

Nur € 5,90

# Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Nr. 8

August 2022

71. Jahrgang

Deutschland 5,90 €

Österreich 6,70 €  
Schweiz 9,80 sFr  
B/Lux 7,20 €  
NL 7,20 €  
Dänemark 65,90 DKK



B13411

Die 01 in Oberfranken



Lichtenfelser Personal auf legendären Hofer Maschinen

## Neuheiten im Test:

- 194 von Märklin
- Fairlie von LGB
- 101 von Piko

## Szene:

- Modellbundesbahn in Brakel
- 50 Jahre Spur Z

## Werkstatt:

- MB-Zetros als Culemeyer-Schlepper



Ist die schönste Bahntrasse der Hauptstadt fit für die Zukunft?

# 140 Jahre Stadtbahn Berlins Paradenstrecke

# Keine Grauzone!

# EUROTRAIN®

... fährt für ideespiel

**TEST HINZU**  
**TOP**  
**SERVICE-QUALITÄT**

AUSGABE 9/2021  
Konsumentenbefragung  
★★★★★ 2021/22

Ideespiel  
Fachliche  
Kompetenz  
**SEHR HOCH**  
IN DER KATEGORIE  
BEI WÄHREND  
STÄNDIGEN ANFRAGEN

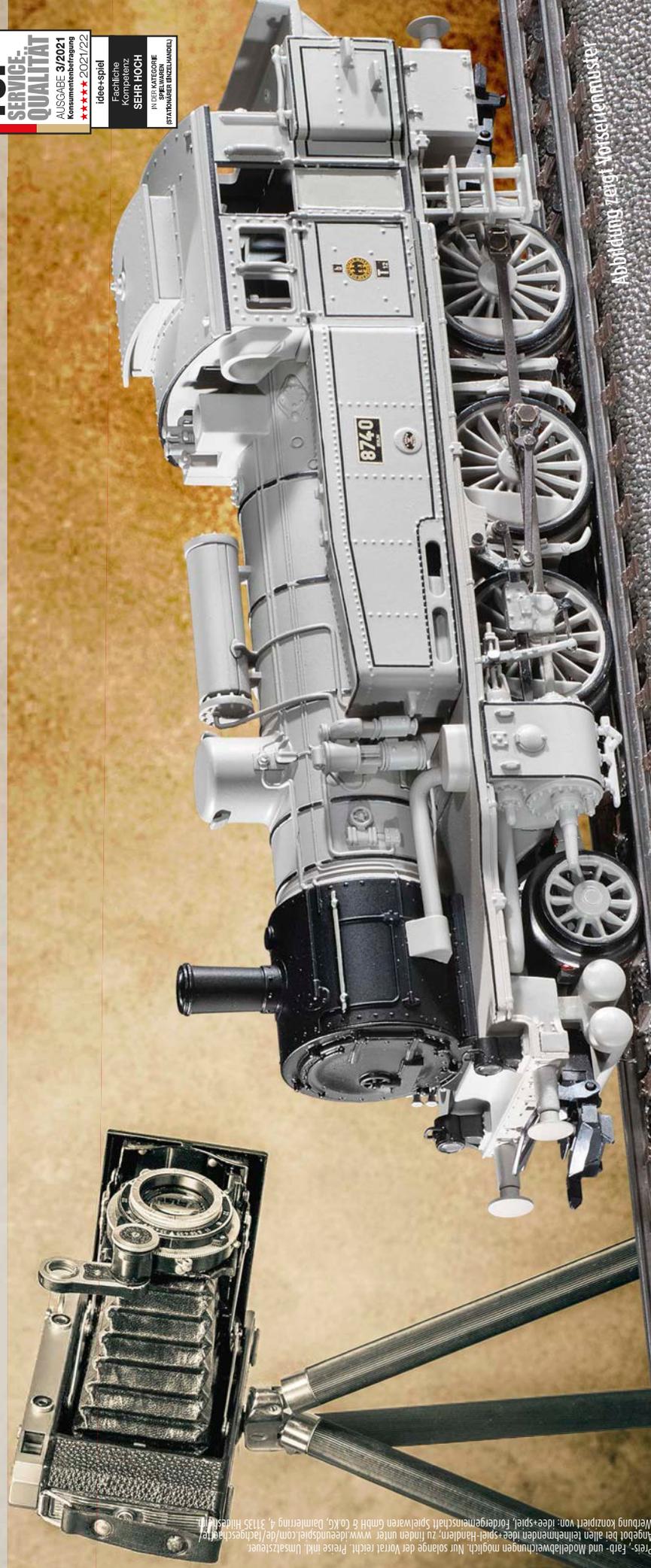


Abbildung zeigt Fotoanstrichmuster

**EUROTRAIN®**  
EXKLUSIV

**Verfügbar ab September 2022**  
limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

## H0 Dampflokomotive T12 im Fotoanstrich

- Spezialmotor mit Schwungmasse
- Drei Achsen angetrieben
- Haftreifen
- Fahrtrichtungsabhängiges Zweilicht-Spitzenignal
- Viele angesetzte Einzelheiten

H0 II mfx

DR 127 mm

~

# märklin

ideespiel® 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

Art.-Nr. 36747

**€ 234,99**

[www.ideespiel.com](http://www.ideespiel.com)



## 14 Im Herzen der Hauptstadt

Zunächst war es nur ein kühner Gedanke, doch er wurde vor 140 Jahren Wirklichkeit: Noch immer erschließt die Stadtbahn wie kaum eine andere Verkehrsader das Zentrum Berlins. Seit 1882 ist die auf ihren berühmten Arkaden über die Straßen der Stadt hinweg führende Strecke mit der Geschichte und dem Schicksal dieser Metropole untrennbar verbunden.



Titel: Schnellzug mit 232 705 und S-Bahn der Baureihe 476 am 9. Juni 1998 auf der Berliner Museumsinsel. Foto: Bodo Schulz

### TITELTHEMA

#### 14 SCHLÄNGELND DURCH DIE MITTE

Die grandiose Berliner Stadtbahn weiß aus vierzehn Dekaden viel zu erzählen.

### VORBILD

#### DREHSCHIBE

##### 4 BAHNWELT AKTUELL

##### 26 HEINZ SCHNABEL

Der bekannte Reichsbahner und Lok-Retter brach zu seiner letzten Fahrt auf. Ein Nachruf.

##### 30 MALLET-MELANCHOLIE

Für viele ihrer Fans überraschend, ließ die HSB die Lok 99 5906 nun endgültig abstellen. Zuvor wurde ihr ein gebührender Abschied zuteil.

##### 34 BERG- UND TALFAHRT

Der Fortbestand der Achenseebahn in Tirol ist gesichert – wie steht es um das historische Erbe dieser einmaligen Dampf-Zahnradbahn?

##### 38 ZITTAUER INSELLÖSUNG

Der Bahnhof Bertsdorf wurde zum vorübergehenden Betriebsmittelpunkt der SOEG.

#### GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

##### 42 01 UND LICHTENFELS

Wir beleuchten die Einsätze der legendären Hofer Schnellzugdampflok, die bis zuletzt vielfach vom Bw Lichtenfels aus erfolgten.

##### 46 DIE ROLLBOCKBAHN

Durch die Straßen der vogtländischen Textilstadt Reichenbach fuhr einst eine Meter-spurbahn, deren Loks etwas Besonderes waren.

### MODELL

#### WERKSTATT

##### 60 DAS ZETROS-WUNDER

Joachim Gabel hat das Culemeyer-System zum Straßentransport von Güterwagen in unsere Zeit übertragen – freilich nur im Maßstab 1:87.

#### TEST

##### 64 KROKO AUS EINEM GUSS

Märklin entwickelte eine H0-Miniatur der Baureihe E94 als neues Metall-Modell, das zuerst als DB-194 der Epoche IV erscheint.

##### 66 SCHWERGEWICHT

Von LGB kommt die Reichenbacher Fairlie-Lok als Highend-Modell für die Gartenbahn.

##### 68 NONPLUSULTRA?

Piko bringt eine Nachbildung der Baureihe 101 als Neukonstruktion für Spur N auf den Markt.

#### PROBEFAHRT

##### 70 FLACHLAND-FRANZÖSIN

Die „Knicknasen“-Elektrolok erscheint bei Roco nun als NS-Reihe 1600 im Maßstab 1:87.

##### 71 SYNCHRONE BICOURANT

Bei Fleischmann ist die „Sybic“-Drehstromlok der SNCF-Baureihe BB 26000 für N erhältlich.

##### 72 DOPPELSTOCK-KOOPERATION

Ein neues Doppelstock-Wagenset von Roco für die aktuelle Epoche VI im Maßstab 1:87.

##### 73 DER NEUE D-ZUG

Fleischmann lieferte seine Neukonstruktionen der UIC-X-Wagen für die Baugröße N aus.

#### SCENE

##### 74 AUF KLEINSTER SPUR

Dieses Jahr feiert die Spur Z Jubiläum. Stolz 50 Jahre wird sie alt. Wir würdigen diese lang anhaltende Erfolgsgeschichte von Märklin.

##### 78 Z-WEEKEND ALTENBEKEN

Zur Jubelfeier der Baugröße Z trafen sich die „Zetties“ in Altenbeken und präsentierten dort vielfältige Schmuckstücke im Maßstab 1:220.

##### 82 JETZT WIRD'S ELEKTRISCH

Zweiter Teil unserer MEB-Reportage über die große Erweiterung der „Modellbundesbahn“.

### AUSSERDEM

##### 40 BUCHTIPPS

##### 88 BDEF/SMV

##### 90 TERMINE & TREFFPUNKTE

##### 92 MODELLBAHN AKTUELL

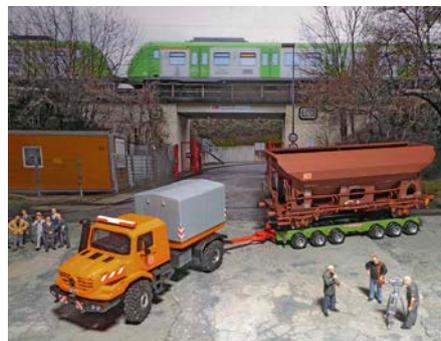
##### 97 IMPRESSUM

##### 98 VORSCHAU



## 46 Faire Chance für Mr. Fairlie

Auf der Reichenbacher Rollbockbahn waren einst ungewöhnliche Dampflok im Einsatz.



## 60 Per Culemeyer in die Zukunft

Im Modell kann etwas dargestellt werden, das auch beim Vorbild auch sinnvoll wäre.



## 78 Große Kunst auf kleinster Spur

Ein Treffen passionierter Z-Bahner zeigte, was im Maßstab 1:220 alles möglich ist.



FOTO: JANA WOLTER

628560 rollt am 14. Mai 2022 als RB27415 nach Traunstein am Ortseingang Trostbergs den Alzkanal entlang.

### SÜDOSTBAYERN

## Neuausschreibung Linienstern Mühldorf

□ Nachdem bei der Ausschreibung für den Schienenpersonennahverkehr im Linienstern Mühldorf für einzelne Strecken kein Anbieter gefunden werden konnte, begann die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) nun eine erneute Ausschreibung des Gesamtnetzes für den Zeitraum von Dezember 2024 bis Dezember 2035. Es umfasst alle dieselbetriebenen Strecken in Südbayern, inklusive der Gäubodenbahn Bogen – Straubing – Neufahrn. Aktueller Betreiber ist DB Regio/Südbayernbahn.

Entgegen der ersten Ausschreibung fordert die BEG nur noch für die RB 42, Mühldorf – Burghausen, Wasserstoff-betriebene Züge. Im restlichen Streckennetz dürfen auch gebrauchte Dieselfahrzeuge genutzt werden. Die Vertragslaufzeit kann um bis zu drei Jahre bis maximal Dezember 2038 verlängert werden. Der Grund ist der geplante Ausbau der Strecke (München –) Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing (– Salzburg). Dieser Abschnitt soll wie die Strecke Mühldorf – Burghausen elektrifi-

ziert werden. Dies wird jedoch erst Anfang der 2030er-Jahre der Fall sein. Das Grundangebot soll wie bisher einen Stundentakt weitgehend entsprechend dem Bayern-Takt-Standard bieten, wobei auf der Strecke München – Mühldorf (Oberbay) in Hauptverkehrszeiten Taktverdichtungen hinzukommen und auf dem Streckenabschnitt Hörpolding – Garching (Alz) infrastrukturbedingt etwa ein zweistündliches Angebot bestehen soll. Der neu ausgeschriebene Verkehrsvertrag setzt sich aus drei Betriebsstufen zusammen, die aufgrund von nötigen Infrastrukturmaßnahmen so gewählt wurden: In der 2. Betriebsstufe voraussichtlich ab Dezember 2026 entfallen die Verkehrsleistungen auf dem Filzenexpress von Grafing Bahnhof nach Wasserburg, da diese Strecke nach der Elektrifizierung in das Netz der Münchner S-Bahn integriert wird. In der 3. Betriebsstufe ab voraussichtlich 2028 soll die Gäubodenbahn von Bogen über Straubing nach Neufahrn zweistündlich bis Landshut (Bay) Hbf verlängert werden. Die Betriebsstufe 1

umfasst ein Angebot von rund 8,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr, Betriebsstufe 2 rund 7,8 Millionen und Betriebsstufe 3 rund 8,0 Millionen.

Das ausgeschriebene Streckennetz umfasst folgende Linien:

- o RE 4 München – Mühldorf – Simbach
- o RB 32 (Landshut –) Neufahrn – Straubing – Bogen
- o RB 40 München – Mühldorf
- o RB 41 Mühldorf – Simbach
- o RB 42 Mühldorf – Burghausen
- o RB 44 Rosenheim – Mühldorf – Landshut
- o RB 45 Salzburg – Mühldorf – Landshut
- o RB 46 Mühldorf – Passau
- o RB 47 Mühldorf – Traunstein
- o RB 48 Wasserburg – Grafing (– München)
- o RB 49 Traunstein – Traunreut
- o RB 52 (Rosenheim –) Prien – Aschau
- o RB 59 Traunstein – Waging

## IN- UND DEFLATION

Es ist frustrierend – ob an der Zapfsäule oder im Discounter. Der Einkaufswagen ist (noch) voll wie immer, aber die Rechnung deutlich höher. Ich prüfe den Kassenzettel und überlege, was war so teuer?



Stefan Alkofer

Aber es sind die gleichen Produkte, die schon vor ein paar Monaten dort lagen. Sie kosten nur wesentlich mehr. Und die Fahrt zur Tankstelle ist schon lange kein Vergnügen mehr.

Viele von uns werden in den kommenden Monaten überlegen, wo sie sparen können. Die Heizkostennachzahlungen stehen bei vielen noch aus und ans nächste Jahr mag man kaum denken.

Ich fürchte, das wird auch unser Hobby treffen. Nach dem kurzen Corona-Hoch, von dem die Branche profitierte, weil die Modellbahn das ideale Hobby für daheim ist, treffen jetzt eine galoppierende Inflation und Lieferschwierigkeiten Hersteller und Kunden heftig. Bei einigen Modellbahnern werden die aktuellen Umstände zu einer Deflation beim Einkaufsverhalten führen. Wichtig ist, dass die Hersteller sich rechtzeitig auf eine solche Situation vorbereiten, um diese Krise möglichst unbeschadet zu überstehen.

Ein bisschen können wir Eisenbahnfreunde durch die Nutzung des Neun-Euro-Tickets aber doch sparen und gleichzeitig unser liebstes Verkehrsmittel nutzen. Allen Unkenrufen zum Trotz scheint es sich als Erfolgsmodell zu erweisen, im Vergleich zum Tankrabatt, der gefühlt verpuffte. Gewiss, viele Züge waren vor allem an den Wochenenden voll, aber wer an Pfingsten davon ausging, sich in einem Regional-Zug in Richtung Alpen, Nord- oder Ostsee einen Sitzplatz aussuchen zu können, dem muss ein wenig Naivität unterstellt werden.

Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie mir von ihren schönsten Fahrten mit dem Neun-Euro-Ticket erzählen würden.



FOTO: ALEXANDER HERTEL

■ Beim Thüringer Eisenbahnverein (TEV) in Weimar konnte man am 28. Mai 2022 V200 507 (EBS), Ex-ČSD-T679 1349, und 120 198 (DB Museum, Leihgabe an TEV) gemeinsam vor dem Lokschuppen antreffen.

### BRANDENBURG

## Zweites Bahnhofsfest in Luckau

□ Anlässlich des zweiten Bahnhofs-fests am 7. und 8. Mai 2022 des DBV Förderverein Niederlausitzer Eisenbahn e. V. gab es an beiden Tagen Pendelfahrten zwischen Luckau und Lübben sowie eine Lokschau im Bahnhof Luckau inklusive Führerstandsmittfahrten auf der Dampflok 35 1097. Im Bahnhofsbereich konnten die Fahrzeuge Locon-203 (92 80 1204 373-5 D-LOCON), 346 738 (92 80 3346 738-8 D-IGDA), 946 512/646 012/946 012 (DB Regio Nordost Berlin) sowie die Ex-Lok 1/Ex-Getreidewirtschaft Pasewalk besichtigt werden. Vor dem Lokschuppen in Luckau, der heute privat genutzt wird, gab ebenfalls eine kleine Lokschau. Ausgestellt waren: 335 014 (98 80 3335 014-7 D-HCLOG) und 346 002 (98 80 3345 388-3 D-LUW). Im Rahmen der Rückführung der ausgestellten Loks konnte nach Jahren wieder ein dampfgeführter Güterzug auf einem Teilstück der Niederlausitzer Eisenbahn fotografiert werden.



FOTO: FRANK HEIWMANN

35 1097 mit drei Wagen der Gattung Fcs (von ITL) und Schlusslok 346 738 zwischen Luckau und Lübben nahe Neuendorf bei der Rückführung der ausgestellten Fahrzeuge.

■ V200 507 des Erfurter Bahnservice (EBS) zog am 21. Mai 2022 einen Sonderzug des Thüringer Eisenbahnvereins Weimar. Die Route führte von Weimar über Erfurt, Eisenach, Meiningen, Oberhof (Bild), Arnstadt, Weimar, Großkorbetha, Zeitz und Saalfeld zurück nach Weimar.



FOTO: MARKUS SCHMIDT

PRIVATBAHN

## Schwere Last

□ Für die „BayernBahn“ ergab sich am 17./18. Mai 2022 erstmals ein neues Betätigungsfeld: Ein 300 Tonnen schwerer Raupenkran des Typs 7700G des Herstellers Sennebogen wurde im Herstellerwerk Straubing abgeholt und zum Kunden überführt. Verladen wurde das zerlegte Großgerät auf acht Güterwagen: Oberwagen mit Kabine auf einem Uais 745 der NeSA, ein Teil des Hauptaus-

legers sowie Ballastgewichte ebenfalls auf einem Uais 745 der NeSA, Auslegerfuß, Kranhaken, Teile des Hauptauslegers sowie weitere Ballastgewichte auf einer ersten Laadk 800-Doppeleinheit, nochmals zwei Segmente des Hauptauslegers und weitere Ballastgewichte auf einer zweiten Laadk 800-Doppeleinheit. Dann folgten noch zwei Res mit dem Auslegerkopf, diversen Kleinteilen sowie dem Unterwagen, bestehend aus zwei breiten Raupenkette-

Das Gesamtgewicht des Krans beträgt laut Hersteller 278 Tonnen. Siehe: [https://www.sennebogen.com/fileadmin/8\\_Downloads/8\\_6\\_Raupenkrane/7700\\_G-Serie/7700\\_G\\_DE.pdf](https://www.sennebogen.com/fileadmin/8_Downloads/8_6_Raupenkrane/7700_G-Serie/7700_G_DE.pdf)



295 093 der „BayernBahn“ ist mit dem verladenen Kran in Treuchtlingen angekommen.

## ZWISCHENHALT

■ **Siemens Mobility** schloss in Ägypten einen Vertrag über ein 2000 Kilometer langes Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, das alle größeren Städte des Landes miteinander verbindet, ab. Die Züge werden bis zu 230 km/h schnell fahren. Das integrierte System wird das sechstgrößte Hochgeschwindigkeitsbahnnetz der Welt bilden und 90 Prozent der ägyptischen Bevölkerung erreichen. Das vollelektrifizierte Bahnnetz wird die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr um 70 Prozent senken. Siemens Mobility liefert

seine Velaro-Hochgeschwindigkeitszüge, Regionalzüge der Reihe Desiro High Capacity sowie Vectron-Lokomotiven für den Güterverkehr.

■ **Auch in Spanien** begannen Versuche mit Wasserstoff-betriebenen Zügen. Ein Konsortium der Hersteller CAF (Triebzug der Baureihe 463), Toyota Europe (Brennstoffzellenlieferant), der spanischen Bahngesellschaft RENFE und anderen will im Sommer mit den ersten Fahrversuchen beginnen.

■ **Die Ukraine beabsichtigt** ihre Bahnstrecken schrittweise auf den mitteleuropäischen Standard von 1435 Millimetern umzuspuren. Aktuell nutzt die Ukraine die russische Breitspur von 1520 Millimetern. Man wolle sich mit dieser Maßnahme mehr in der Europäischen Union integrieren.

■ **Laut Allianz pro Schiene** verkaufte die DBAG von 1999 bis Ende vergangenen Jahres 2824 ihrer 3507 Bahnhofsgebäude (81 Prozent).



■ Nur bei Bedarf wird der Gleisanschluss der Bahnbaufirma Hasselmann in Gerstungen bedient. Am 25. Mai 2022 holte 203-BUG-07 alias 203 109 dort einen Niederflurwagen ab, um ihn anschließend zu einer Baustelle zu überführen.

■ Am 18. Mai 2022 hatte 110 459 der Gesellschaft für Fahrzeugtechnik mbH (GfF) die Aufgabe, unter der Zugnummer DPE 26764 einen Pilgersonderzug von Berlin-Charlottenburg nach Mainz-Römisches-Theater zu befördern. Dabei gelang an der Main-Weser-Bahn zwischen Niederweimar und Niederwalgern dieses Bild des außergewöhnlichen Zuges.



## RUHRGEBIET I Entgleist

□ 275021 des EVU „duisport-rail“ überfuhr bei einer Rangierfahrt am 18. Mai 2022 einen Prellbock in Duisburg-Rheinhausen. Als die Lokomotive einen Schadwagen aussetzen wollte, kam es aus noch ungeklärter Ursache zu dem Unfall. Dabei entgleisten die Lok und der erste Wagen. Am Folgetag kamen zwei Kräne aus Wanne-Eickel („Bulldog“) und Leipzig („Mammut“) zum Einsatz und gleisten die verunglückten Einheiten wieder auf.

Zwei schwere Eisenbahnkräne waren nötig, um die über 80 Tonnen schwere G 1206 wieder ins Gleis zu setzen.



FRAGEZEICHEN

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

□ Am Samstag, dem 14. Mai 2022, konnte man die historische Diesellok V65001 der Osnabrücker Dampflokfreunde mit einem Sonderzug zwischen Osnabrück und Bohmte auf der „Rollbahn“ erleben. Der Sonderzug holte Gäste für einen Erlebnistag rund um den Osnabrücker Piesberg ab, an dem sich auch der Zechenbahnhof, der Heimatbahnhof der Osnabrücker Dampflokfreunde, befindet. Mit der Sonderfahrt sollte für mehr Mobilität auf der Schiene gewonnen werden. Ein Ziel ist es, den geplanten Bahnhalt in Vehrte zu unterstützen und für die Reaktivierung des Schienennahverkehrs auf den Gleisen der Wittlager Kreisbahn zu werben. Wir wollen von Ihnen jedoch wissen, in welcher Stadt V 65001 gebaut wurde?

**Schicken Sie die richtige Lösung** bitte bis zum 10. August 2022 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an [fragezeichen@modelleisenbahner.de](mailto: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 Maiheft lautete: „23 1097“. Gewonnen haben: Liebscher, Barbara, 08371 Glauchau, Köstner, Rolf, 31079 Sibbesse; Brüggemann, Rainer, 24109 Melsdorf; Loeffler, Rene, A-1100 Wien; Skov, Olaf, DK-7000 Fredericia; Groschopp, Gerda, 92318 Neumarkt; Vollmer, Nina, 22869 Schenefeld; Schug, Sascha, 44628 Herne; Fleischer, Frank, 01237 Dresden; Matthes, Ulrich, 04159 Leipzig; Siebel, Jürgen, 57076 Siegen; Hage, Rolf, 29356 Bröckel; Pasler, Helmut, 99518 Bad Sulza; Zierold, Harry, 08371 Glauchau; Schwind, Detlef, 14558 Bergholz-Rehbrücke; Bernshausen, Rainer, 58089 Hagen; Sperling, Arne, 15234 Frankfurt/Oder; Kloss, Norbert J., 22549 Hamburg-Lurup; Frey, Günther, 81377 München; Rudlof, Reinhold, 44789 Bochum;



FOTO: HENZ-JÜRGEN REISS

RUHRGEBIET II

DB Cargo übernimmt Bedienung

□ Der am Rhein-Herne-Kanal gelegene Essener Stadthafen und dessen Gleisanlagen werden von den Stadtwerken Essen AG (SWE) betrieben. Bis Ende 2021 wurden die Gleisanschlüsse mit SWE-eigenen Lokomotiven befahren. Zum Jahresbeginn 2022 übernahm DB Cargo die Bedienung der Güterkunden. Der Wagenaustausch zwischen SWE und DB Cargo, welche die Wagen auch weiterhin vom Rangierbahnhof Oberhausen-Osterfeld aus zuführt, erfolgt bislang in einer mehrgleisigen Übergabegruppe einen Kilometer nordöstlich des DB-Bahnhofs Essen-Vogelheim, die kurz vor der Straßenkreuzung Gladbecker Str./Vogelheimer Str. endet. Nun befördert DB Cargo die Waggons des Einzelwagenverkehrs direkt weiter bis in die Gleisanschlüsse im Hafen. Der mit einer Lok der Baureihe 294 bespannte Übergabegüterzug verlässt Oberhausen-Osterfeld Süd werktags außer samstags gegen 6:30 Uhr Richtung Essen-Vogelheim. Je nach Wagen- und Rangieraufkommen im Hafen erfolgt die Rückfahrt von Essen-Vogelheim Richtung Oberhausen-Osterfeld Süd zwischen 12 und 14 Uhr.



FOTO: ROLAND WIRTZ

Im Essener Stadthafen rangiert eine von der SWE angemietete Henschel-Stangenlokomotive des Typs DH 500 Ca vor der Kulisse der alten Hafenkräne. Solche Szenen gehören nun der Vergangenheit an, da die Gleisanschlüsse im Hafen nun von DB Cargo mit Loks der Baureihe 294 bedient werden.



■ Anlässlich der Saisonöffnung 2022 des Thüringer Eisenbahnvereins. im Eisenbahnmuseum Weimar stand dieses Jahr eine Lokparade der gesamten Baureihe 156 auf dem Programm. Alle vier Lokomotiven 156 001, 002, 003 und 004 gehören zum Lokbestand der Erfurter Bahnservice GmbH mit Sitz in Erfurt. Die Panorama-Aufnahme zeigt neben den 156 weitere DR-Klassiker vor dem Lokschuppen in Weimar.



■ Auf Werbetour durch Tschechien befindet sich Alstoms Wasserstoff-Zug Coradia iLint. Er kam aus Deutschland am 11. Mai 2022 in unserem Nachbarland an und wird bei der geplanten 2400 Kilometer langen Rundfahrt elf Regionen in Tschechien und fünf in der Slowakei besuchen. Bei der Ankunft am Prager Hauptbahnhof erschienen zur Begrüßung auch der tschechische Verkehrsminister Martin Kupka und der französische Botschafter Alexis Dutertre.



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

## Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt Preßnitztalbahn

Dampfbetrieb jeden Samstag und Sonntag bis Ende Oktober

### Höhepunkte im Sommer 2022

- **23. und 24. Juli** Einsatz von Lok I K Nr. 54 mit Wagen der Preßnitztalbahn
- **6. August** Dampfbetrieb zum Wildbachfest
- **7. August** Dampfbetrieb zum Steinbacher Ziegentreffen
- **13. August\*** Grenzüberschreitende Wanderung Jöhstadt-Vejprty/ČZ (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)

\*An diesen Tagen fährt ein historischer Bus zwischen Steinbach und Wolkenstein mit Anschluss zur DB Erzgebirgsbahn.

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

MUSEUMSBAHN

## Vatertags-Erlebnis

□ Fahrplanmäßiger Zugverkehr auf den Gleisen der Wittlager Kreisbahn im Osna-brücker Land zwischen Bohmte und Bad Holzhausen – aber leider nur an Christi

Himmelfahrt. Am Vatertag war es mög-lich, mit dem Zug von Bohmte nach Bad Holzhausen im Landkreis Minden Lübbecke zu fahren; allerdings nicht mit moder-

nen Triebwagen, wie es die Befürworter einer Reaktivierung gern gesehen hätten, sondern mit dem historischen Museumszug der Museumseisenbahn Minden aus Preussisch Oldendorf. Gezogen wurde der Zug von einer Diesellok des Typs 240C des Herstellers MaK, die 1958 als DL2 fabrikneu an die Wittlager Kreisbahn geliefert worden war und sich auch bis 1995 im Einsatz befand. 1997 wurde die kleine Stangendiesellok an die Muse-umseisenbahn Minden verkauft. Diese setzt die Lok auf den Gleisen der Wittla-ger Kreisbahn ein, als Ersatz für die Dampflok 86 744 (die inzwischen bei der Press unter Dampf steht) und die Dampflok 89 6237, die in Preussisch Oldendorf nicht betriebsfähig abgestellt ist.

Die MaK 240C, von der nur 14 Exemplare gebaut wurden, ist die dreiachsige Ausführung des Modells 240B.



FOTO: HENZ-JÜRGEN REISS

■ Am 28. Mai 2022 ergab sich wieder einmal die Gelegenheit, den Klängen von 232 088 der Salzland Rail Service GmbH im Holzverkehr zu lauschen. Es galt, an der Ladestelle Klein Mahner auf der Warnetalbahn einen beladenen Holzzug abzuholen und über Hildesheim nach Göttingen zu befördern. Am Bahn-übergang in der Ortschaft Groß Mahner entstand das Bild, als sich der aus E-Wagen gebildete Zug auf dem Weg nach Salzgit-ter-Bad zum dortigen Wechsel auf die Infrastruktur von DB Netz befand.



FOTO: SEBASTIAN BOLLMANN

■ Zwei ER20 der „Länderbahn“ waren am 13. und 15. Mai 2022 mit Getreidezügen für die Budamar West GmbH zwischen Zeitz und dem tschechischen Vojtanov unterwegs. 223 068 (ALEXA) hatte am 15. Mai 2022 einen vollen Getreidezug von Vojtanov (CZ) nach Zeitz am Zughaken und konnte kurz vor dem unteren Bahnhof von Plauen fotografiert werden.



FOTO: MICHAEL STEPHAN



■ Ein Sonderzug für Frühaufsteher, gezogen von E03 001 des DB Museums, fuhr am 14. Mai 2022 von Köln Hbf nach Berlin Ostbahnhof. Der schicke Zug wurde vom bekannten Veranstalter „NostalgieZugReisen“ organisiert. Der TEE 330/331 bestand aus zehn authentischen ehemaligen TEE-Wagen. Abfahrt war in Köln bereits um 4:39 Uhr, die Rückkehr erfolgte kurz vor Mitternacht.

# AKTION erster Klasse!

Gültig solange Vorrat reicht!



**märklin** H0 Diesellokomotive Vossloh G 2000 BB (37214)

- Regelmäßiger Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse zentral eingebaut
- 4 Achsen über Kardan angetrieben
- Viele separat angesetzte Details

**279,99**  
UVP 369,00

HO VI RTS  
~ mfx4 200 1/2mm

**MEHANO** H0 Diesellokomotive Vossloh G 1000 BB ECR (90252)

**164,99**  
UVP 209,90

HO VI ECR = 164 1/2mm

- 5-pol. Motor
- Stromaufnahme über alle Achsen
- Sehr detaillierte Umsetzung des Vorbilds
- Digitale Schnittstelle, vorbereitet für Sound

**TRIX** H0 Elektrolokomotive Railpool Baureihe 193 (22190)

- 4 Achsen über Kardan angetrieben
- 2 mechanisch funktionsfähige Dachstromabnehmer

**199,99**  
UVP 259,99

HO VI RP  
= mfx4 DCC 218 1/2mm

**herpa**

Modellfahrzeuge im Maßstab 1:87  
Detailgetreue hochwertige Nachbildung für Kenner und Sammler

Mercedes Benz Atego 13 Feuerwehr (095679)

**29,99**  
UVP 39,95

MAN TGE Bus FD Feuerwehr (096157)

**17,99**  
UVP 24,95

VW T6 Bus „Luftaufsicht“ (096188)

**17,99**  
UVP 24,95

**FALLER**

H0 Pension Rheinblick (130596)  
Helle, zweigeschossige Pension mit Schindelverkleidung, Bausatz mit 323 Einzelteilen in 7 Farben, Fensterfolie, Gardinenmaske, Deko und Bauanleitung.

**44,99**  
UVP 59,99

HO III

**FALLER**

H0 Bahnsteigbrücke (131378)  
Bausatz mit 89 Einzelteilen in 3 Farben, Fensterteile und 1 Bauanleitung

**14,99**  
UVP 18,99

HO II

**FALLER**

H0 Betonmischwerk (130895)  
Turmrischanlage mit Aufzug, Hochsilo und einer Bühne mit Treppenaufgang. Bausatz mit 264 Einzelteilen in 6 Farben, Fensterteile und 1 Bauanleitung

**27,99**  
UVP 36,99

HO II

SONDERANGEBOTE Juli/ August 2022 Nur in den teilnehmenden EUROTRAIN-Fachgeschäften. Solange Vorrat reicht.



FOTO: AMIKO SCHMIDT

MECKLENBURG-VORPOMMERN

## Direkt zur Fähre

□ Eine neue Bahnverbindung startete am 21. Mai 2022 auf Rügen: Um Reisenden den Anschluss an die Fähre nach Ystad (Schweden) und Rönne (Bornholm) zu gewährleisten, wurde diese neue Zugverbindung von Bergen/Rügen bis zum Fährhafen Sassnitz-Mukran eingerichtet. Vom 21. Mai bis zum 22. Oktober 2022 fährt die Bahngesellschaft „HANS“ jedes Wochenende vormittags und nachmittags bis direkt zum Fährterminal, wo ein direkter Umstieg zur Fähre möglich ist. Selbstverständlich fährt „HANS“ auch planmäßig als RE zurück bis Bergen/Rügen, wo Anschluss an die IC- und ICE-Züge besteht. Der Eröffnungszug mit 672 906 von Mukran zurück nach Bergen/Rügen konnte am 21. Mai 2022 in Mukran fotografiert werden.

Die Bahngesellschaft „HANS“ (Hanseatische Eisenbahn GmbH), eine Tochter der ENON GmbH aus Putlitz, besitzt 14 Garnituren des Typs LVT/S von DWA (Deutsche Waggonbau).

## ZEITREISE

### 150 Jahre Bahnhof Wernigerode



FOTO: SILG. STEINMECKE

1975

Auch vor knapp 50 Jahren hinterließ das Gebäude-Ensemble in Wernigerode einen sehr ordentlichen Eindruck.



FOTO: JURGEN STEINMECKE

2022

Heute ist der gepflegte Bahnhof Wernigerode ein Durchgangsbahnhof und gehört DB Station & Service.

□ Nachdem die Stadtverordneten von Wernigerode jahrelang bemüht waren, die Verkehrsverhältnisse zur Stadt zu verbessern, schien das Ziel 1869 fast erreicht. Die Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahn (MHE) nahm am 1. März 1869 auf der Strecke Halberstadt – Heudeber-Danstedt in Richtung Wernigerode ab. Wernigerode war für die nächsten zwölf Jahre zunächst Endpunkt dieser neuen Streckenverbindung. Seit dieser Zeit wurden in Wernigerode auch Lokomotiven und Personal stationiert. Der Bahnhof erhielt in den folgenden Jahren ein Gleisfeld mit zirka 30 Gleisen (heute drei Gleise), welche dem Güter- und dem Personenverkehr dienen. In späteren Jahren wurde Wernigerode auch

mal drei Jahre vergehen, bis am 11. Mai 1872 der Gleisanschluss stand. Die neue Eisenbahnstrecke zweigte von der Strecke Halberstadt – Vienenburg in Heudeber-Danstedt in Richtung Wernigerode ab. Wernigerode war für die nächsten zwölf Jahre zunächst Endpunkt dieser neuen Streckenverbindung. Seit dieser Zeit wurden in Wernigerode auch Lokomotiven und Personal stationiert. Der Bahnhof erhielt in den folgenden Jahren ein Gleisfeld mit zirka 30 Gleisen (heute drei Gleise), welche dem Güter- und dem Personenverkehr dienen. In späteren Jahren wurde Wernigerode auch

von Eil- und Schnellzügen angefahren. Erst am 20. Mai 1884 konnte die Eisenbahnstrecke von Wernigerode nach Ilsenburg durch die Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) in Betrieb genommen werden. Weitere zehn Jahre sollten noch einmal vergehen, bis die Eisenbahn von Ilsenburg kommend am 1. Oktober 1894 Bad Harzburg erreichte. Somit war die 32 Kilometer lange, eingleisige nördliche Harzumschlingung nach 22 Jahren Bauzeit abgeschlossen. Heute wird Wernigerode hauptsächlich von Nahverkehrszügen der Abellio Rail Mitteldeutschland angefahren.



■ *Etlche Autozüge, die über Oldenburg von und nach Emden verkehren, werden derzeit mit Loks aus dem Fuhrpark der PRESS bespannt. Neben betagten Maschinen der Baureihe 140 sind auch Ex-Reichsbahn-155 im Einsatz. So auch 155 059, die 1978 in Henningsdorf das Licht der Welt erblickte. Als der blaue Sechssachser am 12. Mai 2022 über die kleine Brücke am Nordgeorgsfehkanal rumpelte, nutzte die Sonne ein Guckloch in der Wolkendecke, um das herrliche Motiv in der weiten, ostfriesischen Landschaft farbenfroh auszuleuchten.*



#### Das neue Arnold-Modell im Detail:

- Rahmen aus Metallspritzguss, Gehäuse aus hochwertigem Kunststoff
- Die Lokomotiven besitzt eine detaillierte und beleuchtete Maschinenraumeinrichtung (im Digitalbetrieb mit Flackern der Leuchtstoffröhren beim Einschalten).
- Kräftiger Fünfpolmotor mit Schwungmassen
- Beidseitig Kurzkupplungskinematiken mit Kupplungsaufnahmen nach NEM 355
- Spitzen- und Schlusslichter je nach Fahrtrichtung beleuchtet und im Digitalbetrieb schaltbar
- Alle Modellausführungen auch mit Sound erhältlich. Der Sound wurde in Zusammenarbeit mit ESU speziell von uns für dieses Modell entwickelt



**HN2491/HN2491S**

DB, Elektrolokomotive 181 201-5 in blauer Lackierung, Ep. IV



**HN2492/HN2492S**

DB, Elektrolokomotive 181 222-1 in blau/beiger Lackierung, Ep. IV



**HN2493/HN2493S**

DB, Elektrolokomotive 181 214-8 in verkehrsroter Lackierung, getauft auf den Namen „Mosel“, Ep. V

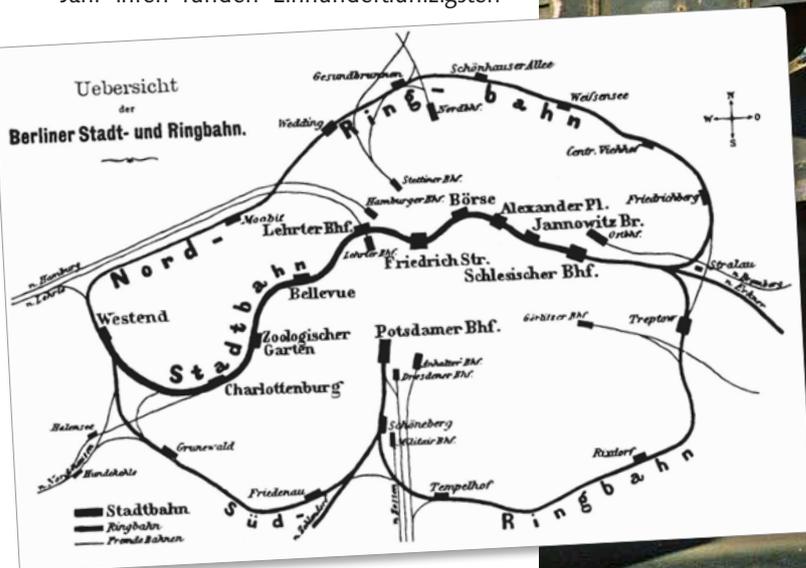


Die Stadtbahn, man spürt sie, man mag sie, man erlebt sie. Beim Friseur im Bahnhof Friedrichstraße hat man das Gefühl, das Handwerk wird im Takt der darüber ratternden Achsen ausgeführt. Es könnte lauten: „Zehn S-Bahnen und der Schnitt sollte fertig sein.“

Diese besondere Atmosphäre spüren die Berliner und ihre Gäste auch beim Besuch einer der vielen Gaststätten in den Gewölbekbögen der Stadtbahn. Gut, wenn eine Bahn durch ist, muss man nicht sofort aufspringen, um die nächste zu erreichen. Es fahren viele Züge auch noch nach der letzten Molle, wie der Berliner zum zünftigen Glas Bier zu sagen pflegt.

Beruhigend der Blick aus dem Zug auf die übervollen Straßen, welche die Strecke unterqueren – nicht nur im Berufsverkehr. Früher wurde dafür die Zeitung mal kurz beiseite genommen, heute geht der Blick vom Handy für einen kurzen Moment durch die Scheibe hinaus. Das sollte man übrigens viel öfter tun, denn die Stadtbahn ist eine wahre Sightseeingtour. Viel Neues entsteht, Altes wird rückgebaut, verhüllt, saniert, verändert oder auch einfach nur attraktiv angestrichen. Eine aber ist (fast) 140 Jahre standhaft gegen so gut wie alles Neue geblieben: die Berliner Stadtbahn. Gut eine Dekade jünger als die im letzten Jahr ihren runden Einhundertfünfzigsten

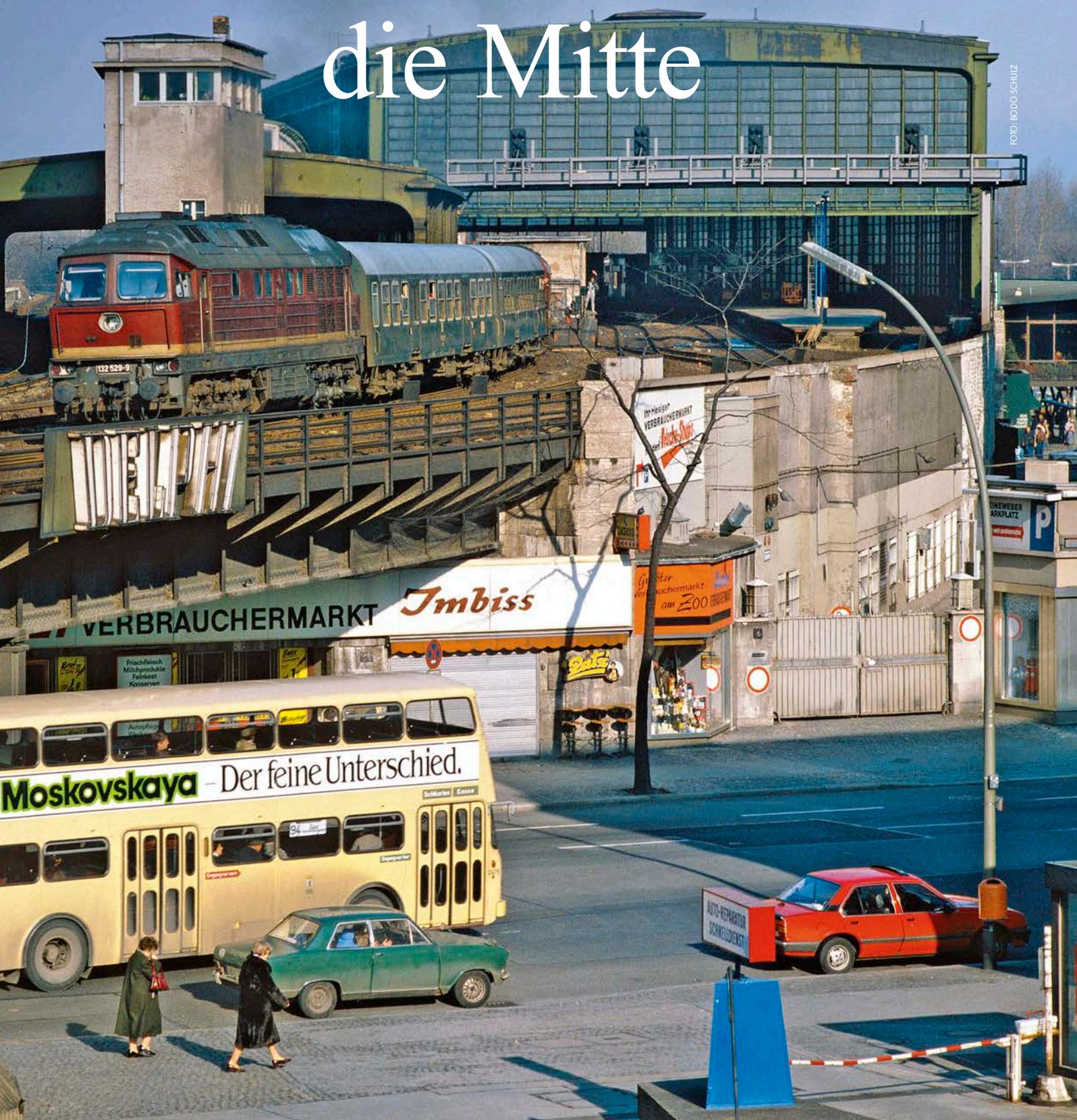
Die beste Sicht auf unsere Jubilarin hat man von gut 200 Metern Höhe aus: Der Blick von der Aussichtsplattform des berühmten Berliner Fernsehturms am Alexanderplatz lässt die Augen weit über die deutsche Hauptstadt und eines ihrer besonderen Wahrzeichen ziehen: die Stadtbahn. Es fühlt sich an, als ob man auf eine Modellbahn blickt. Da ist ja auch immer kräftig Verkehr, um die „Preiserlein“ von A nach B zu bringen – und das seit nunmehr 140 Jahren.



Die Karte von 1882 zeigt den Verlauf der Stadtbahn durch das Herz der deutschen Hauptstadt. Rechtes Bild: Am 12. Februar 1984 verlässt ein Interzonenzug den Bahnhof Zoologischer Garten in westlicher Richtung. 132 539 erzeugte dabei viel „Berliner Luft“.

# Schlängelnd durch die Mitte

FOTO: BODO SCHULZ



feiernde Berliner Ringbahn, ist auch sie ein Denkmal der Hauptstadt und aus dem Berliner Alltag nicht mehr wegzudenken. 140 Jahre. Das ist einfach geschrieben. Aber es will schon etwas heißen, in unserer gefühlt oft schnelllebigen, unruhigen und unstillen Welt. Höchste Zeit also für ein „Interview“ mit dieser bedeutenden Jubilarin.

*Schön, dass Sie sich zu einem Interview mit dem MODELLEISENBÄHNER bereit erklärt haben. Sie haben ja stets alle Gleise voll zu tun. Der normale Berliner Verkehr mit seinen alltäglichen Tücken muss bedient werden und der Sommerreiseverkehr kehrt nach zwei anstrengenden Jahren nun ebenfalls wieder zurück. Das bundesweit gültige Sonderangebot „9 Euro-Ticket“ fordert ihre Kapazität zusätzlich heraus. Werte Stadtbahn, wie waren denn die Rahmenbedingungen in ihren Anfangsjahren?*

Mein Start fiel in eine Zeit des gravierenden Umbruchs und der Neuausrichtung der Gesellschaft. 1871 steht für die Proklamation des Deutschen Reiches. Zuvor, von 1870 bis 1871, fand der Deutsch-Französi-



Stadteisenbahn-Bahnhof Berlin-Alexanderplatz, 7. Februar 1882: Kaiser Wilhelm I. höchstselbst nahm den ersten Zug auf der neuen Bahnlinie durch die Hauptstadt in Empfang.

REPRO: ILLUSTRIRTE ZEITUNG, LEIPZIG, 25. FEBRUAR 1882; ARCHIV MEB



So sahen sie aus, die ersten Jahrzehnte des Stadtbahn-Betriebs: Ein Vorortzug nach Grunewald ist in den Bahnhof Savigny-Platz, damals noch getrennt geschrieben, eingefahren. Zuglok ist eine der extra für die Stadtbahn gebauten 1B-Maschinen der preußischen Gattung T2. Die Aufnahme entstand etwa 1895.

sche Krieg statt, der zu einem heute leider oft vergessenen hohen militärischen und weltpolitischen Preis die Reichseinigung erst möglich machte. Nach dem preußisch dominierten Sieg wurde König Wilhelm I. von Preußen am 18. Januar 1871 im Spiegelsaal von Versailles zum Deutschen Kaiser ausgerufen. Kanzler wurde der kluge, aber streitbare Strategie Otto von Bismarck. Zur Hauptstadt dieses neuen politischen Konstrukts kürte man Berlin, die damals mit Abstand größte deutsche Metropole.

Durch den Gewinn an politischer Bedeutung, die Industrialisierung und den damit verbundenen wirtschaftlichen Auf-



Schon vor über 100 Jahren eine quirlige Metropole: Die preußische S3 verlässt den Bahnhof Friedrichstraße in östlicher Richtung.



Um 1935 ist es eine Lok der Baureihe 38, die an derselben, inzwischen deutlich moderner wirkenden Stelle aufgenommen wurde.

REPRO: ARCHIV MEB

schwung der Gründerjahre kam meine Geburtsstunde – einer Eisenbahnstrecke mitten durch die Stadt, von Ost nach West oder West nach Ost, je nach persönlichem Standpunkt. Berlin hatte zu diesem Zeitpunkt etwa 800000 Einwohner, die sich nach wie vor hauptsächlich zu Fuß, mit dem Rad oder mit der Droschke durch die immer weiter wachsende Stadt bewegten.

## Ohne Stadtbahn wäre Berlin dem Verkehrskollaps erlegen

Einige wenige nutzten auch schon die vor kurzem eröffnete Berliner Pferdestraßenbahn. Güter transportierten Kutscher mit ihren Pferdefuhrwerken durch die auch damals schon sehr dicht bevölkerten Straßen der Stadt.

Ich, mit meinen 140 Jahren, schaue gerne auf mein Vorbild: Die zehn Jahre ältere Ringbahn eröffnete neue verkehrliche Möglichkeiten und stärkte so Berlin mit seinen vielen Endbahnhöfen als Wirtschaftszentrum immens. Nach dem Krieg zwischen Preußen und Österreich wurde 1866 die Finanzierung zum Bau der neuen ringförmigen Verbindungsbahn bewilligt. Am 17. Juli 1871 wurde deren östlicher Ab-



FOTO: REICHsverkehrsministerium, SLG, Eisenbahnstiftung

So ländlich und verträumt sah das alte Stadtbahn-Empfangsgebäude in Charlottenburg von 1882 noch im Jahre 1929 aus. Der im Krieg beschädigte Bau wurde 1970 leider abgerissen.

schnitt von Moabit über Gesundbrunnen, Central-Viehhof, Stralau-Rummelsburg, Rixdorf (heute: Neukölln) und Schöneberg zum Potsdamer Bahnhof eröffnet. Die Inbetriebnahme des westlichen Abschnitts folgte am 15. November 1877. Dank ihr konnten alle bedeutenden Fernbahnhöfe in der Reichshauptstadt eisenbahntechnisch miteinander verbunden werden – etwas, das Berlin anderen großen Weltstädten wie London oder Paris übrigens bis heute voraus hat.

Als der Baurat August Orth, Mitglied der Berliner Akademie der Künste, den Vorschlag äußerte, eine „Eisenbahn, welche einerseits sämtliche Bahnhöfe, andererseits die neue Ringbahn mit der inneren Stadt verbinden sollte“, zu errichten, schlug meine Stunde Null. Heute würde man wohl sagen, es brauchte eine Verkehrswende, um den gestiegenen Anforderungen nach Mobilität gerecht zu werden. Effizienter, umweltschonender, sicher und weniger personalintensiv. Mein Name



1928 war es so weit: Der nagelneue ET165 228 der Bauart „Stadtbahn“ ist als S-Bahn-Probezug nahe dem Savignyplatz unterwegs. Im Hintergrund sind eine Dampf-S-Bahn und der Turm der Gedächtniskirche zu erkennen.

FOTO: DIA DARMASTADT, SLG, Eisenbahnstiftung

FOTO: PRESSEFOTO ACME  
SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Am 28. Februar 1953 entstand die Aufnahme an der Sektorengrenze. Noch gab es grenzüberschreitenden Verkehr auf den Berliner Bahnlagen. Der 13. August 1961 änderte dann allerdings so gut wie alles: Die bestehende Teilung der Stadt wurde durch den Mauerbau für drei Jahrzehnte besiegelt.

„Stadtbahn“ stammt übrigens von der Bezeichnung „Berliner Stadt-Eisenbahn“ ab. Er wurde erstmals 1870, also zwölf Jahre vor meiner Inbetriebnahme, verwendet.

*Bei der Ringbahn führt die Strecke wie der Name besagt als Ring um den Stadtkern. Warum winden Sie sich hingegen wie eine Schlange durch die Stadt?*

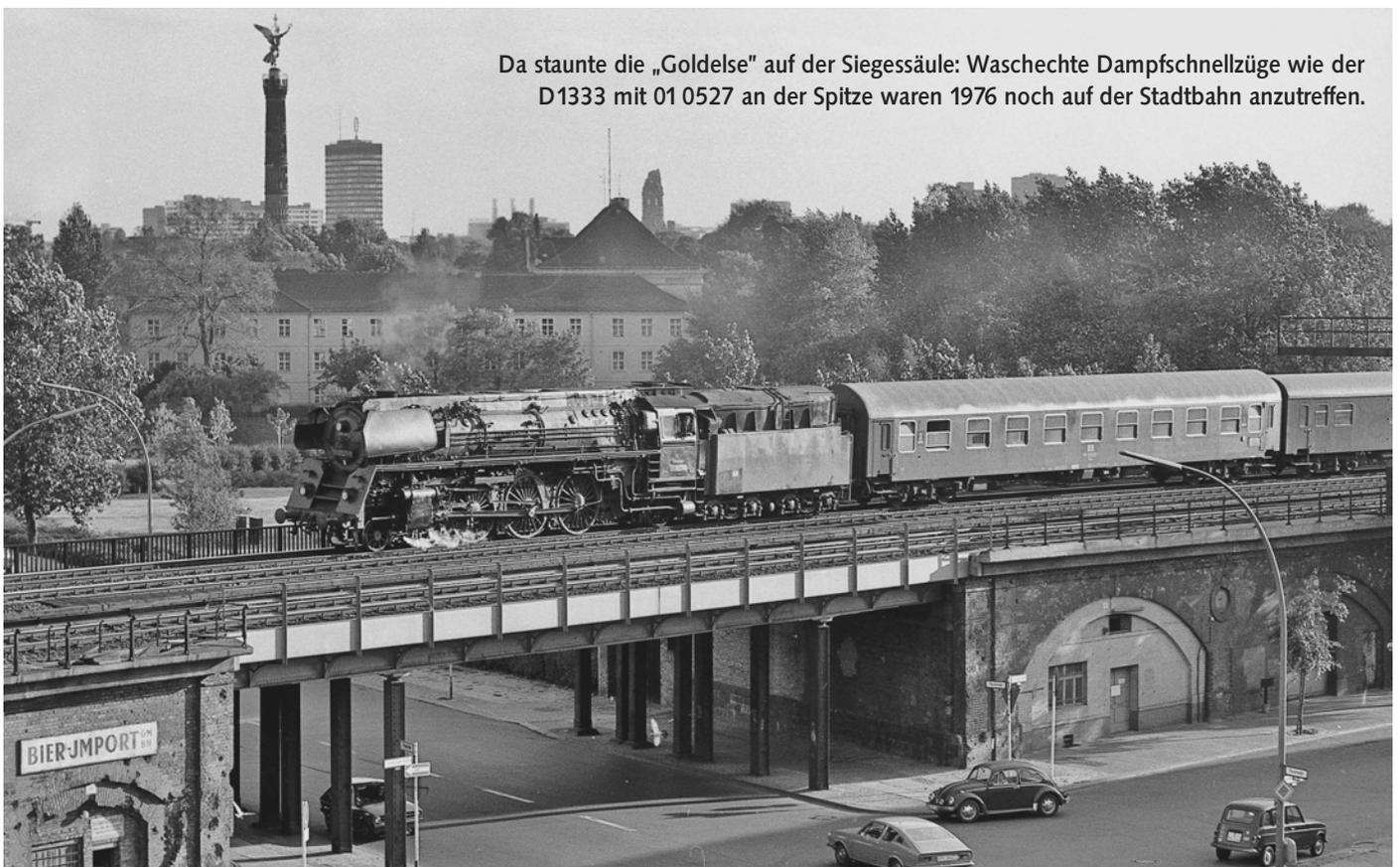
Es war kein cleverer Marketingschachzug, sondern der Verlauf meiner Trasse war an die zur Verfügung stehenden Baugrundstücke gebunden. Hohe Grunderwerbskosten standen einem weitgehend geraden Verlauf zwischen dem Schlesischen Bahnhof (heute Ostbahnhof) und Charlottenburg entgegen. Der als Teil der Stadtbefestigung aus dem 17. Jahrhundert noch vorhandene, so genannte Königgraben wurde als kostengünstigere Variante gewählt und extra für mich zugeschüttet. So konnte in öffentlicher Hand befindliches Bauland für meinen Verlauf herangezogen werden, der mir aber damit auch Bogenradien von unter 300 Metern bescherte. Eine besonders schnell zu befahrende Strecke bin ich also von Anfang an nicht gewesen, aber dies war auch nie das Ziel.

Aus den Erfahrungen der 1851 errichteten „Verbindungsbahn“ hatte man jeden-



Ein S-Bahn-Zug überquert die Grenze zwischen West-Berlin und Ost-Berlin über die Spree am Humboldthafen, 3. August 1974. Allzu viele Fahrgäste dürfte er nicht gehabt haben.

Da staunte die „Goldelse“ auf der Siegestsäule: Waschechte Dampfschnellzüge wie der D1333 mit 01 0527 an der Spitze waren 1976 noch auf der Stadtbahn anzutreffen.



FOTOS (2): BURKHARD WOLLNY, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

falls gelernt. Die Gleise wurden, wie schon bei der Ringbahn, nicht mehr auf Straßenniveau verlegt. Ich wurde eine Ebene höher, als Hochbahntrasse, angelegt. Zwar blieben so Rauch und Qualm für die Bewohner links und rechts von mir erhalten, aber der Betriebsablauf war weniger stör anfällig und zudem viel leistungsfähiger, denn geplant und letztendlich auch gebaut wurde ich viergleisig.

Finanzielle Schwierigkeiten führten schon früh dazu, dass die zu Beginn für mich zuständige Berliner Stadt-Eisenbahn-Gesellschaft das Baugeschehen einstellen und daraufhin verstaatlicht werden musste. Nun gingen die Bauarbeiten weiter und zudem viel zügiger als zuvor. Am 29. Dezember 1881 durfte ich die ersten Probefahrten erleben. Am 7. Februar 1882 wurde es dann ernst: Feierlich wurde ich von Kaiser Wilhelm I. höchstpersönlich eröffnet, welch große Ehre! Mein Betrieb begann zunächst mit dem Vorortverkehr auf dem nördlichen Gleispaar, welches zahlreiche Zwischenstationen aufweist. Gut drei Monate später folgte die Aufnahme des Fernverkehrs auf dem südlichen Gleispaar, dessen Züge in den Bahnhöfen Alexanderplatz und Friedrichstraße Zwischenstopps einlegten.

68 128 699 Mark und 22 Pfennige kostete ich dann inklusive meiner damals neun Bahnhöfe, eine stolze Summe. Aber ich bin eben auch eine aufwendig gebaute Strecke: Weitgehend auf 731 gemauerten Viaduktbögen, den so genannten Stadtbahnbögen, geht es inklusive der Endbahnhöfe Schlesischer Bahnhof und Charlottenburg über 12,15 Kilometer durch die historische Mitte und das westliche Zentrum Berlins. Ich bin schon ein wenig stolz, vor 140 Jahren die erste „Stadtbahn“ ihrer Art in Europa gewesen zu sein. Von Anfang an war ich nicht nur architektonisch eindrucksvoll, ich bin seit Beginn die bedeutendste Verkehrsader der Stadt und trug entscheidend zur Entwicklung Berlins bei.

Für die Statistiker an dieser Stelle noch einige Maße aus meiner Jugend:

- 7964 Meter steinerne Viadukte
- 1823 Meter stählerne Brücken
- 675 Meter Dammschüttung zwischen Futtermauern
- 1683 Meter gewöhnliche Dammschüttung
- 4920 Meter gekrümmte Gleise



Um 6:20 Uhr startete der D1316 „Berlinaren“ am Zoologischen Garten, sieben Minuten später eilte 03 0088 durch die S-Bahn-Station Bellevue auf der Stadtbahn ostwärts (1976).

### *Können sie sich noch an den damaligen Betriebsablauf erinnern?*

Schon im Eröffnungsjahr fuhren die Vorortzüge zu Zeiten des Berufsverkehrs im Zehn-Minuten-Takt. Im November 1882 mussten die Zugläufe in ihrer Dichte und Relation angepasst werden. Ich erhielt besondere Lokomotiven, die eigens für den Stadtbahndienst mit seinen vielen Halten konzipiert waren, die Fahrgäste nahmen in

den gewohnten Abteilwagen Platz. Anfangs konnten die Züge einander nur im Stationsabstand folgen, da sich die entsprechenden Signale nur an den Enden der Bahnsteige befanden. Sechs weitere Blockstellen wurden zur Erhöhung der Zugzahlen zwischen 1889 und 1892 errichtet. Nun war ein Fünf-Minuten-Takt möglich. Im Jahr 1896 schließlich stellte man zusätzliche Signale an den Bahnsteigeinfahrten



Eine schöne Kulisse bot sich für 74 1230 im November 1984, als sie als „Stadtbahnlok“ dekoriert mit ihrem Abteilwagen-Zug die Kantstraße vor dem Theater des Westens nach Berlin-Zoo überquerte. Die DR hatte diese viel beachteten Sonderfahrten organisiert.

FOTOS (2): KARSTEN RISCH, S.G. EISENBahnSTIFTUNG



26. April 1987, kurz hinter dem Bahnhof Zoo in West-Berlin: Ein S-Bahn-Zug der Baureihe 275 ist in Richtung Westkreuz unterwegs. Der dortige S-Bahn-Betrieb lag zum Aufnahmezeitpunkt seit drei Jahren in den Händen der West-Berliner Verkehrsgesellschaft.

PHOTO: MICHAEL KROLOP, S.L.G. EISENBahnSTIFTUNG

auf, was eine noch dichtere Zugfolge erlaubte. Zeitweilig existierte ab 1904 einen Zweieinhalb-Minuten-Takt, bis zum Jahr 1913 wuchs die Zugzahl auf einen Spitzenwert von 771 pro Tag an.

So erlebte ich alle 150 Sekunden eine schwer arbeitende Dampflok beim Beschleunigen, dem kurzen Verharren und dann wieder beim Bremsen – eine ganz schöne Belastung! Zum Winterfahrplan 1927/28, dem letzten reinen Dampf-

Vor der Übernahme der S-Bahn durch die BVG in West-Berlin war dies paradoxer Alltag: Dienstpendel aus Diesellok 110 521 und Steuerwagen für im Westen tätige Reichsbahner aus Ost-Berlin, festgehalten an der Station Tiergarten am 16. Februar 1984.



Ein Bild, welches die Teilung Berlins nicht trefflicher zum Ausdruck bringen könnte: 1989, im letzten Sommer vor dem Mauerfall, war ein aus DB-Wagen und DR-Diesellok der Baureihe 132 gebildeter Interzonenzug zwischen Friedrichstraße und Lehrter Stadtbahnhof unterwegs. Der Blick geht vom Westen über die unübersehbaren Grenzanlagen hinweg Richtung Osten.



plan vor der „Großen Elektrisierung“, fuhren täglich 625 Züge allein über das nördliche Gleispaar. Dampf, Ruß, Rauch und auf den Bahnsteigen das laute Zuschlagen der unzähligen Türen kurz vor der Abfahrt – welch eine Ruhe und saubere Luft erleben meine Reisenden dagegen heute.

*Bei der Konzeption wurde noch an Reise- und Güterverkehr gleichermaßen gedacht. Was ist daraus geworden?*

Während die Ringbahn auch über ihre vielen Anschlussgleise für den Güterverkehr intensiv herangezogen wurde, stand bei mir stets der Personenverkehr im Vordergrund. Am Alexanderplatz wurde jedoch im Rahmen des kommunalen Bauprogramms für Markthallen des Preussischen Polizeipräsidenten von Berlin eine Centralmarkthalle (I / Ia) gebaut. Sie sollte für die stetig wachsende Bevölkerung eine hygienisch saubere und umfassende Lebensmittelversorgung gewährleisten. Die Stadtväter hatten dazu mit mir ausgehandelt, dass ab 1886 für mehrere Jahrzehnte spezielle Markthallenzüge in den Gleisanschluss der Halle fahren konnten. Per Lastenaufzug kamen von dort die Waren zu den insgesamt 1586 Verkaufsständen auf drei Etagen und dem darunter gelegenen Eiskeller. Betrieblich verfügte die dafür notwendige Gleisanlage immerhin über zehn Weichen.

*„Die Bahn gewöhnt sich das Rauchen ab.“ – so ein Werbespruch der Bundesbahn von 1968. Wann haben Sie sich das Rauchen abgewöhnt?*

Oh, das begann bei mir schon vier Jahrzehnte früher! Im Juli 1926 entschied die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, zur



Zwischen Bode- und Pergamonmuseum war SVT 175 019 am 31. März 1990 unterwegs zum Alexanderplatz. Noch ist Berlin nicht wiedervereinigt, wie die Wandanschrift links zeigt.

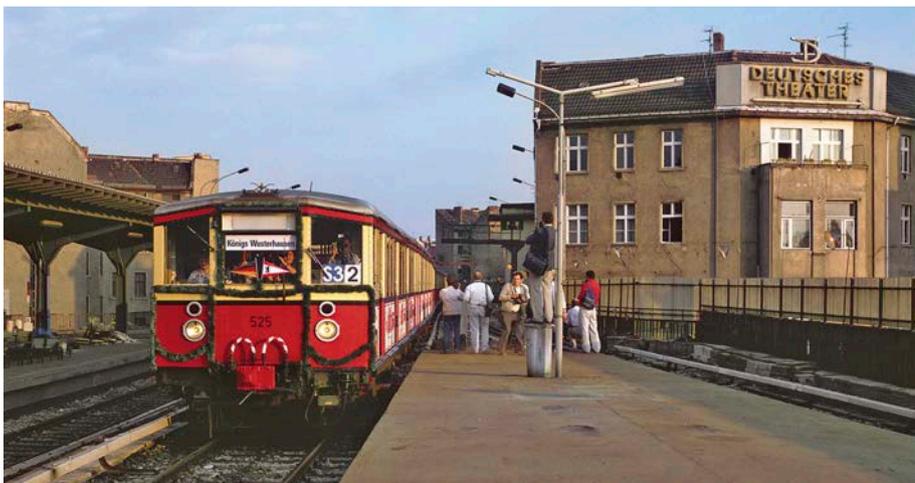
Dampftraktion auf Stadt- und Ringbahn Ade zu sagen. Pläne, mich unter Strom zu setzen, kamen schon um 1900 auf, doch nicht jeder, der dazu etwas zu sagen hatte, konnte davon überzeugt werden. In den 1920er-Jahren hatte man sich endlich auf ein Stromsystem geeinigt, die Bedenken des Militärs ausgeräumt und auch die notwendigen Reichsmarkkredite gesichert.

Am 11. Juni 1928 startete nicht nur die erste elektrische S-Bahn mit 800 Volt Gleichstrom von Potsdam nach Erkner und damit über mich, die Stadtbahn, ihren Umlauf, es war gleichzeitig auch die Premiere für die neuen Triebwagenzüge der „Bauart Stadtbahn“. Über eine seitliche Stromschiene an den beiden S-Bahn-Gleisen und zugeseitig angebrachte Schleifer erfolgte die Stromversorgung, was bekanntlich

bis heute so geblieben ist. Gegenüber dampfbespannten Zügen mit einer preussischen T11 oder T12 verkürzte sich die Fahrzeit quer durch die Stadt um ganze neun Minuten, von 31 auf 22 Minuten.



Die Grenzübergangsstelle im „Tränenpalast“ Bahnhof Friedrichstraße – hier herrschte vor 1990 strengstes Fotografierverbot!



Bahnhof Friedrichstraße, 2. Juli 1990: Noch vor der Stadt Berlin selbst war die Stadtbahn betrieblich wiedervereinigt. Von Westen kommend, erreichte die erste S-Bahn die Station.



Auch die Fernbahngleise der Stadtbahn wurden bald rekonstruiert (29. April 1991).



Am 10. April 1991 war es erst ein gutes halbes Jahr her, als Berlin wieder zu einer Stadt wurde, doch auf der Stadtbahn herrscht schon wieder viel Verkehr. Wie hier am „Alex“ werden daher bald große Baumaßnahmen einsetzen.

verkehr auf meiner Trasse und einen Tag später in ganz Berlin ein. Weltfremden Träumen folgte damit ein jäher Niedergang.

*Können Sie sich noch an die Konferenz der Siegermächte in Potsdam erinnern?*

Da das alte Sicherungssystem mit seinen Formsignalen aufgrund der Handhabung für die schnellere Traktion ein Hindernis gewesen wäre, ging kurz davor der erste automatische Streckenblock mit sogenannten Sv-Signalen in Betrieb. Diese arbeiteten ausschließlich mit Signalbildern, die aus farbigen Lichtern gebildet wurden. So weit ich dies mitbekommen habe, ar-

beiten wohl alle modernen Signalsysteme, die es heute so gibt, nach diesem bei mir erprobten Schema.

*Eine kurze, aber geschichtlich schreckliche Phase war die Zeit der Machtübernahme der Nationalsozialisten. Gab es auch Auswirkungen auf Ihren Betrieb?*

Ja, selbstverständlich! Betriebliche Spitzenleistungen waren für die Olympischen Spiele 1936 gefordert. Aus meinen Notizen geht hervor, dass kurzzeitig sogar 40 Fahrten pro Stunde und Richtung bei der S-Bahn gefahren wurden. Auf dem südlichen Gleispaar startete der Fernverkehr in eine Renaissance. Die Schnelltriebwagen-Ära begann auf meinen Gleisen am 1. Juli 1935 mit dem FdR Berlin–Köln. Weitere Ziele folgten in kurzer Zeit.

Die durch die an der Macht befindliche NSDAP vorgesehene, weitreichende Umgestaltung Berlins zur „Welthauptstadt Germania“ hätte auch für mich einiges an Veränderungen bedeutet. Doch es kam komplett anders. Der Ende August 1939 in Kraft getretenen Notfahrplan reduzierte das Fernverkehrsangebot beträchtlich. Es lag also etwas nicht sonderlich Erfreuliches in der Luft. Am 1. September desselben Jahres begann dann auch schon der Wahnsinn des Krieges. Ab 1944 zwang der Zweite Weltkrieg auch die S-Bahn zu gravierenden Betriebseinschränkungen. Die Alliierten kamen Berlin stetig näher. Die immer weiter zunehmenden Bombenangriffe zerstörten viel, auch große Teile meiner eigenen Infrastruktur. Am 24. April 1945 stellte die Deutsche Reichsbahn den S-Bahn-

Die Regierungschefs der drei Hauptalliierten des Zweiten Weltkrieges besprachen nach dem Ende der Kampfhandlungen das weitere Vorgehen. Einer von ihnen, Josef Stalin aus der UdSSR, reiste wegen seiner großen Flugangst mit der Eisenbahn an. Dafür wurde eigens eines meiner Gleise in einer Hau-Ruck-Aktion auf die russische Breitspur umgenagelt. Statt 1435 war es nun die heute noch in den GUS-Staaten gebräuchliche Spurweite von 1524 Millimetern, damit der Sonderzug aus Moskau ohne Umspurung sein Ziel in Potsdam zwischen dem 15. und dem 17. Juli 1945 erreichen konnte. Kurze Zeit später wurde das Gleis schon wieder zurückgebaut. Mit den damals auch auf meiner Trasse verbauten Holzschwellen war das ja kein so großes Thema.

Übrigens übertrugen die Alliierten der Deutschen Reichsbahn nach dem Zweiten Weltkrieg die Verantwortung für den Betrieb der Eisenbahn (Fern-, Güter- und S-Bahn-Verkehr) in allen Sektoren, sogar in jenen der Westalliierten. Das war letztlich auch der Grund dafür, dass die Reichsbahn in der späteren DDR ihren für den neuen Staat eher unpassenden Namen beibehielt – so blieb ihr das Recht auf die Durchführung des Bahnverkehrs in ganz Berlin ohne Risiko gewahrt.

Seit dem 15. November 1945 konnte erstmals wieder die gesamte Stadt auf Schienen durchquert werden, jedoch mit Umsteigen in Zoologischer Garten, Bellevue, Friedrichstraße, Alexanderplatz und



Der Bahnhof Marx-Engels-Platz zeigt sich in typischer Stadtbahn-Architektur. Heute wird er wieder Hackescher Markt genannt.

Ostkreuz, da der Streckenzustand noch keinen durchgehenden Zugverkehr zuließ. Danach ging es schrittweise wieder bergauf, die Bahnanlagen mit ihren Gleisen, Weichen wie auch die Stromversorgung mit ihren Unterwerken gingen wieder in Betrieb. Doch die politische Entwicklung zeigte leider eine ganz andere Richtung auf: Der sogenannte „Kalte Krieg“ war Anfang der 1950er-Jahre angebrochen und sollte dann schon bald zur Teilung meiner geliebten Stadt führen!

*„Keiner hat die Absicht, eine Mauer zu errichten“ – so DDR-Staats- und Parteichef Walter Ulbricht am 15. Juni 1961. Eine Lüge?*

Ja, und was für eine! Am 13. August 1961 wurde durch den Mauerbau die Teilung regelrecht „zementiert“. Der Bahnhof Friedrichstraße kristallisierte sich dabei als ein besonderes Symbol der Teilung Berlins heraus. Für die Kontroll- und Abfertigungsschalter der Grenztruppen der DDR an der so genannten Grenzübergangsstelle baute die Deutsche Reichsbahn ein Gebäude an der Friedrichstraße. Die Ein- und Ausreiseströme sollten damit getrennt werden.

Der Berliner Volksmund fand schnell einen treffenden Titel für das Bauwerk: „Tränenpalast“! Er diente als Ausreisehalle der Grenzübergangsstelle Bahnhof Friedrichstraße in Ost-Berlin im historischen Stadtviertel Dorotheenstadt des Stadtteils Mitte. Von hier fuhren S- und U-Bahnen nach West-Berlin und die Fernbahn aus der DDR über West-Berlin in die Bundesrepublik. Die Bezeichnung Tränenpalast leitete sich davon ab, dass die meisten Bürger der sowjetischen Besatzungszone keine Reisefreiheit nach West-Berlin hatten und sie hier ihre westlichen Besucher, meist gute Freunde und Verwandte, unter Tränen verabschieden mussten. Architektonisch zeigt sich der Bau heute noch als freitragende Stahl-Glas-Konstruktion mit seinen Keramikverkleidungen, den Standards zeitgenössischer internationaler Architektur angepasst.

*Gab es auch Veränderungen direkt auf der Ebene der Gleisanlagen?*

Na klar, auch dort wurde die Teilung zelebriert. Stahlbleche wurden zwischen den beiden Hallen eingezogen, eine Sichtschutzwand entstand damit. Weichen und Gleise wurden neu verlegt. In der nördlichen Halle endeten die S-Bahn-Gleise aus Richtung Ostbahnhof an Sa2-Scheiben, also galt: Durchfahrt gesperrt! Die S-Bahn



Nicht erst seit "Wir Kinder vom Bahnhof Zoo" ist die im Herzen des früheren Westsektors gelegene Stadtbahn-Station berühmt-berüchtigt, hier mit 234 664 am 5. September 1992.

Richtung Zoo und der Fernverkehr fuhren von der südlichen Halle ab.

Während die S-Bahn auf meinem östlichen Teil mehr als gut zu tun hatte, dort fuhren in der Hauptverkehrszeit sechs Zuggruppen den Bahnhof Friedrichstraße an, verlor die S-Bahn auf meinem westlichen

### **Kaum eine andere deutsche Bahnstrecke hat mehr erlebt**

Teil, auch durch den vom damaligen West-Berliner Regierenden Bürgermeister Willy Brandt als Reaktion auf den Mauerbau ausgerufenen „S-Bahnboykott“, immer mehr Fahrgäste und damit auch Devisen. Die Verkehrssicherheit der Bahn wurde zwar immer sichergestellt, allerdings unterblieben Investitionen, so dass die kaum ge-

nutzten Bahnhöfe verwahrlosten und verfielen. Nur noch einzelne Fahrgäste nutzten die auf mir verkehrenden, im Laufe der Jahre immer weniger werdenden S-Bahnzüge im Westteil der Stadt. Eine neuerliche Aufwärtsbewegung setzte erst ein, als die damalige West-Berliner Verkehrsgesellschaft BVG nach zähen Verhandlungen am 9. Januar 1984 den S-Bahn Verkehr auf ihrem Territorium von der DR doch noch übernehmen konnte. Ich war dadurch allerdings fast schon zu der Überzeugung gelangt, die Teilung meiner Stadt würde dann wohl ewig fortbestehen müssen.

*Dem war zum Glück nicht so. Was bewirkte die Aussage von Günter Schabowski auf der Pressekonferenz am 9. November 1989, „Das tritt nach meiner Kenntnis [...] ist das sofort. Unverzüglich“, für Sie?*



In den 1990er-Jahren wurde die Stadtbahn zu einer einzigen großen Baustelle: Erst kam die Elektrifizierung, dann begannen die Arbeiten am neuen Hauptbahnhof (1. Juni 1999).

FOTOS (4): JÜRGEN METZLER



FOTO: BODO SCHULZ

Rechtzeitig zur Fußball-WM 2006 in Deutschland konnte der neue Berliner Hauptbahnhof, errichtet an Stelle des alten Lehrter Stadtbahnhofs, in Betrieb genommen werden.

Der Fall der Berliner Mauer am 9. November 1989 stellte in den nachfolgenden Tagen und Wochen an mich selbst, die Fahrzeuge und das Bahnpersonal hohe Anforderungen. Das bedeutete für mich zwei Monate Verkehr am Limit, erst im Januar 1990 pendelte sich der Fahrgastverkehr wieder auf ein erträgliches Maß ein. Mit der Öffnung der Grenzübergangsstellen für alle, auch der im Bahnhof Friedrichstraße, gab es Hoffnung für neue Impulse. Eine Zukunft für ein geeintes Deutschland, für ein neues Europa bedeutete natürlich auch mehr Reisen, auch mit der Bahn. Und damit, so hoffte ich, auch für mich wieder eine Bedeutung wie einst für den Stadtverkehr in meinem Berlin.

Und ich sollte nicht enttäuscht werden: Schon bald darauf begannen die Bauarbei-

ten zum Lückenschluss für die S-Bahn. Im Bahnhof Friedrichstraße sollte als erstes wieder verbunden werden, was fast 29 Jahre getrennt war. Am 2. Juli 1990 war es dann soweit: Um 3:49 Uhr fuhr der erste durchgehende planmäßige S-Bahnzug von hier zum Lehrter Stadtbahnhof.

*24/7 – so ein moderner Begriff für „Rund um die Uhr“ heißt aber auch, keine Zeit zum Ausruhen. Wie halten Sie sich da fit?*

Nun ja, nach 113 Jahren Betrieb und 72 Jahren nach der letzten umfassenden Auffrischung brauchte ich tatsächlich eine echte Wellnesskur. Die ging am 17. Oktober 1994 los: Zwischen dem damaligen Hauptbahnhof und Zoologischer Garten fand die umfassendste Sanierung seit meinem Bestehen statt. Um den S-Bahnverkehr weiterhin zu gewährleisten, wurde die

Fernbahn vorübergehend stillgelegt – deren Züge endeten nun in den beiden Bahnhöfen im Osten und Westen. Die S-Bahn fuhr nun auf den provisorisch mit Stromschienen nachgerüsteten Fernbahngleisen, ohne Halt etwa an den Bahnhöfen Jannowitzbrücke, Bellevue und Tiergarten vorbei.

Es gab einiges zu tun – oben wie auch unten an den Grundmauern der Bögen. Nach gut zwei Jahren fuhr die S-Bahn wieder in der alten Lage, jedoch auf Gleisen, die nicht mehr im Schotter gebettet sind. Feste Fahrbahn „Bauart Berlin“ nennt sich der neue Oberbau, der anschließend auch bei der Fernbahn zum Einbau kam. Bis zum 24. Mai 1998 wurden auch dort die Gleise, Signalanlagen und Bahnsteige modernisiert. Die Sicherungs- und Signaltechnik wurde komplett mit den neuen Kombinationssignalen ausgestattet, die zuständigen Fahrdienstleiter sitzen seitdem in der Betriebszentrale in Westkreuz.

Ab dem 24. Februar 2003 wurde dann der westliche Teil zwischen den Bahnhöfen Zoologischer Garten und Charlottenburg renoviert. Hier verzichtete man auf den Einbau einer festen Fahrbahn, die vier Gleise liegen in einer herkömmlichen Schotterbettung. Neben dem Neueinbau der elektronischen Stellwerkstechnik erhielt auch der Bahnhof Savignyplatz eine Modernisierung. Als 1978 der U-Bahnhof Wilmersdorfer Straße entstand, waren kundenfreundliche, kurze Umsteigebeziehungen zur Reichsbahn am Bahnhof Charlottenburg kein vordergründiges Thema. Mit der Sanierung wurde auch hierauf eingegangen. Die S-Bahnsteige befinden sich nun neu erbaut in östliche Richtung verschoben. Letztendlich folgte auch der zweite Teil der „Großen Elektrisierung“ auf der Stadtbahn, denn seit dem 24. Mai 1998 ist auf meiner Trasse die Wechselstromfahrleitung mit 15 Kilovolt für den Regional- und Fernverkehr in Betrieb.

*Mitten im Nichts, der Lehrter Stadtbahnhof. Doch die Romantik ging kurz vor der Jahrtausendwende verloren, Sie nahmen dafür an ähnlichem Platz den Hauptbahnhof auf. Schmerz oder Freude?*

Noch heute reizvoll ist die Streckenführung über die Stadtbahn-Arkaden, vor allem entlang der Spree in Berlin-Mitte. 442 726 passierte am 18. September 2018 den Bahnhof Jannowitzbrücke auf den Fernbahngleisen.





Der Blick von oben offenbart, wie sich die Stadtbahn quer durch die Mitte der Hauptstadt schlängelt. Das Foto entstand im Juni 2019 aus dem Hotelurm am Alexanderplatz.

Die Gefühlslage war dazu erst ziemlich depressiv. Das Vertraute aus den Anfangsjahren und der so richtig wieder ins Rollen gekommene Verkehr in der vereinten Stadt auf der einen Seite und eine riesige Baustelle auf der anderen Seite. Aber als echte BerlinerIn grollt man erst ein wenig, aber dann kommt auch schnell wieder Freude auf. Der Berliner Hauptbahnhof als Teil des Pilzkonzeptes wurde eine große Drehscheibe im Bahnverkehr für Deutschland und Europa. Der Grundstein für das erst noch als „Lehrter Bahnhof“ bezeichnete Bauwerk wurde am 9. September 1998

gelegt. Damals war auch noch vom Transrapid zwischen der Hamburger Alster und der Spree die Rede. Spektakulär geriet der Bau im anspruchsvollen Berliner Untergrund mit dem großen (und dennoch zu kurzen) Dach aus 9117 unterschiedlichen Glaselementen und den geklappten Bügelbauten. Ständig war die Fertigstellung zur Fußball-WM 2006 im Nacken – ich sage mal „Hut ab!“ Seit dem 26. Mai 2006 ist der, laut DB AG „Bahnhof der Superlative“, vollständig am Netz.

*Gab es denn über die letzten 140 Jahre auch eine Geschichte zum „Schmunzeln“?*

In einer filmreifen und wohl auch lange geplanten Aktion brachen Diebe in der Nacht zum 27. März 2017 mittels einer Leiter in das Bode-Museum zwischen den S-Bahnstationen Hackescher Markt und Friedrichstraße ein. Objekt der kriminellen Begierde: die 100 Kilo schwere Goldmünze „Big Maple Leaf“ im Wert von 3,75 Millionen Euro. Dabei wählte man als Zu- und Abgang meine Gleisanlagen. Mit einer Schubkarre karrten die Täter die 53 Zentimeter breite kanadische Goldmünze mit dem Bildnis von Königin Elisabeth II. über die S-Bahngleise von der Museumsinsel. Bis heute fehlt jede Spur zum Goldstück. „SEV“ hatte ich ja schon einigen, aber dieser schaffte es sogar in die „New York Times“.

*Und Heute?*

Über das „Heute“ sprechen wir nicht, erleben Sie es! Seien sie als mein Gast im Herzen von Berlin herzlich willkommen.

*Vielen Dank für das Gespräch!*

Jürgen Metzeler

FOTOS (3): JÜRGEN METZELER



Ein Berlin ohne Stadtbahn ist so unvorstellbar wie ein Berlin ohne Baukräne: Am 14. März 2007 ließ der von einer Elektrolok der Baureihe 143 gezogene Regionalexpress das Klinikum Charité links liegen, aufgenommen vom Hauptbahnhof-Dach. Heute ist auch diese damalige Baulücke mit Stadtbahn-Blick längst geschlossen.



Rummel um seine Person mochte Heinz Schnabel gar nicht. Über das Goldene Gleis der Verlagsgruppe Bahn freute er sich dennoch sehr.

Er war eine Instanz der Deutschen Reichsbahn und verantwortlich dafür, dass viele Dampflokomotiven der DR bis heute überlebten. Als Mensch war er einzigartig, ein wenig schnodderig, jedoch mit sehr feinem erzgebirgischen Humor.



1932 – 2022

# Heinz Schnabel

**A**ls ich vor vielen Jahren das erste Mal zu Heinz Schnabel fuhr, war schon die Anreise das erste Erlebnis. Nach seinem Ruhestand verabschiedete sich Schnabel irgendwann aus der Metropole Berlin, um seine Ruhe an der Grenze zwischen Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern zu suchen.

Das erste Mal besuchte ich ihn im Jahr 2011. Er sollte mir etwas zur DR-E-Lok-Familie 212/243 erzählen. Er kannte sich mit den Lokomotiven gut aus und war an der Ent-

wicklung und Konzeption beteiligt. Als wir erstmals telefonierten, lud er mich sogleich ein, bei ihm vorbeizukommen. Dieses Angebot wollte ich mir nicht entgehen lassen und machte mich auf den Weg. Ausnahmsweise nahm ich den Dienstwagen, denn dort, wo Heinz Schnabel sich niederließ, wohnen die Menschen, die für den Weg zur Arbeit tatsächlich auf den Pkw angewiesen sind. Es war November, und als ich nach mehreren hundert Kilometern Fahrt ankam, wurde es bereits dunkel und Schneeregen setzte ein. Ich war mir beinahe sicher, mich verfahren zu haben, denn kurz vor Erreichen des Ziels endete sogar der befestigte Fahrbahnbelag. Hier sollte der ehemalige Herr über die Lokomotiven der DR wohnen?

Vor einem Fachgespräch konnte und wollte sich Heinz Schnabel vor der Sonderfahrt auf der Pressnitzalbahn bei der Preisverleihung zum Goldenen Gleis nicht drücken.

Heinz Schnabel war Eisenbahner vom Scheitel bis zur Sohle und sein Handwerk erlernte er von der Pike auf. Mit 14 Jahren verließ er die Schule und begann im Raw Chemnitz eine Ausbildung zum Schlosser. Sein Ziel war allerdings die Laufbahn eines Lokführers. Das wäre in den späten 40er-Jahren beinahe gescheitert, denn in Chemnitz hatte man damals zu viel Personal und die Ausbildung zum Lokführer war gesperrt. Da er aber zu diesem Zeitpunkt als Schlosser in der Probefahrtgruppe des Raw arbeitete, kam er in Kontakt mit Abnahme-lokführern anderer Bw. Die gaben ihm den Tipp, sich anderswo zu bewerben und so landete Schnabel schließlich im Jahr 1949 im Bw Halle P, eine Fügung, die noch nachhaltige Auswirkungen haben sollte. In Halle macht er die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer, die er im jugendlichen Alter von 21 Jahren 1952 abschloss. Just in diesem Zeitraum siedelte sich auch die Fahrzeug-Versuchs-Anstalt (FVA), die aus der

## Heinz Schnabel: Mit Haut und Haaren Eisenbahner

früheren Lokomotiv-Versuchs-Anstalt (LVA) in Berlin-Grünwald hervorging, in Halle an. Chef der FVA war ab 1952 Max Baumberg, der Vater des Reko-Programms der DR und der legendären Lokomotivumbauten 18 314 und 18 201. Schnabel arbeitete fortan für die FVA und begann alsbald ein Fernstudium zum Maschinenbauingenieur. Fünf Jahre später, nach dem Abschluss seiner Studien, wurde er Lokinstrukteur bei der Rbd Halle und Gruppenleiter für Triebfahrzeugbetrieb beim Bw Halle P, bevor er 1968 zur FVA, die inzwischen in VES-M (Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft) umbenannt wurde, zurückkehrte. Knapp zehn Jahre später verließ er erneut die VES-M und ging nach Berlin zur Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM), wo er vom Haupttechnologen zum Abteilungsleiter aufstieg und verantwortlich für alles war, was sich bei der DR mit Hilfe eines Motors bewegte.

Heinz Schnabel war kein Eisenbahn-Romantiker oder gar Fan, sondern ein stets pragmatisch orientierter Eisenbahner, der seinen Teil dazu beitrug, dass die DR funktionierte. Die DDR war auf die Schiene angewiesen, sie spielte eine bedeutendere Rolle beim Transport von Personen und Gütern, als es die DB in der BRD tat.



FOTOS (B): MEB

Natürlich bat das Personal der 99 1590 den früheren Herrn der DR-Loks auf den Führerstand. Bei der Pressnitztalbahn war er auch wieder in seiner alten Heimat angekommen.

Dieses für den Staat so bedeutende System am Laufen zu halten, war Schnabels Anspruch und es war faszinierend, ihm zuzuhören, wenn er in seinem eigenen trockenen Stil von den alltäglichen Herausforderungen bei der DR erzählte. Prahlerei und Angeberei waren seine Sache nicht, aber er wusste, was die DR leistete, vor allem wenn man berücksichtigte, mit welchen Schwierigkeiten sie zu kämpfen hatte: der alltägliche Mangel, die staatlichen Vorgaben der Fünfjahrpläne und die starren Strukturen des RGW-Raums, die immer wieder dafür sorgten, dass die besten Lösungen oftmals nicht möglich waren.

Im Lauf der folgenden Jahre besuchte ich Heinz Schnabel regelmäßig und blieb meist ein Wochenende. Geduldig beantwortete er all meine Fragen, verschaffte mir einen tiefen Einblick in Deutsche Reichsbahn und auch die DDR. Selbstverständ-



Auch die Reichsbahnuniform stand ihm gut. Schnabel war ein Mann des Fachwissens.

Heinz Schnabel ganz zivil. Er schaffte es vom Schlosserlehrling in Chemnitz bis an die Spitze der HvM.



FOTO: SIG. SCHNABEL

lich hatte er auch herrliche Anekdoten im Repertoire vom Kohlenstaub-Wendler über Maxe Baumberg bis zu den Verkehrsministern Kramer und Arndt.

Linientreuer Parteigänger war Schnabel sicherlich nicht, aber er hatte sich in der DDR eingereicht und in seinem Verantwortungsbereich versucht, bestmögliche Leistungen abzuliefern.

Den meisten Eisenbahnfans war er bekannt wegen seines Einsatzes für den Erhalt zahlreicher Dampflokomotiven, wofür er sich aber vor allem aus einem positiven Traditionsbewusstsein stark machte und nicht aus Leidenschaft für bestimmte Lokomotiven. Und aus seiner Sicht führte er damit vor allem fort, was Max Baumberg schon vor ihm in die Wege leitete.

Aus demselben Grund engagierte er sich auch für den Nachbau der Saxonica, die rechtzeitig zum großen Eisenbahnjubiläum „150 Jahre Leipzig Dresdner Eisenbahn (LDE), erste deutsche Fernbahn“ fertig wurde und der Star der legendären Paraden in Riesa wurde.

FOTO: SIG. SCHNABEL



Sein spätes Meisterstück war der Nachbau der Sachsenia, die rechtzeitig zu den legendären Riesaer Paraden fertiggestellt wurde. Bei dieser Gelegenheit feierten die DDR und die DR die erste deutsche Fernbahn zwischen Leipzig und Dresden, die 1989 150 Jahre alt wurde.

als die Personale der IVK bei der Pressnitzalbahn erfuhren, dass „Der Schnabel“ komme, ließen sie es sich nicht nehmen, ihn zum Fachsimpeln in ihren Führerstand zu bitten.

Vor Corona trafen wir uns zuletzt und während Corona telefonierten wir noch ein-

Für diesen Einsatz zur Bewahrung der musealen Fahrzeuge der DR, von denen heute noch das ein oder andere Exemplar unter Dampf zu bewundern ist und zumindest der Schrottpresse entging, erhielt Heinz Schnabel von der VGBahn das Goldene Gleis zugesprochen. Sein Einsatz für den Erhalt zahlreicher Vorbilder ist bis heute eine wichtige Voraussetzung für die Modellbahnindustrie, damit es noch immer

genügend Exemplare gibt, die Modellbahn- und Eisenbahnfreunden die Möglichkeit geben, ihre kleinen H0- oder N-Exemplare mit den Originalen zu vergleichen. Als ich ihm seinerzeit von der geplanten Preisverleihung erzählte, wollte er das Goldene Gleis zunächst gar nicht annehmen. Rummel um seine Person war dem bescheidenen Mann eigentlich nicht recht. Am Ende freute er sich dennoch und

mal, ich hatte eine Frage und er konnte sie mir selbstverständlich beantworten. Wir verabredeten uns für die Zeit nach der Pandemie. Diese Zeit wäre jetzt gekommen, aber treffen werden wir uns leider nicht mehr. Geblieben sind mir eine lebendige Erinnerung an einen Fachmann ohne jede Eitelkeit und viele Stunden aufgezeichneter Gespräche. Diese würden für ein spannendes Buch ausreichen. □ *al*



Im Jahr 1992 diskutierte Heinz Schnabel leidenschaftlich mit dem DB-Vorstand Peter Münchschwander (r.), der im Januar 1991 zudem in den Vorstand der Deutschen Reichsbahn (DR) berufen wurde, über eine Modernisierung der LVT-Baureihe 771 während einer Probefahrt mit 771 043 von Berlin-Lichtenberg nach Basdorf.

FOTOS (Z): SIG. SCHNABEL  
FOTO: VOLKER EWESELEBEN



Seine Erfahrung und die völlige Abwesenheit von Arroganz machten Schnabel zum beliebten und vielgesuchten Ratgeber.



© Marcus Henschel

# Der *ModellEisenBahner* – das Spiegelbild der Geschichte



**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.



Hier geht's  
direkt zum Abo

**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\*.

\* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter

[www.modelleisenbahner.de/miniabo](http://www.modelleisenbahner.de/miniabo)



Ein besonderes Highlight waren die (Schein-)Doppelausfahrten wie hier im Bahnhof Eisfelder Talmühle mit dem planmäßigen Dampfzug.



Viele Eisenbahnfotografen freuten sich, 99 5906 noch einmal in der Wernigeröder Kirchgasse anzutreffen.

Die Mallet-Lokomotive 99 5906 dürfte über viele Jahrzehnte eine der populärsten Dampfloks der Schmalspurbahnen im Harz gewesen sein. Dennoch wurde sie nach einem emotionalen Abschied nun bis auf Weiteres abgestellt.

## Mallet-Melancholie

Im Grunde sind die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) ohne Mallet-Maschinen – jene Verbund-Dampflokomotiven mit zweigeteiltem Triebwerk, wovon das vordere als kurvengängiges Drehgestell ausgeführt ist – kaum vorstellbar. Sie prägten das Bild der dortigen Meterspurbahnen bis in die jüngste Zeit mit, galten als populäre Aushängeschilder des dortigen Bahnbetriebs. Einst waren im Harz bis zu 28 derartige Lokomotiven unterwegs. Doch am 15. Mai 2022 wurde mit der im

Grunde noch immer rüstigen, 104-jährigen 99 5906 die letzte betriebsfähige Malletlok der HSB in den Ruhestand geschickt!

Insgesamt vier Mallets blieben bei den HSB bis heute erhalten. Drei davon sind baugleich und stammen von der Erstausrüstung der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (NWE), welche die heute als 99 5901, 5902 und 5903 bezeichneten Lokomotiven in den Jahren 1897/98 beschaffte. Die letztgenannte Lok ist bereits seit gut 20 Jahren abgestellt, die anderen

beiden hatten 2017/18 Fristablauf. Die Wiederinbetriebnahme einer dieser Lokomotiven steht ebenfalls in den Sternen.

Die heutige 99 5906 wurde hingegen 1918 von der Maschinenfabrik Karlsruhe gebaut. Sie entstammt einer Serie meterspuriger Mallet-Loks, die für die Deutschen Heeresfeldbahnen bestimmt waren. Die Fertigstellung dieser Lokomotiven erfolgte allerdings erst nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, weshalb die Maschinen an verschiedene Privatbahnen abgegeben wur-



Von Stiege aus kommend, ging die Foto-Fahrt nach Gernrode am Bergsee (auch als Mühlteich bezeichnet) in Güntersberge vorbei.

den, um dort durch Reparationen entstandene Fahrzeug-Abgänge auszugleichen. 1920 konnte daher die heutige 99 5906 durch die damalige Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (NWE) erworben werden, wo sie als NWE 41 II eingereiht wurde. Sie sollte fortan ihr gesamtes Lokleben im Harz verbringen, vor allem auf der landschaftlich reizvollen Selketalbahn konnte man sie jahrzehntelang antreffen.

Nun muss 99 5906 aufgrund des Fristablaufs leider abgestellt werden. Erst vor gut zehn Jahren wurde die Lok vollständig

## Ein Abschied für immer? Hoffentlich nicht!

aufgearbeitet, doch zum Weiterbetrieb wären nun umfangreiche Kesselarbeiten notwendig geworden, die derzeit nicht zu finanzieren sind. Zudem bevorzugen die HSB zugkräftigere Maschinen wie die großen Neubau-Dampflok für den täglichen Betrieb, so dass mit einer Rückkehr der 99 5906 in den Regeldienst auch in ferner Zukunft nicht mehr zu rechnen ist.

Eine solch legendäre Lok wie 99 5906 sollte natürlich gebührend verabschiedet werden, was im Rahmen von Sonderfahrten und in Form eines letzten Planeinsatz-Wochenendes im Selketal geschah, bevor am Sonntag, dem 15. Mai 2022, das Feuer in ihrem Kessel für immer verlöschen sollte. Los ging es am Donnerstag mit einer Fotofahrt von Nordhausen nach Wernigerode. Dabei wurde den Teilnehmern ein volles Programm geboten. Außer zahlreichen Fotohalten und Scheinfahrten organisierte man im Bahnhof Eisfelder Talmühle eine Doppelausfahrt mit dem Planzug nach Drei Annen Hohne. Selbst das Wetter erwies sich als Fan der kleinen Maschine, die Sonne begleitete die gesamte Fahrt.



Von Straßberg kommend, fuhr 99 5906 rückwärts nach Gernrode. Da der Bahnhof Gernrode bekanntlich über keine Drehscheibe verfügt, war dies betrieblich notwendig.



Am Sonntagmorgen, dem 8. Mai 2022, stand 99 5906 mit ihrem voll besetzten Sonderzug die wohl anstrengendste Abschiedsfahrt bevor: Von Gernrode aus ging es über Eisfelder Talmühle und Drei Annen Hohne zum allerletzten Mal hinauf auf den Brocken.

Am Freitag, dem 6. Mai, gab es jedoch lange Gesichter bei den Fahrgästen des Traditionszuges auf den Brocken. Obwohl 99 5906 ausdrücklich als Zuglok angekündigt worden war und viele Fahrgäste nur deshalb eine Fahrkarte für diesen Zug gekauft hatten, kam stattdessen die große Altbau-Lok 99 222 als Zugmaschine zum Einsatz. 99 5906 gelangte dann aber an diesem Wochenende doch noch ein letztes Mal auf den Brocken: am Sonntagmorgen, dem 8. Mai, mit dem Sonderzug des Freundeskreises der Selketalbahn e. V. Diese Fahrt startete in Gernrode und führte bis nach Wernigerode. Dabei wurde in Stiege die vor 40 Jahren errichtete Wendeschleife durchfahren, in Eisfelder Talmühle und Drei Annen Hohne umgesetzt, so dass 99 5906 auf ihrer bewegenden Abschiedstour den Brockenbahnhof erreichen konnte. Zuvor musste die kleine Lok aber von Wernigerode nach Gernrode überführt werden. Auch diese Fahrt wurde wiederum als Fotosonderfahrt genutzt.

Am 13. und 14. Mai standen noch einmal Fahrten im Reisezug-Plandienst auf der Selketalbahn anstelle eines Triebwagens auf dem Plan. Die Züge waren bis auf den letzten Platz mit Fans und Freunden der 99 5906 besetzt. Am Sonntag ging es auf die allerletzte Fahrt zum Lokschuppen in Hasselfelde, dem neuen Zuhause der kleinen Lok. Seit sie am Nachmittag ihren letzten Dampf aushauchte, steht sie leider nur noch als kalter Stahl im Lokschuppen des Hasselfelder Bahnhofes. Aber vorher wurde ihr immerhin noch einmal die Ehre zuteil, alle Strecken des Netzes der Harzer Schmalspurbahnen befahren zu dürfen – ein emotionaler Abschied von dieser tollen Lokomotive! □

*Heinz-Jürgen Reiß*

Der Sonderzug zum Brocken durchfuhr den Bahnhof Stiege in der Wendeschleife, um dann den Bahnhof in Richtung Eisfelder Talmühle zu verlassen.



Zwischen dem Selkeufer und alten Höfen geht es immer dicht entlang der Straße „Am Lindenberg“ durch Straßberg – letzte Gelegenheit, 99 5906 dort im Bild festzuhalten.



Vor dem Lokschuppen im Bahnhof Gernrode, jahrelang Heimat-Einsatzstelle von 99 5906, wurde noch einmal Wasser genommen, um für die letzte Brocken-Tour gerüstet zu sein.



FOTOS (8): HEINZ-JÜRGEN REISS

Zweites Clubmodell 2022

*Nicht vergessen!*  
**Bestellschluss 15. August**

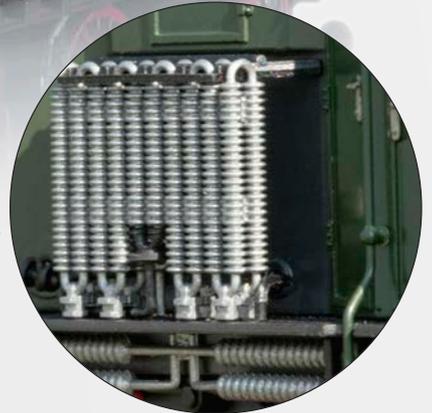
**märklin**  
**TRIX**

Durchdachtes Antriebskonzept:  
Die Kardanwellen der E71 26  
gehören zu den kürzesten, die  
bislang von Märklin und Trix ein-  
gesetzt werden.

Weißer Reflektoren wie am Vorbild.



Das Modell ist hochdetailliert vom  
Dachaufbau über die Transformatoröl-  
Kühlschlangen bis zu den  
nachgebildeten Führerständen und der  
NEM-konformen Pufferhöhe.



## Das badische Bügeleisen

**Vorbild:** Elektrolokomotive Baureihe E 71.1 der Deutschen  
Bundesbahn (DB). Flaschengrüne Grundfarbgebung.  
Lok-Betriebsnummer E 71 26. Betriebszustand um 1954.

- Komplette Neukonstruktion.
- Besonders filigrane Metallausführung.
- Viele angesetzte Details, wie zum Beispiel Außenkühler für Transformatorenöl.
- Führerstandbeleuchtung digital schaltbar.
- Umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Pufferhöhe nach NEM.

**Bestellschluss 15.08.2022**

**märklin**  
HO



**39771** Elektrolokomotive Baureihe E 71.1

€ 459,-\*

**TRIX**  
HO



**25771** Elektrolokomotive Baureihe E 71.1

€ 459,-\*

\* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

 [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)  
[www.trix.de](http://www.trix.de)

 [www.facebook.com/maerklin](https://www.facebook.com/maerklin)  
[www.facebook.com/trix](https://www.facebook.com/trix)

Über zwei Jahre ruhte der Betrieb auf der Achenseebahn in Tirol. Nun scheinen die turbulentesten Zeiten überwunden zu sein, denn die Zahnrad-Dampflok sind wieder unterwegs. Doch wie steht es um die historische Substanz dieses einmaligen Technikdenkmals?



Mächtig stampfend befindet sich Lok 3 mit zwei nun wieder grün lackierten Vorstellwagen am 6. Mai 2022 bei Fischl auf Bergfahrt.

# Berg- und Talfahrt



Über die vergangenen zweieinhalb Jahre gab es einige Tubulenzen rund um die Achenseebahn, die bekannte, seit ihrer Eröffnung am 8. Juni 1889 ausschließlich mit Dampfkraft betriebene Meterspur-Zahnradbahn im schönen Tirol. Die ursprüngliche Betreibergesellschaft ging konkurs, zeitweise stand sogar der Fortbestand der Achenseebahn zur Disposition (der MEB berichtete). Am 30. April 2022 konnte nun der fahrplanmäßige Betrieb zwischen Jenbach und Seespitz wieder aufgenommen werden.

Die 1995 angeschaffte Diesellok D1 wurde 1949 von der Firma Schöma für die Inselbahn Langeoog gebaut. Sie dient dem Verschieben von Fahrzeugen im Bahnhof Jenbach. Derweil warten die Autobahn-Hinweistafeln im Hintergrund auf ihre Wiederaufstellung.



Die Loks 3 und 4, die auf dem obigen Bild gerade in Jenbach für die Bergfahrt vorbereitet werden, sind derzeit die einzigen betriebsbereiten Achenseebahn-Maschinen.



Vorstell-Sommerwagen 2 durfte seinen rot-weißen Anstrich in Tiroler Landesfarben behalten. Voll besetzt wird er von Lok 4 am 7. Mai 2022 von Jenbach nach Eben geschoben.



Doch wie steht es nach der Übergabe der Bahn an eine neu gegründete Gesellschaft, an der vor allem das Land Tirol und die benachbarte Zillertalbahn beteiligt sind, um das historische Erbe dieser in ihrer Art weltweit einmaligen Zahnradbahn?

Neben personellen und finanziellen Problemen waren sich schon die früheren Betreiber nicht ganz klar darüber, wie die Zukunft der Achenseebahn aussehen sollte. Im Lauf der 2010er-Jahre geriet die Bewahrung des historischen Zustands dieser Zahnradbahn immer mehr in den Hintergrund, man verlor sich in unrealistischen Plänen, deren Umsetzung von Anfang an höchst zweifelhaft waren. So beabsichtigte man eine Elektrifizierung der Strecke, auf der dann gebraucht erworbene Doppeltriebwagen der

## Der Fortbestand konnte sichergestellt werden

Appenzeller Bahnen aus der Schweiz planmäßigen Nahverkehr abwickeln sollten. Ursprünglich wollte man sie nach dem Scheitern dieses Vorhabens weiter verkaufen, doch inzwischen wurden diese Elektrotriebwagen an Ort und Stelle zerlegt.

Die vier Dampfloks der Achenseebahn wurden sämtlich 1889 von der Floridsdorfer Lokomotivfabrik in Wien geliefert, basieren aber auf einem Standardtyp für Rigenbach-Zahnradbahnen der Maschinenfabrik Esslingen. Ihr Aufbau ist verhältnismäßig einfach gehalten: Die Treibstange arbeitet auf eine Vorgelegewelle, die sowohl das Zahnrad als auch die auf Hall'schen Kurbeln sitzenden Kuppelstangen der Außenrahmen-Loks antreibt. Im Reibungsbetrieb läuft das Zahnrad leer mit. Der Kessel ist um fünf Grad geneigt, so dass er bei Bergfahrt fast waagrecht steht. Für die Talfahrt besitzen die Loks eine Gegendruck-

Noch bietet auch die modernisierte Achenseebahn das ein oder andere altvertraute Plätzchen, wie etwa den im historischen Zustand erhaltenen Unterwegshalt Burgeck.



Auf den ersten Blick sieht in Eben, dem Übergangspunkt von der Zahnrad- auf die Flachstrecke, alles wie früher aus. Hinten rechts ist aber der neue Beton-Bahnsteig zu erkennen, der nun genügend Platz für die Abfertigung von gleich zwei langen Zuggarnituren bietet.



Bereits vor 20 Jahren wurde die Streckenführung in Maurach für den Bau eines Verkehrskreises verändert. In modernem Gewand präsentiert sich der Haltepunkt Maurach-Mitte.



Die Umsetzanlage in Seespitz erhielt ebenfalls einen neuen Oberbau. Dort müssen die Maschinen für die Rückfahrt nach Jenbach wieder an das andere Zugende zurücksetzen.

bremse, ebenfalls eine Entwicklung Riggenbachs. Zur Fahrgastbeförderung stehen neben vier offenen Sommerwagen (Nr. 1 bis 4), die von der Grazer Maschinen- und Waggonbaufabrik zur Eröffnung 1889 geliefert wurden, auch noch drei geschlossene Wagen bereit, die schon vor Betriebsaufnahme der heute längst stillgelegten Gaisbergbahn bei Salzburg abgekauft wurden (Nr. 5 bis 7). Einer dieser Gaisbergbahn-Waggons wurde 1926 zum Güterwagen umgebaut. Vor 20 Jahren wurde er als Salonwagen 7 jedoch wieder in seinen Originalzustand zurückversetzt und hebt sich durch sein blau-gelbes Farbschema sehr deutlich von den anderen Waggons der Achenseebahn ab.

Präsentierte sich das restliche Wagenmaterial über rund fünf Jahrzehnte einheitlich in den Tiroler Landesfarben Rot-Weiß, so wurde nun eine Garnitur aus Sommer- und geschlossenem Wagen wieder in Grün lackiert. Diese Farbgebung trugen sämtliche Vorstellwagen bis etwa 1970. Der geschlossene Wagen 6 erhielt nun sogar einen Anstrich, welcher lediglich aus klarem Bootslack besteht – so soll der vollständig neu

## Zwischen Bewahrung und Modernisierung

angefertigte, kunstvolle Holzaufbau betont werden. Ursprünglich besaß die Achenseebahn zwölf Güterwagen. Von diesen haben nur die beiden Flachwagen Jn8 und Jn9 die Zeiten überdauert, da sie noch für Materialtransporte benötigt werden.

Das Rollmaterial kann seine Entstehungszeit noch authentisch bezeugen, auch wenn inzwischen so gut wie alle Fahrzeuge Kopien ihrer selbst sind. Die Lokomotiven etwa erhielten schon vor längerer Zeit sämtlich neue Kessel und bis auf die Maschine Nummer 2 auch neue, geschweißte Rahmen, die optisch am Fehlen der Nietverbindungen erkannt werden können. Auf die Vorstellwagen trifft dasselbe zu, sie tragen ausnahmslos rekonstruierte Holzaufbauten.

Die Strecke selbst ist rund sechseinhalb Kilometer lang, wovon etwa die Hälfte mit einer Zahnstange versehen ist. Die Achenseebahn überwindet auf dem Zahnstangenabschnitt zwischen Jenbach und Eben eine Höhendifferenz von 440 Metern bei 160 Promille maximaler Steigung. Der anschließende Teil von Eben über Maurach nach Seespitz am Südufer des Achensees stellt die so genannte Flachstrecke dar.



Am 6. Mai 2022 stand die Nummer 2 noch als Torso in der Werkstatt der Achenseebahn. Sie ist die einzige der vier Lokomotiven, die noch ihren originalen, genieteten Rahmen von 1889 besitzt.

Weit fortgeschritten sind die Arbeiten am geschlossenen Vorstellungswagen 6. Sein Holzaufbau entstand vollkommen neu. Nur mit Klarlack behandelt, soll er ein besonderes Schmuckstück werden.

Bis zum Ende der Saison 2019 – die Achenseebahn wird seit jeher nur in den Sommermonaten betrieben – war es vor allem die Flachstrecke, auf der noch Gleismaterial aus den Entstehungsjahren vorgefunden werden konnte, während die Zahnradstrecke bereits um das Jahr 2000 neue Schienen erhielt, wobei aber die Zahnstange von 1889 beibehalten wurde, die ihre Verschleißgrenze noch immer nicht erreicht hat. Vor der Wiedereröffnung wurde nun auch die Flachstrecke mit einem neuen Oberbau versehen. Jetzt liegen dort relativ große Schienenprofile nach S 41 und S 49 auf hochmodernen Betonschwellen. Der Bahnhof Eben erhielt verlängerte Umsetzgleise und die Gleisanlagen im Bahnhofsbereich von Jenbach sollen ebenfalls schon bald modernisiert werden.

Auch alle weiteren Waggons der Achenseebahn wurden in den letzten Jahren vollständig restauriert. Sie vermitteln ein ursprüngliches Reiseerlebnis: Wo sonst kann man dem Lokführer derart bei der Arbeit über die Schulter schauen wie auf dem Weg hinauf zum Achensee?



Den neuen Betreibern ist zu wünschen, dass künftige Maßnahmen mit mehr Fingerpitzengefühl erfolgen. Schließlich ist die Achenseebahn ein Technik-Denkmal erster

Güte, was auch die Voruntersuchung der Organisation ICOMOS, die für UNESCO-Welterbestätten in Frage kommendes Kulturgut analysiert, bestätigt hat. □ A. Bergner



Ab Eben ziehen die Loks ihre Vorstellungswagen nach Seespitz, vorbei an der sehenswerten Dorfkirche, die der Heiligen Notburga gewidmet ist. Der neue Betonschwellen-Oberbau der Achenseebahn passt dabei nicht so ganz ins romantische Motiv.

FOTOS: ALEXANDER BERGNER



Blaue Stunde am Lokschuppen in Bertsdorf: Derzeit werden die SOEG-Loks dort unterhalten und Nachts auch abgestellt

# Zittauer Inselösung

Wegen der Sanierung des historischen Brückenbauwerks über die Mandau verkehrt die Zittauer Schmalspurbahn noch bis Ende Juni vom Zentrum Bertsdorf aus.

Wer sich in diesen Tagen am Zittauer Hauptbahnhof aufhält und zwecks Mitfahrt auf die Schmalspurbahn wartet oder auf ein Foto hofft, wird ein langes Gesicht machen. Denn zwi-

schen dem Endpunkt am Hauptbahnhof und der Station Zittau-Vorstadt dreht sich seit dem 28. Februar bis voraussichtlich 30. Juni 2022 kein Rad mehr auf der Schiene. Alle Züge von und zu den Kurorten Jonsdorf und Oybin enden beziehungsweise

beginnen in Zittau-Vorstadt, und das hat einen besonderen Grund:

Mitten im Stadtgebiet der Grenzstadt im Dreiländereck liegt die Prinz-Friedrich-August-Brücke. Nicht nur Autos überqueren hier das kleine Flüsschen Mandau, auch die Sächsisch-Oberlausitzer-Eisenbahngesellschaft (SOEG) nutzt das Bauwerk und kreuzt mitten über dem Fluss diagonal die Fahrbahn der gummiereiften Konkurrenz. Das ist einmalig in Deutschland. Wir berichteten im MEB 9/2021 über ein Modell im Maßstab 1:87.

Nun hat das bemerkenswerte Bauwerk schon 126 Jahre auf dem Buckel und muss durch einen Neubau ersetzt werden. Äußerlich wird das historische Aussehen erhalten bleiben. Doch während der Zeit der Baumaßnahmen ist die Schmalspurbahn unterbrochen. So entstand die Notwendig-



Die schicke Station Zittau-Vorstadt mit der schönen Holz-Bahnsteigüberdachung ist derzeit Ausgangspunkt der Schmalspur-Züge. Am 17. April macht sich 99 1760 auf den Weg.

keit, die Züge am Stadtrand beginnen und enden zu lassen und Bertsdorf für einige Wochen zum Betriebsmittelpunkt der SOEG zu machen. Leichter gesagt als getan. Zuerst mussten die seit langer Zeit nicht mehr benutzten Gleise zum Bertsdorfer Lokschuppen und zur Laderampe hergerichtet werden, um die aus Zittau überführten Lokomotiven versorgen zu können. Bevor die benötigten Loks und das Wagenmaterial für den Inselbetrieb aus Zittau eintrafen, galt es, die Fahrzeuge der „Interessengemeinschaft der Zittauer Schmalspurbahn e.V.“ vorübergehend aus Bertsdorf nach Zittau abzufahren, um Platz auf den wenigen Gleisen und im zweiständigen Lokschuppen zu schaffen. Damit aber nicht

## Der Lokschuppen erwacht zu neuem Leben

genug. Stromanschlüsse für die Akkus in den Pack- und Rollstuhlwagen mussten verlegt werden, ebenso ein Trinkwasseranschluss für den Speisewagen. Doch auch in Zittau-Vorstadt gab es einiges zu tun: Dort baute man Rückfallweichen ein, der Wasserbehälter zur Speisung der Dampflokomotiven wurde instand gesetzt, Ausschlackmöglichkeiten wurden geschaffen und der Aufenthaltsraum für das Lokpersonal wurde renoviert. Fahrkarten können derzeit wieder im Bahnhofsgebäude gekauft werden. Fallen Fristarbeiten bei den Lokomotiven an, werden diese über die Straße nach Zittau ins dortige Bahnbetriebswerk transportiert. Schließlich musste der komplette Fahrplan der vorübergehend gekürzten Fahrstrecke angepasst werden. Viel Aufwand, doch es hat funktioniert. Problemlos meistern die Eisenbahner diese temporäre Ausnahmesituation und befördern zuverlässig wie eh und je die zahlreichen Fahrgäste hinauf ins Gebirge. Ein historischer Ikarus-Linienbus des Jahres 1990 stellt im Schienenersatzverkehr die Verbindung zum Hauptbahnhof her. Für Eisenbahnfreunde ist es ein außergewöhnlicher Anblick, noch einmal planmäßig Dampf- und Diesellokomotiven im Bertsdorfer Lokschuppen bewundern zu können. Fotogen ist die provisorische Bekohlung am Bertsdorfer Ladegleis. Würde anstelle eines modernen Multicar ein historischer DR-Bagger die Dampflok-Tender befüllen, wäre das Fotografenglück perfekt. Aber man kann nicht alles haben. □ *Dirk Höllerhage*



Das Parademotiv mit Altstadtkulisse ergibt sich gleich auf den ersten Streckenkilometern.



Die im Bertsdorfer Lokschuppen untergebrachten Museumsfahrzeuge mussten vorübergehend umziehen, um den Planloks Platz zu machen.

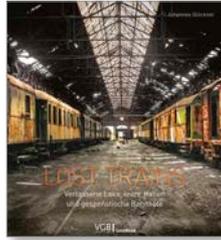


Bekohlung mit Ausblick: Weit schweift der Blick ins Zittauer Hügelland, während ein modernes Multicar die 99731 des Baujahres 1928 mit Brennstoff versorgt.

FOTOS: DIRK HÖLLERHAGE

## Altes Eisen im Grünen

**Johannes Glöckner: Lost Trains – Verlassene Loks, leere Hallen und gespenstische Bahnhöfe. VGB/Geramond, München 2022. ISBN: 978-3-96453-252-7, gebunden, 192 S., zirka 190 Abb.; Preis: 39,99 Euro.**



► Vielen Hobbyfreunden ist das mittlerweile geläufig: Allenthalben finden sich mehr oder weniger verwahrloste, meist aber fotogene Reste einstiger Eisenbahnherrlichkeit. Dieser Bildband entführt zu solchen „lost places“ in der ganzen Welt. Nach einer ausführlichen Würdigung Deutschlands (40 Prozent des Umfangs) und eher wenigen Motiven aus spannenden Ländern wie Albanien, Moldau, Abchasien oder Georgien (Weitstreckenwagen-Brücke) geht es wei-

ter Richtung Osten: In China waren DDR-Grubenloks zu entdecken. Der lange Streifzug durch Amerika führt von Nord nach Süd – mit meinem Lieblingsbild aus dem Bahnhof der Hauptstadt Uruguays, Montevideo. Dem Buch eher abträglich ist die bunte Mischung der Fotografen. Vieles stammt aus den Fotofundi von „shutterstock“, „picture alliance“ oder „pixabay“. Entsprechend vielfältig wirkt die Fotosprache, eine klare Linie ist nicht zu erkennen. Bilder mit hohem fotografischen Anspruch, angesichts des Cover-Motivs (wo fotografiert?) eigentlich zu erwarten, machen sich rar, manches wirkt geknipst. Einen gespenstischen Bahnhof suchte der Rezensent vergeblich. Trotzdem ist die Weltreise auf der Suche nach Resten der Eisenbahn insgesamt anregend. *abp*

**Fazit: Ein Buch, das auch nachdenklich macht**

## Rund um die Spätzle-Hauptstadt

**Thomas Estler, Burkhard Wollny: Bahnen in und um Stuttgart: Die 60er- und 70er-Jahre. Transpress, Stuttgart 2022. ISBN: 978-3-613716384, gebunden, 192 Seiten, zahlreiche Abbildungen (überwiegend schwarzweiß); Preis: 34,90 Euro.**



► Stuttgart ist ein bis heute wichtiger Bahnknoten und seit Beginn der S 21-Debatte und mit der absehbaren Eröffnung des neuen Tiefbahnhofs in aller Munde. Ein Buch, das sich der Region widmet, ist sicherlich ein guter Einfall und mit Thomas Estler sowie Burkhard Wollny wurden ortskundige Autoren gefunden. Überzeugend am überwiegend von Bildern geprägten Buch sind die sehr speziellen Motive, die sowohl den bekannten Kopfbahnhof, sein Umfeld und die abgehenden Strecken zeigen, aber auch Kuriositäten wie die Filderbahn und die legendäre „Zacke“, die Zahnradbahn nach Degerloch. Das Buch ist angenehm gestaltet und die Bildqualität meist sehr gut. Die Texte sind gut lesbar und informativ. Leider stammen nicht alle Bilder aus den 60er- und 70er-Jahren. *al*

**Fazit: Nicht nur für Freunde des Südwestens interessant**

## Magdeburger V 180-Impressionen

**Dirk Endisch (Hrsg.): Die Dieselloks der Baureihe 118 in der Rbd Magdeburg. Edition Bahn-Bilder, Band 12. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2022. ISBN: 978-3-947691-24-1, Hardcover, 96 Seiten, 94 Fotos (davon 60 farbig); Preis: 20 Euro.**



► Mehr als drei Jahrzehnte lang gehörte die Reichsbahndirektion Magdeburg zu den Hochburgen der Baureihe V 180. Das Bw Blankenburg erhielt 1966 die ersten Loks zugeteilt, später waren sie auch in Brandenburg, Salzwedel, Halberstadt, Haldensleben, Magdeburg, Oebisfelde und Güsten zu finden. Erst im Frühjahr 1998 hatten die letzten V 180/118/228 im Bereich der einstigen Rbd Magdeburg ausgedient. Dirk Endisch brachte als Kenner der Region nun einen querformatigen Bildband heraus, der einen gelungenen Rückblick in die Ära dieser legendären DR-Großdieselloks rund um Magdeburg gewährt. Schwerpunktmäßig wird der Zeitraum von etwa 1975 bis 1995 in zahlreichen exzellent wiedergegebenen Fotografien abbildet. Ergänzt wird das Buch von einer informativen V 180-Einsatzchronik. *ba*

**Fazit: Für Fans der Reichsbahn-Reihe 118 fast schon ein Muss**

## Auf Schienen durch die Nacht

**Veronika Wengert und Jörg Dauscher: Nachtzugreisen: Die schönsten Strecken Europas. Conbook-Verlag, Neuss 2022. ISBN: 978-3958894167, gebunden, 224 Seiten, zahlreiche Farb-Abb.; Preis: 24,95 Euro.**



► In Zeiten, in denen sich das Reisen in Nachtzügen wieder großer Beliebtheit erfreut und Bahngesellschaften Nachtzugstrecken nicht nur reaktivieren, sondern weiter ausbauen sowie moderne Züge anschaffen, erscheint passend das Buch „Nachtzugreisen: Die schönsten Strecken Europas“ von Veronika Wengert und Jörg Dauscher. Die Autoren stellen in dem reichlich bebilderten Buch 20 Strecken in Europa vor, darunter auch derzeit nicht nutzbare Verbindungen wie die von Wien in das ukrainische Lwiw oder innerhalb Russlands. Das Buch nimmt einen mit auf die bekannten

Nightjet-Strecken, aber auch auf die Reise des „Santa Claus Express“ von Helsinki an den Polarkreis oder auf eine Fahrt durch „das Land der Karpaten und Vampire“ auf der Strecke von Budapest nach Bukarest. Neben kurzen Beschreibungen der Strecken finden sich Tipps für Besichtigungen am jeweiligen Abfahrts- und Zielort sowie zu der jeweiligen Zugverbindung. Daneben erhält der Leser Informationen rund um das Thema Nachtzug. Zum Beispiel erfährt er, welche Logistik für den Betrieb eines Nightjet erforderlich ist, um etwa dem Reisenden morgens frische Semmeln servieren zu können. Die Lektüre dieses sehr schönen Buches, das auch ansprechend gestaltet wurde, macht Appetit auf eine Reise mit dem Nachtzug. Viele der beschriebenen Strecken sind aufgrund ihrer Schönheit aber auch tagsüber eine Bahnreise wert. *cs*

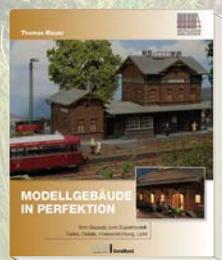
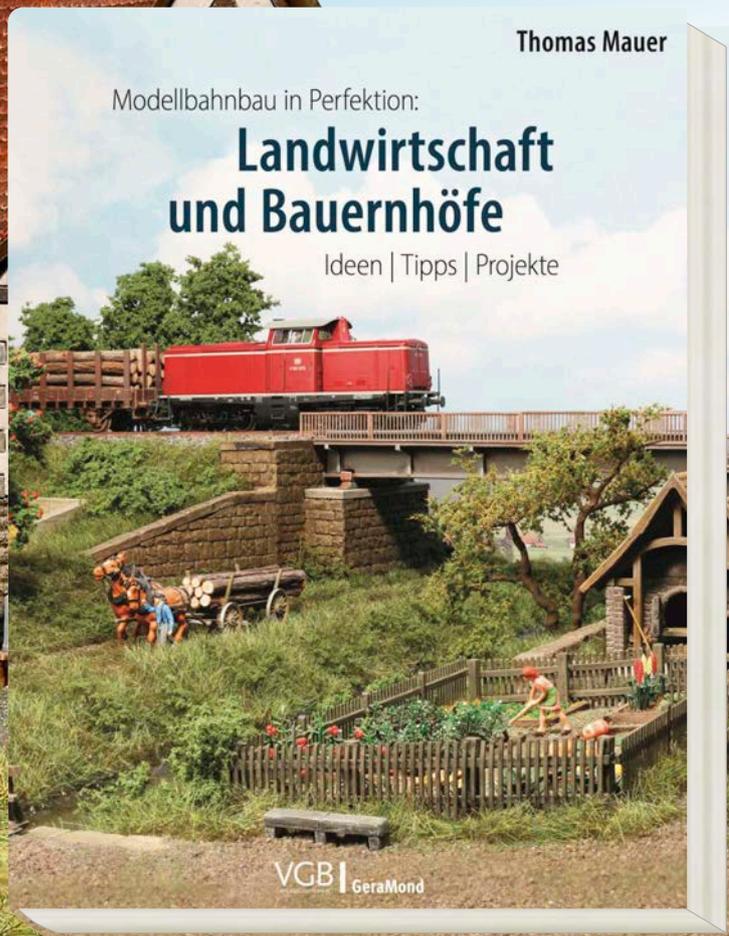
**Fazit: Absolute Empfehlung für Bahn-Reisende**

# NEUE IDEEN FÜR DIE MODELLBAHN

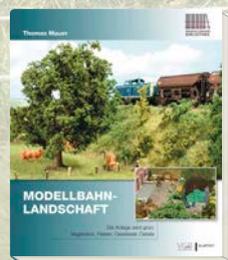
**NEU**

Manchmal sind Städte und Industrie das Thema einer Modellbahnanlage. Mindestens genauso spannend und herausfordernd ist aber die Gestaltung von Feldern, Äckern und landwirtschaftlichen Gebäuden. Thomas Mauer öffnet eine Schatztruhe an Ideen für Ihre Projekte. Er zeigt, wie diese umgesetzt werden können; nachvollziehbar und reich bebildert. Eigene Ideen scheinen dann unvermeidbar.

144 Seiten · ca. 250 Abb. · Best.-Nr. 53543 · € (D) 26,99



Best.-Nr. 53299



Best.-Nr. 68021

So geht das:  
Viele Tipps und Tricks,  
um aus Standardgebäuden  
wahre Schmuckstücke  
zu kreieren.

Von der Idee zum Plan, Anlagenbau  
und Landschaftsgestaltung,  
Tipps für die Modellbahnpraxis,  
Fahrzeuge und Betrieb, vorbildliche  
Modellbahn-Anlage ...



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 € 5,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

Die letzten Einsätze der Hofer 01 in den 70er-Jahren sind Legende – sogar die Zugnummern dürften vielen Eisenbahnfreunden bekannt sein. Wir beleuchten einen zugehörigen Dienstplan.

# 01 und Lichtenfels

Die Baureihe 01 und das Bw Lichtenfels? Die Hofer Schnellzugloks wurden doch dort nur restauriert und gedreht, eigene 01 hatte man dort nie im Bestand. Lohnt es sich, darüber zu berichten? Dieser Ansicht dürften wohl viele Eisenbahnfreunde sein. Doch das Bw und die Baureihe 01 verband mehr, denn viele Jahre verrichteten Lichtenfelder Personale auf den Loks ihren Dienst.

Richten wir also einen Blick über 50 Jahre zurück, auf den Sommerfahrplan 1971: Eingesetzt wurden damals Lokomotiven des Umlaufplans 2 des Bw Hof, der sechs Lokomotiven der Baureihe 001 (wie sie ab 1968 offiziell bezeichnet wurde) mit einer durchschnittlichen Tageslaufleistung von

391 Kilometern umfasste. Nicht nur Lichtenfelder Personal fuhr auf den 01 dieses Umlaufplans, sondern auch Personale aus Hof und Weiden/Opf. Daneben bestand beim Bw Hof noch der Umlaufplan 1 für vier 01 mit einem Tagesdurchschnitt von 303 Kilometern, die jedoch ausschließlich von Hofer Personal gefahren wurden.

Beim Bw Lichtenfels wurden im Sommerfahrplan 1971 in einem reinen 01-Dienstplan, dem Dienstplan 12.01, sechs Lokführer und ebenso viele Heizer wie folgt eingesetzt:

Tag 1: Der erste Tag des Dienstplans beginnt nach dem Melden in der Lokleitung um 11:45 Uhr mit einem Fußmarsch zum Bahnsteig des Bahnhofs Lichtenfels. Dort

wird der N3133 bestiegen und die zwei Lokmänner fahren in sogenannter Gastfahrt nach Bamberg. Dort angekommen, erfolgt wiederum ein etwas längerer Fußmarsch – oder eine einrückende Lok nimmt die beiden mit ins an der Einfahrt in Richtung Lichtenfels gelegene Bw. Nach dieser Anstrengung ist erst einmal eine 26-minütige Pause angesagt, die zu 100 Prozent auf die Arbeitszeit angerechnet wird. Dann wird eine Hofer 01 übernommen, aufgerüstet und Tender voraus zum Bahnhof gefahren. Auf einem Wartegleis erwarten die beiden die Einfahrt des mit einer Würzburger 220 bespannten E659 aus Saarbrücken, um sich während des Kopfmachens an dessen Zugspitze für die



Nur etwa einen Monat währte der Einsatz von 001 190, die im Juli 1971 aus Braunschweig kam, im Bw Hof. Am 13. Juli 1971 beförderte sie den E 1649 aus Ludwigshafen ab Bamberg in ihre neue Heimat.



FOTO: WERNER VERLING/EISENBahnSTIFTUNG



FOTO: ROLF SCHULZE

Die dienstälteste Hofer 001 war die 008, entsprechend begehrt war sie bei den Fotografen. Am 18. Mai 1973 stand sie im Bw Bamberg für die Rückfahrt in Richtung ihrer Heimat bereit.

Auch Lichtenfels diente als Wendebahnhof für die 01, sie kamen vor Nahverkehrszügen dorthin. Am 23. Juli 1971 rollte 001 180 über die 21,2-Meter-Drehscheibe in den Schuppen.

Fahrt nach Hof Hbf zu setzen. Nach der Bremsprobe ist um 14:06 Uhr Abfahrt. In Neuenmarkt-Wirsberg wird dem laut Buchfahrplan 250 Tonnen schweren Zug für die Fahrt über die „Schiefe Ebene“ nach Marktschorgast eine Bayreuther 211 als Schiebelok beigegeben. Nach einem Zwischenhalt in Münchberg erreicht der Zug um 15:59 sein Ziel Hof Hbf. Die Lok wird abgehängt und ins Bw zum Aufrüsten gefahren. Sie wird später den E 1790 mit dem Personal aus Tag 2/3 dieses Dienstplans nach Bamberg bringen. Unsere beiden Lokmänner haben jetzt Pause bis 18:45 Uhr, wovon eine Stunde zu 100 und die restliche Zeit zu 50 Prozent auf die Arbeitszeit angerechnet werden. Um 18:46 Uhr wird eine weitere 01 aus demselben Umlaufplan (Tag 2, sie kam mit Weidener Per-

sonal um 15:49 Uhr aus Marktredwitz in Hof an) aufgerüstet und auf ein Ausfahr Gleis des Güterbahnhofs gefahren. Dort wurde von einer Rangierlok bereits der Schnellgüterzug 5492 nach Köln-Gereon zusammengestellt. Um 19:45 Uhr ist Abfahrt und nach Zwischenhalt in Neuenmarkt, wo sich die 01 als Rangierlok betätigt und Wa-

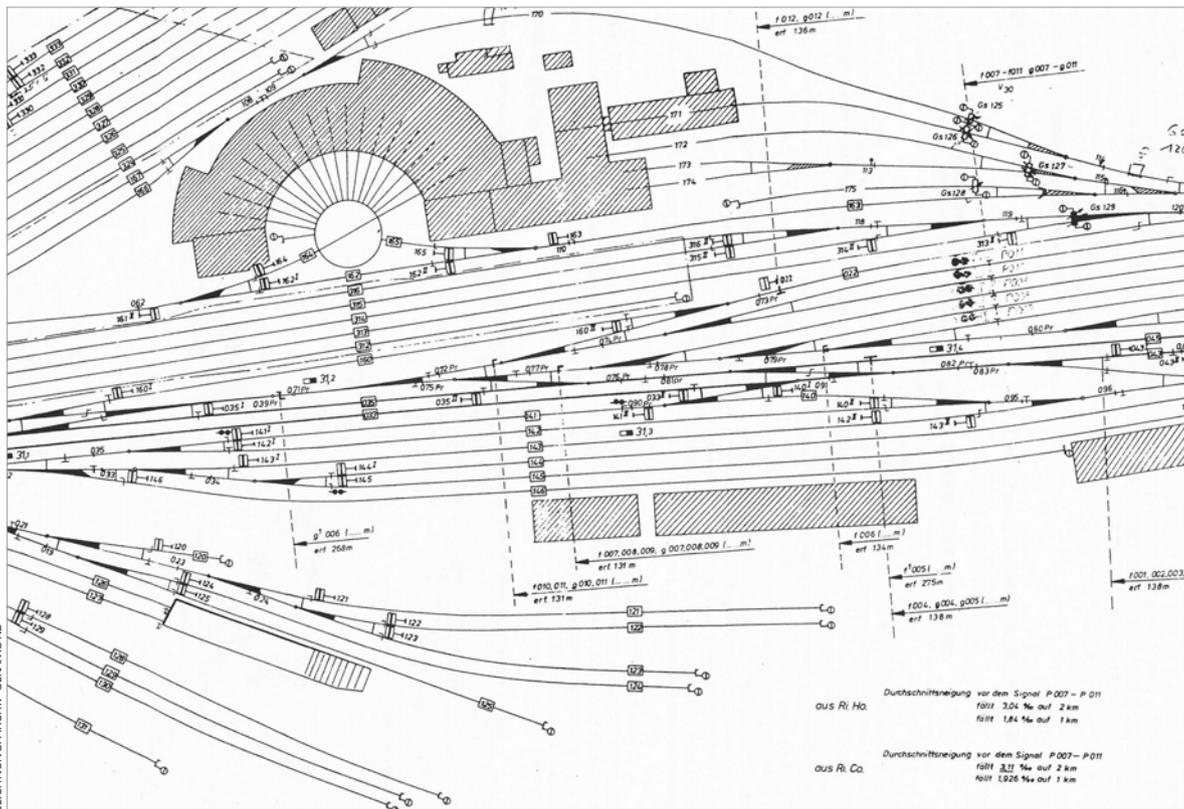
### Zweimal täglich über die „Schiefe Ebene“

gen (-Gruppen) nach deren Bestimmungsbahnhof in den Zug einreicht, wird mit dem laut Buchfahrplan ab dort bis zu 800 Tonnen schweren Zug um 21:48 Uhr das Ziel Lichtenfels erreicht. Nach dem Versorgen der Lok und punktgenauem Bremsen auf der nur 21200 Millimeter langen Dreh-

scheibenbühne (Achsstand der 01 mit Tender 2'2'T34: 20320 Millimeter) und dem Abstellen im „Haus“ ist um 22:55 Uhr Feierabend.

Tag 2: Dieser Arbeitstag beginnt noch etwas später, um 14:13 Uhr. Erneut erfolgt zunächst ein Fußmarsch zum Bahnsteig. Diesmal, um dort die Kollegen auf einer 01 abzulösen und den E 658 Hof-Saarbrücken noch bis Bamberg zu fahren, das um 14:58 Uhr erreicht wird. Die Lok wird ins dortige Bw gefahren, aufgerüstet, gedreht und rollt wieder zurück zum Bahnhof, denn um 16:21 Uhr geht es mit dem E 1649 aus Ludwigshafen nach Hof, über die „Schiefe Ebene“ wieder unterstützt durch eine 211. Die Ankunft in Hof ist um 18:19 Uhr, schnell wird mit der Zuglok ein Postwagen weggestellt, dann geht's ins Bw, um die Lok abzurüsten, da dort wieder ein Loktausch vorgesehen ist. Diese 01 wird erst am nächsten Morgen um 5:26 Uhr mit Weidener Personal nach Regensburg auf-

rollen, da dort wieder ein Loktausch vorgesehen ist. Diese 01 wird erst am nächsten Morgen um 5:26 Uhr mit Weidener Personal nach Regensburg auf-



ZEICHNUNG: ARCHIV CERAMOND

Mit zwei Zufahrten waren 17 Schuppengleise und ein kurzer (elektrifizierter) Stutzen über die Drehscheibe in Lichtenfels erreichbar. Das Bw lag inmitten der einst weitläufigen Gleisanlagen im Südwesten des wichtigen Zugbildungsbahnhofs.



30 Kilometer östlich von Lichtenfels liegt Kulmbach. Wieder ist es 001 008, die mit dem morgendlichen E1622 am 24. Mai 1972 einen Halt in der Brauereistadt einlegt.

Triebfahrzeuge (Tfz): 001BwHo 050BwS		Personal: 6 Triebfahrzeugführer u.6 Heizer		Bahnbetriebswerk Lichtenfels			
Auswaschen/Revision jeden Tag, nach Tag		planmäßige Arbeitszeit im 7-tägigen Zeitraum 37,23 x 7 = 57,05 + 47,22		Bw-Außenstelle			
Bedarf für Auswaschen/Revision: Tfz		42 Std 00 Min		auftragte Arbeitszeit 42 Std 00 Min			
Bedarf nach Laufplan: Tfz		Dienstunterricht: nach Plan		Teilnahmepflicht 1 Std/Monat			
Gesamtbeford: Tfz		Dienstbesprechung: nach Plan		Teilnahmepflicht 20 Min/Monat			
Tfz/Tag		Zahl der Ruhetage im Jahr: 106 R+ - r, davon an Sonn- und Feiertagen: 38 R+ - r		gültig vom 23. Mai 19 71 an 19 an			
<b>Dienstplan Nr 12.01.</b>							
= Zugdienst    □□□□□□ = Leerfahrt    □□□□□□ = Vorheizen mit Tfz    V = Vorspann    F = Feuerbehandlung    N = Nachschub = Rangierdienst    □□□□□□ = Gasfahrt    □□□□□□ = planfremdes Personal    Lv = Leerverspann    K = Kohlen-Zugkraftschleppwagen A1, A2, A3 = Stufen des A-Dienstes = Dienstbereitschaft    □□□□□□ = V. und A-Dienst    □□□□□□ = planfremdes Tfz    Dr = Druckdienst    O = Rohklassen							
Tag	1	2	3	4	5	6	Tag
1							1
2							2/3
3	(Ba Ruhe = 6h 59')						3
4							4
5							5
6							6

SCAN: S.G. ROLF SCHULZE

Der Dienstplan aus dem Jahr 1971 komprimiert das im Text geschriebene. Nicht dargestellt sind die gesondert angegebenen Abweichungen vom Regelplan am Wochenende.

brechen. Für die Rückleistung mit dem E1790 rüsten unsere Lokmänner die 01 auf, die das Personal aus Tag 1 gebracht hat. Abfahrt in Hof Hbf ist um 20:36 Uhr, Ankunft in Bamberg um 22:31 Uhr, wo der Zug von einer 220 nach Würzburg weiterbefördert wird. Unsere zwei „Schwarzen“ bringen ihre 01 ins Bw und bereiten sie für die Nachtruhe vor. Danach haben auch sie eine sechs Stunden und 59 Minuten dauernde auswärtige Ruhepause und begeben sich ins Übernachtungsgebäude.

Tag 3: Um 6:38 Uhr ist die Nachtruhe vorbei und es heißt, die 01 für den 300 Tonnen schweren E1791 aus Würzburg nach Hof aufzurüsten, Abfahrt in Bamberg ist um 7:35 Uhr. Ihm hilft ab Neuenmarkt wieder eine Bayreuther 211 als Schiebelok über die „Schiefe Ebene“. In Hof haben Lokführer und Heizer nach dem Versorgen der Lok inklusive einer zeitaufwendigen Nachschau eine Stunde Pause, die wiederum voll auf die Arbeitszeit angerechnet wird. Um 13:00 Uhr geht es mit dem E658 bis Lichtenfels, wo das Ablösepersonal aus Tag 2 schon am Bahnsteig bereitsteht. Nach dem Fußmarsch zum Bw und Abmelden in der Lokleitung ist um 14:48 Feierabend.

Tag 4 und Tag 5 sind Ruhetage, womit eine zusammenhängende Ruhezeit von insgesamt 58 Stunden und 56 Minuten bis zum nächsten Dienst erreicht wird.

Am Tag 6 beginnt der Dienst in aller Herrgottsfrühe, um 1:44 Uhr! Das Aufrü-



Starleistung: Ab dem Sommerfahrplan 1972 liefen die E658/ 852 von Hof bis Bamberg vereinigt als „Frankenland“ mit DR-Kurswagen. 001 168 passiert mit dem Elf-Wagen-Zug im Oktober 1972 Untersteinach – ohne die planmäßige zweite 01 eine arge Schinderei.

FOTO: DIETER JUNKER/EISENBAHNSTIFTUNG

ten der 01 steht an, die am Vortag mit dem Sg 5492 nach Lichtenfels gekommen war. Die 01 läuft nun als Vorspann vor der Zuglok (eine weitere 01 mit Hofer Personal) am bis zu 500 Tonnen schweren Sg 5797 nach Hof Hbf. Abfahrt in Lichtenfels ist um 2:39 Uhr, Ankunft in Hof um 4:45 Uhr, wiederum mit Rangieraufenthalt in Neuenmarkt. In Hof heißt es, eine weitere 01 aufzurüsten, denn es geht um 6:45 Uhr an den 300 Tonnen schweren E 1622 nach Dortmund, den es wieder bis Bamberg zu befördern gilt. Ankunft ist dort um 8:31 Uhr, anschließend folgt die Fahrt ins Bw, um die Lok aufzurüsten, abzustellen und eine Nachschau auszuführen. Um 10:24 Uhr geht es als Fahrgast im E 1636 zurück in die Heimat. In Lichtenfels ist um 10:58 Uhr Dienstschluss, bis am nächsten Tag alles von neuem beginnt.

Die planmäßige Arbeitszeit, gerechnet auf einen siebentägigen Zeitraum, betrug dabei exakt 42 Stunden und entsprach der

## Der 01-Dienstplan umfasste acht Züge

damals zulässigen wöchentlichen Arbeitszeit. Die Zahl der Ruhetage im Jahr betrug 106, wovon 38 auf Sonn- und Feiertage entfielen. Stellen wir der Übersichtlichkeit halber nochmals zusammen, welche Züge in diesem Dienstplan auf welchen Streckenabschnitten gefahren wurden:

- E 658/659 Hof – Bamberg – Hof
- E 1622 Hof – Bamberg
- E 1649 Bamberg – Hof
- E 1790/1791 Hof – Bamberg – Hof
- Sg 5492 Hof – Lichtenfels
- Sg 5797 Lichtenfels – Hof

Aus heutiger Sicht betrachtet ist das nicht viel: acht Züge an vier Arbeitstagen. Doch die Dampflok erforderte viele Arbeiten „drum herum“, so dass der reine Fahrzeitanteil mit rund 16 Stunden an diesen vier Tagen mit insgesamt rund 38 Stunden Arbeitszeit recht überschaubar ausfiel.

Insgesamt fuhren damals übrigens elf mit der 01 bespannte Zugpaare zwischen Hof und Lichtenfels, davon fuhren fünf weiter bis Bamberg.

Das Bw Lichtenfels, wurde im Zuge der Bahnreform zum 1. Januar 1994 aufgelöst. Sein Lokschuppen wird derzeit als nicht zugänglicher Abstellort des DB-Museums Nürnberg genutzt. Leider ist die Zukunft wegen Baufähigkeit des Gebäudes mehr als Ungewiss. □

Jürgen Goller



Knotenpunkt Neuenmarkt-Wirsberg: Gut nachgefragt war an einem Dienstag vor 50 Jahren am 16. Mai 1972 der E 1648 nach Kaiserslautern, den 001 187 bis Bamberg beförderte.

E 1649 (20.1) 1., 2. Klasse  
(Ludwigshafen-Würzburg-) Bamberg-Münchberg-Hof Hbf  
Tfz 001 (ne-net Schlt 211 = 60 km/h) Last 200 t, ab If 250 t, 90 Mindesttr

E 1863 (20.1) 1., 2. Klasse  
(Stuttgart-Würzburg-) Bamberg-Neuenmarkt-Wirsberg-Münchberg-Hof  
Tfz If 001 (ne-net Schlt 260 = 60 km/h) Last 250 t, 90 Mindesttr

		1649	1863		
1	2	3	4	5	6
0,0	Bamberg	1614	1621	1200	1208
3,5	Hallstadt (b Bamberg)	24		11	
7,6	Bretzenhübsch	27		14	
14,2	Zapfenort	30		17	
20,7	120 Ebersfeld	33		20	
25,6	Staffelstein	36		23	
31,9	Lichtenfels	40	45	28	31
35,6	Sbk 25		49		35
40,1	Hochsands-Markzeuth		51		37
45,7	Burgkunstadt	53	54	41	42
51,4	105 Mainroth		59		47
56,5	105 Mainleus		1703		50
61,9	105 Ketschbach	1706	1708	54	56
68,5	85 Unterstation (b Stadtsteinach) 69,1		13		1301
74,3	40 Neuenmarkt-Wirsberg	1718	1722	1307	1310

SCANS: S.G. JÜRGEN COLLIER

Sg 5340 B (41,5) Lichtenfels-Hallstadt (b Ba)-Abzw Hoflein  
(-Schweinfurt Hbf-Gemünden(M)) Last 200 t, ab 250 t, 90 Mindesttr

Sg 5492 W (41,1)  
Hof Hbf-Münchberg-Neuenmarkt-Wirsberg-Lichtenfels-  
Hallstadt (b Bamberg)-Abzw Hoflein-Schweinfurt Hbf-Gemünden (Main)  
Tfz 001 (-Nachtflug Hbf-Frankfurt (Main) Hbf-Köln-Cireon (Main)  
Last Hof-Neuenmarkt 200 t ab Hof 84 Mindesttr  
ab Neuenmarkt 200 t ab Neuenmarkt 62 Mindesttr  
ab Lichtenfels 1000 t

		5492	
1	2	3	4
127,2	Hof Hbf		
135,1	75 Sbk 12		1945
137,6	Oberlitz		49
138,5	80 Schwarzenbach (Scale)		53
144,7			57
189,6	75 Sahlitz 108,3		2003
188,0	75 Münchberg 104,4		09
98,9	80 Stammbach		23
66,4	65 Pals		29
81,2	Marktchorgast		34
72,9	50 Sbk 2		39
74,3	40 Neuenmarkt-Wirsberg		2044 2107
68,3	Unterstation (b Stadtsteinach)		14
61,9	75 Ketschbach		19
56,5	Mainleus		24
51,4	Mainroth		29
45,7	Burgkunstadt		34
40,1	80 Hochsands-Markzeuth		39
35,6	Sbk 26		2143

Der 250 Tonnen schwere E 1649 erhielt laut Plan in Neuenmarkt eine 211 als Schiebelok. Mit dem Sg 5492 und maximal 700 Tonnen ging es abends die „Schiefe Ebene“ hinab.



Gleich ist die „Schiefe Ebene“ geschafft. Mit Schubunterstützung durch eine 211 wird 001 008 mit dem E 1791 am 20. Mai 1972 gleich in Marktchorgast einlaufen.

FOTOS G3 BURKHARD WOLLNY/EISENBÄHNSTIFTUNG



Vor knapp 120 Jahren wurde die 1000-Millimeter-Schmalspurbahn Reichenbach unterer Bahnhof – Oberheinsdorf eröffnet, doch sie bestand nur 60 Jahre.

Die erst wenige Wochen zuvor von Hartmann in Chemnitz gelieferte Lokomotive Nr. 252 (spätere 99162) diente im zeitigen Frühjahr des Jahres 1903 als Hintergrund für ein Gruppenfoto des Personals der Bahn am Stationsgebäude des unteren Bahnhofes in Reichenbach.

# Die Rollbockbahn

Unweit der Göltzschtalbrücke, in Reichenbach im Vogtland, hatte eine sächsische Schmalspurbahn ihren Anfangspunkt, die im Dezember 120 Jahre alt werden würde. Doch nur die Hälfte dieser Zeitspanne, von 1902 bis 1962, existierte die Meterspurbahn von Reichenbach nach Oberheinsdorf.

Hauptaufgabe der nur 5,4 Kilometer langen Strecke war die Bedienung der vielen Fabrikanschlüsse in der Stadt Reichenbach und im Heinsdorfer Grund. Von 1909 bis 1957 bestand auch Personenverkehr. Hinsichtlich der Geschichte und des Betriebs gehört sie ohne Zweifel zu den interessantesten Schmalspurbahnen auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Bekannt wurde sie unter der Bezeichnung „Rollbock-

bahn“ – kein Wunder angesichts der Tatsache, dass der dominierende Güterverkehr ausschließlich mit Rollböcken abgewickelt wurde. Die eigenwillige Linienführung durch die engen Straßen der Stadt und besonders die außergewöhnlichen Dampflokomotiven machten die Bahn weithin bekannt, verkehrten doch dort drei ungewöhnliche Fairlie-Lokomotiven.

## Entstehungsgeschichte

Reichenbach, die um 1240 gegründete Kreisstadt am Nordrand des Vogtlandes, erhielt mit dem Bau der „Sächsisch-Bayrischen Eisenbahn“ (Eröffnung am 31. Mai 1846) schon frühzeitig einen Eisenbahnanschluss. Die guten Wasserverhältnisse im Heinsdorfer Grund östlich der Stadt

begünstigten bereits Ende des 19. Jahrhunderts die Ansiedlung von zahlreichen Industriebetrieben, vorrangig der Textilindustrie. Deshalb veranlassten die Besitzer der dortigen Fabriken in den Jahren 1896/97 die städtischen Kollegien, mit dem Königlich-Sächsischen Finanzministerium wegen der Errichtung einer Eisenbahnstrecke in Verhandlungen zu treten. Zur dieser Zeit bestand bereits die Bahnverbindung von Reichenbach oberer Bahnhof über den unteren Bahnhof nach Mylau-Göltzschtalbrücke (Inbetriebnahme am 1. Mai 1895). Ab 1905 führte diese Strecke bis Lengenfeld (Vogtl). Die zweite Ständekammer Dresdens erteilte am 20. Mai 1898 die Konzession zum Bau einer schmalspurigen, im Wesentlichen mit



Im Sommer 1940 erreicht 99 163 mit einem Personenzug den Endbahnhof Oberheinsdorf.

Rollböcken zu betreibenden Industriebahn von Reichenbach unterer Bahnhof nach Heinsdorf. Der Bahnbau verzögerte sich jedoch und begann erst im Jahr 1901 – in der für Sachsen untypischen Spurweite von 1000 Millimetern.

Die Strecke führte zunächst etwa 400 Meter auf der Normalspurstrecke bis Reichenbach-Altstadt (Dreischienengleis). Von dort abzweigend verlief die Schmalspurbahn durch den unteren Teil von Reichenbach und wurde dabei zur Straßebahn. Dort kamen eingepflasterte Rillenschienen, die in Straßenmitte oder am Straßenrand verlegt waren, zum Einbau. Die Streckenführung wurde den kurvenreichen Straßen, kurzen Fabrikeinfahrten und engen Werkgrundstücken angepasst. Ab der Stadtgrenze wurden die Gleise auf eigenem Bahnkörper verlegt und führten durch die Fluren bis zum Endpunkt.

Vor allem die enge Stadtdurchfahrt brachte viele Probleme mit sich. Straßen mussten verbreitert, Grundstücke enteignet und Häuser abgebrochen, Brücken gebaut oder verbreitert, Bachufer aufgemauert sowie Gas- und Wasserleitungen verlegt werden. Ende November 1902 waren alle Gleisarbeiten einschließlich der zehn Fabrik-Zweiggleise und der neuen Bahnhofsanlagen am unteren Bahnhof, wo sich auch das Maschinenhaus für die Schmalspurloks befand, abgeschlossen.

## Betriebsbeginn 1902

Nachdem am Abend des 21. November die erste und vier Tage später die zweite Lokomotive in Reichenbach eingetroffen waren, folgten am 27. November 1902 erstmals Fahrten mit aufgeböckten Güterwagen im Bereich des unteren Bahnhofs. Am 3. Dezember 1902 begann eine erste Pro-

befahrt über die Strecke, mit zwei aufgeböckten offenen Güterwagen und einem Gepäckwagen. Dabei wurden sämtliche Zweiggleise befahren. Zur Besichtigung und Abnahme der neuen Industriebahn weilten am 12. Dezember 1902 Mitglieder des Königlich Sächsischen Finanzministeriums, der Generaldirektion der Staatsbahn und der Eisenbahndirektion Zwickau in Reichenbach. Im Sonderzug ging es zum unteren Bahnhof und von dort zu Fuß bis zur Stadtgrenze, wo Pferdeschlitten zur Fahrt nach der Endstelle warteten. Dabei wurde die Fahrt eines Rollbockzuges beobachtet, die ohne Zwischenfälle verlief. Der gute Verlauf ermöglichte die Eröffnung des Güterverkehrs am 15. Dezember 1902. Erst sieben Jahre später, am 1. Oktober 1909, wurde der von der Bevölkerung immer wieder geforderte Reiseverkehr aufge-



FOTO: SCHLEGEL SIG. RAINER HENRICH

Aus den 1950er-Jahren stammt diese Bildpostkarte mit 99 162 bei der Durchfahrt der Reichsstraße in Höhe Mühlgraben.

nommen. Für diesen Zweck baute man alle sechs, 1902 an die Schmalspurbahn gelieferten vierachsigen Güterwagen zu Reisezugwagen um. Bis 1957 verkehrten täglich drei Personenzugpaare, vorwiegend im Berufsverkehr. Die Fahrzeit betrug rund 30 Minuten. Mit Aufnahme des Personenverkehrs wechselte auch die Postbeförderung auf die Eisenbahn. Infolge der Wirtschaftskrise nach dem Ersten Weltkrieg mussten drei Anschlussgleise zunächst stillgelegt werden. Trotz der zusätzlichen Einnahmen aus dem Personenverkehr wies der Reichenbacher Betrieb die

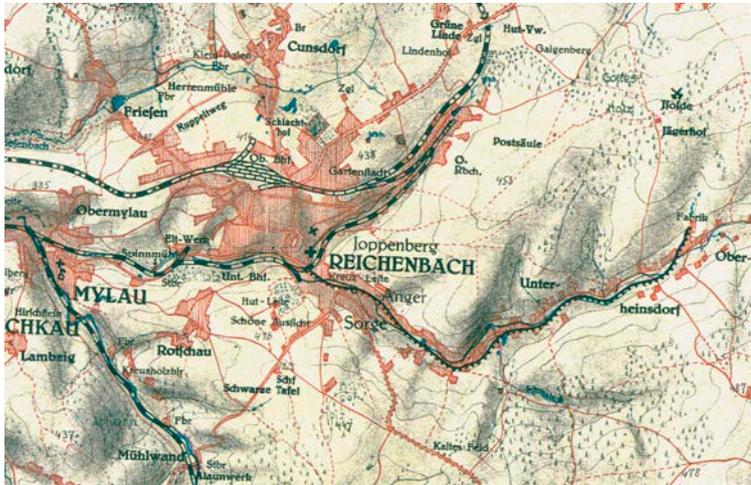


FOTOS (2): SIG. RAINER HENRICH

Der Güterverkehr bestimmte das Geschehen der Rollbockbahn. Um 1930 schleppte 99 162 einen Rollbockzug durch die Reichsstraße und erreicht den Annenplatz.



Selten sind Aufnahmen vom Betriebsdienst, welche die sächsische Gattung IM im Anlieferungszustand zeigen. Das Foto entstand vermutlich kurz nach Einführung des Personenverkehrs im Frühjahr 1910 in der Heinsdorfer Straße.



Die historische Karte zeigt das Eisenbahnnetz um Reichenbach mit oberem und unterem Bahnhof, der Zweigstrecke über Mylau nach Lengsfeld und die Meterstrecke der „Rollbockbahn“.

einzigste noch betriebsfähige Dampflok 99 162 wegen eines Unfalls vorzeitig aus dem Verkehr gezogen werden. Die von der Harzquerbahn herbeigeholte Ersatzlok 99 5803 eignete sich jedoch nicht für den Einsatz in Reichenbach. Sie half lediglich 1963 beim Streckenrückbau.

Die Betriebseinstellung erfolgte nur wenige Wochen, bevor die Strecke 60 Jahre alt geworden wäre. Reichenbach hatte eine Kuriosität besonderer Art verloren.

### Streckencharakteristik

Auf der „Rollbockbahn“ waren insgesamt 46 Handweichen verlegt. Über zwei je 35 Meter lange Rollbockgruben in Reichenbach unterer Bahnhof bestand Verbindung mit dem Regelspurnetz. Etwa 70 Prozent der Strecke lagen in Gleisbögen, davon wiesen sechs einen Radius von nur 30 Metern auf, in drei Anschlussgleisen lag der Radius sogar bei nur 15 Metern. Reichenbach unterer Bahnhof lag 335 Meter über NN, Oberheinsdorf 48 Meter höher. Von Reichenbach unterer Bahnhof in Richtung Oberheinsdorf fuhren die Züge der regelspurigen Nebenbahn und die Schmalspurzüge 400 Meter auf einem gemeinsa-

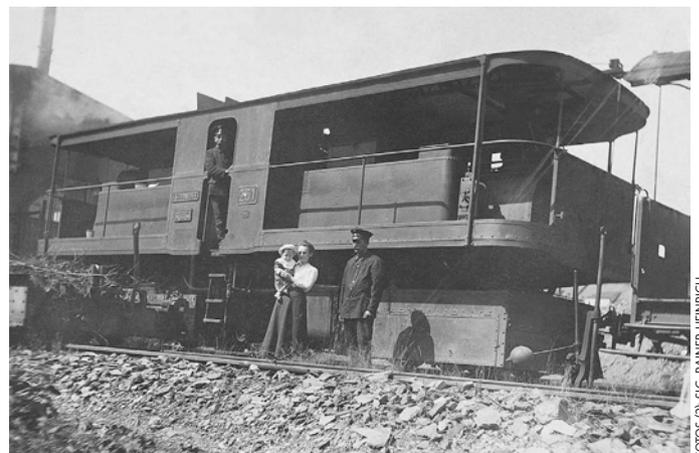
höchsten Kosten aller sächsischen Schmalspurbahnen auf. Deshalb überlegte man schon in den 30er-Jahren, die Strecke stillzulegen. Der Bau der Autobahn Chemnitz – Plauen 1938/39 ließ die Rollbockbahn immer mehr zum Verkehrshindernis auf der Reichsstraße werden. Kollisionen waren keine Seltenheit. In den Jahren des Zweiten Weltkrieges produzierte man im Heinsdorfer Grund auch Kriegsmaterial, das mit der Rollbockbahn abtransportiert wurde. Doch die Kohle war knapp, es stand nur noch eine Maschine im Einsatz. Es wurde nur noch gefahren, wenn es unbedingt notwendig war. Zur Einstellung des Zugbetriebes kam es jedoch nicht.

### Die Nachkriegsjahre

Außergewöhnliche Schwierigkeiten bereitete eine Überschwemmung, die am 9. Juli 1954 ihren Höhepunkt erreichte. Nach tagelangem Regenfall strömten gewaltige Wassermassen durch den Heinsdorfer Grund. Sie setzten nicht nur die Reichsstraße unter Wasser, sondern überfluteten auch angrenzende Gebiete bis ins Göltzschtal. In der Folge musste auch die Normalspurbahn nach Lengsfeld ihren Betrieb zunächst einstellen.

Die Buslinie, die am 5. Dezember 1955 zwischen Reichenbach und Hauptmannsgrün eingerichtet wurde, stellte eine neue Konkurrenz dar. Die Einwohner der Gemeinde, die am Ende des Dorfes wohnten, brauchten nicht mehr zu Fuß die fünf Kilometer bis zur Endstation der Rollbockbahn zurückzulegen. Sie konnten in den Bus einsteigen und bis Reichenbach durchfahren. So wurde der Personenverkehr auf der Schmalspurstrecke komplett unrentabel und am 17. November 1957 eingestellt.

Vielerlei Gründe führten schließlich auch zur Einstellung des Güterverkehrs im September 1962. Neben dem Alter der Lokomotiven waren es der sehr schlechte Zustand der Gleise und das hinderliche Befahren der Straßen im Stadtgebiet, die zur Stilllegung der „Rollbockbahn“ führten. Am 14. September 1962 musste die



Lok IM 251 (99 161) um 1920 in Oberheinsdorf. Zu diesem Zeitpunkt besaßen die drei Maschinen noch die langen Schutzdächer.



99 162 steht mit einem Güterzug abfahrbereit im unteren Bahnhof. Am vorderen Drehgestell ist das Datum der letzten Untersuchung (25.4.1929, RAW Zwickau) zu erkennen.

men Gleis. Die Sicherung dieses Dreischienen-Abschnitts erfolgte durch Flügelsignale, die zugleich als Einfahrtssignale für Reichenbach unterer Bahnhof dienen. Innerhalb der Stadt Reichenbach benutzte die Bahn auf einer Länge von etwa einem Kilometer die Fernverkehrsstraße 94, wobei sie mehrfach die Fahrbahnseite wechselte. Die Buchfahrplanlast betrug 60 Tonnen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, auf Grund des Oberbauzustandes und der örtlichen Verhältnisse teilweise auch nur 10 oder 15 km/h. Alle Güterzüge verkehrten als Übergabefahrten und wurden mit einem Zugführer und zwei Schaffnern gefahren. Täglich wurden bis zu zwölf Bedienungen durchgeführt. Aus Gründen des Arbeitsschutzes ruhte während der Dunkelheit der Güterverkehr auf der Strecke. Ausnahmen von dieser Regel gab es nur wegen des akuten Güterwagenmangels während des Zweiten Weltkrieges. Im Sommerfahrplan bestand zwischen 18 Uhr und 6.30 Uhr Betriebsruhe. An der Strecke befanden sich neben den Privat-Zweiggleisen die öffentlichen Ladestellen Unterheinsdorf und Oberheinsdorf. Beides waren Gütertarifstellen, sie waren dem

Bahnhof Reichenbach unterer Bahnhof unterstellt. Im amtlichen Kursbuch der DR war der Personenverkehr der Schmalspurbahnstrecke unter wechselnden Streckennummern geführt: 144f (1939), 173e (1946) oder 168f (1957).

## Die Fairlie-Lokomotiven

Die auf dieser Schmalspurbahn eingesetzten Lokomotiven der Bauart Fairlie waren und sind eine Besonderheit hinsichtlich ihrer Konstruktion. Im Jahr 1902 lieferte die sächsische Maschinenfabrik Richard Hartmann in Chemnitz für die einzige dampfbetriebene Meterspurbahn in Sachsen diese drei Gelenklokomotiven. Sie erhielten die Gattungsbezeichnung IM und die Betriebsnummern 251 bis 253. Die Anschaffungskosten betragen pro Lok 54 665 RM. Die Lokomotiven hatten nach beiden Seiten hin je einen Dampfkessel, welche über die Stehkessel verbunden waren. Über die ganze Lokomotive war ein Dach gelegt. Die Entfernung der Überdachung bei allen Lokomotiven soll im Jahr 1922 im Raw Dresden-Friedrich-

stadt erfolgt sein. Damit wurde vor allem die Wärmeentwicklung reduziert und dem Personal Erleichterungen geschaffen. Im Zuge der Umbauten verschwanden auch die als Kobelschornstein ausgebildeten Funkenfänger. Die Bauart der Lokomotiven gestattete das Durchfahren von Gleisbögen mit 15-Meter-Radien. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 30 km/h. Von der Deutschen Reichsbahn wurden 1920 alle drei Lokomotiven übernommen. 1923 erfolgte ihre Umbezeichnung mit den Betriebsnummern 99 161 bis 163.

Die Lokomotiven waren ständig beim Bw Reichenbach/Vogtl. beheimatet. Aber auch außerhalb ihrer Stammstrecke kamen zwei Maschinen zum Einsatz: 99 163 in den Jahren 1916/17 auf der Strecke Klingenthal – Untersachsenberg und 99 162 von 1939 bis 1941 auf der badischen Strecke Mosbach – Mudau. Nachdem 99 162 wieder nach Reichenbach zurückgekehrt war, wurde 99 163 kriegsdienstpflichtig; Ende 1943 wurde sie auf dem Landweg nach Griechenland gebracht. Der Seetransport zur Halbinsel Krim endete tragisch, das Schiff wurde versenkt. Die verbliebenen 99 161 und 162 verrichteten bis 1962 ihren Dienst, waren aber nach 60 Betriebsjahren heruntergewirtschaftet. Unregelmäßigkeiten im Zugdienst waren daher keine Seltenheit. Wegen abgelaufener Kesselfrist und schadhafter Zuleitung zu den Dampfzylindern kam 99 161 letztmalig am 2. Februar 1962 zum Einsatz und



Noch im April 1970 lag zwischen Reichenbach unterer Bahnhof und Reichenbach Altstadt das Dreischienengleis.

Km	Kategorie	Betriebsstelle	GV	PV
0	Smbf	Reichenbach unt Bf	1902-1962	1909-1957
0,4	Hp	Reichenbach Altstadt		1909-1957
0,5	Agl	Gasanstalt	1902-1948	
0,7	Agl	Färberei Hempel	1902-1957	
0,75	Hp	Reichenbach Annenplatz		1909-1957
0,75	Agl	Fa. Petzold & Ehret	1902-1930	
1,24	Agl	Fa. Ringk & Werner, Werk 1	1902-1962	
1,3	Hp	Reichenbach Bergstraße		1909-1957
1,45	Agl	Fa. Stückfärberei	1902-1955	
1,6	Agl	Fa. Dietel, Werk 1	1902-1962	
2,27	Agl	Heizhaus Unterheinsdorf	1958-1962	
2,55	Agl	Fa. Dietel, Werk II	1902-1962	
2,6	Agl	Hp Unterheinsdorf West		1909-1957
3,1	Hst	Unterheinsdorf	1902-1962	1909-1957
4	Hp	Unterheinsdorf Ost		1909-1957
4,15	Agl	Fa. Schreiterer	1902-1962	
5,3	Agl	Deutsche Wollentfettung AG	1902-1929	
5,4	Bf	Oberheinsdorf	1902-1962	1909-1957

Übersicht zu den Betriebsstellen – Smbf: Übergabebahnhof; Hp/Hst: Haltepunkt/-stelle, Agl: Anschlussgleis.



FOTO: KLAUS REICHENBACH, SIG. RAINER HEINRICH

Der nur an Sonn- und Feiertagen verkehrende P2206 von Oberheinsdorf kommt im Juni 1957 mit 99 162 aus der Heinsdorfer Straße und wird gleich den Hp Annenplatz erreichen.

wurde dann bis 1963 im Lokschuppen abgestellt. Die Ausmusterung erfolgte am 9. September 1963, die anschließende Verschrottung im Raw Wittenberge. 99 162 als letzte Betriebslok schied am 14. September 1962 infolge eines Unfalls aus.

Nach der Betriebseinstellung war die Lok ebenfalls in Reichenbach unterer Bahnhof abgestellt und wurde im April 1964 nach Klingenthal umgesetzt. Vom ursprünglichen Plan, sie am dortigen Bahnhof als Denkmal aufzustellen, nahm man 1967 Abstand. Im Juli 1968 folgte die Überführung ins Raw nach Görlitz. Dort wurde die Lok in den Jahren 1970/71 als Museumslok aufgearbeitet. Auf der Fahrzeugausstellung anlässlich des XVIII. MOROP-Kongresses vom 19. bis 22. August 1971 in Radebeul Ost konnte sie wieder der Öffentlichkeit gezeigt werden. Sie erhielt bei

der Aufarbeitung das Aussehen des Anlieferungszustandes aus dem Jahr 1902, gekennzeichnet durch das wieder über die Lokomotive gezogene Dach und einen grünen Farbanstrich. Einen weiteren Auftritt hatte die Museumslok anlässlich der 75-Jahr-Feier der Harzquerbahn am 27. März 1974 am Bahnhof Wernigerode-Westertor. Danach stand die Lok 25 Jahre lang im Lokschuppen des Bahnhofs Ilfeld und wurde nur selten gezeigt.

Erst 35 Jahre nach ihrem Weggang, am 16. Oktober 1999, kehrte 99 162 ins Vogtland zurück. Der Traditionsverein „Rollbockbahn“ e.V. gründete in Oberheinsdorf, nahe dem einstigen Endpunkt ein Museum, in dem die Lok nun der Öffentlichkeit zugänglich ist und zu besonderen Anlässen aus dem neu errichteten Lokschuppen gezogen wird.

## Lokomotive 99 5803

Nur wenigen ist heute noch bekannt, dass außer den Fairlie-Maschinen auch noch eine weitere Dampflok kurzzeitig in Reichenbach stationiert war. 99 5803 von der Harzquerbahn, eine im Jahr 1896 in der Waggonfabrik Güstrow gebaute Lokomotive, kam im Sommer 1962 noch für kurze Zeit nach Reichenbach. Dort sollte sie als Ersatz für die ausgefallene 99 161 dienen. Für den Einsatz erhielt sie im Raw Görlitz noch eine Druckluftbremse der Bauart Knorr. Die kleine zweiachsige Tenderlok mit ihrem Achsstand von 1,70 Metern erlaubte jedoch nicht das Befahren der engen 15-Meter-Gleisbögen. Das ergab eine am 17. September 1962 durchgeführte Probefahrt, so dass die Lok nicht mehr zum Betriebseinsatz kam. Die Lok blieb danach zehn Monate, zusammen mit 99 161 und 162, im Lokschuppen Reichenbach unterer Bahnhof abgestellt. Von August bis November 1963 half 99 5803 beim Streckenrückbau und beförderte den Abbauzug. Damit war sie die letzte in Reichenbach eingesetzte Schmalspurlok. Nach dem Rückbau gab man sie am 27. November 1963 wieder an die Rbd Magdeburg zurück. Ab 1964 befand sich die Lok im Raw Görlitz und wurde dort 1967 ausgemustert und verschrottet.

## Die Rollböcke

Die für den Transport von normalspurigen Güterwagen benötigten Rollböcke lieferte die Düsseldorfer Firma Weyer & Co. Zur Betriebseröffnung zählten 48 zweiachsige Rollböcke mit einer Tragfähigkeit von 15 Tonnen und sämtlich mit Heberlein-Seilzugbremse ausgerüstet, zum Bestand. Zwischen 1957 und 1962 standen noch 34 Rollböcke mit folgenden DR-Nummern im Einsatz: 99-40-28 bis -34, -38 bis -44, -47 und -48, -51 bis -68. Nach der Betriebseinstellung wurde die Mehrzahl verschrottet. Der Rollbock 99-40-34 blieb im Bestand des Verkehrsmuseums Dresden erhalten. Von 1965 bis 1976 war er in der großen Lokomotivhalle ausgestellt, musste aber bei deren Neugestaltung weichen und war anschließend 15 Jahre lang, von 1984 bis 1999 am Bahnhof Radebeul Ost zu sehen. Seit November 1999 befindet sich der letzte im Original erhaltene Rollbock wieder im kleinen Museum in Oberheinsdorf.



FOTO: KROPPGANS, SIG. RAINER HEINRICH

99 161 in den 60er-Jahren vor dem Lokschuppen in Reichenbach unterer Bahnhof.

## Die Schmalspurwagen

Während der ersten Betriebsjahre standen auch offene und gedeckte Schmalspur-Güterwagen in Reichenbach im Einsatz. Die K. Sächs. Sts. E. B. beschaffte aus ihrer Hauptwerkstatt in Chemnitz im November 1902 einen vierachsigen Zugführerwagen für den Güterzugdienst mit der Betriebsnummer 2007. In Anlehnung an diese Bauart folgten im Jahre 1904 zwei gedeckte Güterwagen und drei offene Güterwagen. Mit Einführung des Reiseverkehrs wurden diese sechs Güterwagen zu Personenwagen umgebaut (siehe Tabelle rechts unten). Außerdem verfügte die „Rollbockbahn“ über einen Sprengwagen zur Unkrautbekämpfung. Das Fahrzeug wurde 1906 unter Verwendung von zwei Rollböcken gebaut, auf denen ein Wasserkessel montiert wurde. Mit der Wagenummer 99-40-92 war es bis 1963 in Reichenbach stationiert und wurde anschließend auf die Meterspurstrecke Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf umgesetzt.

Mit den sechs Personenwagen wurde nahezu 50 Jahre lang der Reiseverkehr nach Oberheinsdorf abgewickelt. Alle Wagen verfügten über Holzbestuhlung und Ofenheizung. Die anfängliche Gasbeleuchtung wurde ab 1952 sogar noch auf elektrische Beleuchtung mittels Turbo-Generator von der Lok umgebaut. Der Personenwagen C4i 10.101 brannte im Jahr 1951 beim Anheizen aus und gelangte nach dem Wiederaufbau 1953 als KD4i 904-002 zur Spreewaldbahn.

Nach der Einstellung des Reisezugverkehrs blieben die restlichen fünf Personenwagen von 1957 bis 1959 in Reichenbach

Zeittafel zur Reichenbacher „Rollbockbahn“	
20.05.1898	Erste Verhandlungen der Stadt mit dem Königlich-Sächsischen Finanzministerium
20.05.1899	Erteilung der Konzession zum Bau der Industriebahn Reichenbach – Heinsdorf
15.12.1902	Eröffnung des Güterverkehrs auf der „Rollbockbahn“
01.10.1909	Einführung des Personenverkehrs und Wechsel der Postbeförderung auf die Eisenbahn
30er-Jahre	Pflasterung der Talstraße durch den Heinsdorfer Grund, die ersten Kraftomnibusse verkehren
21.03.1945	Luftangriff auf die Stadt Reichenbach
09.07.1954	Hochwasser im Heinsdorfer Grund führt zur Einstellung des Zugbetriebs bis 20. Juni 1954
05.12.1955	Eröffnung der Buslinie Reichenbach -- Hauptmannsgrün
03.06.1956	Umstufung aller Personenwagen von der 3. auf die 2. Wagenklasse
17.11.1957	Einstellung des Reiseverkehrs
14.09.1962	Letzter Betriebstag im Güterverkehr infolge Unfalls mit der Lok 99 162
19.08.1963	Streckenrückbau bis 6. Januar 1964
05.07.1997	Gründung des Traditionsvereins „Rollbockbahn“ e.V. Oberheinsdorf
10.05.1998	Baubeginn für den neuen Lokschuppen in Oberheinsdorf
Sommer 1999	Fertigstellung des Lokschuppen-Neubaus
16.10.1999	Rückkehr der Rollbock-Lok 99 162 nach Oberheinsdorf
30.10.1999	Übergabe von 99 162 durch das VM Dresden an den Traditionsverein als Dauerleihgabe
23.09.2000	Erstes Rollbockfest am Lokschuppen
2001	Bau einer Rollbockanlage gegenüber dem Lokschuppen in Oberheinsdorf
15.12.2022	120 Jahre „Rollbockbahn“

### Die Reisezugwagen der Reichenbacher „Rollbockbahn“

Sächs. Stb	Betriebsnummern			Gattung	Baujahr	Abteile/ Plätze	Bemerkung
	DRG	DR 1950	DR Barth				
1004	10001	10.101	904-002	KB4i	1904	1/34	Umb. 1904 aus OOw 4587
1005	10002	10.102	904-051	KB4i	1904	1/34	Umb. 1910 aus OOw 4588
1006	10003	10.103	900-304	KB4itr	1904	1/34	Umb. 1910 aus OOw 4589
1007	10004	10.104	902-251	KBD4i	1902	2/11	Umb. 1909 aus PGGw 2007
1008	10005	10.105	900-392	KB4i	1904	1/38	Umb. 1909 aus PGGw 2008
1009	10006	10.106	900-303	KB4i	1904	2/36	Umb. 1909 aus PGGw 2009

unterer Bahnhof abgestellt. Nach Umbauarbeiten im Raw „Wilhelm Pieck“ in Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz) wurden alle fünf Wagen laut einer Verfügung der Rbd

Dresden vom 21. Mai 1960 in die Rbd Greifswald umbeheimatet und im Bahnhof Barth der früheren Franzburger Kreisbahn stationiert. □ *Rainer Heinrich*



99 5803 vor dem Rückbauzug im September 1963.



Die Fairlie-Museumlokomotive beim Rollbockfest am 1. September 2019.

**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@meigermodellbahnparadies.de G

[www.modellbahn-kepler.de](http://www.modellbahn-kepler.de)

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.carocar.com](http://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.

[www.Modellbau-Gloeckner.de](http://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@gebrauchtmodellbahn.de, www.gebrauchtmodellbahn.de G**

[www.modellbahnritzer.de](http://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

HO

Märklin Sondermodelle HO. 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

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. Mobil: 0160/3548799.

Alles sehr günstig, da gebraucht: Fn BR 94 AC (1096), Piko BR 82 AC (50247) € 30, Mä BR 38 (37020) € 40, Roco-Umbauwagen, 4er-Set dreiachs. € 20, Roco Touropa 4er-Set 64053 € 40. RB.Schmid@t-online.de, Rainer Schmid, 88267 Vogt

Konvolut v 2Leitermaterial HO/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

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

**MODELLBAHNSERVICE**

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

[www.modellbahnservice-dr.de](http://www.modellbahnservice-dr.de)

Wir werden **100**

[www.modellbahn-schildhauer.de](http://www.modellbahn-schildhauer.de)  
 01187 Dresden, Würzburger Str.81 Tel.03512797925

## modellbau.fischer



Unser Sonderwagen! Gleich bestellen bei uns  
 im Shop unter: [www.mbs-fischer.de](http://www.mbs-fischer.de)  
 Artikelnummer 4415.636

**Jetzt Vorbestellpreise  
 für Neuheiten 2022 sichern!  
 Preis-anfrage unter:  
 info@modellbauprofi24.de**

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

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

Reparatur von  
 Modelleisenbahnen aller Art  
 Digitalumbauten

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

Anzeigenschluss für Ausgabe 09/2022  
 ist der 11. 07. 2022

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

[www.MDVR.de](http://www.MDVR.de) Wir nehmen uns  
 Zeit für Sie!  
 Ihr Partner für reutenhaus digital!

[www.modellmobildresden.de](http://www.modellmobildresden.de)

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

[www.lokraritaeten.stuebchen.de](http://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 Ausschichten mit ca. 25 m Gleise und diversen Weichen. Weitere Auskünfte: a.moebius@seaconkg.de

BRAWA KÖF II 0471 Berliner Eisenbahnfreunde € 100, Tel.: 0391-7231769

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

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 Kato Shinkansen 700T, neu 12 tlg. (3Pck) N-Gauge 1:160, Funktion wurde nicht überprüft. Gebrauchsanweisung nicht deutsch: € 300. mobawerner163@gmail.com

Märklin HO digital, Lokomotiven: Dampf, Diesel, E Loks, Personenwagen, Güterwagen, alle Epochen Märklin HO M sowie C Gleis Material Postmu-

seumshop Eisenbahn-Wagen (Märklin, Piko, Lima, Sachsenmodell, Elektrotren) Herpa Lkw und Sondereditionen Herpa Postmuseumshop, Berkina-Postmuseumshop, Modellautos Busch, Roko, Fahrzeuge DB-Shop Raum Stuttgart – nur an privat: m@m.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. [www.koll-verlag.de](http://www.koll-verlag.de) Tel. 06172-302456 G

[www.modellbahn-apitz.de](http://www.modellbahn-apitz.de)  
[info@modellbahn-apitz.de](mailto:info@modellbahn-apitz.de)

Diverse Modelle Fleischmann, Roco, Liliput (Wien), Lima, Trix in Original-Verpackung 2-Leiter-Gleichstrom, analog, nur Probe gelaufen. Liste gegen Rückumschlag. H.J. Pieper, Bahnhofstr 51, 38465 Brome. Kontakt: 05833-7338.

[www.modellbahn-keppler.de](http://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](mailto:contact@us-brass.com)

## GESUCHE HO

Bernd Zielke kauft Eisenbahnen. Jede Spurweite – Große Sammlung – Handarbeitsmodelle Messingmodelle zu besten Konditionen im Ankauf gesucht. Als Sammler kenn ich den Wert Ihrer Modelle. Telefon: 0157-77592733, [ankauf-eisenbahn@yahoo.com](mailto:ankauf-eisenbahn@yahoo.com) G

**Werden Sie 1 Gewinner** beim Verkauf Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke in Krefeld. Ihr Spezialist seit 2002 mit den höchsten Ankaufspreisen für Roco, Trix, Märklin,

Bemo, HAG, Fulgurex, Lemaco u. a. neuw. 10-1000 Loks ges. 0157/77592733, [ankauf-eisenbahn@yahoo.com](mailto:ankauf-eisenbahn@yahoo.com) G

**Tierfiguren:**  
[www.Klingenhoefer.com](http://www.Klingenhoefer.com)

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

Rentner aus Mittelsachsen (= Erfüllungsort) verkauft: Beckert: VIII V1 (1100), X H1 (1900) XII H1 (1800), III b (1000), VV (1600), IX HV (1800), V T (700), I T (700), Westmodell: XII H1 (1200) 57.2 (1100), DET I (1000), Model Loco: XX HV (1000), III bT (800), FineArt: XV HTV (1300), SEM: VII V2 (1500), IV (1800), Günter: Sch-Bus 9 015 (600), FlmtSEM: 2 x 4a.5 ml (300). Fon 01522-6872068

Ich suche 1 BRAWA 42763 GRAVITA Northrail AC. Angebote an [FGERWIG@t-online.de](mailto:FGERWIG@t-online.de) oder 0160-97523868.

[www.mbs-dd.com](http://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](http://www.modelltom.com)

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

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine se-

In BERLIN: ANKAUF • VERKAUF  
[WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE](http://WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE)  
Tel.: 030/2 18 66 11

**MODELLBAHNLAND Magdeburg**  
Modellbahnländ Magdeburg GmbH  
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg  
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41  
[www.modellbahnländ-magdeburg.de](http://www.modellbahnländ-magdeburg.de)  
E-Mail: [mail@modellbahnländ-magdeburg.de](mailto:mail@modellbahnländ-magdeburg.de)  
Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für  
Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör  
Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

riöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: [die-eisenbahn-weber@t-online.de](mailto: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](mailto:meiger-modellbahn@t-online.de) G

[www.suchundfind-stuttgart.de](http://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](mailto:meiger-modellbahn@t-online.de) G

[www.menzels-lokschuppen.de](http://www.menzels-lokschuppen.de)

Anzeigenschluss für Ausgabe 09/2022  
ist der 11. 07. 2022

**KUSWA** Modellbau  
KUSWA, In der Gartenstr. 12  
34513 Waldeck, 05623-973737  
Listen 1,- € oder [www.kuswa.de](http://www.kuswa.de)  
**Neu in HO:** 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](http://www.Hartmann-Original.de)  
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

**Modellbahn Pietsch**  
Prühlstr. 34,  
12105 Berlin-Mariendorf,  
Tel.: 0 30/77 06 77 77  
[www.modellbahn-pietsch.de](http://www.modellbahn-pietsch.de)  
**HAG-Auslaufmodell zum Sonderpreis**  
099 SBB E-Lok Re 460 099-5 Bodense in 2L-Gleichstrom 699,99-EUR 399,99 EUR  
Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!  
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,90 € Versand)



Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften **ModellEisenBahner**, **MIBA** und **eisenbahn magazin** veröffentlicht. Insgesamt erreichen Sie pro Monat eine Leserschaft von über 150.000 Interessenten.

**AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:**

GeraMond Media GmbH • Infanteriestraße 11a • 80797 München • Tel.: 089/130 699-523 Fax 089/130 699-529  
 Noch einfacher geht es per E-Mail an: [bettina.wilgermein@verlagshaus.de](mailto:bettina.wilgermein@verlagshaus.de)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Für gewerbliche Anzeigen erhalten Sie nach Erscheinen eine Rechnung. Die Kennzeichnung einer gewerblichen Anzeige erfolgt durch ein „G“ am Ende der letzten Zeile. Alle Preise sind Netto-Preise, nicht rabatt- und provisionsfähig! Erst nach Eingang Ihrer Zahlung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

	<b>Privatanzeige bis 7 Zeilen EUR 11,-</b>
	<b>Privatanzeige bis 12 Zeilen EUR 16,-</b>
	<b>Privatanzeige bis 17 Zeilen EUR 22,-</b>

**Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!**

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Z, N, TT                | <input type="checkbox"/> Gesuche Literatur, Film und Ton |
| <input type="checkbox"/> Gesuche Z, N, TT                 | <input type="checkbox"/> Verkäufe Dies + Das             |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe H0                      | <input type="checkbox"/> Gesuche Dies + Das              |
| <input type="checkbox"/> Gesuche H0                       | <input type="checkbox"/> Verschiedenes                   |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Große Spuren            | <input type="checkbox"/> Urlaub, Reisen, Touristik       |
| <input type="checkbox"/> Gesuche Große Spuren             | <input type="checkbox"/> Börse, Auktionen, Märkte        |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Literatur, Film und Ton |  |

**Meine Anzeige ist eine:**

- Privatanzeige  
 Gewerbliche Anzeige  
**Bitte wählen Sie:**  
 Normaldruck  
 Fettdruck komplett

Die gesamte Anzeige kostet in Fettdruck doppelt so viel wie eine normal gedruckte Anzeige.

**Gewerbliche Anzeige: EUR 8,- pro Zeile + MwSt.**

- 2 x veröffentlichen  
 3 x veröffentlichen  
 4 x veröffentlichen

Keine Haftung für fehlerhaft rubrizierte Anzeigen und Druckfehler.

**Zahlung: €** \_\_\_\_\_

Abbuchung (nur Inland):

\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_  
 Kreditinstitut (Name und BIC)

\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_  
 IBAN

Ich ermächtige die GeraMond Media GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.  
 IBAN: DE31700700100756116000, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

**KEIN Bargeld oder Briefmarken!**

\_\_\_\_\_  
Name / Firma

\_\_\_\_\_  
Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße / Hausnummer

\_\_\_\_\_  
PLZ / Ort

\_\_\_\_\_  
Telefon / Fax

\_\_\_\_\_  
Datum / Unterschrift

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](http://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](http://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@gebrauchtmodellbahn.de, www.gebrauchtmodellbahn.de** G

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

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

[www.modelltechnik-ziegler.de](http://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](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT 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

**www.koelner-modellmanufaktur.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 selbstverst. 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, auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: albue@t-online.de.

## GESUCHE

### Große Spuren

Bernd Zielke kauft Eisenbahnen. Jede Spurweite – Große

Sammlung – Handarbeitsmodelle Messingmodelle zu besten Konditionen im Ankauf gesucht. Als Sammler kenn ich den Wert Ihrer Modelle. Telefon: 0157-77592733, ankaufeisenbahn@yahoo.com G

**Wir suchen: Bockholt, Lemaco, Fulgurex, Kiss, KM1, Fine Modell, Pein, J&M, WILAG, Twerenbold, Markscheffel & Lennartz, Lematec, Spies, Hochstrasser, Gysin Eurotrain, Gebauer, Schönlaue, Metropolitan, Schnabel, Märklin. Wirkaufendeineisenbahn.com, 0157/77592733, 47803 Krefeld, ankaufeisenbahn@yahoo.com**

[www.modellbahnservice-dr.de](http://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](http://www.hack-bruecken.de)



71334 Waiblingen  
Biegelwiesenstrasse 31

*Eisenbahn-Treffpunkt*  
**SCHWEICKHARDT**



ets@modelleisenbahn.com  
++49 (0)7151/93 79 3 - 0

**BESUCHEN SIE UNS!**

Laufend neue **Angebote**,  
**Neuheitenankündigungen**  
und mehr unter:

**märklin** Clubmodell 2022

Schon bestellt?  
Bis 15. August 2022 möglich!



[www.modelleisenbahn.com](http://www.modelleisenbahn.com)

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, meigermodellbahn@t-online.de G

**www.modellbahnshop-remscheid.de**

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons 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 Abwickl. 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

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... 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.**

**VERKÄUFE**  
Große Spuren

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

**www.modellbahn-kepler.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.

O: 2 x T3 DR und KPEV. 1 x V160 weinrot, bedruckt. 3 zweiaxelige Personenwagen metallrd. mit Oberlicht. Unbenutzt, analog. Dazu 5-600 ME-Heft. Tel.: 030/53002793.

Spur 0, 30 m Roco Gleise; 6 Weichen, 5 Loks, 20 Wagen, ETS, RIV, Fleisch, VEB, MAE. Liste von 06422-3947 oder udo-wittekindt@t-online.de

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

**Ätztechnik**  
Alles zum Selbstätzen, 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  
Ausführender u. informativer Katalog gegen € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)  
**SAEMANN Ätztechnik**  
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508  
Zweibrücker Str. 58 • 68953 Pirmasens  
Internet: www.saemann-aetztechnik.de  
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.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 Spessartrampe (bis 2017). Die Ahrtalbahn 1998-2010 kontakt@alphacam-video.de G

Biete „Der Modelleisenbahner“ Jahrgänge 1952 – 1995 gebunden, Jahrgänge 1996 – 2020 in Ordnern. 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

Sammlungsauflösung! Über 800 Bücher, teils techn. antiquar. Fachliteratur, Bildbände, Eisenbahn-, Straßenbahn, Schmalspur- und Privatbahnen, Fahrzeugportraits, Jahrbücher, Lokarchive, Fachzeugindustrie, -Unterhaltung, Dienstvorschriften DB/DR/SBB, SBB-Lokbeschreibungen, Kursbücher DB, DR und Europa, großformatige Eisenbahnkarten, Kartenreprints, Atlanten, viele Raritäten. Detailliste gratis. Siegfried Knapp, Postfach 1407, 88308 Isny oder mail Siegfried.Knapp@t-online.de. bitte keine tel. Anfragen. Danke!

Biete VHS-Kassetten von Rio Grande und eigene Aufnahmen

**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

**Wir suchen:** Bockholt, Lemaco, Fulgurex, KISS, KM1, Fine Modell, Pein, J&M, WILAG, Twerenbold, Markscheffel & Lennartz, Lematec, Spies, Hochstrasser, Gysin Eurotrain, Gebauer, Schönlaue, Metropolitan, Schnabel, Märklin  
**wirkaufendeineisenbahn.com**  
Tel. 0157 77 59 27 33 • ankaufeisenbahn@yahoo.com

**Modellbahn Ehrhardt** EUROTRAIN  
Beim Hersteller ausverkauft, bei uns noch erhältlich:  
Roco 70664 BR 44 DR Öl Sound 409,90 € Trix 21335 ER 20 alex, Nahverkehrs. digit. 199,00 €  
Roco 71096 BR 95 DR Öl Sound 554,90 € Trix 22175 V 160 DB Lollo Sound 249,00 €  
Roco 71266 BR 01.5 DR Sound 429,90 € Trix 22372 BR 042 DB Öl 269,00 €  
Roco 72047 BR 55 DR Sound 329,90 € Trix 22909 BR 01.5 DR Öl Sound 449,80 €  
Roco 73047 V 180 DR Sound 299,90 € Trix 23057 Set Dampfkr. Sound u. Funktion 968,00 €  
Roco 73754 BR 185.2 DBAG gealtert 229,90 € Tillig 02928 H0m 99 222 DR 339,95 €  
Beuditzstraße 2a · Eingang Rudolf-Götte-Straße · 06667 Weißenfels · Telefon 034 43/30 25 09

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

**www.Beckert-Modellbau.de**  
Gebergrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gastritz  
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46  
eMail: beckert-modellbau@t-online.de  
**Ätzschilder**  
Nach Wunsch in allen Spurweiten!  
Farblich bereits fertig!  
Handarbeitsmodelle  
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

an Sonderfahrten Modellbahn-Ausstellungen. Kann dieselben jemand digitalisieren. Herbert Schulz, 06397-9930979.

[www.modelleisenbahn.com](http://www.modelleisenbahn.com)

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

Kostenlos an Selbstabholer 20 Jahrgänge EM von 1974 bis 1993 und 21 Jahrgänge Märklin-Magazin von 1968 bis 1988 sowie Einzelexemplare aus 1965 bis 1973 sowie Märklin-Katalog aus jenem Zeitraum. Hefte in gutem Zustand. Tel.: 05722/21841

2,10 m Eisenbahnliteratur abzugeben. Bufo, Gottwald, Mädel, Walz u. a., aus den Jahren 1960 bis 2005. Preis VS. F. Birkert, 61449 Steinbach/Tanus, Tel.: 06171/9196525.

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

[www.nordbahn.net](http://www.nordbahn.net) Qualität, Auswahl, preiswert

Kostenlos an Selbstabholer Eisenbahn u. Modelleisenbahn Sammelwerke Hefte



Besuchen Sie uns im Internet unter: [www.LokschuppenHagenHaspe.de](http://www.LokschuppenHagenHaspe.de)



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

[www.bahnundbuch.de](http://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.

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

Verkaufe Der Modelleisenbahner von ca. 1950-90 in Topp Zustand und fast komplett. An-

fragen 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 Steel hoppers EBT (sehr selten) gratis dazu angepasste Mikado von Trix 450 €. Alle OVP. 06222 387744. Jürgen Fürbass, Spitzwegstr. 17, 69168 Wiesloch

Faller Rettungswache 990 Exklusiv Modell € 85. Weisbrod BR 01/44 je € 10. Diverses Pils H0-Gleismaterial (alte Ausführung) Tel.: 0391/7231769

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](http://www.moba-tech.de)

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

[www.menzels-lokschuppen.de](http://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@laemmle-modellbau.de. G

[www.d-i-e-t-z.de](http://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](http://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.

Anzeigenschluss für Ausgabe 09/2022 ist der 11. 07. 2022



**Ankauf - Verkauf - Neuware**  
[www.modellbahn-diehl.de](http://www.modellbahn-diehl.de)  
Mobil: 0172 / 71 58 412

**Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m<sup>2</sup>**  
- Seit 1978 -  
**BERLINSKI** MODELLBAU & LOKSCHUPPEN  
DIE MEGASTORES IN DORTMUND  
Märkische Str. 227  
44141 Dortmund  
Telefon 0231/ 41 29 20  
info@lokschuppen-berlinski.de  
Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:  
[www.lokschuppen-berlinski.de](http://www.lokschuppen-berlinski.de)

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

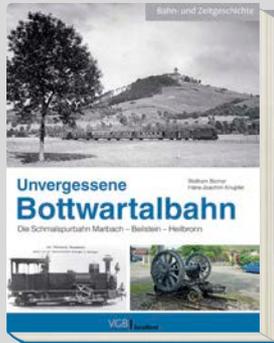
Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice  
**Vielfalt im Detail!**  
Jb Modellbahn Service  
Lottner Straße 37  
49078 Osnabrück  
Tel. 0541-433135 [www.jbmodellbahnservice.de](http://www.jbmodellbahnservice.de)

**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**

**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 G

[www.modellbahnen-berlin.de](http://www.modellbahnen-berlin.de)

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

[www.modellbahn-pietsch.com](http://www.modellbahn-pietsch.com)

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

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

## 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](http://www.modellbahnservice-dr.de)

Liliput-Eisenbahn HASEL zu verpachten oder zu verkaufen, mit oder ohne Gleisanlage/Fahrzeuge. Grundstück 5000 qm, 2 Bauplätze, gültiger Bebauungsplan. Möglichst an Verein oder mehrköpfige Gruppe von Eisenbahn-Enthusiasten. Infos: familieschumi@web.de

**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](http://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](http://www.fes-online.de) oder [www.facebook.com/gayeisenbahn](http://www.facebook.com/gayeisenbahn). In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: [www.fluegelrad.de](http://www.fluegelrad.de)

## 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-emma.de](http://www.ferienhaus-emma.de)

**Freudenstadt / Schwarzwald** ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, [www.Ferienhaus-Freudenstadt.de](http://www.Ferienhaus-Freudenstadt.de)

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, [www.hotel-altora.de](http://www.hotel-altora.de). Tel. 03943-40995100. G

## BÖRSE

### Auktionen, Märkte

[modellbahnboerse-berlin.de](http://modellbahnboerse-berlin.de)  
jeweils von 10-14 Uhr Herzog  
0173 6360000

Sa. 04.09. Theater am Park Berlin

10.09. Neue Welt Zwickau

11.07. Alte Mensa Dresden

**10.07.: Schkeuditz, Globana** Trade Center, Münchener Ring 2 27.08.: Erfurt, Thüringenhalle, Werner-Seelenbinder-Str. 2 02.10.: Vellmar, Mehrzweckhalle-Frommershausen, Pfadwiese von 13-17 h, 16.10.: Bebra,

## Bitte beachten Sie die Termine für die nächsten Ausgaben

Ausgabe	Erscheinungstermin	Anzeigenschluss
09/22	10. 08. 2022	11. 07. 2022
10/22	07. 09. 2022	05. 08. 2022

## 29. Heizhausfest – 19. bis 21. August 2022

### Sächsisches Eisenbahnmuseum e.V. am Schauptplatz Eisenbahn Chemnitz-Hilbersdorf



- Parallelfahrten nach Freiberg mit 2 Dampflokomotiven
- Heizhausexpress mit 41 1144-9 • Schnupperfahrt nach Hetzdorf
- Fahrzeugparaden, Nachtfotoveranstaltung
- Führerstandsmitfahrten auf Dampf- und Diesellokomotiven
- Feldbahn- und Modellbahnbetrieb, Modellbahnboerse



Infos unter: [www.sem-chemnitz.de](http://www.sem-chemnitz.de) oder [www.facebook.com/semchemnitz](http://www.facebook.com/semchemnitz)

Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 12, jeweils von 10-15 h (außer Vellmar) Tel.: 05651/516, Tel.: 05656/923666 (ab 20 h), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de

11.09.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10 – 15 Uhr in der Nibelungen-Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. N. Westphal, Tel.: 08404/9399930, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

www.modellbahn-spielzeugboerse.de G



Alle Termine und Angaben ohne Gewähr!

**Modellbahn-Auto-Börsen**  
 04435 Schkeuditz, So. 10.07.22, Globana Trade Center, Münchener Ring 2 von 10–15 Uhr  
 99096 Erfurt, Sa. 27.08.22, Thüringenhalle, Werner-Seelenbinder-Str. 2 von 10–15 Uhr  
 34246 Vellmar, So. 02.10.22, Mehrzweckhalle -Frommershausen, Pfadwiese von 13–17 Uhr  
 36179 Bebra, So. 16.10.22, Lokschuppen Gilfershäuser Str.12 von 10–15 Uhr  
 Sylvia Bemdt • Infos: Tel. 05656/923666 (ab 18h) geschäftl.: 05651/5162 Handy: 0176/89023526 E-Mail: jensberndt@t-online.de

**ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE**  
 41 Jahre www.adler-maerkte.de  
**Sommerpause**  
 07.06. bis 03.09.2022  
 ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7  
 Tel.: 02274-7060703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

Anzeigenschluss für Ausgabe 09/2022 ist der 11. 07. 2022

**8. LAUSITZ Die originale MODELLBAU**  
**Niederlausitzhalle Senftenberg**  
**5.-7.8.2022**  
 Modelleisenbahnen  
 Automobile und Trucks  
 LEGO-Modelleisenbahn  
 Plastikmodellbau  
 Puppenstuben  
 Flugmodelle  
 Dampfmaschinen  
**Öffnungszeiten:**  
 Freitag 14 - 18 Uhr  
 Samstag 10 - 18 Uhr  
 Sonntag 10 - 18 Uhr

OC-TEAM  
 Lausitzer Gartenwelt  
 www.LMEV-Sfb.de

Senftenberg  
 Invokavit Studentenpark  
 Sparkasse  
 Niederlausitz  
 NOACK  
 Gerüstbau GmbH

**elriwa**<sup>®</sup>

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

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

**Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop**

Exklusivmodell 224,99 €



H0

Saxonia 87040 Diesellok 106 794-1, DR, Ep.IV, gealtert – perfekt gealtert von Saxonia, jedes Modell ist ein Unikat

Exklusivmodell 109,90 €



H0

L.S. Models 49998 Personenwagen WL Yb, FS, Ep.IV

Exklusivmodell 19,99 €



H0

Schuco 452661000 Kirovets K-700 gelb 1:87 – MHI Sonderauflage



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft oder auf [www.facebook.com/elriwa](http://www.facebook.com/elriwa).

**www.elriwa.de**

Unsere Exklusivmodelle für Sie!



Mein Traum wird wahr: Hagen von Ortloff mit seinem Kamerteam lässt sich nicht nehmen, die neue Eisenbahnromantik-Folge dieser ganz großen Straßenroller-Nummer zu widmen.

Straßenroller-Transporte bei der DB sind seit Jahrzehnten Geschichte, doch im Modell sind auch Szenarien erlaubt, denen ein konkretes Vorbild fehlt. Warum nicht einen modernen Allrad-Lkw von Mercedes-Benz für einen fiktiven DBAG-Einsatz adaptieren?

# Das Zetros-Wunder

Die Deutsche Bundesbahn stellte den Straßenroller-Verkehr bereits 1987 aufgrund der fortschreitenden Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße (Strukturwandel, Container) und der entsprechend sinkenden Nachfrage ein. Unerschütterlich fortgeführt werden kann ein solcher Kundenservice aber immerhin noch auf unseren Modellbahnanlagen. Die Zustellung von Einzelwaggons mit Straßenrollern an Firmen, die an ihrem Standort über keinen Bahnanschluss verfügen, ist seit jeher ein faszinierendes Nebenthema. Es lebt in der Miniaturwelt weiter.

Vorwiegend geht es bei unserem Eisenbahn hobby um Originaltreue und Realitätsnähe. Doch auch die Befreiung vom

Nachweisbaren ist erlaubt. Der Reiz des Bastelns besteht manchmal darin, mit dem Unmöglichen zu experimentieren. Die VGBahn-Straßenroller-Bildbände von Volkhard Stern lassen glanzvolle Erinnerun-

## Die Culemeyer-Idee, umgesetzt in Epoche VI

gen an die heile Welt vergangener Tage wach werden. Sie haben mich dazu verleitet, schwärmerisch über die heutige Realität hinauszugehen. Modellbauerisch wollte ich gestalten, was in der Wirklichkeit aus Rationalisierungsgründen nicht mehr umgesetzt werden konnte. Meine Überlegung war: Wie sähen die Straßenroller-Gespan-

ne im Hier und Jetzt aus, wenn es sie bei der DBAG wieder gäbe?

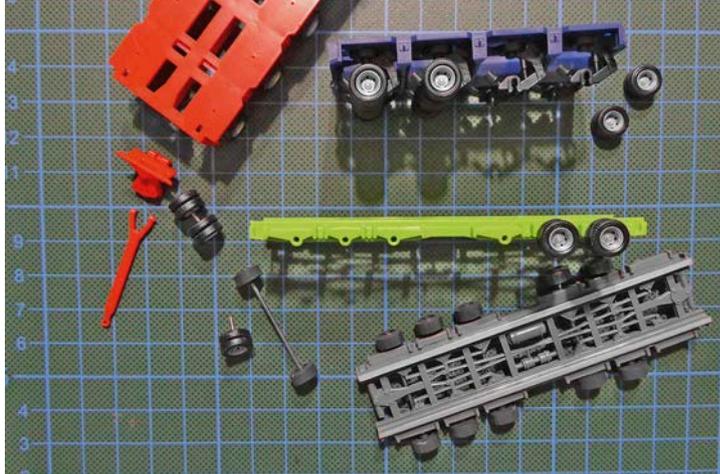
Im Eisenbahn hobby steckt das schöpferische Potential, sich frei zu entfalten. Also wandelte ich meine Phantasie zum Thema Straßenroller/Zugmaschine unbefangen in ein H0-Bauprojekt um. Dabei stellte sich zunächst die praktische Frage: Wie sähe denn die Nachfolgegeneration der früheren Kaelble-Standard-Zugmaschine mit ihrer riesigen Schnauze heute aus? Welcher Lkw-Typ käme überhaupt in Frage? Als überzeugter Unimog-Fan stieß ich dabei auf dessen großen Bruder, den Mercedes-Benz Zetros. Auch wenn diese Idee überspannt erschien, brachte sie mich für eine Zeitreise in meiner Miniaturwelt voran.

Optimistisch-fantastisch ersann ich folgende Pressemitteilung:

„Für extreme Einsatzanforderungen bei Schadensereignissen beschafft die DBAG aktuell zwei allradgetriebene Zugmaschinen vom Typ Mercedes-Benz Zetros. Die fast baugleichen Versuchsfahrzeuge (das eine mit silberfarbenen, das andere mit

## Die fiktive Pressemeldung der DBAG

schwarzen Felgen) erscheinen in zeitgemäßem Design und sind mit Rückfahrkamera, integrierter Seilwinde, Kommunikationseinrichtungen und Sonderwerkzeugen auf der begehbaren Pritsche ausgestattet. Vorgesehen sind sie für den Katastrophenfall zum Beispiel als Zugfahrzeug eines Spezialanhängers mit Notstromaggregat. Im Sinne vielfältiger Einsatzmöglichkeiten sind sie darüber hinaus noch als leistungsfähiges Zugerät für Straßenroller konzipiert. Das erhöht den Nutzwert. Zur Verbesserung Ihrer Kundenbetreuung erweckte die DBAG den früheren Straßenroller-Slogan „Das rollende Anschlussgleis“ zu neuem Leben. Die Bahn macht mit diesem Pilotprojekt deutlich, dass die Verkehrswende auch auf diesem Wege wirksam unterstützt werden kann. Der fortentwickelte, kurze Straßenroller ist ein zwölf-rädriger Anhänger mit durchgehender Fahrschiene und Doppelbereifung. Auf dieser wird der Eisenbahnwaggon aufgerollt und huckepack genommen. Der Hersteller Scheuerle stattet ihn mit computergestützter Technologie aus (Lenkachsen, Federung, Bremsen). Ansonsten greift man das bewährte Culemeyer-Prinzip auf – eine 90-jährige deutsche Erfindung mit Erfolgsgarantie.“ Genau diese Fahrzeuge wünschte ich mir im Maßstab 1:87.



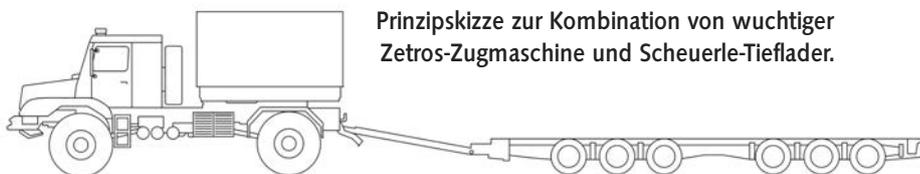
Eine moderne Variation des Wiking-Straßenrollers entsteht. Das Zusammenfügen von Teilen aus dem Herpa-Schwerlastprogramm macht es möglich.

Durch Kombination von Teilen zweier Herpa-Modelle entsteht mein völlig eigenständiges Phantasiemodell des MB Zetros als Schwerlast-Zugmaschine der DBAG.



Der Name Zetros steht für eine Lkw-Baureihe der Marke Mercedes-Benz der Daimler Truck AG. Sie wird seit 2008 nach einem dem Unimog ähnlichen Konzept angeboten (Stollenreifen, Höchstgeschwindigkeit 90 km/h). Der Zetros ist Profi für den schweren Geländeeinsatz und Spezialist für höchste Einsatzansprüche zum Beispiel im Katastrophenschutz, im militärischen Bereich oder im kommunalen

Winterdienst, aber auch in der Agrarversion oder als Offroad-Wohnmobil für Weltenbummler. Als wuchtiger, 240 kW starker Langhauber mit kantiger Linienführung, permanentem Allradantrieb und Einzelbereifung ist er mit innovativer Technologie versehen. Durch seine erstaunliche Geländetauglichkeit (hohe Wattiefe und Steigfähigkeit) ist der Zetros 4x4 für Extremwetterlagen geeignet. Er bewältigt



Prinzipskizze zur Kombination von wuchtiger Zetros-Zugmaschine und Scheuerle-Tiefflader.

ZEICHNUNG: JANA DIESELHORST



Wie ein Riese auf Rädern wirkt der MB-Zetros im Größenvergleich zu einem seiner Vorgänger, dem Mercedes-Benz LAK 2624 (Preisbausatz 1140). Schon dieser wirkte bei seinem Erscheinen als schweres Haubenfahrzeug enorm wuchtig.

schwierigste Einsätze in unzugänglichem Terrain. Im Gleisbereich kann er problemlos Schienen überfahren. Das Fahrzeug verfügt über enorme Zugkraft und Verlässlichkeit. Die Vorteile des Haubenkonzepts liegen in den ruhigen Gelände-Laufeigenschaften (durch die günstige Gewichtsverteilung), in der niedrigen Gesamthöhe des Fahrzeugs (Einhaltung des Lademaßes bei Bahntransporten), im reichlichen Platz in der Kabine und in der schnellen Zugänglichkeit des Motors. Möchten Sie eine virtuelle Probefahrt erleben? Dann suchen Sie im Internet bei Youtube nach „Zetros Offroad Extrem Test“ und sehen Sie sich einige Beispielvideos an.

## H0-Projekt mit Kombination mehrerer Fahrzeuge

Grundlage für meine H0-Umsetzung war der grüne Primex-Straßenroller von Wiking (24590). Nach dem Entfernen der Originalachsen und -räder wurden sie durch Zwillingräder des Goldhofer-Vierachs-Moduls von Herpa (053518) ersetzt. Die neuen Achsstummel klebte ich mit Sekundenkleber in die Achsbohrungen ein. Zugunsten des dekorativen Effekts verzichtete ich auf freilaufende Räder. Die Goldhofer-Schub-/Zugvorrichtung von



FOTOS (6): JOACHIM GABEL

Das „fahrbare Anschlussgleis“ wird vorn angekuppelt. Für den Rangierbetrieb wurde in der Stoßstange eine leicht zugängliche Zugöse eingebaut.



FOTO: RALF MAILE

So sieht ein Zetros-Lkw im Original aus, hier als Zivilversion (Facelift). Er ist kaum im Alltagsstraßenbetrieb anzutreffen, am ehesten noch bei Feuerwehr und Bundeswehr.

Herpa (beispielsweise aus dem Modell 310857) wurde an der Vorderseite mittig angeklebt. Das Innengestänge des Mittelteils wurde mattschwarz gestrichen, die Schienenoberfläche silberfarben. Rot-weiße Warntafeln an den Fahrzeugecken sowie der Aufkleber „Scheuerle“ (Kibri Haft-Etiketten 374) mittig auf der Flanke vervollständigten das Modell.

Die Zetros-Zugmaschine entstand aus dem Herpa-Modell „MB Zetros Baukipper“ (303415) in orangener Farbe. Es wurde mit Pritsche-Plane-Kombination „MB T2 kommunal“ (Herpa 094177) kombiniert. Der Zetros wurde um eine Hinterachse, das heißt um 52 mm gekürzt. Zweiachsig wirkt die Zugmaschine wendiger. Die hinteren Kotflügel wurden angepasst, vor dem linken befestigte ich einen kleinen Gerätekasten mit Jalousien (aus der Bastelkiste). Der Verfeinerung der Zugmaschine dien-

ten Kfz-Kennzeichen, DBAG-Embleme, rot-weiße Signalstreifen, ein gelber Warnlichtbalken (Herpa), eingeschlagene Räder sowie eine Fahrer- und Beifahrerfigur.

Als weitere Kombination entstand noch ein Anhänger mit Notstromaggregat: Die Abrollbehälter-Lafette lieferte Herpa (Scania-Abrollcontainer Hängerzug „Feuerwehr“ 310017), ebenso das Stromaggregat (076807). Die Geländeräder wurden einem landwirtschaftlichen Anhänger von Wiking (038839) entnommen. Jalousie und Aufstiegsleiter hob ich silberfarben hervor. Das DBAG-Emblem und rot-weiße Signalstreifen ergänzten auch in diesem Fall die Ausstattung.

Vielleicht bringt Sie mein Projekt in Schwung, selbst wieder etwas umzubauen und zu basteln? Bei einem Ausflug in eine neue Straßenroller-Welt wünsche ich Ihnen viel Freude. □ Joachim Gabel



Die brandneue Einheit aus Notstromaggregat und MB-Zetros ist einsatzfähig für das Notfallmanagement der Bahn. Das Rückwärts-Rangieren erfordert volle Aufmerksamkeit.



## Held der Nebenbahn - Die Baureihe 650

Für den Betrieb auf weniger frequentierten Strecken wurde bei der Deutschen Bahn ab 1999 als Ersatz für ältere Konstruktionen ein neuer Nahverkehrs-Triebwagen angeschafft. Die Wahl fiel auf den von der Firma ADtranz entwickelten RegioShuttle 1, der bei der DB AG als BR 650 bezeichnet wurde. Charakteristisch für den RS 1 sind vor allem die trapezförmigen Fensterbänder. Doch nicht nur die DB AG setzt die Baureihe ein, weite Verbreitung haben sie auch beim bayerischen Nahverkehrsunternehmen „Agilis“, welche die Züge in einem attraktiven Design betreibt.

Das ROCO-Modell gibt die markante Erscheinung der Baureihe 650 mit seinen Fenstern gekonnt im Maßstab 1:87 wieder. Besonderes Augenmerk wurde auf den Innenraum gelegt, welcher sich aufwendig gestaltet präsentiert. Erstmals erscheinen die Modelle mit vorbildgerecht schaltbaren Soundfunktionen und Innenbeleuchtung.

### Diesetriebwagen 650 016, DB AG



### Diesetriebwagen VT 650.731, Agilis



Q2/2022	
70180	DC
70181	DCC
78181	AC

Hier gehts zur BR 650:



Q2/2022	
70182	DC
70183	DCC
78183	AC

Hier gehts zur VT 650:



Die E 94, das deutsche Krokodil, ist Kult – eine Faszination, die selbst im Maßstab 1:87 bis heute anhält. Deshalb bringt nun auch Märklin eine komplett neu entwickelte H0-Miniatur.

# Kroko aus einem Guss

Noch immer präsent in der bahntechnischen Gedankenwelt vieler Freunde des Schienenverkehrs sind die schweren Güterzug-Elektroloks der Baureihe E94. Kein Wunder, schließlich sind die so genannten Krokodile mit ihrer für heutige Betrachter gänzlich ungewohnten Bauform einfach Kult und gehörten für Jahrzehnte zu den bekanntesten deutschen Lokomotiven.



Der Blick von schräg oben zeigt, dass bei der Konstruktion der Stromabnehmer Stabilität vor Filigranität im Lastenheft stand.

Die Popularität dieser Maschinen findet im Kleinen ihre Fortsetzung: Roco überarbeitete seine H0-Nachbildung vor einigen Jahren, Piko brachte vor Kurzem eine gänzlich neu entwickelte Miniatur auf den Markt. Nun rollt aus Göppingen die dritte Modell-E94 auf die Gleise mit 16,5 Millimetern Spurweite, die im Vergleich zu den Mitbewerbern ganz auf die Bedürfnisse der Mittelleiter-Fraktion zugeschnitten ist.

Dies fängt bei der modelltechnischen Konstruktion der Lok an, denn wie üblich handelt es sich bei der Märklin-Miniatur um eine Schöpfung aus Zinkdruckguss. Der scharfkantig und feinst gravierte, in allen Details korrekt wiedergegebene Lokkasten und die nicht minder gut gelungenen beiden Vorbauten bestehen vollständig aus Metall. Aus demselben Werkstoff wurden auch zahlreiche weitere Einzelteile der Modelllok hergestellt, wie beispielsweise sämtliche Griffstangen, die in etwas zu voluminös geratenen Haltern sitzen.

Anderes besteht dagegen aus schlagzähem Kunststoff, etwa der Lokrahmen, das Dach und die vollständig nachgebildeten Dachleitungen samt vorbildgerecht grüner und rotbrauner Isolatoren. Die bewegliche

Kabelverbindung für die UIC-Steckdose von der jeweils linken Führerstandsseite hinunter zu den Vorbauten wurde aus flexiblem Kunststoff gefertigt. Die wichtigsten Bauteile wurden freistehend nachgebildet, wie die Sand- und Luftbehälter und die Bremszylinder am Laufwerk der Lok.

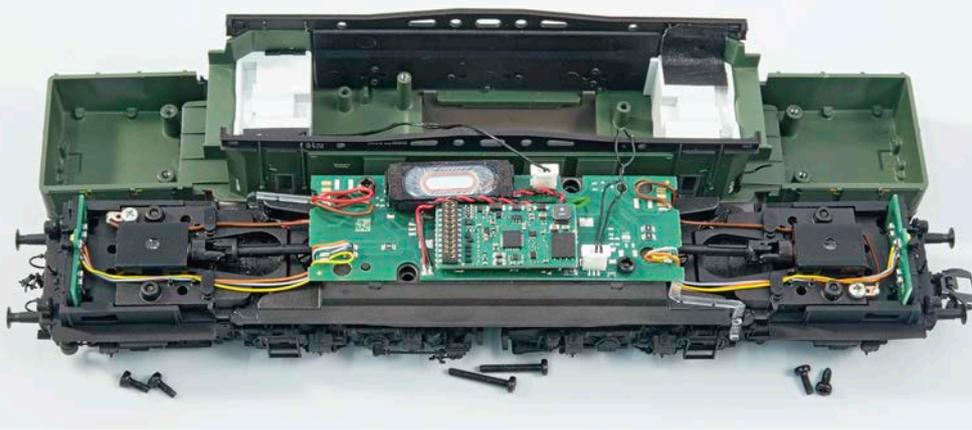
## Eine typische Vertreterin der letzten DB-Maschinen

Alle Fensterscheiben sitzen passgenau, die Führerstände besitzen eine einfarbig graue Inneneinrichtung. Die Beleuchtung erfolgt mittels warmweißer LED, die unteren Laternen sind freistehend ausgeführt, aber auch die obere Anbauleuchte ist aus-



Am Formenbau des Metall-Modells gibt es nichts auszusetzen, auch das Finish weiß zu gefallen. Der Abstand der Vorbauten zum Mittelteil fällt dank Kulissenführung eng aus.





FOTOS: ABP

## STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Märklin
- ▶ **Bestellnummer:** 39990
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf vier Radsätze, vier Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 540 Gramm
- ▶ **V<sub>min</sub>:** 2 km/h bei Fahrstufe 1
- ▶ **V<sub>max</sub>:** 123 km/h bei Fahrstufe 28
- ▶ **Digitalausstattung:** 29 Funktionen wie Lichtwechsel, Anfahrkontrollleuchte, zahlreiche Lokgeräusche u. v. m.
- ▶ **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- ▶ **Preis:** 479 Euro (UVP)

Gut ist bei geöffneter Lok – wie immer bei Märklin sind hierzu nur einige Schrauben zu lösen – die Mittelmotor-Anordnung samt Kardanwellen im Vorbau-Bereich zu erkennen.

reichend grazil ausgefallen. Überhaupt ist das gesamte Finish der Lok einwandfrei, die chromoxidgrüne Lackierung und die lupenrein aufgedruckten Anschriften könnten kaum besser sein. Märklin hat sich dazu entschieden, zunächst eine Bundesbahn-Lok der Epoche IV anzubieten. Zuletzt als 194 050 bezeichnet, war das Vorbild bis zu seiner Ausmusterung 1984 im Bw Nürnberg Rangierbahnhof beheimatet. Es handelt sich also um die Nachbildung einer Lok der originalen Bauserie aus Zeiten des Zweiten Weltkriegs mit 90km/h Höchstgeschwindigkeit.

Die Fahreigenschaften mit angemessener Minimal- und Maximalgeschwindigkeit bieten keinen Anlass zur Kritik. Ruhig und dank zurückhaltendem Schleifer-Geräusch leise bewegt sich das H0-Reptil über die Gleise. Die digital zuschaltbare Geräuschkulisse wirkt realistisch. Manch Modellbahner wird die auf den maximalen CV-Wert 255 eingestellte Lautstärke aber sicher verringern wollen, was mit den aktuellen Märklin-Zentralen leicht möglich ist. Insgesamt stehen 29 Licht- und Soundfunktionen zur Verfügung, bis hin zur Anfahrkontroll-Leuchte unterhalb der Einstiege.

Bei der neuen E94 von Märklin handelt es sich zweifelsfrei um ein Modell auf Höhe der Zeit. Die eher robuste Ausführung und zahlreiche Digitalfunktionen dürften bei der Zielgruppe für Begeisterung sorgen. Auch Gleichstrombahner gehen nicht leer aus: Eine bis auf das Digital- und Stromsystem vollkommen baugleiche Variante wird zum selben Preis unter der Art.-Nr. 25990 im Trix-Sortiment angeboten. □ *ba*



Bei Nürnberg-Fischbach um 1980: Regionale Größen der Eisenbahnfotografie haben sich eingefunden, um bei schönstem Wetter die bestens gepflegte 194 050 auf ihrem Weg nach Regensburg zu dokumentieren. Der kleine Korb, der auch dabei sein durfte, ist heute bekennender Märklin-Fan und hat das Krokodil längst geordert.



Die neue, fast vollständig aus Metall gefertigte LGB-Lok ist aus jeder Perspektive ein wahres Schmuckstück.

Den sächsischen Fairlie-Meterspur-Lokomotiven, einem außergewöhnlichen Vorbild, setzt LGB nun mit einem Modell aus der Highend-Serie ein ebenso außergewöhnliches Denkmal im Maßstab 1:22,5.

# Schwergewicht

Wer sich als Gartenbahner erst nach der Lektüre unseres Berichts auf den Seiten 46 bis 51 in die Gelenkloks der Reichenbacher Rollbockbahn verliebt hat, der hat immer noch die Chance, eines der neuen LGB-Modelle zu erwerben. Sie werden im Handel noch angeboten. Doch die meisten G-Fans wissen schon länger Bescheid. Manche zögern vielleicht noch wegen der doch erheblichen Investition, die nötig ist, um dieses Traum-Modell sein Eigen nennen zu können.

Schon beim Auspacken spürt man, dass es sich um etwas Besonderes handelt: Gut über neun Kilogramm sind vorsichtig aus der Verpackung zu wuchten, besteht die Fairlie doch fast komplett aus Metall. Offensichtliche Ausnahmen: die Lokführer- und Heizerfiguren, die echten Kohlestücke im Kohlenkasten und die Seile der Heberlein-Bremse.

Ansonsten atmet das Modell aufgrund seiner Größe und des Materials förmlich die Dampflok-Technik des Vorbildes. Man sollte sich viel Ruhe gönnen, um alle Details



Neun winzige Vorreiber sind zu bewegen, bevor sich die Türen am Umlauf und an der Rauchkammer öffnen lassen.



FOTOS: ABP

Die Klappen am Fahrwerk lassen sich hochklappen und geben dann den Blick auf das aus Metall gefertigte Gestänge frei.

Ganz nah dran muss das Auge des Betrachters sein, um alle Details im Führerstand entdecken zu können.

dieser einmaligen Nachbildung genießen zu können. Zunächst beeindruckt alle Feinheiten an den beiden Kesseln und die perfekt ausgeführte Lok-Beschilderung einschließlich der Fabrikschilder. Fast ungehindert ist der Blick in den komplett eingerichteten Führerstand: Zahlreiche größere und kleinere Handräder sind dort zu entdecken, Absperrhähne, verschlungene Leitungen und Manometer - am besten, man schaltet zuvor die Beleuchtung ein. Acht stabile Klappen behindern zunächst die Inspektion des Fahrwerks. Sie lassen sich aber problemlos hochklappen und bleiben dann arretiert. Erst auf den zweiten Blick fällt auf, dass die Türen des Umlaufs an den beiden Lokfronten mit jeweils zwei winzigen Vorreibern gesichert sind. Dreht man sie zu Seite und öffnet die Klappen, gelangt man an die ebenfalls zu öffnenden Rauchkammertüren. Unter den bewegli-

chen Klappen der Wasserkästen befinden sich auf einer Lokseite die Schalter für die beiden Rauchentwickler.

Sind diese aktiviert, entweicht der Seuthe-Dampf nicht nur gepulst und radsynchron den beiden Schornsteinen, sondern auch den Zylindern. Die Dampfzuleitungen dorthin, aus klarem Kunststoff gefertigt,

vernehmen, obwohl die großen Dampflok fast geräuschlos bis zum Stillstand ausrollen. Doch das trübt die Freude nur bei echten Dampflok-Spezialisten. □ *abp*

## Die schwere Fairlie macht ordentlich Eindruck

sind sehr unauffällig verlegt. Betätigt man die Pfeifen-Funktion, ist auch dort die Dampfentwicklung zu bestaunen. Die Fairlie läuft absolut ruhig und mit sehr moderater Geräuschentwicklung über die Gleise. Doch die meisten Gartenbahner werden auf die kraftvollen digitalen Fahrgeräusche nicht verzichten wollen. Beim Auslaufen sind leider auch Auspuffschläge zu

### STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** LGB
- ▶ **Bestellnummer:** 26254
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- ▶ **Antrieb:** Von je einem Motor pro Drehgestell auf jeweils zwei Radsätze
- ▶ **Gewicht:** Circa 9,25 Kilogramm
- ▶ **V<sub>min</sub>:** 1,6 km/h bei Fst. 1
- ▶ **V<sub>max</sub>:** 47 km/h bei Fst. 28
- ▶ **Ausstattung:** LED-Lichtwechsel, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenflackern, zwei Rauchgeneratoren
- ▶ **Zurüüsteile:** Absperrhähne
- ▶ **Preis:** 3690 Euro (UVP)

Die beiden kleinen Motoren liegen in den Drehgestellen, daher trübt fast keinerlei störende Modell-Technik das Bild.



Trotz einiger Konkurrenz-Modelle erschien die Baureihe 101 nun als N-Neukonstruktion bei Piko.

# Nonplusultra?



Es existieren schon N-Nachbildungen der Baureihe 101 – sogar von drei unterschiedlichen Herstellern: Roco machte bereits 1996, vor der Indienststellung der ersten Vorbildloks, den Anfang. Minitrix (zunächst mit von Roco produziertem Modell) und Fleischmann legten bald nach. Zuletzt erschien bei Minitrix eine Neukonstruktion mit Metall-Gehäuse, die ausschließlich als digitale Sound-Version zu haben war.

Dies hinderte die Verantwortlichen in Sonneberg nicht daran, nun eine weitere Neukonstruktion der auf den Vorbild-

**Perfekt getroffen: Die Lokfronten lassen kein Detail vermissen, superfiligran sind die Scheibenwischer und Trittstufen.**

Schienen trotz erster Ausmusterungen noch allgegenwärtigen Intercity-Lok der DBAG auf die N-Schienen zu stellen.

Mit dem neuen Modell beweist Piko, dass bezüglich Technik und Detaillierung einer 101 noch Luft nach oben bestand. Die Proportionen sind perfekt getroffen, das kleine Fahrzeug hinterlässt sofort einen stimmigen Eindruck. Doch erst bei genauer Betrachtung erkennt man, wie viel Detaillierung und Filigranität in der vermeintlich einfach umzusetzenden, modernen E-Lok möglich sind: Angesetzte Griffstangen aus dünnem Draht an den Führerraumaufstiegen (blank) und an den Lokfronten (rot lackiert), feinste, schwarz lackierte Ätzteile für die Scheibenwischer, durchbrochene Neusilber-Ätzteile für die Trittstufen über den Puffern und die zwei Lüftungsgitter auf dem Dach. Dort lassen sich, wenn man genau hinsieht, sogar die Nachbildungen der Kühltürme unter den Gittern erkennen. Auch ein Blick durch die Front- oder Seitenfenster in die komplett eingerichteten Führerräume lohnt sich. Auf dem Dach bestechen die Nachbildungen der DSA 350-Einholmstromabnehmer mit sehr fei-





FOTOS: ABP

Viel Fahrwerkstechnik bleibt beim Vorbild hinter den Schürzen verborgen, am Modell ist das nicht anders. Bemerkenswert sind die beweglich nachgebildeten Zug-/Druckstangen.

nen Schleifleisten, die sich mit einem Tipp auf das Gelenk einfach ausrasten lassen, ohne dass Zerstörungen zu befürchten sind. Im eingerasteten Zustand liegen die Stromabnehmer sehr flach auf.

## Super-filigrane Details an der modernen Lok

Das Fahrwerk lohnt ebenfalls eine ausführliche Inspektion, auch wenn vieles vorbildgerecht von den Schürzen verdeckt wird. Auffälligstes Merkmal dort sind die gelenkig gelagerten Nachbildungen der Zug- und Druckstangen zur Zugkraftübertragung. An den Drehgestellblenden wurde mit feinsten Details nicht gespart, selbst wenn sie im normalen Betrieb kaum sichtbar sind. Auch die Fahrmotornachbildungen

sind zu erkennen. Nur bei besonders scharfem Blick fällt auf, dass die je drei Trittschichten unterhalb der Führerraumtüren alle samt aus feinst geriffeltem Metall bestehen. Man kann tatsächlich von einer perfekt detaillierten 101 sprechen. Die N-Nachbildung der eher langweiligen Vorbildlok ist zum kleinen Kunstwerk geraten.

Die Fahreigenschaften der Testlok sorgen in mehrerlei Hinsicht für Überraschungen. Zunächst beeindruckt die Kriechgeschwindigkeit, mit der die 101 ihre Fahrt beginnt. Die elektronische Steuerung des Motors sorgt auch im Modell für eine leise, geschwindigkeitsabhängige und modern klingende Geräuschkulisse. Der N-Bahner wird beim Soundmodell aber doch lieber die digital erzeugten, sehr realistisch wirkenden Vorbildklänge überlagern. Der Pufferkondensator und das relativ hohe Modellgewicht sorgen für unterbrechungsfreien Genuss. Die vielen weiteren Soundfunktionen bieten nette Möglichkeiten. Für eine Überraschung sorgt auch die Endgeschwindigkeit, die erheblich unter der des Vorbildes liegt, die NEM 661 würden sogar fast den doppelten Wert erlauben. Durch Änderung der CV5 brachte es die Piko-101 auf über 200 km/h. □ abp

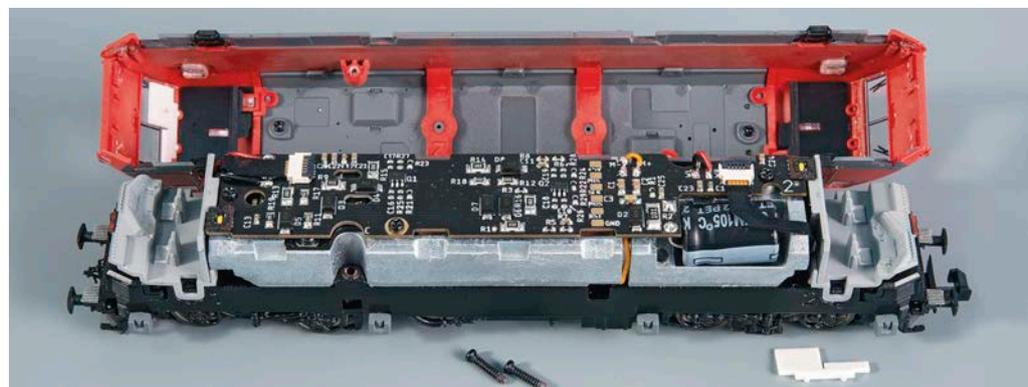
## STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Piko
- ▶ Bestellnummer: 40561
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- ▶ Antrieb: Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze, zwei Haftreifen
- ▶ Gewicht: 100 Gramm
- ▶ V<sub>min</sub>: 1 km/h bei Fst. 1
- ▶ V<sub>max</sub>: 158 km/h bei Fst. 28
- ▶ Ausstattung: 27 Licht- und Soundfunktionen, Führerraumbeleuchtung, Fernlicht, Lokführergruß, Pufferkondensator
- ▶ Zurüüsteile: Pufferträgerdetails
- ▶ Preis: 280 Euro (UVP Soundmodell)

Die Intercity-Lok der 2000er-Jahre: Seit zwei Jahrzehnten prägen die 101 den lokbespannten Fernverkehr der DBAG. Piko bringt eine N-Nachbildung auf aktuellstem Stand der Technik.



Die Dauchausrüstung ist vorbildgerecht eher übersichtlich, doch feinste Neusilber-Lüftungsgitter und die sehr filigranen Stromabnehmer stehen für ein Spitzenmodell.



Die Platine ist über zwei Steckverbinder mit dem Chassis verbunden, darunter liegen Schnittstelle und Lautsprecher. Rechts ist der Pufferkondensator zu sehen, darunter die zweite Sonnenrollo-Nachbildung als Zurüüsteil zum Einstecken hinter den Frontfenstern.



Die markanten E-Loks erfreuen sich ungebrochener Beliebtheit – warum sollte man sie nicht vor einen H0-Sonderzug spannen?

Roco spendierte seinen jüngst neu entwickelten SNCF-„Knicknasen“ ein neues Gehäuse, um authentische H0-Modelle der NS-Reihe 1600 anbieten zu können.

## Flachland-Französin

Zu Ende der 70er-Jahre benötigte die Niederländische Staatsbahn NS dringend neue leistungsfähige E-Loks für ihr 1500-Volt-Gleichstromnetz. Nach mehreren Versuchsfahrten entschied man sich für die Bestellung von aus der französischen Baureihe BB 7200 abgeleiteten Maschinen. Von 1981 bis 83 lieferten

Alstom-Atlantique und MTE Creusot-Loire insgesamt 58 Exemplare der theoretisch 180 km/h schnellen und mit 4540 kW über lange Zeit leistungsfähigsten Maschinen der NS. Später kamen noch 32 Loks in einer verbesserten Version als Reihe 1700 hinzu.

Im durch Neukonstruktionen nach internationalen Vor-

bildern geprägten Roco-Neuheitenjahrgang 2022 erschien nun zunächst die Ursprungsversion der beliebten Baureihe. Das Modell stellt keine Farbvariante der SNCF-Maschinen dar, sondern zeigt alle Abweichungen, die vor allem die Frontpartie und den Dachbereich betreffen. Sofort ins Auge fallen die anders eingefassten Lampen und das dritte Spitzenlicht, der typische Signalhornkasten, aber auch die durchgehenden Trittbretter – gefertigt aus fein geätztem Metall. Auf dem Dach sind es nicht nur die exakt der NS-Bauart entsprechenden, filigranen Stromabnehmer, sondern viele weitere Details der elektrischen Ausrüstung, welche die niederländische Variante charakterisieren. Sogar die Ösen der abnehmbaren Dachpartien sind abweichend ausgeformt. Wie schon die zuletzt ausgelieferten SNCF-Modelle überzeugt die reingelbe Maschine in allen

Details. Hervorzuheben sind insbesondere die perfekt gestalteten Drehgestelle. Zahlreiche Bauteile sind angesetzt, nicht nur die Griffstangen, sondern beispielsweise auch die Scheibenwischer samt Nachbildung der Antriebe. Das getestete Digitalmodell überzeugt durch sehr realistisch anmutenden Sound. So noch nicht gehört wurde die abwechslungsreiche Abfolge beim Fahrtrichtungswechsel (F4), einschließlich der Schritte des Lokführers durch den Maschinenraum. Auch die Geräusche einer Brückenfahrt (F15) werden vor allem die Niederländischen Modellbahner erfreuen. 27 Digitalfunktionen stehen insgesamt zur Verfügung. Die Maximalgeschwindigkeit liegt bei umgerechnet 193 km/h, die Schleichfahrt ist mit 1 km/h möglich.  *abp*



Nasenvergleich: In zahlreichen Details unterscheiden sich die französische und niederländische Versionen der „Nez cassée“-Loks.

### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Vorbildrichtige Umsetzung der niederländischen Variante; Detaillierung, Farbgebung und Bedruckung; Fahreigenschaften

**KONTRA:** –

**BESTELLNUMMER:** 70161

**PREIS:** 329,90 Euro (UVP)

**URTEILE:**



Für den Autor ist die Sybic mit der Mittelmeer-Strecke in Richtung Spanien verbunden. Nur die DB-Fahrleitung stört etwas den Genuss.

Trotz ihres fast futuristischen Aussehens ist die französische „Sybic“ bereits ein Lokomotiv-Klassiker. Nun ist ein Fleischmann-N-Modell davon erhältlich.

## Synchrone bicourant

Als direkte Nachfolgerin der Mehrsystemvariante („bicourant“) der links zu sehenden „Knicknasen“ (BB 22200) gilt die „Sybic“, die SNCF-Baureihe BB 26000. Von der Vorgängerin konnten der Fahrzeugrahmen und die Drehgestelle übernommen werden. Die elektrische Ausrüstung wurde jedoch mit umrichter-gesteuerten Drehstrommotoren vollständig überarbeitet. Dabei wurden im Gegen-

satz beispielsweise zur DB-120 Synchronmotoren verwendet. Der Kunstname „Sybic“ lässt sich so leicht erklären. 234 Einheiten der 200 km/h schnellen Maschinen wurden zwischen 1988 und 1998 gebaut. Heute sinkt deren Stern bereits wieder, viele Loks sind schon verschrottet.

Wie die SNCF konnte man auch bei Fleischmann auf die jüngst neukonstruierten N-„Knicknasen“ zurückgreifen,

um nun die „Sybic“ im Maßstab 1:160 umzusetzen. Neben einem Modell im „Multiservices“-Lack liegt jetzt auch die markante Ursprungsversion im orange-grauen Livree vor. Die Miniatur ist rundum perfekt umgesetzt, was Proportionen und Detaillierung angeht. Bemerkenswert sind die feinen Scheibenwischernachbildungen (angespritzt), die unterschiedlichen Stromabnehmer (für DC und AC) und die durch-

### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Perfekte Modellumsetzung; Fahreigenschaften; Digitalfunktionen

**KONTRA:** -

**BESTELLNUMMER:** 732310

**PREIS:** 295,90 Euro (UVP)

**URTEILE:**

brochene Lüfterabdeckung auf dem Dach. Die Frontleuchten sind ohne vorgesetzte Gläser dargestellt, das entspricht dem SNCF-Umbauzustand. Die Fahreigenschaften sind sehr gut, 24 digitale Licht- und Soundfunktionen werten das getestete Modell auf, da sie allesamt sehr realistisch ausgefallen sind.  abp



Die fein detaillierten Drehgestelle konnten auch im Modell von der BB 22200 übernommen werden.



Das einmalige Sybic-Design ist tadellos wiedergegeben. Das Dach zieren zwei unterschiedlich ausgeführte, filigrane Einholmstromabnehmer.



Insbesondere der Steuerwagen in Weiß-Blau macht eine gute Figur an der Spitze der modernen Doppelstock-Garnitur.

Dank Roco kommen die einst von Hobbytrade angebotenen Doppelstockwagen der DB AG nun in einer aktuellen H0-Ausführung für Bayern auf den Markt.

# Doppelstock-Kooperation

Was, wenn man seinen Kunden gerne einen modernen Regionalzug im beliebten Maßstab 1:87 anbieten möchte, aber keine eigenen Formen im Fundus hat? Für Roco lag die Lösung dieses Problems in einer Kooperation mit der Firma HMB Huppertz Modellbau & Modellbahn, die unter ihrem Markennamen „Hobbytrade“

deutlich bekannter sein dürfte. Von dort stammt die noch immer zeitgemäße Konstruktion der Waggons, die nun in einem neuen Dreier-Set angeboten werden. Dieses besteht aus zwei verkehrsroten Doppelstockwagen der Gattungen DBpza 751 und DABpza 756 (Abteil erster Klasse im Oberstock). Ergänzt werden die Doppelstock-Wendezüge

meistens von einem Steuerwagen der Bauart DBpbzfa 765.5 mit tief liegendem Einstiegsbereich, damit die modernen Regionalzüge an allen Bahnsteigkanten die Kriterien der Barrierefreiheit weitgehend erfüllen können.

Diese drei Fahrzeuge und ein zusätzlich erhältlicher Ergänzungswagen bilden einen authentischen Zug der DBAG-Tochtergesellschaft „Südostbayernbahn“ und sind beim Vorbild hauptsächlich zwischen München und Mühldorf anzutreffen. Deshalb wird der letztgenannte Ort auch auf den Zugzielanzeigen wiedergegeben, zusammen mit der Kennzeichnung als Regionalbahn RB 40. Die H0-Doppelstöcker sind nach wie vor ansehnlich, einzig die Gravur der Wagenkästen könnte an manchen Stellen etwas ausgeprägter aus-

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung; hervorragender Digitaldruck; Innenbeleuchtung

**KONTRA:** Preis

**BESTELLNUMMER:** 74155

**PREISE:** 344,90 Euro (UVP)

**URTEILE:**

fallen. Der Steuerwagen zeigt Form-änderungen entsprechend des aktuellen Zustandes. Die vorbildgerechte Dekoration ist perfekt gelungen, selbst kleinste Details wurden mehrfarbig gedruckt. Nach anfänglicher Kritik beherrscht man bei Roco inzwischen den Digitaldruck mit hoher Präzision, was sich am aufwendig gestalteten Steuerwagen im „Bahnland Bayern“-Design zeigt. Alle Wagen des Zuges besitzen eine LED-Innenbeleuchtung. Der Steuerwagen verfügt über einen Lichtwechsel weiß/rot und eine PluX22-Schnittstelle. Es handelt es sich um rundherum gelungene, wenn auch nicht ganz preiswerte H0-Modelle.  ba



Der bei Roco in der Vergangenheit manchmal kritisierte Digitaldruck zeigt sich am DBpbzfa-Steuerwagen von seiner besten Seite.

› **KOMPAKT**

**Piko: DB-194 mit Sound für H0**

Das im MEB 6/2022 getestete Piko-Krokodil hat aufgrund der überzeugenden Gestaltung bereits viel Spaß gemacht. Doch meine Empfehlung ist zweifellos das nun vorliegende digitale Soundmodell. Alle digitalen Effekte sind sehr überzeugend umgesetzt, das Anfahren ein akustischer Genuss. Zudem wirken die Geräusche gar nicht aufdringlich. Ein Schmankerl sind die Blitze, die synchron zum Schaltwerks-Geräusch im Maschinenraum zu erkennen sind.  abp



**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** Perfekte äußere Umsetzung; sehr überzeugende digitale Licht- und Soundeffekte

**KONTRA:** Puffer etwas zu klein

**BESTELLNUMMER:** 51472

**PREIS:** 420 Euro (UVP)

**URTEILE:**



Ein klassischer Bundesbahn-Schnellzug von Fleischmann in N – endlich in maßstäblicher Ausführung.

Die ersten vier DB-Modelle einer neuen Generation von Fleischmann-Schnellzugwagen für die Spur N sind auf dem Markt.

## Der neue D-Zug

Lang mussten die N-Bahner warten, doch nun wurden die ersten der im Jahr 2020 angekündigten Neukonstruktionen der UIC-X-Wagen ausgeliefert. Fleischmann erfüllte damit den schon über Jahrzehnte geäußerten Wunsch

nach maßstäblich richtigen Umsetzungen dieser wichtigen Wagenfamilie. Die bisherigen Modelle lagen deutlich zu hoch, auch wenn die Puffer anlässlich einer Überarbeitung tiefer (unterhalb der Rahmenflucht) gesetzt wurden. Auch

die klobigen Drehgestelle und die falsche Dachform sind nun Vergangenheit. In der Serie der vier neuen Modelle ist auch der Halbspeisewagen BRymb 446 enthalten, ein ehemaliges Roco-N-Modell, an dem nichts geändert werden musste. Die Sitzwagen-Neukonstruktionen harmonisieren nun prächtig mit dem immer noch überzeugenden Roco-Wagen, der bezüglich der Proportionen als Vorbild dienen konnte.

An vielen Details ist zu erkennen, dass man sich bei Fleischmann tatsächlich Mühe gegeben hat, möglichst perfekte Waggons umzusetzen. Die Liste der schönen Details reicht von



Auch wenn die Pufferhöhe dank eines Tricks passt – das alte Modell links liegt einen Millimeter höher als die Neukonstruktion.



Ein lang ersehnter Wunsch der N-Bahner ging mit den nun maßstäblichen Modellen in Erfüllung.



Die Wagenenden überzeugen durch gelungene Details.

den Fensterrahmen über die Drehfalttüren, Trittstufen und filigranen Drehgestelle bis zu den Wagenböden. Auch Farbgebung und Bedruckung sind sehr gut ausgefallen. Die Inneneinrichtung ist mehrfarbig gestaltet, die Abteiwände sind bedruckt, Lauf- und Kuppeleigenschaften tadellos.  abp

### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Maßstäblichkeit; Detaillierung, Finish; Lauf- und Kuppeleigenschaften

**KONTRA:** Falsches Dach des zweiten Büm wird vom Hersteller korrigiert

**BESTELNRN.:** 863920 - 863923

**PREISE:** je 46,90 Euro (UVP)

**URTEILE:**

### › KOMPAKT

#### Brekina: Reisebus Fleischer S5 für H0

Da der Bedarf an Reisebussen in der DDR nicht allein durch Importe gedeckt werden konnte, durfte die Firma Fritz Fleischer KG in Gera eigene Fahrzeuge bauen, die zur Umgehung von RGW-Restriktionen als „Rekonstruktionen“ getarnt waren. Der am weitesten verbreitete Typ war der Fleischer S5, der von Brekina nun als H0-Modell mit rot-blauer „Leuchtenberg“-Beschriftung herausgebracht wurde. Das Vorbild entstand im Jahr 1973.  ba



### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung

**KONTRA:** Seitlich nur hinterlegte Scheiben; verklebtes Chassis

**BESTELLNUMMER:** 59934

**PREIS:** 32,95 Euro (UVP)

**URTEILE:**

Die Baugröße Z wird 50 Jahre alt! 1972, im Olympia-Jahr, erblickte die damals „kleinste elektrische Serienseisenbahn“ das Licht der Welt – und schrieb eine Erfolgsgeschichte, die bis heute anhält.



# Auf kleinster Spur

Für mich persönlich stand die Märklin Mini-Club, die Spur Z, lange Zeit für eine unerfüllte Modellbahn-Sehnsucht. Gleich zu Beginn, nach dem Erscheinen der ersten Modelle, war ein guter Freund und Kollege meines Vaters eingestiegen und vergrößerte seine Z-Anlage stetig und konsequent. Sie muss ziemlich groß gewesen sein – doch ich habe sie nie zu Gesicht bekommen. Einzig einige

Mini-Club-Kataloge fielen für mich ab, was das Verlangen nach der unerreichbaren Bahn eher steigerte. Vielleicht war die Empfindlichkeit der Modelle der Grund, dass ich keinen Zutritt erhielt, vielleicht war ich zu jung und frech? Meine eigene Modellbahn bekam ich einige Jahre später – auf meinen Wunsch dann in Spur N.

Während meines Besuchs in Göppingen anlässlich des Z-Jubiläums war mein



FOTO: MÄRKLIN

Die Winzigkeit der Modelle war zu Beginn das Markt- und Werbe-Argument, das in vielen Abwandlungen thematisiert wurde.

Status als N-Bahner mehrfach Thema und freundliche Abwerbungsversuche in Richtung des Maßstabs 1:220 wurden nicht nur einmal unternommen. Natürlich bleibe ich privat bei meinem Maßstab 1:160, doch der Faszination der Spur Z kann ich mich nicht entziehen. Zu frappierend sind inzwischen die Möglichkeiten der Detaillierung und der Bedruckung dieser winzigen Modelle. Bestechend sind die Perspektiven, wirklich glaubwürdige und großzügige Landschaften rund um die kleine Bahn entstehen zu lassen. Zahlreiche gelungene Z-Anlagen konnte ich in den letz-



Die Anfänge im Jahr 1972: Neben den Fahrzeugmodellen und dem Gleis wurde auch gleich Zubehör aufgelegt, um eine komplette Modellbahn anbieten zu können.

Alle Epochen, alle Traktionsarten:  
Das Angebot ist auch im Maßstab 1:220  
erfreulich vielfältig und reichhaltig.



ten Jahren kennenlernen und habe sie teilweise auch für den MEB portraitiert.

Durch das Göppinger Werk begleitet mich Jürgen Faulhaber, seit vielen Jahren Produktmanager für die Spuren 1 und Z bei Märklin, dessen berufliche Laufbahn einst als Lehrling in Göppingen begann.

Seit einigen Jahren ist ein erkennbar frischer Wind in die Welt der Spur Z eingezogen. „Kann es sein, dass dies mit dem Beginn seiner Tätigkeit als Produktmanager zusammenhängt?“, frage ich im Verlauf des Gesprächs während der Werksbesichtigung. Faulhaber: „Ich denke schon, dass ich einen nicht unerheblichen Anteil daran habe, dass sich die Spur Z in den letzten zehn bis zwölf Jahren weiterentwickelt hat. Natürlich haben ebenso die Kunden die Innovation gefordert, auch von dort kamen Ideen. Zusammen haben wir die Spur Z weiterentwickelt zu dem, was sie heute ist. Sie wird nicht mehr belächelt, es ist eine komplette, eine echte, ernstzunehmende Modellbahn.“ Als N-Bahner kenne ich das mit dem Belächeln. „Aber in der Spur Z war das noch extremer“, meint Jürgen Faulhaber. „Es kam auch von der Historie her. Die Z-Bahn im Fernseher, in der Bratpfanne, auf der Hutkrempe, das war das, was man in der Öffentlichkeit zur Spur Z wahrnom-



Von der württembergischen C bis zum Europrinter – die Liste der gelungenen Z-Lokomotiven auch aus den 90er-Jahren ist viel zu lang, um hier aufgezählt werden zu können.

men hat, und die zahllosen Kofferanlagen. Wobei die Möglichkeiten der Miniaturisierung viele Jahre natürlich auch als zentrales Werbe-Argument dienten.“

„Gibt es ein Modell, an dem dieser Schub, der Beginn einer ganzen Reihe von Innovationen festzumachen ist?“, will ich wissen. „Das ist ganz klar die 88010“, weiß Faulhaber. Im Werk zählen zunächst die Artikelnummern, die Baureihe ist nur die Hintergrundinfo. „Bei der 01 führten wir erstmals die detaillierte Steuerung ein, und die Nachbildung der Bremsenrichtungen. Die Dampflok brauchten einfach eine andere, feinere Detaillierung. Das konnte man mit den heutigen Techniken machen, wengleich die letzten Details gegenüber einer H0-Lok immer noch reduziert sind. Es wurde aber auch eine neue Bedruckungsqualität erreicht, solche Dinge konnte man früher eben nicht drucken.“

„Hatte denn die 01 damals auch schon den Glockenankermotor“, lautet meine nächste Frage. „Nein, wir verwendeten noch eine Übergangslösung als Motor, die nach dem Jahrzehnte lang eingesetzten

Dreipoler und dann dem Fünfpoler eingeführt wurde, und leider nicht ganz überzeugte. Seit sechs oder sieben Jahren haben wir nun den Glockenankermotor, der ist über jeden Zweifel erhaben. Die Entwicklung dazu zog sich über mehrere Jahre und war teilweise auch von außen erzwungen, seitens des Motor-Marktes. Unsere

### Der Glockenankermotor als ideale Lösung

jetzige Lösung stammt zwar aus der Automobilindustrie, aber es ist kein Motor von der Stange, er wurde für uns adaptiert. Für die Industrie ist er nur zeitweise in Betrieb, aber wir hatten hohe Ansprüche an die Dauerhaltbarkeit. Der Lieferant musste sein Produkt also anpassen. Wir verwenden für Z jetzt zwei Grundtypen mit unterschiedlichem Durchmesser und leicht variierender Leistung.“

Ein weiterer Innovationsschritt war die Einführung des sogenannten metallgefüllten Kunststoffes. Wie kam es dazu? Jürgen Faulhaber erinnert sich: „Na ja, das war

Er sollte auf der Spielwarenmesse 2022 verteilt werden, doch sie viel aus: der Mini-Club-Jahres-Werbewagen mit V320.





Bei den Z-Dampflok setzte ab 2015 die Trendwende ein: Seitdem brillieren die kleinen Kunstwerke mit komplett nachgebildeter Steuerung. Den Anfang machte die 01, unter den vielen weiteren überarbeiteten Konstruktionen war auch diese 03.10 des Jahres 2019.

auch letztendlich ich. Vor Jahren war ich noch in der Arbeitsvorbereitung tätig und zuständig für den Druckguss. Dort arbeitete ein Kollege, der experimentierte mit kupfergefülltem Kunststoff. Ich besitze heute noch ein Muster von damals, aber dabei blieb es zunächst. Doch die Kunden woll-

ten mehr Zugkraft, das war nicht zu leugnen. Ich habe mich aber immer gegen Haftreifen gewehrt, aus zwei Gründen: Eine Möglichkeit wären Einlegeformen, mit denen man den Haftreifen einspritzt. Doch das bringt in der Fertigung große Probleme und erhöht die Kosten. Bei aufgezogenen

Haftreifen, der zweiten Möglichkeit, sind Qualitätsprobleme und schlechtere Laufeigenschaften zu erwarten. Kleinste Ungenauigkeiten führen in Z schon dazu, dass die Modelle nicht mehr rund laufen oder taumeln", erklärt Faulhaber.

„Irgendwann habe ich mich dann an das Thema metallgefüllter Kunststoff erinnert und mit dem damaligen Kollegen nochmal gesprochen. Wir sind dann nach vielen Versuchen mit unterschiedlichen Gewichten umgeschwenkt und bei 70 Prozent Wolfram als Zusatz gelandet. Der Entwicklungsprozess nahm über vier Jahre in Anspruch, mit vielen Hochs und Tiefs. Wir haben viel Zeit und Geld investiert. Die Spritzgussmaschinen stehen ja während der Versuche für die normale Produktion nicht zur Verfügung“, so Faulhaber.

„Soll der metallgefüllte Kunststoff denn die Regel werden?“, ergibt sich zwangsläufig als nächste Frage. „Nein, das würde ich nicht sagen“, antwortet der Produktmanager. „Es hängt vom Typ der Spritzgussform ab. In manchen Fällen wären neue Formen notwendig. Doch auch, wenn die vorhandenen Stahlformen genutzt werden können, ist das neue Material deutlich abrasiver als normaler Kunststoff. Auch eine Stahlform leidet daher, trotz eher kleiner Stückzahlen. Wir werden also wohl dosieren, bei welchen Produkten wir das Verfahren anwenden. Bis jetzt waren es die 103, die 151, die Nohab und ein paar andere. Die neue V 188 bekommt aber ein Metallgehäuse.“

Das Thema Gewicht spielt auch bei einer anderen Diskussion eine wichtige Rolle – der Digitalisierung: „Der Decoder oder gar ein Lautsprecher würden Platz und da-



Ein Winzling, der tatsächlich fährt: der VW-Bulli als KlV20, eine Neuheit des Jahres 2021, im Bw-Diorama des MEB. Der Autor wurde mit dessen Bau auch kurzzeitig zum „Zettie“.



Ein Höhepunkt hinsichtlich der Detaillierung ist zweifellos der Kittel-Dampftriebwagen, eine 2018er-Neuheit. Es ist wirklich erstaunlich, was mittlerweile in Z möglich ist.

mit Gewicht kosten. Das raubt mir vielleicht zwei oder drei Gramm Gewicht. Wenn die ganze Lok aber nur 15 Gramm wiegt, mache ich das nicht. Bei Z ist eben alles diffiziler, bei manchen Loks würde es schwierig. Ein Komplett-Umstieg auf digital wäre in Z einfach nicht machbar. Ich würde den Kunden auch vor den Kopf stoßen, er müsste dann etwas kaufen, das er vielfach gar nicht nutzen könnte."

Uns bleibt noch das Thema einer echten, kulissengeführten Kurzkupplung. Jürgen Faulhaber: „Der Schrei des Marktes ist noch nicht so laut, dass man es unbedingt tun müsste. Problematisch ist das geringe Wagengewicht, denn die Kulisse müsste sehr leichtgängig sein, damit die mechanischen Kräfte nicht zu Entgleisungen führen. Ich sehe eher die Notwendigkeit, noch

### Spannende Projekte warten auf Verwirklichung

weitere Wagentypen zu entwickeln. Insbesondere bei Reisezugwagen sind wir etwas schlecht aufgestellt. Ich könnte mir zum Beispiel Altbau-Reisezugwagen vorstellen, 28er oder Hechte“, verrät mir Faulhaber zu seinen Plänen. „Auch bei den Triebwagen fehlt noch vieles. Das oft gehörte Argument, Triebwagen würden nicht laufen, stimmt so nicht, der Kittel war durchaus ein Erfolg. Auch bei den ganz kleinen Fahrzeugen sehen wir Potential und haben mit dem KlV 20 ja bewiesen, dass wir das können. Eine Köf II, das Schweineschnäuzchen, das Glaskastl, das wäre alles nett. Wir werden uns Gedanken machen, was wir gegebenenfalls umsetzen.“

„Wünschen Sie sich das alles auch für die eigene Anlage, sind Sie selbst Z-Bahner, etwa schon seit 72?“ Das sind meine letzten Fragen. „Nein, nicht ganz“, sagt Jürgen Faulhaber. „Eher seit 76/77, damals habe ich von einem früheren Märklin-Mitarbeiter drei Loks, ein paar Wagen und einen Trafo geschenkt bekommen. Da ging's los, seitdem bin ich in Z verwurzelt. Vor 30 Jahren plante ich eine neue Anlage, den Plan habe ich noch, auch das Gleismaterial. Doch mittlerweile bin ich reiner Sammler, also Schubladen- und Vitrinenbahner. Produktmanager war ich ja zunächst für Häusle, Bäumle, Schäfle, also für Zubehör. Dann kam die LGB dazu, und schließlich die Spur Z. Letztendlich habe ich davon aber nur Z behalten, das war mein Herzenswunsch.“ □ abp



Die Bronze-Feinguss-Edition, begonnen im Jahr 2019 und verbunden mit feinsten Handarbeit, wurde zum Erfolg und zeigt das hohe Können der Göppinger Modellschmiede.



Das Märklin-Wappentier im Maßstab 1:220 wirkt wahrlich winzig und filigran, postiert man es auf dem Umlauf der Göppinger 1:32-Nachbildung der SBB-Ce6/8II.



50 Jahre Z – das ist wahrlich ein schöner Grund zum Feiern – erst recht, wenn dazu noch ein kleines Platin-Reptil als Geschenk überreicht wird.

2022

FOTOS: (10): ABP

Seit 2010 ist Altenbeken Austragungsort für internationale Spur-Z-Treffen. Zum Jubiläum „50 Jahre Spur Z“ konnten sich die „Zetties“ wieder zusammenfinden.

# Z-Weekend Altenbeken



Das Viadukt dient als Reminiszenz an den Veranstaltungsort, das Handmuster des SNCF-TGV von Azar Models macht Lust auf das, was 2023 kommen soll.

Nach langer Zeit des Entbehrens sehnte sich die Spur-Z-Gemeinde nach einem Wiedersehen zum Staunen und zum fachlichen Austausch. Die kleine Eisenbahnerstadt Altenbeken ist seit 2010 alle zwei Jahre Austragungsort für internationale Spur-Z-Wochenenden. Die Aussteller und Besucher nehmen dazu mitunter lange Anreisen in Kauf. Die weitesten Wege haben Teilnehmer aus den USA und Israel, aber auch aus Japan hatte sich Besuch angesagt.

Dass die Delegation aus Osaka am 14./15. Mai 2022 nun doch fehlte, war einzig den bis zuletzt bestehenden Unwägbarkeiten in der Pandemie zuzuschreiben.

Sie wird ihre Teilnahme aber bei nächster Gelegenheit nachholen. Wer dabei sein konnte, freute sich über ein fröhliches Wiedersehen – unangenehme Überraschungen blieben dank konsequenten Gesundheitsschutzes aus – und zahlreiche neue Exponate im Maßstab 1:220.

## Internationale Beteiligung zum Jubiläums-Treffen

Dieser Auflage des Treffens kam besondere Bedeutung zu, schließlich feiert die Baugröße Z ihr 50-jähriges Bestehen. Der Marktführer und Z-Erfinder Märklin stockte zu diesem Anlass sein Standpersonal deut-

lich auf und vergrößerte die Ausstellungsfläche erheblich. Zum besonderen Anlass lud man die Ausstellenden gar zum abendlichen Sektempfang mit gemeinschaftlichem Abendessen ein.

So war eine äußerst gelungene Veranstaltung auf jeden Fall gesichert, wenn auch das zu Ausflügen einladende Hochsommerwetter am Sonntag zu geringeren Besucherzahlen führte. Ein kleiner Höhepunkt der Veranstaltung war auch die Teilnahme von Oleksiy Mark aus der Ukraine, den die Besucher als Kleinserienhersteller „Zmodell“ kennen. Eine symbolische Scheckübergabe an ihn verdeutlichte, welch Kraftakt die kleine Z-Gemeinschaft

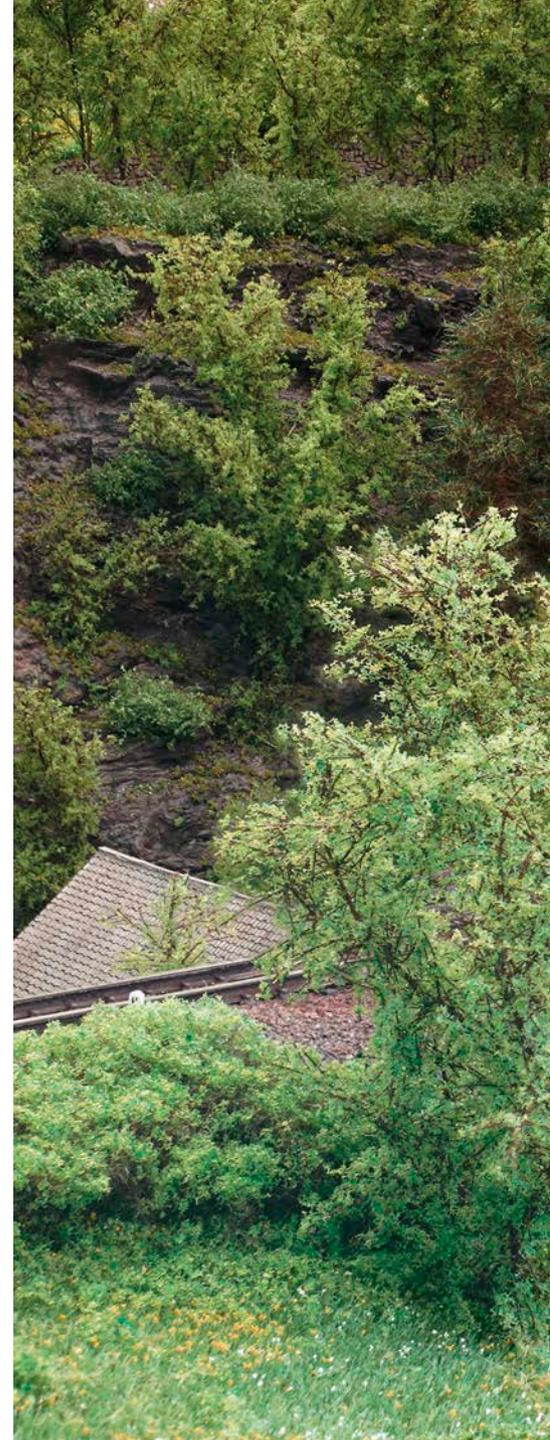


FOTO: HENDRIK SPÄNG/TRAININI

Höchst professionellen Anlagenbau mit perfekter Landschaftsgestaltung zeigte die Anlage „Obermurrhärle“ aus dem Spur-Z-Atelier dank des grünen Daumens von Karl Sinn.



in großer Solidarität im März vollbrachte: Fast 7900 Euro (noch ohne Sachspenden und Unterkunftsleistungen gerechnet) sind zusammengekommen, um Flucht und Existenzneugründung in Deutschland zu ermöglichen. Das Treffen war die beste Gelegenheit, allen Beteiligten Dankeschön zu sagen und den Erfolg sichtbar zu machen.

An solcher Stelle wird besonders deutlich, wie international und gut vernetzt der Freundeskreis um den Maßstab 1:220 ist:

Das äußerst realistisch wirkende Funktionsdiorama „Southern River Crossing“ stammt ebenfalls von Karl Sinn und dient dem Hersteller AZL zur Präsentation seiner Modelle.





Die „Eisenbahnfreunde Lippe e.V.“ erinnerten mit einer ansprechenden Kofferanlage an den leider verstorbenen Tüftler Jörg Vathauer.



Ein technisches Meisterwerk war die funktionsfähige Schwebebahn von Raffaele Picollo. Das feindetaillierte Modell entstand in Genua, nicht Wuppertal.

Man kennt sich, man sieht sich regelmäßig, man tauscht sich aus und lernt voneinander. Schon fast zum Inventar gehört beispielsweise Raffaele Picollo aus Genua, der in Italien die Fahne der kleinen Spur weit oben hält. Er brachte ein Diorama mit selbst konstruierten und beleuchteten Autos mit, unter denen sich auch ein Austin Mini befand, der – mit einem bekannten Komiker auf dem Dach sitzend – auf englischen Humor verwies.

Weitaus eindrucksvoller war jedoch seine Anlage mit der Wuppertaler Schwebebahn. Bis ins Detail genau wurden Trägerstützen, Fahrweg, zwei Haltestellen und die gondelnden Fahrzeuge nachgebaut. Zur Verblüffung der Zuschauer bewegten sich diese auch im Wechselverkehr zwischen den Haltestellen.



Vom ersten bis zum letzten Teil selbst gebaut: die Mallet 98 715 von Klaus Büttner und Wilfried Pflugbeil.



Die polnische Feldbahn auf den Segmenten von Pawel Zygarlowski war nicht nur schön anzusehen, sondern auch fahrfähig.

Maciej Gawrecki aus Warschau und Pawel Zygarkowski aus Posen entführten in die frühere und heutige Welt der Eisenbahn in Polen. Auch dazu waren fast durchweg Eigenbaulösungen gefragt, bei denen der 3D-Druck heute das Mittel der Wahl ist. Besonders die polnische Feldbahn, bewegt dank Anleihen bei der 3-mm-Spur T, sorgte dort für begeisterte Blicke.

Doch aus Deutschland kamen ebenfalls sehenswerte Beteiligungen, die sich im Rahmen dieses Beitrags nur streifen lassen: Karl Sinn (Spur-Z-Atelier) vertrat den professionellen Anlagenbau auf höchstem Niveau, während sich die privaten Teilnehmer häufig auf Motive ihrer Heimat konzentrierten. Als Beispiele mögen „Draxlried“ von Hagen Sroka oder „Wiesenthal“ von Wilfried Pflugbeil (Anlagenportrait im MEB 1/2021) dienen. „Z-Willi“ sorgte zusätzlich mit der bayerischen Mallet-Dampflok BB II für Aufsehen. Das angetriebene Modell samt kompletter Steuerungen erschuf er in zwei Exemplaren zusammen mit Klaus Büttner im vollständigen Eigenbau.

## Herausragende Anlagen, Dioramen und Neuheiten

Kofferanlagen (nicht nur) vom Stammstisch Wien und Stammtischbrettchen für den Fahrbetrieb auf Gaststättentischen, vorgeführt vom Z-Stammtisch Berlin/Brandenburg, belegten, wie sich auch auf kleiner Fläche ein Modellbahnerlebnis realisieren lässt, ohne kitschig zu werden.

Der Autor regte mit einem Höllentalbahn-Diorama dazu an, längst historische Szenen nach echten Vorlagen aufzugreifen und anspruchsvoll umzusetzen. Gleichzeitig diene das Schaustück, auf dem sich Fuchs und Has' nicht nur sprichwörtlich Gute Nacht sagen, als Suchbild für die Besucher, um extrem miniaturisierte Tiere verschiedenster Art aufzuspüren.

Doch Altenbeken ist auch immer eine Neuheitenschau: Der neue Kleinserienhersteller Azar Models aus Frankreich zeigte seine kurz vor der Auslieferung stehenden Modelle und ein erstes Muster des ersten TGV-Serientriebzugs, der für 2023 angekündigt wurde. Aber auch der Marktführer Märklin kam nicht mit leeren Händen: Eine neue Vorführanlage, Handmuster der V 320 und der SBB-Re6/6 sowie eine schwergewichtige V 188 in Serienqualität sorgten für Aufsehen. □ *Holger Späing*



Eine Hommage an die K.Bay.Sts.B. und die Epoche I ist Hagen Srokas „Draxlried“. Sogar verschiedene bayerische Signale entstanden für die Anlage im Eigenbau.



Den Zustand des Bahnhofs „Himmelreich“ vor der umfassenden Streckenerneuerung gibt das nach Vorbildvorlagen entstandene Höllentalbahn-Diorama des Autors wieder.



Das Standpersonal, bestehend aus Benedict Koukal, Jürgen Faulhaber, Claus Ballsieper, Eric-Michael Peschel und Christoph Rabel (v.l.), vor der neuen Märklin-Vorführanlage.

FOTOS ©: TRAININ

Die „Modellbundesbahn“ in Brakel wurde um einen beträchtlichen Anlagenteil erweitert. Jetzt gibt es auch Züge unter Fahrdrabt zu entdecken und zu bestaunen. Der Zielsprint in Richtung Altenbeken hat begonnen.

## Teil II Jetzt wird's elektrisch

Auf den ersten Blick beeindruckt die schiere Länge und die beiden gewaltigen Viadukte auf dem neuen Teil „Teutoburger Wald“. Eines der zahlreichen Highlights, zumindest für den anspruchsvolleren Modellbahnfreund, ist zudem die Oberleitung.

Bei der Planung und Konzeption half dem Team um Karl Fischer ein Stammbesucher. Fischer, der an den Ausstellungstagen meist vor Ort ist, kommt dabei häufig mit Besuchern ins Gespräch. Ein Stammgast ist Hermann Grimrath, der anbot, bei der Konstruktion der Oberleitung zu helfen. „Er hinterließ uns seine Telefonnummer, aber erst einmal unternahm ich nichts. Dazwischen kam er immer wieder zu Besuch und irgendwann rief ich ihn an und er meinte nur: ‚Jetzt doch?‘“, erinnert sich Fischer: „Er lud uns nach Hannover ein und als wir uns dort seine Oberleitung ansahen, waren wir tief beeindruckt und ließen uns von ihm inspirieren.“

Neben der superfeinen Oberleitung gefällt die authentische Gestaltung der Landschaft, für die der bekannte Modellbauer Michael Butkay verantwortlich zeichnete. Gerade der Ortsbeginn von Altenbeken weiß in seiner harmonischen Gestaltung zu überzeugen, aber neben aller visuellen Überzeugungskraft muss eine kommerziel-

le Ausstellungsanlage vor allem betriebssicher sein. Nichts ist ärgerlicher als ein permanent von Pannen geprägter Ausstellungsbetrieb. „Auf dem neuen Abschnitt hatten wir jetzt in 15 Betriebstagen nur drei Entgleisungen. Das ist super“, erzählt Fischer erleichtert: „Auf einigen alten Anlagenteilen haben wir pro Betriebstag bis zu zehn Entgleisungen.“ Der Hauptgrund für die geringe Anzahl an Entgleisungen auf dem Abschnitt „Teutoburger Wald“ sei die Nutzung größerer Radien. Es lege aber auch daran, dass beim Gleisbau so genau wie möglich gearbeitet wurde. Wie peni-



In diesen Dimensionen wirkt auch ein Weizenfeld. Der Aufbau der Pflanzenteile von Busch war ein zeitaufwendiges und mühsames Unterfangen.



220 019 passiert mit ihrem Eilzug das Postenhaus zwischen der Blockstelle Schierenberg und dem Altenbekener Viadukt und wird anschließend Altenbeken erreichen.

bel die Gleise verlegt wurden, erklärt Fischer an einem Beispiel: „Auf dem neuen Teil gab es eine Überhöhung, die machte uns wirklich Probleme. Dort ist der Auto-transportzug, der hier gerade seine Runden dreht, jedes zweite Mal ausgestiegen. Da musste Michael Butkay noch einmal richtig nacharbeiten, bis das wirklich passte.“

Mit dem Wachsen der Anlage in Brakel wird auch der Erhaltungsaufwand immer größer. Das fängt beim Reinigen der Gleise bereits an. Wöchentlich sei es allerdings nicht erforderlich. „Ganz so oft reinigen wir

die Gleise nicht“, erzählt Karl Fischer. Es habe sich inzwischen ein mehrstufiges Reinigungsprozedere eingespielt: „Ganz wichtig sind die Reinigungszweige von Noch, die

### Die Instandhaltung nimmt viel Zeit in Anspruch

immer in den Zügen mitfahren. Dann sind noch Roco-Clean-Wagen in zwei, drei Zügen eingestellt. Ab und zu verkehrt noch der Reinigungszug von Lux-Modellbau. Der fährt aber nur, wenn kein Schaubetrieb

ist. Er geht den Besuchern auf die Nerven, weil er zu laut ist, aber er nimmt den Schmutz mit, den die Reinigungszweige und der Roco-Clean nicht mitnehmen. Der Lux-Zug verlängert für uns die Zeitspanne, bevor wirklich eine manuelle Grundreinigung nötig ist, die wir deshalb nur zweimal im Jahr durchführen müssen“, erklärt Fischer. Für eine Generalsäuberung der Gleise benötigen die Brakeler inzwischen „locker drei Tage“, laut Fischer und es sei eine mühevollen Arbeit, da man immer gleichzeitig reinigen und absaugen müsse.



Die Feinheit der Fahrleitung ist beeindruckend und so stört sie auch nicht den Blick auf Landschaft und Züge. Die Regelmasten sind Industrieware. Zahlreiche Spezialmasten sind Einzelanfertigungen. Die Fahrleitung ist wie das Original mit Gewichten abgespannt. Man erkennt die Abspannung auf dem Detailfoto in den beiden Hülsen am Fuß des Mastes.



Was für die Gleise gilt, gilt ebenso fürs rollende Material. Grundsätzlich seien meist stromführende Radsätze das Problem. Sie müssten regelmäßig gereinigt und vergleichsweise oft ersetzt werden. „Simultan sind bei uns stets zwischen 15 und 20

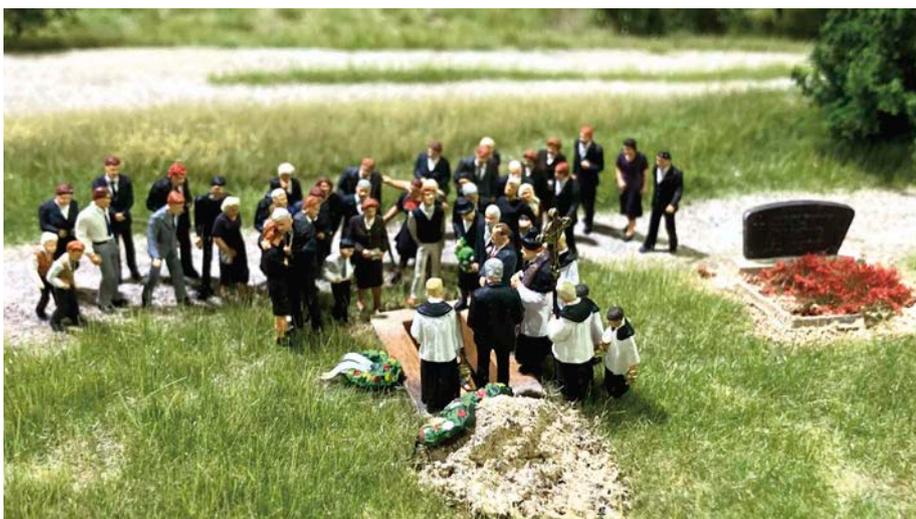
von insgesamt 45 zur Verfügung stehenden Garnituren unterwegs.“ Die Lokomotiven erhielten, nachdem sie eine große Runde absolvierten, stets mindestens fünfminütige Pausen zum Abkühlen. „Derzeit legt eine Dampflokomotive der Baureihe 44 bei uns

im Jahr 250 Kilometer zurück. Als wir früher mehr Öffnungstage hatten, ging das bis 400 Kilometer Jahresleistung“, berichtet Fischer. Das sind Leistungen, die eine Lok auf der heimischen Anlage vermutlich in Jahrzehnten nicht erreicht und es erklärt Verschleiß und Wartungsaufwand.

Ab und zu hört man Betriebsgeräusche einer Dampf- oder einer Diesellokomotive in der großen Halle, aber es ist nicht so, dass jede Lokomotive Sound von sich gäbe. Karl Fischer meint zu diesem Thema: „Soundloks setzen wir eher sparsam ein. Das kann sonst schnell zu viel werden. Es muss immer gewährleistet sein, dass das Publikum lokalisieren kann, von wo der Sound kommt. Wenn man nur noch einen undefinierbaren Soundteppich erlebt, ist das eher störend. Wir schauen, dass in der Regel ein bis drei Soundloks unterwegs sind.“

### Die Modellzüge werden stark beansprucht

Längst werde es auch immer wichtiger, eine Großanlage zu inszenieren und zu vermarkten. „Jahrelang verfolgten wir den Ansatz, dass die Besucher selbst erkennen, was das Besondere der „Modellbundesbahn“ ist. Inzwischen haben wir diese Philosophie ein wenig verändert und machen die Leute mehr auf die Besonderheiten, die sie hier erleben können, aufmerksam. Viele Besucher kennen das Miniaturwunderland in Hamburg und vergleichen natürlich die großen Schauanlagen. Manche erkennen sofort die Unterschiede, aber manchen muss man eben zeigen, was die „Mo-



**Trauer:** Auf dem großen Gottesacker findet gerade eine Beisetzung statt. Auf Knopfdruck senkt sich der Sarg in die Grube hinab.



**Freude:** Unweit der Beerdigung wird gleichzeitig der schönste Tag im Leben gefeiert.



Hier beginnt Altenbeken: die ersten Häuser der Eisenbahnerstadt an der Kreuzung Adenauer Straße/Am Stapelsberg.



Die Ölmühle nutzt das Wasser der Beke, eines kleinen Baches, der von einem ungleich größeren Viadukt über-

dellbundesbahn" von anderen Anlagen unterscheidet. Wir müssen ihnen unseren Ansatz darlegen und zeigen, dass in Brakel Geschichte und eine echte Eisenbahn im Modell dargestellt wird", so Fischer und erzählt, dass es in ganz seltenen Fällen Gäste gebe, die enttäuscht seien, weil sie einen ähnlichen Rummel wie im Miniaturwunderland erwartet hätten. Wenn man diesen Besuchern dann aber vermittele, dass es sich bei der „Modellbundesbahn“ um Zeitgeschichte im Maßstab 1:87 handele, würden die meisten die Ausstellung sogleich mit ganz anderen Augen betrachten.

Nichtsdestotrotz gibt es auch bei der „Modellbundesbahn“ zahlreiche bewegte Szenen, bei denen das Publikum ein Knöpf-



Die Einfahrt Altenbeken mit den Häusern am Fuß des Bahndamms wirkt besonders harmonisch. Alle Proportionen passen und das Ensemble gibt ein stimmiges Bild ab.



Noch einmal der Blick in die andere Richtung: Das Ortsschild verrät, dass Altenbeken hier zu Ende ist. Der Kapitän B von Opel war 1975 ein sehr zeitgemäßes Auto.



Mit viel Liebe zum Detail wurde auch das Mühlrad gestaltet.



„Wer schafft jetzt die Kohle in den Keller? So eine Sauerei. Ich räum das nicht weg!“, schimpft Bäuerin Hildegard Schluckebier.



Das Dach muss neu gedeckt werden. Glücklicherweise ist im Sommer 1975 gerade Trockenzeit und die Dachpappe liegt bereit.



„Die alten Dachziegel räumen sich auch nicht von selbst weg. Eine schöne Plackerei wird das, den ganzen Müll wegzufahren“, raunzt Erwin Speckhals und überlegt, in welcher Kiesgrube er den Schutt noch unauffällig abladen könnte.

der Regel zuvor die örtlichen Sehenswürdigkeiten im Internet an und entscheiden nach den dort vorgefundenen Bewertungen, was sie in ihrem Reiseplan aufnehmen. Touristen stellen für die „Modellbundesbahn“ jedoch einen wichtigen Teil unter den Besuchern dar. Das Weserbergland zieht zahlreiche Feriengäste an und seit Corona hat der Urlaub im Heimatland noch an Bedeutung zugenommen. „Bei Google haben wir derzeit eine Bewertung von 4,7, was relativ hoch ist“, beschreibt Fischer den aktuellen Status quo und bekennt: „Jedes Zehntel ist schwer erarbeitet“ und es sei auch oftmals ein sehr unfaires Verfahren. Fischer nennt ein Beispiel: „Zu Coronazeiten schickte ich mal zwei Besucher raus, weil sie sich strikt weigerten, eine Maske aufzusetzen. Diese wollten sich wohl rächen und gaben uns wiederum im Anschluss prompt nur einen Stern bei Google. Dagegen kann man sich dann nicht wirklich wehren und es hat uns die 4,8 versaut.“

chen drücken kann, und ein tanzendes Paar setzt sich in Bewegung. Oder ein Eisenbahnfilmer schaltet seine Kamera ein und das Publikum kann die Aufnahmen umgehend auf einem Monitor bestaunen.

Neben den Gimmicks auf der Anlage werden für Ausstellungen wie etwa die „Modellbundesbahn“ Bewertungen im Internet immer wichtiger. Potentielle Besucher einer Region sehen sich heutzutage in



Das alljährliche Sommerfest bei Wittkopps: Die Gäste sind bester Laune und schwingen bereits am frühen Abend das Tanzbein.



Die Gäste der Wittkopps fahren nur gepflegte fahrbare Untersätze. Der hellblaue Kapitän B ist in der Region sehr beliebt.

Aber trotz dieser und anderer kleiner Widrigkeiten mache ihm das Projekt, das er vor zwei Jahrzehnten mit einigen Mitstreitern wie Norbert Sickmann und den Huguenin-Brüdern begann, weiterhin viel Spaß, bekennt Fischer: „Sonst könnte man so etwas nicht machen.“

Und es geht weiter. Mindestens zwei Ausbaustufen stehen noch auf der Agenda und mit dem neuen Teil „Teutoburger Wald“ ist der Ortsrand des nächsten Etappenziels, Altenbeken, bereits erreicht. „Mit der virtuellen Planung für Altenbeken haben wir bereits begonnen.“ Das wird dann, gemeinsam mit der Verbindung nach Ottbergen, das große Highlight zum Abschluss. Dann ist die Hütte voll. Fischer steht in dem noch leeren Teil der modernen Halle und geht die Teile ab, wo künftig Altenbeken entstehen soll. Er läuft die imaginären Anlagenränder ab und zeigt, wo die Verbindung zum alten Anlagenteil entstehen wird. „Für die Verbindung nach Ottbergen müssen die Züge in einer gigantischen viergleisigen Wendel mit einem Bogenradius

## Ziel: Altenbeken! Der Weiterbau hat begonnen

von einem Meter auf Bodenniveau herabgeführt werden. Dann können die Zuschauer übers Gleis, das unter Panzerglas liegt, laufen und auf der anderen Seite werden die Garnituren nach Ottbergen wieder heraufgewendelt. Die ersten Teile für die nächste Ausbaustufe sind bereits beschafft: „Wir wissen genau, welche Weichentypen wir brauchen, wir kennen die Gleismeter. Die Signale haben wir schon zu 90 Prozent bei Erbert bestellt. Die Riesen-Herausforderung wird der Gebäudebau. Wenn wir zehn Gebäude im Jahr bauen könnten, wären wir alleine mit dem Gebäudebau über Jahre beschäftigt.“ Denn es soll ja alles weiterhin so exakt wie möglich in den Maßstab 1:87 übertragen werden. Vor einiger Zeit beschafften sich die Modellbundesbahner deshalb einen modernen Lasercutter. „Da haben wir lange darauf gespart. So etwas hatte ich immer im Auge und am Ende war es eine einfache Rechnung“, rechnet Fischer vor: „Wenn man 100 individuelle Gebäude benötigt und wir brauchen sogar mehr, dann kostet es bei Fremdvergabe im Schnitt 70 bis 100 Euro nur für das Schneiden ohne die Zeichnungen. Die kann man sowieso nicht bezahlen.“



Eine 44 auf dem Sockel: „Die Denkmallok ist ein bewusst inszenierter Anachronismus. Sie wurde erst im Oktober 1977 am Eggemuseum aufgestellt“, so Karl Fischer.

Glücklicherweise macht die Bernard Huguenin für uns. So kommt man am Ende bei der Lasercutfremdvergabe auf rund 10000 Euro und kann die Qualität nur schwer selbst bestimmen. Bis vor wenigen Jahren kostete ein solches Gerät in unserer Größenordnung um die 15000 Euro. 2018 begann ein Händler, Lasercutter aus China zu importieren und sie hier den deutschen Sicherheitsstandards anzupassen. Die kosteten nur mehr die Hälfte und da haben wir uns entschlossen, einen anzuschaffen“, er-

zählt Fischer: „Und der Laser half uns auch bei anderen Aufgaben wie jetzt beim Verlegen der Gleise auf dem neuen Abschnitt. Wir haben die gesamte Gleislage auf DIN A1-Papier lasergeschnitten, aneinandergeklebt, auf die Trasse gelegt und angezeichnet.“

Wie es in Altenbeken im Sommer 1975 aussah, wird das Publikum in ein paar Jahren entdecken dürfen. Es bleibt spannend in Brakel. Bis dahin lohnt der Besuch des neuen Abschnitts „Teutoburger Wald“. □/al



Der Fahrradhelm war 1975 noch nicht verbreitet, was die Radlergruppe dennoch nicht davon abhält, mit Karacho den Berg hinabzurasen.

Mit zwei Jahren Verspätung konnte der BDEF Ende Mai dieses Jahres seinen eigentlich schon für 2020 geplanten Bundesverbandstag in München endlich nachholen.

## Eisenbahnfreunde wieder unterwegs

Das umfangreiche Programm lockte viele Teilnehmer in die bayerische Landeshauptstadt. Es war schön, die Freunde des Verbandes, die Vertreter der Mitgliedsvereine sowie der ausländischen Partnerverbände wieder in diesem Rahmen persönlich treffen zu können.

Traditionell begann die Delegiertenversammlung mit der Rede eines Vertreters des Schirmherrn, dem bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder, in der die Bedeutung des Schienenverkehrs in und um München herausgestellt wurde. Es folgten die Grußworte der befreundeten Verbände aus Sachsen, Österreich, Italien und der Schweiz sowie des Ehrenvorsitzenden von PRO BAHN.

Im anschließenden vereinsrechtlich notwendigen, offiziellen Pflichtteil mussten die Delegierten nach dem Bericht der Rechnungsprüfer in diesem Jahr über den Jahres- und Kassenbericht von gleich drei Jahren befinden, was jedoch aufgrund der Transparenz zügig ablief. Ebenso schnell erfolgte die Neuwahl des gesamten geschäftsführenden Vorstandes, die allerdings keine Überraschungen bereithielt. Sie bestätigte die bekannte Konstellation. In diesem Zusammenhang erfolgte jedoch der Aufruf an die Mitglieder und Freunde, sich vermehrt für die Mitarbeit im Verband zu engagieren, da bereits einige Aufgabengebiete vakant sind und spätestens in drei Jahren altersbedingte Veränderungen im Vorstand anstehen.

Ein fester Punkt im Programm ist die verkehrspolitische Exkursion. Sie führte in den Münchner Norden, mit dem Thema „Großräumige Umfahrung des Knoten München im internationalen Güterverkehr – Berück-

sichtigung einer möglichen S-Bahnlinie auf dem Nordring“. Bei Daglfing und Johanneskirchen konnte man sich ein Bild vom schmalen Korridor für den vorgesehenen viergleisigen Ausbau machen. Die Dimension des Rangierbahnhofs München Nord wurde den Teilnehmern von der Dachauer Brücke aus deutlich. Zentrale Teilprojekte wie das große Überwerfungsbauwerk in der Neufahrner Kurve, die geplante Fortführung des Flughafentunnels mit dem Erdinger Ringschluss sowie die Walpertskirchener Spange wurden thematisiert.

Im Forum Verkehrspolitik war die ebenso kontroverse ABS 38 (Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing) das Thema. Mit dem Gesamtprojektleiter Alexander Pawlik sowie der Projektleiterin der Daglfinger- und Truderinger Kurve, Michelle Dewald, bereicherten zwei kompetente Experten die Diskussion.

Spannend war auch die Baustellenbesichtigung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München. In einer Präsentation im Infozentrum hinter dem Rathaus konnten wir zunächst einen Überblick über die einzelnen Bauabschnitte und die grobe zeitliche Planung erhalten. Beim anschließenden Besuch der Baustelle wurde der aktuelle Stand der Arbeiten begutachtet. Von den 42 Metern, die die Baugrube schlussendlich tief sein wird, ist bisher etwa ein Sechstel geschafft. Ganze zwei Jahre sind alleine für den Aushub dieser Station veranschlagt. Man sollte vielleicht dann nochmal wieder kommen...



FOTO: HARALD SCHEIBLER

Der Setra S 215-Bahnbus des Hallertauer Lokalbahnvereins von 1984 brachte die Teilnehmer ins Kaufbeurer Feuerwehrmuseum.

Auch die Modellbahner kamen nicht zu kurz. Am Eröffnungsabend konnten sie die Anlagen des MEC München bestaunen. Allein durch die Größe beeindruckt die H0-Anlage, die das Betriebskonzept des Münchner Hauptbahnhofs nachempfunden. Zusammen mit der Spur 0-Anlage bot sich viel Stoff für den fachlichen Austausch bei Bier und Brotzeit.

Am Vatertag führte der Ausflug mit einem historischen Bahnbus nach Kaufbeuren in das dortige Feuerwehrmuseum zur Sonderausstellung „50 Jahre Eisenbahnglück Aitrang“. Dort gab es auch das vorbildgetreue Diorama der Eisenbahnfreunde Kaufbeuren e. V. zu sehen, über das im MEB 12/2021 berichtet wurde.

Am Samstag stand die große Rundfahrt an. Sie startete am Ostbahnhof und führte zunächst im Regelzug nach Mühldorf. Dort wurde unser VT 628 vom Regelzug getrennt und wir fuhren durch idyllische Landschaften über Neumarkt-Sankt Veit, Eggenfelden, Pfarrkirchen und Pocking nach Passau. Als Ersatz für die eigentlich geplante Fahrt auf der Ilztalbahn, die wegen Bauarbeiten nicht möglich war, wartete dort der Schienenbus der Passauer Eisenbahnfreunde, der uns ein Stück auf der „Granitbahn“ Richtung Hauzenberg bis zum Bahnhof Passau Rosenau mitgenommen hat. Danach begaben wir uns auf einen Ausflugsdampfer zu einer Dreiflüsse-Stadtrundfahrt auf Donau und Inn, die sich zusammen mit der kleinen Ilz in Passau zu einem Strom vereinen. Bei bestem Wetter lassen sich wunderbare Ausblicke auf die hübsche Altstadt genießen. Nach München zurück fuhren wir über Landshut und Mühldorf bis zum Ostbahnhof.

Am Sonntag fand der Bundesverbandstag beim Weißwurstessen am Tegernsee seinen krönenden Abschluss. Wir freuen uns schon auf das Wiedersehen im nächsten Jahr in Görlitz!  Markus Peschel



FOTO: HARTMUT KLUST

Beim Rangierbahnhof München Nord gab es allerlei Interessantes zu entdecken, wie den Brammenzug mit der Baureihe 294.



# DAS ARBEITSTIER DER DB — GEPRÄGT VOM HARTEN EINSATZ ...



**PERFEKT GEALTERN!**

## Saxonia 87034 Jedes Modell ist ein Unikat!

Basismodell: Piko 52830 – Diesellok BR 260, DB, Ep.IV  
Diesellok 260 938-6, DB, Ep.IV, gealtert  
Digitale Schnittstelle PluX22 vorhanden  
LüP: 120 mm, Lichtwechsel: rot-weiß  
Kurzkupplungskulisse mit NEM-Schacht

**249,99 €**



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

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

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

**Modellbahnladen & Spielparadies** seit 1982  
33332 Gütersloh · Kampstr. 23  
Tel. 052 41-26 33 0 · service@modellbahngt.de  
www.modellbahngt.de

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

**Modellbahn Kramm** seit 1983  
40723 Hilden · Hofstr. 12  
Tel. 021 03-51 03 3 · Kramm.Hilden@t-online.de  
www.modellbahn-kramm.com

**Modellbahn Raschka** seit 2012  
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217  
Tel. 0234-52 05 05 · info@modellbahn-raschka.de  
www.modellbahn-raschka.de

**Techn. Modellspielwaren Lindenberg** seit 1979  
50676 Köln · Blaubach 26–28  
Tel. 0221-23 00 90 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de  
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

**Modellbahn Center Hünerbein** seit 1946  
52062 Aachen · Markt 9–15  
Tel. 0241-33 92 1 · info@huenerbein.de  
www.huenerbein.de

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

**Modell Pelzer** seit 1948  
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4  
Tel. 02331-134 77 · info@modellpelzer.de  
www.modellpelzer.de

**Modellbahnshop - Saar** seit 2006  
66589 Merxweiler · Auf Pfuhlst 7  
Tel. 06825-800 78 31 · mueller@mhc-saar.de  
www.mhc-saar.de

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

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

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

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

**Eisenbahn Dörfler** seit 2015  
96103 Hallstadt · Biegenhofstr. 5  
Tel. 0951-65 49 9 · 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

## 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

### Dampflok jeden Tag im Einsatz

- Harzer Schmalspurbahnen, Tel. 03943 5580, [www.hsb-wr.de](http://www.hsb-wr.de)
- Lößnitzgrundbahn (Radebeul Ost – Radeburg), Tel. 035207 89290, [www.loessnitzgrundbahn.de](http://www.loessnitzgrundbahn.de)
- Fichtelbergbahn (Cranzahl – Oberwiesenthal), Tel. 03733 1510, [www.fichtelbergbahn.de](http://www.fichtelbergbahn.de)
- Weißeritztalbahn, (Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf), Tel. 035207 89290, [www.weisseritztalbahn.com](http://www.weisseritztalbahn.com)
- Zittauer Schmalspurbahnen, Tel. 03583 540540, [www.zittauer-schmalspurbahn.de](http://www.zittauer-schmalspurbahn.de)
- Mecklenburgische Bäderbahn Mollie (Bad Doberan – Kühlungsborn), Tel. 038293 431331, [www.mollie-bahn.de](http://www.mollie-bahn.de)
- Rasender Roland, (Lauterbach-Mole – Göhren), Tel. 037343 80800, [www.ruegensche-baederbahn.de](http://www.ruegensche-baederbahn.de)
- Museums-Dampfstraßenbahn Hoorn – Medemblik (NL), Tel. 0031 229 255255, [www.stoomtram.nl](http://www.stoomtram.nl)

### Bis So 4.9.

- Betriebstage der Museumsbahnen Schönberger Strand jeden Sonntag, Juli und August auch samstags, Tel. 0431 5458241, [www.vvm-museumsbahn.de](http://www.vvm-museumsbahn.de)
- Dampfzüge jeden Sonn- und Feiertag auf der Gurkthalbahn in Österreich, Tel. 0043 0664 1707136, [www.gurkthalbahn.at](http://www.gurkthalbahn.at)

### Bis So 11.9.

- Dampfzüge im Hochschwarzwald zwischen Titisee und Seebrugg jedes Wochenende, [www.3seenbahn.de](http://www.3seenbahn.de)
- Das Rhönzügele fährt nach Mellrichstadt, Tel. 09778 91230, [www.freilandmuseum-fladungen.de](http://www.freilandmuseum-fladungen.de)

### Bis So 25.9.

- Fahrbetrieb mit Dampf- oder Dieselloks jeden Samstag, Sonn- oder

Feiertag auf der Selfkantbahn, Juli und August auch mittwochs, Tel. 02454 6699, [www.selfkantbahn.de](http://www.selfkantbahn.de)

- Der Schluff fährt jeden Sonntag, Tel. 02151 982364, [www.schluff-krefeld.de](http://www.schluff-krefeld.de)
- Triebwagenfahrten jeden Sonntag auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, [www.heide-express.de](http://www.heide-express.de)

### Bis Mo 3.10.

- Die Buckower Kleinbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag mit historischen Elektrotriebwagen, Tel. 0334 3357578, [www.buckower-kleinbahn.de](http://www.buckower-kleinbahn.de)
- Die Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 04252 930021, [www.museumseisenbahn.de](http://www.museumseisenbahn.de)
- Fahrbetrieb auf der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 0177 7364849, [www.mpsb-online.de](http://www.mpsb-online.de)

### Bis Sa 8.10.

- Die Mansfelder Bergwerksbahn fährt jeden Samstag, Tel. 034772 27640, [www.bergwerksbahn.de](http://www.bergwerksbahn.de)

### Bis So 9.10.

- Das Öchsle fährt jeden Sonntag und jeden ersten Samstag, 14.7. bis 8.9. auch donnerstags, Tel. 07352 922026, [www.oechsle-bahn.de](http://www.oechsle-bahn.de)

### Bis So 16.10.

- Dampfzugfahrten jeden Sonntag zwischen Kandern und Haltingen, Tel. 07626 8990, [www.kandertalbahn.com](http://www.kandertalbahn.com)

### Bis Mo 31.10.

- Dampfzugfahrten auf der Preßnitztalbahn jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 037343 808037, [www.pressnitztalbahn.de](http://www.pressnitztalbahn.de)

### Bis So 30.10.

- Die Böhmetalbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 05161 6098737, [www.boehmetal-kleinbahn.de](http://www.boehmetal-kleinbahn.de)
- Die Meuselwitzer Kohlebahn fährt jeden Sonntag, Tel. 03448 752550, [www.kohlebahnen.de](http://www.kohlebahnen.de)
- Die Schwäbische Waldbahn von Schomdorf nach Welzheim fährt jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 07951 9679997, [www.dbkev.de](http://www.dbkev.de)
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, [www.dampfbahn.net](http://www.dampfbahn.net)
- Die Sauschwänze-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, bis 25.9. auch donnerstags und freitags, Tel. 07702 51300, [www.sauschwaenzlebahn.de](http://www.sauschwaenzlebahn.de)

- Museumsfahrten jeden Sonntag von Kappeln nach Süderbrarup, Juli und August auch mittwochs, Tel. 04642 9251653, [www.angelner-dampfisenbahn.de](http://www.angelner-dampfisenbahn.de)
- Fahrten mit dem historischen Dieseltriebwagen zwischen Endorf und Obing jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 0151 67794888, [www.chiemgauer-lokalbahn.com](http://www.chiemgauer-lokalbahn.com)
- Feldbahnfahrten am Technoseum Mannheim jeden Samstag, Sonn- und Feiertag (außer bei Regen), Tel. 0621 42989, [www.technoseum.de](http://www.technoseum.de)

### Sa 9.7., 23.7., 6.8., 20.8.

- Dampfzugfahrten zwischen Haselünne und Lönningen, Tel. 05432 599599, [www.eisenbahnfreunde-hasetal.net](http://www.eisenbahnfreunde-hasetal.net)

### Sa 9.7., 13.8., So 24.7., 7.8., 28.8.

- Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, [www.eisenbahnmuseum-bochum.de](http://www.eisenbahnmuseum-bochum.de)

### Sa/So 9.7./10.7.

- Eisenbahnfest „50 Jahre Ulmer Eisenbahnfreunde“ in und um Amstetten mit Jubiläumsprogramm, Tel. 07331 7979, [www.uef-dampf.de](http://www.uef-dampf.de)

### Sa/So 9.7./10.7., So 17.7., 21.8.

- Das Alb-Bähnle verkehrt zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 7979, [www.alb-baehnl.de](http://www.alb-baehnl.de)

### So 10.7.

- Rieser Oldtimertreffen mit Seelandexpress nach Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, [www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de](http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de)
- Museumsfahrten auf der Kleinbahn Bremen – Thedinghausen, [www.pingelheini.de](http://www.pingelheini.de)
- Dampffahrten zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, [www.doellnitzbahn.de](http://www.doellnitzbahn.de)
- Pendelfahrten anlässlich des Hafenfests „100 Jahre Bayernhafen Aschaffenburg“, Tel. 0179 6783055, [www.museumseisenbahn-hanau.de](http://www.museumseisenbahn-hanau.de)

### So 10.7., Sa 13.8.

- Dampfzugfahrten zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, [www.uef-lokalbahn.de](http://www.uef-lokalbahn.de)

### So 10.7., 14.8.

- Feldbahnmuseum Lengerich geöffnet, Tel. 05481 6330, [www.eisenbahnfreunde-lengerich.de](http://www.eisenbahnfreunde-lengerich.de)
- Fahrtag im Bahnhof Dörzbach mit Diesellok 22-02, Tel. 07937 277, [www.jagsttalbahn.de](http://www.jagsttalbahn.de)

### So 10.7., 14.8., 28.8.

- Museumsfahrten in Minden, Tel. 0571 24100, [www.museumseisenbahn-minden.de](http://www.museumseisenbahn-minden.de)

### So 10.7., 24.7., 7.8., 21.8., Sa 6.8.

- Fahrtage bei der Museumseisenbahn Losheim am See, Tel. 06872 8158, [www.museumsbahn-losheim.de](http://www.museumsbahn-losheim.de)

### Sa/So 16.7./17.7.

- Mit DR-Schienenbussen zum Festwochenende 500 Jahre Stadt Scheibenberg im Erzgebirge, Tel. 03774 266160, [www.erbgebirgische-aussichtsbahn.de](http://www.erbgebirgische-aussichtsbahn.de)

### Sa 16.7., 6.8., 20.8.

- Schienenbusfahrten zwischen Schönberg und Schleiz West, Tel. 0170 1863816, [www.wisentatalbahn.de](http://www.wisentatalbahn.de)

### Sa 16.7., So 7.8., 28.8.

- Betriebstage auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, [www.museumseisenbahn-schoenheide.de](http://www.museumseisenbahn-schoenheide.de)

### Sa/So 16.7./17.7., 6.8./7.8., 20.8./21.8.

- Dampflokfahrten zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, [www.pollo.de](http://www.pollo.de)

### Sa/So 16.7./17.7., 6.8./7.8., 20.8./21.8., Fr 5.8.

- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de)

### So 17.7.

- Mit 202 302 von Cottbus zu den Krabat-Festspielen in Schwarzkollm, Tel. 0355 3817645, [www.lausitzerdampflokclub.de](http://www.lausitzerdampflokclub.de)

### So 17.7., 21.8.

- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, [www.albtal-dampfzug.de](http://www.albtal-dampfzug.de)
- Betriebstage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroh, 21.8. zusätzlich Treckertreffen, Tel. 05241 68466, [www.dkbm.de](http://www.dkbm.de)
- Zugfahrten auf der Nettetalbahn zwischen Bornum am Harz und Derneburg, Tel. 039245 2042, [www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de](http://www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de)
- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, [www.kleinbahnexpress.de](http://www.kleinbahnexpress.de)

### So 17.7., 7.8., 21.8.

- Museumszüge zwischen Bad Nauheim Nord und Münzenberg, Tel. 06032 929229, [www.ef-wetterau.de](http://www.ef-wetterau.de)
- Der „Kaffkieker“ fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, [www.vgh-hoya.de](http://www.vgh-hoya.de)
- Fahrtage der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa, Tel. 04745 7169, [www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de](http://www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de)
- Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, [www.sauerlaender-kleinbahn.de](http://www.sauerlaender-kleinbahn.de)

• Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, [www.jan-harpstedt.de](http://www.jan-harpstedt.de)

#### **So 17.7., 31.7., 7.8., 21.8.**

• Die Hespertalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0201 80091330, [www.hespertalbahn.de](http://www.hespertalbahn.de)

#### **So 17.7., 24.7., 31.7., 7.8., 14.8.**

• Die Ammersee-Dampfbahn fährt von Augsburg nach Utting, Tel. 0821 450447100, [www.bahnpark-augsburg.de](http://www.bahnpark-augsburg.de)

#### **So 17.7., 7.8., Sa/So 27.8./28.8.**

• Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, 27.8./28.8. Jubiläum 85 Jahre Ostertalbahn, Tel. 0171 5620072, [www.ostertalbahn.de](http://www.ostertalbahn.de)

#### **So 17.7., 31.7., 7.8., 14.8., 21.8., 28.8.**

• Dampfbetrieb zwischen Neustadt (Weinstraße) und Elmstein, Tel. 06321 30390, [www.kuckucksbaehnel.de](http://www.kuckucksbaehnel.de)

#### **Sa 23.7., 6.8., 20.8.**

• Öffnungstage im Eisenbahnmuseum Dresden, 10–16 Uhr, Tel. 0171 2601802, [www.igbwddresden-altstadt.de](http://www.igbwddresden-altstadt.de)

#### **Sa/So 23.7./24.7.**

• Der „Rebenbummler“ fährt auf der Kaiserstuhlbahn, [www.eisenbahnfreunde-breisgau.de](http://www.eisenbahnfreunde-breisgau.de)

#### **Sa 23.7.**

• Fahrten von Pforzheim nach Bad Wildbad, Tel. 07243 7159686, [www.enztal-dampfzug.de](http://www.enztal-dampfzug.de)  
• „Rügen-Express“ von Cottbus und Leipzig ins Ostseebad Binz, zu den Störtebeker-Festspielen in Ralswiek oder den Wallensteintagen in Stralsund, Tel. 0355 3817645, [www.lausitzerdampflokclub.de](http://www.lausitzerdampflokclub.de), [www.bw-halle-p.de](http://www.bw-halle-p.de)

#### **So 24.7.**

• Großer Familientag im Eisenbahnmuseum Lokschuppen Aumühle, Tel. 04104 9639208, [www.vvm-museumsbahn.de](http://www.vvm-museumsbahn.de)  
• Sonderfahrt mit E 69 05 von München über Starnberg zum Seefest in Kochel am See, Tel. 089 3542770, [www.blv-online.eu](http://www.blv-online.eu)

#### **Sa 30.7.**

• „Rügen-Express 2“ von Leipzig nach Stralsund und Binz mit Elektrolokomotive 243 005 oder 155 273, Tel. 0160 6114444, [www.bw-halle-p.de](http://www.bw-halle-p.de)

#### **Sa/So 30.7./31.7.**

• Jubiläumswochenende 40 Jahre Märkische Museums-Eisenbahn e. V., die Lok der Chiemseebahn ist zu Gast,

Tel. 0700 553462246, [www.sauerlaender-kleinbahn.de](http://www.sauerlaender-kleinbahn.de)

• Großes Eisenbahnfest im Eisenbahnmuseum Weimar, Tel. 0177 3385415, [www.thueringer-eisenbahnverein.de](http://www.thueringer-eisenbahnverein.de)

#### **Fr 5.8. bis So 8.8.**

• Dreitägige Abschiedsfahrt ab Braunschweig zur Vogelfluglinie mit zwei NOHABs, zusätzlicher Sonderzug von Hamburg und Pendelfahrten am 6.8., Tel. 06622 9164602, [www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de](http://www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de)

#### **Sa 6.8.**

• Lokschuppen Wismar zur Besichtigung geöffnet, Tel. 0171 1765137, [www.lokschuppen-wismar.de](http://www.lokschuppen-wismar.de)

#### **Sa/So 6.8./7.8.**

• Tage des Eisenbahnfreundes mit Sonderprogramm bei der Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Zubringerfahrten mit dem Kaffkieker, Tel. 04252 930021, [www.museumseisenbahn.de](http://www.museumseisenbahn.de)  
• Der Weseler-Stadt-Express fährt anlässlich des Stadtfestes, Tel. 0281 20617960, [www.hsw-weseler.de](http://www.hsw-weseler.de)

#### **Sa/So 6.8./7.8., 13.8./14.8., 20./21.8.**

• 50 Jahre Dampfbetrieb auf der Selbkantbahn mit Gastlokomotiven, unter anderem von der Chiemseebahn, Tel. 02454 6699, [www.selfkantbahn.de](http://www.selfkantbahn.de)

#### **So 7.8.**

• Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbrunn, Tel. 07243 7159686, [www.murgtal-dampfzug.de](http://www.murgtal-dampfzug.de)  
• Pendelfahrten am Zechenbahnhof Piesberg, Tel. 0541 1208808, [www.osnabruecker-dampflokfreunde.de](http://www.osnabruecker-dampflokfreunde.de)  
• Sonderfahrten auf der Windbergbahn zwischen Dresden und Leisnitz, Tel. 0351 4013463, [www.saechsische-semmeringbahn.de](http://www.saechsische-semmeringbahn.de)  
• Fahrtag bei der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904, [www.landeseisenbahn-lippe.de](http://www.landeseisenbahn-lippe.de)  
• Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, [www.hmb-ev.de](http://www.hmb-ev.de)  
• Die Dampflok der Dampfeisenbahn Weserbergland bespannt den Preußenzug der Museumsbahn Minden zwischen Stadthagen und Bad Eilsen, Tel. 0159 01988950, [www.dampfeisenbahn-weserbergland.de](http://www.dampfeisenbahn-weserbergland.de)  
• Mit dem Dampfzug über die Alb, Tel. 0800 4447673, [www.alb-bahn.com](http://www.alb-bahn.com)  
• Schienenbus-Sonderfahrt von Stuttgart entlang dem Neckar mit zweistündiger Schiffsrundfahrt, Tel. 07254 131836, [www.rotter-flitzer.de](http://www.rotter-flitzer.de)  
• Rieser Teddybärentag mit kindgerechten Führungen und Seenlandexpress nach Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, [www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de](http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de)

• Betriebstag im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. 06151 376401, [www.bahnwelt.de](http://www.bahnwelt.de)

#### **So 7.8., 14.8., 21.8.**

• Tunnelfahrten mit 52 7596 auf der Schwarzwaldbahn, Anfahrt von Rottweil, Tel. 0741 17470818, [www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de](http://www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de)

#### **Sa 13.8.**

• „Neptun-Express“: Mit 243 005 von Cottbus und Berlin nach Warnemünde zur 31. Hanse Sail oder nach Rostock zur „Molli“, Tel. 0355 3817645, [www.lausitzerdampflokclub.de](http://www.lausitzerdampflokclub.de), [www.bw-halle-p.de](http://www.bw-halle-p.de)  
• Musik-Express mit 229 181 von Sangershausen zur 31. Hanse Sail, Tel. 03925 383800, [www.lokschuppen-stassfurt.de](http://www.lokschuppen-stassfurt.de)

#### **Sa/So 13.8./14.8.**

• „Neresheimer Bahnhofshocketse“: Bahnhofsfest bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, [www.hmb-ev.de](http://www.hmb-ev.de)  
• Fahrtage auf der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, [www.brueckenbergbahn.de](http://www.brueckenbergbahn.de)  
• 30 Jahre Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Jubiläumsfest in Realp, Tel. 0041 848 000144, [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

#### **Di 16.8. bis Do 18.8.**

• Kinderferienwoche im Deutschen Dampflokotiv Museum Neuenmarkt-Wirsberg, Voranmeldung erforderlich, Tel. 09227 5700, [www.dampflokotivmuseum.de](http://www.dampflokotivmuseum.de)

#### **Fr 19.8. bis So 21.8.**

• 29. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf mit Modellbahnborse und Sonderfahrten, Tel. 0371 46400892, [www.sem-chemnitz.de](http://www.sem-chemnitz.de)

#### **Sa 20.8.**

• Sonderfahrt mit 194 158 von Hamm in die Fachwerkstadt Marburg an der Lahn, Tel. 02381 540048, [www.museumseisenbahn-hamm.de](http://www.museumseisenbahn-hamm.de)

#### **Sa/So 20.8./21.8.**

• Mit DR-Schienenbussen zum Hammerfest am Frohnauer Hammer und zum 27. Schwarzenberger Altstadt- & Edelweißfest, Tel. 03774 266160, [www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de](http://www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de)  
• Rieser Dampfzug mit Fahrzeugschau und Seenlandexpress nach Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, [www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de](http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de)

#### **So 21.8.**

• Dampfzugfahrten zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, [www.hessencourrier.de](http://www.hessencourrier.de)  
• Fahrten zwischen Oschatz und Mügeln zum Altstadtfest Mügeln, Tel. 034362 37541, [www.doellnitzbahn.de](http://www.doellnitzbahn.de)

• Der Esslinger Triebwagen des Lokparks Braunschweig befährt das Streckennetz der Verkehrsbetriebe Peine Salzgitter, das nur dem Güterverkehr dient, Tel. 0531 2640340, [www.eisenbahnerlebnis.de](http://www.eisenbahnerlebnis.de)  
• Pendelfahrten mit 78 468 / V 36 412 zwischen Ibbenbüren-Aasee und Dörenthe-Hafen, Tel. 0173 6205444, [www.eisenbahn-tradition.de](http://www.eisenbahn-tradition.de)

## Modell

#### **Sa/So 9.7./10.07.**

• Modellbahnausstellung mit Flohmarkt in Rodgau-Jügesheim, Samstag 11–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 0172 6516938, [www.rmcev.de](http://www.rmcev.de)

#### **So 31.7.**

• Modellbautag im Museum im Marstall in Winsen (Luhe), Tel. 04171 3419, [www.museum-im-marstall.de](http://www.museum-im-marstall.de)

#### **15. bis 17. Juli 2022**

• Die Welt der kleinen Bahnen: N-Bahn-Messe auf Frauenchiemsee, Tel. 0160 95281372, [www.die-welt-der-kleinen-bahnen.de](http://www.die-welt-der-kleinen-bahnen.de)  
• Modelleisenbahnausstellung in der Feldsteinscheune in Bollewick, 10–18 Uhr, Tel. 039931 52009, [www.diescheune.de](http://www.diescheune.de)

#### **16. und 17. Juli 2022**

• Internationales Spur-1-Treffen im Technik Museum Speyer, Samstag 9–18 Uhr, Sonntag, 9–16:30 Uhr, Tel. 07261 929973, [www.technik-museum.de/spur1](http://www.technik-museum.de/spur1)

#### **Sa 6.8.**

• Fahrtag auf der Spur-1-Anlage im Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße, 11–16 Uhr, Tel. 06321 30390, [www.kuckucksbaehnel.de](http://www.kuckucksbaehnel.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.

**PIKO** > Je einmal 216 für H0 und N, 290 für TT, 120 und Industrie-Diesel für H0



Ein äußerst detailreiches und durch ausgewogene Fahreigenschaften überzeugendes H0-Modell: Pikos Serien-216 für die Epoche V.

□ Das (auf den ersten Blick) günstigste Angebot auf dieser Seite können die TT-Bahner nutzen: Das schöne Modell der DB-V90, einer ewig modern wirkenden Lok, ist nun in Altrot für die Epoche IV zu haben. Das Modell bietet eine saubere Detaillierung, LED-Wechsellicht und sehr gute Fahreigenschaften, aber keine digitalen Funktionen. Viele Kunden wollen genau das. Etwas mehr Lokvolumen fürs Geld bietet eine

weitere Variante der jüngst neu konstruierten H0-216. Das Analog-Modell (216 147 von DB Cargo in Gießen) zeigt sich in nagelneuem Orientrot der Epoche V und ist damit eher etwas für Spezialisten. Eine große Fanggemeinde dieser Epoche ist erst am Heranwachsen. Von den bisherigen, hervorragend gelungenen Piko-Modellen der Serien-216 unterscheidet sich die Neuheit durch die fehlenden Bahnräume und

zusätzliche Rangierergriffe am Rahmen. Fast nur halb so groß, aber mit einer Menge an Digitalfunktionen trumpft die N-216 auf. Die ersten Serien-Loks waren im bayerischen Mühldorf beheimatet, dementsprechend ist auch das Modell der V 160 012 beschriftet. Der Sound gibt das etwas bemühte Röcheln einer V 160 gut wieder. Auch der Digital-Sound der 101 als H0-Modell (neu mit beleuchteter Zugzielanzeige)

macht viel Freude. Die Piko-Tonkünstler verstehen es, aus einer vermeintlich langweiligen Drehstromlok die Klänge herauszuarbeiten, die sie einmalig machen. Aus der Expert-Plus-Serie entstammt die neutral gehaltene Industrie-Diesellok mit Digitalkupplungen. **216 H0: 52412, Preis: 170 €**  
**216 N: 40525, Preis: 255 €**  
**120 H0: 51338, Preis: 310 €**  
**290 TT: 47267, Preis: 151 €**  
**Vossloh-G6: 55914, Preis: 330 €**



Prächtige 216 012 in Klassik-Rot mit Sound für die N-Bahner.



Ein exzellentes Epoche-VI-Modell: 120 203 des Standortes Rostock.



290 131 (Bw Trier) für die Bundesbahn-Freunde unter den TT-Fans.



Damit macht Spielen Freude: Vossloh-G6 mit Rangierkupplungen.

## ROCO › Rolldachwagen ohne Rolldach der DR-Epoche IV für H0

□ Die Vorbilder dieses neuen Zweier-Sets stammen aus Belgien und wurden als Rolldachwagen beschafft. Da sich nässeempfindliche Schüttgüter aber besser in spezialisierten Waggon befördern lassen, ließen die SNCB das Rolldach bei vielen Exemplaren bald entfernen. In dieser Form eines gewöhnlichen offenen Güterwagens wurden sie in den 80er-



Jahren an die Deutsche Reichsbahn verkauft, um den dortigen Wagenmangel ein wenig zu

lindern. Diese bei der DR als Gattung Eos bezeichneten Güterwagen wurden von Roco

detailliert und authentisch im Maßstab 1:87 wiedergegeben. **Bestellnr.: 76006, Preis: 55,90 €**

## MERTEN › Traditionelle Schafherde und Gartenidyll für H0

□ Zwei neue Figurensätze erweitern das Sortiment von Merten, dem preiswerteren Ableger der Firma Preiser. Da wäre zum einen die Schafherde zu nennen, über deren 22 Kunststoffspritzguss-Schäflein ein bärtiger, älterer Schäfer samt seines schwarzen Hütehundes wacht. Detaillierung und Bemalung (des Schäfers) sind gut,

wenn auch nicht ganz so fein wie bei Preiser-Miniaturen. Der Inhalt des Sets „Im Garten“ kann sich ebenfalls sehen lassen. Rasen mähen, Blumen gießen, Laub kehren und dazu wild herumtobende Kinder, das dürften viele aus dem eigenen Garten kennen.

**Schafherde: 0212583, Preis: 9,95 €; Im Garten: 0212585, Preis: 7,45 €**



Die kunststoffglänzenden Merten-Schafe sollte man bemalen.



Im neuen Gartenset sind fünf Figuren enthalten. Hund und Katz stammen aus dem Set 0212582.



**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL

DER BRAWA WERKSVERKAUF ÖFFNET WIEDER SEINE SCHRANKEN!

**FREITAG, 16.09.2022 UND SAMSTAG, 17.09.2022**

BRAWA lädt Sie wieder ganz herzlich zum Werksverkauf ein. Besuchen Sie uns in Remshalden und entdecken Sie unsere Neuheiten 2022! Bei unserem Werksverkauf bieten wir Ihnen Modelle aus dem aktuellen Sortiment, Auslaufartikel sowie Zubehör – und natürlich können Sie auch diverse Schnäppchen machen. Freuen Sie sich außerdem auf regelmäßig wechselnde Angebote und Aktionen!

WWW.BRAWA.DE

WEITERE INFOS:



**FLEISCHMANN** > ICK-Wagen der NS für N



□ Als Farbvarianten der formneuen und wohl gelungenen UIC-X-Wagen (siehe Seite 73) wurden auch die Nachbildungen der in den Niederlanden umlackierten ehemali-

gen DB-Wagen herausgebracht. Die ehemaligen Bm 235 liefen dort in den Jahren 2002 bis 2009 unter der Bezeichnung ICK im Fernverkehr. DB-Wagen erster Klasse ge-

langten allerdings nicht zur NS, insofern hat der im Bild am Schluss laufende Wagen kein konkretes Vorbild.

**Bestellnr.:** 863997 - 863999; **Preis:** je 46,90 €

**BRAWA** > Güterwagen der K. Bay. Sts. B. für H0

□ Erst ab 1912 begann auch Bayern mit der Beschaffung von damals neuen, einheitlich gestalteten Güterwagen der sogenannten Verbandsbauart. Die zweiachsigen, gedeckten Wagen ohne Bremserhaus hatten ein Ladegewicht von 15 Tonnen, der Achsstand betrug 4,5 Meter bei einer Länge über Puffer von 9,3 Metern. Die Scheibenradsätze der Form 41 liefen in Preßblechachshaltern. Brawa bietet einen solchen Wagen der Gattung Gm nun als bestens detaillierte H0-Nachbildung an. **Bestellnr.:** 49819, **Preis:** 42,90 €



**HALLING** > „Jochen Rindt lebt!“ – auch im H0-Modell

□ Der seltene Fall eines Autorennsport- UND Eisenbahn-Fans arbeitet in der MEB-Redaktion. Daher durfte die Besprechung des neuen Halling-Straßenbahnmodells nach Grazer Vorbild nicht fehlen. Dort gedenkt man des vor 80 Jahren geborenen und 1970 in Monza in einem Lotus 72 tragisch verunglückten Rennfahrers. In Berlin laufen seit 2011 die fünfteiligen „Flexility“-Straßenbahnen. Die neue Halling-Variante wirbt vorbildgetreu mit dem zukünftigen Gesamtbestand. **Info:** [www.halling.at](http://www.halling.at)



Fünfteilige Straßenbahn für attraktiven Berliner Nahverkehr im Maßstab 1:87.

In Graz erinnert man an den Ausnahme-Piloten Jochen Rindt.



**JOSSWOOD** > Blechtrogbrücke für H0

□ Die neue kleine Brücke ist lang genug, um Straßen, eingleisige Strecken, größere Bäche oder kleine Kanäle zu überqueren. Wegen des nachgebildeten Blechtrogs eignet sie sich auch für das Märklin-C-Gleis oder als schmale Straßenbrücke (Teerfläche aus Karton liegt bei). Der Bausatz zeichnet sich durch feine Nietenzüge und filigrane Geländer aus. Die Bruchstein-Brückenköpfe sind leider (wie bei fast allen Modell-Bücken) viel zu kurz ausgefallen, um dort eine Regelböschung mit der Neigung 1:1,5 anformen zu können. **Bestellnr.:** 19109, **Preis:** 27 €



## KISS › Brockenlok für 2m

□ Vollständig in Metallbauweise fertigt Kiss seine Nachbildungen der DR-Baureihe 99<sup>23-24</sup>, der Neubauloks aus Babelsberg für das Meterspurnetz im Harz. Die absolut maßstäblich ausgeführten, 6,4 Kilogramm schweren „Harzbullen“ werden in sechs Versionen hergestellt und überzeugen durch zahlreiche

vorbildgerechte Details. Für den Antrieb sorgt ein Bühler-Motor, für die 23 Digitalfunktionen (Licht mit Micro-Glühlämpchen, Umstellung der Steuerung, Sound, Rauch) ein ESU-Decoder der neuesten Generation. Der Mindestradius liegt bei 1050 Millimetern. **Info:** [www.kiss-modellbahnen.net](http://www.kiss-modellbahnen.net)



## US-CORNER

Im letzten Heft stellten wir den Jeep Wagoneer von Brekina in H0 vor. In diesem Heft gesellt sich das Pick-Up-Modell des Jeep Gladiator hinzu, das auf derselben Plattform wie der Wagoneer basiert. 26 Jahre lang wurden auf der unveränderten Basis Wagoneer und Gladiator ausgeliefert.

Ebenfalls im letzten Heft stellten wir das Fertigmodell einer US-Metzgerei von Woodland Scenics vor. Wir haben noch eines in petto: „Miss Molly's Diner“. Auch für dieses Fertigmodell gilt: Es wirkt au-

thentisch und maßstäblich, es ist sauber montiert, akkurat lackiert, dezent gealtert sowie mit zahlreichen Ansetz- und Dekoteilen ausgestattet. Eine Beleuchtung ist vorbereitet.

Die US-Bahngesellschaft Union Pacific (UP) gönnte sich in den vergangenen Jahren eine Flotte sogenannter Heritage-Loks, deren Lackierung an einst bekannte Bahnen erinnert, die in der UP aufgingen. Kato liefert jetzt die gelungene SD70ACe 1988, welche die Farben der Missouri-Kansas-Texas Railroad („The Katy“) in Ehren hält.



„The Katy“, eine der zahlreichen Heritage-Loks der UP.



„Ich habe Hunger! Lass uns bitte schnell zu Molly's fahren.“



„Bei Miss Molly gibt's einfach immer noch die besten Burger.“

www.exPRESSzugreisen.de **PRESSNITZTALBAHN**

### Im Nachtzug zum Bodensee

19. – 20. August + 20. – 21. August 2022

mit historischer E-Lok

Relation:  
Zwickau – Chemnitz –  
Dresden – Friedrichshafen  
und retour

Zeppeleinmuseum und  
Dampferfahrt möglich

**SPEISEWAGEN im Zug**

Preise 2. Klasse  
Erwachsene: **290,- €** p.P., Kinder: **210,- €** p.P.  
weitere Preise auf Anfrage.

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

Fachgeschäft und Onlinehandel für  
**Modelleisenbahnen**  
und Zubehör aller Spurweiten

**Tel.: 035971 7899-0**

Fax: 035971 7899-99 | [info@mein-mbs.de](mailto:info@mein-mbs.de)  
Mo. – Fr. 08:00 – 18:00 Uhr | Sa. 10:00 – 16:00 Uhr

Schienerfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- und Umbauservice

MBS Modell + Spiel GmbH  
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz **mein-mbs.de**

## MODELLBAHN UNION > Fertigmodelle

□ Für den eiligen Bastler bietet der Hersteller aus Issum nun Stück für Stück auch Fertigmodelle aus seiner breiten Zubehörpalette an. Die neue Produktlinie wird für die Maßstäbe H0, TT und N aufgelegt. Das Angebot reicht von einfachen Ölfässern über Gegenstände für die Inneneinrichtung von Gebäuden bis zum Zubehör für Industrieanlagen wie Ventilatoren, Absperrventilen, Elektromotoren oder Trafos. Auch für die Bw-Ausstattung werden einige Details angeboten. Die Modelle werden in Klarsichtboxen geliefert – vielleicht kann man diese sinnvoll weiterverwenden?

Info: [www.modellbahn-union.com](http://www.modellbahn-union.com)



Aufwendig verpackt: fertig bemalte 3D-Druck-Modelle.

Schwarze Rauchabzüge für den N-Lokschuppen im Sechser-Pack.

## BREKINA > Schwarzbau und Verkehrsschule

□ Das von Roco vor über 30 Jahren gestartete Thema der fiktiven Baufirma „Schwarzbau“ scheint nach wie vor so beliebt zu sein, dass sich Ergänzungsmodelle lohnen – selbst dann, wenn sie von anderen Herstellern kommen. Dies ist beim MBLAK 2624 Kipper von 1970 der Fall, dessen H0-Nachbildung ab sofort im typischen Türkis dieser Serie erscheint. Eine wirklich witzige Idee ist die H0-Verkehrsschule von 1965 mit den beiden Hängern und fünf rotgelben Tretautos zum Üben für die Jüngsten.

Schwarz: 81156, Preis: 27,95 €  
Schule: 90491, Preis: 26,95 €



Der LAK 2624 von Mercedes-Benz unterstützt nun die Schwarz-Arbeit.



Klein Mäxchen würde so gerne schon mal eine Runde drehen.

## DIE MODELLBAHNWERKSTATT > Lasercut-Bausätze

□ Von den für das Jahr 2022 angekündigten Neuheiten sind nun die ersten Produkte lieferbar. Für H0 erscheint mit dem „Chesa Marmotta“ das vierte Gebäude in der Serie Bündner Wohnhäuser, diesmal in etwas modernerem Baustil. Im selben Maßstab ist eine kleine Reichsbahn-Kaue in Holzbauweise lieferbar, die sich auch außerhalb von Bahnanlagen gut macht. Für die Spur 0 wird ein Bausatz für einen kleinen Lokschuppen in Fachwerkbauweise angeboten. Außerdem ergänzen der Abtritt „Spinas“, ein Strand- und ein Toilettenwagen sowie ein Lattenzaun das 1:45-Sortiment. Info: [www.teminiatur-shop.de](http://www.teminiatur-shop.de)



Bündner Wohn- oder Ferienhaus in Hanglage: „Chesa Marmotta“ für H0.



Kleinigkeit für den H0-Bahnhof: eine Reichsbahn-Kaue.

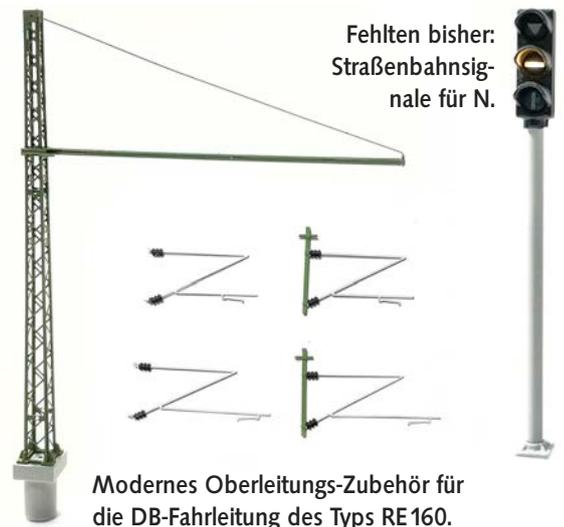


Passt für eine Köf oder einen kleinen Dreikuppeler: Lokschuppen in 0.

## MAFEN > DB-Oberleitung für N

□ MODEL FAB TRAINS S.L. aus Barcelona bietet unter seiner Marke Mafen neues Oberleitungszubehör im Maßstab 1:160 an. Es handelt sich um filigrane Gittermaste mit Rechteck-Ausleger zum Überspannen von zwei oder drei Gleisen und die passenden Fahrleitungs-Ausleger zur Montage am Mast oder am Rechteck-Träger in jeweils drei Versionen. Außerdem werden Straßenbahn-Signale in sechs Ausführungen als Neuheit für N angeboten.

Info: [www.model-fab.com/de/brand/mafen/](http://www.model-fab.com/de/brand/mafen/)



Fehlten bisher: Straßenbahnsignale für N.

Modernes Oberleitungszubehör für die DB-Fahrleitung des Typs RE 160.

## IMPRESSUM

**Heft:** Ausgabe 8/2022, Nummer 8, Jahrgang 71  
**Chefredakteur:** Stefan Alkofer (V.i.S.d.P.)  
**Redaktion:** Andreas Bauer-Portner, Alexander Bergner  
**Mitarbeitende dieser Ausgabe:** Joachim Gabel, Jürgen Goller, Rainer Heinrich, Dirk Höllerhage, Jürgen Metzler, Heinz-Jürgen Reiß, Holger Späing  
**Redaktionsassistent:** Angelika Gäck, Caroline Simpson  
**Layout:** Snezana Singer  
**Korrektorat:** Jana Müller, Matthias Müller  
**Leitung Produktion Magazine:** Sandra Kho  
**Herstellung:** Sabine Springer

**Verlag:** Verlagsgruppe Bahn GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München  
**Geschäftsführung:** Clemens Schüssler, André Weide  
**Geschäftsleitung Marketing:** Josef Linus Stahl  
**Gesamtleitung Media:** Bernhard Willer, bernhard.willer@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)  
**Anzeigenleitung:** Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de  
**Anzeigenposition:** Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de  
**Leitung Abomarketing:** Florian Rupp  
**Vertriebsleitung:** Dr. Regine Hahn  
**Vertrieb/Auslieferung:** Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

**Litho:** Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich  
**Druck:** Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2022, Copyright 2022, Verlagsgruppe Bahn GmbH, ISSN 0026-7422  
 Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vielfältigkeit, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



Mit den ehemals preußischen Güterzugloks EG 511 bis 537 rettete sich eine mehr als urtümliche Baureihe noch knappe zehn Jahre in die Bundesbahnzeit hinein.

### MÄRKLIN

## Die E71 kommt als zweites Club-Modell

□ Sie gehörten zu den frühen serienmäßig hergestellten E-Loks in Deutschland: Die ersten Maschinen mit der Achsfolge B'B' und Blindwellen-Antrieb in beiden Drehgestellen wurden im ersten Kriegsjahr 1914 ausgeliefert, um im mitteldeutschen Netz eingesetzt zu werden. Insgesamt 26 Stück folgten bis 1922 und liefen zunächst auch in Schlesien. Mit der Ablieferung der stärkeren E77 und E75 suchte man ein geeigneteres Betätigungsfeld und fand es in Baden auf der Wiesen- und Wehratalbahn.



FOTOS (2): MÄRKLIN

Nach 1945 standen dort noch acht E71 im leichten Dienst, doch im Jahr 1958 war Schluss, E32 übernahmen die Leistungen. Märklin setzt diesem Urahn der deutschen E-Loks ein Denkmal im Maßstab 1:87, zunächst in einer Ausführung der Epoche III.

### PIKO / MENZELS LOKSCHUPPEN

## Ukraine-Hilfe

FOTO: MENZEL



197 394 half ab März 2022 bei den Hilfszügen für die Ukraine.

□ Ein Vectron von DB Cargo wurde anlässlich der Errichtung der Schienenbrücke zum Transport von Hilfsgütern in die Ukraine mit einer besonderen Beschriftung versehen. Der Händler „Menzels Lokschuppen“ legte zusammen mit LS.Models ein H0-Sondermodell dieser Lok auf, von dessen Verkauf je Lok 100 Euro an die Deut-

sche Bahn Stiftung gespendet werden, um für die vor dem Krieg geflüchteten Menschen gezielt Hilfe zu leisten. Alle 1500 Modelle sind bereits ausverkauft – eine gute Nachricht. Auch Piko engagiert sich in der Ukraine-Hilfe und kündigte ein Sondermodell an, das bis zum 18. Juni bestellt werden konnte – auch das eine schöne Aktion.

Das Piko-Sondermodell (eine Spende im Wert von 30 Euro) erinnert an goldene Zeiten in der Ukraine und will gleichzeitig Hoffnung machen.



FOTO: PIKO

### KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

MODELLEISENBÄHNER ABO-SERVICE  
 Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

+49 (0)89/46 22 001

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-18.00 Uhr telefonisch erreichbar.

leserservice@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de

Preise: Einzelheft 5,90 € (D), 6,70 € (A), 9,80 sFr (CH), 7,20 € (B, NL, Lux), 65,90 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 67,20 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand).

Abo bestellen unter [www.modelleisenbahner.de/abo](http://www.modelleisenbahner.de/abo)

Die Abgebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Der MODELLEISENBÄHNER erscheint zwölf mal jährlich. Sie erhalten den MODELLEISENBÄHNER (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter [www.mykiosk.de](http://www.mykiosk.de)

### LESERBRIEFE UND BERATUNG

MODELLEISENBÄHNER  
 Postfach 400209, 80702 München

+49 (0)89/13 06 99 840 (Di 9.00-11.00 Uhr)

redaktion@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

### ANZEIGEN

anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: [www.media.verlagshaus.de](http://www.media.verlagshaus.de)

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2022





FOTO: ANDREAS DOLLINGER

## ERFOLGSFAMILIE: VOM EUROSPRINTER ZUM VECTRON

Als Siemens und Krauss-Maffei mit 127 001 vor 30 Jahren den ersten Europrinter präsentierten, war nicht abzusehen, welche nachhaltige Erfolgsgeschichte damit angestoßen werden würde. Die jüngsten Familienmitglieder des Typs Vectron sind aus dem deutschen und europäischen Bahnalltag nicht mehr wegzudenken.



FOTO: ARTEMIS KONIOS

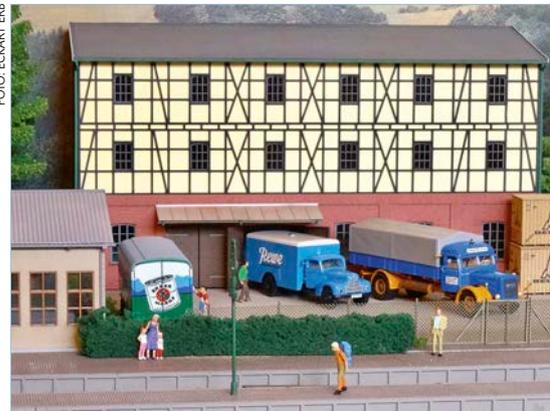


FOTO: ECKART ERB

## INDUSTRIE-FACHWERK

Blickfang im Hintergrund: Als es noch keine Logistikzentren an der Autobahn gab, entstand das Vorbild dieses schmucken „Kalina“-Lagerhauses in Wuppertal, umgesetzt als Joswood-Bausatz.

## AUSSERDEM

### Preiswertes Schmuckstück

Es gibt auch noch günstige Modelle wie den gedeckten Roco-Gbs 245. Mit ein wenig Farbe entsteht ein Hingucker.

### Für die Nachbarschaft

Mit der Strecke von Siegersdorf nach Langenzenn begann vor 150 Jahren das Zeitalter der Vizinalbahnen in Bayern

### Das Refugium der WR 360 C14

Die Kleinbahn Kaldenkirchen-Brüggen am Niederrhein setzte alte Wehrmachts-Dieselloks im Güterverkehr ein.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Unser September-Heft erscheint am

**10. August**

bei Ihrem  
Zeitschriften-Händler –  
an einem Mittwoch



FOTO: HOLGER POITZ

## 22 JAHRE – UND WEG WAREN SIE

Nur zwei Jahrzehnte nach ihrem Bau hatte die DR keine Verwendung mehr für die Personenzug-Neubaudampfloks der Baureihe 35<sup>10</sup>. Ein Rückblick auf den Abschied im Mai 1977.



FOTO: TORSTEN SAUER

## ENDSTATION KURORT

In tadellosem Zustand kann man auch heute noch das Empfangsgebäude in Oybin erleben. In Torsten Sauers Werkstatt entstand ein sehenswerter H0-Nachbau des weithin bekannten ostsächsischen Schmalspur-Endbahnhofs.

**Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen:** Scannen Sie einfach den QR-Code 1, um die nächsten beiden Ausgaben im günstigen Mini-Abo für nur € 9,90 portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind, und sparen 37 Prozent gegenüber dem Einzelverkaufspreis! Wenn Sie nur die nächste Ausgabe – portofrei – zugeschickt bekommen möchten, wählen Sie den QR-Code 2. Unter dem QR-Code 3 finden Sie rasch und unkompliziert Verkaufsstellen in Ihrer Nähe, an denen der MODELLEISENBAHNER erhältlich ist.

37% sparen!  
Miniabo  
2 Hefte für  
9,90 Euro



Einzelheft  
portofrei  
bestellen



Verkaufsstellen  
in Ihrer  
Nähe



# DIE GROSSE IGE-JUBILÄUMSWOCHE!

40 JAHRE  
1982 - 2022  
IGE

10.-17. September 2022  
DA MUSS MAN HIN!

40 JAHRE  
1982 - 2022  
EISENBAHN  
ERLEBNISREISEN



Bayern, Böhmen, Sachsen, Thüringen,  
vsl. elf Dampfloks, Abschluss mit  
Jubiläums-Dampfspektakel

Großer Jubiläumssonderzug  
40 Jahre IGE

5. bis 11.9.2022



Vsl. sieben Großdampfloks in Betrieb  
im DDM, Dampffahrten im Stunden-  
takt, großes IGE-Jubiläumfest

IGE-Jubiläums-Dampfloks-  
Spektakel Schiefe Ebene

10.9.2022



Nürnberg-Hersbruck r.d.P.-Nürnberg mit  
2x BR 52, Passau-Hersbruck r.d.P.-Passau  
mit VT 98, Pendelfahrten Lehetal mit 2x  
BR 52, Pendelfahrten Pegnitztal mit VT 98

13 Sonderzugfahrten  
zum Tag der offenen Tür

17.9.2022



Großer IGE-Jubiläums-Dampfsonderzug 5.-11.9.2022  
durch Bayern, Böhmen, Sachsen und Thüringen.

Große IGE-Jubiläums-Festwoche 10.-17.9.2022

10.9.2022

Dampflokspektakel „Schiefe Ebene“ im Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg mit vsl. sieben Loks unter Dampf, mit Dampfloks-Pendelfahrten über die „Schiefe Ebene“ und Zubringer-Dampfsonderzug ab Nürnberg Hbf, Bf Lauf r.d.P. und Bf Hersbruck r.d.P.

12.9.2022

Eisenbahnfilmabend im Kulturbahnhof Hersbruck „Der General“, Stummfilmklassiker von 1926 (Änderung/anderer Film möglich!). Vorfilm: Doku die frühe IGE. Beginn: 19:00 Uhr. Eintritt v. Ort € 5,- (zu Gunsten des Kulturbahnhofs);

13.9.2022

Eisenbahnfilmabend im Kulturbahnhof Hersbruck „3 ½ Stunden“, der preisgekrönte Eventfilm von 2021 (Änderung/anderer Film möglich!). Vorfilm: Doku die frühe IGE. Beginn: 19:00 Uhr. Eintritt v. Ort € 5,- (zu Gunsten des Kulturbahnhofs).

14.9.2022

Großer Jubiläums-Festabend in der Dauphin Speed Event Halle in Hersbruck. Eine Reise durch die Geschichte der IGE mit dem Boogie-Woogie Pianisten Axel Zwingenberger und Mister Eisenbahn-Romantik Hagen von Ortloff. Durch den Abend begleiten Sie die bekannte Moderatorin und Komödiantin Karin Engelhard und der Journalist Rolf Syrigos. \*forml. Anmeldung nötig: [info@ige-bahn.de](mailto:info@ige-bahn.de). Beginn: 18:00 Uhr. Eintritt € 75,- (inklusive 4-gängigem Abendmenü).

15.9.2022

Wie funktioniert eigentlich eine Diesellok? Technik-Erlebnis mit Diesellok 216 224 von 1968. Incl. Führerstandsmitfahrt von Bf Hersbruck r. d. P. nach Bf Neuhaus (Pegnitz) und zurück. Ca. 2h. Pauschalpreis für 3 P. € 150,- (€ 50,-/P). Treffpunktzeiten (IGE Firmenstandort, Bf Hersbruck r. d. P.): 08:30 Uhr, 10:30 Uhr, 13:30 Uhr, 15:30 Uhr, 17:30 Uhr. \*forml. Anmeldung nötig: [info@ige-bahn.de](mailto:info@ige-bahn.de).

Eisenbahnfilmabend im Kulturbahnhof Hersbruck

„Walters Letzter Gang“, preisgekrönt, von 1988 (Änderung/anderer Film möglich!). Vorfilm: Doku die frühe IGE. Beginn: 19:00 Uhr. Eintritt v. Ort € 5,- (zu Gunsten des Kulturbahnhofs).

16.9.2022

Großer Ausbildungs-Infotag bei der IGE im Rahmen des bundesweiten „Tags der Schiene“. Politischer Abend im Kulturbahnhof Hersbruck. Motto: „Verkehrswende wie und wann? Es wird viel geredet aber wenig passiert!“ Mit VertreterInnen der Verkehrspolitik. Einführungsvortrag: Armin Götz. Beginn: 19:00 Uhr. Eintritt frei (Spende für den Kulturbahnhof erwünscht).

17.9.2022

Tag der offenen Tür bei der IGE im Rahmen des bundesweiten „Tags der Schiene“. Mit Dampf- und Schienenbus-Sonderzugfahrten, großer Fahrzeugschau, Draisinen- und Führerstandsmitfahrten, Spur-S-Modellbahn mit Hagen von Ortloff, Bahnpostwagen und Sonderstempel, großem Kinderprogramm, Infoständen, Musik, Speis und Trank u.v.m.

IGE - Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH

Bahngelände 2 (im Bf Hersbruck r. d. P.)  
91217 Hersbruck  
Telefon: 09151 / 90 55 - 0 Fax: 09151 / 90 55 - 90

ZugKunft  
kommt von  
Herkunft!

E-Mail: [info@ige-erlebnisreisen.de](mailto:info@ige-erlebnisreisen.de)  
Internet: [ige-erlebnisreisen.de](http://ige-erlebnisreisen.de)  
Facebook: [facebook.com/igeerlebnisreisen](https://facebook.com/igeerlebnisreisen)  
YouTube: IGE im Gespräch  
Newsletter: [ige-erlebnisreisen.de/newsletter](http://ige-erlebnisreisen.de/newsletter)



# PIKO



## Die besondere BR 101

2022 feiert die PIKO Spielwaren GmbH (gegründet 1992) ihr 30. Jubiläum! Zu diesem besonderen Anlass präsentieren wir eine silberne Expert-Lokomotive der Baureihe 101, deren unterschiedlich bedruckte Seiten an eine Grußkarte aus früheren Zeiten erinnern und Grüße von Sonneberg zu Ihnen nach Hause senden.



### Elektrolokomotive BR 101 – 30 Jahre PIKO Jubiläum Ep. VI

51110 Gleichstrom

200,00 €\*

51111 Gleichstrom, inkl. PSD XP 5.1 S und **PIKO TrainSound®** onboard

310,00 €\*

51112 Wechselstrom, inkl. PSD XP 5.1 S und **PIKO TrainSound®** onboard

310,00 €\*



\* unverbindliche Preisempfehlung

Einmalige Auflage

Weitere Neuheiten finden Sie im aktuellen Katalog 2022, im Fachhandel oder direkt bei PIKO.

