeug. Sie erscheinen jeweils in Bedruckungen verschiedener Einsatzstellen. Ebenfalls ein rotierendes Licht auf dem Dach hat der Leuchtturm „Alte Liebe“; das Resin-Fertigmodell in 1:87 ist einem Leuchtturm in Cuxhaven nachempfunden und kann ab der Epoche an jedem größeren Gewässer eingesetzt werden. Zur Bw-Ausgestaltung dienen zahlreiche kleine und größere Bausätze, etwa eine Diesellokstation, eine Bekohlungsanlage oder eine Signalmeisterei. Für HO und TT werden verschiedene neue Ladegüter angeboten, beispielsweise Tunnelbau-Betonsegmente.



„An der Nordseeküste“ ... stehen Leuchttürme wie dieser.

Die kleinste Drehleiter von Magirus musste per Hand bedient werden.



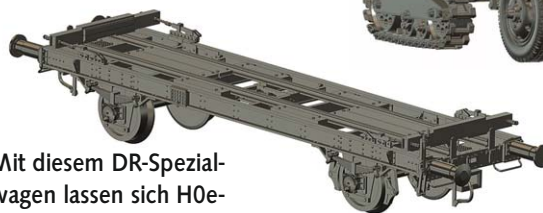
Der Magirus-Gerätewagen kommt auch in den Farben des DRK.

MODELLBAHN KREATIV > SONDERGÜTERWAGEN UND SCHLEPPER

Im Maßstab H0 legt Modellbahn Creativ die Schmalspurtransportwagen der DR-Gattung U auf. Diese Fahrzeuge wurden vornehmlich dazu verwendet, Lokomotiven der sächsischen Gattung IV K auf Regelspurgleisen von ihren Einsatzorten ins Ausbesserungswerk zu befördern. Das Modell ist komplett aus Metall gefertigt,

rollt auf RP25-Radsätzen und erscheint in verschiedenen Varianten für die Epochen III und IV. Ebenfalls im Maßstab 1:87 wird der DDR-Schlepper IFA-Pionier RS 01/40 mit Anbauhalbketten und lenkbarer Vorderachse angekündigt. Auch in TT wird ein Schlepper erscheinen, allerdings der Vorläufer des IFA-Pionier, der

FAMO-Schlepper. Auch er kommt als feindetailliertes Ganzmetallmodell.



Mit diesem DR-Spezialwagen lassen sich H0e-Lokomotiven transportieren.



Der IFA-Pionier erscheint mit Halbketten.

WEINERT > FEINSTE DETAILS FÜR DAS H0-Bw

Für Kibris Lokschruppen „Ottbergen“ liefert Weinert fein detaillierte Tore sowie Rauchabzugschächte. Beide Bausätze sind aus Neusilberätzblech gefertigt. Die Tore werden in drei Varianten bezüglich der Ausführung mit Fluchttüre geliefert. Für die Ausgestaltung werden etwa in H0 Briefmarken- und Postkartenautomaten sowie Dalben für die Gestaltung von Hafenbecken angeboten. Für die Spuren 0 und 1 kommen alte Wählscheibentelefone. Für das „mein Gleis“-System wird es eine kurze Bogenweiche mit 8,6 Grad Abzweigwinkel geben, passend zur Geometrie der kurzen DKW.



Wahlweise mit und ohne Fluchttüre kommen die Tore aus Neusilber.



Innen kann der Schuppen mit Rauchabzugschächten ergänzt werden.

N 1:160

Jetzt bei Ihrem ARNOLD-Händler!



Zum ersten Mal in grüner Epoche-IV-Ausführung als Baureihe 251 beschriftet



HN2525/HN2525D

DR, Elektrolokomotive BR 251, in grüner Lackierung mit rotem Fahrwerk, Ep. IV

HN2526/HN2526D

DR, Elektrolokomotive BR 251, in roter Lackierung mit rotem Fahrwerk mit schmalen Zierstreifen, Ep. IV

Zum ersten Mal in Bordeauxrot mit schmalen weißen Zierstreifen



Diese Bilder sind Photomontagen

Weitere Varianten erhältlich, bitte informieren Sie sich im Fachhandel oder auf www.arnoldmodel.com

HORNBY HOBBIES



Passen die lieb gewonnenen Züge nicht mehr alle auf die Anlage, lassen sie sich mit einfachen Mitteln präsentieren und austauschen.

Drei Fliegen mit einer Klappe: Präsentation der schönsten Sammlungstücke, staubsichere Aufbewahrung und einfacher Einsatz auf der Anlage, das alles kann...

... der Zugwechsler

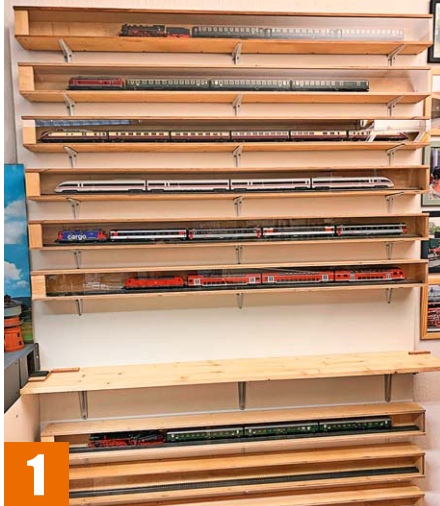
Als Ergänzung zu meiner Zim-
meranlage, aufgebaut mit Mär-
klin-H0-Material, überlegte ich
mir, wie ich meine Loks und
Waggons ausstellen könnte, ohne dass sie
dabei verstauben. Genauso wichtig war
mein Wunsch, Komplett-Züge ohne grö-
ßeren Aufwand auf der Anlage einsetzen
und austauschen zu können. Daraus ent-
stand meine Idee eines Zugwechslers.
Beim Aufbau wollte ich den Aufwand ge-
ring halten und verzichtete auf industrielle
Angebote, die für diesen Einsatzzweck bei-
spielsweise von „Train-Safe“ angeboten
werden. Bei der Planung und dem Bau
waren folgende Punkte maßgeblich:

- Die Länge der Zugwechsler von 140 cm
ergab sich aus der maximalen Gleislänge
im Bahnhof.

- Breite (9 cm) und Höhe (8 cm) der Zug-
wechsler legte ich anhand diverser Tests
mit meinem Fahrzeugpark fest. Daraus er-
gaben sich die Maße der Bretter für den
Kasten (zwei Stück 140 x 9 cm, ein Stück
140 x 8 cm). Als Material verwendete ich
9 mm dickes Birkenperrholz.
- Bei der Breite waren die Nut für das Ple-
xiglas und das Stützbrett an der linken Vor-
derseite (s. u.) zu berücksichtigen.
- Für die notwendige Gleislänge genügten
sieben C-Gleis-Schienenstücke Nr. 24172
und eines der Nr. 24188. Die Gleisenden
rechts kürzte ich so, dass die Schienen di-
rekt am Holz enden.
- An der gegenüberliegenden Seite, wo
der Anschluss an die Anlage erfolgt, ent-
fernte ich die elektrischen Kontakteile, so
dass nur die Führungselemente aus Kunst-

stoff übrig blieben. Auch am Anschlussgleis
auf der Anlagenseite werden die Kontakte
entfernt. So kann man die Zugwechsler
ganz leicht andocken.

- Der Fahrstromanschluss erfolgt im hinte-
ren Bereich der Gleise. Dort wurden die
Anschlussdrähte durch zwei Löcher ge-
führt und am Gleisübergang angelötet.
- Für die Fronten verwendete ich 2 mm
dicke Plexiglasscheiben, Maße 140 x 8,6 cm.
In die Bretter der Unter- und Oberseite des
Kastens wurden jeweils Nuten (3 mm breit,
4 mm tief) zur Führung eingearbeitet.
- Zur Stabilisierung des Kastens dient links
vorn ein kleines Holzstück (4 x 8 cm) und
ein rechteckiges Abschlussstück (7,5 x 8 cm)
an der rechten Seite.
- Das Plexiglas liegt jeweils vor diesen klei-
nen Rechteckhölzern.



1

Wie eine Schauvitrine: Neunfach übereinander sind die Lieblingszüge angeordnet.

Je nach handwerklichen Fähigkeiten kann man die Bretter selbst zuschneiden oder dies dem Schreiner oder dem Baumarkt überlassen. Auch mit dem Fräsen der Nuten kann man qualifizierte Handwerker beauftragen.

Als Basis für die Zugwechsler fertigte ich ein Andockbrett an. Darauf sind Führungshilfen aus kleinen Holzprofilen angebracht, die für die korrekte Position der aufgesetzten Zugwechsler sorgen.

Der Bau der Zugwechsler war ganz einfach: Zuerst wurden alle (vorher nach persönlichen Vorlieben lackierten) Holzteile verleimt und verschraubt – mit Ausnahme des Deckels. Anschließend wurden die Gleise angebracht und verschraubt. Die Fahrstromanschlüsse sollte man dabei nicht vergessen. Die Anschlussleitungen wurden durch Löcher in der Rückwand



2

Soll einer davon auf der Anlage seine Runden drehen, wird der Zugwechsler auf das mit einfachen Führungsprofilen versehene Andockbrett aufgelegt.

geführt und mit einem zweipoligen Stecker versehen. Etwa 20 cm Spiel in Richtung Anlage sollte vorhanden sein, um ohne Mühen an die entsprechende Anschlussbuchse an der Anlage zu gelangen.

Abwechslungsreicher Betrieb mit wenig Aufwand

Bevor der Deckel verschraubt wird, sollte man unbedingt den elektrischen Anschluss und die einwandfreie Verbindung der Gleise testen. Außerdem muss die exakte Gleisposition bei dem auf das Andockbrett aufgesetzten Zugwechsler geprüft werden. Nachdem dies gewährleistet ist und der Zugwechselbetrieb problemfrei vonstatten geht, kann man den Deckel aufschrauben. Auf das Verleimen verzichtete ich in diesem Fall. So lassen sich spätere

Änderungen am Gleis oder an der Ausstattung leicht vornehmen. Man könnte zum Beispiel mit Hilfe von LED-Bändern eine Innenbeleuchtung anbringen. Werden diese am Boden hinter der Schiene verlegt, entstünde eine indirekte Beleuchtung.

Um meine inzwischen neunfach vorhandenen Zugwechsler übereinander an der Wand anzubringen, wählte ich einfache Regalwinkel, pro Zugwechsler drei Stück.

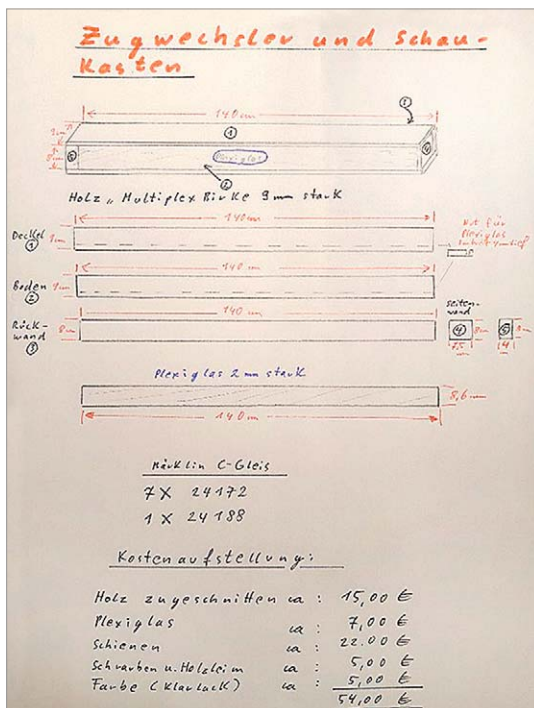
Die Gleisanbindung auf der bestehenden Anlage wurde folgendermaßen gelöst: Da ich auf der Hauptstrecke meiner Anlage nur in einer Richtung fahre, baute ich in deren Verlauf eine Rückfallweiche ein, von der das Andockgleis wegführt. Die Weiche liegt verdeckt unter einem Landschafts-



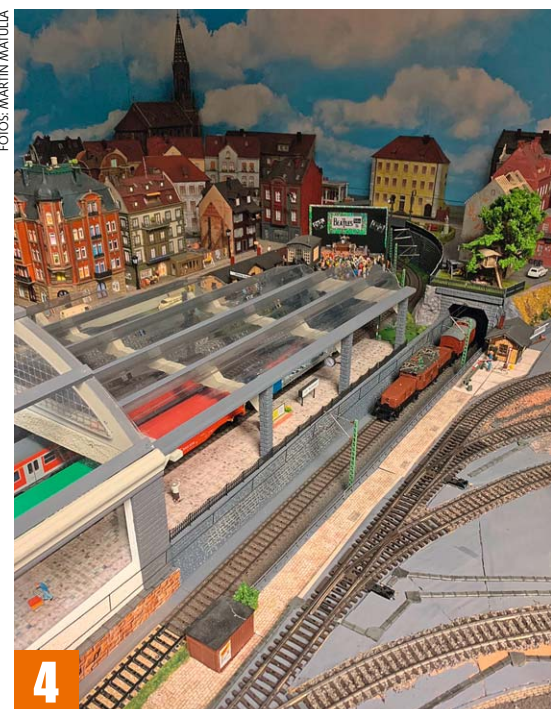
3

Die Enden der C-Gleis-Stücke werden über deren Kunststoffelemente genau geführt.

teil. Will ich einen Zug zurück in einen Zugwechsler fahren, fahre ich mit der Garnitur komplett über diese Weiche, halte an und drücke dann einfach rückwärts in den Zugwechsler. Die Weiche muss dazu nicht umgestellt werden, sie liegt immer in abweigender Stellung. □ *Martin Matulla*



FOTOS: MARTIN MATULLA



4

Wenige Augenblicke später taucht der Zug aus dem Zugwechsler auf der Anlage auf.

Die Sonneberger erweitern ihr Programm der vorzüglichen Modelle aus der Piko-Expert-Serie um eine weitere markante Altbau-E-Lok: das beliebte „Deutsche Krokodil“.

Beschleunigtes DB-Reptil

Wer eine E94 noch im alltäglichen schweren Güterzugdienst erleben durfte, wird das nicht vergessen. Stand man neben einer Lok am Bahnsteig, konnte man am eigenen Leib spüren, welche Kräfte beim Anfahren wirksam wurden. Die gesamte Umgebung des Krokodils erzitterte förmlich. Das mit $16\frac{2}{3}$ Hertz pulsierende Drehmoment und die Kraftübertragung auf die sechs Achsen mittels Tatzlagerantrieb machten es möglich. Doch auch das einmalige, pure Kraft ausstrahlende Äußere machte die ab 1941 in

den Dienst gestellte Nachfolgebaureihe der E93 bei den Eisenbahnfreunden unvergesslich. Ein triftiger Grund für Piko, nun auch ein H0-Modell des „deutschen Krokodils“ auf den Markt zu bringen.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs wurden 146 Loks fertiggestellt, bald danach erhielt die DB noch neun sogenannte Fertigbauten aus vorhandenen Teilen. We-

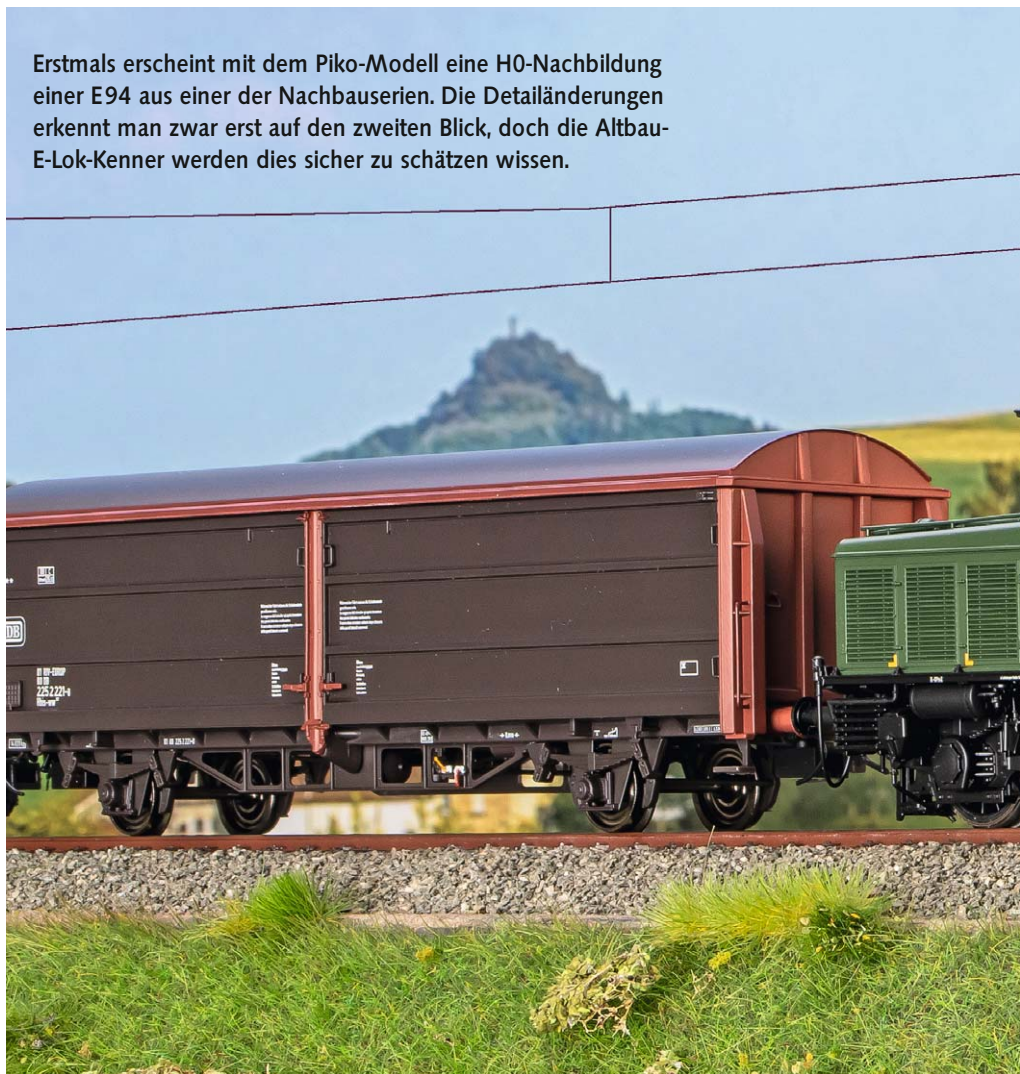
gen des akuten Lokmangels mit Beginn des Wirtschaftswunders schlossen sich von 1954 bis 56 zwei DB-Nachbauserien mit 23 und 24 Stück an. Die elektrische Ausrüstung stammte entweder von AEG oder SSW. Letztere Loks, zunächst als E94 262 bis 285 eingereiht, erhielten neue Fahrmotoren des Typs WBM 487 sowie Transformatoren höherer Leistung. Dies erlaubte später die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 90 auf 100 km/h. Damit kamen diese Loks schon den E 50 nahe. Sie wurden dann zur besseren Unterscheidung als Baureihe 194.5 gekennzeichnet.

Piko nahm sich mit 194 576 eine im Jahr 1954 bei Krauss-Maffei in München-Allach gebaute Maschine zum Vorbild. Nach der Erstbeheimatung in Nürnberg Rbf blieb die Lok mit Ausnahme zweier Ausflüge – nach Würzburg gleich zu Beginn (1954 bis 57) und nach Aschaffenburg (1960 bis 74) – immer in der Frankenmetropole zu Hause. Vor der Ausmusterung im Jahr 1987 wurde sie noch für vier Monate an die SBB verliehen, ausgerüstet mit SBB-Einholmstromabnehmern. Zerlegt wurde dieses Krokodil 1988 in Mülheim-Speldorf.

Erstmals erscheint mit dem Piko-Modell eine H0-Nachbildung einer E94 aus einer der Nachbauserien. Die Detailänderungen erkennt man zwar erst auf den zweiten Blick, doch die Altbau-E-Lok-Kenner werden dies sicher zu schätzen wissen.



An den Fronten fallen die UIC-Steckdose samt Kabel und die separate Schlussleuchte für den Schiebebetrieb auf.





Sehr zierliche Nachbildungen der SBS-39-Stromabnehmer und eine korrekte Leitungsführung prägen die Dachaufbauten.



Die Detaillierung der Drehgestelle ist mehr als überzeugend, E-Lok-Kenner werden auch das winzigste Detail wiedererkennen.

Der von Piko nachgebildete Zustand („UntMF 4.8.80“) entspricht der letzten Einsatzzeit bei der DB. Alle typischen Merkmale der Nachbau-Maschinen mit E-Teil von SSW findet man auch am Modell: die hintere Drehgestellhaube mit zwei stirnseitigen, nach rechts versetzten Wartungsklappen mit Lüftungsschlitzen, die 15-kV-Dachleitung als flach auf dem Dach verlegtes, überdecktes Kabel. Auch der Hauptschalter in Form eines Druckgasschalters der Bauart APB 104 entspricht exakt den SSW-Nachbauloks. Zum gewählten Vor-

bild passt auch die Nachbildung der UIC-Leitung mit flexibler Leitungsführung zwischen dem Lokkasten und den Vorbauten,

Nachbau-Maschine vollkommen korrekt ins Modell umgesetzt

an denen neben dem dritten Spitzenlicht die UIC-Steckdose nachgebildet ist. Erstmals an einem H0-Modell sind auch die integrierten einzelnen Schlusslichter zu sehen, die einige Loks für den Schiebedienst auf der Spessart-Rampe erhielten. Den Lok-

führern blieb dadurch das Aufstecken des Zs-Signals erspart. Der typischen DB-Ausführung entsprechen die verlängerten Vordächer, die Zugbahnfunk-Topfantenne auf dem hinteren Vordach oder die nur noch sechs (statt acht) Sandkästen an den Drehgestellen. Nur einige 194 zeigten hingegen die gelben Warnmarkierungen an den Ecken der seitlichen Wartungsklappen.

Neben diesen typischen Details der DB-Nachbaulok faszinieren die vielen anderen Raffinessen, mit denen die Piko-E94 auftrumpft: Das Fahrwerk ist eine Augenwei-



de, zu erkennen sind beispielsweise die freistehende Ausbildung der flexiblen Leitungen in der Mitte der Drehgestelle oder die Ansteuerung der Schmierpumpen und des Tachometers an den Achslagergehäusen. Vollends überzeugend ist auch die Nachbildung der Führerstände mit kompletter Inneneinrichtung in passender Farbgebung. Vor den exakt sitzenden Frontfenstern erkennt man die angesetzten filigranen Nachbildungen der Scheibenwischer samt Antriebsgestänge. Auf dem Dach brillieren feinste Stromabnehmer der Bauart SBS39 mit einfachem Schleifstück, an denen beispielsweise auch die Federung unterhalb der Wippe vorbildgerecht nachgebildet wurde. Feinste Laufgitter aus geätzten Bauteilen ergänzen die bis ins letzte Detail korrekte Dachausstattung.

Bis ins letzte Detail vorbildgerecht ausgeführt

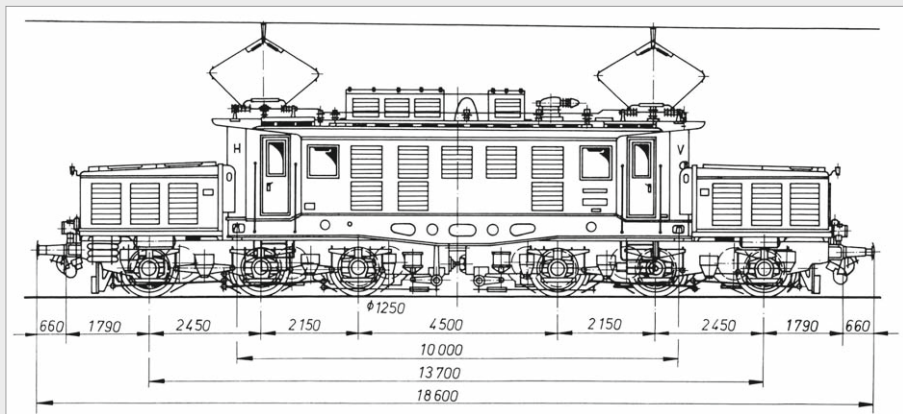
Insgesamt wirkt das Piko-Krokodil in allen Proportionen absolut vorbildgetreu, dazu tragen die niedrige Lage über dem Gleis und insbesondere der enge Abstand zwischen den Vorbauten und dem Mittelteil bei. Eine Schwalbenschwanzführung der Vorbauten macht dies möglich.

Das uns vorliegende Analogmodell zeigte allerbeste Fahreigenschaften bei sehr moderater Geräuschkentwicklung. Die technische Ausstattung unseres Testmusters beschränkt sich auf das LED-Spitzen- und Schlusslicht. Die Digital-Varianten werden auch eine Beleuchtung des Maschinenraums und der Führerstände sowie der Fahrpulte aufweisen. Auch das erwähnte einfache Schlusslicht sowie die Anfahrkontrollleuchte über dem Fahrwerk im Bereich der rechten Aufstiege lassen sich dann

MESS- UND DATENBLATT

Baureihe 194.5 von Piko in H0

**Modell
Eisen
Bahner**



STECKBRIEF

Hersteller: Piko
Bezeichnung: 194 576 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0
Artikelnummer: 51470
Stromsystem: Gleichstrom
Konstruktionsjahr: 2022
Gehäuse/Fahrgestell: Kunststoff/Metall
Gewicht: 516 Gramm
Preis: 310 Euro (UVP)



ELEKTRIK

Funktionen: Spitzen- und Schlusslicht analog, Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung sowie Anfahrlampe digital schaltbar
Stromabnahme: zwölf Räder



MECHANIK

Antrieb: Vom Fünfpolmotor mit zwei Schwungmassen auf vier Radsätze, zwei Haftreifen diagonal außen



SERVICE

Gehäusedemontage: Vorbauten aufgeklippt, Gehäuse nach Lösen von zwei Schrauben
Zurüstteile: Pufferträgerdetails
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Explosionszeichnung und Ersatzteilliste
Verpackung: Karton mit Blister-Einsatz
Andere Versionen: 51471 (AC), 51472 (DCC, Sound), 51473 (AC digital mit Sound)

Fahrwerte	Spannung	v_0 (km/h)
v_{min}	2 V	3
v_{max}	12 V	109
v_{max} Vorbild	11,5 V	100

Maßvergleich (mm)	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	18500	212,6	214
Treibraddurchmesser	1250	14,4	14,3
Drehgestellachsstand	4600	52,9	52,9

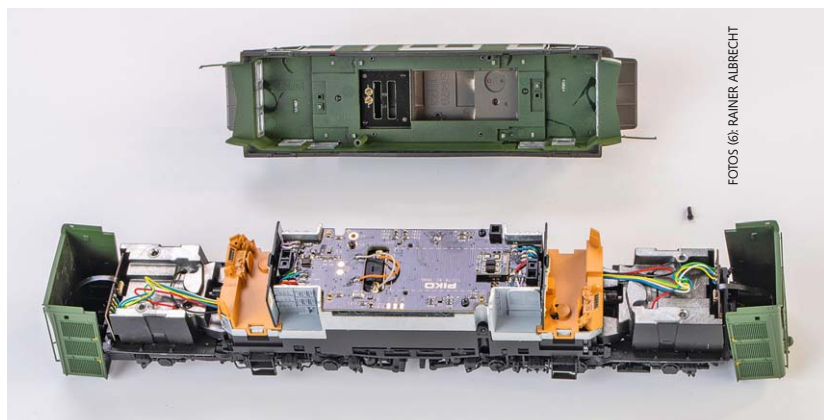
schalten. Letztere diente den Lokführern bei Dunkelheit zur Kontrolle, ob sich die Lok bei aufgeschalteter Fahrstufe auch bewegte und vermied Motorschäden durch Überlastung.

Pikos Neukonstruktion ist ein weiteres Beispiel, wie perfekt heutige Modelle ausgeführt werden können. Die allgemeinen Kostensteigerungen zwingen jedoch auch Piko zu angehobenen Preisen. □ *abp*

Während die Modelltechnik nach Gehäuseabnahme weitgehend im Verborgenen bleibt, erkennt man die liebevoll nachgebildete Inneneinrichtung.



Motorgehäuse, Bremsgestänge, Ausgleichshebel, Sandleitungen: Kaum ein Detail fehlt auch bei der Ansicht von unten.



Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



nur
€14,90
statt € 25,80

2 Ausgaben
portofrei ins Haus
Sie sparen jetzt über **42%**
gegenüber dem Kioskpreis

3 gute Gründe, das neue
BahnExtra zu testen:

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie **Bahn Extra** ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,60* (statt € 12,90) alle 2 Monate frei Haus.

Ausgabe BahnExtra 2/22
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk

Mit der Babelsbergerin um Berlin

Es war Winter 1977/78, ich machte gerade die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer, als ich mit der V 180 bzw. 118, wie sie nun hieß, in Verbindung kam. Als Beimann sollte ich zwischen Berlin und Brandenburg (Havel) erste Erfahrungen im Betriebsdienst sammeln. Das bezog auch einen Teil des „Sputniks“ mit ein. So nannte man allgemein die Personenzüge, die seit Ende der 1950er-Jahre auf dem Großen Außenring West-Berlin umgingen. Am 21. März 1963 hatte die

Deutsche Reichsbahn mit der V 180 005 die Erste der Großdiesellokomotiven in Berlin stationiert und auf dem Außenring eingesetzt. Als ich nun Ende der 1970er-Jahre dazu stieß, wurden fast alle Züge des „Sputnik“ (und einige Leistungen darüber hinaus) von der V 180 bzw. jetzt 118 gefahren. Mehr in **Bahn Extra 2-2022**.

Hier geht's
direkt zum Abo



Gleich bestellen unter **www.bahn-extra.de/abo**



Klassischer DB-Nebenbahnzug vor 50 Jahren:
Eine Lok der Baureihe 86 zieht ihre 3yg-Nahverkehrsgarnitur übers Land – Bundesbahn-Alltag pur.

Obwohl schöne H0-Modelle der dreiachsigen DB-Umbauwagen schon auf dem Markt sind, liefert Piko nun eigene Nachbildungen. Wie gut sind die 3yg aus Sonneberg im Vergleich?

Alltag auf drei Achsen

Gut ein Vierteljahrhundert waren sie Bestandteil fast jedes Nahverkehrszugs der Bundesbahn: Die Wagen der Gattung 3yg, die Umgangssprachlich auch als Umbau-Dreiachser bis heute bestens bekannt sein dürften. Sie verkörperten zusammen mit ihren vierachsigen Pendants für viele Bahnreisen-

de und Eisenbahnfreunde den unspektakulären DB-Alltag. Dennoch, oder besser gesagt gerade deshalb sind diese Waggons auch bei Modellbahnern sehr beliebt.

Schon lange auf dem Markt sind die altbekannten Modelle der 3yg von Roco und Märklin, die aber kaum noch heutigen Erwartungen entsprechen dürften. Fleischmann brachte dann vor 20 Jahren endlich gut gelungene Umsetzungen der Umbau-Dreiachser heraus, die jedoch leider immer nur in homöopathischen Dosen erhältlich waren. In diese Nachfrage-Lücke sprang dann vor einiger Zeit Brawa mit seinen superdetaillierten Umbauwagen-Miniaturen. Doch auch die Remshaldener scheinen die Nachfrage nicht komplett bedient zu haben, da nun aus Sonneberg vermeldet werden kann: Piko liefert seine angekündigten H0-Modelle der 3yg-Umbauwagen aus.

Die Messlatte stellte für Piko dann auch ganz offensichtlich die Brawa-Konstruktion dar, was Detaillierung und Vorbildtreue betrifft. Die Gravuren der Piko-Wagen, bei

denen Kasten und Dach aus einem großen Spritzteil bestehen, sind höchstens minimal kräftiger ausgefallen. Auch Rahmen, Achshalter und Bremsanlage halten dem Vergleich mit den Brawa-Modellen stand. Manches ist bei den Piko-Dreiachsern sogar ansprechender geraten, etwa die nicht verzogenen, aber dennoch grazilen Kunststoff-Griffstangen oder die akkurat sitzenden Einstiegs-Trittbretter.

Absolut betriebstaugliche Modelle trotz Detailfülle

Stellt man nun einen 3yg von Piko neben einen von Brawa, sticht allenfalls der leicht dunklere, den Vorbildeindruck der flaschengrünen Originale etwas besser treffende Piko-Lack ins Auge. Hinsichtlich der Beschriftung schenken sich Brawa und Piko ebenfalls nichts, lediglich die Klassenziffer auf dem Einstieg zum Dienstraum des BD3yg ist am Piko-Modell zu viel des Guten. Beheimatet sind die 3yg aus Thüringer



FOTOS ©: ABP

Kleiner Fehler: Die 2-Klasse-Anschrift am Gepäckraum des Piko-BD3yg erübrigt sich.

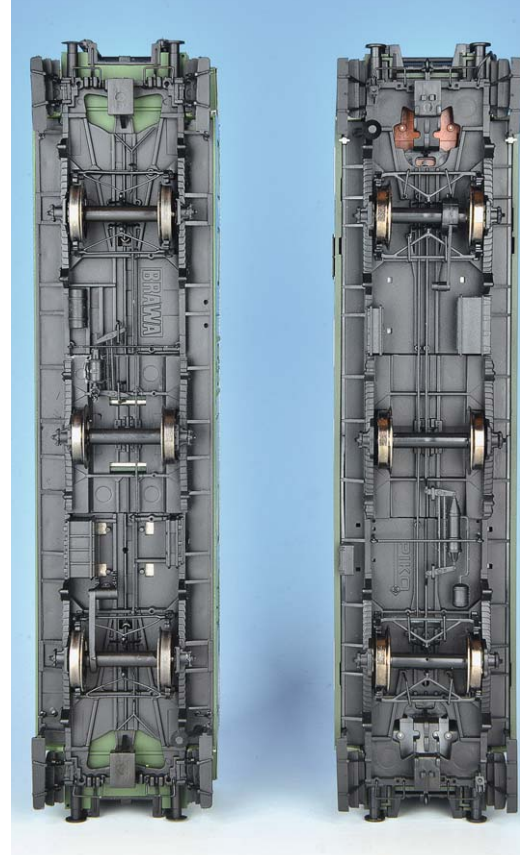


Produktion gemäß der lupenreinen Anschriften übrigens in Basel Bad Bf, untersucht wurden sie 1959 im AW Karlsruhe.

Ein Vorteil der Piko-Konstruktion ist ihre im Vergleich zu dem Mitbewerber-Modellen aus Remshalden deutlich einfachere Zerlegbarkeit – es soll ja nicht wenige Modellbahner geben, die ihre Personenwagen gerne mit Innenbeleuchtung und

Figuren aufwerten möchten. Praktisch alle Bauteile sind vernünftigerweise per Klips-technik oder mittels Presspassungen verbunden. Lediglich die Fenster sind auch bei Piko unlösbar eingeklebt.

Wie bei Brawa ist der mittlere Radsatz der Piko-Wagen seitenverschiebbar gelagert, die Stromabnahme erfolgt über die Achslager und isolierte Kunststoffachsen.



Rahmen, Achshalter und Unterboden sind bei Piko (rechts) kaum weniger detailliert als bei Brawa umgesetzt worden.

Piko hat gleich alle drei Grundformen, den 2.-Klasse-, den 1./2.-Klasse- und den Halbgepäck-Wagen aufgelegt und kann seine Umbau-Dreiachser somit als vorbildgerechte Zweierpärchen anbieten (siehe Kasten). □ *Alexander Bergner*



Links Brawa, rechts Piko: Die Gravuren der Stirnfronten sind bei den 3yg aus Remshalden insgesamt etwas prägnanter und feiner ausgefallen als bei seinem Pendant aus Sonneberg, der dafür über das schönere Finish verfügt.

STECKBRIEF

- Hersteller: Piko
- Bestellnummern: 58240 (Set aus AB3yg & B3yg), 58241 (Set aus B3yg & B3yg), 58242 (Set aus B3yg & BD3yg)
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff
- Kupplung: NEM-Kurzkupplungskulisse
- Gewicht: 225 Gramm (Wagenpaar)
- Extras: Innenbeleuchtung vorbereitet
- Zurüstteile: Details für Rahmenbereich
- Preis: 110 Euro (UVP) je Wagen-Set



Die Umbaudreiachser von Brawa und Piko (rechts) harmonisieren gut miteinander, nur der Grünnton unterscheidet sie auf den ersten Blick.

VERGLEICHSFOTOS (B): MARTIN KNADEN

Die österreichische Dieselloklegende der ÖBB-Reihe 2050 ist jetzt als neukonstruiertes H0-Modell von Rivarossi erhältlich.

US-Austrogermanin



Die seitlichen Lüftergitter machen einen guten Eindruck ebenso wie die sauber gravierten Drehstellblenden.

In den 50er-Jahren versuchte der US-Hersteller General Motors (GM), auf dem europäischen Markt Fuß zu fassen. Mit regionalen Partnern wollte man die typische US-Dieselloktechnik zwischen Skandinavien und Südeuropa etablieren.

Die bekanntesten Loks aus dieser Zeit sind sicherlich die sogenannten Nohabs, die in Schweden und Belgien gebaut wurden und sogar nach Ungarn exportiert werden konnten. Sie rollten in Schweden bei Nohab und in Belgien bei Anglo-Franco-Belge (AFB) aus den Produktionshallen.

Auch der deutsche Henschel-Konzern war in dieser Zeit ein GM-Kooperationspartner. Nach erfolgreichen Testfahrten un-

ter anderem auf dem Semmering mit einer in den Vereinigten Staaten gebauten Vorführlokomotive bestellten die ÖBB bei Henschel zehn Lokomotiven der neuen Reihe 2050.

Die ÖBB-2050 – ein liebenswerter Exot

Kennzeichen all dieser GM-Lokomotiven war der dieselektrische Antrieb mit dem in den USA sehr bewährten langsam laufenden Zweitakt-Dieselmotor des Typs 567. Dieses Aggregat bewährte sich zu diesem Zeitpunkt in unterschiedlichen Modifikationen bereits in Tausenden Exempla-





Tiefergelegt wie ein Opel Manta – schnell war die 2050 dennoch nicht. Die Silhouette der Lok war ziemlich einzigartig und dem Export geschuldet.



Das Innenleben der Lok wirkt im Vergleich zu aktuellen Neukonstruktionen anderer Hersteller etwas antiquiert. Freie Kabel sind heutzutage selten geworden.

FOTOS: ABP



Die beiden Seitenansichten sind nicht symmetrisch und machen das Vorbild wie auch das Modell noch attraktiver. Auf einer nichtelektrifizierten österreichischen Modellbahnanlage darf eine 2050 nicht fehlen. Angesichts ihres charakteristischen Klangs lohnt die Überlegung, ein Sound-Modell zu kaufen.

ren der EMD-Lokomotiven der Reihen F-, E- und GP.

Das neue Rivarossi-Modell gefällt mit sehr gut getroffenen Proportionen, feinen Gravuren und zahlreichen freistehenden Details. Überzeugen können die Darstellungen der Drehgestellblenden sowie der Lüftergitter. Schade ist, dass auf eine heutzutage erwartbare Nachbildung der Führerstände verzichtet wurde.

Die Lackierung im typischen ÖBB-Verkehrsrot mit umbraugrauem Rahmen und Dach sowie grauweißem Zierstreifen ist makellos. Die Bedruckung gelang Rivarossi gestochen scharf; sämtliche Beschriftungen sind mittels einer Lupe einwandfrei zu entziffern.

Das analoge Modell besitzt einen fahrtrichtungsabhängigen LED-Lichtwechsel. Eine 21-polige Schnittstelle ermöglicht die nachträgliche Digitalisierung und auch für einen Lautsprecher ist Raum freigehalten.

Die Fahreigenschaften sind sehr ausgewogen. Bei etwa 1,5 Volt fährt die Lok mit 2 km/h an und erreicht bei der NEM-Spannung von zwölf Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h sowie einen Auslauf von knapp 20 Zentimetern. Die Zugkraft des 454 Gramm schweren Modells ist für vorbildgerechte Züge ausreichend. al

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Rivarossi
- ▶ **Bestellnummer:** HR2818
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- ▶ **Antrieb:** Vom fünfpoligen Motor mit Schwungmasse auf alle Radsätze
- ▶ **Gewicht:** 454 Gramm
- ▶ **V_{min}:** 2 km/h bei 1,5 V
- ▶ **V_{max}:** 105 km/h bei 12V
- ▶ **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot mit LED
- ▶ **Haftreifen:** Zwei
- ▶ **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- ▶ **Preis:** 249,90 Euro (UVP)



Bei der insgesamt tollen Detaillierung sticht die Inneneinrichtung des Führerstands besonders hervor.

Von Schnellenkamp kommt ein erstes Lok-Modell: Die Kö 1 ist in neun Varianten zu haben, darunter sind auch zwei DR-Ausführungen.

Spur 0 ganz klein

Nicht ganz ohne die kontinuierliche Überzeugungsarbeit meines Kollegen Martin Knaden von der MIBA ist wohl das erste Lok-Modell im Maßstab 1:45 bei Schnellenkamp entstanden. Der Hersteller machte sich bis dato vor allem durch gelungene Wagenmodelle und Zubehör für die Spur 0 einen Namen. Nun wurde mit der Nachbildung der winzigen Kö 1 eine wichtige Lücke geschlossen. Das Modellchen ist auch im Maßstab 1:45 noch zierlich und misst über Puffer gerade

mal 125 Millimeter. In Mischbauweise aus Metall und Kunststoff gefertigt, bringt es immerhin 287 Gramm auf die Waage und das Gleis. Das genügt für die eher einfachen Rangieraufgaben, mit denen die Loks in der Regel betraut werden.

Trotz des eher einfachen Aufbaus der Vorbilder wissen die Modelle mit perfekt wirkender Detaillierung zu gefallen. Ein Beispiel sind die vielen freistehenden Griffe und Handläufe (diese aus elastischem Kunststoff) am Vorbau. Beson-

ders schön sind die gut einsehbaren Führerstände ausgefallen. Dort ist eine Vielzahl an Hebeln und Schaltern absolut vorbildgetreu angeordnet. Auch der Hebel für die Abgaspeife ist zu finden. Die Besonderheit der kleinen Kö, deren Pfeifsignale erst bei höheren Motordrehzahlen nennenswerte Lautstärke erreichen, bildet auch der digitale Sound (erzeugt durch einen ESU-Loksound 5-Decoder) sehr trefflich nach. Die Digitalausstattung bietet insgesamt 24 Funktionen. Der größte Trumpf der

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche Umsetzung; Detaillierung, Lackierung und Beschriftung; Rangierkupplung; Licht und Sound

KONTRA: –

BESTELNNRN.: s31350, s31450

PREISE: 600 Euro

URTEILE: 

neuen Kö für den Spur-0-Betriebsbahner ist zweifellos die digital ansteuerbare und filigran wirkende Rangierkupplung: Deren Haken wird von einem Servo über ein Umlenkgestänge und schließlich eine Drucktange nach oben bewegt. Er ist bewusst etwas länger ausgeführt, damit in die Haken aller gängigen Spur-0-Waggons (mit Nachbildung der Schraubenkupplung) sicher eingekuppelt wird. Für den Einsatz mit Lenz-Kupplungen liegt ein Adapter bei.

Als Ersatz für die störend milchig ausgeführten Lampengläser legt Schnellenkamp solche in klarer Ausführung und weiße Lampeneinsätze bei.

Neben den hier gezeigten beiden DR-Varianten sind die Ursprungsausführung der Epoche II sowie sechs Bundesbahn-Versionen der Epochen III und IV in Schwarz und Rot mit zwei oder drei Lampen erhältlich.  abp



FOTOS (B): GERHARD PETER

Das Highlight der Kö 1 ist die digital ansteuerbare Kupplung, die sowohl mit Original- als auch mit Lenz-Kupplungen funktioniert.



Zwei nützliche schwarze Helferlein auf 32-Millimeter-Gleisen: Die DR-Kö 1 in den Ausführungen der Epochen III und IV.



Der GfH/Gbh-Fährbootwagen der DR ist ein echtes Spitzenmodell im Maßstab 1:120.



Geöffnete Türen, groß wie ein Scheunentor.

Exoten im Bestand der DDR-Reichsbahn waren Fährbootwagen für die Überfahrt nach Großbritannien. Hädl bringt nun eine entsprechende TT-Nachbildung.

Reichsbahn-Engländer

Bekanntlich wurde das Schienenverkehrssystem, welches hierzulande als Eisenbahn bekannt geworden ist, vor mehr als 200 Jahren auf der britischen Insel entwickelt. Viel schneller als in Deutschland entstand ein zusammenhängendes Netz, aber der frühe Erfolg hatte auch seinen Preis: Das Lichtraumprofil der britischen Bahnen entspricht ural-

ten Vorgaben, weshalb es das weltweit kleinste für Normalspurstrassen ist. Daher müssen von den Bahngesellschaften des europäischen Festlandes seit jeher so genannte Fährbootwagen beschafft werden, die den Einschränkungen des dortigen Eisenbahnnetzes Rechnung tragen. Die Vorkriegs-Reichsbahn beschaffte einst die Gattung GfH, einen

geschlossenen zweiachsigen Güterwagen. Charakteristisch sind seine vier großen Schiebetüren und natürlich der schmale und niedrige Wagenkasten. Auch die langen Handbremshebel unter dem Rahmenlängsträger entsprechen britischen Gepflogenheiten. Hädl liefert nun ein nahezu perfektes TT-Modell dieses Vorbilds als seltenen Gbh der DR für die

Epoche III: Von mit gelben Ziffern bedruckten Puffern über funktionsfähige Türhaken an den voll beweglichen Schiebetüren bis hin zu absolut vorbildgerechten Trittstufen lässt die Neukonstruktion keine Wünsche offen. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Gravur; Detaillierung; Schiebetüren; vorbildgetreue Lackierung und Beschriftung

KONTRA: -

BESTELLN.R.: 113173-98 (zugeüstet)

PREISE: 57,95 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

› KOMPAKT



Tillig: Holzgas-Triebwagen T 7 der MEG für H0m

Über ein interessantes Fahrzeug dürfen sich die Freunde der H0m-Schmalspur freuen: Mit dem T 7 der Mittelbadischen Eisenbahngesellschaft (MEG) erscheint bei Tillig ein weiteres Vorbild dieser Meterspurbahn im Modell. Das Besondere dieser Ausführung, die dem Zustand des Triebwagens ab den 40er-Jahren, also den Zeiten des Zweiten Weltkrieges entspricht, ist der auf einer Stirnseite angebrachte Holzgas-Erzeuger. So gelang es der MEG, ihren umfangreichen Personenverkehr auch während des Krieges und kurz danach aufrechtzuerhalten. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Inneneinrichtung; Fahreigenschaften

KONTRA: Preis

BESTELLNUMMER: 02947

PREISE: 273,50 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

› KOMPAKT



Piko: Reihe 1110.5 der ÖBB für H0

Die H0-Modelle der ÖBB-Elektrolokom-Reihen 1010 und 1110 sind den Sonnebergern bestens gelungen. Nun ist eine Formvariante jener Vorbilder als verbesserte Bauart 1110.5 erhältlich. Diese Lokomotiven erhielten in den 70er-Jahren eine Widerstandsbremseinrichtung, die deutlich an den typischen Aufbauten oberhalb der Führerstände zu erkennen war. Zudem rüstete die ÖBB sie mit Einholmstromabnehmern aus. Piko gestaltete alle Formänderungen korrekt nach, insbesondere die Dachaufsätze mit feinsten Gittern sind superdetailliert. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildgetreue Formvariante; saubere blutorange Lackierung; Detaillierung; Fahreigenschaften

KONTRA: Schilder nur aufgedruckt

BESTELLNUMMER: 51772

PREISE: 195 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

Der Spanische Hersteller MF-Train lieferte zwei unterschiedliche Bauarten von formneuen Containertragwagen für die Spur N exklusiv für Lemke aus.

Internationalität in 1:160

Die bunten und langen KLV-Züge erfreuen sich bei den Modellbahnern immer größerer Belieb-

heit. Kein Wunder, dominieren sie doch den heutigen Schienenverkehr. Gerade im Maßstab 1:160 lassen sich ordent-

lich lange Züge verwirklichen, für die neue Waggon- und verschiedenste Container-Beladungen immer willkommen

sind. Von MF-Train sind nun zwei neukonstruierte Wagenbauarten erhältlich: die zweiachsigen Tragwagen der Bauart Lgns und die vierachsigen Sgns. Erstere sind im Zweier-Set, die anderen einzeln verpackt. Die Modellausführung ist in beiden Fällen sehr ordentlich. Zierliche Bügel um die Rangierhaken, farblich sauber angelegte Bremsumsteller und vieles mehr erfreuen das Auge. Auch die Container gefallen durch gute Detaillierung und saubere Beschriftung. ☐ abp



Im Doppelpack sind diese zweiachsigen Tragwagen der Bauart Lgns der französischen TOUAX zu haben.



In der Schweiz zugelassen: zwei vierachsige Tragwagen der HUPAC mit unterschiedlichen Stahlkisten-Beladungen.

AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierung, Lackierung und Bedruckung; viele Varianten

KONTA: Rollwiderstand teilweise leicht erhöht

BESTELLNRN.: MF33372, MF33444, MF33445

PREISE: 44,90/36,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

> KOMPAKT



Fleischmann: EW IV-Speisewagen der SBB für N

Mit einer Neukonstruktion komplettierte man bei Fleischmann die Nachbildungen der aktuellen SBB-Reisezugwagen des Typs EW IV. Bislang fehlte den N-Bahnern der passende Speisewagen. Das neue Modell überzeugt durch maßstäbliche Ausführung, absolut saubere Lackierung und Bedruckung und viele feine Details, beispielsweise die zierlichen Handräder an einem Wagenende. Auch die Inneneinrichtung mit hellgrauen Tischen kann überzeugen. Die Drehgestelle mit zusätzlichen Stoßdämpfern stammen aus neuen Formen. Das Modell liegt maßstäblich hoch über den Schienen und damit leider etwas tiefer als die Fleischmann-EW IV-Sitzwagen. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung, Lackierung; Bedruckung; Rolleigenschaften

KONTA: -

BESTELLNUMMER: 890325

PREISE: 51,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

> KOMPAKT



Minitrix: Speisewagen für SNCF-„Le Capitole“

Dieselbe gastronomische Lücke wie bei den SBB-Zügen bestand für die N-Bahner auch im SNCF-Paradezug „Le Capitole“ im Maßstab 1:160. Bislang waren nur Sitz- und Halbgepäckwagen – auch bei früheren Herstellern wie Artrain und REE – erhältlich. Nun lieferte Minitrix ein weiteres Dreier-Set aus, in dem neben zwei A9-Sitzwagen auch der bislang fehlende Speisewagen Vru enthalten ist. Er läuft auf einer abweichenden Drehgestellbauart, vielleicht erklärt das die kleine Wartezeit nach den ersten „Capitole“-Packungen aus dem Frühjahr 2021. Nun besteht der Starzug in N aus immerhin acht feindetaillierten Wagen hinter der roten BB 9200. Das ist sehr ansehnlich. ☐ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; maßstäbliche und detaillierte Ausführung, Lackierung und Bedruckung

KONTA: -

BESTELLNUMMER: 18218

PREISE: 159 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☒



Macht Eindruck: Ein Zug aus den wuchtigen Stadler-Doppelstockwagen wirkt auch in N besonders.

Insbesondere Schweizer N-Bahner warteten sehnsüchtig auf die neukonstruierten, erstmals 2020 angekündigten IC-2020-Modelle von Hobbytrain.

Doppelt und schnell

Mit 200 km/h wird man als Fahrgast über die SBB-Neubaustrecken und Tunnel geschossen, spürt davon aber nichts. Der Fahrkomfort in diesen Doppelstöckern ist einmalig. Die IC-2000-Wagenserie wurde in den letzten Jahren einem „Refit“ unterzogen, seitdem laufen sie als „IC-2020“. Hobbytrain liefert diese Gene-

ration nun in einer aus vier Bauarten bestehenden N-Modellserie aus: Neben zwei Wagen der 2. Klasse mit unterschiedlichen Betriebsnummern sind das der Sitzwagen 1. Klasse, ein kombinierter 1. Klasse/Gepäckwagen und das markante Zugrestaurant. Alle Modelle sind maßstäblich nachgebildet und akkurat mehrfarbig und allseitig bedruckt. Die Fenster

liegen etwas tief im Gehäuse. Die Schürzen über den Drehgestellen sind wegen der Modell-Radien beweglich ausgeführt, die Spaltmaße aber erfreulich gering ausgefallen. Sollte es beim Anlageneinsatz deswegen zum Klemmen kommen, liegen zwei Kunststoff-Beilagscheiben bei, die sich auf die Drehgestellführungen klipsen lassen. ☐ abp



Charakteristisch: die hochliegenden Wagenübergänge.

UNSERE BEWERTUNG

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

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; saubere Detaillierung, Lackierung und Bedruckung, Rolleigenschaften

KONTRA: Fenstereinsätze

BESTELLNUMMER: H2510020 - 25

PREIS: je 57,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒



Vier Wagenbauarten wurden berücksichtigt, auch der im Zug auffallende Speisewagen.

Revolutionäre Technik: **CAR motion**

Motorisierte Straßenfahrzeuge von Viessmann

- ▶ Infrarot-Kommunikation für Abstandssteuerung
- ▶ Realistische Brems- bzw. Beschleunigungsvorgänge
- ▶ Freie Ladeflächen durch Unterflurantrieb
- ▶ Rundumbeleuchtung und Kabinenbeleuchtung
- ▶ Bremslichter und Rückfahrscheinwerfer

- ▶ 5-polige Steckkupplung zum Anschluss von CarMotion Anhängern oder Aufliegern
- ▶ Blinker rechts/links und Warnblinker steuerbar
- ▶ Abblendlicht und Fernlicht
- ▶ Durchsichtige Fahrerkabine mit Figur
- ▶ Steuerung über Fernbedienung und Dauermagnete in der Straße



Viessmann

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

JETZT NEWSLETTER ABONNIEREN!





Der rechte TT-Wagen ist ein echter Italiener der FS, der linke fährt dagegen für die Deutsche Reichsbahn.

Aus Sebnitz kommen weitere Varianten der bekannten Spitzdach-Güterwagen. Tillig sind authentische Nachbildungen im Maßstab 1:120 gelungen.

Italienische Spitzenware

Typisch für die Eisenbahn Italiens waren einst die zweiachsigen Güterwagen mit einem Zeltdach aus Blech. Zwei neue Ausführun-

gen dieser Vehikel, die in ganz Europa angetroffen werden konnten, gibt es nun von Tillig für TT: Der Ghkms der FS ist ein echter Italiener. Besondere

Merkmale sind das Bremserhaus und der lange Achsstand. Er ist entsprechend der Epoche IV beschriftet und vorbildgetreu vollständig braun lackiert.

Auch bei der Reichsbahn in der DDR verblieben nach 1945 solche Wagen, später wurden dann gebrauchte Exemplare der FS erworben. Ein solcher ist der Gu der DR im Zustand der 60er-Jahre. Auch er besitzt ein Bremserhaus, hat aber einen kürzeren Achsstand. □ ba

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Gravur des Gehäuses; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung

KONTA: Kupplungshaken

BESTELNRN.: 14883 (DR); 14883 (FS)

PREISE: je 25,20 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

Mit der Überarbeitung der Märklin-Kurzkupplung für H0 wurde ihr größter Kritikpunkt nun beseitigt.

Neuverbindung



Hier klemmt nichts mehr: Die verbesserten Kurzkupplungsköpfe. Die Vorab-Muster wurden von Märklin grellrot eingefärbt.

So beliebt der bisherige Märklin-H0-Kurzkupplungskopf wegen seiner Kompatibilität zur altbekannten Bügelkupplung auch gewesen sein mag, eine vollkommen berechtigte Kritik wollte seit seinem Erscheinen 1986 nie abreißen: Die Bauhöhe des KK-Kopfes sorgte dafür, dass sich die Kupplung mit schöner Regelmäßigkeit in Modellpuffern verhakte, die in maßstäblicher Bauhöhe angebracht waren – je länger das Miniaturfahrzeug, desto eklatanter das Problem. Märklins frühere Lösung: Die Puffer der eigenen H0-Modelle wurden höher gesetzt, was nicht immer gut aussah. Märklins neue Lösung: Der Kurzkupplungskopf wurde jetzt überarbeitet und baut nun mehr als einen Millimeter flacher. Warum eigentlich nicht gleich so? □ ba

AUF EINEN BLICK

PRO: Flachere Bauform; sicheres Einkuppeln; Vorentkupplung; kompatibel zur alten Märklin-KK und der Bügelkupplung

KONTA: –

BESTELNR.: 72000

PREISE: 56,99 Euro für 50 Stk.

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

Loewe Modellbahnzubehör hat das Löschfahrzeug Magirus Deutz 90M5 in den Maßstab 1:87 übertragen.

Feierwehrwog'n

Von den etwas zu voluminösen Außenspiegeln abgesehen, handelt es sich bei dem neuen Modell des Magirus-Deutz 90M5, welches als Löschfahrzeug von Typ LF 8 umgesetzt wurde, um eine überzeugende Nachbildung dieses Feuerwehr-Klassikers. In den 70er- und 80er-Jahren beschafften Wehren überall in der Bundesrepublik derartige Fahrzeuge. Loewe bietet verschiedene Ausführungen aus diversen Regionen an, ebenso eine neutrale. Unser unten zu sehendes LF 8 wurde exklusiv für den Nürnberger Händler Eisenbahn Dörfler aufgelegt und gibt ein konkretes Vorbild der Feuerwehr Erlangen wieder. □ ba

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Farbgebung; Bedruckung; Detaillierung; vorbildgerechte Varianten lieferbar

KONTA: massige Außenspiegel; etwas zu dick auftragender Lack

BESTELNR.: 4010

PREISE: 49,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒



Exklusiv für Eisenbahn Dörfler: das Magirus LF 8 aus Erlangen.

Mit **N** immer auf der richtigen Spur



**2 für
nur
€ 9,90
(statt € 15,-)**

- ✓ Sie sparen € 5,10
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug jederzeit kündigen

- ✓ Die schönsten Werke der N-Freunde – vom Diorama bis zur Großanlage

Hier geht's
direkt zum Abo



Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das *N-Bahn Magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 6,90 pro Heft zweimonatlich frei Haus.

Jetzt online bestellen unter

www.nbahnmagazin.de/abo



Die Baugröße 0 bietet jede Menge Gestaltungsmöglichkeiten, die sich bei kleineren Spuren nur schwer verwirklichen lassen. Das erkannte auch ein Verein aus Apeldoorn.

Endstation Merzebach

Mehrals zehn Jahre lang nahm der Verein VAMES (Vereniging Apeldoornse Modelspoorders en Spoorvrienden) aus Apeldoorn in den Niederlanden vor allem mit verschiedenen H0-Exponaten an Modellbahnausstellungen teil.

Dann war es Zeit, mit etwas Neuem zu beginnen: Es entstand „Merzebach“, ein deutscher Endbahnhof einer beschaulichen Nebenbahn aus der Zeit zwischen 1950 und 1960.

Das Projekt nahm schon im Jahr 2014 seinen Anfang. Damals stand der Vorschlag

im Raum, doch einmal eine Modellbahn in Spur 0 zu bauen. Trotz der verdoppelten Baugröße sollte es eine handliche Anlage bleiben, damit bei der Teilnahme an Ausstellungen keine großen Probleme entstehen würden. Einer der Initiatoren war Ton Trip, ein begeisterter Modellbauer, der



Das Viadukt über die Merze ist 25 Zentimeter hoch. Das Haus dahinter ist perspektivisch gebaut, das erhöht zusammen mit der Kulisse die Tiefenwirkung. Die Brückenpfeiler fungieren als „View-Blocker“.



Links hinter dem kleinen Einschnitt liegt der Fiddle Yard. Der Bahnübergang entstand bei Henk van de Vlag komplett im Eigenbau aus Messing, so wie auch die Laternen.



Alle Gebäude wurden aus Pappe und Holzfurnier gebaut, die Dachziegel aus aufgerauter Wellpappe sind einzeln aufgeklebt.

hauptsächlich im Finescale-Stil nach britischem Vorbild baut.

Nach der Zustimmung durch den Vorstand und die Mitgliederversammlung wurde ein Spur-0-Team innerhalb des Clubs gebildet. Den Kern der Gruppe bildeten Herman Krijt, Wien Sielias, Ton Trip, Ivor van Manen und Douwe Huisman. Die ersten drei Genannten kümmerten sich hauptsächlich um die Landschaft und die Gebäude, Ivor war für die Elektrik zuständig und Douwe malte den Hintergrund. Aber wie so oft im Vereinsleben waren diese Aktivitäten nicht genau definiert und andere Mitglieder trugen ebenfalls zum Gelingen des Spur-0-Projekts bei.

Die Holzkonstruktion, Gleise und Landschaftsmaterialien wurden aus der Vereinskasse bezahlt. Das Rollmaterial beschaffte das Spur-0-Team in eigener Verantwortung. Jedes Mitglied sparte dafür fünf Euro im

Die Wahl eines deutschen Vorbilds fiel nicht schwer

Monat. Die Wahl eines deutschen Motivs für die neue Anlage geschah fast zwangsläufig: Für ein niederländisches Vorbild hätten alle Fahrzeuge selbst gebaut werden müssen. Das war ein bisschen viel verlangt. Aus demselben Grund wurde auch ein britisches Thema verworfen, trotz Ton Trips

großer Erfahrung im Bau von britischen Fahrzeugen und der Verfügbarkeit von passenden Bausätzen.

Ausschlaggebend war letztendlich das Großserienangebot der Firma Lenz, mit dem ein deutsches Thema schnell realisierbar erschien. Dabei half auch die Tatsache, dass eine Lenz-64 und eine -Köf ziemlich günstig zu bekommen waren. Preiswerte Güterwagen waren bei „O-Scale Models“ zu haben. Nach und nach folgten zwei Donnerbüchsen, ein Gepäckwagen und einige Güterwagen, immer, wenn sich im Sparschwein wieder genügend Geld angesammelt hatte. Obwohl damit eigentlich ausreichend Fahrzeuge vorhanden sind,



Der Wolkenhimmel auf den Fotos wurde digital ergänzt. Die Originalkulissee zeigt über den gemalten Hügeln einen rein blauen Himmel.

steht noch eine T3 auf der Wunschliste. Na ja, eine V60 wäre auch noch schön und vielleicht ein Schienenbus... – jeder Modellbahner kennt solche geheimen Fahrzeuglisten.

Wie aus der Zeichnung rechts ersichtlich, weist der Gleisplan nur vier Weichen

und eine Segmentdrehscheibe auf. Trotzdem bietet die Anlage mit dieser einfachen Anordnung alle nötigen Fahr- und einige Rangiermöglichkeiten. Alle Triebfahrzeuge steuern die O-Bahner digital, aber die Weichen werden von Hand gestellt. Dazu verwenden die Bediener Zugstangen, die mit

einem Knopfan der Vorderseite der Anlage enden. Während die Züge mit dem Handregler verfolgt werden, lassen sich so sehr einfach auch die erforderlichen Weichen stellen. Die Bahnschranken werden durch Elektromotore bewegt, die sich mit Schaltern ebenfalls an der Vorderseite der Seg-

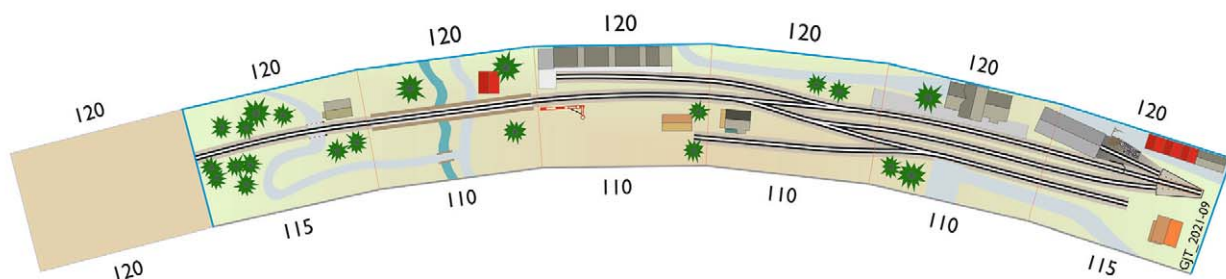
Am Streckenende bietet eine Segmentdrehscheibe eine platzsparende Lösung, die in Deutschland öfter anzutreffen war. Nur in den Niederlanden wurde sie nie verwendet, zum Leidwesen der dortigen Modellbahner.



Die Lokstation in Merzebach zeigt eine eher einfache Ausstattung, die aber für die wenigen Lokomotiven, die hier übernachten, völlig ausreicht. Größere Arbeiten übernimmt das Bahnbetriebswerk am Ausgangsbahnhof der Nebenbahn.



Übersichtlich: Die Spur-0-Ausstellungsanlage besteht derzeit aus nur sechs Segmenten und dem Fiddle-Yard.



„Zeit für ein Helles!“, denkt sich der Lastwagenfahrer. Das ist halbwegs in Ordnung, denn das Umladen aus dem Güterwagen wird noch ein Weilchen dauern.



FOTOS (10): ZEICHNUNG: GERARD TOMBROEK

Das Stellwerk ist für den Bahnhof etwas zu groß. Normalerweise steht es um 180 Grad gedreht, aber der Fotograf wollte es anders.

Die Ladestraße besteht aus Gips, in den das Kopfsteinpflaster eingeritzt wurde. Die großen Kisten entstanden aus 1-mm-Sperrholz.

mente bedienen lassen. Am anderen Streckenende ist ein Fiddle Yard als Schattenbahnhof angeordnet. Der Zugwechsel erfolgt dort mit Kassetten, die einfach auf eine ebene Platte aufgesetzt werden können.

Wie die meisten Modellbahnen ist auch diese noch nicht fertig. Die Liste der noch zu realisierenden Dinge ist lang, doch der erste Schritt wurde bereits getan: Die Andeutung der kleinen Stadt rechts wird mit einer Querstraße ergänzt, damit die vorhandene Häuserzeile nicht mehr so plötzlich endet. Die ersten Häuser wurden bereits gebaut. Auch eine große Zahl an Bäumen wartet noch auf die Herstellung,

es werden vor allem Laubbäume sein. Die Möbelfabrik muss noch ein Firmenschild und die passende Werbung erhalten.

In der Planung sind auch noch ein oder zwei weitere Segmente, die zwischen dem Viadukt und der Möbelfabrik eingesetzt

Das Spur-0-Team hat noch viele weitere Ziele

werden sollen, damit das Einfahrtsignal weiter von der ersten Weiche entfernt liegt. Derzeit ist dieser Abstand deutlich zu kurz, so dass die Rangiereinheiten am Signal vorbei in das Hauptgleis vorziehen müssen.

Auf den neuen Segmenten könnte dann die Ra10-Signaltafel „Halt für Rangierfahrten“ stehen, die anzeigt, wie weit die Rangierabteilung fahren darf, ohne den Durchrutschweg hinter dem Einfahrtsignal zu berühren. Auch Ausfahrtsignale stehen auf der Wunschliste. Nicht, weil sie bei einem solch kleinen Bahnhof unbedingt nötig wären, sondern einfach, weil die Bedienung Spaß macht und für mehr Aktivität sorgt. Auch Seilzüge, Umlenkrollen, Spanngewichte und vieles mehr müssten dann noch angefertigt werden. Man merkt schon, das Spur-0-Team ist noch lange nicht am Ziel angelangt. □

Gerard Tombroek



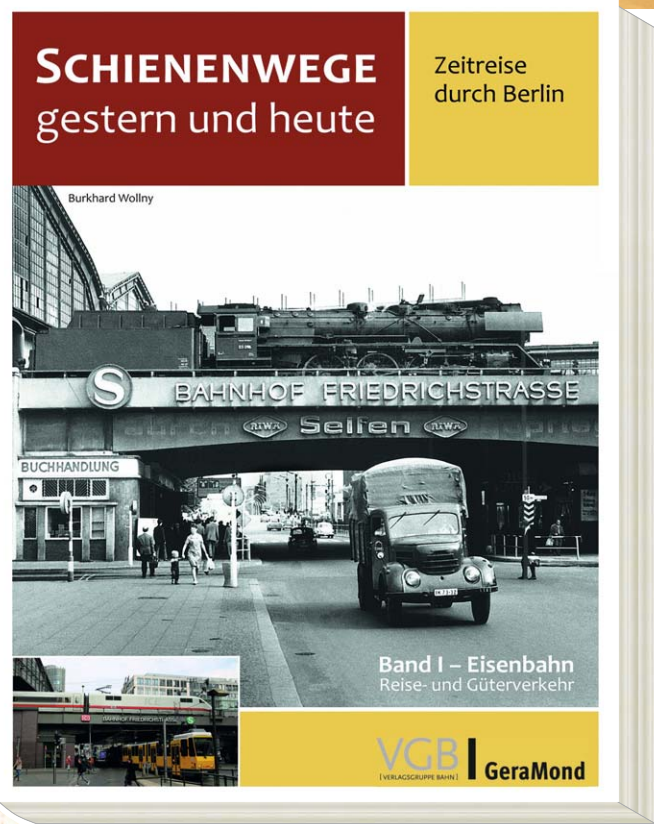
Die kleine Möbelfabrik will mit Rohstoffen versorgt und der Abtransport der Produkte muss gewährleistet sein. Es gibt also genügend Rangieraufgaben. Doch erst einmal darf der planmäßige Personenzug ausfahren.

ZEITREISE AUF SCHIENEN

NEU

Berlin hat seit dem Zweiten Weltkrieg dramatische Veränderungen beim schienenengebundenen Verkehr erlebt. Die geteilte Stadt entwickelte sich völlig unterschiedlich – bis 1990, als sich das Bild erneut wandelte. Einst und jetzt: Namhafte Fotografen und Verkehrshistoriker haben eindrucksvolle Bildvergleiche für dieses Buch gesammelt oder erstellt und mit fundierten Texten versehen. Teil 1 des dreibändigen Werkes widmet sich dem Eisenbahn-Reise- und Güterverkehr.

144 Seiten · ca. 250 Abb.
Best.-Nr. 53297
€ (D) 29,99



Best.-Nr. 68101



Best.-Nr. 68051



Best.-Nr. 68049



Best.-Nr. 68062



Best.-Nr. 68053



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 15,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend



Die heile Welt: sehr lebendig aber auch beschaulich, irgendwann vor vielen Jahren und wahrscheinlich irgendwo in Deutschland.

Auf der letzten Intermodellbau in Dortmund präsentierte „Pemoba“ erstmals eine Dioramen-Anlage im Maßstab 1:45.

Peter baut größer

Es ist jedes Mal eine Freude, das Ehepaar Peter und Corry auf einer Ausstellung zu treffen. Nicht nur für den Redakteur und Fotografen, sondern für alle Besucher. Die beiden gehören zur Stammbesetzung vieler bekannter Veranstaltungen, sei es in den Niederlanden oder im Ausland. Hierzulande waren sie beispielsweise regelmäßig in Dresden bei der „Faszination Modellbahn“ zu Gast.

Doch auch in Dortmund konnte man sie schon oft begrüßen, zuletzt im November 2021, als die Pandemie alle Besucher zum Maskentragen zwang. Der Freude an den Exponaten tat dies keinen großen Abbruch. Wie so oft bildete sich auch vor der neuen „Peter“-Anlage meist eine kleine Mensentraube. „Pemoba“ hatte das Dio-

rama „Petersdorf“ dabei. Erstmals wechselte Peter van den Wildenberg nach zahlreichen H0-Schaustücken den Maßstab, blieb aber der Spurweite treu. Das erlaubte die Wahl der Baugröße 0e, einer Schmalspurbahn im Maßstab 1:45.

„Hat sich durch den Wechsel des Maßstabes etwas verändert?“, frage ich Corry, seine ein wunderbares Deutsch sprechende Frau. „Ach nein“, antwortet sie, „eigentlich wollte er nur mal etwas anderes machen als immer nur 1:87. In H0 kann man ja fast alles kaufen, auch das ganze Zubehör. Doch im größeren Maßstab muss man alles selbst bauen, das war die Herausforderung. Andererseits hat Peter schon immer sehr viel selbst gebaut. Deshalb war der Wechsel eigentlich nicht schwer.“



Nicht nur zwei Elstern lohnen den Blick, auch die Modellbahn in der Dachstube.



Auch in den von vorn schwer einsehbaren Bereichen ist jedes Detail durchgestaltet.

Doch der Aufwand bei der Detaillierung wächst bekanntlich mit der Baugröße. Was in H0 noch weggelassen werden kann, muss in der doppelten Größe tatsächlich nachgebildet werden. Das kostet Zeit. „War denn die Bauzeit dadurch länger?“, lautet daher meine nächste Frage. „Nein, eigentlich nicht. Es hat wieder etwas mehr als ein Jahr gedauert. Peter hat ja schon sehr viel Erfahrung gesammelt. Nun ist er 73 Jahre alt und Rentner. Er geht jeden Morgen ungefähr um 10 Uhr in seinen Bastelraum und kommt dann nur nach unten für eine Tasse Kaffee – und die nimmt er wieder mit nach

Täglich acht Stunden Basteln führt zum Erfolg

oben. Erst um fünf Uhr Nachmittags erscheint er wieder, zum Abendessen. Dann geht er nochmal hoch, bis etwa neun Uhr Abends. Das ist dieselbe Zeit wie bei anderen, die noch zur Arbeit gehen müssen.“ „Und er macht das jeden Tag?“, will ich wissen. „Ja, jeden Tag. Und trotzdem heißt das Hobby“, schmunzelt Cory. Dennoch, einiges an Professionalität ist bei Pemoba schon vorhanden, nach dieser großen Zahl an Ausstellungen. Die Spezialität dabei waren und sind die bewegten Szenen. Für Dortmund in Spur 0e waren es vier solche „bewegentliche Objecten“, wie ein kleines Schildchen an der Anlage verrät. „Nein, eigentlich waren es fünf“, berichtet Peter aus dem Hintergrund. „Aber eines hat nicht



Wie immer bei „Pemoba“ beeindruckt alle Gebäude mit kompletter Inneneinrichtung. Nicht nur die Bewohner erkennt man durchs Fenster, sondern auch die Küchengeräte.



In der Güterabfertigung geht es meist gemütlich zu, aber heute musste der Dienststellenleiter doch mal sein Büro verlassen, um den Arbeitern etwas Dampf zu machen.



Vor dem Schalter im Inneren des Bahnhofsbauwerks hat sich eine kleine Schlange gebildet. Da wartet man doch lieber an der frischen Luft, bevor die Rückfahrkarte in die Großstadt für das nächste Wochenende erworben wird. Anschließend geht's mit dem Fahrrad wieder nach Hause.



Zwei kurze Schmalspur-Züglein befahren abwechselnd die Gleise in „Petersdorf“. Die Aufbauten der Waggonen sind auf Großserien-Fahrgestellen im Eigenbau entstanden. Die Dieselloks stammen von Fleischmanns „Magic Train“.

funktioniert. Deshalb musste ich das Schild noch einmal ändern.“ Ich erinnere mich noch an die Foto-Session: Das waren der Schornsteinfeger, das Pferd auf der Weide, aber was noch? „Die kleine Eisenbahn oben im Fenster“, ergänzt Corry, „und der Fotograf am Bahnsteig, der den Zügen hinterher schaut.“ Stimmt.

„Versucht Peter eigentlich, damit den Geschmack des Publikums zu treffen?“ „Nein. Es ist zwar schön, dass die anderen Leute das auch mögen, aber er baut das, was er gerne sieht, was ihm gefällt.“

Die Autos sind eher französisch, fällt mir auf. „Ja, das stimmt, aber die hatte ich eben schon in meiner Sammlung“, sagt Peter.

Gut, die Häuser könnten ja auch in Grenznähe stehen, vielleicht im Elsass. Die Namen der vielen Geschäfte sind allerdings in Deutsch gehalten, oder eben der Name des kleinen Städtchens.

„Sind die Kosten denn für die Spur 0 nicht höher, beispielsweise bei den Figuren?“, frage ich. „Ach nein, die sind ja unbelastet, und auch nicht teuer“, antwortet Peter. „Die kommen aus China.“ Corry ergänzt: „Die Häuser bestehen aus Pappe und Holz, oder aus Sachen, die man sonst auch wegwirft. Auch die Innenausstattung ist komplett selbst gemacht, vieles aus Polystyrol, sogar der Kochtopf in der Küche, oder das



Das Diorama sprudelt förmlich voller Leben. In jeder Ecke bereichern Szenen mit den Bewohnern von Petersdorf die Ausgestaltung der hochdetaillierten Anlage.

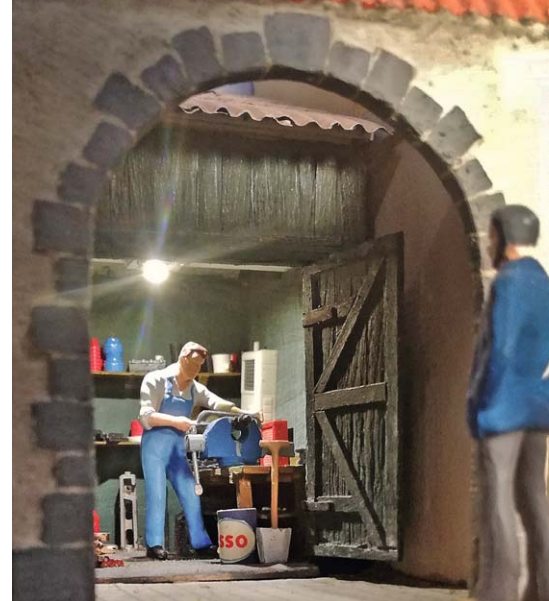
Fast alles ist selbst gebaut, bis hin zur Inneneinrichtung

Telefon in der Güterabfertigung. Die Backwaren allerdings sind aus Plastilin entstanden.“ „Aus Knete, für die Kinder!“, ruft Peter im Hintergrund. Im Modegeschäft hängen zahlreiche Bügel aus Draht, die Kleidung besteht aus Papier. „Das alles braucht viel mehr Zeit, als das Haus zu bauen. Das steht nach einigen Tagen“, sagt Corry über ihre Beobachtungen im Bastelraum.

In den letzten Jahren waren die beiden nicht mehr mit dem Anhänger unterwegs, alles passt nun in den Kofferraum des Autos, das wurde vorher genau ausgemessen. „So sind wir schneller, wenn wir weite Fahrten zu den Ausstellungen haben. Es bleibt,



Die Autos im Maßstab 1:43 passen gut zur Spur Null, der kleine Maßstabsunterschied fällt kaum auf. Das schicke Sportcoupé zeigt sich im allerbesten Zustand. Ein Besuch...



... in der kleinen Werkstatt gleich nebenan ist jedenfalls an diesem Tag nicht nötig.

wenn alles eingeladen ist, sogar noch ein kleiner Platz für mich", lacht Corry.

„Petersdorf“ besteht aus zwei Segmenten, jeweils mit den Maßen 125 mal 60 mal 60 Zentimeter. Wie immer spielt die Eisen-

Die „Peter“-Anlage entsteht nach keinem festen Plan

bahn nur eine kleine Rolle auf der Anlage. Die beiden Züge pendeln zwischen dem zweigleisigen Kopfbahnhof und einem kurzen Ansatzstück hinter der Anlage hin und her. Die Beleuchtung erfolgt mit LED-Streifen, die ihre Farbe ändern können. Corry fragt in meinem Auftrag, ob man damit auch die Nacht simulieren könne. Peters lapidare Antwort: „Wenn es Nacht sein soll, mache ich einfach das Licht aus.“ Die beiden haben ihren Humor trotz mancher Schwierigkeiten nicht verloren. So freuen wir uns auf ein Wiedersehen, vielleicht im Jahr 2023 in Dresden, mit einer neuen „Corona“-Anlage, wie die beiden sagen. Sie heißt „Petersplatz“, ist wieder im Maßstab



Auch alle Geschäfte in „Petersdorf“ sind komplett eingerichtet. Neben der Bäckerei liegt ein Hotel, nach der Straßenkreuzung folgen eine Buchhandlung und eine Modeboutique.

1:87 gehalten und schon komplett fertig, wurde aber noch nie gezeigt. „Warum nicht wieder Spur 0?“, lautet die letzte Frage. „Ach, vielleicht kommt das auch mal wieder“, brummt es von hinten. „Peter hat eigentlich keinen Plan“, erklärt mir Corry. „Alles ist nur in seinem Kopf. Darum kann

er auch nur alleine bauen. Erfängt meistens mit einigen Häusern an, platziert diese auf der Fläche, dann ergibt sich vielleicht der Gleisplan. Es fügt sich ein Stück zum anderen. Er sieht einfach zu, was aus seinen Händen entsteht.“ Die Ergebnisse sind zweifellos jedes Mal sehr sehenswert. □ abp

www.pemoba.nl



PETERSDORF



Wie durch zwei Schaufenster blickt der Ausstellungsbesucher in die kleine Stadt hinein. Die beiden Segmente ermöglichen den einfachen Transport von Ausstellung zu Ausstellung. Normalerweise sind Peter und Corry als „Pemoba“ viel auf Reisen.

Aktuelles zu den Terminen

Corona und die damit verbundenen Einschränkungen haben unsere Modellbahn- und Eisenbahnvereine massiv getroffen: Ausstellungen und Tauschbörsen sind entweder gar nicht oder nur unter Auflagen möglich. Wir haben versucht, Termine zusammenzutragen, die zum Zeitpunkt der Heftproduktion dennoch in Planung waren. Bitte erkundigen Sie sich vor Aufbruch zu einer Veranstaltung, ob diese auch stattfinden kann. Auch deshalb achten wir bei allen Terminen immer darauf, dass möglichst eine Telefonnummer angegeben ist. Und: Alle Vereine freuen sich in dieser harten Zeit über Ihre Unterstützung, sei es durch eine Spende oder Mitgliedschaft!

Vorbild

Dampfloks jeden Tag im Einsatz

- Harzer Schmalspurbahnen, Tel. 03943 5580, www.hsb-wr.de
- Lößnitzgrundbahn (Radebeul Ost – Radeburg), Tel. 035207 89290, www.loessnitzgrundbahn.de
- Fichtelbergbahn (Cranzahl – Oberwiesenthal), Tel. 03733 1510, www.fichtelbergbahn.de
- Weißeritztalbahn, (Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf), Tel. 035207 89290, www.weisseritztalbahn.com
- Zittauer Schmalspurbahnen, Tel. 03583 540540, www.zittauer-schmalspurbahn.de
- Mecklenburgische Bäderbahn Molli (Bad Doberan – Kühlungsborn), Tel. 038293 431331, www.molli-bahn.de
- Rasender Roland, (Lauterbach-Mole – Göhren), Tel. 037343 80800, www.ruegensche-baederbahn.de
- Museums-Dampfstraßenbahn Hoom – Medemblik (NL), außer montags, Tel. 0031 229 255255, www.stoomtram.nl

Bis 19.2.2023

- Sonderausstellung „Alltag an Schienen. Fotografien aus der DDR von Burkhard Wollny“ im Technikmuseum Berlin, www.technikmuseum.berlin

Bis So 25.9.

- Fahrbetrieb mit Dampf- oder Dieselloks jeden Samstag, Sonn- oder Feiertag auf der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de

Bis So 2.10.

- Das Museum in der Fahrzeughalle am Trossinger Stadtbahnhof ist jeden ersten Sonntag im Monat geöffnet, Tel. 07425 940236, www.trossinger-eisenbahn.de
- Triebwagenfahrten jeden Sonntag auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de

Bis Sa 8.10.

- Die Mansfelder Bergwerksbahn fährt jeden Samstag mit Dampf oder Diesel, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

Bis So 9.10.

- Fahrten zwischen Neckarbischofsheim und Hüffenhardt jeden Sonn- und Feiertag sowie jeden dritten Samstag im Monat, Tel. 07263 9198450, www.krebsbachtal-bahn.de

Bis So 16.10.

- Dampfbetrieb jeden Sonntag zwischen Neustadt (Weinstraße) und Elmstein, Tel. 06321 30390, www.kuckucksbaehnel.de
- Dampfzugfahrten jeden Sonntag zwischen Kandern und Haltingen, Tel. 07626 8990, www.kandertalbahn.com
- Die Schwäbische Alb-Bahn fährt jeden Sonn- und Feiertag von Ulm nach Gerstetten und Engstingen, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com

Bis So 30.10.

- Die Böhmetalbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 05161 6098737, www.boehmetal-kleinbahn.de
- Die Meuselwitzer Kohlebahn fährt jeden Sonntag, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
- Die Schwäbische Waldbahn von Schorndorf nach Welzheim fährt jeden Sonn- und Feiertag mit Dampf oder Diesel, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
- Fahrbetrieb auf der Dampfbahn Fränkische Schweiz mit Dampf oder Diesel jeden Sonn- und Feiertag zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle, Tel. 09194 725175, www.dampfbahn.net

Fr 15.4., Sa 16.4., 14.5., So 15.5.

- Museumsverkehr zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachter-eisenbahn.de

Fr 15.4. bis Mo 18.4.

- Dampfsaisonöffnung im Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Osterfahrten auf der Preßnitztalbahn, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de
- Osterfahrten zwischen Mesendorf und Lindenburg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

Fr 15.4., So 17.4., Mo 18.4.

- Osterfahrten auf der Meuselwitzer Kohlebahn, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de

Sa 16.4.

- Rundfahrt mit dem VT95 durch die Uckermark, Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de

Sa 16.4., 23.4., 7.5., 21.5., 26.5.

- Schienenbusfahrten zwischen Schönberg und Schleiz West, Tel. 0170 1863816, www.wisentaltalbahn.de

Sa/So 16.4./17.4., 23.4./24.4.

- Pendelfahrten zwischen Lübben und Luckau, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

So 17.4. und Mo 18.4.

- Rund um München mit E 6905, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Osterhasenexpress von Börsingfeld nach Alverdissen, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de
- Oster-Museumszüge in die Probstei bei den Museumsbahnen Schöninger Strand, Tel. 0431 5458241, www.vvm-museumsbahn.de
- Osterfahrten auf der Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

So 17.4., 1.5.

- Sonderfahrten auf der Windbergbahn, Tel. 0351 4013463, www.saechsische-semmeringbahn.de

So 17.4., 1.5., 15.5.

- Museumszüge zwischen Bad Nauheim Nord und Münzenberg, Tel. 06032 929229, www.ef-wetterau.de

So 17.4., 8.5.

- Museumsfahrten in Minden, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de

So 17.4., 15.5.

- Die Wanderbahn im Regental fährt zwischen Viechtach und Gotteszell, Tel. 0170 2425013, www.wanderbahn.de

So 17.4., 8.5., 22.5.

- Der „Feurige Elias“ fährt zwischen Kornthal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de

So 17.4., Mo 18.4., Sa 14.5., So 15.5.

- Betriebstage auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

Mo 18.4.

- Mit dem Dampfzug direkt ab Stuttgart Hauptbahnhof auf die Schwäbische Waldbahn, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
- Mit 212 079 oder V 60 615 zur Ostereiersuche nach Lippborg-Heintrop, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Weseler-Stadt-Express zu Ostern, www.hsw-wesel.de

Mo 18.4., So 15.5.

- Aktionstag im Lokschnuppen

Aumühle mit Fahrzeugschau, Filmvorführungen, Modellstraßenbahnen, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de

Mo 18.4., Do 26.5.

- Fahrten mit dem historischen Dieselzug zwischen Bad Holzhausen und Bohmte, Tel. 05474 302, www.museumseisenbahn-minden.de

Mo 18.4., So 1.5., 22.5.

- Fahrtag bei der Museumseisenbahn Losheim am See, Tel. 06872 8158, www.museumsbahn-losheim.de

Mi 20.4., So 30.4., 8.5., Do 26.5.

- Schienenbus-Sonderfahrten von Stuttgart zu Zielen in Südwestdeutschland, Tel. 07254 131836, www.rotter-flitzer.de

Sa 23.4.

- Mit dem Schienenbus ab Friedberg entlang von Rhein, Mosel und Lahn, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa/So 23.4./24.4., 28.5./29.5.

- Fahrtage auf der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

So 24.4., 1.5., 22.5., Sa 14.5.

- Die Ruhrthalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Sa 30.4.

- Auf dem Weg der Kohle: Sonderfahrt mit 212 079 zur Zeche Zollverein, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Sonderfahrt zur Hexennacht nach Thale, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahn-museum.de

Sa 30.4. und So 1.5.

- Saisonöffnung im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uckermark) mit Museumszugfahrten, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de

Sa 30.4., 14.5.

- Öffnungstag im Eisenbahnmuseum Dresden, 10–16 Uhr, Tel. 0171 2601802, www.igbw-dresden-altstadt.de

Sa 30.4. und So 1.5.

- Jubiläumsfahrt mit Dampflokomotive IVK 99 608, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de

So 1.5.

- Pendelfahrten am Zechenbahnhof Piesberg, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokomotivefreunde.de
- Dieseltriebwagen „Strohgäubummler“ fährt zwischen Kornthal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de

• Fahrtag bei der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de

So 1.5., 8.5.

• Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

So 1.5., 15.5.

• Das Rhönzügele fährt von Fladungen nach Mellrichstadt, Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de

So 1.5., 15.5., Do 26.5.

• Der „Kaffieker“ fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eysstrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de

So 1.5., 15.5., 29.5., Do 26.5.

• Die Hespertalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de

So 1.5., Do 26.5.

• Dampfzugfahrten zwischen Meppen und Essen (Oldb.) / Haselünne und Lönningen, Tel. 05432 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net
• Museumsfahrten auf der Kleinbahn Bremen – Thedinghausen, www.pingelheini.de
• Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de
• Das Alb-Bähnle verkehrt zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 7979, www.alb-baehnle.de

So 1.5., 29.5.

• Fahrten auf der Albtalbahn von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.albtal-dampfzug.de

Sa 7.5.

• Öffnungstag im Lokschnuppen Wismar, 10–16 Uhr, Tel. 03841 227000, www.lokschnuppen-wismar.de
• 170+1 Jahre Eisenbahn Dresden – Prag: Sonderfahrt mit 03 2155 und 35 1097 von Cottbus und Dresden nach Prag, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de, www.fluegelradtouristik.info
• Das Eisenbahnmuseum Leipzig öffnet zur Halle-Leipziger Museumsnacht, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de

Sa 7.5., 28.5.

• Spargelfahrten mit Schienenbus ab Leer und Oldenburg auf die Museumseisenbahn Ammerland – Barßel – Saterland, Tel. 0160 93750623, www.mabs-online.de

So 8.5.

• Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbrunn, Tel. 07243 7159686, www.murgtal-dampfzug.de

So 8.5., Do 26.5.

• Dampfzugfahrten zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de

Sa 14.5.

• Erste Fahrt der überholten 41 018 von Würzburg nach Lindau, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa 14.5. und So 15.5.

• Dampf-Betriebstag auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de
• Dampf-Frühlingsfahrten zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de
• 150(+2) Jahre Bahnstrecke Cottbus – Großenhain: Pendelfahrten mit 50 3610 und 112 302, Bahnhofsfest in Ortrand, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de

So 15.5.

• Führungen im historischen Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de

So 15.5., 29.5.

• Fahrtage der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa, Tel. 04745 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Sa/So 21.5./22.5., 28.5./29.5., Do 26.5.

• Dampflokfahrten zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

Sa 21.5.

• Mit V 200 033 und Umbauwagen an die Nordsee, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
• Thüringenrundfahrt mit der Taigatrommel V 200 507, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de
• Sonderfahrt von Aschersleben nach Berlin Lichtenberg mit Diesellok 132, Tel. 0176 57660222, www.modellbahnfreunde-koethen.de
• 180 Jahre Eisenbahn in Schlesien: Sonderzug von Breslau nach Brieg, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de, www.bw-halle-p.de

So 22.5.

• Mit 50 3610 in den Spreewald, Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de

Di 24.5. und Mi 25.5.

• „Die Bundesbahnzeit im Ries“: Fotozüge mit Dampf, Diesel und Elektro, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Do 26.5.

• Pendelfahrten mit 78 468 zwischen Bielefeld und Halle/Westf, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
• Tag der offenen Lokschnuppentür bei der Härtsfeld-Museumsbahn mit Bewirtung, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de
• Sonderfahrt von Bremerhaven nach Woppswede, Tel. 04745 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de
• Infofahrt auf der Mansfelder Bergwerksbahn, Anmeldung erforderlich, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de
• E-Lok-Fahrten auf der Meuselwitzer Kohlebahn, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
• Vatertags-Express zum Alten Wasserswerk, www.hsw-wesel.de
• Vatertagssonderzug mit E 69 05 nach Murnau und Pendelzug nach Garmisch-Partenkirchen, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
• Dampfzugfahrten Kändern – Haltlingen, Tel. 07626 8990, www.kandertalbahn.com
• Männertagsfahrt mit 50 3648 nach Holzhau, Tel. 0371 46400622, www.sem-chemnitz.de
• Historischer Schnellzug von Wesel nach Heidelberg oder Sinsheim mit E 103 und TEE-Wagen, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Do 26.5. bis So 29.5.

• Nördlinger Eisenbahnfest mit Pendelfahrten nach Donauwörth und Wassertrüdingen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
• Schwarzenberger Eisenbahntage, Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

Fr 27.5.

• Fotogüterzug Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

Sa 28.5.

• Matjes-Express mit 78 468 von Lengerich nach Emden, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
• Mit 50 3648 zum Kurort Altenberg und in die Elbflorenz, Tel. 0371 46400622, www.sem-chemnitz.de
• Historischer Schnellzug von Paderborn nach Nürnberg und zum Dampflokfest in Nördlingen mit E 103 und TEE-Wagen, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa 28.5. und So 29.5.

• Eisenbahnfest im Bahnbetriebswerk Weimar, 9–17 Uhr, für Fotofreunde ab 8 Uhr, Tel. 0177 3385415,

www.thueringer-eisenbahnverein.de
• Der „Rebenbummler“ fährt auf der Kaiserstuhlbahn, www.eisenbahnfreunde-breisgau.de

Modell

Sa 23.4. und So 24.4.

• Großbahntreffen am Wasserturm im E-Park Lauingen, für Spur 0, 1, II und Gartenbahnen (auch Dampf), Tel. 09072 9226728, www.eepark.de

Sa 30.4.

• Große Modellbahnbörse im Zughafen Erfurt, 9–14 Uhr, Tel. 01578 5650586, www.eisenbahnmuseum-weimar.de

Sa 14.5. und So 15.5.

• 37. Schkeuditzer Modellbahntage mit 4. Leipziger Spur-1-Modellbahntreffen im historischen Straßenbahndepot, Samstag 9–18 Uhr, Sonntag 9–16 Uhr, Tel. 034204 62183, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de, www.spur1-leipzig.de
• Modellbahnausstellung Modellbahnclub Glauchau e. V. im Vereinsheim 08371 Glauchau, Oesterreicher Str. 1a, jeweils von 10–17 Uhr. Zutritt nach gültiger Coronaverordnung! Tel.: 01783630932 www.modellbahnclub-glauchau.npage.de

Do 26.5. bis So 29.5.

• Dampftreffen am Wasserturm im E-Park Lauingen, 5 Zoll und 7 ¼ Zoll Parkbahnen, Dampfmaschinen und Gartenbahnen, Tel. 09072 9226728, www.eepark.de

Sa 28.5., So 29.5.

• 4. Spur-1-Modultreffen auf 1.200 Quadratmetern Fläche im Lern- und Begegnungszentrum Halver, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 02353 2979, www.mec-halver.de

Ankündigungen in der Rubrik „Termine und Treffpunkte“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste ab 01.01.2022. Bitte beachten Sie auch den jeweiligen Anzeigenschluss.

LGB > Ein wahres Farbwunder für Großbahn-Fans



□ Jeder, der in den letzten Wochen die Redaktionsräume des MEB betrat, war begeistert und staunte nicht schlecht: Ein bisschen mit Absicht präsentierten wir die RhB-

Ge 6/6 Nr. 415 gleich am Eingang. Das Farbspiel in Metallic-Lila und -Türkis über dem braunen Grundlack ist faszinierend und wirkt bei der Rundumbetrachtung der

Lok am besten. Und das Schönste: Das Modell hat ein konkretes Vorbild. Wir berichteten im MEB 11/2021 über die RhB-Feierlichkeiten. **Bestellnr.: 26601, Preis: 3 590 €**

MÄRKLIN > DB-„Rheinpfail“ mit E 10.12, DB AG-143 und -193 für HO

□ Als Sonderserie der Märklin-Händler-Initiative (MHI) sind das Modell der Rheinpfail-E 10.12 und ein erstes passendes Wagenset erschienen. Die Modelle geben den Zustand ab 1963 wieder, als der zwischen Dortmund und München verkehrende Ergänzungszug zum noch berühmteren „Rheingold“ mit dem neuen Wagenmaterial ausgestattet wurde. Im Set 43882 sind ein Abteilwagen Av4üm-62 und



Geliebte Bundesbahn: Mit E 10 1267 und den Rheinpfail-Wagen lässt sich im Vergangenen schwelgen.

der markante Buckel-Speisewagen WR4üm-62 enthalten. Weitere Sets folgen. Das Modell der 143 erscheint nun mit

schon wieder historischem Drei-Löwen-Takt-Logo. Der Mehrsystem-Vectron wirbt für die Lokführer-Ausbildung.

E 10.12: 39126, Preis: 379 €
Rheinpfail-Set: 43882, 269 €
143: 37425, Preis: 349 €
193: 39197, Preis: 359 €



BW-Nahverkehr: 143 erstmals mit Antrieb auf vier Radsätze.



Ebenfalls MHI-Sonderserie: 193 310 im Outfit des Jahres 2020.

ROCO › Triebwagenschreck mit Sound für H0

❑ Leider nur bis ins Jahr 1963 trieben die in Ihrer Form einmaligen Tenderloks der Baureihe 70, einst als königlich bayerische Pt2/3 in Dienst gestellt, ihr Unwesen auf bayerischen Nebenbahnen und verschreckten bei Bedarf schwächelnde Triebwagen, auch Schienenbusse. Eine davon, 70083, überlebte und wurde nach 40 Jahren auf dem Mühl-dorfer Denkmalsockel wieder in Betrieb genommen. Derzeit wartet sie beim Bayerischen Lokalbahnverein auf eine neue Revision. Reminiszenzen an frühere Zeiten weckt auch das neu aufgelegte Roco-Modell, stammt es doch ursprünglich aus der Fleischmann-H0-Produktion. Neu am bewährten und immer noch sehr



gelungenen Modell ist der Sound, entwickelt von „Leosoundlab“. Mit ihm erwacht die alte 70 quasi zu neuem Leben. Mit zurückhaltenden Auspuffschlägen schnauft sie über die Gleise, hörens-wert sind die drei verschiedenen Pfliffe. **Bestellnr.: 73043, Preis: 354,90 €**

JÄGERNDORFER › Neuer Lack auf älteren ÖBB-Waggons für H0



❑ Die beliebte „C1“-Lackierung in Reinorange erhielten nicht nur die damals brandneu-

en „Eurofima“-Wagen. Manche Bahnverwaltung, insbesondere die ÖBB oder auch die SNCB,

lackierte auch ältere Waggons verkehrswerbend um, während im Inneren und technisch

alles weitgehend beim Alten blieb. Auch die Vorserienwagen der UIC-X-Serie der ÖBB fielen in den Eimer mit der attraktiven Farbe. Für Jägerndorfer eine schöne Gelegenheit, seine kürzlich neukonstruierten und gelungenen Wagenmodelle (siehe MEB 4/2022) in einem weiteren Dreier-Set (ein A-, zwei B-Wagen) aufzulegen.

Bestellnr.: 90401, Preis: 208,90 €

MINITRIX › Coil-Transport der „Laude.pl“ für N



Ein auffälliger Epoche-VI-Güterzug: 26 offen verladene Blechcoils auf dem Weg zur Verarbeitung.



Der graue Sonderling im Sechser-Set mit abweichender Beladung.

❑ Neben der im letzten MEB vorgestellten Version als S21-Aushubzug bietet Minitrix seine neukonstruierten kurzen Tragwagen nun auch als Zug-garnitur für den Coil-Transport an. Fünf der Waggons sind laut lupenreiner Beschriftung von

der polnischen „Laude“ in den Niederlanden eingestellt, das hellgraue Exemplar von der AAE in Deutschland. Die beiden Wagentypen unterscheiden sich in mehreren kleinen Details, feinste geätzte Auftritte sind an den schwarzen Exemplaren zu erkennen. Die Coil-transport-Aufsätze steuerte beim Vorbild wiederum „Laude.pl“ bei, ein junger Intermodal-Logistiker aus Zamosc. Einen passenden, knallrosafarbenen „Laude“-Vectron hat Hobbytrain angekündigt.

Bestellnr.: 15080, Preis: 250 €

PIKO › Baureihe E 16 als bayerische ES 1 für N

□ Als die Schnellzug-Elektroloks der späteren Baureihe E 16 im Jahre 1926 erstmals an die Reichsbahn geliefert wurden, bestand im Land der Auftragserteilung, Bayern, noch eine gewisse Eigenständigkeit in Eisenbahnangelegenheiten. Die dortige „Gruppenverwaltung Bayern“ setzte durch, dass die Maschinen in Hellbraun lackiert und als ES 1 bezeichnet wurden. Piko hat diesen bis in die 30er-Jahre andauernden Vorbildzustand nun in allen Details korrekt auf sein N-Modell übertragen. **Bestellnr.: 40354, Preis: 215 €**



TILLIG › ELNA der Görlitzer Kreisbahn für H0

□ Wer hätte das erwartet: Passend zur Titelgeschichte dieser MEB-Ausgabe liefert Tillig sein Modell der vierfach gekuppelten ELNA 6 als Maschine Nummer 182 der Görlitzer Kreisbahn AG. Die mit Riggenbach-Gegendruckbremse ausgerüsteten Loks ermöglichten dort in den 1930er-Jahren die Aufgabe des Zahnradbetriebes. Exakt diesem Zeitraum entspricht auch das H0-Modell aus Sebnitz. **Bestellnummer: 72017, Preis: 357,70 €**



BAUMANN › Ziegelbeladungen von DUHA



□ Im Vertrieb des Zubehör-Anbieters Baumann aus Neustadt/Aisch sind neue Ladegüter der tschechischen Modellbau-Manufaktur DUHA erhältlich. Diesmal wurde eine Serie von Ziegelbeladungen für sämtliche Baugrößen von Z über N, TT, H0 und O bis 1 aufgelegt. Die Normziegel-Stapel in realistischer Farbgebung passen in viele handelsübliche zweiachsige O-Wagen. **Infos und Preise: www.duha-modelle.de**

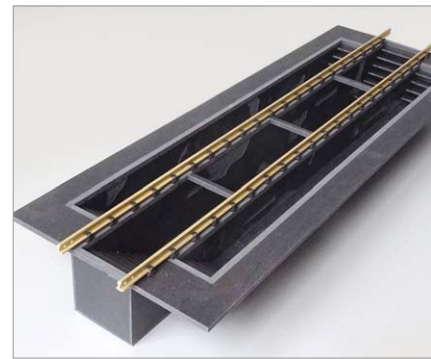
MODEL SCENE › Blühende Wiese für H0

□ Der bekannte Landschaftsbau-Spezialist aus der Tschechischen Republik nahm drei weitere, sehr natürlich durchgestaltete Blumenwiesen mit etwa fünf Millimeter hohen Grasfasern ins Programm. Eine davon zeigt überwiegend rote Mohnblüten. Das einbaufertig ausgeführte Wiesenstück misst 28 mal 18 Zentimeter. **Bestellnr.: F565, Preis: 16,90 €**



MODELLBAU HEYN › Arbeitsgrube für Spur II

□ Die Modellbau-Werkstatt Heyn liefert jetzt eine kleine Untersuchungsgrube für die Baugröße 2, also 64 Millimeter Spurweite, aus. Die Untersuchungsgrube „Rübeland“ besitzt ein 600 Millimeter langes Gleisstück, verputzte Seitenwände und wird als Kunststoff-Bausatz geliefert. **Bestellnr.: 6031, Preis: 95 €**



SCHUCO › W123 von Mercedes-Benz für H0

□ Neue Varianten des Mercedes-Klassikers des Typs W123 wurden von Schuco für den Maßstab 1:87 vorgestellt: Zum einen die cremeweiße Limousine MB 280 E, zum anderen das entsprechende T-Modell – gemäß Daimler-Nomenklatur also der Kombi – als metallicgrüner MB 280 TE. Die Mercedes-Miniaturen bestehen, wie bei Schuco üblich, überwiegend aus Zinkdruckguss. **Bestellnr.: 452662600 (Limousine), 452662700 (Kombi); Preis: je 11,99 €**



Nach zwei Jahren des Wartens wieder möglich:

Jugendtreffen bei französischer Museumsbahn

► Nach pandemiebedingter Pause steht im Juli 2022 wieder ein internationales Jugendtreffen an. Diesmal laden die französischen Freunde zur Museumsbahn Bligny-sur-Ouche, unweit von Dijon ein.

Im malerischen Tal der Ouche wurde vor etwa 35 Jahren eine 600-mm-Museumsbahn errichtet. An Wochenenden und in den Ferien werden Fahrten mit zahlreichen Dampf- und Diesellokomotiven angeboten, die sich vor allem bei schönem Wetter großer Beliebtheit erfreuen.

Vom 9. bis 18. Juli lädt der engagierte Verein rund um den Vorsitzenden Pierre Bouvier Eisenbahnbegeisterte aus Deutschland ein, gemeinsam mit französischen Gleichgesinnten den Betrieb auf der Strecke zu organisieren. Alle Teilnehmer werden zunächst in den notwendigen Arbeitsgängen und Sicherheitsvorkehrungen beim Bahnbetrieb mit Diesel- und Dampflokomotiven geschult. An den darauf folgenden Tagen wickeln die Jugendlichen dann in Zusammenarbeit mit den Muse-

umsbahnern den Betrieb ab. Besonders wichtig wird das am 14. Juli, dem französischen Nationalfeiertag: Dann werden drei Züge auf der eingleisigen Museumsbahn unterwegs sein.

An den Abenden steht nach der Abrüstung der Fahrzeuge das gemütliche Beisammensein im Vordergrund. Außerdem soll ein gemeinsames Wörterbuch für Eisenbahn-Fachbegriffe in Frankreich und Deutschland zusammengestellt werden.

Alle französischen und deutschen Teilnehmer des Jugendtreffens sind gemeinsam in einem Ferienhaus unweit von Bligny untergebracht. Das Treffen wird voraussichtlich wieder vom Deutsch-Französischen Jugendwerk unterstützt. Daher werden die Kosten für Anreise, Unterbringung und Programm pro Teilnehmer absehbar unter 100 Euro liegen.

Da die Teilnehmer des Treffens aktiv am Bahnbetrieb mitwirken und beispielsweise die Loks fahren oder die Züge abfertigen, müssen sie mindestens 18 Jahre alt sein.



FOTO: SMV

Beim Jugendtreffen wird sich alles um die aktive Teilnahme am Betrieb der attraktiven Museums-Feldbahn drehen.

Jüngere Teilnehmer müssen Erfahrungen und Kenntnisse im Bahnbetrieb (Ausbildung, Vereinsaktivität) haben.

Wer Interesse an diesem Treffen hat, wendet sich bitte an Mirko Caspar, der für die SMV die Organisation übernimmt. Weitere Details zur organisatorischen Abwicklung folgen in Kürze. □ Mirko Caspar

Wir suchen Verstärkung am Standort in Kamen

Der Traumjob nicht nur für jeden Modellbahner - in Vollzeit

- Modelleisenbahnfachverkäufer (m/w/d)
- Produktanlage & -Pflege EDV (m/w/d)
- Lagerist (m/w/d)

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Dann senden Sie Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen per E-Mail an:

BEWERBUNG@MODELLBAHNUNION.COM

Mehr zur Stellenbeschreibung erfahren Sie unter www.ModellbahnUnion.com



SD-MODELL.COM

DIGITALKUPPLUNGEN FÜR DIE SPUR H0



Art. 1801



Art. 1802

Art. 1801 für Standardkupplungen
Art. 1802 für Roco-Universalkupplungen

NEU!

SD-Modell Modellbahnzubehör
Dorfstraße 27 · 57537 Hövels · info@sd-modell.de

S
MODELL



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

www.model-scene.com



Fachgeschäft und Onlinehandel für
Modelleisenbahnen
und Zubehör aller Spurweiten

mein-MBS.de

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de

Mo. - Fr. 08:00 - 18:00 Uhr | Sa. 10:00 - 16:00 Uhr

Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- und Umbauservice

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

MÄRKLIN

Spenden für die Ukraine

□ In diesen Tagen müssen wir mit ansehen, wie fragil der Frieden in Europa ist. Die Bilder, die uns täglich erreichen, machen sprachlos. Hunderttausende fliehen aus dem Kriegsgebiet. Die Hilfsbereitschaft der Bevölkerung in den angrenzenden Staaten ist enorm. Auch Märklin möchte sich dieser Aufgabe stellen und einen Beitrag leisten: Der Sonderwagen (in fiktiver Farbgebung) setzt ein klares Zeichen. Dies verleiht



Ohne Vorbild, aber zweifellos sehr lobenswert: Ein H0-Wagen für den Frieden in Europa.

dem Wunsch Ausdruck, dass bald wieder Frieden in der Region einkehren möge. Das Modell steht stellvertretend für die Züge, welche die Menschen in Sicherheit bringen. Es ist auf 2500 Stück limitiert und für 70 Euro ausschließlich in einem Märklin-Onlineshop (www.maerklin.de/spenden)

wagen) erhältlich. Pro Kunde kann ein Wagen erworben werden. Märklin wird den gesamten Nettoerlös an gemeinnützige Organisationen für humanitäre Hilfe im Krisengebiet spenden. In einem ersten Schritt wurden bereits 20 000 Euro für Verbandsmaterial zur Verfügung gestellt.

MÄRKLIN - ROCO - FLEISCHMANN

175 Jahre Schweizer Bahnen

□ Es begann mit der „Spanisch-Brötli-Bahn“: Das leckere Gebäck aus der Bäderstadt Baden lieh der ersten Schweizer Bahnverbindung auf der am 9. August 1847 eröffneten Strecke nach Zürich ihren Namen. Heute sind es noch immer

deutlich über 4000 Kilometer, die im schweizerischen Netz meist intensiv befahren werden. Die Bahn bleibt beliebt bei den Eidgenossen, und daher feiert man nun auch das 175-jährige Bestehen (siehe Seite 10). In Zusammenarbeit



Bei Roco und Fleischmann wird die Re 460 019 zu haben sein.



Die Bobo in Feier-Gewand erscheint bei Märklin (H0, Z) und Trix.

mit den Modellbahnfirmen Märklin und Roco/Fleischmann entstanden zwei Jubiläumsmaschinen. Die Göppinger bieten die Re 420 025 für

H0 (AC und DC) sowie Z an. In Bergheim bei Salzburg wählte man mit der Re 460 den modernen Gegenpart und offeriert das Modell in N und H0.

MÄRKLIN/OSG

Eine 44 ganz aus Alu

□ Zum Anlass der Eröffnung des „Märklineums“ in Göppingen im Juni 2021 entstand bei dem Werkzeugbauer OSG Germany die Idee, für Märklin als langjährigen Kunden eine Dampflok im Maßstab 1:87 aus dem Vollen zu fräsen. Vorbild war die im Märklin-Hof stehende 44 1315, die in H0 auf den Markt gebracht wurde. Ein Projekt, das viel Liebe zum Detail sowie enorm viel Zeit und Know-how voraussetzte. Die Idee entstand, als Dominik Bulling, Werkzeugbaumeister bei Märklin, 2018 den Messestand von OSG besuchte. Magnus Hoyer, Leiter der OSG-Academy, wollte ein Unikat schaffen, das dem Anlass gerecht wird, trotz des Aufwandes für das Programmieren und der langen Maschinenlaufzeiten. Märklin stellte die Original-3D-Daten zur Verfügung. Das relativ feste Aluminium ist allerdings nicht leicht zu zerspanen – eine Herausforderung für die Werkzeuge mit sehr scharfen, aber dennoch



Mittlerweile wurden bei OSG fünf dieser Alu-44 angefertigt.

stabilen Schneiden sowie einer extrem guten Beschichtung. Es waren 15 unterschiedliche Werkzeuge (ohne Bruch) im Einsatz. An manchen Stellen war kaum Platz für den Fräser. Die reine Fräszeit für die Lok lag bei 40 und für den Tender bei 15 Stunden.



Stück für Stück entsteht in Naumburg eine große Schauanlage nach heimischen Motiven.

MODELLWELT NAUMBURG

Das Saaletal im Bau

□ Die „Modellwelt Naumburg“ ist wieder zu besichtigen. Am 15. und 16. April 2022 haben die Besucher jeweils von 13 bis 18 Uhr die Möglichkeit, die Ausstellung mit zwei Anlagen und den Sammlungen auf insgesamt 1600 Quadratmetern zu bestaunen. Für die Kinder gibt es ein Ostereisuchen. Die Kropptentalstraße 15 in 06618 Naumburg liegt etwa 800 Meter vom Bahnhof Naumburg Ost und etwa 700 Meter von der nächsten Straßenbahnhalttestelle entfernt. Zu besichtigen ist die H0-Anlage „Saaletal“, eine im Aufbau befindliche Landschafts-Schauanlage. Sie ist in ei-

nigen Teilen technisch und landschaftlich komplett durchgestaltet, andere Abschnitte befinden sich noch im Baustadium. Es handelt sich um ein Familienprojekt mit dem Namen „Saale-Unstrut-Eisenbahnfreunde“, das von Freunden und Bekannten aus ganz Deutschland unterstützt wird. In der unteren Etage sind auch der Gastro- und Sanitärbereich zu finden. In 52 Vitrinen werden Modellfahrzeuge präsentiert. In der darüberliegenden Etage betreiben die „Spur 1 Freunde Mitteldeutschland“ eine der größten fest installierten Modulanlagen im Maßstab 1:32.

NOCH

Schon 111 Jahre alt!



□ Der Modell-Landschaftsbau-Spezialist Noch feiert seinen 111. Geburtstag und lädt zum Tag der offenen Tür ein. Am 27. und 28. Mai 2022 wird am Firmensitz in Wangen im Allgäu gefeiert – eine tolle Gelegenheit, die Marke live zu erleben. Geboten wird ein umfangreiches Programm: Bei den Firmenführungen kann man hinter die Kulissen schauen. Um ins Bastel-Abenteuer einzutauchen, sind Produktvorführungen und Bastelworkshops geplant. Der Werksverkauf hat an beiden Tagen geöffnet, auf einem Flohmarkt gibt es Restposten und Auslaufartikel. Auch die Highlights aus den Modellbahn-Sortimenten der Marken Kato, Rokuhan sowie Athearn aus den USA werden präsentiert. Für das leibliche Wohl ist gesorgt. Veranstaltungsort: NOCH Firmengelände, Lindauer Str. 49, 88239 Wangen, Öffnungszeiten: Freitag, 27. Mai von 10 bis 17 Uhr, Samstag von 10 bis 15 Uhr.



DIE INTERMODELLBAU IM APRIL...

... fällt leider wieder aus.

□ Nachdem die Dortmunder Intermodellbau im November 2021 auch in Zeiten der Pandemie erfolgreich stattfinden konnte, war die Vorfreude auf die Aprilausgabe groß. Das zeigten auch die Vorab-Ticketkäufe. Doch viele Aussteller sind von den Regulierungen und Beschränkungen der letzten Monate verunsichert, auch die Aussicht auf Corona-Lockerungen konnte dar-

an nur wenig ändern. Vielleicht kam manchem auch der Abstand zwischen den beiden Terminen zu kurz vor. Die Messe musste sich daher schweren Herzens dafür entscheiden, die Intermodellbau 2022 ausfallen zu lassen. Mit positivem Blick nach vorne und mehr Planungssicherheit für alle Beteiligten lautet der nächste Termin nun: 20. bis 23. April 2023.



Ausgabe 5/2022

SO ERREICHEN SIE UNS:

ABONNEMENT

ModellEisenbahner Abo-Service

Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

Tel.: 01 80/5 32 16 17*

oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)

Fax: 01 80/5 32 16 20*

E-Mail: leserservice@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de/abo

Preise: Einzelheft 5,50 € (D), 6,40 € (A), 9,80 Sfr (CH), bei Einzelversand zzgl. Versandkosten; Jahresabopreis (12 Hefte und 3 Sonderausgaben) 81,20 € (D) inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand.

Den schnellsten Weg zu Ihrem 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.

NACHBESTELLUNG

von älteren Ausgaben

Tel.: 01 80/5 32 16 17*

oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)

E-Mail: service@verlagshaus24.de

*14 ct./Min. aus dem dt. Festnetz,

Mobilfunkpreise max. 42 ct./Min.

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de

ANZEIGEN

E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

IMPRESSUM

Anschrift: Modelleisenbahner,

Infanteriestraße 11a, 80797 München

Chefredakteur: Stefan Alkofer (al)

Redaktion & freie Mitarbeiter: Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Fabian Binder (fb), Wolfram Berner, Andreas Dollinger, Dr. Ralf Löttgers, Martin Matulla, Jürgen Metzker, Gerard Tombroek.

Redaktionsassistent: Angelika Gäck,

Tel.: +49 (0) 89.13 06 99 860

Herstellung: Sabine Springer

Layout: Snezana Singer

Verlag: GeraNova Media GmbH

Infanteriestraße 11a, 80797 München

www.vgbahn.de

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde

Editorial Director: Michael Hofbauer

Gesamtleitung Media: Bernhard Willer

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,

E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Tel.: +49 (0) 89.13 06 99 523

Anzeigendisposition:

Hildegund Roessler, Tel.: +49 (0) 89.13 06 99 551

hildegund.roessler@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2021

Mediadaten: www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:

Bahnpostbuchhandel, Zeitschriftenhandel:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb

Unterschleißheim

Vertriebsleitung:

Dr. Regine Hahn

Druck: Walstead Central Europe, Polen

Litho: LUDWIG:media gmbh

Zell am See, Österreich

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.*

© VGB VerlagsgruppeBahn GmbH

ISSN 0026-7422

Gerichtsstand ist München

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Stefan Alkofer

Verantwortlich für Anzeigen: Bettina Wilgermein



PEFC zertifiziert

Dieses Produkt

stammt aus

nachhaltig

bewirtschafteten

Wäldern und

kontrollierten Quellen

www.pefc.de



FOTO: JÜRGEN KRAMER/ EISENBAHNSTIFTUNG

DER LETZTE SCHREI STATT FARB-EINERLEI

Sie läuteten eine Zeitenwende ein: Nach dem grün-blau-roten Einheitsbrei sollten vor 50 Jahren frische Farben das Bild der Bundesbahn aufhübschen. Die Pop-Farbgebung hielt für einige Jahre Einzug auf deutschen Schienen – für viele Liebhaber zu kurz.

Unser Juni-Heft
erscheint am

11. Mai

bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch

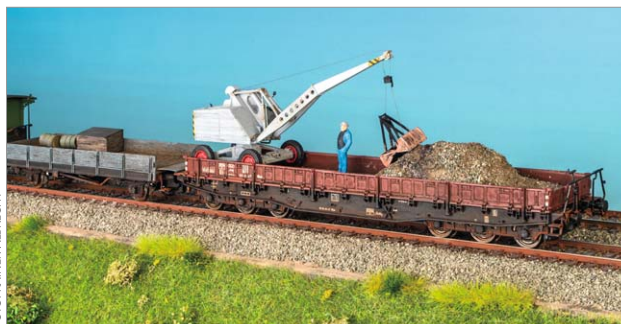


FOTO: RAINER ALBRECHT

NACH SAALFELDER MANIER

Nach historischem Vorbild entsteht ein H0-Bauzug mit dem Modell des Weimar-Laders T 172 von Auhagen.

FOTO: ROLAND SCHNEDER



ES GRÜNT SO GRÜN!

Deshalb lockt der Garten – nicht nur die Hobbygärtner, sondern auch manchen Modelleisenbahner. Wir zeigen, wie das auch mit der Baugröße H0 funktioniert.

AUSSERDEM

Glauchauer Spezialität

Die Reko-Baureihe 58.30 ist untrennbar mit dem Bw Glauchau verbunden. Dort verabschiedeten sich 1981 die beliebten Dreizylinder-Lokomotiven aus dem Betriebsdienst.

Große Erweiterung

Die bekannte Schauanlage „Die Modellbundesbahn“ in Brakel wurde um ein prächtiges Stück vergrößert. Karl Fischer, einer der Initiatoren, spricht über Gegenwart und Zukunft des Projekts.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: DIETER MÜLLER

WO EKKEHARD UND UTAS BAHNHOF LIEGT

Naumburg, die Stadt der berühmten Welterbe-Domkirche, ist bereits seit dem Jahre 1846 mit der Eisenbahn erreichbar.



FOTO: DIRK KUHLMANN

PERFEKTION AUF KLEINSTER FLÄCHE

Aus Anlass des 50-jährigen Bestehens der Spur Z zeigen wir, was im Maßstab 1:220 alles möglich ist – Modellbau vom Feinsten.



DAS BESONDERE ABENTEUER AUF SCHIENEN

PIKO



JETZT LIEFERBAR!

Formänderungen:

Berücksichtigt wurden für diese Formvariante die modernen Hochleistungspuffer, maßstäbliche Schienenräumer sowie die vorbildgerechte Ausführung der Lüfter und Dachhauben.

Modell: Die Baureihe E10/E40 dient als Basis für unsere BR 139. Dieses PIKO Erfolgsmodell wurde erstmalig 2016 ausgeliefert und besticht durch freistehende Griffstangen und filigrane Stromabnehmer in attraktiver Umsetzung des Vorbildes.

Darüber hinaus ist die digital schaltbare Führerstandsbeleuchtung serienmäßig eingebaut. Der fünfpolige PIKO Motor, der alle vier Achsen antreibt, sorgt mit seinen zwei großen Schwungmassen und der Stromabnahme über acht Räder für exzellente Laufeigenschaften. Um eine hohe Zugkraft zu gewährleisten, verfügt das kompakte Modell neben dem Zinkdruckgussrahmen über zwei Haftreifen, die auf den innen laufenden Achsen beider Drehgestelle in diagonalen Anordnung zueinander sitzen. Das Modell weist alle PIKO-Standards auf, darunter eine PluX22-Schnittstelle, Lichtwechsel weiß/rot und Kurzkupplungskinematik.

Piko 71173

E-Lok 139 558-1,
RailAdventure, Ep.VI
179,99 €

Piko 71174

E-Lok 139 558-1,
RailAdventure, Ep.VI
DC-Sound
279,99 €

Piko 71175

E-Lok 139 558-1,
RailAdventure, Ep.VI
AC-Sound
279,99 €

**Exklusivmodell
1:87**

limitiert auf 500 Ex.
★★★



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

Modellbahnshop elriwa seit 1992
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528-441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim seit 1990
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnnecke.de
www.modellbahnnecke.de

Modellbahnladen & Spielparadies seit 1982
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig seit 2011
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnnecke.de
www.modellbahnnecke.de

Modellbahn Kramm seit 1983
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka seit 2012
44809 Bochum · Dorstener Str. 215-217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Techn. Modellspielwaren Lindenberg seit 1979
50676 Köln · Blaubach 26-28
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellbahn Center Hünenbein seit 1946
52062 Aachen · Markt 9-15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH seit 1948
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer seit 1948
58095 Hagen · Poththofstr. 2-4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Modellbahnshop - Saar seit 2006
66589 Merxweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst seit 1919
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

märklin Store München seit 2010
80335 München · Bayerstraße 22
Tel. 089-24206636 · epost@maerklin-store-muenchen.com
www.maerklin-store-muenchen.com

Gleis11 GmbH seit 2004
80335 München · Bayerstraße 16b
Tel. 089-45219090 · gleis-11@gleis-11.de
www.gleis-11.de

Eisenbahn Dörfler seit 1920
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Eisenbahn Dörfler seit 2015
96103 Hallstadt · Biegenhofstr. 5
Tel. 0951-65499 · 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

40 JAHRE
Modellbahnladen
Gütersloh

30 JAHRE
elriwa und
Modeltreinexpress

„DIE WILDE 13 PLUS“ — ZUSAMMEN 700 JAHRE ERFAHRUNG FÜR IHR HOBBY!



Alle Aufstiege für eine vorbildgerechte Präsentation liegen bei.



Die Große aus dem hohen Norden

Vorbild: Dampflokomotive mit Schlepptender E 991 der Dänischen Staatsbahnen (DSB). Ausführung im Betriebszustand um 2007.

- Komplette Neukonstruktion.
- Limitierte Auflage.
- Sofort lieferbar.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Serienmäßig eingebauter Rauchgenerator.
- Notlicht separat digital schaltbar.
- Führerstandsbeleuchtung separat digital schaltbar.
- Feuerflackern in der Feuerbüchse digital schaltbar.

**Limitiert und
sofort lieferbar!**

märklin
HO

N V DCC mfx 15+

39491 Dampflokomotive E 991

€ 629,- *

TRIX

N V DCC mfx 15+

25530 Dampflokomotive E 991

€ 629,- *