

Nur € 5,90

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Der Weg zum Siemens-Erfolgsmodell

Vom Europrinter zum Vectron

Nr. 9

September 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

Neuheiten im Test:

- 78 von ESU
- E63 von Hobbytrain
- 02 von Brawa

Szene:

- Bahnhof von Oybin in 1:87

Werkstatt:

- „Kalina“-Lagerhaus von Joswood in Szene gesetzt
- Der perfekte Roco-Gbs



Vectron



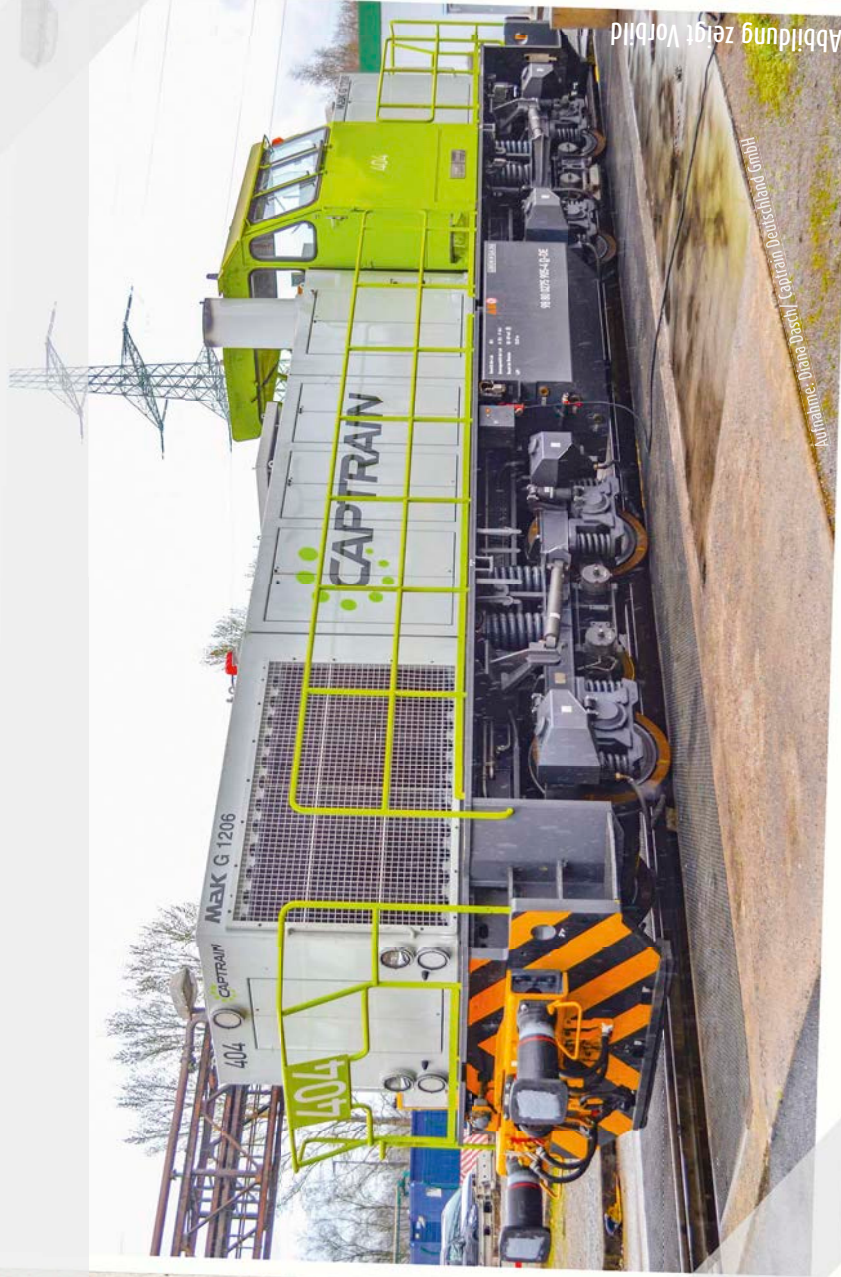
Europrinter



Taurus

Letzte Meile - kein Problem!

EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel



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

Aufnahme: Diana Dostal / Captrain Deutschland GmbH

Abbildung zeigt Vorbild

EUROTRAIN®
EXKLUSIV

PIKO

Verfügbar ab November 2022

Limitierte Sonderauflage - Solange der Vorrat reicht.

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

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11

Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr

www.idealenspiel.com

H0 Diesellokomotive G 1206 Captrain

- Feinste Lackierung und Bedruckung
- Extra starker Motor, über Kardanwellen angetrieben
- Originalgetreu gravierte Drehgestelle
- 8-polige digitale Schnittstelle nach NEM 652
- Kurzkupplungskulisse

H0	VI
ITL	=
169	mm

Gleichstromvariante analog

Gleichstromausführung mit Piko XP 5.1 Sounddecoder

Wechselstromausführung mit Piko XP 5.1 Sounddecoder

Art.-Nr. 71181

€ 129,99

Art.-Nr. 71182

€ 239,99

Art.-Nr. 71183

€ 239,99



14 Plattform der Gegenwart

Vor 30 Jahren war die Antriebstechnik der Bahn im Drehstromzeitalter angekommen. Bei Siemens glaubte man an eine flexible Plattform-Lösung, auf der in Zukunft alle neuen elektrischen Lokomotiven aufbauen sollten. Der Erfolg gibt dem Hersteller recht: Basierend auf dem EuroSprinter, sind dessen Nachfolger wie Taurus und Vectron heute weltweit auf den Schienen anzutreffen.



Titel: Eine Familie – EuroSprinter, Taurus und Vectron
Fotos: Andreas Dollinger, Stefan von Lossow, Eisenbahnstiftung

TITELTHEMA

14 ERFOLGSFAMILIEN:

VOM EUROSprinter zum Vectron

Mit dem EuroSprinter begann eine einmalige Erfolgsgeschichte im deutschen Lokomotivbau.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

26 TGV-TSCHECHIEN-TOUR

Im Juni 2022 war der Weltrekord-TGV „PSE 16“ von 1981 für eine Woche in Tschechien zu Gast.

28 GENERALÜBERHOLT

Die letzte erhaltene Diesellok ML 4000 wird bald wieder quer durch die USA fahren können.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

30 EINE VERBINDUNG UNTER NACHBARN

Im Herzen Frankens nahm das bayerische Nebenbahnnetz anno 1872 seinen Anfang.

36 DIESELLOK-ZIVILDienst

Eine Kleinbahn am Niederrhein setzte Loks der Rheinarmee im Güterzugdienst ein.

42 EIN STILLES ENDE

1977 wurden im Bw Nossen die letzten Loks der Baureihe 35¹⁰ aufs Abstellgleis geschickt.

BAHN UND TECHNIK

46 GEFAHRGUT

Der richtige Umgang mit gefährlichem Ladegut wird bei den Feuerwehren regelmäßig trainiert.

MODELL

WERKSTATT

60 AUF ALT GEMACHTER ALLERWELTS-WAGGON

Mit etwas Farbe und Geschick lässt sich jedes ältere Güterwagen-Modell leicht aufwerten.

64 VORRATSHALTUNG

Eckart Erb montierte den jüngsten Lasercut-Bausatz eines Lagerhauses von Joswood.

AN MEINEM KÜCHENTISCH

68 KASTEN GROSS UND KLEIN

Neue Kleinfahrzeuge von Auhagen beleben Anlagen nach DDR-Vorbild.

TEST

70 DIE T 18 FÜR SPIELKINDER

Von ESU kommt die Baureihe 78 im Maßstab 1:87 für die Freunde der digitalen Modellbahn.

72 BAYERNs RACHE AN PREUSSEN?

Das Modell der Einheits-Schnellzug-Dampfloks der Baureihe 02 von Brawa wird ausgeliefert.

74 STANGEN-RANGIERER

Hobbytrain schließt mir der Rangier-Elektrolok E 63 eine Angebots-Lücke in der Baugröße N.

PROBEFAHRT

76 DIE CARAVELLE

Jouef liefert die Triebwagen-Baureihe X4500 der SNCF als H0-Neukonstruktion aus.

77 AUF DEN TENDER VERSTEIFT

Die Baureihe 52 von Tillig ist wieder mit Steifrahmentender für die Spur TT zu haben.

77 ALLGEMEINGUT

Neue UIC-Standard-Güterwagen für H0 von Brawa.

77 SCHOTTER MARSCH

DR-Schotterwagen für die Gartenbahn von Piko.

78 KÜHL & FRISCH

Der Fährboot-Kühlwagen Tbnhs 30 als Modell im Maßstab 1:87 von Modellbahn-Union.

78 TRANSPORT-ALTERNATIVE

Autotransportwagen der DR aus französischer Produktion im Maßstab 1:160 von Arnold.

79 LEICHTE KESSEL-KETTE

Hobbytrain bringt neue zweiachsige Leichtbau-Kesselwagen für die Baugröße N heraus.

80 POSTBENZ

Der MB-0302 von Brekina als Postbus für H0.

80 VOLKSCAMPER

Neu von Herpa für H0: VW Grand California.

80 WEIDMANNsHEIL BEI PREISER

Zwei neue 1:87-Figurensets mit Jagdmotiven.

SCENE

82 OYBIN – ENDSTATION!

Eine launige Modell-Tour ins Zittauer Gebirge.

AUSSERDEM

34 BAHNPOST

50 BUCHTIPPS

88 TERMINE & TREFFPUNKTE

90 MODELLBAHN AKTUELL

97 IMPRESSUM

98 VORSCHAU



30 Auf dem Weg zu den Nächsten

Mit der Strecke Siegelndorf – Langenzenn begann das Zeitalter der Vizinalbahnen.



60 Die Kunst des Alltäglichen

Selbst aus einem eher einfachen Güterwagen lässt sich ein kleines Schmuckstück machen.



82 Grüße aus dem Zittauer Gebirge

Der Schmalspur-Endbahnhof von Oybin weiß auch als H0e-Modellbahnanlage zu gefallen.



9-EURO-TICKET

Der große Erfolg der Schiene

□ Unter allen Maßnahmen des Bundes zur Minderung der Härten durch die steigende Inflation, die Auswirkungen des Ukraine-Krieges sowie die Nachwirkungen der Corona-Pandemie zeichnet sich das 9-Euro-Ticket als größter Erfolg ab. Im Juni wurden rund 21 Millionen Tickets verkauft, hinzu kamen noch etwa zehn Millionen Abonnenten, die bereits eine Monatsfahrkarte benutzten. Diese riesige Nachfrage führte laut DBAG zu einer Nutzung im Nahverkehr,

die etwa zehn bis 15 Prozent über dem Niveau der Vor-Corona-Zeit lag. Speziell am Wochenende und zu besonderen touristischen Zielen kam es immer wieder zu sehr stark nachgefragten Zügen. Abellio Deutschland meldete, dass in den eigenen Netzen die Nachfrage sogar um 60 Prozent zugenommen habe. Eine bundesweite Untersuchung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Deutschen Bahn AG im Auftrag von Bund und Ländern zum

Nachdem es im Rahmen des 9-Euro-Tickets wiederholt zu überfüllten Zügen beim RE42 Leipzig – Nürnberg kam und infolgedessen teilweise die Fahrradmitnahme ausgesetzt und sogar Reisende zurückgelassen werden mussten, sind seit 24. Juni 2022 in Kooperation mit WFL zusätzliche Züge im Einsatz. Zur Entlastung kommt jeweils von Freitag bis Sonntag zusätzlich ein lokbespannter Zug mit WFL-Fahrzeugen zum Einsatz. Am 24. Juni überquert der erste Zusatzzug, gebildet aus 112 131 und sechs Silberlingen beziehungsweise Halberstädtern inklusive Steuerwagen, die Bad Dürrenberger Saalebrücke.

9-Euro-Ticket bestätigte nach Ablauf des ersten Monats erste Tendaussagen und ließ zahlengestützte und repräsentative Rückschlüsse zu Nutzung und Verkehrs-



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Aufgrund des Andrangs auf einigen Nahverkehrslinien bestellte auch die Bayerische Eisenbahngesellschaft Verstärkerzüge. Unter anderem verkehren bis Ende August an den Wochenenden zwei zusätzliche Zugpaare zwischen Nürnberg und München. Die beauftragte DB Regio reichte die Leistung an den Subunternehmer Berliner Bahnservice weiter, der auf ehemalige Locomore-Fernverkehrswagen aus dem Bestand von SRI-Rail-Invest und eine 111 von Smartrail zurückgreift. Bei Fünfstetten ist der nonstop verkehrende Zug auf dem Weg nach Nürnberg.

verlagerung zu. „Nachfrage, Bekanntheit und Attraktivität des 9-Euro-Tickets sind ungebrochen hoch, wir verzeichnen überall vollere Busse und Bahnen. Sehr erfreulich ist auch, dass ein Fünftel der Käuferinnen und Käufer angibt, dass es den ÖPNV zuvor normalerweise nicht genutzt hat. Dabei wären sechs Prozent der Fahrten ohne das 9-Euro-Ticket mit einem anderen Verkehrsmittel außerhalb des ÖPNV unternommen worden, davon gut die Hälfte mit dem Auto“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Gut jede vierte aller Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket, einschließlich der Fahrten der Abo-Kundinnen und -Kunden, wäre ohne das Ticket nicht unternommen worden.“

Nachdem nun der zweite Monat läuft, beginnen die Diskussionen über das Danach. Fest steht, dass bei einem attraktiven Preis der öffentliche Nahverkehr von den Bürgern angenommen wird. Neben dem attraktiven Preis wurde aber auch immer die Unkompliziertheit des 9-Euro-Tickets besonders hervorgehoben. Fahrgäste müssen sich nicht mehr um Tarif- und Verbundgrenzen kümmern. Die Bundesvorsitzende des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Kerstin Haarmann, will diese Gelegenheit ergreifen: „Das 9-Euro-Ticket zeigt, wie einfach es sein kann: Eine günstige Zeitkarte, die weiträumig gilt und den Tarif-Dschungel mit seinen Verbundgrenzen hinter sich lässt. Auf dieser Erfahrung müssen wir aufbauen!“ Der VCD schlug deshalb ein sogenanntes Länder-PlusTicket vor, eine Zeitkarte, die weite Fahrten im Regionalverkehr Bundesländer-übergreifend und sogar deutschlandweit ermöglicht. Das Länder-PlusTicket soll für acht Großräume angeboten werden. Der Standardpreis für einen Großraum soll 75 Euro im Monat betragen, als Jobticket 60 Euro pro Monat. Als Sozialticket sowie für Schüler/innen, Azubis und Studierende soll es für 30 Euro im Mo-

nat erhältlich sein. Das wäre auch der Preis für die Erweiterung um einen weiteren der acht Großräume. Für 135 Euro könnte ein Ticket für den Nah- und Regionalverkehr in ganz Deutschland erworben werden. Der bayerische Ministerpräsident Markus Söder wiederum schlug das sogenannte 365-Euro-Ticket vor, dass bundesweit ein Jahr im Nahverkehr gültig sein sollte.

Auch die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) blies ins selbe Horn und stellte fest, dass die massenhafte Nutzung den hohen Bedarf an bezahlbaren Bus- und Bahnverbindungen und die Vorzüge eines einfachen Tickets, das ohne Tarif-Dschungel aus den Gültigkeitsbereichen zahlloser Verkehrsverbünde auskommt, zeige. Laut EVG stiegen derzeit viele Menschen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr um, für Fahrten zum Arbeitsplatz wie für Ausflüge am Wochenende. Insbesondere werden die sozialen Errenschaften des 9-Euro-Tickets betont. „Auch wer wenig Geld hat, ist mit dem 9-Euro-Ticket mobil.“ Aber die hohe Nachfrage bringe den ÖPNV an seine Kapazitätsgrenzen und laufe überall dort ins Leere, wo faktisch weder Bus noch Bahn führen. Weder die Infrastruktur noch das Angebot seien der Nachfrage gewachsen. Bundesverkehrsminister Volker Wissing erklärte kurz nach Einführung des 9-Euro-Tickets: „Viele Menschen haben das 9-Euro-Ticket auch am Pfingstwochenende gerne genutzt. Bahn und Verkehrsunternehmen haben eine insgesamt positive Bilanz gezogen. Die Züge waren erwartungsgemäß wie an Pfingstwochenenden üblich sehr voll, streckenweise gab es regionale Auslastungsspitzen. Der große Zuspruch zeigt: Die Leute wollen Bahn und Bus. Gemeinsam mit den Ländern werden wir die 3 Monate des 9-Euro-Tickets evaluieren, um Schlüsse hinsichtlich Preis und Angebot im ÖPNV zu ziehen.“ Man darf gespannt sein.

MÜNCHEN, DAS ZWEITE BERLIN?

Die Meldung schlug ein wie die alte Fliegerbombe, die Anfang Dezember in der Nähe der Donnersberger Brücke in der bayerischen Landeshauptstadt explodierte. Diese Bombe, die bei Arbeiten an der Zweiten Stammstrecke versehentlich detonierte, war ein Menetekel für die Nachricht, die im Juli für Aufregung sorgte: Münchens großes Infrastrukturprojekt könnte beinahe doppelt so teuer werden und neun Jahre später als geplant in Betrieb gehen. Mehrkosten von 3,4 Milliarden Euro stehen im Raum; die ersten S-Bahnen könnten eventuell erst im Jahr 2038 München unterqueren. Da fallen mir sofort der berühmte Hauptstadtflughafen BER aber auch das Milliardenloch in Stuttgart Untergrund ein.

Dass die Zweite Stammstrecke teurer werden und der Bau länger dauern würde, damit rechnete hier wohl jeder, aber ein solches Ausmaß erwartete niemand und es stellt sich die berechnete Frage: Kann dieses Land keine öffentlichen Großprojekte planen? Mir wird Angst und Bange, wenn ich an weitere aufwendige Schienen-Infrastrukturprojekte wie etwa den Brenner-Nordzulauf denke. Und für die Verwirklichung des Deutschland-Taktes ist neben einer Vielzahl kleinerer und größerer Baumaßnahmen noch mindestens eine Hochgeschwindigkeitsstrecke nötig.

Wenn wir weiter so rumwursteln und keine ehrlichen Planungen vornehmen sehe ich nicht, wie im Sinne des Klimaschutzes in den nächsten Jahren der Güterverkehr auf der Schiene verdoppelt und die Fahrgastzahlen substanziell gesteigert werden sollen?

An der Reisenden-Nachfrage mangelt es jedenfalls nicht, wenn der Preis stimmt und die Nutzung unkompliziert ist, wie das 9-Euro-Ticket aktuell beweist.



Stefan Alkofer



24. Juni 2022 im Haltepunkt Ludwigsau-Friedlos: 120 274 konnte mit einem Schlaf-, einem Begleitwagen, DB-Notfallkranzug und dem DB Gefahrgutzug abgelichtet werden.

Überführung wurden interessanterweise auch Museumslokomotiven aus dem Bestand des Bw Arnstadt hist. genutzt. Während der „Holzroller“, 211 030, den Kranzug aus Wanne-Eickel abholte, wurde der Engelsdorfer Kranzug von 120 274 als

DbZ93685 nach Fulda überführt. Neben dem Arnstädter Begleiterwagen und dem KRC-Multitasker 1200 mitsamt Begleit- und Gegengewichtswagen hatte die „Taatgrotmel“ auch den Leipziger Gefahrgut-Hilfszug am Haken.

DB NETZ

DB Netz-Notfalltechnik on Tour

□ Anlässlich des 25-jährigen Bestehens von DB Netz Notfalltechnik gab es am 25. Juni 2022 einen Tag der offenen Tür

in Fulda. Dazu wurden zahlreiche Hilfs- und Kranzüge aus Deutschland in die ostthessische Stadt überführt. Für die



■ Am Samstag, 2. Juli 2022, verkehrte der Störtebeckerexpress DPE 5320 von Ilmenau über Bad Belzig nach Bergen auf Rügen. Geplant war, 218 492 von Ilmenau bis Erfurt Pbf als Zuglok einzusetzen und ab Erfurt 211 030. Es kam aber anders. Die 218 bespannte den Zug komplett von Ilmenau nach Bergen auf Rügen. Das Foto zeigt den DPE 5320 kurz vor Roitzsch.

ZWISCHENHALT

■ **Ordentlich Aufregung** verursachte der Rücktritt des DBAG-Aufsichtsratsvorsitzenden Michael Odenwald, der den Posten 2018 von Utz-Helmut Felcht übernommen hatte. Grund für den Rücktritt sollen Unstimmigkeiten mit Verkehrsminister Volker Wissing gewesen sein.

■ **Die Deutsche Bahn Stiftung** unterstützt eine humanitäre Ukraine-Hilfsaktion mit einer 150 000 €-Spende. Diese dient der Lieferung medizinischer Hilfs-

güter nach Ushgorod in der West-Ukraine. Die Spende ermöglicht Kapazitätserweiterungen des Krankenhauses vor Ort.

■ **Amtrak ordert 50 weitere Charger-Lokomotiven** bei Siemens Mobility. Die Bestellung knüpft an den Erstauftrag von 75 Lokomotiven im Jahr 2018 an, von denen die erste im Februar 2022 in Betrieb ging. Der neue Gesamtauftragswert von fast zwei Milliarden US-Dollar beinhaltet den ursprünglichen Vertrag über 850 Millionen Dollar.

■ **Akiem übernahm 37 gebrauchte Siemens-Lokomotiven** des Typs ES64F4 (Reihe 189). Die Loks wurden bisher von MRCE vermietet und sind mit unterschiedlichen Länderpaketen ausgerüstet.

■ **Hitachi Rail** übernahm von Alstom (vormals Bombardier) zum 5. Juli 2022 alle Rechte am geistigen Eigentum und den Geschäftsaktivitäten der Plattform V300-Zefiro, besser bekannt als ETR 1000 oder Frecciarossa.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

REGIONALVERKEHR

Touristik-Lok

□ Der letzte n-Wagen-Zug der Deutschen Bahn AG, der samstags und sonntags von Ludwigshafen (Rhein) nach Freudenstadt verkehrt, war am Wochenende, 2./3. Juli 2022, mit der „Touristik“-111 074 von DB-Gebrauchzug bespannt. Die planmäßig eingesetzte verkehrsrote 111 189 befand sich mit einem Schaden in der Werkstatt. Noch bis in den Herbst sollen die Züge lokbespannt verkehren. Künftig ist der Einsatz eines Triebwagens der Baureihe 1440 als „Radexpress Murgtal“ geplant. Wie die vielen Fahrräder allerdings in den Triebwagen passen sollen, ist bis heute ungeklärt. Der aktuelle Zug besitzt vier Fahrrad-Mehrzweckbereiche für jeweils bis zu 20 Fahrräder.

Es gibt noch einen legendären n-Wagen-Zug – aber nicht mehr lang. Ob das Angebot im Anschluss qualitativ besser sein wird, ist derzeit offen.

■ Anfang August wird die Insel Fehmarn wahrscheinlich für fünf Jahre vom Bahnnetz abgekoppelt. Danach wird nichts mehr so sein wie zuvor. Am 4. Juli konnte noch ein IC, gezogen von einer Press-218, auf der Fehmarnsundbrücke abgelichtet werden.



FOTO: MICHAEL HUBRICH

TRASSENPREISFÖRDERUNG IM GÜTERVERKEHR

Völlig falsche Richtung

□ Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) kritisiert das absehbare Ende der Trassenpreisförderung scharf. VDV-Vizepräsident Joachim Berends: Ab „2025 sind überhaupt keine Mittel mehr vorgesehen. Das geht gerade auch wegen der gegenwärtig stark steigenden Kosten in die völlig falsche Richtung und widerspricht deutlich den Zielen aus dem Koalitionsvertrag. Die Bundesregierung verabschiedet sich damit faktisch vom Ziel 25

Prozent Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030.“ Die Trassenpreisförderung im Güterverkehr (TraFöG) sei laut VDV eine der wichtigsten Maßnahmen des gemeinsam vom jetzigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Güterbahnsektor entwickelten Masterplans Schienengüterverkehr. Noch vor wenigen Wochen habe ein Gutachten im Auftrag des BMDV die Wirksamkeit der TraFöG bestätigt und

deren Fortsetzung empfohlen. „Die Trassenpreisförderung (...) hat sich schnell als effektiv erwiesen, um die Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Straßengüterverkehr zu mindern. Sie ist praktisch angewandter Klimaschutz, senkt schädliche Emissionen im großen Umfang und reduziert durch die Stärkung des schon heute größtenteils elektrischen Schienengüterverkehrs die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen“, so Berends.



FRAGEZEICHEN

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



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

□ Für die einen ist sie ästhetisch der größte Fehlgriff der letzten Jahrzehnte, besonders die Variante mit asymmetrischem Führerstand, andere empfinden die Diesellok aus Kiel als willkommene Abwechslung im Formeneinerlei moderner Lokomotiven. Ein durchschlagender Erfolg war die Vossloh-Baureihe, die erstmals im Jahr 2000 auf der Innotrans in Berlin gezeigt wurde, jedoch nicht. Nur knapp über 100 Exemplare dieser sehr leistungsstarken Güterzugmaschine, die mit 2240 beziehungsweise 2700 kW angeboten wurde, gelangten überwiegend zu privaten EVU und Lokvermietern. Anfang Mai ist ein Exemplar der Bentheimer Eisenbahn auf dem Weg nach Augsburg. Wir wollen von Ihnen wissen, wie diese einzigartige Lokbaureihe bezeichnet wird?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. September 2022 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Neubrandenburg“. Gewonnen haben: Randel, H., 17033 Neubrandenburg; Lächert, Arno, 10315 Berlin; Wulz, Benjamin, A-5020 Salzburg; Hirsekorn, S., 41844 Wegberg; Dudás, Ákos, HU-9241 János-somorja; Müller, Hans-Jürgen, 31141 Hildesheim; Wegiel, D., 16816 Neuruppin; Lahm, H., 66482 Zweibrücken; Brückner, H., 45968 Gladbeck; Haubold, Gunter, 17089 Siedenbollentin; Schmauß, Wolfgang, 90607 Rückersdorf; Greim, Manuel, 35041 Marburg; Saevecke, Geert, 17036 Neubrandenburg; Bernhofer, Markus, A-5020 Salzburg; Heimhold, Uwe, 24159 Kiel; Scheck, Günter, 25489 Haselau; Kain, Matthias, 08371 Glauchau; Föllmer, Sascha, 17034 Neubrandenburg; Klopffholz, Andreas, 74232 Abstatt-Happenbach; Biermann, Norbert, 38642 Goslar.

MUSEUMSBAHN

V100-Wochenendtour

□ Der Verein „Freunde der 212 001-2 e. V.“ hat seit einigen Jahren mehrere ehemalige DB-V100 in seiner Obhut. Dazu zählen die beiden nicht betriebsfähigen 212 001 und 212 062 sowie die betriebsfähige 212 133. Zusätzlich gehört auch eine betriebsfähige Ex-DB-V 60, 261 687, zum Vereinsbestand. Im Rahmen einer lange geplanten Fotozugveranstaltung ergab sich nun in Zusammenarbeit mit dem Verein Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V. (DFS), Betreiber der Museumsbahn Ebermannstadt – Behringersmühle, die Möglichkeit, beide betriebsfähigen Dieselloks auf eine Zeitreise zu schicken. Am 18. Juni 2022 wurde so zunächst 212 133 mit zwei Silberlingen der „DBK Historische Bahn e. V.“ auf die Wiesenttalbahn in die Fränkische Schweiz gesendet. Im Anschluss daran wechselte der Zug in den Steigerwald auf



FOTO: PETER GÜTNER

Am sommerlich heißen 18. Juni 2022 konnte 212 133 mit zwei Silberlingen im Rahmen einer Fotozugveranstaltung auf der Wiesenttalbahn Ebermannstadt – Behringersmühle angetroffen werden. Zwischen Streitberg und Niederfellendorf folgt der Zug direkt dem Verlauf des Flüsschens Wiesent.

die Strecke von Strullendorf nach Schlüselfeld, wo der parallele Einsatz mit 261 687 nebst passendem Nahgüterzug der 70er-/80er-Jahre erfolgte. Der 19. Juni 2022 stand dann komplett im Zeichen

der landschaftlich reizvollen Strecke durch den Steigerwald. Hier sei auch auf den Bericht im Modelleisenbahner 07/2022 zu den Einsätzen der V80 auf den befahrenen Strecken verwiesen.



FOTO: MARKUS SCHMIDT

■ Wegen der Sperrung der Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg und der dadurch bedingten Umleitung des ICE-Verkehrs über die alte Nord-Süd-Strecke sind dort Güterzugtrassen rar. Freightliner führt daher seinen Zementklinkerzug DGS 83076 Karlstadt (Main) – Dornburg (Saale) über die Werrabahn. Am Abend des 29. Juni 2022 zieht 266 002 den 2080 Tonnen schweren Zug hinter Oberrohn aus dem Werratal herauf in Richtung Rennsteig, der bei Förtha in einem Tunnel unterquert wird.

DB AG-GÜTERVERKEHR

159 im Einsatz bei DB Cargo

□ Am 30. Juni 2022 wurden zwei Lokomotiven der Baureihe 159, 159 242 und 159 243, die DB Cargo von European Loc Pool angemietet hat, von Braunschweig nach Mühldorf (Oberbayern) überführt. Zwei Tage nach der Überführungsfahrt war 159 243 im Einsatz an der Alz zu beobachten. Sie übernahm dort die Arbeiten der normalerweise hier anzutreffenden 294, die neben dem Carbidzug von Hart an der Alz die Bedienung des „AlzChem“-Werkes in Schalchen umfassen. Insgesamt soll Mühldorf sechs Lokomotiven der Baureihe 159 erhalten. Bis Ende 2022 sollen die vier noch ausstehenden 159 an DB Cargo Mühldorf geliefert werden.



FOTO: JANA MÜLLER

Am 2. Juli 2022 bringt 159 243 den „Flaschenzug“, der gerade Schalchen erreicht, von Trostberg nach Hart an der Alz.

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt Preßnitztalbahn

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

Höhepunkte im Sommer 2022

- **13. August*** Grenzüberschreitende Wanderung Jöhstadt-Vejprty/ČZ (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **20./21. August** Dampf im Zweizugbetrieb mit der Lok I K Nr. 54 und einer IV K (Sonderfahrplan)
- **27./28. August** Dampfzugbetrieb zum Schulanfang
- **10./11. September** Dampffahrtbetrieb zum Tag des offenen Denkmals

Dampffahr-
betrieb jeden
Samstag und
Sonntag bis
Ende Oktober



*An diesem Tage 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
Am Bahnhof 78 · 09477 Jöhstadt · Telefon 037343 808037 · Telefax 037343 80809 · E-Mail verein@pressnitztalbahn.de



Die Vorführfahrt führte den neuen Desiro HC der ODEG von Magdeburg nach Brandenburg. Gut zu erkennen sind die Doppelstock-Mittelwagen.



Einweihung mit Vertretern der ODEG, der beteiligten Verkehrsverbünde und des Fahrzeugherstellers Siemens.

NAHVERKEHR

ODEG setzt auf den Siemens Desiro HC

□ Einen Vorgeschmack auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 erlebte der Magdeburger Hbf am 30. Juni. Derzeit starten dort die roten Dostos mit Baureihe 182 nach Frankfurt (Oder) von DB Regio als RE 1. Doch mit dem neuen, unter Federführung der VBB-Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH verhandelten Verkehrsvertrag, geht die Leistung auf die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) für zwölf Jahre über. Am Bahnsteig 6 wurde der Verkehrsvertrag zum RE 1 im Netz Elbe-Spree feierlich unterzeichnet. Noch ohne Eisenbahn-Bundesamt-Abnahme

präsentierten dabei der Hersteller Siemens Mobility und die ODEG mit dem ET3462004 einen taufischen Desiro HC als „Highlight Express“. Das HC hinter Desiro steht für High Capacity, wobei die jeweiligen angetriebenen Endwagen einstöckig und die vier antriebslosen Mittelwagen doppelstöckig ausgeführt sind. Die Fahrzeugbaureihe bewährt sich bereits als RRX bei National Express Rail in NRW und auch bei DB Regio im Netz Rheintal in Baden-Württemberg. Die ODEG-Züge des RE 1 fahren erstmals dreimal pro Stunde in den Spitzenzeiten zwischen

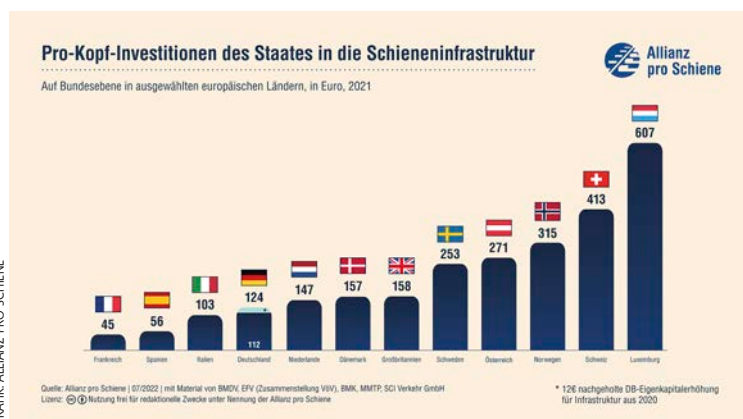
Brandenburg (Havel) und Frankfurt (Oder). Gegenüber des aktuellen Angebots mit zwei Zügen pro Stunde auf dem RE 1 wird die Kapazität in der Hauptverkehrszeit laut VBB um bis zu 70 Prozent erhöht. Insgesamt 250 Mitarbeiter werden für die neuen Leistungen von rund fünf Millionen Zugkilometern im Netz Elbe-Spree vom Betreiber derzeit rekrutiert. Dazu wählte man für die Plakate den Spruch: „Wäre Claus Weselsky heute noch Lokomotivführer, würde er sich garantiert bei uns bewerben“. Ab dem 11. Dezember 2022 geht es los.

ALLIANZ-PRO-SCHIENE

Deutschland bei Investitionen weiter abgehängt

□ Deutschland investiert mehr in die Schieneninfrastruktur als je zuvor, bleibt aber im internationalen Vergleich auf den hinteren Plätzen. „Mit 124 Euro pro Einwohner hat die Bundesrepublik im vergangenen Jahr soviel in das Schienennetz investiert wie noch nie“, sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege am 7. Juli 2022 in Berlin. Aber auch andere europäische Staaten hätten

die staatlichen Investitionen ins Gleisnetz „deutlich gesteigert“, so dass Deutschland im Europa-Vergleich „immer noch einen Keller-Platz“ habe. „Immerhin hat Deutschland beim Pro-Kopf-Vergleich 2021 erstmals Italien überholt“, sagte Flege mit Verweis auf die Vorjahreszahlen. Die gemeinnützige Allianz pro Schiene ermittelt jährlich gemeinsam mit der Unternehmensberatung SCI Verkehr, wie viel Geld ausgewählte Staaten Europas pro Kopf in die Schieneninfrastruktur investieren. Spitzenreiter im Jahr 2021 waren Luxemburg mit 607 Euro pro Einwohner und die Schweiz mit 413 Euro. Mit Pro-Kopf-Investitionen von 315 Euro erstmals auf Platz drei ist Norwegen. Österreich liegt mit 271 Euro auf dem vierten Platz und damit ebenfalls in der Spitzengruppe. Deutschland liegt hinter Großbritannien (158 Euro), Dänemark (157 Euro) und den Niederlanden (147 Euro) abgeschlagen auf einem der hinteren Plätze direkt vor Italien (103 Euro).



Mehr ist noch nicht genug. Auch wenn Deutschland erstmals deutlich mehr in den Schienenverkehr investiert, ist die aktuelle Position innerhalb Europas beschämend.



■ Nach fast 16 Jahren Pause ist Chemnitz seit dem Fahrplanwechsel am 12. Juni 2022 wieder an das Fernverkehrsnetz der DBAG angeschlossen. Zwei Zugpaare der IC-Linie 17 Dresden – Warnemünde starten beziehungsweise enden dabei in Chemnitz. Gefahren wird mit Kiss-Doppelstocktriebzügen der BR 4110. Im Bild ist 4110 114 als IC2270, Chemnitz ab 8:26 Uhr, auf dem Viadukt in Wegefarth zu sehen.



218 330 befand sich am 20. Juni 2022 auf ihrer ersten Einsatzfahrt mit RE 11123 von Kiel nach Lübeck, hier aufgenommen im Bahnhof Pönitz.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Ewiges Nordlicht

□ 218 330 ist die einzige 218, die seit ihrer Indienststellung bis heute in Schleswig-Holstein beheimatet ist; erst in der 218-Hochburg Bw Lübeck und danach in Kiel. 218 330 erlebte nun eine umfangreiche Ausbesserung und erhielt eine frische Frist. Anfang des Jahres kehrte die Lokomotive bereits das erste Mal aus Cottbus zurück. Es standen allerdings noch Nachbesserungen an. Zu diesen wurde sie nochmals nach Cottbus überführt und kehrte am 20. Juni 2022 endgültig zurück nach Kiel.



■ Am Pfingstweekende kehrten ein letztes Mal die dänischen „Gumminasen“ genannten IC3 auf ihre internationale Stammlinie, die Vogelfluglinie zurück. Am 4. und 5. Juni bespannten sie drei zusätzliche Fernverkehrszugpaare zwischen Hamburg und Puttgarden. Normalerweise verkehren diese Züge über die Strecke via Flensburg umsteigefrei nach Kopenhagen. Wegen Bauarbeiten im Bereich Neumünster wurden die Züge jedoch nach Puttgarden gefahren. Dort stiegen die Fahrgäste in Busse um, die sie dann mit der Fähre nach Dänemark brachten. Der Eisenbahn-Trajekt ist seit 2019 eingestellt und die Gumminasen seitdem Vergangenheit auf der Strecke. Dies dürfte der letzte Ausflug der IC3 in ihre alte Heimat gewesen sein. Das Foto zeigt die Doppeleinheit 5086/5092 am 4. Juni 2022 in Seekamp bei Großenbrode auf dem Weg nach Süden.

UMWELTFREUNDLICH IN BERLIN UND BRANDENBURG

Prignitz-Express

□ Nach Ablauf des gültigen Verkehrsvertrages für den Prignitz-Express von Berlin nach Wittenberge im Jahr 2028 soll dieser umweltfreundlicher werden. Die Länder Berlin und Brandenburg einigten sich darauf, dass bis zum Jahr 2037 der Regionalverkehr dieselfrei betrieben werden soll. Daher sollte der Regionalverkehr bis dahin auf den nicht elektrifizierten Strecke auf Wasserstoff- beziehungsweise Batterieantrieb umgestellt sein. Für den Prignitz-Express, der derzeit mit 648-Triebwagen betrieben wird, sollen mit Beginn des neuen Verkehrsvertrages Batterie-Triebzüge zum Einsatz kommen.

SCHMALSPUR-VERKEHR

SPNV-Direktvergabe an SDG

□ Per Direktvergabe durch den Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und den Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) wurde die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) für weitere 15 Jahre ab 1. Januar 2023 mit den SPNV-Leistungen auf ihrem Streckennetz beauftragt. Jährlich hat die SDG 164000 Kilometer auf ihren drei 750-mm-Schmalspurbahnen zu erbringen, aufgeteilt auf die Bahnen: Fichtelbergbahn, 63000 Zugkilometer/a; Löbnitzgrundbahn, 51000 Zugkilometer/a; Weißeritztalbahn, 50000 Zugkilometer/a.



FOTO: MICHAEL HUBRICH

■ Ein Dampfsonderzug der Arbeitsgemeinschaft Westfalendampf fuhr am 24. Juni 2022 von Goch nach Koblenz. Die Fahrt fand an diesem Freitag statt, da die Strecke am Niederrhein (Goch – Krefeld) unmittelbar im Anschluss gesperrt wurde, um die dortige Signaltechnik zu erneuern – die nächste Strecke, die ihre schönen alten Signale verliert.

ZEITREISE

Am Südbahnhof in Nizza



1989

Sanierungsbedürftig präsentierte sich die Bahnhofshalle des Südbahnhofs Nizza im Jahr 1989. Das Gebäude wirkt überdimensioniert.

□ In der alten stählernen Bahnhofshalle im Libération-Viertel mitten in Nizza herrscht wieder Betrieb. Das denkmalgeschützte Gebäude wurde in einen Kultur- und Gourmettreffpunkt umgewandelt. Die Eisenbahn bekam dafür 1991

einen neuen, kleineren Bahnhof, der aber für den Betrieb der Schmalspurbahn in Richtung Digne-Les-Bains ausreichend ist. Wer von der Côte d'Azur zum Museumszug, dem „Train des Pignes“ (Pinienzapfenexpress), möchte, sollte die

attraktive Bahnfahrt ab Nizza nicht versäumen, auch wenn dort seit 2022 moderne Diesellokomotiven verkehren. Vom SNCF-Bahnhof Nizza sind es rund 15 Minuten Fußweg zum neuen Südbahnhof in Sichtweite der alten Halle.



2022

Der Fußweg vom SNCF-Bahnhof zum neuen Südbahnhof ist nun 100 Meter länger. Das alte Gebäude konnte aber erhalten werden.

FOTOS (2): KORBNIAN FLEISCHER

Exklusive
Weltpremiere

Der Schaffner
kündigt das Eintreffen
des Zuges zu jeder
vollen Stunde an



Artikel-Nr.: 422-FAM03.01
Artikelpreis: € 199,80

(auch bezahlbar in 4 Monats-
raten zu je € 49,95)
zzgl. € 9,95 Versand

Größe inkl. Gewichte:
26,7 x 57,5 x 22,2 cm
(B x H x T)

Die Ton- und Bewegungs-
effekte sind abschaltbar
Betrieb der Uhr mit
einer „AA“-Batterie
Betrieb der Ton- und Bewegungseffekte
mit zwei „D“-Batterien
(Batterien nicht im Lieferumfang enthalten)

Mit Piff und
Fahrgeräuschen



Erleben Sie echte Brockenbahn-Romantik!

DIE BROCKENBAHN FÄHRT



ZU JEDER
VOLLEN STUNDE

Jahr für Jahr lockt die Brockenbahn Hundert-
tausende von Fahrgästen an. Gelegen in dem ro-
mantischem Harz ist die Brockenbahn ein Traum
für alle Eisenbahn- und Naturfreunde. Wenn die
historischen Loks mit Volldampf den Brocken
erklimmen, genießt man Natur und Eisenbahn
in schönster Eintracht.

Zum 60. Jahrestag der Brockenloks!

Feiern Sie das 60-jährige Jubiläum der
„Brockenloks“. Genießen Sie jetzt zu jeder
Zeit echte „Brockenbahn-Romantik“: mit die-
ser einzigartigen, Kuckucksuhr aus Sammler-
Skulpturenguss, handkoloriert und gefertigt mit
detailreichen Figuren. Sie ist der Atmosphäre einer
historischen Bahnstation nachempfunden, komplett
mit Schaffner, gemütlichem Vordach, nostalgischen
Laternen und authentischen Szenen. Das Zifferblatt
ist von der Rauchkammertür einer Dampflok inspiriert.
Im Zentrum erblickt man die detaillierte Skulptur des
„Harzbullen“, eingebettet in die grünen Wälder des
Harz. Reservieren Sie diese einzigartige Wanduhr am
besten gleich heute!



Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 100635
Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **26. September 2022**

☐ **Ja**, ich reserviere die Wanduhr „Brockenbahn-Romantik“
Artikel-Nr.: 422-FAM03.01

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

Name/Vorname

Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)



Unterschrift

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

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **100635**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

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

Telefon: **060 74/916 916**

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

WEEE: 97075536

Vor 30 Jahren erhielt der Ur-EuroSprinter 127 001 seine vorläufige Zulassung. Mit diesem Prototyp begann eine Erfolgsgeschichte im deutschen Lokbau, die bis in die heutigen Tage anhält. Jüngste Ahnen der 127 001 sind die Lokomotiven der Vectron-Familie, die den Verkehr nicht nur auf deutschen Gleisen immer mehr prägt.



Erfolgsfamilien: Vom EuroSprinter zum Vectron



Der kunterbunte Railadventure-Lokzug, der am 26. März 2017 auf dem Weg von München nach Nürnberg bei Emetzheim (bei Weissenburg) unterwegs ist, hat es in sich: Die X4E 651 hat weitere fünf Vectron-Lokomotiven im Schlepp. Praktischerweise hat man gleich noch einen ICE 3 und seine Abschlepplok der Baureihe 101 mit an den Haken genommen.

Am 21. September 1992 war es so weit: Die DB nahm den von Siemens und Krauss-Maffei (KM) auf eigene Rechnung entwickelten und gefertigten EuroSprinter vorläufig ab. Damit begann für die beiden Hersteller eine Erfolgsgeschichte, die dank der aus der EuroSprinter-Familie hervorgegangenen Vectron-Plattform bis heute andauert.

Entwicklungsziel war ein Erprobungsträger und Demonstrator für eine neue und modulare Lokomotivplattform und für neu entwickelte Bauteile. Dahinter stand der Gedanke, dass moderne Lokomotiven meist nicht mehr nur für einen Kunden oder einen Einsatzzweck konstruiert werden sollten. Stattdessen sollte eine vordefinierte Basislokomotive mit unterschiedlichen und frei kombinierbaren Komponenten an die jeweiligen Kundenerfordernisse angepasst werden.

So waren von Anfang an verschiedene Spielarten geplant: zwei E-Pakete mit Leistungen zwischen 4000 und 7000 kW und drei Geschwindigkeitsbereiche (bis 120 km/h, von 120 km/h bis 200 km/h und über 200 km/h). Zusätzlich waren Versionen mit einem oder zwei Endführerhäusern angedacht.

Einzelne Bauteile und Baugruppen sollten nur einmal entwickelt und immer wieder neu kombiniert werden. Dazu müssen alle Einzelkomponenten äußerst zuverlässig sein und damit auch im Gleis getestet werden, denn Prüfstandversuche reichen dafür nur begrenzt aus. Der EuroSprinter sollte diese Rolle übernehmen.



Der EuroSprinter 127 001 in seinem Ablieferungszustand. Für die Hersteller Siemens und Krauss-Maffei war die Lokomotive der Grundstein eines bis heute anhaltenden Erfolgs.

Für den ES 01 standen die S 252 und die LE 5600 Pate

Bei der Entwicklung des firmenintern als ES 01 bezeichneten und bei der Bundesbahn als 127 001 eingereihten Ur-EuroSprinters standen die S 252 der spanischen Staatsbahn RENFE und die LE 5600 der portugiesischen Staatsbahn CP Pate. Für beide hatten Siemens und Krauss-Maffei zwischen 1991 und 1996 fast gleiche Lokomotiven entwickelt und unter Hinzuziehung lokaler Hersteller geliefert.

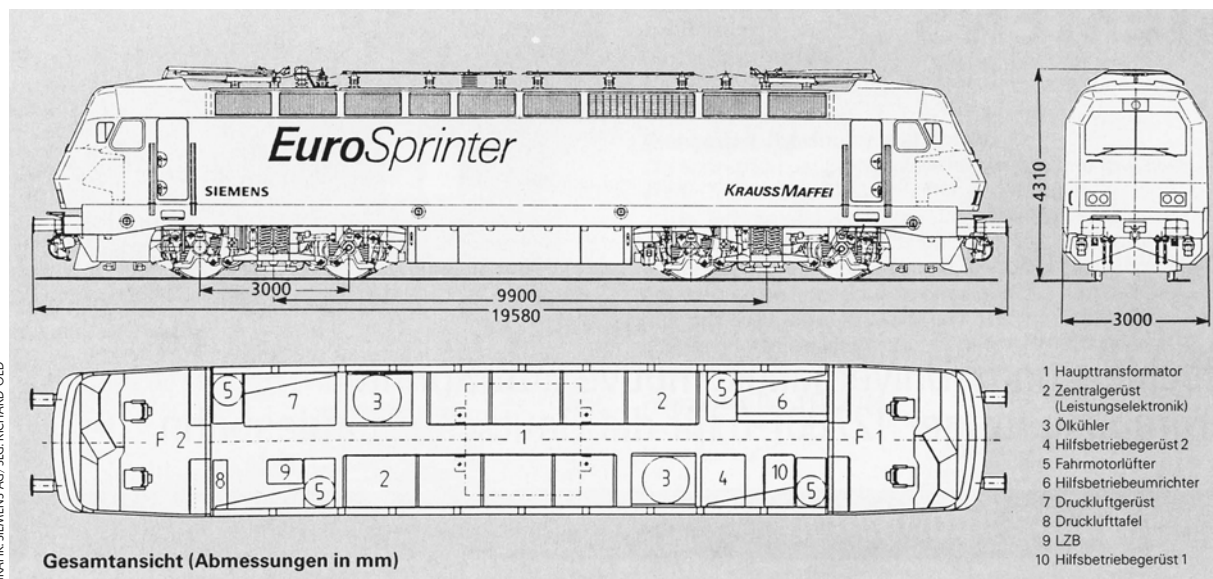
Insgesamt bestellte die RENFE 75 Hochleistungs-Universallokomotiven. Davon wurden nach mehreren Auftragsänderungen 15 Loks mit 1435 mm Spurweite und in Zweisystemausführung für 25 kV/50 Hz Wechselspannung und 3 kV-Gleichspannung für einen Einsatz im Hochgeschwindigkeitsnetz „AVE“ (Alta Velocidad Española) gebaut. Die übrigen 60 Loks mit 1668 mm Spurweite waren für das Altnetz geplant.

Während der Übergabe der ersten Lok der Baureihe, der 252-002, am 18. Juni 1991 bei Krauss-Maffei in München-Al-

lach, feierte man gleichzeitig die 20000. von Krauss-Maffei und den beiden Vorgängerfirmen gelieferte Lokomotive.

Technisch leiteten die Konstrukteure die S 252 und die LE 5600 aus der Drehstrom-Baureihe 120 der DB ab. Deren grundlegende, bereits ab 1977 entwickelten Konzepte wie Maschinenraum mit Mittelgang und beidseitiger Anordnung der Geräte, die Luftansaugung über in der Dachschräge eingebaute Lüfter und der Unterflureinbau des Transformators blieben bis heute Stand der Technik. Weiterentwickelt wurde der elektrische Teil: Stromrichter mit Siedebadkühlung und GTO-Thyristoren (Gate Turn-Off Thyristoren = abschaltbare Thyristoren) sowie die Antriebssteuerung der Asynchronmotoren mit SIBAS 16.

Im Laufe der Jahre veränderte sich bei der RENFE die Anzahl der Lokomotiven für Normalspur mehrfach. Dies war möglich, da der Mechanteil bis auf die Spurweite identisch ist. 2010 wurden außerdem einige Zweisystemloks für die Strecke von Barcelona nach Le Soler in Frankreich zusätzlich für 1500 Volt-Gleichspannung ausgerüstet.



Übersichtszeichnung des Ur-EuroSprinters. Viele Konstruktionsprinzipien wurden von der Baureihe 120 der DB übernommen. Die Hauptmaße blieben bis zur Einführung des Vectron bis auf Ausnahmen gleich.



FOTO: VOLKER EVERS/LEBEN

FOTO: NELSON PIRES

Auch heute sind die Lokomotiven der Baureihe LE5600 noch bei der CP im Reisezeugeinsatz zu finden. CP-5608 zieht ihren Drei-Wagen-Zug im Jahr 2019 bei Alcaria.

Die 30 portugiesischen Loks sind hingegen nur für 25 kV/50 Hz ausgelegt. Für den Transport schwerer Kohle-Ganzzüge bekamen mehrere Exemplare eine automatische Kupplung amerikanischer Bauart. Heute gehören von den 29 noch vorhandenen Lokomotiven 20 zu CP Longo Corso (Fernverkehr) und neun zu Medway, der ehemaligen Güterverkehrssparte der CP. Lok 5624 wurde 2002 nach einem Unfall verschrottet, Lok 5613 ist abgestellt.

120007 der Rail Cargo Logistics Goldair, eine Tochter der Rail Cargo Austria, und 120020 der Staatsbahn OSE treffen sich am 24. Juli 2018 in Thessaloniki.

FOTO: ARTEMIS KLINOS



Im schönsten Streiflicht zeigt sich der inzwischen mehrfach modifizierte EuroSprinter 127 001 am 28. September 2012 bei Berolzheim. Im Schlepp hat er eine Siemens-Lokomotive der Baureihe 18 für die belgische Staatsbahn.



Der Erprobungsträger kommt zum Laufen

Bei der Entwicklung des Ur-EuroSprinters übernahmen die Konstrukteure neben Kasten und Drehgestellen auch die übrigen Konstruktionsprinzipien der iberi-

schen Lokomotiven und damit von der Baureihe 120. Eingebaut wurde nur die Ausrüstung 15 kV/16,7 Hz, da mit der S252 und der LE5600 bereits genügend Erfahrungen mit den anderen Spannungssystemen vorlagen. Die Dauerleistung wurde von 5600 auf 6400 kW angehoben.

Lange diskutiert wurde die Farbgebung. Heraus kam die bekannte Lackierung mit der damaligen Modelfarbe Magenta und silbernen Kontrastflächen für die Front, dem grauen Untergestell, dem silbernen Kasten und den großen Schriftzügen an den Seiten.

Insgesamt war der ES 01 kompakter als die S252 und die LE5600. Seine Systemmaße mit einer Länge von 19580 mm, einem Drehzapfenabstand von 9900 mm, einem Drehgestellradstand von 300 mm und einem Raddurchmesservon 1250 mm wurden für die nächsten 19 Jahre zum „Maß aller Dinge“ bei der EuroSprinter-Familie. Davon abgewichen wurde nur im äußersten Notfall. Grundlegende Veränderungen gab es erst mit der Vorstellung des Vectron.

Nach Erprobung der Lauftechnik durfte der ES 01 offiziell 200 km/h fahren. Am 6. August 1993 erreichte der EuroSprinter auf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg eine Geschwindigkeit von 310 km/h. Damit stellte er einen Weltrekord für Drehstromtriebfahrzeuge auf. Im Anschluss kam er in den Betriebseinsatz bei der DB.

Auch im Ausland fanden Test- und Vorführfahrten statt. So im Oktober 1993 bei der schwedischen Staatsbahn SJ und der norwegischen Staatsbahn NSB und im Februar 1994 bei den SBB und der BLS in der Schweiz, bei denen unter anderem die Lötschberg-Nordrampe befahren wurde. Diese Fahrten zeigten, dass die Zugkraftregelung verbesserungsfähig ist. Aber genau dafür war der ES 01 ja gebaut.

Im August 1994 wurde die 127 001 erstmals in größerem Umfang ihrem Zweck als Komponenten-Erprobungsträgerin gerecht: Die Stromrichter wurden von Siedebadkühlung auf Wasserkühlung umgestellt und die Leittechnik modernisiert. Anschließend ging die Lok wieder in den Einsatz bei der DBAG. Im März 1996 erfolgte die endgültige Abnahme und Zulassung der inzwischen 230 km/h schnellen Lok durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Nach dem EuroSprinter kam der HellasSprinter

Auch auf der Exportseite tat sich im Jahr 1996 etwas bei der EuroSprinter-Familie. Im Januar bestellten die griechischen Eisenbahnen OSE bei Siemens und Krauss-Maffei sechs Lokomotiven mit einer Leis-



FOTO: RICHARD OED

Die Baureihe 152 stellt bereits die zweite EuroSprinter-Generation dar. Am 11. September 2011 durchfährt 152 005 den Münchner Ostbahnhof.



FOTO: SIEMENS AG

Ungewohnt ist der Anblick eines ES 64 U2 in Weiß. Siemens veröffentlichte dieses Bild anlässlich von Probefahrten auf der polnischen Strecke Psary – Góra Włodowska.



FOTO: RICHARD OED

Die Dispolok ES 64 U2-025 ist am 5. März 2013 vor dem ES 64 F4-203 in Kufstein am Zug. Im Hintergrund wartet E 412 018 der FS auf ihren nächsten Einsatz.



Unverkennbar ist die 8201 der südkoreanischen Bahngesellschaft KNR von der Baureihe 152 abgeleitet. Nach zwei Prototypen wurde 2002 in Korea die Serienfertigung aufgenommen.



Der Nachfolger der DJ1, die HXd 1, sieht dann der Baureihe 152 wieder sehr ähnlich. Intern als ES96F1 bezeichnet, wurden 175 Loks ab 2006 in China produziert.

Auch sie gehören zur EuroSprinter-Familie: Drei dieser Doppellokomotiven des Typs DJ 1 fertigte SGP 2001 für China. Es sollten die letzten Loks aus Graz werden. Hier steht DJ 1 0001 im Prüfcenter Wegberg-Wildenrath.



FOTOS (3): SIEMENS AG

Leistung von 5000 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Ihr Einsatz war auf der neu mit 25 kV/16,7 Hz elektrifizierten Strecke von Idomeni nach Thessaloniki und weiter nach Athen geplant. Die Loks der Baureihe H 560 (später 120) waren die ersten elektrischen Lokomotiven in Griechenland und bekamen den Spitznamen „HellasSprinter“.

Dieser Auftrag stellte die Konstruktionsfirmen vor außergewöhnliche Herausforderungen: So durften die Loks nicht schwerer als 80 Tonnen sein (ES01: 86 Tonnen) oder manche Komponenten waren mit den von Adtranz zu liefernden Dieselloks der Reihe A 470 (später 220) zu harmonisieren. Zudem war ein maximaler Energiebedarf auf der Strecke zwischen Thessaloniki und Idomeni einzuhalten. Alle diese Forderungen waren unter Vertragsstrafe gestellt, die bis zur Auflösung des Vertrags führen konnte.

Hier bewährte sich der modulare Aufbau der EuroSprinter-Familie: Dank der Kombination von Elementen der spanischen, portugiesischen und deutschen Varianten konnten sämtliche Wünsche erfüllt werden. Auch das Maximalgewicht von 80 Tonnen wurde aufgrund eines kleinen

Transformators und einer leichteren Rohbauzelle erreicht. Dafür ging man mit der Materialbelastung hinauf. Die dazu notwendigen Bauweisen wurden von der gleichzeitig entwickelten DBAG-Baureihe 152 übernommen.

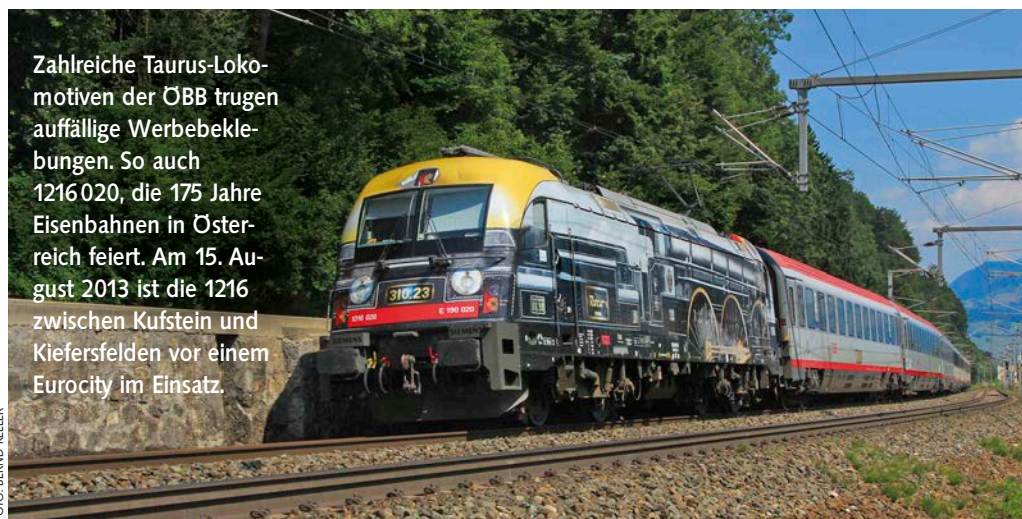
Nach Ablieferung der sechsten Lokomotive erteilte die OSE noch 1997 einen Folgeauftrag über 24 weitere Loks. Sie waren die letzten Lokomotiven der ersten EuroSprinter-Generation und gingen bis 2005 in Betrieb.

Die 152 läutete die zweite Generation ein

Ebenfalls 1996 bestellte die DBAG bei Krauss-Maffei und Siemens 195 Lokomotiven der Baureihe 152 für den Güterzugdienst. Weitere 100 wurden als Option vereinbart. Intern bezeichneten die Hersteller die Lok als ES 64 F (ES = EuroSprinter, 64 = 6400 kW Leistung, F = Fracht). Vertragsbestandteil waren ein modularer Aufbau, eine Leistung von 6400 kW und die

Zahlreiche Taurus-Lokomotiven der ÖBB trugen auffällige Werbebeklebung. So auch 1216 020, die 175 Jahre Eisenbahnen in Österreich feiert. Am 15. August 2013 ist die 1216 zwischen Kufstein und Kiefersfelden vor einem Eurocity im Einsatz.

FOTO: BERND KELLER





223 053, eine ER 20, passiert mit dem 27766 von Leipzig nach Chemnitz am 9. Oktober 2018 das ehemalige Bogendreieck Narsdorf. Früher konnte man von hier auf einer idyllischen Nebenbahn bis ins thüringische Altenburg reisen.

Ausführung als Einsystemlokomotive für 15 kV/16,7 Hz (siehe MEB 12/2021). Auch hier stand der ES 01 Pate.

Gegenüber dem Ur-EuroSprinter vereinfachten die Entwickler einige Baugruppen, gestalteten die Lok fertigungsgünstiger und reduzierten die Montagevorgänge und den Montageaufwand. Da nur eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h gefordert war, wurden die Drehgestelle einfacher ausgeführt und Tatzlagermotoren verwendet. Neu war der Anwendung einer Radscheibenbremse.

Weltweit zum ersten Mal zum Einsatz kam der Fahrzeugbus MVB (Multi-functional Vehicle Bus), der alle wichtigen Untersysteme der Lok miteinander verbindet. Mit der SIBAS 32 erhielt die Fahrzeugsteuerung ein Upgrade auf 32 Bit und die Leittechnik setzte auf der in der ES 01 getesteten Version auf. Dies gilt auch für die Kühlung der Stromrichter durch Wasser. Alle diese Änderungen führten dazu, dass die 152 der zweiten Generation des EuroSprinters zugerechnet wird.

Zwischen 1996 und 2001 bauten dann Krauss-Maffei, DUEWAG und Siemens un-

ter Zulieferung der Drehgestelle für die Serienloks vom Siemens-Kompetenzzentrum für Fahrwerke in Graz (ehemals SGP) vier Vorserien- und 166 Serienmaschinen. Die Drehgestelle für die Vorserienmaschinen fertigte noch Krupp in Essen.

Schwierigkeiten ergaben sich aus der Nichtzulassung der Baureihe 152 in Österreich, welche die ÖBB mit zu hohen Gleiskräften begründeten. Die DBAG änderte ihre Bestellung darauf dahingehend, dass die letzten 25 Lokomotiven als Baureihe 182 entsprechend der Reihe 1116 der ÖBB geliefert wurden. 152 170 war damit die letzte Lok der Baureihe 152. Ein Sonderfall ist die 152 190, die ursprünglich als 152 032 geplant war. Sie war testweise mit IGBT-Stromrichtern ausgerüstet („IGBT“ = Insulated Gate Bipolar Transistor) und wurde nach dem Rückbau auf GTO-Technik nicht mehr umnummeriert.

Zusätzlich bekam Siemens-Dispolok 2000 noch zwei ES 64 F: die 152 901 (ES 64 F-901) und die 152 902 (ES 64 F-902). Beide gehören heute der ITL-Eisenbahngesellschaft, die sie mit den Nummern 152 196 und 152 197 einsetzt.

Die zweite Generation war für den Export interessant

Auch im Export ging es voran: Im November 1996 vereinbarten Daewoo Heavy Industries und Siemens den Bau zweier Prototyplokomotiven der Baureihe 8100 für die Korean National Railroad (KNR), die mechanisch und elektrisch auf der 152 der DBAG basierten. Krauss-Maffei stellte Daewoo im Rahmen eines Technologietransfers den Zeichnungssatz zur Verfügung, so dass die Lokomotiven fast vollständig in Korea gebaut wurden.

Die Maschinen wichen nur in Bezug auf die Leistung (5600 statt 6400 kW), dem Einbau einer Mittelpufferkupplung, der links angeordneten Führertische und der Ausführung als Einsystemlokomotive für 25 kV/50 Hz von der 152 ab. Der modulare Aufbau der EuroSprinter-Familie erleichterte diese Änderungen. Nach der Bewährung der Prototypen stellte die KNR zwischen 2002 und 2008 insgesamt 83 Serienlokomotiven als Baureihe 8200 in Dienst, deren Mechanteil Hyundai Rotem fertigte.



FOTO: LIETUVOS GELEŽINKELIAI

Die litauische LTG bekam ab 2007 insgesamt 44 dieser sechsachsigen ER 20 CF. Die Drehgestelle sind von der dänischen EG 3100 abgeleitet.



FOTO: SIEMENS AG

Wie schon die Loks für die LTG erhielten die ER 24 PC für den Iran die neue, crashoptimierte Front.



FOTO: MARCUS HENSCHKE

Sie gehören zur Generation „EuroSprinter 2007“: Die 120 Loks der Reihen 18 und 19 der SNCB prägen den belgischen Bahnalltag.

1997 bestellte zudem die dänische Staatsbahn DSB 13 sechssachsige Zweisystemlokomotiven für 25 kV/50 Hz und 15 kV/16,7 Hz bei Siemens und Krauss-Maffei. Grund für die sechssachsige Ausführung war die Forderung der DSB, dass die Loks bei Ausfall eines Drehgestells in einem Tunnel in der Lage sein müssen, die Strecke mithilfe des zweiten Drehgestells zu räumen. Technisch basiert die ursprünglich sehr auffällig lackierte und als EG 3100 bezeichnete Baureihe wieder auf der Technologie der EuroSprinter der zweiten Genera-

tion. Das Untergestell wurde speziell entwickelt und der Aufbau leicht modifiziert, wobei bis auf wenige Änderungen beim elektrischen Teil die Grundkonzeption des EuroSprinters unverändert blieb.

Neu waren die dreiachsigen Drehgestelle der Bauart SF 6. Hier kam erstmals bei der EuroSprinter-Familie die Kraftübertragung über Zug-/Druckstangen und nicht über einen Drehzapfen zum Einsatz. Diese Konstruktion bildete auch die Grundlage für die Drehgestelle des sechssachsigen diesel-elektrischen EuroRunners ER 20 CF für

Litauen und des ebenfalls sechssachsigen AsiaRunners AR 15 für Vietnam. Die Lokomotiven wurden 1999 ausgeliefert und im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt. Mittlerweile sind sie im Besitz von DB Cargo Scandinavia. Sogar bis nach China schaffte es die EuroSprinter-Familie. So lieferte 2001 Siemens-SGP drei elektrisch weitgehend auf der Baureihe 152 basierende Doppellokomotiven mit der Achsfolge Bo' Bo' + Bo' Bo' des Typs DJ1 nach China. 17 weitere baute das Siemens Joint-Venture Traction Equipment Zhuzhou in China.



FOTO: BERND KELLER

So frech kann ein Vectron aussehen: Die „Rail Force One“ ist unter Trainspottern eines der beliebtesten Motive.



FOTO: PHILIPP ERNST

Treffen der Generationen in Maschen: Am 18. Mai 2017 treffen sich TXL-193 550 (zum Getriebeölwechsel), die MWB-182 912 (zur Bremsreparatur) und ELL-193 262. Die beiden Vectron rahmen ihre Vorgängerin ein und verdeutlichen die Formveränderung.

Die drei in Graz gebauten und von DU-EWAG entwickelten Vorserienmaschinen waren auch die letzten Lokomotiven der SGP, anschließend wurde dort der Lokbau eingestellt. Heute befindet sich am Standort Graz das Kompetenzzentrum für Fahrgestelle von Siemens Mobility.

In den Jahren 2006 bis 2012 kamen dann noch 270 Doppellokomotiven des Typs HXD 1 dazu. Für diese Baureihe baute man keine Prototypen mehr in Europa, alle 270 Einheiten wurden in China hergestellt. Firmenintern wird diese Baureihe als ES 96 F1 bezeichnet, sie besitzt aber bereits Stromrichter mit IGBT.

Die Stiere rollen an

Aber wie ging es mit dem Ur-EuroSprinter weiter? Ende 1996 abermals umgebaut, bekam er Hilfsbetriebeumrichter (HBU) mit IGBT-Technik und Luftkühlung, zusätzlich erhielt er die SIBAS 32 Antriebssteuerung. Und im Mai 1998 schließlich kamen Drehgestelle mit einem neu entwickelten Hochleistungsantrieb mit separater Bremswelle, die sogenannten HAB-Drehgestelle. Aus Gewichtsgründen musste dafür der HBU wieder ausgebaut werden. Mit diesen Drehgestellen fanden dann im Dezember 1998 in Österreich Versuchsfahrten statt, um die Tauglichkeit

Ursprünglich plante Siemens vier Grundversionen des elektrischen Vectron. Später kam die dieselelektrische Lokomotive Vectron DE hinzu, welche dann zugunsten der Zweikraftversion Vectron DM wieder aus dem Programm genommen wurde.



GRAPHIK: SIEMENS AG

für die neu bestellten ÖBB-Lokomotiven nachzuweisen.

Zuvor hatten die ÖBB am 27. Juli 1997 Siemens und Krauss-Maffei einen Auftrag über 75 neue E-Loks erteilt, mit einer Option über weitere 325 Stück. Das Lastenheft sah eine vierachsige Hochleistungslokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h, einer Dauerleistung von 6400 kW, einer Anfahrzugkraft von 300 kN und einem Höchstgewicht von 86 Tonnen vor. Die 75 Einheiten teilten sich dabei zunächst auf 25 Einsystemlokomotiven der Reihe 1016 und auf 25 Zweisystemlokomotiven für 15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz der Reihe 1116 auf. Für beide Reihen führte die ÖBB den Namen Taurus ein. Da vertraglich vereinbart war, dass ein Drittel der Wertschöpfung in Österreich zu erfolgen hatte, wurden die Lokomotiven bis auf die 1016 001 bis 003 und die 1116 001 bei den Technischen Services Linz der ÖBB montiert. Die Lokomotivkästen lieferte KM zu.

Auch wenn die Tauri die meisten Systemmaße des EuroSprinters übernahmen, musste wegen der Endfertigung in Linz der Lokkasten umkonstruiert werden: Die EuroSprinter-Familie war mit 19580 mm zu lang für die dortigen Schiebebühnen. Heraus kam eine Lok mit einer Länge von 19280 mm, die pro Seite jeweils nur eine sich in den Maschinenraum öffnende Tür und eine Notausstiegsklappe besaß.

Aufgrund der hohen Geschwindigkeit der Loks kam der schon in der ersten Generation des EuroSprinters verwendete Hohlwellenantrieb zum Einsatz. Die im ES 01 getesteten IGBT-Hilfsbetriebeumrichter wurden wie auch die ebenfalls dort erprobten HAB-Drehgestelle der Grazer Bauart SF 1 übernommen. Weitere Änderungen betrafen den elektrischen Teil.

Die ÖBB riefen ihre Option in Form von 325 Lokomotiven der Reihe 1116 ab. Damit sollte die Lieferung insgesamt 50 Loks der Reihe 1016 und 325 Loks der Reihe 1116 umfassen. Ende 1999 übergaben KM und Siemens die ersten vier Lokomotiven. 2003 tauschten die ÖBB 68 bestellte Exemplare der Reihe 1116 gegen 50 Maschinen der neuen Reihe 1216 ein. Diese sollte ähnlich der DBAG-Baureihe 189 als Mehrsystemlokomotive ausgeführt werden. Damit reduzierte sich die Anzahl der Loks der Reihe 1116 auf 282 Stück.

Neben den ÖBB interessierten sich auch andere Kunden für die von Siemens

inzwischen als ES 64 U2 (U = Universal, 2 = Anzahl der Spannungssysteme) in verschiedenen Varianten angebotene Loktypen. So orderten die ungarische MAV, die GySEV, Siemens-Dispolok, die HUPAC oder auch Hector-Rail diese Bauart. Insgesamt wurden von den Reihen 1016, 1116 und ES64 U2 über 430 Stück verkauft.

Im August 1999 löste die DBAG ihre Option der Baureihe 152 über 100 weitere Lokomotiven ein, die allerdings als Viersystemlokomotiven der Baureihe 189 zu liefern waren. Auch diese Baureihe folgt den Systemmaßen der EuroSprinter-Familie, aber es wurden verschiedene Änderungen am mechanischen und elektrischen Teil vorgenommen, deren äußerlich auffälligste der Lokomotivkasten mit den gesickten Seitenwänden ist.

Neu konstruierte Drehgestelle sollten die Radsatzkräfte vermindern, um in Österreich zugelassen werden zu können. Diese als SF2 bezeichnete Drehgestellfamilie zeichnet sich durch einen Tatzlagerantrieb aus und eignet sich für Geschwindigkeiten bis 140 km/h.

Die DBAG übernahm die ersten drei Loks im April 2003, kurz darauf setzte die Serienlieferung ein. Ende 2003 nahm Siemens die drei Vorauslokomotiven zurück und ersetzte sie durch Lokomotiven der



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Nur neun Loks des Typs Vectron DE wurden gebaut. Am 17. Juli 2017 zeigt sich 247 904 in Halle. Für die Nachtaufnahme wurde sie perfekt in Szene gesetzt.

Serienbauart. Nach Angleichung an die Serie gingen diese Maschinen in den Lokpool über. Insgesamt verteilen sich die 100 Loks der Baureihe 189 der DBAG auf vier Varianten (A, B, B2 und C), wobei hauptsächlich die Varianten A für Südeuropa sowie B und B2 für Mitteleuropa beschafft wurden.

Ähnlich wie bei der 1116 vermarktete Siemens (Krauss-Maffei war mittlerweile in Siemens Mobility aufgegangen) die 189 unter der Bezeichnung ES 64 F4 auch an andere Kunden. So bestellten die SBB 18 Lokomotiven (Reihe Re 474), nahmen aber nur zwölf Stück ab und wiesen die restlichen wegen Lieferverzögerung zurück.

Diese fanden ihre Abnehmer bei anderen Bahnverwaltungen. Insgesamt baute Siemens 256 Maschinen des Typs 189/ES 64 F4.

Die ÖBB wollen einen Mehrsystem-Taurus

Wie beschrieben, bestellten die ÖBB 50 Lokomotiven der an die Baureihe 189 angelehnten Reihe 1216 (Taurus 3). Da die Längenbegrenzung in Linz nicht mehr gegeben war, erhielt die 1216 wieder die Standardlänge der EuroSprinter-Familie und damit auch vier Führerstandtüren. Zudem wurden noch einige andere Verbesserungen vorgenommen.

Der E-Teil gleicht der Baureihe 189, allerdings verzichteten die ÖBB auf den Einbau der Ausrüstung für 1,5 kV-Gleichspannung. Insgesamt verteilen sich die 50 Loks auf drei Varianten: die Variante „A“ mit Ausrüstung für Österreich, Deutschland, Italien und Slowenien (25 Stück), die Variante „B1a“ für Österreich, Deutschland, Ungarn und Slowenien mit (acht Stück) und die Variante „C“ für Österreich, Deutschland, Tschechien und die Slowakei (17 Stück). Mit der unveränderten 1216 050 wurde auf der Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg am 2. September 2006 mit 357 km/h ein neuer Weltrekord für Lokomotiven aufgestellt. Heute ist sie unter der Nummer 1216 025 bei den ÖBB im Einsatz. Auch diese Lokomotive bot Siemens unter der Bezeichnung ES 64 U4 anderen Betreibern an, wobei diese sich, dem Plattformgedanken entsprechend, aus elf Länder- und 13 Kundenpaketen ihre Lok zusammenstellen konnten. Inklusive der 1216 wurden 129 Lokomotiven des ES 64 U4 gebaut.



FOTO: RICHARD OED

Zu Versuchsfahrten kam der Vectron-DM, 248 003, am 20. Oktober auf die Schiefe Ebene, hier bei der „Rauhen Mauer“. Der Vectron DM soll helfen, Dieselkraftstoff einzusparen.



FOTO: RICHARD OED

Als preisgünstige Alternative zum Vectron ist der Smartron gedacht. Geliefert wird er nur für jeweils ein Stromsystem und grundsätzlich in Capriblau. Varianten sind bei diesem Typ nicht vorgesehen. Hier die für RTB-Cargo fahrende 192016 in Landshut.

Die Zeit des (Ur-) EuroSprinters geht zu Ende

Nochmals zurück zum Ur-EuroSprinter: Seit 1999 an die Verkehrsbetriebe Elbe-Weservermietet, gelangte er anschließend in den Bestand von Dispolok. Damit einher ging die Lackierung auf Gelb und Silber und die Loknummer wechselte auf ES 64 P-001 (P=Prototyp). Nachdem 2006 MRCE die Dispolok übernommen hatte, kaufte Siemens die Lok 2010 zurück und übergab sie dem Testcenter Wegberg-Wildenrath als Überführungslok. Dort erhielt sie einen dunkelgrauen Anstrich und die Nummer PCW 8. 2016 kam die Lok nach Fristablauf ins AW Dessau. Inzwischen wird sie hauptsächlich untersucht und mit der originalen

Farbgebung versehen, ist sie derzeit mit Stromrichterschaden abgestellt.

Aber die restliche Familie bekam weiter Zuwachs! 2005 bestellte die CP 15 Stück der Baureihe LE 4700 (ES 46 F1), mit einer 2007 eingelösten Option auf zehn zusätzliche Lokomotiven. Diese 4600-kW-Maschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h folgten den Standardsystemmaßen, erhielten aber aufgrund verschärfter Crash-Normen eine neue Front. Alle Loks wurden bis 2009 ausgeliefert und gehören heute zu Medway.

Ebenfalls mit der neuen Front ausgestattet wurden die insgesamt 120 Lokomotiven mit einer Leistung von 6000 kW der Baureihe HLE 18 (ES 60 U3) der SNCB, die zwischen 2009 und 2011 aus München-

Allach geliefert wurden. Ausgerüstet sind diese Loks für die Systeme 1,5 kV und 3 kV Gleichspannung und 25 kV / 50 Hz Wechselspannung. 24 Loks erhielten eine automatische Mittelpufferkupplung und sind als HLE 19 eingereiht.

Mit der Ablieferung der letzten SNCB-Lok ging die Zeit der EuroSprinter-Familie nach über 1200 gebauten Lokomotiven zu Ende. Rechnet man noch die 380 Maschinen des EuroRunners hinzu, dessen Produktion nach der Auslieferung des letzten ER 24 PC durch den Lizenznehmer Mapna ebenfalls auslief, kommt man auf fast 1600 Exemplare dieser beiden Lokomotivplattformen. Ein beachtlicher Erfolg!

Der Vectron rollt an

Seit den ersten Lokomotiven der EuroSprinter-Familie hatte sich das Geschäftsumfeld deutlich verändert. Daher entschloss sich Siemens zu einer vollständig neuen Entwicklungsstufe, der „X4“. Durch den Trend weg von großen Bestellungen staatlicher Eisenbahngesellschaften hin zu kleineren Mitspielern im Markt mit entsprechend geringem Lokomotivbedarf war das Plattformkonzept so gefragt wie nie, da es auch minimale Liefermengen erlaubte.

Bereits 2010 stellte Siemens die schließlich Vectron genannte Familie vor. Das ur-



FOTO: AMTRAK / MIKE ARMSTRONG

Vom Vectron und der ACS-64 abgeleitet ist der Charger, eine Lok für den schnellen Personenverkehr in Nordamerika. Mehrere Bahnverwaltungen haben diesen Typ bestellt, so auch AMTRAK. Hier die 309 in der sogenannten Phase VII Lackierung.

Auf dem Nordost-Korridor setzt Amtrak den ACS-64 ein, der aus dem Vectron abgeleitet ist. Insgesamt 70 Stück wurden ab 2013 geliefert. Die Kästen für die ersten zehn Loks kamen aus München, der Rest wurde in Sacramento gebaut.



FOTO: BRIAN SOLOMON

sprüngliche Konzept sah vier verschiedene E-Loks und eine Diesellok vor: einen Vectron MS (Multi-System) hoher Leistung, jeweils eine Wechsellspannungsllok (Vectron AC) mittlerer und hoher Leistung und eine Gleichspannungsllok (Vectron DC) mittlerer Leistung. Alle E-Lok-Versionen besitzen den gleichen Lokkasten mit Mittelgang im Maschinenraum und einer Länge über Puffer von 18980 mm und einem Drehzapfenabstand von 9500 mm. Lediglich die elektrische Ausrüstung unterscheidet sich von Version zu Version. Für einen (fast) europaweiten Einsatz stehen als Zugsicherungssysteme neben ETCS auch 20 nationale Systeme zum Einbau zur Verfügung.

Ein Universaldrehgestell erlaubt Varianten für 160 und 200 km/h bei einem Achsstand von 3000 mm. Das neu entwickelte Drehgestell der Grazer Bauart SF 4 setzt auf demjenigen der Baureihe 189 auf. Beim Antrieb griff man auf den im EuroRunner bewährten teilabgefederten Ritzelhohlwellenantrieb zurück, der für die höheren Geschwindigkeiten weiterentwickelt wurde. Der Raddurchmesser liegt bei 1250 mm für die E-Loks und 1100 mm für die Diesellokomotive.

Die Spannungssysteme sind dieselben wie beim ES 64 F4. Die Leistung beträgt bei den Varianten hoher Leistung 6400 kW, bei den Varianten niedriger Leistung 5200 kW. Auch die Ausrüstung mit einem

oder zwei Dieselmotor-Modulen für die letzte Meile ist umsetzbar. Das Gewicht liegt je nach Variante und Ausstattung zwischen 80 und 90 Tonnen.

Bemerkenswert ist die Möglichkeit, Lokomotiven nachträglich zu verändern. So können Zugsicherungssysteme nachgerüstet werden, ebenso weitere Spannungssysteme. Kunden mit sich verändernden Anforderungen können so ihren Fahrzeugpark kostengünstig anpassen.

Die Dieselvariante Vectron DE unterscheidet sich vom E-Vectron deutlich: Sie ist mit 19975 mm fast einen Meter länger, ihr Drehzapfenabstand beträgt 10800 mm, der Achsstand im Drehgestell 2700 mm und der Raddurchmesser 1100 mm. In der Standardversion besitzt sie eine maximale Leistung von 2400 kW.

Ähnlich dem ES 64 U4 gibt es auch für den Vectron verschiedene Länderpakete und Ausstattungsoptionen. Diese sind allerdings anders aufgebaut. So besitzen beispielsweise sowohl die DBAG als auch die ÖBB-Lokomotiven mit dem Varianten- und Länderpaket A 35. Dabei steht „A“ für Multisystemlokomotiven, die „35“ bezeichnet das Länderpaket. Dieses beinhaltet in diesem Fall die Ausrüstung für Deutschland, Österreich, Italien, Slowenien, Tschechien, die Slowakei, Ungarn, Polen und Kroatien.

Neueste Sprösslinge der Vectron-Familie sind der Vectron Dual Mode der Baurei-

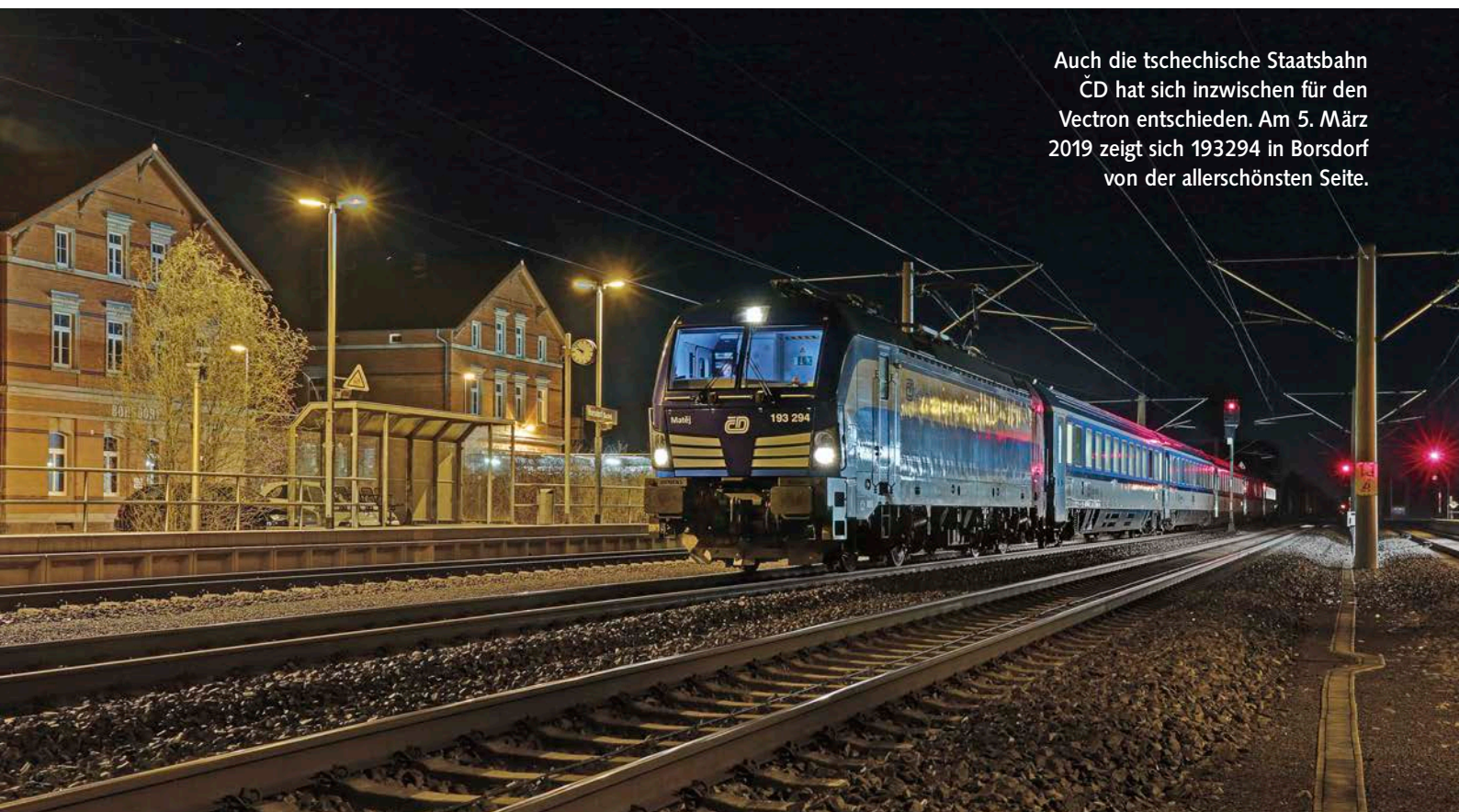
he 248 und der Vectron Dual Mode light der Baureihe 249. Beides sind Zweikraftloks mit einem 2000 kW (BR 248) bzw. 950 kW (BR 249) starken Dieselmotor, die unter Fahrdradt eine Leistung von 2400 kW respektive 2200 kW erbringen. Der Vectron Dual Mode ist dabei vom Mechanismus her weitgehend identisch mit dem Vectron DE, während der Vectron Dual Mode light eine Spezialversion für die DB mit Rangierbühnen ist.

In den USA und in Kanada sind mit dem elektrischen ACS-64 (Amtrak Cities Sprinter) und dem dieselelektrischen Charger ebenfalls Abkömmlinge der Vectron-Familie bei mehreren Bahngesellschaften im Einsatz. Beide Typen werden im Siemens-Mobility-Werk in Sacramento in Kalifornien gebaut.

Insgesamt hat Siemens Mobility inzwischen mehr als 1400 Vectron-Lokomotiven in unterschiedlichsten Konfigurationen an 62 Kunden verkauft. Für 20 Länder besitzt der Vectron eine Zulassung.

An den genannten Stückzahlen und der großen Zahl unterschiedlichster Kunden kann man ablesen, dass sich das Plattformkonzept des Vectron ebenso bewährt hat wie das des EuroSprinters. Bleibt nur noch zu hoffen, dass der Ur-EuroSprinter ES 01 der Nachwelt erhalten bleibt und nicht den Weg allen alten Eisens gehen muss. □

Richard Oed



Auch die tschechische Staatsbahn ČD hat sich inzwischen für den Vectron entschieden. Am 5. März 2019 zeigt sich 193294 in Borsdorf von der allerschönsten Seite.



Volle Zuschauerränge waren dem Gast aus Frankreich gewiss. Besonders eng ging es am 11. Juni im Hauptbahnhof von Ústí nad Labem (Aussig) zu, in dem in den vier Stunden Ausstellungszeit eine von ohnehin nur fünf vorhandenen Bahnsteigkanten gänzlich blockiert war.

Ein französischer Weltrekord-Zug war auf Präsentationstour bei unseren östlichen Nachbarn.

TGV- Tschechien-Tour



Eine sechstägige Ausstellungstournee durch Tschechien absolvierte der französische Weltrekordzug „TGV PSE 16“ zwischen dem 6. und 11. Juni 2022. Ziel war unter anderem, die tschechische Öffentlichkeit für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene zu begeistern, plant die Tschechische Bahn doch den Neubau mehrerer Trassen für Geschwindigkeiten bis zu 320 km/h.

Tschechisch-französischer Gemeinschaftsarbeit bedurfte es beim Trennen des Ausstellungsuges am 6. Juni im Prager Hauptbahnhof. Es sollte doch wenigstens ein Triebkopf mit der charakteristischen Kopfform ohne die spezielle Übergangskupplung zum Bremswagen präsentiert werden.



Von Prag ausgehend sollen solche Verbindungen (teils grenzüberschreitend) nach Ústí nad Labem und durch den Erzgebirgstunnel weiter nach Dresden, nach Hradec Králové/Pardubice – Breslau sowie nach Ostrava und Katowice über Brno (mit Abzweig nach Wien und Bratislava) gebaut werden. All diese Projekte sind in verschiedenen Planungs- und Entscheidungsphasen und bedürfen noch einer breiten Vorstellung in der Öffentlichkeit.

Die Überführung des zehnteiligen Zuges von Frankreich über Saarbrücken und Dresden nach Tschechien übernahm die Captrain Deutschland GmbH mit ihrer sächsischen Tochter ITL. Auf dem tschechischen Teil der Route bespannte dann ČD Cargo mit der für SŽ (Správa železnic)werbenden Lok 193 901 den zirka 250 Meter langen Zug. ČD Cargo war bei dieser Aktion neben der französischen Staatsbahn SNCF Partner der federführenden Infrastrukturgesellschaft Správa železnic.

Die erste Präsentation erfolgte im Prager Hauptbahnhof am 6. Juni 2021. Nach den obligatorischen Ansprachen von Vertretern verschiedener beteiligter Firmen bildete sich zwischen 12 und 16 Uhr eine lange Besucherschlange. Ein Teil des Zuges konnte auch von innen besichtigt werden. Anschließend fuhr der Zug mit 193 901 und den beiden den Triebzug umrahmenden Brems-/Kuppelwagen nach Brno (Brünn) weiter. Auf dem Messegelände stand der Zug drei Tage lang insbesondere den Fachbesuchern der Rail Business Days zur Besichtigung offen. Am Freitag folgte eine Präsentation im Bahnhof Jihlava und am 11. Juni war Ústí nad Labem der letzte Ausstellungsort. Begleitet wurden diese Präsentationen von Informationsständen der SŽ, an denen hauptsächlich auf die infrastrukturellen Gegebenheiten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Tschechien eingegangen wurde.

Selbst in Deutschland führte die Überführung des Weltrekordzuges zu medialer Aufmerksamkeit. In der Sächsischen Zeitung erschienen zwei längere Artikel zu dieser Sachsen unmittelbar berührenden Thematik der zukünftigen HGV-Strecke Prag – Dresden.

Der präsentierte TGV der Generation PSE (Paris-Sud-Est) ist derjenige Zug, der mit



Mit 15 Minuten Verspätung passiert der Überführungs-Zug am 5. Juni zwischen Decín und Prag den Bahnhof Libčice nad Vltavou. Er wird bereits von Schaulustigen erwartet.



Die wie gestellt wirkende Kombination verschiedener Züge der Tschechischen Bahnen in Prag war reiner Zufall. Hinter dem TGV steht die in sehr ähnlichem Orangeton gehaltene „Retro-Lok“ ES 499.1001 (362 001) am R867 nach Svitavy. Dahinter ein RailJet der Tschechischen Bahn und ganz hinten ein SuperCity-Pendolino der Baureihe 680.

leichten Modifizierungen den langjährig gültigen Geschwindigkeitsrekord für Schienenfahrzeuge hielt. Am 26. Februar 1981 erreichte er auf der Strecke Paris – Lyon 380 km/h. Erst sieben Jahre später brach der deutsche InterCityExperimental diesen Rekord, wurde aber seinerseits recht schnell wieder von französischen TGV-Garnituren neuerer Bauart mit weiteren Rekordfahrten (1990: 515 km/h, 2007: 574 km/h) übertrumpft. Zur Erinnerung an den ersten TGV-Rekord trägt der heute nur noch zu besonderen Anlässen präsentierte Zug entsprechende Gussplaketten mit den Daten von 1981. Die optische Gestaltung des Zuges repräsentiert sowohl den Lieferzustand (Triebköpfe in Orange) als auch den letzten Betriebszustand (Mittelwagen in Silber). □

Niels Kunick



Durchs geöffnete Führerstands Fenster war der Blick ins Cockpit des TGV möglich.



Wie aus dem Ei gepellt und nun auch mit restauriertem MD 870/1-Motor kann die zweite Zukunft beginnen.

Die letzte überlebende ML 4000 von Krauss-Maffei ist dank engagierter Eisenbahnfreunde bald wieder einsatzfähig.

Generalüberholt

Trotz etlicher Hindernisse war es im Mai 2022 endlich so weit: Der hintere MD 870/1-Dieselmotor der SP 9010, der letzten erhaltenen Krauss-Maffei-ML 4000 'C', wurde nach einer Grundüberholung zum ersten Mal wieder angelassen.

In den Wochen und Monaten seit der Inbetriebnahme 2017 und nach zuvor fast 49 Jahren Abstellzeit (siehe MEB 6/2017) hatte sich herausgestellt, dass einige Zylinder undicht waren und Motor, Turbolader und Auspuffanlage mit Öl verschmutzten. Die SP-9010-Mannschaft der Pacific Locomotive Association (PLA) legte daher im Oktober 2018 den Motor still, um ihn

entsprechend der Herstellervorschriften gründlich zu überholen.

Am 14. Mai 2019 wurde zu diesem Zweck der MD 870/1 ausgebaut und in der Werkstatt der Niles Canyon Railway (NCRy) aufgebockt. Im Rahmen der Arbeiten reinigte das Team ihn innen und außen, entfernte alle Kolben, Kolbenstangen und Zylinder-Laufbuchsen und überarbeitete oder ersetzte sie. Die dazu benötigten Werkzeuge bauten Teamchef Howard Wise und seine Mannschaft entweder selbst oder bezogen diese über ihre deutschen Teammitglieder als Originalteile von MTU in Friedrichshafen. Ebenfalls von MTU kamen diverse Ersatzteile, beispielsweise

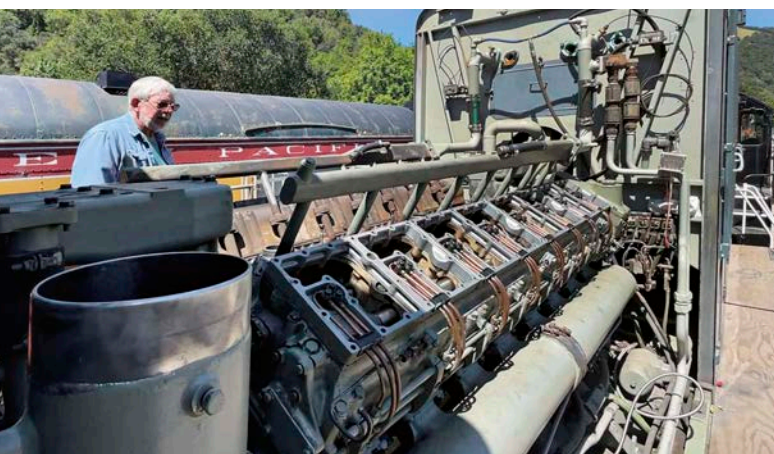
Brennerkonus, Dichtringe, Dichtungsschnüre und einige Laufbuchsen.

Leider gingen die Arbeiten aufgrund der Pandemie nicht so schnell voran, wie sich dies alle Beteiligten gewünscht hätten. Aber nach den notwendigen Dichtigkeitstests und einer Außenlackierung des Motors war es am 24. Mai 2021 so weit: Der MD 870/1 wurde wieder in die Lok gehoben. Doch dann traten Ventilsteuerprobleme auf, die erst mehrere Monate und viele Tests später gelöst waren.

Am 20. Mai 2022 betätigte Howard Wise den Anlasser. Der mittlerweile 61 Jahre alte 2000 PS-Motor sprang problemlos an und arbeitete nach dem zweiten Start ohne Lärm- und Rußentwicklung.

Damit erreichte die PLA einen Meilenstein. Trotzdem gibt es weiterhin zu tun: Ein Leck am Voith-L 830 rU-Turbogetriebe ist abzudichten und die Turbolader sowie die Auspuffanlage sind wieder einzubauen. Bis zur vollständigen Wiederinbetriebnahme der SP 9010 ist es aber nicht mehr weit! □

Richard Oed



Bill Stimmerman begutachtet den laufenden Motor. Um eventuelle Nacharbeiten ausführen zu können, ist der Motor nicht geschlossen und die Turbolader sind noch nicht montiert.



Beim ersten Anlassen spritzte Teammitglied Bill Stimmerman zusätzlichen Kraftstoff ein, um die Zündung zu erleichtern. Dies erklärt die schwarzen Abgase.

FOTOS: KARL SWARTZ

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

**EXKLUSIV
NUR BEI UNS**



Ford Ranger – Max Bögl



Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

52837 / 31346363 **H0** **Auflage 500** **29,99**



Ford Transit Custom Bus – Max Bögl



Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

52436 / 31346355 **H0** **Auflage 500** **25,99**



Stammholztransportwagen Roos-t642, Railion



Stammholztransportwagen Roos-t642 der Railion Deutschland AG beladen mit Holz.

72195 / 11681743 **H0** **V NEM** **=** **229 €** **Auflage 500** **65,99**

72196 / 11681751 **H0** **V NEM** **~** **229 €** **Auflage 500** **65,99**



Gelenk-Containertragwagen Bauart Sggrss 80, DB AG



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

AC90165 / 11663176 **H0** **V-VI NEM** **=** **307 €** **Auflage 300** **102,99**



Kühlwagen Thrs, DR



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

502149 / 11694292 **H0** **III NEM** **=** **136 €** **Auflage 300** **43,99**



3-tlg. Doppelstockwagenset der SRI



Bestehend aus einem Doppelstocksteuerwagen und zwei Doppelstockwagen.

502212 / 11730001 **H0** **VI NEM** **=** **932 €** **Auflage 250** **299,99**

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCF2



Ihr schneller Klick zu uns!

gleich reinklicken

Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Georg Theile Inh. Matthias Schwarzbach e.K.
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03593 50070

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u.
Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 2860

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Krepfenstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937033

Spielezeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650

Modellbahnhof Lippe
(CASSIOPI MiniWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123

Modellbahnhafen Fortenbacher
(Modellbahnhafen und Spielparadies
Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330

J.H. Fuhr GmbH & Co. KG
Sonnenstraße 23-31, 35390 Gießen,
Tel.: 0641 932150

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 526457

Verbinest GmbH
Düsseldorfer Str. 115a, 47239 Duisburg,
Tel.: 02841 7872151

WEMO Modellbahntreff Münster
(WEMO Modellbahntreff Münster, Inh. Evelyn Wienen)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767

Spielezeugparadies
(Spielezeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651 48011

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904 2292

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832
Spielwaren Hegmann
(Berita Hegmann, Inh.: Marietta Brand e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508013

moba-tech e.K. – Der Modelleisenbahnladen
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06336 7013171

Spiel + Freizeit Zinzhäfer
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611

Spiel + Freizeit Wagner (Görz & Storz GmbH)
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441 7609

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161 72577

Das Lokmuseum (Inh. Michael Mez)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelsheim,
Tel.: 07164 919364

Modellbau Schaufelle (Inh. Rolf Schaufelle)
Wilhelm-Menz-Straße 18, 73431 Aalen,
Tel.: 07361 32566

E + E Spielwaren GmbH
Wilhelm-Ende-Straße 40, 73630 Remshalden,
Tel.: 07151 71601

HEIGES Spielwaren
(Wils. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 3969460

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941 94950

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Hauptstraße 63, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261 92120

Spielkiste (Spielkiste Brenner,
Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Münchener Str. 7, 83395 Freilassing,
Tel.: 06731 98990

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Münchener Str. 7, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654 479091

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombek)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten,
Tel.: 08106 9978917

Augsburger Lokschnitten
(Augsburger Lokschnitten GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Herrn-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 24921000

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431 8643

Spielwaren Möhle
Schrammstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228

Spielwaren Härte
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
An der Säge 3,
08342 Zornhagen,
Tel.: 08342 40090

Modellbahnen Michael Höpfer
Geertstraße 28-30,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064

Leo's Modellbahn-Stube
Parkstraße 90,
81-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0911 753175

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH,
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981 969690

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93153 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Stadtl. 19,
PL-9490 Vellau,
Tel.: +43 23 2327994

Harlaar Modelltreinen V.O.F.
Bathovelelan 53,
NL-1711 DB Badhoevedorp,
Tel.: +31 20 6599494

Zeveenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Owersweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geertstraat 28-30,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
NL-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042

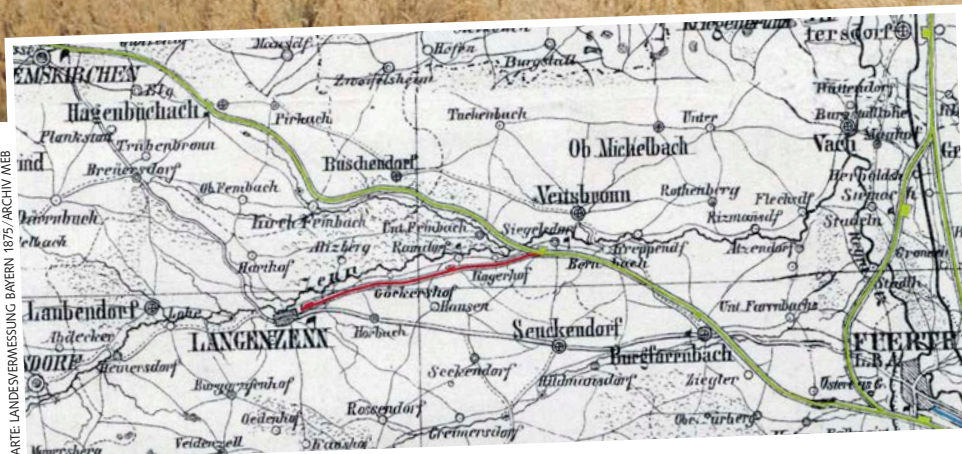


www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com

Im Sommer 1972 war 086 160 noch mit ihrem Nahverkehrszug aus Siegelsdorf bei Raindorf nach Markt Erlbach unterwegs. Der nächste Halt, Langenzenn, lag nicht mehr fern. Am 30. September 1972 endete der Dampfbetrieb mit der Baureihe 86 auf den Nebenbahnen rund um Nürnberg.



Weil man die wichtige Hauptlinie Nürnberg – Würzburg einfach um Langenzenn herum geführt hatte, stand die kleine mittelfränkische Stadt vor 150 Jahren am Beginn einer neuen Eisenbahn-Ära in Bayern: Mit der Strecke von Siegelsdorf her brach am 24. Mai 1872 das Zeitalter der Vizinalbahnen an.

Um das Jahr 1870 war der Bau von Hauptbahnen auch im außerhalb der Ballungsräume noch immer stark landwirtschaftlich geprägten Königreich Bayern zu einem Abschluss gekommen. Die wichtigsten Routen waren vollendet, die bedeutendsten Städte des Flächenstaates miteinander verbunden. Nahm man anfangs noch größere Umwege in Kauf, um so viele Orte und Regionen wie möglich auf einmal erschließen zu können, so wurden zuletzt auch immer mehr direkte Verbindungen zwischen Großstädten realisiert. Ein Beispiel dafür ist die im heutigen deutschen Schienennetz nicht mehr wegzudenkende Hauptstrecke von Nürnberg nach Würzburg, die am 1. Juli 1865 in Betrieb genommen werden konnte.

Eine Verbindung unter Nachbarn



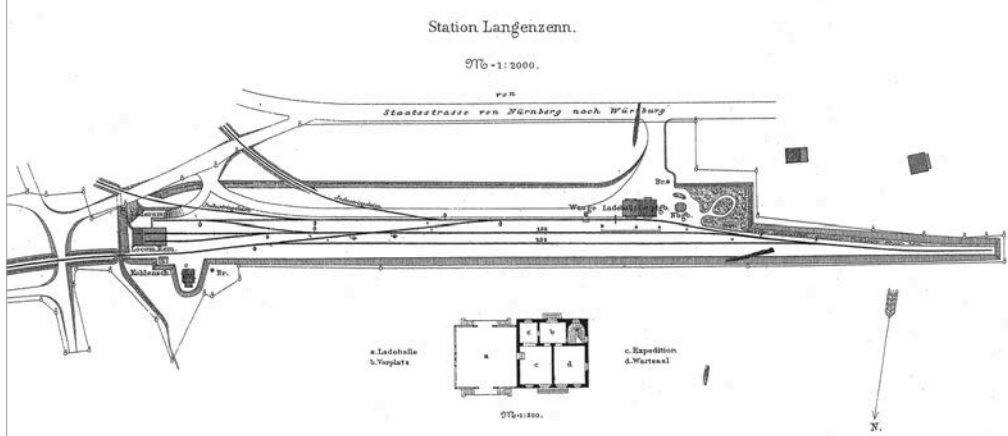
Für Langenzenn, bereits seit dem 14. Jahrhundert mit dem Stadtrecht gesegnet und im Jahre 1871 immerhin schon 1744 Einwohner zählend, kein Grund zur Freude: Mehrmals hatten örtliche Honoratioren die Linienführung über die mittelfränkische Landstadt gefordert, doch die Königlich Bayerische Staatseisenbahn entschied sich für die einfacher auszuführende Trassierung über Siegelsdorf, rund fünf Kilometer östlich an Langenzenn vorbei.

Aber so konnte es nicht bleiben: Zwischen Langenzenn und Siegelsdorf gab es nur einen schlecht ausgebauten, kaum für Kutschen und Fuhrwerke geeigneten Weg. Das Städtchen schien im wortwörtlichen Sinne den Anschluss an die Industrialisierung und damit an eine prosperierende Zukunft zu verpassen. Daher wurde weiterhin mit Vehemenz ein Bahnanschluss gefordert. Doch die gesetzlichen Voraussetzung für eine staatliche Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung, einer Nebenbahn,

Der erhoffte Anschluss an die große weite Welt

fehlten noch. Nun waren Regierung und König zum Handeln aufgefordert. Im bayerischen Gesetzblatt Nr. 48 vom 5. Mai 1869 wurde schließlich durch den „allerdurchlauchtigsten, großmächtigsten“ König Ludwig II. der Bau einer so genannten „Vicinalbahn“ (von lateinisch „vicinus“, zu deutsch „Nachbar“) von Siegelsdorf nach Langenzenn gestattet. Zuvor gab es in ganz Bayern nur eine einzige Nebenstrecke, die privat errichtete und 1865 in Betrieb genommene „Krautbahn“ von Plattling nach Fischerdorf bei Deggendorf, die aber bereits zwölf Jahre nach ihrer Eröffnung zugunsten einer neuen Staatsbahnstrecke wieder eingestellt und abgebaut wurde.

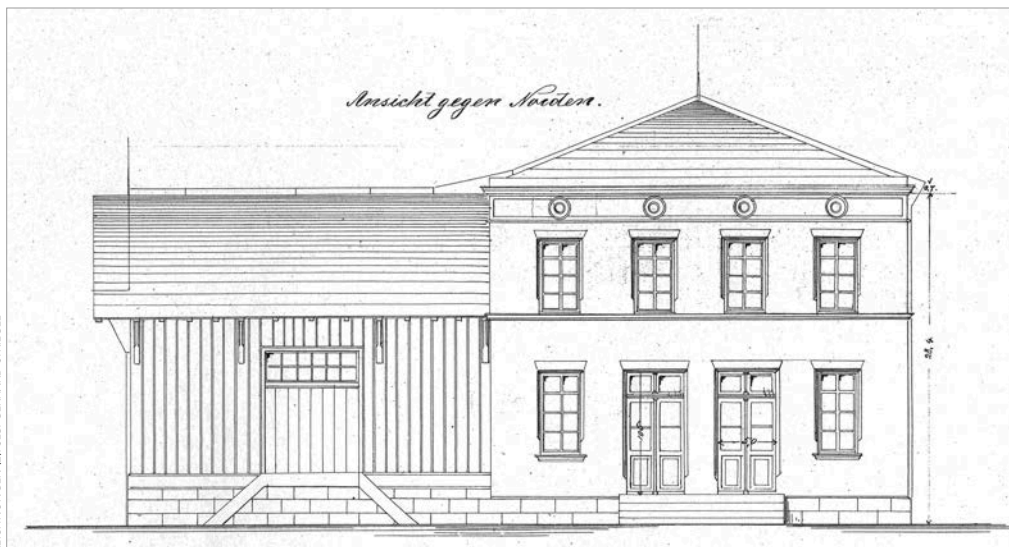
Der Bau der relativ kurzen Strecke nach Langenzenn begann am 11. Oktober 1870. Trotz der hindernisfreien Trassierung durch den Zenngrund – lediglich bei Raindorf musste ein größerer Damm aufgeschüttet und eine kleine Blechträgerbrücke errichtet werden – kam der Bahnbau nur schleichend voran, da wegen des noch laufenden Deutsch-Französischen Krieges die benötigten Arbeitskräfte fehlten. Im April 1872 konnten die Bauarbeiten beendet werden, und am 24. Mai 1872 wurde die erste Vizinalbahn im Königreich Bayern mit großen Feierlichkeiten in Langenzenn eröffnet.



Nach nur 5,549 Kilometern war der Endpunkt der ersten Vizinalbahn, Langenzenn, erreicht. Die Gleisanschlüsse zu den örtlichen Ziegeleien wurden gleich mit eingeplant.



Im Jahre 1902 wurden alle Bahnhöfe der Strecke fotografisch dokumentiert. In Langenzenn haben sich die Eisenbahner vor der bayerischen DVII 1858 und der Schleppenderlok CIII 487 „Kleist“ von 1871 aufgestellt, die im Zenngrund ihr Gnadenbrot verdiente.



Der Ursprungsentwurf des Empfangsgebäudes in Langenzenn aus dem Jahre 1872, hier von der Gleisseite aus dargestellt, wies nur vier Fensterachsen auf. Der angebaute Güterboden wurde später abgetragen und gegen einen separaten, größeren Schuppen ersetzt.

FOTO: SAMMLUNG HEIMATVEREIN LANGZENN

ZEICHNUNGEN (2): SIG. GERHARD STRIEGL



FOTO: HORST TAUBER SIG. GERHARD STRIEGEL

Im Mai 1957 überquerte ein Wendezug aus fünf Mitteleinstiegswagen, der von einer V80 bespannt wurde, die Zennwiesenbrücken vor der Kulisse Langenzenns. Die Silhouette des Städtchens wird von der Trinitatiskirche, einem früheren Augustiner-Chorherrenstift, geprägt.

Der Bahnhof in Langenzenn erhielt ein zweigeschossiges Empfangsgebäude mit angebauter Güterhalle und eine zweistöckige Lokomotivremise. Es waren zwei Umfahrgleise vorhanden. Dergestalt stellte die Vizinalbahn-Station den Prototyp für künftige Nebenbahnhöfe in Bayern dar. Die Strecke wies nur im kleinen Örtchen Raindorf einen Unterwegshalt auf. Am Endpunkt wurden einige Anschlussgleise zu den dortigen Ziegeleien gelegt, die sich im Zuge des Bahnbaus in Langenzenn etablierten. Der Güterverkehr von und zu den Ziegeleien stellte bis in die 1960er-Jahre den Hauptanteil aller Frachtgüter dar.



FOTO: SIG. GERHARD STRIEGEL

In den 1960er-Jahren schob eine Kof einen O-Wagen in den Gleisanschluss der Ziegelei Christoph Walther. Rangierer Anton Striegel sicherte die Querung der Bundesstraße 8.

Ausstellung zur Vizinalbahn-Geschichte in Langenzenn



FOTO: A. BERGNER

Zum 150. Geburtstag der ersten Vizinalbahn gestaltete der Heimatverein Langenzenn eine kleine, aber feine Sonderausstellung, die noch bis Ende des Jahres im örtlichen Heimatmuseum, Hindenburgstraße 4 gegenüber dem ehemaligen Kloster, jeden ersten Sonntag im Monat berücksichtigt werden kann.

Zunächst kamen auf der neuen Nebenbahn größere Schleppenderloks zum Einsatz, welche für die Hauptstrecken zu schwach geworden waren. Dezierte Vizinalbahn-Lokomotiven gab es noch nicht. Selbst als ab 1873 entsprechende Maschinen (bayerische D II und D III) verfügbar waren, musste man sich im Zenngrund mit den alten Loks begnügen. Erst in späteren Jahrzehnten kam auch dort immer moderneres Rollmaterial zum Einsatz, von der Lokalbahnlok DIX über die Einheitsloks der Baureihen 64 und 86 bis hin zu Wendezügen mit V80 in den 1950er-Jahren. Viele Jahre traf man vor Ort auch auf die V100 mit „Silberling“-Garnituren oder die für Franken typischen Triebwagen der Baureihe 614.



Im Mai 1990 gab es noch regelmäßig Zugkreuzungen im Bahnhof Langenzenn, damals mit der dort oft zu sehenden Baureihe 614. Inzwischen ist der Kreuzungspunkt der Züge nach Wilhermsdorf verlegt worden.



Das Vizinalbahn-System selbst setzte sich indes nicht dauerhaft durch, lediglich fünfzehn derartige Strecken wurden bis 1879 eröffnet. Die Vorgaben für diese Bahnen machten Bau und Betrieb noch immer zu teuer und die finanziell durch ihre Vizinalbahn belasteten Anliegergemeinden beklagten, dass „nach dem Vorwegantheil des Staates aus den Betriebsüberschüssen für die Beteiligten keine Renten zu erzielen waren“. Daher wurde das Vizinalbahn-Gesetz ab 1882 zunächst zugunsten der Sekundärbahnen, ab 1884 dann für den Bau der legendären bayerischen Lokalbahnen, die noch einmal deutlich günstiger zu errichten und zu betreiben waren, aufgegeben. Erst von da an entstanden auch in Bayern Nebenbahnen im großen Stil.

Anlässlich des Jubiläums wurde mit 622 052/552 ein Triebwagen der neuen Baureihe 622, die seit 2019 im Zenngrund unterwegs ist, von der lokalen Polit-Prominenz auf den Namen „Langenzenn“ getauft.

Das Vizinalbahn-System setzte sich nicht durch

Auch die frühere Vizinalbahn nach Langenzenn wurde 1895 erst bis Wilhermsdorf, 1902 schließlich bis Markt Erlbach verlängert – nun ebenfalls als Lokalbahn.

Die heute „Zenngrundbahn“ genannte Strecke ist als Regionalbahn-Linie 12 längst fest in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) integriert, moderne Dieseltriebwagen verkehren im Stundentakt. Am 29. Mai 2022 konnte der 150. Geburtstag der ersten Vizinalbahn in Bayern feierlich begangen werden. □ A. Bergner



Am 29. Mai 2022 kam erstmals nach 14 Jahren wieder eine Dampflokomotive in den Zenngrund: Mit 52 8195 der Fränkischen Museums-Eisenbahn wurden anlässlich der Feierlichkeiten restlos ausverkaufte Pendelfahrten durchgeführt, fotografisch festgehalten bei Laubendorf.

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

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

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

✉ Museums-Stück

Betrifft: „Pop auf Schienen“, Heft 6/2022



Als sehr gelungen möchte ich ihren Artikel über die Popwagen der Bundesbahn bezeichnen. Auch ich empfinde diese Farbgebung

als sehr gelungen und bedaure, dass sich diese leider nicht durchsetzen konnte. Ich möchte ergänzend auf einen weiteren Popwagen in der Museumsbahnszene aufmerksam machen. Im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein steht seit 2021 ein in Pop-Farben (blau, RAL 5013) lackierter Bm 235. Dieser Wagen lief zwar nie in dieser Farbgebung, soll aber als rollfähiges (nicht betriebsfähiges) Exponat diese farbliche Randerscheinung der Deutschen Bundesbahn dokumentieren und den historischen Schnellzug des Museums ergänzen.

Stephan Hoffmann, Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, E-Mail

✉ Fremde Lorbeeren

Betrifft: „Modellbahn aktuell“, Heft 8/2022

Ihr habt im aktuellen MEB-08/2022 in der Rubrik Modellbahn aktuell einen Artikel bezüglich der „Ukraine-Hilfe“. Für die L.S.Models/Menzels-Lokschuppen-193394 waren die beiden Unternehmen nicht alleine verantwortlich. Die ursprüngliche Idee zur Modell-Lok inklusive Spenden-Aktion kam von DB Cargo-Lokführern, welche ihren Vorschlag der DB Cargo-Vorständin Sigrid Nikutta mitteilten. DB Cargo suchte darauf einen Hersteller beziehungsweise Partner, um diese Aktion zu verwirklichen. Nachdem eini-

ge unter anderem wegen langen Lieferzeiten absagten, kam man mit Menzels-Lokschuppen in Gespräche, da dieser Händler bereits häufiger spezielle Sonderauflagen auf den Markt brachte. Die Lok gab es überdies nicht nur bei Menzels Lokschuppen, sondern auch im DBAG-eigenen Bahnshop zu erwerben.

Daniel Sandmann, E-Mail

✉ Zuviel des Guten

Betrifft: „Probefahrt“, Heft 6/2022

Die Feststellung, dass die BR065 mit sehr gut wirkendem werkseitigen Weathering ausgeführt wurde, trifft aus meiner Sicht nicht zu. Die

Lok ist leider im vorderen Teil an Rauchkammertür, Pufferbohle, Windleitblechen verdeckt („zugerotzt“), sodass die Betriebsnummer fast nicht zu erkennen ist. Da ist die 44390 deutlich besser gealtert.

Hans-Jürgen Böcker, E-Mail

✉ Börsenbahn

Betrifft: „Schlängelnd durch die Mitte“, Heft 8/2022

Gestatten Sie mir eine kleine Verbesserung zu Ihrem Artikel über die Stadtbahn. Der Bahnhof „Hackescher Markt“ wird nicht wieder so genannt. Diesen Namen trägt er erst seit 1992. Davor, von 1951 bis 1992 hieß er, wie Sie richtig geschrieben haben, „Marx-Engels-Platz“. Vor 1951 aber hieß der Bahnhof „Börse“ und nicht „Hackescher Markt“.

Rolf Ihme, E-Mail

✉ Kritikpunkte

Betrifft: „Bahnwelt aktuell“, Heft 5/2022

In der Ausgabe 5/22 schreiben Sie über die modernisierten VVO-Desiros in einer Bildunterschrift: „Eine Garderobe und 1+2-Bestuhlung prägen den 1.-Klasse-Bereich.“ Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass die modernisierten Desiros keinen 1.-Klasse-Bereich mehr haben, da die 1. Klasse in den letzten Jahren zu wenig genutzt wurde. Deshalb entschied man sich, die 1.-Klasse-Bereiche zu 2.-Klasse-Bereichen umfunktionieren zu lassen, um mehr Kapazität zu schaffen. G. Schildbach, E-Mail

✉ Bravo!

Betrifft: Heft 6/2022

Auch für Sie gilt die alte Weisheit: „Es recht zu machen jedermann, ist eine Kunst, die niemand kann.“ Darum möchte ich ganz bewusst – nicht – die Artikel kritisieren, die mich nicht interessieren, sondern ausdrücklich „Bravo!“ sagen zu

den Artikeln ab Seite 74 (Wechselrahmen für Dioramen) und Seite 80 (HO als Gartenbahn). Auch wenn ich wohl weder das eine noch das andere nachbauen werde, sind es in meinen Augen interessante, lesenswerte Artikel – besonders, weil sie die Angaben für einen möglichen Nachbau enthalten. Jörg Brühe, E-Mail

✉ Sonderbarer Alkohol

Betrifft: „Neuheiten“

Ich betreibe mein Hobby in Spur N seit 1968, besitze über 300 Loks und weit über 1000 Wagen. Was ich aber jetzt erlebe, ist in dieser langen Zeit wirklich das erste Mal! Ich hatte im Januar 2021 beim Händler das Kesselwagen-Set HN 6536 von Arnold/Hornby vorbestellt. Gestern bekam ich es geliefert und musste stauen! Denn eigentlich sollten die Kesselwagen die Beschriftung „Pannonia Ethanol“ tragen. Sehen Sie auf dem Bild, was Arnold auslieferte (Pannonia Etnanol“).



Der Drucktampon wird normalerweise nur einmal hergestellt und dann laufen anschließend eben tausende Modelle durch. Ich möchte Sie anregen, diverse Händler anzufragen, ob diese Panne schon bekannt ist. Sollte sich herausstellen, dass die gesamte Auflage der Wagen diesen Fehler hat, sollte auch das in Ihrer nächsten Auflage ein Thema sein. Die Hersteller fordern ständig höhere Preise und dann sowas?

Matthias Geidel, E-Mail



WIR HABEN EIN VORBILDLICHES VORBILD ...

PIKO

w13plus-Exklusivmodell - 1:87,
limitiert auf 500 Stück
(Summe aller Varianten)

Piko 71158
E-Lok 101 013-1,
DBAG, IC, Ep.VI
200,00 €

Piko 71159
E-Lok 101 013-1,
DBAG, IC, Ep.VI, DC-Sound
310,00 €

Piko 71160
E-Lok 101 013-1,
DBAG, IC, Ep.VI, AC-Sound
310,00 €



Vorbild:

Neben den bereits bekannten Jubiläumsmodellen 101 110-5 und dem passende IC-Steuerwagen, gibt es mit der 101 013-1 ein weiteres Vorbild zum Thema „50 Jahre Intercity“. Erstmalig erhielt eine BR 101 diese elegante IC-Farbgebung und ist so in den nächsten Jahren in ganz Deutschland unterwegs.

Unsere Händlergemeinschaft w13plus hat dieses eindrucksvolle Vorbild als HO-Modell zusammen mit Piko umgesetzt; übrigens erstmalig als EXPERT-Modell (Neukonstruktion 2021) und mit XP 5.1 Sounddecodern bei den Soundvarianten 71159 und 71160!

DIE MODELLE BEFINDEN SICH IN AUSLIEFERUNG!



- Führerstands- und Führerpultbeleuchtung (nur bei Digitalvarianten, dann auch schaltbar), bei der analogen Variante 71158 mit Piko Decoder 56500 ebenfalls möglich
- digital schaltbares Fernlicht

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

Modellbahnshop elriwa seit 1992
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528-441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim seit 1990
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de

Modellbahnladen & Spielparadies seit 1982
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig seit 2011
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de

Modellbahn Kramm seit 1983
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka seit 2012
44809 Bochum · Dorstener Str. 215-217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Techn. Modellspielwaren Lindenberg seit 1979
50676 Köln · Blaubach 26-28
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellbahn Center Hünnerbein seit 1946
52062 Aachen · Markt 9-15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH seit 1948
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer seit 1948
58095 Hagen · Potthofstr. 2-4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Modellbahnshop - Saar seit 2006
66589 Merxweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst seit 1919
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

märklin Store München seit 2010
80335 München · Bayerstraße 22
Tel. 089-24206636 · epost@maerklin-store-muenchen.com
www.maerklin-store-muenchen.com

Gleis11 GmbH seit 2004
80335 München · Bayerstraße 16b
Tel. 089-45219090 · gleis-11@gleis-11.de
www.gleis-11.de

Eisenbahn Dörfler seit 1920
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Eisenbahn Dörfler seit 2015
96103 Hallstadt · Biegenhofstr. 5
Tel. 0951-65499 · bamberg@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de/hallstadt

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

40 Jahre Modellbahnladen
Gütersloh

30 Jahre elriwa und
Modeltreinexpress

„DIE WILDE 13 PLUS“ — ZUSAMMEN 700 JAHRE ERFAHRUNG FÜR IHR HOBBY!



FOTO: DR. ROLF LOTTGERS

Am 1. Oktober 1965 holte die RCT-Lok 36274 den als Zugbegleitwagen in den Güterzügen eingestellten Bi 9 (van der Zypen 1900, 1957 von der TWE übernommen) und die letzte Dampflok der Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggen für den Fotografen aus dem Lokschuppen in Kaldenkirchen Nord. Die ELNA Nummer 158 hatte noch bis zum 20. April 1966 Fristen, kam aber schon länger nicht mehr zum Einsatz.

In den 1960er-Jahren wurde der Güterverkehr auf der Kleinbahn Kaldenkirchen–Brüggen überwiegend mit zwei von der Rheinarmee bereitgestellten Dieselloks WR 360C 14, besser bekannt als V 36, abgewickelt. Ein Rückblick auf eine interessante Zeit bei dieser längst verschwundenen Privatbahn an der deutsch-niederländischen Grenze.

Diesellok-Zivildienst



Aus regionaltypischen Ziegeln wurde das Bahnhofsgebäude in Kaldenkirchen Nord errichtet. Obwohl zum Zeitpunkt der Aufnahme (1. Oktober 1965) schon seit 45 Jahren keine Personenzüge mehr dort hielten, wirkte es immer noch gut gepflegt.

FOTO (LINKS): KARTENSKIZZE (RECHTS): DR. ROLF LOTTGERS



Die Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggen (KB) fand im Laufe ihrer 95 Betriebsjahre niemals größere Beachtung. Dabei hatte die lange Jahre zum AGV-Konzern (Aktiengesellschaft für Verkehr) gehörende Bahn am Niederrhein so manche Besonderheit zu bieten. Von ihrer Strecken- und Fahrzeugausstattung her war sie eine Minimalistin, hatte jahrzehntelang ein nur bescheidenes Zugangebot, bei dem der Personenverkehr nie eine größere Rolle spielte, und erwirtschaftete ihrer Eigentümerin lange Zeit hindurch regelmäßige Gewinne mit fast nur einem einzigen Frachtgut: Tonwaren. Und dann war da noch seit den 1940er-Jahren das Militär, worauf wir später noch näher eingehen werden.

Die am 19. Februar 1901 eröffnete Kleinbahn von Kaldenkirchen über Heidhausen, Bracht, Holter Heide und Oebel bis nach Brüggen West hatte ihren Betriebsmittelpunkt in Kaldenkirchen Nord. Dort befanden sich sowohl der zweigleisige Lokschuppen mit Werkstatt als auch das einzige Empfangsgebäude, in dem auch die örtliche Betriebsleitung ihren Sitz hatte. Im Verlauf der 12,47 Kilometer langen Strecke mit ihren insgesamt sieben Tarifpunkten gab es mit Ausnahme eines Güterschuppens und einer Rampe in Bracht keine Betriebsgebäude, also auch keine Abfertigungsmöglichkeiten und nicht einmal Laderampen. Die maximale Streckensteigung lag bei 1:90.

Für den Betrieb wurden in den meisten Jahren nur zwei Lokomotiven vorgehalten. Von den insgesamt 14 Dampfloks, die zwischen 1901 und 1966 bei der KB Dienst taten, kamen nur drei ab Werk direkt nach Kaldenkirchen, eingerechnet die beiden Bn2t-Dampflokomotiven der Erstausrüstung. Ansonsten war die KB Zwischen- oder Endstation für bei anderen Konzernbahnen entbehrlich gewordene Maschinen.

Der bei der KB geltende Fahrplan war von seiner Grundstruktur her zeitlebens ähnlich, denn er enthielt außer Bedarfszügen nur zwei auf den Ablauf des überregionalen Güterverkehrs ausgerichtete werktägliche Zugpaare – morgens Zustellung, spätnachmittags Abholung. Da die Güterzüge auf Wunsch der Anliegergemeinden seit dem 1. April 1904 auch für den Personenverkehr geöffnet worden waren, lief in den nunmehr gemischten Zügen auch ein Personenwagen mit, der im ersten Betriebs-



FOTO: SLG GERD WOLFF

Als dieses Foto in Kaldenkirchen Nord um 1920 entstand, lag der Personenverkehr bereits „in den letzten Zügen“. Lok 1, der PwPost 1 (später Gerätewagen 11) und der Ci 1 vermitteln einen Eindruck vom damaligen Betrieb; die Hälfte der Belegschaft war versammelt.

jahr 1804 Personen (werktäglich also ganze acht Fahrgäste) beförderte. Eineinviertel bis eineinhalb Stunden Fahrzeit, Rangieraufenthalte, die schon planmäßig bis zu 25 Minuten betragen konnten und überhaupt die ungenauen Abfahrts- und Ankunftszeiten verjagten innerhalb weniger Jahre so gut wie alle Fahrgäste. 1909 wurden gerade noch 182 Reisende gezählt; 1913 waren es 144, die dann allerdings den Zug fast über die gesamte Strecke in Anspruch nahmen. Trotzdem hielt sich dieser Betriebszweig offiziell bis zum August 1920.

Einfachste Ausstattung musste genügen

Der Güterverkehr hingegen brummte von Anfang an. Frachtmengen von 100000 bis über 130000 Tonnen pro Jahr waren keine Seltenheit, werktags also 380 bis 400 Tonnen. Die durchschnittliche Transportweite betrug 6,3 bis 6,5 Kilometer. Bei zwei werktäglichen Zugpaaren kam man

mit einer Schicht aus, denn nur so erklärt sich der auffallend niedrige Personalbestand der Anfangsjahre, 1909 etwa lediglich sieben „Beamte und ständige Arbeiter“, und das für Zug-, Werkstatt- und Abfertigungsdienst sowie die örtliche Betriebsleitung. Bis 1935 erhöhte sich der Personalbestand auf sechs Angestellte und zehn Arbeiter.

Die Haupttransportgüter der Kleinbahn waren von Beginn an Kohle und Tonwaren. Die Produktionspalette der im Verlauf der Kleinbahn ansässigen Tonwarenfabriken umfasste Dachziegel und Ziegelsteine jeder Form, dazu Tonrohre für alle erdenklichen Verwendungszwecke. Den Grundstoff lieferten die zahlreichen Tonglagerstätten, die als Ablagerung auf der unteren Maas-Terrasse dort vorgefunden wurden. In Spitzenzeiten verfügten 18 Betriebe über einen Anschluss an die KB mit einer Gesamt-Gleislänge von beachtlichen 5,12 Kilometern im Jahre 1935. Erkennbar waren diese Tonwarenfabriken schon von wei-



FOTO: GERD WOLFF

Die Tonwarenfabriken an der Kleinbahn Kaldenkirchen–Brüggen waren schon von weitem an ihren Schornsteinen zu erkennen. Am 12. Juli 1962 verließ RCT-Lok 21483 mit einem Güterzug den Anschluss Teeuwen beim Streckenkilometer 2,175.

tem an ihren hohen Schornsteinen. Zum Betrieb der Brennöfen wurde vor allem Kohle benötigt, die den größten Teil des Empfangs bei der KB ausmachte. Und da beide Haupttransportgüter häufig denselben offenen Güterwagen erforderten, lief nur maximal ein Viertel aller Waggons in einer Richtung leer über die Kleinbahn.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass die Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggen zwar keine ausgesprochene Goldgrube war, ihren Eigentümern aber sehr wohl jahrzehntelang einen bescheidenen Gewinn bescherte. Denn das war ja der Hauptgrund dafür, dass die Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesell-

Die Kleinbahn erzielte bescheidene Gewinne

schaft AG in Berlin bis 1901 das für den Bau und die Ausstattung der Kleinbahn erforderliche private Kapital in Höhe von 650000 Mark aufgebracht hatte. Unglücklicherweise zehrten die anderen Kleinbahnprojekte der „Continentalen“ diesen Gewinn auf, so dass sie bis zur Übernahme durch die Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und Betrieb Frankfurt/Main (BBAG), eine Tochter der eingangs erwähnten Aktiengesellschaft für Verkehr, kein einziges Jahr eine Dividende an ihre Aktionäre auszahlte.

Bei der AGV wurde die Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggen in die konzerneigene Industriebahn-Aktiengesellschaft Frankfurt/Main eingegliedert. Diese Gesellschaft mit ihrem klangvollen Namen bestand zum damaligen Zeitpunkt lediglich aus der Kleinbahn Höxter und der Klein-

Ende der 1930er-Jahre warteten Lok 3 und Lok 4 vor dem Lokschuppen in Kaldenkirchen Nord auf ihren nächsten Einsatz.



FOTO: SIG. DR. LOTTIGERS



RCT-Lok 36274 rangierte am 1. Oktober 1965 beim Lokschuppen in Kaldenkirchen Nord.

bahn Beuel – Großenbusch. Im Gegensatz zur „Continentalen“ brachte sie es allerdings bis zum Ersten Weltkrieg jedes Jahr auf eine Dividende von dreieinhalb bis vierdreiviertel Prozent. Nach dem Krieg, nun mit der KB, wurden zeitweise sogar 6,5 Prozent gezahlt. Ganz so gut lief es anschließend allerdings nicht weiter. Inflation

und Weltwirtschaftskrise hinterließen bei der Baustoffindustrie und damit auch bei der KB ihre Spuren. Die von der Zementindustrie abhängige Kleinbahn Höxter verschwand 1932 sogar ganz von der Bildfläche, und richtig bergauf ging es dann erst wieder in der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre, nun allerdings unter anderen Bedingungen.

Die Betriebspunkte Holter Heide und Oebel hießen in den Stationsverzeichnissen Ende der 1920er-Jahre noch „Weiche Holter Heide“ und „Weiche Oebel“ mit dem Zusatz „nur Wagenladungen“, was allein schon ihre geringe Bedeutung für den Güterverkehr erahnen lässt. Mehr als ein beidseitig angebundenes Nebengleis gab es dort damals nicht. Das änderte sich, als die Wehrmacht beschloss, im Schutz des Brachter Waldes ein Tanklager für die Luftwaffe anzulegen, das vor allem der Versorgung der auf dem Feldflugplatz Venlo stationierten deutschen Nachtjägerverbände dienen sollte. 1942 ging das Flugbenzinlager in Betrieb. Das Gleis zu diesem Tankla-



Am 4. September 1966 standen die beiden ehemaligen Wehrmachtsloks der Bauart WR 360C 14, die Rheinarmee-Maschinen RCT 21110 und 36274, am Ladegleis zwischen Lokschuppen und Empfangsgebäude in Kaldenkirchen Nord für künftige Dienste bereit.

FOTO: SIG. DR. LOTTIGERS



Am 8. März 1965 beförderte die „KB 41“ gemeinsam mit der ELNA 191 der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn den Vormittags-Güterzug von Stadthagen West nach Rinteln Nord. Am stillgelegten Einfahrtssignal von Obernkirchen musste der Zug kurz halten. Die einzige fabrikneu für die KB beschaffte Streckendiesellok war bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1973 bei anderen Konzernbahnen als „KB 41“ im Einsatz.

ger zweigte am Streckenkilometer 9,0 – also an der „Weiche Holter Heide“ – von der Kleinbahn ab. Gegen Kriegsende gerieten auch die Kesselwagenzüge auf der Kleinbahn immer mehr unter Beschuss.

Die zu Kriegsende teilweise zerstörten Anlagen wurden von den britischen Besatzungstreitkräften übernommen, die im Juli 1948 den Anschluss am Streckenkilometer 9,0 wieder herstellten und in den folgenden Jahren mit Hilfe von 50 Reichs- und fünf Kleinbahnern das Anschlussgleis im Brachter Wald nicht nur wieder auf, sondern weitläufig ausbauten. 1951 wurde das Munitionsdepot Bracht/Holter Heide des Royal Army Service Corps (RASC) in Betrieb genommen. Auf dem zwölf Quadratkilometer großen Areal befanden sich fünf Entladestationen, die über 13 Kilometer Gleise miteinander und zur Kleinbahn

hin verbunden waren. Brüggen-Bracht, wie es auch hieß, war lange Zeit hindurch das größte Munitionsdepot Westeuropas mit einer Lagerkapazität für 45000 Tonnen Munition.

Hohes Güteraufkommen dank Munitionsdepot

Das Material kam per Schiff aus England, wurde in Zeebrugge auf die Bahn umgeschlagen und gelangte über die SNCB und NS bis nach Kaldenkirchen, wo die Wagen auf die Kleinbahn übergingen. Vom Depot Bracht/Holter Heide wurde die Munition dann je nach Bedarf an die einzelnen Standorte der Rheinarmee ausgeliefert, natürlich auch wieder mit der Bahn, so dass die Kleinbahn allein dank dieses Depots einen Großteil der seit den frühen 1950er-

Jahren an den LKW verloren gegangenen Tonwarentransporte kompensieren konnte. Der einzige Haken: das über das Jahr gesehen stark schwankende Transportaufkommen – aber zumindest die Summe stimmte.

Für den internen Güterverkehr der 24 Standorte der Rheinarmee im nördlichen Teil Westdeutschlands war das RASC, seit 1965 umbenannt in Royal Corps of Transport (RCT), zuständig. Außer englischen Dieselloks hatte es auch 20 in den 1950er-Jahren in Deutschland gebaute Rangierloks und 18 ehemalige Wehrmachts-Diesel im Bestand, sechs Zweiachser WR 200B 14 und zwölf Dreiachser WR 360C 14. Ehe diese von der Rheinarmee beschlagnahmten Wehrmachts-Dieselloks zum Einsatz kamen, wurden sie in den Jahren 1949/50 bei MaK in Kiel über-

Der zweigleisige Lokschuppen ist am 1. Oktober 1965 Heimat für die beiden vom RCT angemieteten ehemaligen Wehrmachts-Dieselloks, links 21110, rechts 36274. Die frisch getränkten Schwellen zeigen, dass zu diesem Zeitpunkt trotz eines Stilllegungsantrags noch für die Zukunft der Kleinbahn geplant wurde.





FOTO: GERO WOLFF

Die RCT-Lok 21483 kam am 12. Juli 1962 auf ihrer Fahrt Richtung Holter Heide in Bracht an und setzte einen Kesselwagen für die Mineralölhandlung Flacht aus, die den ehemaligen Kleinbahn-Güterschuppen übernommen hatte. Der Bi 9 lief als Begleitwagen mit.

holt und soweit möglich modernisiert. Sieben dieser WR 360C 14 und eine Lok der Bauart WR 200B 14 (Deutz 36621/1943, ursprünglich Luftwaffe Preußisch Oldendorf) waren anschließend eine Zeit lang im Depot Bracht/Holter Heide stationiert.

Bereits seit 1956 waren Dampfloks auf dem Depotgelände nicht mehr zugelassen. Da die KB damals nur noch bei anderen Konzernbahnen ausgediente Dampfloks zugewiesen bekam und ihre einzige 1954 fabrikneu beschaffte Diesellok (eine Weiterentwicklung der V 36 von der Maschinenfabrik Esslingen) bereits sechs Wochen nach deren Abnahme auf Dauer an andere Konzernbahnen vermietet hatte, bot es sich an, den gesamten Güterverkehr auf der Kleinbahn mit Fahrzeugen des RASC/RTC abzuwickeln. Diese Loks wurden von der KB angemietet, aber mit Kleinbahnpersonal besetzt.

Und so übernahmen RASC-Lokomotiven vom 1. Januar 1960 an offiziell die Bespannung der Güterzüge auf der KB, eine mehr als ungewöhnliche Situation für eine deutsche Privatbahn. Fortan waren regelmäßig zwei WR 360C im Lokschuppen in Kaldenkirchen Nord beheimatet. In der dortigen Lokwerkstatt wurden auch kleine-

re Reparaturen vorgenommen. Größere Arbeiten führte die ehemaligen Hauptwerkstatt der WEG (Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, auch sie ursprünglich eine AGV-Tochter) in Liblar aus – dies allerdings, so das damalige Lokpersonal, nicht immer zufriedenstellend.

Die Kleinbahn und ihr mit Abstand wichtigster Frachtkunde, das Munitionsdepot Holter Heide, waren damit eine Zweckgemeinschaft geworden. Aber trotz aller Bemühungen kam die KB nicht mehr so recht in Schwung. Mangels Frachtaufkommens wurde 1964 der südliche Streckenabschnitt ab Kilometer 10,7 stillgelegt und in den letzten drei Monaten des Jahres abgebaut. Da sich das Frachtaufkommen seit Beginn der 1960er-Jahre von 66000 Tonnen innerhalb von fünf Jahren auf 40000 Tonnen reduziert hatte, stellte die betriebsführende Deutsche Eisenbahngesellschaft (DEG) 1965 den Antrag auf Einstellung des Gesamtbetriebs, fuhr zunächst aber weiter. Mitte der 1970er-Jahre war man bei nur noch 25000 Tonnen angelangt, dann ging es wieder bergauf bis auf 50000 Tonnen pro Jahr. Und es wurden sogar kleinere Erneuerungen des Oberbaus vorgenommen.

Da die ehemaligen Wehrmachtsloks trotz guter Pflege immer störanfälliger wurden, setzte das RCT bereits seit Ende der 1960er-Jahre mitunter auch eine ihrer beiden V 36-Nachbauten von Deutz aus dem Jahre 1956 ein. Auf lange Sicht war das allerdings keine Lösung. 1979 kam neben den Dieselloks der Rheinarmee für ein knappes Jahr die MaK-Vierkupppler-Diesellok V 64 zur Aushilfe nach Kaldenkirchen. Im Januar 1980 wurde sie von der weitgehend baugleichen V 65 der Teutoburger Wald-Eisenbahn abgelöst, die 1985 sogar in den Besitz der Rheinarmee überging.

Im Sommer 1980 liefen die Güterzüge auf der KB montags bis freitags nach folgendem Plan: G 1/2 Kaldenkirchen Nord ab 7.20 Uhr – Kaldenkirchen Übergabe an 7.22/ab 7.39 Uhr – Holter Heide an 9.00/ab 10.00 Uhr – Kaldenkirchen Übergabe an 11.40/ab 11.42 Uhr – Kaldenkirchen Nord an 11.45 Uhr. G 3/4 Kaldenkirchen Nord ab 14.20 Uhr – Kaldenkirchen Übergabe an 14.22/ab 14.38 Uhr – Holter Heide an 15.45/ab 16.00 Uhr – Kaldenkirchen Übergabe an 16.54/ab 16.56 Uhr – Kaldenkirchen Nord an 16.58 Uhr.

Mit der Aufgabe des Munitionsdepots Bracht endete 1996 die Zweckgemeinschaft zwischen der Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggen und der Rheinarmee, denn von den übrigen Kunden erreichten nur noch die Rheinischen Tonwerke in Heidhausen ein regelmäßiges Frachtaufkommen von 10000 Tonnen pro Jahr – zu wenig für einen rentablen Weiterbetrieb der Kleinbahn. Nach der zunächst vorläufigen Betriebseinstellung am 31. März 1996 kam es zu keiner Wiederaufnahme mehr. Die Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggen hatte ausgedient, inzwischen ist die Strecke vollständig abgebaut worden. □

Dr. Rolf Löttgers

Beim Depot Holter Heide und auf der KB eingesetzte ehemalige WR 360C 14-Diesellokomotiven:

Betr.-Nr.	Hersteller	Fabrik-Nr./Baujahr	ursprünglich beschafft für	in Bracht/Holter Heide von ... bis	RCT bis
11458	BMAG	11458/1942	Wifo Nienburg	x.51 - 1 2.57 + 08.62 - 04.64	1976
20913	O&K	20913/1938	Heeres-Muna Lockstedt	02. - 11.67	1967
21110	O&K	21110/1939	Heeres-Muna Grasleben	10.63 - 07.70 + 04.72 - 05.76	1977
21132	O&K	21132/1940	Flakzeugamt Rotenburg/Han.	x.69 - x.71 + 06.-12.73 + 07.77 - 03.79	1981
21483	O&K	21483/1941	Wifo Zarrentin	09.61 + x.64 - 06.64	1975
36274	O&K	21340/1940	Heeres-Muna Wulfen	01.60 - 02.67 + 10.77 - 05.88	1997
36629	Deutz	36629/1943	?	07.77 + 01.79 - 01.80	1985

(Quelle: Stefan Lauscher: Die Diesellokomotiven der Wehrmacht, Freiburg 1999)



© Marcus Henschel

Der *ModellEisenBahner* – das Spiegelbild der Geschichte



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

3 Gründe, warum Sie *ModellEisenBahner* lesen sollten

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

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

Hier geht's
direkt zum Abo



* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter

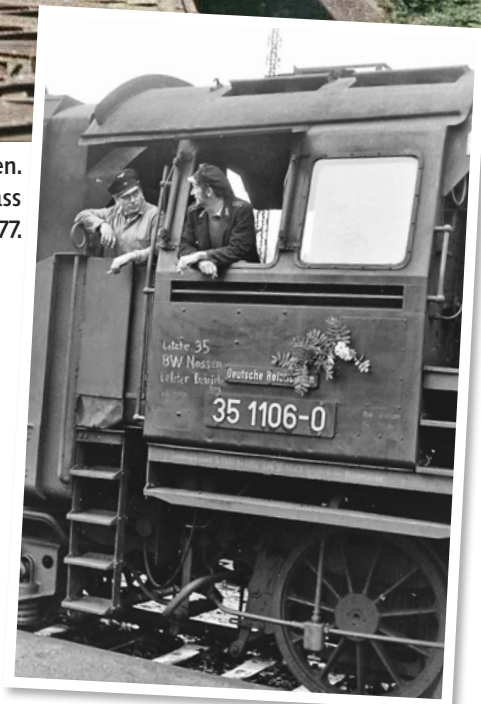
www.modelleisenbahner.de/miniabo



Oben: Am 15. Juli 1975 war 35 1030 mit einem Personenzug unterwegs von Meißen nach Nossen. In Garsebach wurde die Triebisch überquert, der nicht mehr genutzte Überbau erinnert daran, dass die Strecke ursprünglich zweigleisig war. Rechts: Abschied nehmen von 35 1106 am 21. Mai 1977.

Ohne viel Aufsehen wurde vor 45 Jahren die Baureihe 35¹⁰ bei der Deutschen Reichsbahn abgestellt. Unser Autor konnte im Mai 1977 beim Bahnbetriebswerk Nossen von den Neubaulokomotiven gebührend fotografisch Abschied nehmen.

Ein stilles Ende



Im Mai 1974 war 35 1113 im Bahnhof Radebeul Ost mit einem Personenzug nach Dresden Hauptbahnhof unterwegs. Mit der Einführung des S-Bahn-Verkehrs zwischen Dresden und Meißen endeten die meisten Personenzüge aus Richtung Leipzig in Meißen Hauptbahnhof und die Reisenden mussten umsteigen. Trotzdem gab es zu dieser Zeit auf der Strecke noch einige dampfgeführte Personenzüge.





Mit dem Personenzug P3058 aus Riesa traf die letzte 35¹⁰ der DR am 21. Mai in Nossen ein. Nachdem die Maschine vom Zug gekuppelt wurde, ging es in das dortige Bahnbetriebswerk. Von der bekannten Straßenbrücke über den Linien nach Döbeln, Freiberg und Riesa aus konnte 35 1106 gut beobachtet werden.

In den 1950er-Jahren konnte man bei der Deutschen Reichsbahn wie auch bei der Bundesbahn noch nicht auf Dampflokomotiven verzichten. Es entstanden mehrere Typen von Neubaudampfloks. Unter diesen war bei der DR die Baureihe 23¹⁰, die ab 1970 die Bezeichnung 35¹⁰ trug, die erfolgreichste. Zwischen 1957 und 1959 wurden 113 Exemplare an die DR geliefert. Die für den Personenzugdienst entwickelten Lokomotiven wurden neben ihrem Haupteinsatzgebiet auch im Güterverkehr und für Eil- und Schnellzüge genutzt.

In den 1970er-Jahren beschleunigte sich der Traktionswechsel bei der Deutschen Reichsbahn zunehmend. Nicht nur zahlreiche Länderbahn- und Einheitslokomotiven wurden nicht mehr benötigt, auch die Maschinen des Neubaupro-

gramms standen zur Ausmusterung an. Viele dieser Maschinen kamen daher nicht einmal auf 20 Einsatzjahre.

Andere Baureihen wurden feierlich verabschiedet

Stand der Abschied einer Dampflokbauerei bevor, so wurde dieser bei der Deutschen Reichsbahn meist feierlich begangen. Oft fand aus diesem Anlass eine Sonderfahrt statt. Als etwa zum Fahrplanwechsel im Herbst 1977 der Einsatz der Baureihe 01 im Schnellzugverkehr zwischen Dresden und Berlin endete, reisten zahlreiche Eisenbahnfreunde zu diesem Ereignis an. Unvergessen blieb die Lokparade mit sechs Maschinen der Baureihe 01 im Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt.

Ganz anders war der Abschied von der Baureihe 35¹⁰. Ursprünglich waren die Maschinen über die gesamte DDR verteilt, die Stationierungen reichten vom Bw Rostock bis zum Bw Zwickau. Durch den zunehmenden Einsatz von Diesellokomotiven wurde die 35¹⁰ jedoch in immer mehr Bahnbetriebswerken überflüssig, so dass das Bw Nossen ihr letzter Stationierungsort sein sollte. Dort war die Baureihe bereits seit 1960 beheimatet.

Ab Mitte der 1970er-Jahre jedoch, mit dem Zugang der Diesellok-Baureihe 110, wurden die Dampflokomotiven auch hier nicht mehr benötigt. Im Gelände des Bahnbetriebswerkes und auf den Übergabegleisen zur 1972 stillgelegten Schmalspurbahn nach Freital-Potschappel konnte man viele abgestellte Maschinen sehen.



Nach dem Eintreffen im Bw Nossen wurde erst einmal Kohle gefasst, danach ging es...



...noch neben 50 3138 unter den Wasserkran. Die Vorräte von 35 1106 dürften trotz ihres Plandienst-Endes ergänzt worden sein, um sie als Reserve-Maschine vorhalten zu können.

Mehrere ausgemusterte Lokomotiven wurden als Dampfpender an verschiedene Betriebe verkauft. Bei einer meiner Fotoexkursionen nach Nossen konnte ich allerdings im September 1976 auch noch eine Rarität entdecken: Zwischen mehreren 35¹⁰ stand eine preußische T14, die 93 230. Sie war bereits 1968 im Bahnbetriebswerk Wriezen ausgemustert worden, blieb dann aber für das Verkehrsmuseum Dresden erhalten. Allerdings zeigte sie sich noch in einem ziemlich schlechten Zustand, denn die museale Aufarbeitung erfolgte erst 1981 im Raw Meinigen. Heute ist die 93 230 als Leihgabe im Eisenbahnmuseum Dieringhausen bei Gummersbach in Nordrhein-Westfalen zu sehen.

Zum Winterfahrplan 1976/77 war nur noch 35 1106 im Einsatz. Ihre letzte Planleistung sollte am 21. Mai 1977 der P3058 von Riesa nach Nossen werden. Seltsamerweise war dieser Termin offenbar kaum bekannt, obwohl damit der Einsatz der

Die Nossener Eisenbahner waren freundlich gesinnt

Baureihe 35¹⁰ bei der Deutschen Reichsbahn endete. Ein in Dresden beschäftigter Eisenbahner hatte mich rechtzeitig informiert; er selbst hatte an diesem Tag Dienst. So reiste ich, mit zwei Fotoapparaten ausgerüstet, nach Nossen. Zu meinem Erstaunen war ich der einzige Fotograf vor Ort.



Auf den Abstellgleisen in Nossen war auch die ausgemusterte 93 230 zu bewundern.

Glücklicherweise hatte ich mir noch Kreide mitgenommen. Dadurch war es mir möglich, dieses besondere Ereignis am Führerstand der 35 1106 mit einer Aufschrift für meine Fotoaufnahmen festzuhalten. Das Lokpersonal freute sich über mein Interesse an ihrem letzten Einsatztag auf einer 35¹⁰. Und so durfte ich dann auch im Bahnbetriebswerk fotografieren.

An diesem Tag sollte die Geschichte der Baureihe 35¹⁰ im Planeinsatz eigentlich beendet sein. Aber wie so oft gab es auch in diesem Fall eine Ausnahme: Bedingt durch die Ölkrise in den 1980er-Jahren wurde die Museumslokomotive 35 1113 von Ende 1982 bis Anfang 1985 noch einmal regelmäßig eingesetzt. □ *Holger Poitz*



Im Bw wurde bei 35 1106 auch noch einmal Lösche gezogen. Das Aus für die 35¹⁰ bedeutete aber nicht das Dampf-Ende in Nossen.



Wohl letztmals unter Dampf stehend konnte 35 1106 an jenem 21. Mai 1977 auf der Drehscheibe des Bw Nossen verewigt werden.

Elektrolokomotive Ae 3/6 I



Wie beim Vorbild belegen acht Wartungsklappen die Maschinenraumseite der Lokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Ae 3/6 I der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Lokomotive aus dem achten Baulos. Tannengrüne Grundfarbgebung mit grauem Fahrwerk. Mit Stangenpuffer, stirnseitigen Übergangsblechen und 4 seitlichen Führerstandstüren. Falschfahrtsignal über der jeweils oberen Lampe. Lokomotive für den Einsatz vor Leichtschnellzügen im Flachland auf der Strecke Genf-Bern-Zürich. Lok-Betriebsnummer 10703. Betriebszustand Anfang der 1950er Jahre.

Highlights:

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Hochdetaillierte Metallausführung.**
- **Spielewelt mfx+ Digital-Decoder mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.**
- **Führerstand- und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar.**
- **Zusätzlich rotes Fahrberechtigungssignal digital schaltbar.**
- **Pufferhöhe nach NEM.**



Abbildungen zeigen erstes Handmuster

Während auf der rechten Seite die Radsterne gut zu sehen sind, dominiert auf der linken Seite beim Original der Buchli-Antrieb.

märklin
HO

Wechselstrom



39360 Elektrolokomotive Ae 3/6 I



€ 459,- *

Gleichstrom



25360 Elektrolokomotive Ae 3/6 I



€ 459,- *

TRIX
HO



Im Ernstfall muss es schnell gehen: Mittels Spanngurten wird ein Druckkissen über dem Leck fixiert. Das aufgeblasene Kissen dichtet es komplett ab.

Die Eisenbahn ist ein sicheres Verkehrsmittel. Dennoch ist sie nicht vor Unfällen gefeit und die transportierten Güter sind mitunter hochbrisant. Die richtige Reaktion im Notfall ist jedoch erlernbar.

Wo gehobelt wird, da fallen Späne, besagt ein altes Sprichwort, welches im übertragenen Sinn auch für die Eisenbahn gilt. Auch wenn der Verkehr auf der Schiene mit zu den sichersten Beförderungsarten überhaupt zählt, sind Schadensfälle beim Transport von über 70 Millionen Tonnen Gefahrgut im Jahr nicht auszuschließen. Dies muss nicht gleich das große Zugunglück sein, auch ein undichtes Ventil an einem Kesselwagen reicht aus, um schnell zu brenzligen Situationen führen zu können. Deshalb ist es für Feuerwehren um so wichtiger zu wissen, wie man richtig reagiert.

Sowohl die Bundesbahn als auch die Reichsbahn besaßen in ihrem Fuhrpark spezielle Übungszüge, an denen insbesondere Bahnfeuerwehren, das Personal der Hilfszüge und andere Eisenbahner, aber natürlich auch öffentlich-rechtliche Feuerwehren der Kommunen das Verhalten an Kesselwagen trainieren konnten. Bei der Bundesbahn war dies zunächst der Lehrhilfszug Hamm der BZA Minden, der aus einem mehrfach wechselnden Sammelsurium alter Wagen bestand. Am ehemaligen Rangierbahnhof Hamm/Westfalen gab es für den Zug ein spezielles Übungsgelände, regelmäßig wurde er aber auch zu anderen Standorten überführt. Um den Übenden besondere Praxisnähe zu vermitteln, konnte man bei den mitgeführten Leckagekesselwagen kontrolliert Flüssigkeiten aus vorbereiteten Löchern austreten lassen. In Ergänzung entwickelte die BZA München zudem zwei Feuerimitationswagen, die man für Löschübungen auch tatsächlich in Brand stecken konnte.

1981 modernisierte die Bundesbahn schließlich den in die Jahre gekommenen

Gefahrgut



Im begehbaren Innenraum wird die Funktion der Zwangsbelüftung demonstriert. An den Seitenwänden befinden sich Schnittmodelle sowie diverse Ventile.



Über eine Tür können das Innere sowie das Dach des Armaturenwagens betreten werden. Er basiert auf einem 1987 gebauten Druckgaskesselwagen Typ Zaggk.

Lehrhilfszug. Neu waren nun ein moderner, vierachsiger Leckagekesselwagen für die praktische sowie ein zweiachsiger Übungswagen für die theoretische Ausbildung. Der Lehrzug war damit von der Ausstattung ähnlich dem heutigen Ausbildungszug Gefahrgut der DB Netz AG, der 1992 bei der Deutschen Reichsbahn als Ausbil-

Ein spezieller Lehrzug trainiert Feuerwehren

dungszug Havariedienst in Betrieb genommen wurde. Entwickelt von der Zentralstelle Versuchsanlagen Görlitz, Abteilung Havariedienst, ist der heute vierteilige Zug einzigartig in Deutschland, denn kein anderer Infrastrukturbetreiber bietet ein derartiges kostenloses Schulungsangebot an.

Nachdem 1992/1993 die Übungsteilnehmer noch in die Versuchsanlage Schlauroth reisen mussten, kommt der Zug seit 1994 zu den Übungen. Vom Heimatbahnhof Fulda aus fährt er seitdem kreuz und quer durch die Republik und ist bei den Floriansjüngern nach wie vor stark gefragt, die mehrere Jahre Wartezeit für einen freien Übungstermin einplanen müssen. Die Pandemie machte die Ausbildung in den letzten Jahren zudem nicht einfacher. Viele geplante Termine mussten abgesagt oder verschoben werden, und auch heute ist die Ausbildung durch diverse Schutzmaßnahmen noch eingeschränkt. Bei der im Bahnhof Treuchtlingen durchgeführten Übungswoche durfte beispielsweise der Unterrichtswagen nur eingeschränkt genutzt werden, weshalb es kurzerhand ein Open-Air Kino



gab. Mittels Powerpoint-Präsentation wurde unter freiem Himmel das Wissen über Gefahrgutklassen, Einträge in Frachtpapieren und allgemeine Informationen über das Notfallmanagement der Deutschen Bahn aufgefrischt und am Ende mit dem Video eines implodierenden Kesselwagens demonstriert, warum die DBAG den Feuerwehren tunlichst davon abrät, leckgeschlagene Wagen leerzupumpen. Nicht nur dabei stockte so manchem Teilnehmer der Atem, denn auch beim folgenden Schulungsabschnitt am Armaturenwagen wurde schnell klar, was bei einer falschen

Da der Unterrichtswagen aufgrund von Corona nur eingeschränkt genutzt werden konnte, wurde im Energieversorgungswagen ein Monitor installiert. Unter dem Begriff „Vakuum im Kesselwagen“ findet man das gezeigte Video bei Youtube.

Alle in der Praxis an Kesselwagen vorkommenden Ventile, Dome und Entlüftungen sind zu Demonstrationszwecken am Armaturenwagen 99 80 9370 080-0 verbaut. Ein ähnlicher Wagen war auch bei der Bundesbahn im Einsatz.



FOTOS (2): SIG. ANDREAS DOLLINGER

1965 war der Lehrhilfszug Hamm zu einer Schulung im Bahnbetriebswerk Hof zu Gast. Am Wagen 3 trainierte das dortige Hilfszugpersonal den Umgang mit Gefahrgut sowie das Aufrichten eines Wagens.

Die Übungswagen des Lehrhilfszuges Hamm waren durchweg Bahnhofswagen, die vor jeder Überführung eine neue Lauffähigkeitsbescheinigung benötigten.

Bedienung der Ventile passieren kann. Um die unterschiedlichen Kesselwagentypen für den Transport von Flüssigkeiten, Flüssiggas und Staubgütern zu verdeutlichen, ist der Wagen farblich in drei Bereiche aufgeteilt. Der Clou sind allerdings die verbauten 65 Armaturen, zudem ist der Kessel innen und auf dem Dach begehrbar. Auch hier wartet er mit Sicherheitsventilen, automatischer Belüftung und Schnittmodellen auf, an denen Funktionsweise und das Zusammenwirken der einzelnen Baugruppen erläutert werden kann. Am Leckagewagen darf dann das eben Erlernte in die Praxis

umgesetzt werden. Nachdem die Feuerwehr einen C-Schlauch am Wagen angeschlossen hat, kann Wasser aus insgesamt neun Löchern kontrolliert austreten. Wie

Es gibt theoretische und praktische Übungen

man die Flüssigkeit nun auffängt und die Löcher abdichtet, bleibt dabei der Phantasie der Übungsteilnehmer vorbehalten. Verwendet werden dürfen allerdings nur Ausrüstungsgegenstände, die auf den Einsatzfahrzeugen vorhanden sind. Dazu zäh-

len beispielsweise Holzkeile, die mit Wucht aber dennoch Gefühl ins Loch geschlagen werden wollen, oder Spanngurte und Hebekissen. Auch der Übungsumfang bleibt den Feuerwehren selbst überlassen. Da im Ernstfall kein Wasser, sondern Gefahrgut austreten würde, bietet sich das Training unter Atemschutz oder in Chemikalienschutzanzügen förmlich an. Regelmäßig werden sogar komplette Entgiftungsstrecken um den „Havariefall“ aufgebaut. Viele Wehren belassen es aber auch bei reinen Handlungsübungen zum Kennenlernen der Geräte und Mittel. Pro Jahr werden rund 35 Standorte für mehrere Tage angefahren. In den 30 Jahren seines Einsatzes dürften daher über 100000 Teilnehmer geschult und unterwiesen worden sein, mit dem Ziel, im Einsatzfall schnell und richtig zu handeln. □ Andreas Dollinger

Deutlich sichtbar ist die Aufteilung des Übungswagens in die Bereiche Druckgas-, Kessel- und Staubgutwagen. Auch auf dem Dach sind verschiedene Armaturen verbaut.



FOTOS: ANDREAS DOLLINGER

Ihr digitaler Einstieg



Testen Sie 2x *Digitale Modellbahn*

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ Sie sparen € 8,10 gegenüber dem Einzelkauf
- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus
- ✓ Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Digitale Modellbahn* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 7,45 pro Heft (statt € 8,50) 4x im Jahr frei Haus. Ich kann den Bezug jederzeit kündigen.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **vgbahn.shop/digitalstarten**

Faszination des (Un-)Gewöhnlichen

Herwig Gerstner: Schnappschüsse eines Fahrdienstleiters. ÖBB-Direktion Linz zwischen 1974 und 1986. *bahnmedien.at, Wien 2022. ISBN: 978-3-903177-46-8. Gebunden, 108 Seiten, 103 SW-Abb. Preis: 37,40 Euro.*



► Herwig Gerstner, der Autor des vorliegenden Bildbandes, verbrachte sein Berufsleben als Fahrdienstleiter bei den Österreichischen Bundesbahnen an verschiedenen Orten in Oberösterreich. Bereits in seiner Schulzeit begann er seine fotografische Tätigkeit. Im nun vorliegenden Werk wird jedoch ausschließlich der Zeitraum von 1974 bis 1986 in der Bahndirektion Linz abgebildet, also von der Zeit nach dem Ende des dortigen Dampfbetriebes bis zur

Einführung der Computernummern bei den ÖBB. Folglich sind ausschließlich Fahrzeuge der Elektro- und Dieseltraktion im Buch zu finden. Das Bestreben Herwig Gerstners war es stets, Nicht-Alltägliches zu fotografieren. Oft

handelte es sich dabei um Zufallstreffer. Vieles davon mag auf heutige Betrachter besonders spannend und ungewöhnlich wirken, damals aber war das auf den gekonnt festgehaltenen Schwarzweiss-Fotos zu Sehende gewöhnlicher ÖBB-Betrieb. Der Bildband zeigt, wie sehr die ÖBB in den vergangenen 40 Jahren an bahntechnischer Vielfalt eingebüßt haben. Das Motto des Buches lautet deshalb treffend: „Das alles gab es einmal!“. Dieses Versprechen wird in stets guter Bildqualität vollumfänglich eingelöst. *ba*

Fazit: Ein schöner Bildband über eine längst vergangene Epoche

Wo Alles seinen Anfang nahm

Wolfgang Bleiweis/Gerhard Striegel: Eisenbahn Siegsdorf – Markt Erlbach. Von der Vizinalbahn zum modernen Taktverkehr. *H & L Publikationen, Schweinfurt 2022. ISBN: 3-938080-14-0, Softcover, 96 Seiten, 58 SW-Abbildungen; Preis: 16,95 Euro.*



► Unser Beitrag auf Seite 30 dieser MEB-Ausgabe gewährte bereits einen kleinen Einblick in die äußerst interessante Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte der ersten Nebenbahn in Bayern. Wer noch mehr Informationen über diese noch immer wichtige Strecke im Großraum Nürnberg sucht, wird im neuen Buch zur Vizinalbahn von Wolfgang Bleiweis und Gerhard Striegel fündig. Das im A5-Format

gehaltene Werk geht ausführlich auf die Geschichte dieser Verkehrsader des reizvollen Zenngrundes in Mittelfranken ein. Viele Originaldokumente wie Pläne oder zeitgenössische Quellauszüge, aber auch die ein oder andere Anekdote runden das Werk trefflich ab. Auch die Bildauswahl wurde sorgsam und abwechslungsreich vorgenommen. Ein wenig Schade ist, dass das Buch ausschließlich in Graustufen gedruckt wurde. *ba*

Fazit: Spannend aufbereitete Geschichte der ersten Vizinalbahn

Landschafts-Romantik

Thomas Mauer: Landwirtschaft und Bauernhöfe. *VGB/Geramond, München 2022, ISBN 978-3964535436 Softcover, 146 Seiten, zahlreiche Farbbildungen; Preis: 26,99 Euro.*



► Das Thema Landwirtschaft und die zugehörigen Bauernhöfe sind geradezu ein Ur-Thema der Modellbahnerei. Es gibt kaum eine Ausstellungs- oder Heimanlage, die nicht irgendwo ein landwirtschaftliches Thema bespielt. Zudem sorgt das Thema Landwirtschaft stets für interessanten Modellbahnbetrieb: Maschinen müssen zum Bauern geliefert oder geerntete Produkte über die Schiene abtransportiert werden. Anregungen zu diesem Thema

Chemietransport im Modell

Stefan Carstens: Chemiekesselwagen. *Hintergrundinformationen, Modell-Bauanleitungen und Basteltipps. Stefan Carstens Eisenbahn-Dokumentation, Hamburg 2022, Softcover, 132 Seiten, zirka 300 Farb- und SW-Abbildungen; Preis: 21,90 Euro.*



► In vergangenen Zeiten waren es die MIBA-Reports, welche die Güterwagen-Bücher von Stefan Carstens um weitere Aspekte zur jeweils behandelten Wagenfamilie ergänzten. Der Modellbau bildete dabei den Schwerpunkt, ergänzt um weitere Vorbildinformation zu Spezialthemen. Beim nun vorliegenden ersten Heft aus der Reihe „Modell & Vorbild“ verhält es sich nicht anders: Es ergänzt die Güterwagen-Bände 9.1 und 9.2 zu den Chemiekesselwagen. In abwechslungsreichen Kapiteln werden unterschiedlichste Modell-Bauprojekte vorgestellt, leider ausschließlich in H0. Interessante Vorbild-Infos liest man beispielsweise zu den Rommenhöller- oder den Topfwagen. Erhellend ist auch der Beitrag zu Theorie und Praxis der verschiedensten Kesselwagen-Grau-Töne. Die rundum sehr gut gemachte Broschüre ist exklusiv beim Fachhändler Modellbahn Union erhältlich. *abp*

Fazit: Fundgrube für Güterwagen-Fans und Modellbahner

sind demnach höchstwillkommen. Thomas Mauer liefert in seinem jüngsten Werk hilfreiche Tipps und Tricks. Dieses Buch ist insofern bemerkenswert, weil es nicht ausschließlich unerreichbare Highend-Ergebnisse, sondern sehr anwenderfreundliche Umbau- und Verbesserungsmöglichkeiten zeigt. Häufig sind handelsübliche Modelle von Faller, Busch und anderen die Basis. Mauer zeigt, was man daraus mit vergleichsweise einfachen Mitteln und ein bisschen Geschick herausholen kann. Zahlreiche Arbeitsschritt-Bilder vermitteln auch dem weniger Geübten, die sichere und erfolgversprechende Vorgehensweise. Lobenswert sind die gefällige Gestaltung und die sehr gute Bildqualität. *al*

Fazit: Ein sehr guter Tipp für alle Bastelfreunde

HANDHABBARE MODELLBAHN-ANLAGEN

in Kürze

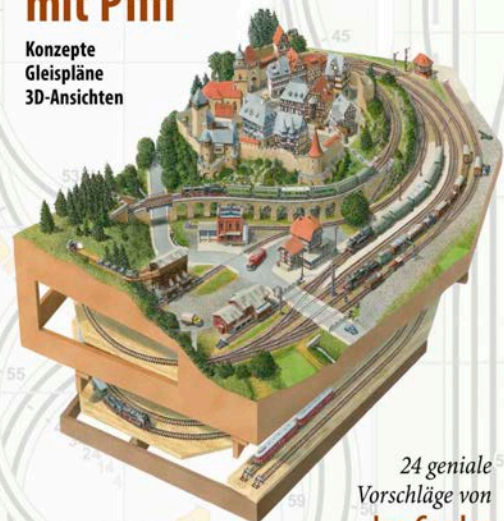
ab 22.09.2022

Ivo Cordes hat im Laufe der Jahre zahlreiche Vorschläge zu Modellbahnanlagen erarbeitet und mit Plänen und Schaubildern in verschiedenen Publikationen veröffentlicht. Für dieses Buch wurden Projekte ausgesucht, die sich für einen möglichen Nachbau nicht allzu anspruchsvoll zeigen. Neben ansprechender Gestaltung bieten die Entwürfe insbesondere lebendig nah am Vorbild orientierte Betriebsmöglichkeiten.

128 Seiten · ca. 220 Abb.
Best.-Nr. 53362
€ (D) 34,99

Modellbahn-Anlagen mit Pfiff

Konzepte
Gleispläne
3D-Ansichten



24 geniale
Vorschläge von
Ivo Cordes

VGBI | GeraMond



Best.-Nr. 53070



Best.-Nr. 13060



Best.-Nr. 68013



Best.-Nr. 68060



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

VGBI | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 5,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

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; Telefon: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

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

www.modellbahn-keppler.de

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

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.

Suche 4-achsige Holztransportwagen Ros mit / ohne Ladegut von Tillig. Tel.: 036482-48576, Herr Schindler

www.Modellbau-Gloekner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige

Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel. 05251/5311831, info@gebrauchtmodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de G

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@modelleisenbahn-ankauf.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 ge-

sucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

VERKÄUFE

H0

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

Modellbahn-Zubehör: diverse Schleifer, Trafos, Farben, BS v. M&F, Model Loco; Zubehör: Scheibenglas, Ms-Schrauben/Muttern M1-M2.5; Mini-Bohrer ab 0.3mm; Airbr-Set Model-Master (50601); Alt.-Set; Rollenpf-Stand HO (Edi); Modellbahn: 30x Waggon, div. Herst., Piko-Lok 89.2 (50254); 8 Dampflok, Umb. zu 3 Ltr.-; Weinert Hd-Modelle 12x Lkw's; Wei-BS 4128/30; Gü-BS B681M; LISTE vorhd., Tel. 0179-6676335

„Modellbahnanlage „Lokalbahnhof Offenbach“ (H0) zu verkaufen. Größe ca. 1,80 x 8,80 m,

TILLIG-Clubhändler

Modellbahnbox

Karlshorst

Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Es geht mit neuem Inhaber weiter!

Inh. Holger Voigt - 10318 Berlin
 Treskowallee 104 - Tel. 0 30/5 08 30 41

Öffnungszeiten: Di.-Do. 10-13 + 14-18 Uhr, Fr. 10-13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9-12.30 Uhr
 E-Mail: modellbahnbox@email.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

EUROTRAIN

modellbau.fischer

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

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

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

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

MODELLBAHNSERVICE

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

www.modellbahnservice-dr.de

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

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

Wir werden 100

www.modellbahn-schildhauer.de
 01187 Dresden, Würzburger Str.81 Tel.035127979215

flexilicht.de

www.modellmobildresden.de

teilbar in neun Module. 19 Weichen, 22 Signale, mehrere Zugapparaturen. Weitere Details und eine ausführliche Beschreibung sende ich gerne per E-Mail. Rückfragen bitte an: Hofmann-Lauterbach@gmx.de

Biete Trix HO Dampflok BR 020314 -1 Kontakt: 0151/26315288. Bitte nach 20.00 Uhr

Märklin H0, NEU + OVP: 37083 € 249, 37949 € 298, 37078 € 239, 37923 € 269, 37844 € 169, 37860 € 169, 37192 € 179, 37073 € 169, 3743 € 98, 37343 € 219, 3763 € 129, 37588 € 369, 37937 € 309, 37536 € 149, 37116 € 259, 37068 € 289, 37489 € 289, 37055 € 269, 37343 € 219, 37059 € 198, 37116 € 249, 37068 € 289, 37611 € 229, 49611 € 149, 37918 € 269, 39700 € 349, 39192 € 198, 39887 € 309, 41987 € 79, 39980 € 329, 39445 € 389, 39242 € 519, 39552 € 349, 39554 € 349, 39016 € 295, 39649 € 249, 26831 € 269, 26556 € 409, 26526 € 259, 26508 € 149, 26559 € 159, + 500 Loks + Wagensets + BRAWA + Roco zu verkaufen, Tel.: 0170-4823030, Mail: SAMM-LER50@gmx.de

Märklin 3456 E60 DRG € 140. Märklin 4329 DRG Reichspost € 40. Märklin 4509 DRG Bauzugwagen € 40, kpl. € 200. Tel.: 0171-5453761 und Liliput div. D-Zug-Wagen Nr. 84902/84707 u. a. je € 25.

Achtung: 0e-Sammlung und Spezialfahrzeuge mit ESU-5-Decoder zu verkaufen. Sonderpreise. Alles neu oder neuwertig. Werner Kamann, 49624 Lönning, Tel.: 0160/94698015

Für Anfänger & Neueinsteiger: Platte 1 m x 67 cm, Schienen + Trafo für TRIX Express 1530, 1 Lok, 1 Tender, 2 Waggons, 1 offener Wagen mit Dach abzugeben. Bezahlung nach Absprache. Tel.: 0151-70801287

Fleischmann Schnellzuglokomotive Nr. 1360 H0, Schienen, 3 Weichen, 1 Prellbock, 2 Waggons. Bezahlung nach Absprache. Tel.: 0151-70801287

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), I V (1800), Günter: Sch-Bus 9 015 (600), FlmtSEM: 2 x 4a.5 ml (300). Fon 01522-6872068

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

Pilzgleis Schienenprofile 44x2,5 mm, 20 x 2,2 mm, Weichen 1 x 7,5°Li, 10 x 15° Li, 7x 15° re, 3 x ABW, 7 x IBWL, 6 x IBWR, Basteltüte (Herzst., Zungen...) alles unbenutzt. Neusilber, nur zus. für € 275 + Versand. Petzold, Morzartstr. 11, Reichenbach, 08468, Tel.: 0152-29846201

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

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

www.lokraritaetenstuebchen.de

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

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

Trix Fine Art Turbinenlok T18 für

Märklin AC (Art. 42223) NEU f. 1399 €. Tel. 0170-7730852 oder abendfeld@web.de

Märklin HO digital, Lokomotiven: Dampf, Diesel, E Loks, Personenwagen, Güterwagen, alle Epochen Märklin HO M sowie C Gleis Material Postmuseums-hop Eisenbahn-Wagen (Märklin, Piko, Lima, Sachsenmodell, Elektroten) Herpa Lkw und Sondereditionen Herpa Postmuseums-hop, 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 Tel. 06172-302456 G

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

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

www.modellbahn-kepler.de

Suche und verkaufe: US – Messinglokomotiven z.B.: UP Big Boy von Tenshodo € 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500 DRG 06 001 von Lemaco € 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

GESUCHE

H0

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

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

MODELLBAHN LAND Magdeburg
Modellbahmland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahmland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahmland-magdeburg.de
Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für
Modellbahnen • Modellautos • Zubehör
Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

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, ankaufeisenbahn@yahoo.com G

Tierfiguren:
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

Suche BILGER 3er-Set mit Rotem Kreuz und Schweizer Kreuz auf dem Dach. Tel.: 0911/333642.

Burgruine Ehrenfels Noch Art. 58604. Angebote an Tel. 0170-7730852 oder E-Mail: abendfeld@web.de

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), I V (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 oder 0160-97523868.

www.mbs-dd.com



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

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

Modellbahn Pietsch
Prühlstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/77 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de
HAG-Auslaufmodell zum Sonderpreis
099 SBB E-Lok Re 460 099-5 Bodensee 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)

KEIN Bargeld oder Briefmarken!

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

www.modelltom.com

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

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

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

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.jbmodellbahnservice.de

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

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.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@gebrauchtmotellbahn.de, www.gebrauchtemotellbahn.de G

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

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

www.modelltechnik-ziegler.de

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFTE Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT

und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

**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 selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

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

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

GESUCHE

Große Spuren

Bernd Zielke kauft Eisenbahnen. Jede Spurweite - Große Sammlung - Handarbeitsmodelle Messingmodelle zu besten Konditionen im Ankauf gesucht.

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

**Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT**

ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten unter
www.modelleisenbahn.com



Ein Ort für Ihr Lieblings-Hobby
... bei uns!

Diesen Monat an
uns ausgeliefert



www.modelleisenbahn.com

Als Sammler kenn ich den Wert Ihrer Modelle. Telefon: 0157-77592733, ankaufeseisenbahn@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, Schönau, Metropolitan, Schnabel, Märklin. Wirkaufendeineisenbahn.com, 0157/77592733, 47803 Krefeld, ankaufeseisenbahn@yahoo.com

www.modellbahnservice-dr.de

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

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

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche

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

www.modellbahnshop-remscheid.de

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesbaden, 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 von LGB 2-achs. Kesselwagen und Güterwagen mit Diesellokger. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel.: 03771/479181

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, Waggonen und Zubehör abzugeben. Liste anfordern

Oesling Modellbau
Acryl-Lack
wasserverdünnbar nach RAL-Farbtönen
www.oesling-modellbau.de
Stükenstr. 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
Ausführlicher u. informativer Katalog gegen € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

www.modellbahn-keppeler.de

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

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

Spur 0 (Lenz): V100, Schienenbus KÖF II, V20, diverse G-Wagen, 3W-Weiche, RE.Bogenweiche. Werner Kamann, 49624 Lönning, Tel.: 0160/94698015

KM1-Spur1. Modell E50 der DB. KM1 Nr. 105052, NEM-Radsätze, grün/schwarz, Epoche 3b, Beschriftung E50 121, BD Stuttgart, Bw Kornwestheim, OKT, absolut neuwertig. VB € 2.600, Artikelstandort: 32427 Minden, Tel.: 0172-9503373

Spur 0 Unikate, Handarbeitsmodelle, Ausstellungsstücke, Anlagenbetrieb Slovenska Strela M290001 Austro Daimler VT63.01 SVT Berlin 1379001 Inneneinrichtung. Tel.: 0351-8383492. Mail: achim.eitze@gmx.de

VERKÄUFE

Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbauecher-online.de

NEU: Onlineverkauf „bahnVideo/bahnVerlag“: SHOP www.alpha-

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

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

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 • ankaufeseisenbahn@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, Schönau, Metropolitan, Schnabel, Märklin

wirkaufendeineisenbahn.com

Tel. 0157 77 59 27 33 • ankaufeseisenbahn@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 015 DR Sound 429,90 € Trix 22372 BR 042 DB Öl 269,00 €
Roco 72047 BR 55 DR Sound 329,90 € Trix 22909 BR 015 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

cam-video.de: 150 DVD's Bahn u. Traktoren, Bahnliteratur, H0-Modelle. Neu: DpDVD Spessart-rampe (bis 2017). Die Ahrtalbahn 1998-2010 kontakt@alphacam-video.de G

Biete „Der Modelleisenbahner“ Jahrgänge 1952 – 1995 gebunden, Jahrgänge 1996 – 2020 in Ordern. Kostenfrei aber Abholung, Hellfried 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

Verschenke 47 komplette JG MEB 1975 bi 2021 nur im Ganzen. Mail: dr.r.kreis@web.de, Tel.: 034345/22306

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!

Neue CD Dampflokomotoren, von 01-99, Sprecher und Heft mit Bildern und Beschreibung, lizenziert. € 10 + Porto. K. Breitschuh, Blasiusstr. 22, 06484 Quedlinburg, Tel.: 0172-6029114.

Biete VHS-Kassetten von Rio Grande und eigene Aufnahmen an Sonderfahrten Modellbahn-Ausstellungen. Kann dieselben

jemand digitalisieren. Herbert Schulz, 06397-9930979.

www.modelleisenbahn.com

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 Band 1-4 ebenfalls noch verfügbar.

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

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

Absolut Realistische Alterung von Waggonen (Güter/Kessel etc.) sowie Bau von naturalistischen H0-Gebäuden oder Dioramen nach Wunsch/Foto: Fotos anfordern per Mail: n.dueringer@gmx.at oder +43 676 884001472 Info folgt sofort!

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

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 Dampf-eisenbahn, 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. Anfragen und Gebote unter Tel.: 039003-559647

VERKÄUFE

Dies und Das

Verk. 18 Bände Eisenbahnarchiv sowie 14 VHS-Kassetten Eisenbahnvideos. Einzelheiten unter juergen.fischer.wfeld@online.de oder WhatsApp 0160-5043036

ALAN Bauteile ME-Steuerung meist unbenutzt günstig abzugeben, z.B. BrainL+PSU60, BASE 04/16, Brick-M/-L/-E, Bridge-02M/-03L, CON-04L/-06L, MUX03/-06, Liste abfordern per Mail bei mbring@online.de

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

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.eirth@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@laemle-modellbau.de. G

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

Suche Fotos von den letzten Betriebsjahren der Strecken Gaschwitz-Meuselwitz-Meuselwitz-Ronneburg. Leipzig-Merseburg und Borna-Großbothen. Günther, Mobil: 0163-8613229

www.modellbahnservice-dr.de

Gesucht wird der Modellbauer! Wir die AG Modellbau der Berliner Unterwelten e.V. sind in die Jahre gekommen. Altersbedingt und durch die Pandemie haben wir viele Mitglieder verloren. Im Jahr 2022 werden wir mit frischem Blut am neuen Standort neu starten. Wir bauen an Modellen der Epoche 2 und 3, H0

Anzeigenschluss für Ausgabe 10/2022 ist der 05. 08. 2022

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND
Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

Märkische Str. 227
44141 Dortmund

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

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

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



Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen

seit 1977

und mehr vieles mehr

www.lohag.de

Ausverkauf älterer Großserienbestände
und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

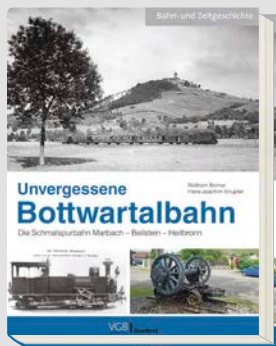
Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
Modellbahn Service
Lottor Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541-433135
www.jbmodellbahnservice.de

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**

und andere. Interessiert, dann meldet Euch bitte bei Robert Garbow, Tel. 0157-84018517.

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

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

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE

SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und –reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spur-

weiten 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.

Start würden mich freuen. Tel.: 0151-22440461

www.modellbahnen-berlin.de

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

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

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

URLAUB

Reisen und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,00 pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 10,00, mit eigenem Hofladen. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

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

Auf den Spuren der MPSB. FeWo im Ehem. MPSB-Bhf. Friedland, bis 4 Personen. Ein Freibad im Ort vorhanden. Bis Insel Usedom ca. 30 km und Stettin 80 km. Infomaterial unter Tel.: 039601/349765 oder dietmar.harz@web.de anfordern.

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



fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau

Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com

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

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

**PATERNOSTER****Vitrine****Schattenbahnhof****Individuell**

(Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm)

Platz sparend**alle Züge sofort verfügbar**

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER

Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel. 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig

Sommerangebot Digitalzentrale ZS2+ in dunkelblau mit WLAN-Adapter

gleichzeitiges Fahren von Loks:

- *SX-1 Format: 103
- *DCC und SX-2 Format: 32

Großes 4-Zeilen Display:

- *1 Lok, 1 Schaltartikel immer auf der Anzeige
- *Fahrstromanzeige

Integrierter 4A-Booster:

- *überlast- und kurzschlussicher
- *Programmierschluss

390.00€
359.00€

- Adaptermodul zum Steuern von Loks und Schalten von Weichen (und ähnlichen Funktionen) per WLAN
- für ZS1, ZS2, ZS2+ und D&H FCC Zentrale
- Kompatibilität mit WLAN-Steuergeräten
- Roco WLAN-MULTIMAUS
- Smartphone mit App "Stärz SX Control"
- App „Stärz SX Control“ gratis

Info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAERZ.de Tel./Fax: 03571/404027

WWW.MODELLBAHNMODULE.DE





+49 (3562) 693490

MODELLBAHN
MODULE

SNUPPER-PREISHT

3 Tage Aufenthalt mit Halbpension, 2 Tage Graubündenpass für freie Fahrt mit der Rätischen Bahn, Postauto und Matterhorn-/Gotthardbahn
ab CHF 425.00 / Euro zum Tageskurs

BAHN(L)AUSCHALWOCHE

7 Tage Aufenthalt mit Halbpension, 5 Tage Graubündenpass, ein Eintritt ins Bahnmuseum Bergün
ab CHF 870.00 / Euro zum Tageskurs

Gästekarte für beliebige Freifahrten bis Davos-Laret

Familie R. + A. Uffer • CH-7477 Filisur/GR
Tel. (0041) - (0)81 / 4 04 11 80
E-Mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
http://www.grischuna-filisur.ch

HOTEL RESTAURANT
Grischuna
albula FILISUR

Der ideale Standort für Bahn-, Natur- und Wanderfreunde, ruhig und sonnig, direkt am RhB-Bahnhofsgelände an Unesco Welterbe Strecke gelegen (Haltestelle Bernina und Glacier Express), nahe beim Landwasserviadukt



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

10.09. Neue Welt Zwickau
11.09. Alte Mensa Dresden

25.09.22 in 27404 Zeven 1. Modellbahn- und Autobörse mit Jubiläum Eisenbahnverein. Info/Anmeldung: A.Richter1963@gmx.de, Tel.: ab 17 Uhr 0173-7223351

27. 08. 22: Erfurt, Thüringenhalle, Werner-Seelenbinder-Str. 2, 18.09.: Schkeuditz, Globana Trade Center, Münchener Ring 2
02.10.: Vellmar, Mehrzweckhalle-Frommershausen, Pfadwiese

von 13-17 h, 16.10.: Bebra, 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

Modellbahn-Ausstellung:
Sonntag, 30. Oktober 2022, 11:00 - 16:00 Uhr, Vereinsheim Eschborn, Hauptstraße 14, 81. Eschborner Modellbahnmärkte, Sonntag, 27.11.2022, 09:30 - 15:00 Uhr, Stadthalle Eschborn, Rathausplatz 36

15.10.2022 - Große Modellbahn-Modellauto- und Spielzeugbörse in 78315 Radolfzell im TKM-Milchwerk, von 10-15 Uhr, Veranstalter: M. & B. Allgaier, T. 07551 831146, info@spielzeugboerse-radolfzell.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de G



Alle Termine und Angaben ohne Gewähr!

Modellbahn-Auto-Börsen

99096 Erfurt, Sa. 27.08.22, Thüringenhalle, Werner-Seelenbinder-Str. 2 von 10-15 Uhr
04435 Schkeuditz, So. 18.09.22, Globana Trade Center, Münchener Ring 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 Berndt • Info: 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
04.09. Köln-Mülheim, Stadthalle Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
11.09. Neuss, Stadthalle Selikumer-Str. 25 Marktzeiten 11-15 h
18.09. Troisdorf, Stadthalle Kölnerstr. 167

ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindesweg 7 Tel.: 02274-706703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

Anzeigenschluss für
Ausgabe 10/2022
ist der 05. 08. 2022

1992 - 2022
elriwa
Modelleisenbahnen und Zubehör

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

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

Elektronik Richter

Exklusivmodell 479,99 € UVP* 499,99 € H0

ACME AC 55264

6er-Set Personenwagen „Interzonenzug“, DR, DB, Ep.IV
Sonderauflage „30 Jahre elriwa“ Interzonenzug
DRESDEN - KÖLN; Vorbild: Mitte bis Ende der 80iger Jahre

Inhalt: 6 Personenwagen - 2 x DB, 4 x DR

Bm DR - 51 50 21-05 016-6, ABme DR - 51 50 30-40 510-1,
ABm 225 - DB - 51 80 31-40 454-5, Bmz DR - 51 50 21-35 020-9,
Bm 234 DB - 51 80 22-41 231-7, Bmk DR - 50 50 85-10 000-4

Alle Wagen haben Betriebsnummern, die es vorher nie gab. Die DR-Wagen (2. Klasse und 1./2. Klasse) sind mit unterschiedlichen Drehgestellen ausgestattet, die bei ACME zum ersten Mal verwendet wurden. Jeder Wagen besitzt ein passendes Zuglaufschild aus Metall. In jedem Set befindet sich ein Zertifikat.
limitiert auf nur 200 Sets, sofort lieferbar

ACME
ANOMALIA COLLEZIONE MODELL FERROVIE EUROPEE



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

www.elriwa.de

Unser Exklusivmodell für Sie!

Eher einfache, aber dennoch gut gelungene Modelle müssen sich nicht hinter superdetaillierten Neuentwicklungen verstecken, wenn man mit einer gründlichen Patinierung das Beste aus ihnen herausholen kann. Was dafür zu tun ist, lässt sich am beliebten H0-Güterwagen Gbs 245 von Roco veranschaulichen.



Vor gut 40 Jahren ein alltäglicher Anblick an den noch zahlreichen Laderampen der Bundesbahn: Ein Gbs 245 steht zur Beladung bereit.

Auf alt gemachter Allerwelts-Waggon

Roco hat schon seit vielen Jahren den von Klein Modellbahn übernommenen Gbs 245 in verschiedenen Varianten im Programm. Dankenswerterweise wurden bereits vor längerer Zeit die ursprünglich zu flach ausgeformten Achslager überarbeitet, so dass das Modell auch heute noch, als einfache und preisgünstigere Variante, gut neben dem neueren

Produkt von Brawa bestehen kann. Mit ein wenig Farbe und Zeit lässt sich daher ein durchaus ansehnliches Modell erstellen.

Am Anfang steht wie immer das Zerlegen des Fahrzeugs. Mit dem Fingernagel kann man in die Ritze zwischen Dach und Aufbau fahren, um so die beiden Bauteile zu trennen. Dann sind schon die Rastnasen zu sehen, die den Aufbau auf dem Unter-

gestell fixieren. Mit ein paar Zahnstochern können diese im aufgebogenen Zustand fixiert werden, so dass das Untergestell bald freikommt. Danach können auch die Lüfterschieber problemlos nach innen herausgedrückt werden.

Bevor es an das Patinieren geht, werden die Anschriften, welche erhalten bleiben sollen, mit Maskiermittel abgedeckt. Ich

verwende einen Maskierstift von Schminke aus dem Künstlerbedarf, aber auch von Revell gibt es ein gut brauchbares Produkt: „Revell Color-Stop“.

Nach dem das Maskiermittel getrocknet ist, sprühe ich mit der Airbrush eine hauchdünne Schicht changierender Grundfarbe auf. Die „Aqua Color“-Acrylfarben von Revell lassen sich gut und umweltfreundlich mit Sidol-Fensterreiniger verdünnen. Auch das anschließende Reinigen der Airbrushpistole lässt sich damit gut durchführen. Die Farben mische ich aus Ziegelrot #37, das übrigens fast als RAL 8012, also dem klassischen Güterwagen-Braun durchgeht, und Braun #85 an. Das Ergebnis soll bewusst fleckig sein.

Jetzt kommt Ölfarbe ins Spiel. Aus verschiedenen Braun-, Gelb- und Rottönen mische ich mir die typischen Farbtöne von gedeckten Güterwagen der 1980er-Jahre an. Das Studium von Vorbildfotos, die sich reichlich im Internet finden lassen, hilft da-

Für das Weathering helfen historische Vorbildfotos

bei, die richtigen Nuancen zu treffen. Der Farbton „Light Rust Brown Abt. 060“ des Anbieters „Abteilung 502“ ist eine gute Ausgangsbasis. Ein Tipp am Rand: Ich benutze Kronkorken zum Anmischen meiner Farben. Damit sie nicht über den Tisch wandern, habe ich mir aus einem Holzklötz und drei aufgeklebten Magneten einen Halter für sie gebaut.

Die Ölfarben werden ebenfalls fleckig aufgetragen. Dazu sollte ein Pinsel mit eher kurzen Borsten verwendet werden. Es lohnt sich nicht, dafür teure Pinsel zu verwenden. Ich habe mir vor einiger Zeit im



1

Das aus dem Programm von Klein Modellbahn übernommene H0-Modell des Gbs 245 ist heute in verbesserter Form im Roco-Angebot zu finden.

Versandhandel Pinsel aus dem Kosmetikbereich besorgt, die trotz des günstigen Preises eine sehr gute Haltbarkeit haben. Mit einem weichen Flachpinsel werden die aufgetragenen Farben verblendet und eventuell sichtbare Pinselstriche egalisiert. Dieser Arbeitsschritt wird mit einer Schicht Mattlack Tamiya „TS80“ aus der Spraydose beendet.

Als nächstes trage ich mit der Airbrush „AK Worn Effects“ von „AK Interactive“ in zwei Schichten auf. Nach dem Trocknen wird der Waggon mit Revell „Aqua-Color“ Anthrazit #09 überlackiert. Das muss nicht zwingend deckend sein, da die meiste Farbe anschließend sowieso wieder entfernt wird. Nachdem auch diese Farbschicht trocken ist, kann man damit beginnen, den speziellen „Worn Effect“ herauszuarbeiten. Dazu wird der Waggon abschnittsweise mit einem Pinsel mit Wasser benetzt und so lange vorsichtig malträtirt, bis sich die obere dunkelgraue Farbschicht wieder abzulösen beginnt. So wird nach und nach die meiste Farbe wieder entfernt. Zurück bleibt sie hauptsächlich noch im Bereich der Profile und an einigen Zufallsstellen. Das mache ich so lange, bis mir der Eindruck gefällt.



2

Trotz Klipstechnik gelingt das Zerlegen des Güterwagens einfach und schnell.



3

Mit Maskierflüssigkeit werden die feinen Anschriften vollständig abgedeckt.



4

Die „Grundierung“ besteht aus wasserverdünnbaren Acrylfarben von Revell, die in dünnen Schichten per Airbrush aufgetragen wird.

Die weitere Alterung entsteht mittels Ölfarben. Dabei kommen Schmutztöne verschiedener Hersteller zum Einsatz.



5



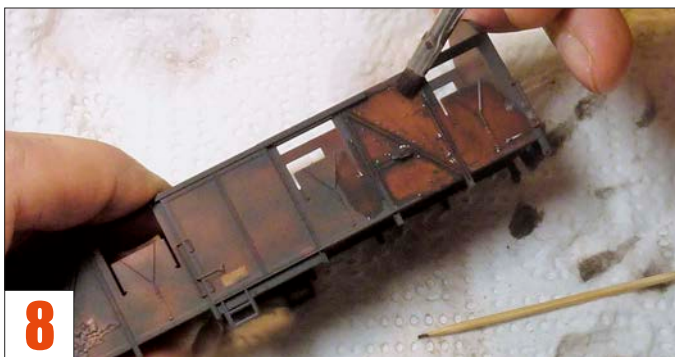
6

Zum Anmischen und Abtönen der Ölfarben hat sich ein selbst gebauter Magnet-Halter für Kronkorken als Mischbehälter bewährt.



7

Wichtig: Zuerst wird „Worn Effects“ von „AK Interactive“ aufgetragen, erst dann folgt eine Schicht aus dunkelgrauem Acryllack.



8

Benetzt man anschließend einen härteren Pinsel mit Wasser, kann die dunkelgraue Farbschicht wieder teilweise abgerieben werden.



9

Nach Freilegen der Anschriften und Detailarbeiten erfolgt eine Lasur mit verdünnter Ölfarbe „Engine Grease“ von 502 Abteilung.



10

Die Flacheisen, an denen die Griffstangen der Waggon-Stirnseiten befestigt sind, erhalten einen grünen Anstrich per feinem Pinsel.



11

Auch die Anschriften auf dem Wagen-Untergestell müssen vor der Weiterbehandlung unbedingt maskiert werden.

Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, die Maskierung der Anschriften wieder zu entfernen. Ich habe die roten Warntafeln noch mit etwas Leuchtorange Revell #25 aufgehübscht. Ein Wash mit stark verdünnter Ölfarbe im Farbton „Engine Grease“ von „Abteilung 502“ holt alle Farben wieder zusammen. Mit einem feinen Pinsel werden nun diverse kleine Ausbesserungsstellen aufgemalt. Dabei darf gerne auch das originale Güterwagenbraun RAL 8012 ver-

wendet werden. Die Lüfterschieber habe ich mit Revell #89 Beige tupfend gestrichen und anschließend mit etwas schmutzbraunen Pigmenten von abgeriebenen

Alle Farbschichten sollten gut ineinander über gehen

Pastellkreiden und ebenfalls einem Wash mit Engine Grease bearbeitet. Sie sind damit bereit, wieder eingebaut zu werden.

Eine Stellprobe macht Freude auf den weiteren Fortgang der Arbeiten. Die Kreideanschriften imitiere ich mit weißer Tusche, die ich mit einer feinen Schreibfeder auftrage. Die Flacheisen, an denen die Griffstangen an den Stirnseiten befestigt sind, erhalten als Sonderarbeit einen grünen Anstrich.

Auch am Untergestell werden die Anschriften zunächst mit Maskiermittel abgedeckt. Dann erfolgt ein Überzug mit Mattlack von Tamiya. Im nächsten Schritt staube



12

Nach einem Mattlack-Überzug aus der Spraydose wird das Untergestell mittels zerriebener Pastellkreiden auf alt getrimmt.



13

Dann fixiert wieder Mattlack die Trockenfarben. Abschließend wird noch „Schmiere“ in Form von Seidenmatt-Lack aufgetragen.

ich das Untergestell mit erdfarbenen Pigmenten, mehr oder weniger gleichmäßig, ein. Auf dem matten Lack haften die Pigmente sehr gut. Dann bemühe ich wieder die Airbrush und sprühe stark verdünnte „Aqua Color“ Teerschwarz #06 von Revell darüber. Das fixiert die Pigmente und dunkelt das Untergestell zugleich ab. Jetzt können auch die abgedeckten Anschriften wieder freigelegt werden. Ein weiterer

Überzug mit Mattlack aus der Spraydose sorgt für eine einheitliche Mattierung. Zum Abschluss bekommt das Untergestell noch etwas Schmiere in Form von seidenmattem Lack an den Gleitplatten der Achshalter und den Puffern ab.

Damit wäre unsere Alterung des Gbs 245 von Roco auch schon fertig – so viele Schritte waren es letztlich gar nicht. Ich kann jedem Modellbahner nur emp-

fehlen, den geschilderten Prozess an einem einfachen Objekt, etwa einem schon nicht mehr ganz zeitgemäßen Modellgüterwagen, selbst einmal auszuprobieren. Schon nach ein wenig Übung dürften ansprechende Resultate gewiss sein. Mit einer geschickten Patinierung lassen sich sogar schlichte Modelle in kleine Kunstwerke verwandeln, die einen sehr realitätsnahen Eindruck vermitteln. □ Enno Born

Das fertig gealterte Modell macht einen fantastischen Eindruck und kann sich so auch neben Pendants jüngeren Modell-Konstruktionsdatums sehen lassen.



FOTOS: ENNO BORN



Eine zierende Fachwerk-Fassade als interessantes Element des Anlagenabschlusses: das „Kalina“-Lagerhaus von Joswood.

Lasercut-Bausätze stoßen bei vielen Modellbahnern immer noch auf eine gewisse Ablehnung. Doch manchmal helfen pfiffige eigene Ideen bei einer einfachen Verwirklichung.

Vorratshaltung

Wo Knotenpunkte der Güter- und Warenströme existierten, wo Umschlagplätze zum Beispiel vom Schiff auf die Bahn oder von der Bahn auf den Lkw entstanden, wurden in der Vergangenheit Lager- oder Speicherhäuser errichtet. Mancherorts existierte auch die anschauliche Bezeichnung Packhaus. Dort wurden Ladungen umsortiert oder für eine bestimmte Zeit aufbewahrt, bis man sie benötigte oder verkaufte. Getreide, Kaffee, Tabak galt es als klassische Massengüter zu verteilen, aber auch die Produkte und Wa-

ren der zentralen Einkaufsgenossenschaften wie GEG oder Konsum. Allseits bekannt sein dürften die Speicherhäuser der Raiffeisen-Genossenschaften in Bahnhofsnähe, die beileibe nicht nur Saatgut und Düngemittel für die bäuerlichen Mitglieder bereithielten. Auch viele Speditionen besaßen eigene Lagerhäuser.

Aus dieser Zeit, lange vor den heutigen riesigen und hochtechnisierten Logistikzentren, stammt das Vorbild des Gebäudemodells „Kalina“, das Jörg Schmidt (Joswood) in einem Hinterhof seiner Heimatstadt Wuppertal entdeckte. Nun bietet er



Der Bausatz-Inhalt hinterlässt zunächst einen übersichtlichen Eindruck. Doch es wartet eine Vielzahl kleiner Bauteile.

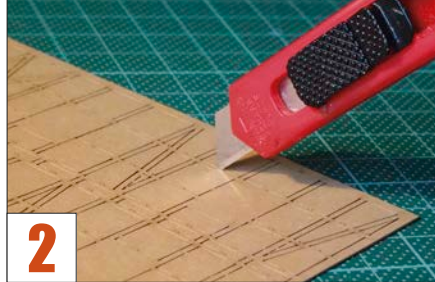
es als neuen HO-Lasercut-Bausatz in verschiedenen Versionen an (www.joswood-gmbh.de; Art-Nr. 17148; Preis: 42 €).

Das Erdgeschoss ist in schönem Ziegelstein-Sichtmauerwerk ausgeführt und besitzt zwei große hölzerne Tore zum Verladen der Güter. Darüber erheben sich zwei Stauraum-Geschosse in Fachwerkbauweise mit glatt verputzten Gefachen. Sechs kleine Fenster pro Etage lassen Licht in das Innere der Lagerräume fallen. Ein leicht geneigtes, mit Teerpappe gedecktes Pultdach schließt das Gebäude nach oben ab. Ein Kran oder Aufzug gehören nicht zum Bausatz, jedoch hat Jörg Schmidt als Ergänzung einen nachträglich an der Seite anbaufähigen Lastenaufzug im Angebot. Durch seine geringe Tiefe von nur 70 Millimetern und seine neutrale, fensterlose Rückseite ist das Modell besonders gut als Anlagenabschluss einsetzbar – eventuell in mehreren, leicht variierten Exemplaren aus der „Kalina“-Serie.

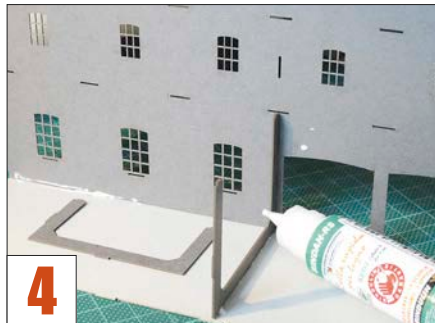
Der sauber gelaserte Bausatz besteht aus bereits durchgefärbtem Karton in mehreren Stärken und Farben. Eine weitere farbliche Behandlung ist nicht unbedingt erforderlich. Für den Zusammenbau reichen ein scharfer Cutter und ein gut dosierbarer, schnell anziehender Klebstoff (zum Beispiel Bindulin RS). Man sollte schrittweise arbeiten und nur die unmittelbar zu verarbeitenden Kartonteile aus der Materialplatte lösen. Andererseits sollte man sich schon am Anfang mit dem grundsätzlichen Konstruktionsprinzip des Bausatzes vertraut machen, denn es fehlt leider jegliche Nummerierung oder Beschriftung der Bauteile wie „oben“ oder „unten“ oder Ähnliches. Beim Informationsgehalt der knappen Bauanleitung sollte der Hersteller nacharbeiten, wenn er darauf Wert legt, auch Einsteiger zum Kauf eines solchen Lasercut-Bausatzes zu motivieren.

Der Zusammenbau

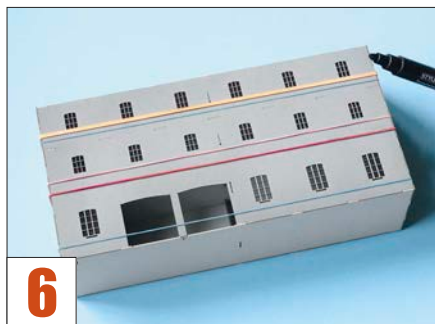
Im Prinzip gilt es zunächst, einen stabilen Korpus aus grauem Karton zusammenzufügen, der dann mit einer detaillierten Außenhaut beklebt wird. Die Fassadenwand mit ihren filigranen Fenstergittern ist dazu schnell identifiziert, ebenso die beiden Seitenwände und die Rückwand. Bei den vier vermeintlich gleichen Bodenplatten habe ich im Torbereich vorschnell einen vorspringenden Zapfen entfernt, da-



2 Ein scharfes Bastelmesser oder ein Skalpell dienen zum Heraustrennen der Bauteile.



4 Einige Spanten im Inneren sorgen für einen stabilen Korpus.

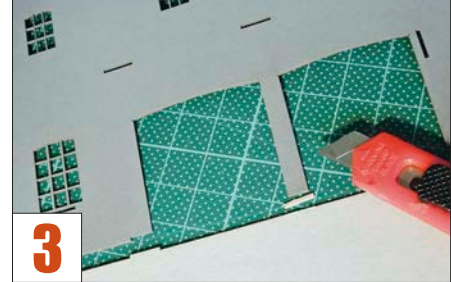


6 Sind alle Teile des Grundkörpers verklebt, helfen Gummiringe bei der Fixierung.

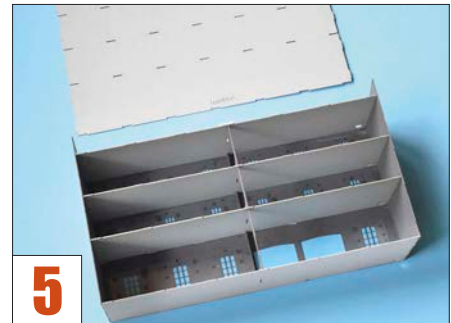


8 Sehr filigran und detailliert sind die vier Flügel der beiden Tore ausgeführt.

mit die Kartonfront zwischen den Toren glatt aufgeklebt werden kann. Erst im Nachhinein stellte sich heraus, dass doch nicht alle Bodenplatten identisch waren. Ein kleiner Hinweis darauf wäre hilfreich gewesen. Nichtsdestotrotz ist der Kartonkorpus zügig zusammengefügt, wenn man auf rechtwinkliges Verkleben der Elemente, sorgfältiges Anpressen der Laschen in die Aussparungen und sparsamen Klebstoffauftrag achtet. Einige Gummibänder



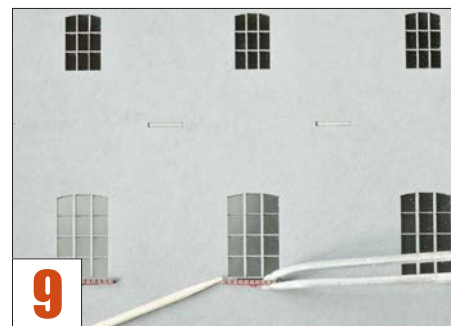
3 Zu voreilig geschnitten: Es wurde die falsche Bodenplatte als Basis verwendet.



5 Anschließend werden die Böden beziehungsweise Decken eingeklebt.



7 Die Rückwand bleibt für den Einsatz als Anlagenabschluss ungestaltet.



9 Die zuerst eingeklebten Fensterbänke erleichtern die Ausrichtung der Ziegelfassade.

fixieren den Gebäude-Korpus bis zum Durchtrocknen. Dann ist eine deutlich erhöhte Festigkeit des Baukörpers spürbar, die Voraussetzung für eine spätere Bekleidung mit weiteren Kartonelementen.

Für die Außenverkleidung werden zunächst die vier Fensterbänke mit wenig Klebstoff unter den großen Erdgeschossfenstern platziert. Diese dienen als Führung für die nachfolgende Montage der zweischichtigen Backsteinwand. Der Ziegele-



10 Das Erdgeschoss erhält eine mehrschichtig aufgebaute Ziegel-Fassade.



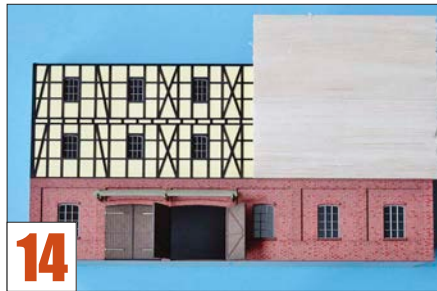
11 Die detaillierten Tore erweisen sich als kleines Highlight des Bausatzes.



12 So sieht es Joswood vor: 360 Fachwerk-Gefache warten auf ihre Befüllung.



13 Es geht auch einfacher: Hellbeige Lackierung der Grundmauer mit Sprühlack.



14 Das Fachwerk wird nach der punktuellen Verklebung fixiert und beschwert.

folgreich gelöst habe, war ich nun kurz davor, den „Kalina“-Hersteller mit nicht ganz druckreifen Verwünschungen zu belegen. Die schiere Anzahl der kleinen Elemente und die Sorge, dass das Modell am Ende durch Klebefehler entstellt würde, ließ mich nach Ersatzlösungen suchen.

Die Lösung des Fachwerkproblems

Und siehe da, nach kurzer Überlegung ging es plötzlich ganz einfach:

Das Einfärben des Grundkorpus mit Sprühlack im Bereich der beiden Obergeschosse und das anschließende einfache Aufkleben des Fachwerkgitters (mit Punktlebung!) ersparten mir das stundenlange Ausschneiden und Einkleben der kleinen Gefach-Füllungen. Die Füllstücke wurden einfach weggelassen. „Wer Corona-Langeweile hat, soll es gerne nach Vorschrift machen“, dachte ich. Aber da mein Modell im Hintergrund der Anlage stehen sollte, störte das stärkere Hervortreten der Fachwerkbalken den Gesamteindruck nicht.

Begeistert haben mich hingegen Konstruktion und Ausführung der wunderbar filigranen dreischichtigen Tore, bei denen sogar noch die Schraubenköpfe der Beschläge ihre detaillierte Nachbildung erfahren. Schützend wölbt sich ein kurzes Vordach mit Wellblech-Nachbildung darüber, das auf einer ebenfalls sehr zierlichen Stützkonstruktion aufliegt. Diese ist bereits im resedagrünen Industrie-Schutzanstrich eingefärbt und zeigt auf diese Weise ein vorbildliches Aussehen.

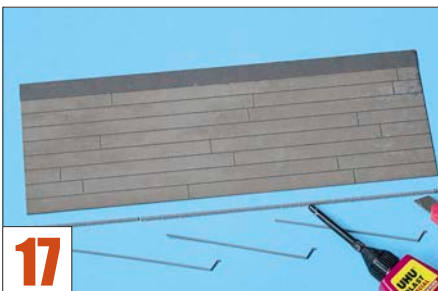
Die beiliegende Kartonplatte für das Hauptdach erhielt eine hintere Erweiterung um 8 mm und seitliche Verbreiterungen um je 3 mm. Damit verbessert sich der Dachüberstand, was meiner Meinung nach etwas realistischer wirkt. Vor der Ver-



15 Auch die Stützkonstruktion für das Vordach überzeugt durch Filigranität.



16 Als Wellpappen-Nachbildung dient dünner, gelaserter Karton.



17 Zur Vergrößerung des Dachüberstandes wurden Kartonstreifen angesetzt.



18 Ebenfalls eine individuelle Ergänzung: ein Dreiecks-Spant als Dachabstützung.

fekt durch unterschiedlich aufgeraute Oberflächen wirkt bei diesen Bauteilen verblüffend echt und durch die tiefen Laserschnitte scheinen die Ziegelfugen fast um die Ecke zu führen – Kompliment!

Durch Aufstoßen auf die plane Bastelfläche sollte man beim Verkleben sicherstellen, dass die unteren Kanten der beiden übereinander liegenden Ziegelplatten exakt übereinstimmen. So ergibt sich eine

sehr schöne Ziegelstein-Imitation mit authentisch erscheinenden Vor- und Rücksprüngen im Erdgeschoss des Gebäudes.

Für die beiden oberen Geschosse des Lagerhauses ist ein stabiles, schwarzes Fachwerkraaster vorgesehen, das es mit zirka 360 kleinen und kleinsten, hellen Gefachstücken auszufüllen gilt. Obwohl ich schon eine ganze Anzahl von größeren Lasercut-Aufgaben unerschrocken und er-



19 Eine dezente Alterung mit Pulverfarben tut insbesondere dem Wellblech-Vordach gut.

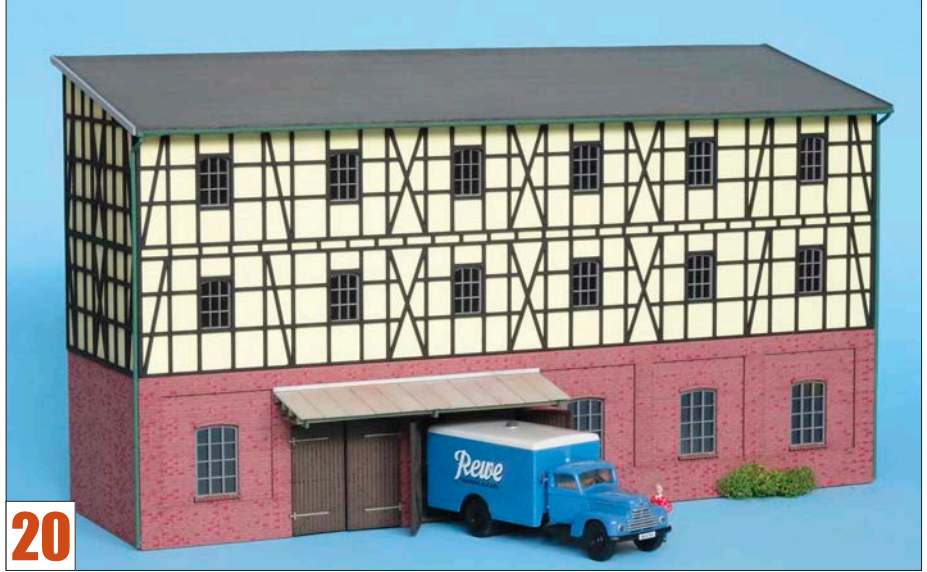
klebung des Daches mit den Wänden wurde mittig noch ein selbst angefertigter Dreiecks-Spant aus Kartonresten als Stütze der großen Dachfläche eingezogen. Das verhindert ein versehentliches Eindrücken bei der weiteren Handhabung. Zur weiteren Detaillierung bekam das Dach rechts und links zwei Windbretter angeklebt. Vorne setzte ich (mit Pattex-Kraftkleber lözungsmittelfrei) die bewährte Auhagen-Dachrinne und zwei Fallrohre an.

Da die serienmäßige Farbe sehr hell ausfällt, habe ich das Dach mit Revell 77 (mattgrau) dünn überstrichen, ohne die Teerpappnähte zu verdecken. Die Dachrinne samt Regenrohren erhielt einen mattgrünen Anstrich.

Zu guter Letzt wurden auf dem Vor- und Hauptdach mit dem Borstenpinsel vorsichtig Spuren von Trockenpigmenten aufgetragen. Besonders die Rostspuren auf dem Wellblechdach ergeben erst das erwünschte realistische Finish.

Je nach Gusto könnte am PC noch ein individuelles Lagerhaus-Schild erstellt, ausgedruckt und auf dem Dach oder an der Fassade angebracht werden. Typische Warn-Schilder wie „Offenes Licht, Rauchen und Feuer verboten“ lassen

Schön detaillierte Speditionskisten und ein feiner, ebenfalls gelaserter Maschendrahtzaun ergänzen die Ausstattung des Speditionsgeländes.



20 Fertig: Mit überschaubarem Bastelaufwand ist ein ansehnliches Gebäude entstanden.

sich mit wenig Aufwand aus der Restekiste ergänzen.

Sollen Lkw oder Güterwagen an eine Rampe heranfahren, müsste man das Modell erhöht aufstellen. Eine 8 bis 10 mm starke, vorspringende Holz- oder MDF-Platte, betongrau gestrichen, erfüllt diesen Zweck.

Der auf den großen Bildern zu sehende, fein gelaserte Maschendrahtzaun und die schönen Holzboxen für den schonenden Warenversand gehören ebenfalls zu den diesjährigen Neuheiten von Joswood. Die

speditionseigenen Tanksäulen entstammen einem Busch-Bausatz.

Am Ende ist „Kalina“ also doch ein lohnendes Objekt für den Modellbahner – und der Bastelaufwand blieb dank der spontanen Vereinfachungsidee deutlich geringer als ursprünglich vorausgesehen. Der gute Gesamteindruck des Lagerhaus-Modells wird dadurch nicht beeinträchtigt und eine vielseitige Verwendbarkeit auf der Anlage ist dem Gebäude dank seiner markanten Fachwerkfassade in jedem Fall gegeben. □ Eckart Erb





Die beiden „minicar“-Fahrzeuge sind eine schöne Bereicherung für die Modellbahn nach DDR-Vorbild, und das in feinsten Ausführung.

Auhagen lässt die bekannte Modellbau-Marke „mini car“ wieder aufleben und beginnt die Modellserie mit typischen DDR-Kleinfahrzeugen in Form von H0-Bausätzen.

Kasten groß und klein

Die Qualität von Auhagen-Produkten zu preisen, hieße Eulen nach Athen tragen. Die Fertigung in Marienberg ermöglicht so passgenaue und feine Bauteile, dass man als Bastler immer wieder erstaunt ist, was aus Kunststoff möglich ist. Die Modelle bieten Kleinserienqualität. Nach der Übernahme der Markenrechte von „minicar“ wurden einige Neukonstruktionen als H0-Fahrzeugbausätze präsentiert (siehe auch MEB 7/2022), welche die bekannte DDR-Traditionsmarke an den heutigen Auhagen-Qualitätsstandard heranführen.

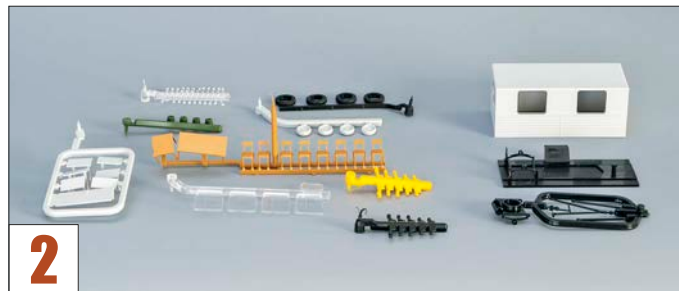
Die neuen Modelle zeichnen sich durch sehr geringe Materialstärken, Passgenauigkeit und saubere Bedruckungen aus. Eine weitere Stärke ist deren Modifizierbarkeit, zum Beispiel durch geöffnete Türen. Diese bringen eine gewisse Dynamik in die Modellszenarie.

Zum DDR-Straßen- und Werksverkehr gehörte zweifellos der von 1974 bis 78 in 25 659 Exemplaren gebaute M 24, Nachfolger des ebenfalls weitverbreiteten M 22. Viele der variantenreich gebauten Fahrzeuge wurden auch exportiert, etwa nach Tschechien, aber auch in die BRD.

Der Bausatz für den Multicar 24 (hier in einsitziger Version und Kastenwagen-Aufsatz, Art.-Nr. 66002, 32,50 Euro) ist klar gegliedert und die Arbeitsschritte sind gut beschrieben. Wenn man sorgfältig arbeitet, ist ein Gelingen vorprogrammiert. Ich empfehle, zum Kleben Nitroverdünnung und einen sehr kleinen Rundpinsel zu benutzen. Hässliche Kleberflecken werden fast vermieden und die Klebeflächen sind wie verschweißt. Lediglich die Fensterscheiben sollte man mit glasklarem Acryllack (sehr sparsam verwendet) fixieren. Falls mal etwas Lack daneben geht, kann man diesen



Aus einer überschaubaren Zahl von sehr sauber gespritzten Bauteilen entsteht der einsitzige Multicar 24 mit Kofferaufbau.



Dem Leutewagen-Bausatz liegen viele zusätzliche Kleinteile wie Stühle und sogar Stiefel für die Arbeiter und Arbeiterinnen bei.

Lapsus mit reinem Alkohol und einem Pinsel beseitigen. Vorher sollte man an einem Spritzlings-Rest testen, damit man sicher ist, dass der Alkohol nicht anlöst.

Der Multicar 24 im Maßstab 1:87 fordert auch dem erfahrenen Modellbauer einiges an Feingefühl und Präzision ab. Gute Hilfsmittel sind eine Kopflupe, feine spitze und gebogene Pinzetten, scharfe Skalpelle mit verschiedenen Klingen und ein watfreier Seitenschneider. Eine spitze Pinzette bekommt auf ihre Spitzen feinen Schrumpfschlauch, der etwas überstehen sollte. Damit wird verhindert, dass die Scheiben zerkratzt werden. Die Türscheibe (Skizze) wird zur Vermeidung von Fingerabdrücken und Kratzern auf dem empfindlichen, glasklaren Kunststoff mittels Klötzchen und Papiertaschentuch eingedrückt, bis sie einrastet. Der Fenstereinsatz passt dann perfekt und fugenlos. Der beiliegende Fahrer (3D-Druck) besitzt im Hinterteil ein Löchlein für einen Zahnstocher zum Halten während der Bemalung. Er kann danach seinen Platz in der Fahrerkabine einnehmen. Die Spiegel sollen laut Bauanleitung nur aufgeklebt werden. Ich empfehle aber, die Position mit einem 0,5-mm-Bohr-

Kennzeichen und Fahrer sind inklusive

rer im Stiftenklöbchen anzubohren. Dann ist auch der Klebstoff fein und exakt an der richtigen Stelle dosierbar. Zum guten Eindruck des Modells tragen die bereits sauber aufgedruckten Kennzeichen und Schriftzüge bei. Für die individuelle Gestaltung liegt außerdem noch ein Bogen mit weiteren Kennzeichen bei.

Der Bausatz für den Leutewagen (Bausatz-Nr. 66001, 28,50 Euro), im Volksmund kurz LPG-Anhänger genannt, ist ebenso fein detailliert und mit vielen Kleinigkeiten ausgestattet. Ob Kübel für Suppe und Eintopf, Gläser, Flaschen, alles ist wie beim Vorbild vorhanden. Sogar die Stiefel für die Feldarbeit liegen in zwei verschiedenen Farben und in diversen Größen bei. Auch am Anhänger lässt sich die Türe offen oder geschlossen anbringen.

Wer die Fahrzeuge aus den neuen Bausätzen mit noch mehr Realismus auf seiner Anlage oder dem Diorama platzieren möchte, kann mit Farben, zum Beispiel von „Höfine“ oder Vallejo, und Farbpulvern, etwa von Artitec, vorsichtig einige Gebrauchsspuren nachbilden. □ *Rainer Albrecht*

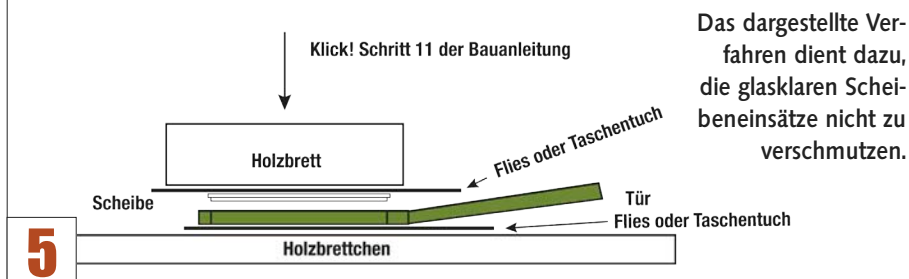


3 Das Chassis zeigt sich detailreich und vorbildgetreu, Kennzeichen sind bereits aufgedruckt, die Rücklichter farblich abgesetzt.



4 Nach geduldigem Zusammenbau wartet ein reich detailliertes H0-Fahrzeug auf den Einsatz, hier in dezent gealterter Form.

Unmaßstäbliche Skizze zum Einsetzen der Fensterscheibe



Das dargestellte Verfahren dient dazu, die glasklaren Scheibeneinsätze nicht zu verschmutzen.



Der Auhagen-Leutewagen lässt sich mit den Bausatzteilen als kleine, mobile Kantine gestalten. Im Gegensatz zum Multicar liegen der Packung aber keine Figuren bei.



Auch Leutewagen mit Einstieg an der Hinterseite waren gebräuchlich. Dieses Exemplar wurde, passend zum Thema Modellbahn, einst in Bahnnähe fotografiert.

FOTOS (8): RAINER ALBRECHT



Auch von schräg hinten betrachtet wirkt die T 18 harmonisch proportioniert – bei preußischen Lokomotiven ein seltener Anblick! Das Modell gibt den Vorbildeindruck gut wieder.

Gewiss, die Bezeichnung „Spielkind“ mag mancher fast schon als Beleidigung auffassen. Steht sie doch für das so genannte „Kind“, eine Verbindung der englischen Begriffe für „Kind“ und „Erwachsener“, die eine

entsprechende kindlich-verspielte Unreife der Betroffenen ausdrücken soll. Um jede Korrelation zu den eigenen Modellen diesbezüglich zu vermeiden, prangt auf der groß dimensionierten Verpackung der neuen Baureihe 78 des Digital-Spezialisten

Trotz mehrerer zeitgemäßer Nachbildungen der Baureihe 78 für H0 kommt nun von ESU ebenfalls ein Modell der preußischen T 18. Es wendet sich vor allem an die Digital-Freaks.

Die T 18 für Spielkinder

ESU auch der folgende, ebenfalls englische Spruch: „Detailed scale model for adult collectors“. Ein detailliertes, maßstäbliches Modell für erwachsene Sammler also. Die Neuheit aus Ulm löst diesen scheinbaren Widerspruch aber wie von selbst auf.



Auf unserer Standaufnahme der neuen 78 von ESU können die verschiedenen Dampf-Funktionen leider nicht zur Geltung kommen. Aber das Modell kann sich auch so wirklich sehen lassen.

ESU ist es gelungen, eine gute Symbiose zwischen möglichst vielen verspielten Digitalfunktionen und einer anspruchsvollen Nachbildung des Vorbildes zu verwirklichen. Bei 078 164 handelte es sich um eine zuletzt in Rottweil stationierte T 18, die zeitweilig aber auch an das Bw Aalen ausgelie-



FOTOS: ABP

Die Detaillierung ist vom Kesselscheitel bis zum Umlauf genauso gut geworden wie bei den jüngsten T 18-Modellen der Mitbewerber im Maßstab 1:87. Auch das Gestänge und die Speichen der Radsätze gerieten sehr filigran, nur die Radnaben erscheinen zu massiv.

hen war und im Oktober 1971 z-gestellt wurde. ESU hat diese typische Epoche IV-Lok in allen Details und Besonderheiten – von den DB-Reflexglaslaternen bis zum Indusikasten auf der rechten Führerstandsseite – äußerst ansprechend in den Maßstab 1:87 übertragen.

Die neue 78 gibt es nur mit digitaler Vollausrüstung

Der verbaute Glockenankermotor verleiht der H0-T 18 sehr ausgewogene Fahreigenschaften. Für ausreichend Zugkraft sorgen die beiden Haftreifen auf der letzten, vom Motor aus angetriebenen Kuppelachse. Die ESU-typischen Universalradsätze mit ihrem Innenmaß von 14,2 Millimetern bewältigten die Roco Line-Gleichstrom-Testgleisanlage anstandslos. Für die Freunde des Wechselstromsystems liegt der Lok ein anbaubarer Schleifer bei.

Als „Gehirn“ der in einer intelligenten Mischbauweise aus Metall und Kunststoff gefertigten Modelllok fungiert der Multiprotokoll-Decoder LokSound 5, der alle gängigen Digitalsysteme beherrscht. Ne-

ben den mannigfaltigen Licht- und Soundfunktionen und einer Digitalkupplung besitzt diese ESU-Dampflok erstmals einen wirklich realistisch wirkenden Dampfstoß selbst an den Zylinderhähnen! Um alle Funktionen abrufen und einstellen zu können, sollte allerdings eine aktuelle Digitalzentrale vorhanden sein.

Fazit: Die neue preußische T 18 von ESU für H0 überzeugt sowohl hinsichtlich ihrer äußeren als auch inneren Werte. Insbesondere für digital fahrende „Spielkinder“ mit hohen Ansprüchen an Funktion und Vorbildtreue rentiert sich die Anschaffung dieser Neuheit. In Anbetracht des auf digitaler Seite Gebotenen erscheint auch der nicht eben niedrige Preis dieser Miniatur gerechtfertigt. Alle Modellbahner jedoch, die auf eine derartige Digitalausrüstung verzichten können, dürften auch mit einem der jüngeren Mitbewerber-Modelle der Baureihe 78 im Maßstab 1:87 glücklich werden. □ Alexander Bergner

STECKBRIEF

- Hersteller: ESU
- Bestellnummer: 31181
- Aufbau: Metall/Kunststoff-Mischbauweise
- Antrieb: Vom Glockenankermotor mit Schwungmasse auf die hintere Kuppelachse
- Gewicht: 440 Gramm
- $V_{\min}$: ca. 1 km/h bei oder Fahrstufe 1
- $V_{\max}$: 106 km/h bei Fahrstufe 128
- Digitalfunktionen: 30 abrufbare Sounds; Stirnleuchten, Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung einzeln schaltbar; Rauchgenerator mit Zylinderdampf; etc.
- Zurüstteile: Bremsschläuche, geätzte Lokschilder, Wechselstrom-Schleifer
- Preis: 599 Euro (UVP)



Das Finish der ESU-Lok bewegt sich auf höchstem Niveau: Die seidenmatte Lackierung verleiht der H0-Miniatur fast die Anmutung eines Kleinserienmodells, die Beschriftung wurde lupenrein aufgedruckt. Lobenswert ist der freie Führerhaus-Durchblick.



Auf den ersten Blick eine 01, aber Halt! Da sind zwei Kolbenstangenschutzrohre unterhalb der Rauchkammertür zu erkennen.

Vierzylinder-Verbundlokomotiven fürchtete man der Legende nach im protestantischen Preußen wie der Teufel das Weihwasser im katholischen Bayern.

Als bei der neu aufgestellten jungen Reichsbahn in der Weimarer Republik das Einheitslok-Programm formuliert wurde, beschlossen die Strategen nach hitzigen Debatten, sowohl eine Heißdampf-Zwillingsbauart, die spätere Schnellzuglegende 01, als auch eine Vierzylinder-Verbundmaschine in Auftrag zu geben. Die beiden Typen sollten bis auf Dampfmaschine und Triebwerk identisch sein, um sie gegebenenfalls in die andere Variante umbauen zu können. Bei Henschel und Maffei entstan-

Wenn man bereits eine neukonstruierte Baureihe 01 in H0 im Programm hat, könnte man doch auch die Zwillingschwester 02 anbieten? So war wohl der Gedankengang bei Brawa in Remshalden.

Bayerns Rache an Preußen?

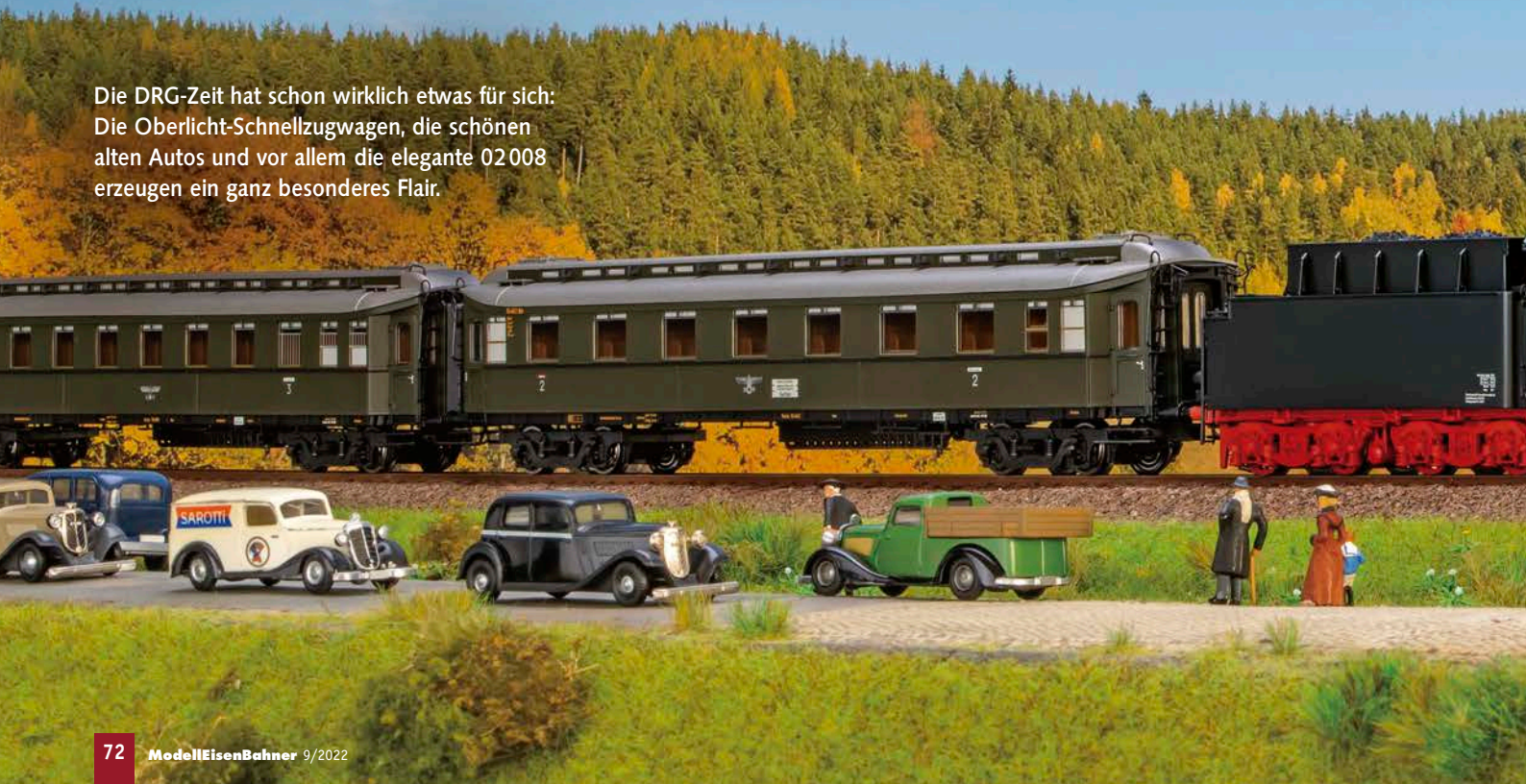
den in den frühen 20er-Jahren insgesamt zehn Exemplare der Baureihe 02.

Die Betriebserfahrungen mit der 02 waren ernüchternd. Im Vergleich mit der 01 schnitt sie vor allem im Brennstoffverbrauch schlechter ab. Hinzu kam der höhere und kompliziertere Wartungsaufwand bei Verbundmaschinen. Kolportiert wurde, dass süddeutsche Ingenieure der Konstruktion der 02 aufgrund falscher Bemessungen ein Scheitern voraussagten. Der einflussreiche preußische Beschaffungsdezernent Richard Paul Wagner, ein Jünger Robert Garbes, der vom Verbund wie sein Lehrmeister nicht viel hielt, dürfte sich die Hände gerieben haben. Die DRG jedenfalls beschloss fortan nur mehr die Baureihe 01 zu ordern.

Die 02 wurden nach der Testphase in den späten 20er-Jahren in Hof zusammengezogen, weshalb die Lokomotiven nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs bei der Bundesbahn verblieben. Zuvor wurden zwischen 1937 und 1942 alle in Meiningen tatsächlich in Zweizylinder-Lokomotiven umgebaut. Fortan trugen sie die Betriebsnummern 01 011 und 01 233 bis 01 241. Immerhin überlebte 02 003 als spätere 01 234 in Hof bis ins Jahr 1972.

Die Tatsache, dass sich 01 und 02 weitestgehend glichen, eröffnete Brawa die Gelegenheit, eine 02 aufzulegen, nachdem erst vor wenigen Monaten die 01 an die Kunden ausgeliefert wurde (siehe Test im MEB 11/21). Damit schlossen die Remshal-

Die DRG-Zeit hat schon wirklich etwas für sich: Die Oberlicht-Schnellzugwagen, die schönen alten Autos und vor allem die elegante 02 008 erzeugen ein ganz besonderes Flair.





Das Fahrwerk ist eine Augenweide. Bei etwas schummrigem Licht und mit eingeschalteter Triebwerksbeleuchtung ist der Anblick noch schöner.

Über den Lok-Tender-Abstand kann man nicht klagen. So bezwingt die Lok noch relativ enge Bögen.

dener auch eine Lücke im H0-Angebot. Kein Großserienhersteller legte bis dato eine 02 auf, was vor allem an den mangelnden Varianten liegen dürfte. Es gibt die 02 eben nur als DRG-Maschine.

Dennoch haben sich die Konstrukteure bei Brawa ins Zeug gelegt und keinesfalls einen billigen Abklatsch ihrer 01 abgeliefert. Selbstverständlich wurde das Innentriebwerk nachgebildet. Man sieht leider nicht allzu viel davon und bei der Wechselstromlok, die uns zur Verfügung gestellt wurde, verdeckt der Schleifer zudem noch den besten Einblick. Aber manchmal genügt ja das Wissen, dass etwas da ist.

Ein Spitzenmodell mit hohem Spielwert

Insgesamt ist die Detaillierung hervorragend, was bei den Remshaldenern fast zu erwarten war. Mich überzeugten vor allem der Antrieb und die wunderschönen Speichen-Treibradsätze.



FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Nachdem der Kessel abgenommen ist, erkennt man auch das Innentriebwerk, das, obwohl von außen kaum zu sehen, nachgebildet wurde.

Es bleibt der leider unvermeidbare Nachteil, dass Detaillierung auf diesem Niveau Modelle sehr empfindlich macht. Großartig sind auch die Lackierung und Bedruckung, die keine Makel aufweisen.

Das Testmodell ist mit einer digitalen Vollausstattung ausgerüstet und besitzt 26 schaltbare Funktionen. Zu den eindrucksvollsten zählen der Dampferzeuger sowie die Triebwerks- und Führerstandsbeleuchtung, die für ordentlich Stimmung sorgen. Der Sound ist insgesamt in Ordnung und

wird auch kaum vom Schleifergeräusch gestört. Die digitalen Fahreigenschaften in Werkseinstellung lassen keine Wünsche offen. Brawas 02 befährt Radien ab 360 Millimeter, aber da kann es passieren, dass die Treibräder im Bogen blockieren. Größere Radien sind eine gute Empfehlung und die Lok sieht dann auch eleganter aus.

Fazit: Brawas 02 ist ein hervorragendes, zeitgemäßes Modell einer historisch besonderen Lokomotive. Endlich ist die 02 als Großserien-Modell erhältlich. □ *al*



STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Bestellnummer:** 72012
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Im Tender; vom Motor mit Schwungmasse auf alle Tender- Radsätze
- **Gewicht:** 616 Gramm
- **V_{min}:** 1 km/h bei 1,7 V oder Fst. 1
- **V_{max}:** 135 km/h bei Fst. 128
- **Haftreifen:** vier
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails, Kolbenstangenschutzrohre
- **Digital:** Doehler&Hass-Decoder
- **Preis:** 599,90 Euro (UVP)



Die Versionen der Epochen IV (vorn) und III unterscheiden sich nicht nur in der Farbe, sondern auch in zahlreichen Details.

Von der E63 wurden nur acht Stück gebaut – trotzdem erfreut sich die kleine E-Lok einer großen Beliebtheit. Als Nachfolgerin der E60 mit der Achsfolge C 1', die man bezüglich der Antriebseinheit als „halbe E91“ bezeichnen kann, erschien die E63 im Jahr 1935 auf den Schienen, um den Bedarf an

weiteren, unter Fahrdrabt einsetzbaren Rangierloks zu decken. Auf die Laufachse der E60 konnte man als Folge der weiterentwickelten Technik verzichten. Zwei Lieferanten kamen zum Zug und entwickelten die E63 in zwei unterschiedlichen Varianten: Krauss-Maffei/BBC lieferten drei Maschinen mit einem von der E 16¹ übernom-

menen Fahrmotor und eckigen Vorbauten. Von AEG kamen fünf Loks mit E 18-Fahrmotor und etwas niedrigeren, an den Ecken abgerundeten Vorbauten. Nach dem zweiten Weltkrieg ergab sich, von einigen Umstationierungen abgesehen eine grundsätzliche Verteilung der Loks: Die BBC-E63 prägten das Bild am Augsburger Haupt-

Stangen-Rangierer



Jahrzehntelang prägten die E63/163 der AEG-Bauart den Rangierbetrieb im Stuttgarter Hauptbahnhof. 163 002, das Hobbytrain-Vorbild, verschlug es erst 1978 nach Garmisch.



MODELFOTOS: ABP

Der Epoche-III-Ausführung fehlen die Rangiererbühnen, das dritte Spitzenlicht und je ein Fenster auf jeder Seite des Führerhauses.

bahnhof, während die AEG-Loks in Stuttgart heimisch waren. Als letzte Vertreterin ihrer Art schied 163 002, das Vorbild des Hobbytrain-Modells, erst 1979 in Garmisch aus dem Dienst. An den Fuß der Zugspitze hatte sie es für ein Jahr als Ersatz für eine 160 verschlagen. Immerhin vier E63 blieben erhalten, darunter auch die betriebsfähige E63 02 beim Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen.

Die Freude unter den N-Bahnern mit einem Faible für Altbau-E-Loks war groß, als Hobbytrain im Jahr 2017 die kleine Rangierlok ankündigte. Eine gewisse Wartezeit kalkulierten die meisten ein, doch dass es letztlich fünf Jahre dauern würde, damit rechnete wohl auch der Hersteller nicht. Aber nun wurden die Maschinchen in drei Varianten der Epochen II, III und IV ausgeliefert. Und, was soll man sagen? Das Warten hat sich wieder einmal gelohnt.

Die kleinen Rangierer hinterlassen schon auf den ersten Blick einen sehr schönen Eindruck und geben das Vorbild treffend wieder. Beim direkten Vergleich (während der Arbeiten für die Fotomontage links unten) fiel auf, dass der Fahrwerksbereich etwas zu hoch geraten ist, doch das schmälert den gelungenen Eindruck vor allem aus der typischen Modellbahnperspektive von schräg oben nicht. Stattdessen fällt der bewundernde Blick auf die

Viele Unterschiede bei den Epochen-Varianten

vielen feinen Details wie die zahlreichen dünnen Griffstangen oder den filigranen Stromabnehmer. Das Fahrwerk mit dem Schrägstangenantrieb bietet ebenso wenig Anlass zur Kritik wie die Bedruckung. Lobenswert ist auch, dass zahlreiche Bau-

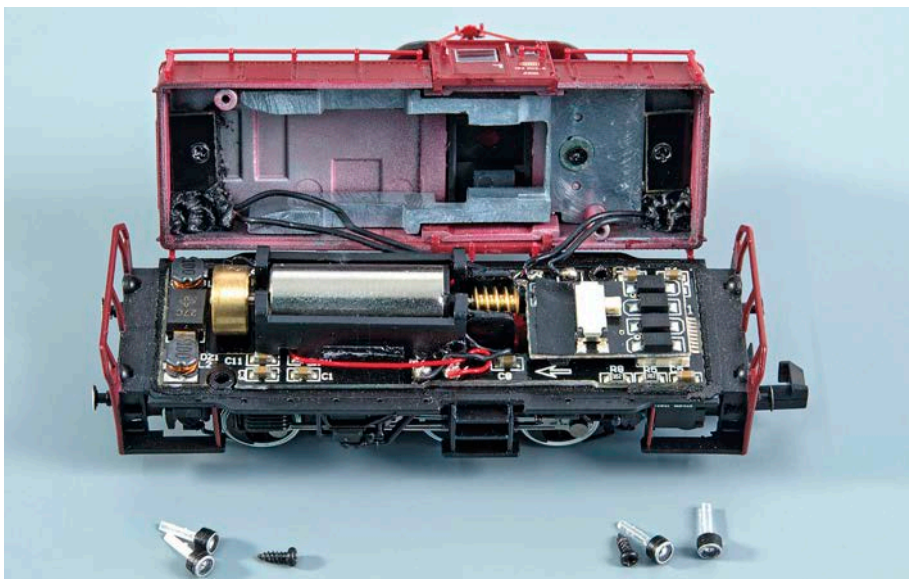
artunterschiede zwischen den uns vorliegenden Versionen der Epochen III und IV berücksichtigt wurden. Dazu zählen auch die Glocke auf dem Dach der grünen E63 oder der bei 163 002 auf die linke Lokseite verlegte Sifa-Schaltkasten vor der Vorgelegewelle. Die dritten Spitzenlichter auf der 163 sind leider etwas zu voluminös ausgefallen.

Die Fahreigenschaften sind sehr gut. Der Glockenankermotor wirkt direkt auf den mittleren Radsatz, die übrigen werden über die Treibstangen mitgenommen. Trotzdem ist keinerlei Taumeln festzustellen. Die Stromabnahme von allen Rädern ist bei einer Rangierlok Pflicht, eine Dreipunktlagerung oder federnd gelagerte Radsätze konnte man aber nicht realisieren. Längere, nicht polarisierte Weichenherzstücke können daher zu Aussetzern führen, denn auch für einen Pufferkondensator war unter dem Gehäuse kein Platz.

Fazit: Trotz der beschriebenen kleinen Mängel stellte Hobbytrain sehr gelungene Rangierloks auf das N-Gleis, die durch Detailreichtum und sehr gute Fahreigenschaften überzeugen. ☐ abp

STECKBRIEF

- Hersteller: Hobbytrain
- Bestellnummer: H3051/H3052
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Vom Glockenankermotor mit Schwungmasse auf alle Radsätze
- Gewicht: 30 Gramm
- $V_{\min}$: 5 km/h bei 1,0 V
- $V_{\max}$: 165 km/h bei 12 V
- Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot (einfach)
- Preis: 194,90 Euro (UVP)



Zur Gehäuseabnahme sind die Lampennachbildungen samt Lichtleiter vorsichtig herauszuziehen. Zum Vorschein kommen ein Glockenankermotor und die Next18-Schnittstelle.



Jahrzehntelang allgegenwärtig, heute Kultobjekt: Die zweiteiligen „Caravelle“-Triebwagen prägten den Regionalverkehr in Frankreich.

Von Jouef wurden komplett überarbeitete Modelle der SNCF-Triebwagen-Baureihe X4500 im Maßstab 1:87 ausgeliefert.

Die Caravelle

Seit Mitte der 60er-Jahre wurden weit über 400 Einheiten dieser zweiteiligen Dieseltriebwagen, bestehend aus Motor- und Steuerwagen (XR) und aufgeteilt auf mehrere Baureihen (X4300, X4500, X4630 und X4750), von der SNCF in Dienst gestellt. Sie liefen unter der Bezeichnung EAD (Élément Automoteur Diesel), bekannter unter den Fans war der Spitzname „Caravelle“. Die 126 Einheiten

der Baureihe X4500 erhielten einen Saurer-Boxermotor mit einer Leistung von 295 kW, der unterflur eingebaut werden konnte, und waren mit mechanischem Achtgang-Getriebe ausgestattet. Die Geschwindigkeit von 120 km/h wurde eher gemächlich erreicht. Spätestens im Jahr 2010 waren alle, auch die mittlerweile modernisierten Fahrzeuge, abgestellt. Viele gelangten anschließend nach Rumänien.

Mit dem früheren Jouef-Modell hat die nun ausgelieferte Neukonstruktion nur das Vorbild gemein. Obwohl der X4500 samt Steuerwagen in der „Losiers“- (Hobby-) Serie angeboten wird, die sich eher an Anfänger wendet, können Proportionen, Detaillierung und technische Ausstattung als äußerst gelungen bezeichnet werden. Front- und Seitenfenster sind bündig eingesetzt, die Lampeneinfassungen wirken

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Detaillierung; Farbgebung und Bedruckung; Beleuchtung und Fahreigenschaften

KONTRA: Keine Innenbeleuchtung vorgesehen

BESTELLNUMMER: HJ2610

PREIS: 236,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

zierlich sowie realistisch und die Ausstattung des Fahrzeugbodens ist sehenswert. Dasselbe gilt auch für die Drehgestelle. Der mit seiner Abdeckung nur leicht über die Fensterunterkante reichende Motor treibt alle Radsätze des Motorwagens an. Die Fahreigenschaften sind sehr ausgeglichen. ☐ abp



Die Fahrzeugfronten sind stimmig und lassen sich einfach zurüsten. Die weiß/rot wechselnde LED-Beleuchtung wirkt realistisch.



Die beiden Fahrzeughälften werden über eine sechspolige Kuppung mechanisch und elektrisch verbunden sowie kurzgekuppelt.

› KOMPAKT

Roco: ÖBB-1144 für H0

Die Miniatur der modernisierten 1144 286 bietet als Formvariante einige bemerkenswerte Details: Der UIC-Nummer auf der linken Lokseite fehlt vorbildgerecht ein Bindestrich, auf dem Dach wurden Primärspannungswandler und Hauptschalter geändert und GPS-Antennen ergänzt. Aus neuen Formen kommen außerdem Puffer und Achslager mit Geberkabeln. Auch die beiden unterschiedlichen Stromabnehmer (blank/rot) sind vorbildgerecht. ☐ abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Von den Drehgestellen bis zum Dach sehr gelungene Detaillierung; Fahreigenschaften; Sound

KONTRA: -

BESTELLNUMMER: 73547

PREIS: 335,90 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒



52 6666, eine Altbaulok mit dem von der Lokfabrik Floridsdorf entwickelten Steifrahmentender.

Die Baureihe 52 für TT bietet Tillig nun als Museums-Maschine 52 6666 der Deutschen Reichsbahn mit Steifrahmentender als Fertigmodell und Teilbausatz an.

Auf den Tender versteift

Nach gut 20 Jahren ist die Baureihe 52 wieder als TT-Modell mit Steifrahmentender zu haben, allerdings nur für die Mitglieder des Tillig-

Clubs. Die Lok wird in Form der 52 6666 umgesetzt, deren Vorbild als Museumslok in Reichsbahn-Beschriftung von den Dampflokreunden Berlin be-

treut wird. Charakteristisch sind auch die einfachen, kaum gewölbten Witte-Windleitbleche. Die TT-Nachbildung kann in vielerlei Hinsicht mit Model-

len der größeren Spur H0 mithalten. Es ist entweder als komplett montiertes Fertigmodell oder als „Tillig-Workshop“-Teilbausatz erhältlich, bei dem nur der Tender montiert werden muss. Die digitalen Varianten sind mit einem „train-o-matic“-Decoder ausgestattet. □ ba

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung; Fahreigenschaften; leichte Montage

KONTRA: Fummelige Lok-Tender-Kupplung

BESTELLNRR.: 5223-90 (Bausatz, analog); -91 (Fertigmodell, analog); -92 (BS, digital); -93 (FM, digital)

PREISE: 260 bis 310 Euro (UVP)

URTEILE: ☒☒☒☒

2020 als Formneuheit von Brawa angekündigt, erscheint nun eine ganze Serie von H0-Güterwagen.

Allgemeingut



Perfekt ausgeführt: ein Standardgüterwagen als Schmuckstück.

Über 100 000 geschlossene Güterwagen in weitgehend durch die UIC vereinheitlichter Bauart prägten einst die europäischen Güterzüge. Bis hinein in die Epoche VI standen die letzten davon im Einsatz. Brawa widmete der allgegenwärtigen Gattung eine wie immer sehr gelungene Neukonstruktion, die nun in zahlreichen Varianten verfügbar ist. Als Vertreter der DB-Epoche V ist ein Gs213, ein Neubau aus den 60er-Jahren mit PVC-Dach abgebildet. Die vielen feinsten Details am Aufbau und unter dem Wagenboden sind die reinste Augenweide. Weitere Varianten stellen wir im nächsten MEB vor. □ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; perfekte, realistisch wirkende Detaillierung; innen profilierte Radsätze; Variantenvielfalt

KONTRA: -

BESTELLNUMMER: 50166

PREIS: 47,50 Euro (UVP)

URTEILE: ☒☒☒☒☒

Piko bietet einen neuen DR-Güterwagen mit Spielwert für die Gartenbahner an.

Schotter marsch

Diese kurzen zweiachsigen Schotterwagen prägten über lange Zeit die Bauzüge der Deutschen Bahnen in den Epochen II bis IV. Das Baumaterial ließ sich über handbediente Schieber und Rutschen gezielt im und neben dem Gleis und sogar im Nachbargleis verteilen. Das neue Piko-Modell bietet nur die Verteilmöglichkeit neben den Schienen, was aber den Spielwert nicht nennenswert mindert. Bei der Detaillierung verzichtete man auf empfindliche Ausformungen, die Beschriftung ist umfangreich und tadellos ausgeführt. □ abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Realistisch wirkende Proportionen; robuste Detaillierung; Entladefunktion

KONTRA: Schieberstangen unbeweglich

BESTELLNUMMER: 37850

PREIS: 150 Euro (UVP)

URTEILE: ☒☒☒☒

Eignet sich zum Spielen: Die Schieber lassen sich mit den oben angebrachten Laschen öffnen und die Rutschen ausklappen.



FOTO: MARTIN MENKE



Die schmalen Kühlwagen sind mehr als einen Blick wert und eine Zierde für den H0-Güterzug.



Die Beschriftung über die Fugen hinweg ist gelungen.

Von Modellbahn-Union erscheint der Fährboot-Kühlwagen Tbnhs 30 nun auch im Maßstab 1:87.

Kühl & Frisch

Für den Verkehr von und nach Großbritannien beschaffte die Deutsche Reichsbahn ab 1935 in zwei Baulosen 50 Fährschiff-taugliche Kühlwagen mit verringertem Lichtraumprofil und der Möglichkeit zur Beladung mit Eis über vier seitliche Luken. 20

davon gelangten zur DB und wurden teilweise an die „Transthermos“ vermietet, einige auch zur DR. Nach den gelungenen N-Modellen erschienen nun nach einiger Wartezeit auch die H0-Pendants. Deren Ausführung ist rundum sehr gelungen. Gerade die abgebilde-

te DB-Variante mit Flicker-Lack zeichnet sich trotz der Bretterfugen durch eine sehr sauber ausgeführte, mehrfarbige Bedruckung aus. Am Wagenboden ist auch die Nachbildung der britischen Saugluftbremse zu erkennen. Sehr fein sind auch die acht Flettner-Lüfter auf dem Dach sowie die Griffstangen und Schlussscheibenhalter ausgeführt. Die Auflagen sind für die insgesamt 14 Varianten (Epochen II bis IV, DRG, DB, DR) auf jeweils 300 Stück limitiert. abp

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung vom Wagenboden bis zum Dach; Rolleigenschaften; Bedruckung

KONTRA: –

BESTELLNRN.: G56009/56013

PREISE: je 39,90 Euro (UVP)

URTEILE:

Andere Bahnverwaltungen, andere Bauarten: Von Arnold kommen N-Modelle der Autotransportwagen französischer Herkunft in mehreren Versionen.

Transport-Alternative



Für Urlaubszüge ans Mittelmeer oder in die Alpen: SNCF- und SNCB-/NMBS-Autotransporter.



Füllen eine große Lücke: Die typischen Autotransportwagen der DR sind nun in sehr guter Ausführung im Maßstab 1:160 zu haben.

Die breiten Seitenwände stachen und stehen dem Betrachter gleich ins Auge: Das ist nicht die bekannte DB-Bauart, die schon lange auch als Modell existiert. Insbesondere die in Frankreich beschafften DR-Wagen sind durch den Spree-Alpen-Ex-

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; sehr gelungene Ausführung; Drehgestelle; Radsätze mit kleinem Durchmesser

KONTRA: Beladung im Unterdeck schwierig

BESTELLNRN.: HN4346/4349/4353

PREISE: je 89,90 Euro (UVP 2er-Set)

URTEILE:

press nach München sowie die DR-Ferienzüge in Richtung Ungarn/Rumänien/Bulgarien bekannt. In Westeuropa liefen die dort beheimateten Wagen durch Belgien, Frankreich oder Spanien. Arnold schließt mit den neuen Modellen also wichtige Lücken im N-Angebot. Dass die Modelle tadellos ausgeführt sind, verstärkt die Freude. Die Waggons bestehen fast vollständig aus Metall, was sowohl zierliche Gitter als auch sehr gute Fahreigenschaften ermöglicht. abp



Dank der Zweier-Sets und vieler Varianten lassen sich vorbildgerechte Kesselwagen-Gruppen oder gar Ganzzüge leicht zusammenstellen.

Als dritter Anbieter in den letzten Jahren lieferte nun auch Hobbytrain formneue zweiachsige Kesselwagen für die Spur N aus.

Leichte Kessel-Kette

Nach Brawa und Modellbahn-Union präsentiert nun auch Hobbytrain eine Neukonstruktion eines

zweiachsigen Standard-Kesselwagens. Erfreulicherweise haben sich alle Hersteller für unterschiedliche Typen entschieden.

Hobbytrain wählte den Leichtbauwagen des Typs Uerdingen des Baujahres ab 1941 mit einem Fassungsvermögen von 30 Kubikmetern. Diese über 3700 Waggons standen über lange Jahrzehnte in vielen europäischen Ländern, die letzten Exemplare bis hinein in die Epoche VI im Einsatz. Die nun in vielen Varianten erhältlichen Verkleinerungen im Maßstab 1:160 sind eine wahre Zierde für jeden N-Güterzug. Die maß-

stäblich ausgeführten Modelle überzeugen durch sehr feine Details am Fahrwerk und am Wagenboden und durch so zierlich wie möglich ausgeführte Geländer und Aufstiegsleitern. Auch die mehrfarbig ausgeführte Bedruckung erfüllt höchste Ansprüche. Alle Varianten werden in Zweier-Sets angeboten. ☐ abp



Feine Details und Beschriftung geben keinen Anlass zur Klage. Zurrüstteile liegen bei.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Farbgebung und Beschriftung; Rolleigenschaften

KONTRA: -

BESTELNRN.: H24801/24831

PREISE: je 69,90 Euro (UVP 2er-Set)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

› KOMPAKT

Tillig: Isolierter Kesselwagen für TT

Unter den Club-Modellen des Jahres 2022 ist nicht nur die auf Seite 77 vorgestellte 52 als Formneuheit zu finden, sondern auch ein isolierter Kesselwagen der Vorkriegsbauart. Diese wurde ab 1930 in etwa 300 Exemplaren gebaut. Tillig lieferte nun zwei Versionen der Epochen II und III (Bauart Zh, vermietet an den „VEB Teerverarbeitungswerk Rositz“, siehe Bild) aus. Die Modelle sind tadellos gefertigt und gefallen durch viele realistisch wirkende und fein gravierte Details. ☐ abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung; sehr saubere, mehrfarbige Bedruckung

KONTRA: Wagenboden vereinfacht

BESTELLNUMMER: 502399

PREIS: 35 Euro (nur für Clubmitgl.)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒ ☐

› KOMPAKT

Busch: Verlassener H0-Schrankenposten

Spätestens ab der Epoche IV passen solche überflüssigen Gebäude ins Bild der Bahn. Da hilft auch das Schild „DB-Anlage“ nicht: Der Schrankenposten bröseln langsam vor sich hin, und die Fenster sind auch schon eingeschlagen. Der Busch-Bausatz lässt sich (fast) ohne Probleme montieren. Regenrinne, Fallrohr, Eingangsstufe und Windbretter wurden beim Bau farblich behandelt. ☐ abp



AUF EINEN BLICK

PRO: Einfach zu bauen; gute Wirkung der bedruckten Wände

KONTRA: Ein Fensterausschnitt passt nicht ganz

BESTELLNUMMER: 1952

PREIS: 24,99 Euro (UVP)

URTEILE: ☒ ☒ ☒ ☒

Der MB 0302 wird von Brekina nun als Überlandbus der Deutschen Bundespost für H0 angeboten.

Postbenz



Typischer Postbus der Zeit um 1970: der Mercedes-Benz O302.

Die elf Meter lange Version des seit 1965 gebauten O302 wurde von Daimler-Benz auch als Überlandbus mit Sitzbänken, zusätzlicher Mitteltüre und bis zum Wagenboden verglaste vorderer Falttüre angeboten. Diese Ausführung nannte sich MB O302-11R. Vor allem die Bundespost setzte ihn in großem Stil ein, während die Bundesbahn den O317K desselben Produzenten bevorzugte. Brekina hat seine formneue H0-Miniatur des O302 nun in allen Belangen vorbildgerecht als Postbus dekoriert. Als Besonderheit besaß diese Postbus-Serie keinen außen angebrachten Brief-Einwurfschlitz. □ ba

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Proportionen; Lackierung und Beschriftung

KONTRA: Seitenscheiben nur hinterlegt; angeformte Scheibenwischer; verklebtes Chassis

BESTELLNUMMER: 52150

PREIS: 32,95 Euro (UVP)

URTEILE: □ □ □

Mit dem VW Crafter Grand California 600 erscheint bei Herpa ein beliebter Campingbus im Maßstab 1:87.

Volkscamper

Zugegeben, die Überschrift ist auf den Grand California 600 von Volkswagen nicht mehr ganz zutreffend, denn VW preist ihn in höchsten Tönen als „luxuriöses Reisemobil“ an. Schließlich werden für den auf dem Handwerker-Mobil Crafter basierenden Grand California nicht weniger als 65000 Euro Listenpreis aufgerufen. Das formneue Herpa-H0-Modell ist da deutlich preiswerter. Es verfügt über den typischen Dachaufsatz und eine auf der rechten Seite angesteckte Markise. Auch die Inneneinrichtung wurde vorbildgerecht umgesetzt. □ ba

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildgetreue Formgebung; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; passgenau eingesetzte Scheiben und Scheinwerfer; Felgen

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 096294

PREIS: 22,96 Euro (UVP)

URTEILE: □ □ □ □ □

Das „Candy-weiß“ ist eine beliebte Lackierung bei heutigen VW-Vehikeln. Bei Wohnmobilen gilt Weiß schon lange als Klassiker.



Der Figuren-Spezialist aus Rothenburg ob der Tauber erweitert sein Sortiment mit zwei neuen Sets zum Thema Jagd für die Baugröße H0.

Waidmannsheil bei Preiser

Die bekannte fränkische Figuren-Kunstschmiede wagt sich in Form zweier Sets an ein Thema, welches neben vielen weiteren inzwi-

schen gesellschaftlich nicht mehr vorbehaltlos unkritisch gesehen wird: das Jagdwesen. Die einen möchten aus Gründen des Tierschutzes die Jagd

am liebsten ganz verbieten, während die anderen sogar eine stärkere Bejagung fordern, damit der Verbiss durch das Wild in den für das Klima wichtigen Wäldern noch weiter reduziert werden kann.

Auf der heimischen Anlage braucht man sich dieser Diskussion nicht stellen, hier können die beiden neuen Sets

Ob da wohl ein Wilderer gestellt wurde? Unter den Jägern scheint etwas Aufregung zu herrschen.

AUF EINEN BLICK

PRO: Fein gravierte Figuren; realistische Körperhaltung; Bemalung

KONTRA: Eher grob nachgebildetes Zubehör im Set 17320

BESTELNRN.: 10803 (Jäger); 17320 (Jagd-Zubehör)

PREISE: je 22,45 Euro (UVP)

URTEILE: □ □ □ □ □

einfach für eine Belebung der Modell-Wälder sorgen. Die Packung „Jäger und Jagdhelfer“ enthält ganze zehn fein ziselierete Miniatur-Weidmänner samt Gewehren und drei Hunden. Das Set „Jagdzubehör“ besteht aus einer Futterkrippe, diversen Transportkisten und jagdbezogenen Warnschildern. □ ba





Der schwarze Schwan der Bundesbahn.

Obwohl man bei der Deutschen Bundesbahn die Dampftraktion als Auslaufmodell betrachtete, erteilte man 1953 der Firma Krupp in Essen den Auftrag zur Entwicklung einer neuen Pacific-Schnellzuglokomotive. Im Jahr 1957 wurden unter der BR-Nummer 10 zwei elegante teilverkleidete Exemplare abgeliefert, die sich durch ihre Feuerungsart deutlich unterschieden. Während 10 001 zunächst nur mit einer Ölzusatzfeuerung ausgerüstet war (ein Umbau erfolgte später), besaß 10 002 von Anfang an eine Ölhauptfeuerung. Die beiden durch silberfarbene Zierlinien verschönernten, mit kegelförmigen Rauchkammertüren versehenen Lokomotiven erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Der allgemeine Strukturwandel mit der ständig fortschreitenden Elektrifizierung der Hauptstrecken waren die Hauptgründe, warum die Baureihe 10 nicht in Serie ging.



Dampflokomotive 10 002, DB



Art. 70190

- Erhabene, verchromte Zierlinien
- Feine Metallspeichenräder an der Lok

Art. 70191/78191

- Zylinderschlagsynchroner, dynamischer Dampfausstoß
- Dampfaustritt auch an den Zylindern
- Führerstandsbeleuchtung
- Triebwerksbeleuchtung

70190	DC
70191	DCC 
78191	AC 



Hier gehts zur 10 002:



Im letzten Heft berichteten wir über den Bahnhof Bertsdorf an der Zittauer Schmalspurbahn, nun folgt ein Ausflug im Maßstab 1:87.

Oybin – Endstation!

In Sachsen gibt es Bahnhöfe, da hält sogar die Zeit.“ So steht es in einem Werbeprospekt für die sächsischen Schmalspurbahnen. Ganz besonders gilt dieser Spruch sicherlich für den Endbahnhof Oybin der Zittauer Schmalspurbahn. Das imposante, langgestreckte Gebäude wurde 1890 eröffnet, und trotz all seiner Um- und Anbauten scheint es tatsächlich wie aus einer vergangenen Zeit entsprungen.

Während eines Familien-Besuchs vor zehn Jahren entstand die Idee, unsere H0e-Anlage zu erweitern und diesen wunderschönen Bahnhof auf unserer Anlage nachzubauen. Oberste Maxime dabei: Alle Segmente der Anlage müssen für den Ausstellungsbetrieb in unseren Transporter passen. Eine Stellprobe mit den vorhandenen vier Segmenten ergab, dass noch Platz von maximal 130 mal 90 Zentimetern zur

Verfügung stand. Damit lag die maximale Größe für das Bahnhofssegment und das Zufahrts-Segment mit Bahnübergang fest. Nun galt es, die Frage zu klären, in welcher Epoche wir den Bahnhof gestalten wollen? In den 50er-Jahren hatte er mit neun Gleisen seine beste Zeit: Zwei lagen hinter dem EG und sieben davor, dazu kamen viele Abstellgleise. Das wäre sicher ein interessantes Projekt gewesen, aber angesichts



Rollt eine Dampflokomotive in den Endbahnhof, ist meistens einiges los. Neben vielen Ausflüglern erwarten auch mehrere Eisenbahn-Fotografen den Zug.

des begrenzten Platzes haben wir uns für den Zustand der Epoche VI mit nur noch drei Gleisen entschieden. Doch auf der Suche nach einem Grundgebäude, welches dem Oybiner Bahnhof ähnelt, wurden wir leider nicht fündig. Während die Bahnhofsgebäude Bertsdorf und Johnsdorf nach unseren Recherchen als Papierbausatz zu bekommen waren, sah es im Hinblick auf das Oybiner Empfangsgebäude sehr schlecht aus. Also bauten wir zunächst das Umfeld mit Umgebendehäusern und auffälligen Gebäuden nach. Der eigentliche Bahnhof wurde zunächst durch einen Platzhalter ersetzt.



Auch auf der Modul-Anlage bildet der Bahnhof Oybin den Endpunkt. Zuvor schlängeln sich die Schmalspurzüge durch viele Kurven. Ein Höhepunkt ist dabei der Bahnübergang.



Dort müssen die H0-Straßenfahrzeuge (gesteuert über das DC-Car-System) warten, selbst wenn das sächsische Länderbahn-Züglein mit einer I K unterwegs ist.

Ein sehr auffälliges Gebäude am Oybiner Bahnhof ist das Hotel „Am Berg Oybin“. Es durfte nicht fehlen, wurde aber gewaltig geschrumpft, damit es auf die Anlage passte. Wir kopierten mit einem Ersatzgebäude lediglich Farbe und Stil des Hauses, sowie den Eingangsbereich mit dem typischen Torbogen. Das reichte aus, um das Gebäu-

de wiederzuerkennen: Ein Messebesucher zeigte uns ganz ernsthaft das Eckzimmer, in dem er einst übernachtet hatte.

Die Gleisanlagen im Bahnhof Oybin sind überschaubar, alle Weichen sind schaltbar und die Lok kann, wenn erforderlich, vorbildgerecht umgesetzt werden. Im Ausstellungsbetrieb fahren wir die Züge

Der Bahnhof entsteht als Einzelanfertigung



Die als Einzelanfertigung gelaserten Bauteile bilden alle Feinheiten des Vorbildes nach, stellen aber hohe Ansprüche an das bastlerische Können.



Die großen Fenster des Wartesaals bestehen im Modell aus mehreren Schichten und bilden dadurch die Holzkonstruktion erstaunlich realistisch nach.



Eine Herausforderung sind die Fassaden mit maßstäblicher Ziegel-Nachbildung, die an den Ecken exakt zusammengefügt werden müssen.



Die Dachbauteile waren nicht Bestandteil des Bausatzes. Sie entstanden in Eigenregie aus passend zugeschnittenen Auhagen-Platten.

Der gelieferte Laserbausatz bestach durch seine unglaubliche Detailgenauigkeit, sehr gelungene Holzstrukturen und sehr feine Fenster und begeisterte uns sofort. Alle wichtigen Elemente waren vorhanden, lediglich die Dächer fehlten. Glücklicherweise bestellten wir den Bausatz zweimal, denn erste Farbgebungsversuche und Probeklebung ergaben nicht die gewünschte Qualität. Schon die perfekte Verklebung der Ecken mit den gelaserten Backsteinreihen erwies sich für ungeübte Bastler als schwierig.

So suchten wir uns professionelle Hilfe und fanden Daniel Pohl (www.modellbau-im-detail.de), bei dem wir uns ganz herzlich für die Mühe bedanken. Mit seiner Hilfe wurden die Mauern vorbildgetreu eingefärbt und die Ecken mit bestechender Qualität verbunden. Eine prima Lösung fand er für die Sockelmauern: Dort wurden Styroporstreifen aufgeklebt und die Bruchsteinnachbildung eingeritzt und einzeln eingefärbt. Der Innenausbau und die LED-Beleuchtung entstanden nach und nach in Eigenregie. Entsprechend unserer gewählten Epoche wurden noch der Stellwerksanbau und das Restaurant mit Terrasse ergänzt. Die Dachkonstruktion gelang gut aus den Auhagen-Dachplatten „Schiefer“, die mit Acrylmasse und Feinstrukturpaste an den Kleberändern verfugt wurden.



Passend zur nachgestellten Epoche VI erhielt das Restaurant im Bahnhofsgelände eine Terrasse, die direkt am Bahnsteig angeordnet ist – mit bester Sicht auf die Dampflok.



Ähnlich aufwendig war auch die Gestaltung der Terrassen des Hotels „Am Berg Oybin“. Sogar für den Blumenschmuck auf gelben Deckchen wurde gesorgt.



Prächtige H0e-Modelle verlangen nach einer ebensolchen Kulisse: Die feinen Fassaden des Bahnhofsgebäudes erfüllen diese Ansprüche.

allerdings meist im Pendelbetrieb. Beim Triebwagen ist das in Ordnung, die anderen Züge fahren immerhin die Hälfte der Fahrten in richtiger Reihung. Die nächste Baustelle nach dem Wasserhaus wird ein automatisches Umsetzen der Loks sein.

Jetzt aber sollte endlich der Bahnhof gebaut werden. Hilfe erhielten wir schließlich von Karl-Heinz Stange vom „Zittauer-Modell-Eisenbahn-Club e.V.“ (ZIMEC). Auch an dieser Stelle: ganz herzlichen Dank für die Zusendung von Kopien der detaillierten Baupläne.

Sofort machten wir uns daran, diese Pläne umzusetzen. Doch einfache Pappe kam wegen der aufwendigen Fassadenstruktur nicht in Frage, und der Bau aus Mauerstein-

Der Bahnhofsnachbau entstand mit fremder Hilfe

platten und Plastikteilen erwies sich als nicht ansehnlich genug. Besonders schwierig war es, Fenster und Türen zu finden. Bis heute haben wir noch eine Flut von Mauerplatten und Fensterbausätzen hier liegen,

aber nichts davon passte wirklich gut. So entschieden wir uns, den Bahnhof in Form eines Lasercut-Bausatzes zu bauen, obwohl wir mit dieser Bauweise und den dazu nötigen Vorbereitungen zuvor noch keinerlei Erfahrungen gesammelt hatten. Ein Bekannter bereitete uns den Bahnhof auf Basis der Baupläne dann digital auf und ließ alles als Bausatz herstellen. Doch diese Arbeit am Rechner erwies sich als viel zeitraubender als gedacht, deshalb möchte er namentlich nicht genannt werden und diese Arbeit auf keinen Fall ein zweites Mal



Auf dem Bahnhofsmodul sind weitere Gebäude entlang der Hauptstraße angeordnet, welche den Kurort Oybin andeuten.



Neben dem Güterschuppen bestehen Parkmöglichkeiten direkt am Bahnhof – offensichtlich von zahlungskräftigen Gästen genutzt.

machen. Schade, uns fehlt jetzt noch das Wasserhaus. Bei Interesse können wir aber weitere Auflagen des Lasercut-Bausatzes zum Bahnhof Oybin gern vermitteln.

Während der Pandemiephase ohne Ausstellungen entfernten wir dann endgültig den Platzhalter und setzten unseren neuen, leicht gekürzten Bahnhof Oybin auf die Anlage. Solch einen schönen Bahnhof wollten wir auch mit Leben füllen. Deshalb ist ein Lichtbaustein („Belebtes Haus“ von Tams Elektronik) eingebaut. Auch die In-

neneinrichtung stellten wir nach. Im Bereich des Wasserkrans wartet auf unserem Bahnhof ein Fotografenheer auf die Dampf-

Eine Reise ins Zittauer Gebirge ist immer lohnend

lokt und reagiert bei Einfahrt mit einem Blitzlichtgewitter. Leider konnten wir unsere H0e-Anlage mit dem neuen Bahnhof Oybin noch auf keiner Ausstellung zeigen. Wir hoffen aber, bis zum Jahresende noch auf-

treten zu können. Im August werden wir auf jeden Fall wieder zur „Historik-Mobil“ nach Zittau reisen – selbstverständlich mit dem Zug. Eine Fahrt mit der Schmalspurbahn nach Oybin ist dann obligatorisch. Jedem, der in Zittau zu Gast ist, empfehlen wir diesen Bahnausflug, vielleicht sogar verbunden mit einer Wanderung auf den gleichnamigen Berg. Der Ausblick auf die Schmalspurstrecke und auf die Oybiner Bahnhofsanlagen von oben ist einzigartig. □

Torsten Sauer und Kerstin Nitsch



Schön wäre es, aber die Einfahrt des Lieferwagens auf den Hotelparkplatz ist auch mit dem ausgeklügelten DC-Car-System nicht möglich.



Statt des Gleisplanes: Die Anlagen im Oybin der Epoche VI sind übersichtlich und ließen sich einfach nachbauen.

Die gesamte Anlage ist auch für den nächtlichen Betrieb vorbereitet. Insbesondere der Straßenverkehr wirkt dann sehr effektiv.



FOTOS: TORSTEN SAUER

Aktuelles zu den Terminen

Corona und die damit verbundenen Einschränkungen haben unsere Modellbahn- und Eisenbahnvereine massiv getroffen: Ausstellungen und Tauschbörsen sind entweder gar nicht oder nur unter Auflagen möglich. Wir haben versucht, Termine zusammenzutragen, die zum Zeitpunkt der Heftproduktion dennoch in Planung waren. Bitte erkundigen Sie sich vor Aufbruch zu einer Veranstaltung, ob diese auch stattfinden kann. Auch deshalb achten wir bei allen Terminen immer darauf, dass möglichst eine Telefonnummer angegeben ist. Und: Alle Vereine freuen sich in dieser harten Zeit über Ihre Unterstützung, sei es durch eine Spende oder Mitgliedschaft!

Vorbild

Dampfloks jeden Tag im Einsatz

- Harzer Schmalspurbahnen, Tel. 03943 5580, www.hsb-wr.de
- Lößnitzgrundbahn (Radebeul Ost – Radeburg), Tel. 035207 89290, www.loessnitzgrundbahn.de
- Fichtelbergbahn (Cranzahl – Oberwiesenthal), Tel. 03733 1510, www.fichtelbergbahn.de
- Weißeritztalbahn, (Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf), Tel. 035207 89290, www.weisseritztalbahn.com
- Zittauer Schmalspurbahnen, Tel. 03583 540540, www.zittauer-schmalspurbahn.de
- Mecklenburgische Bäderbahn Molli (Bad Doberan – Kühlungsborn), Tel. 038293 431331, www.molli-bahn.de
- Rasender Roland, (Lauterbach-Mole – Göhren), Tel. 037343 80800, www.ruegensche-baederbahn.de

Bis So 25.9.

- Fahrbetrieb mit Dampf- oder Dieselloks jeden Samstag, Sonn- oder Feiertag auf der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de
- Der Schluff fährt jeden Sonntag, Tel. 02151 982364, www.schluff-krefeld.de
- Triebwagenfahrten jeden Sonntag auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, 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
- Die Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de
- Fahrbetrieb auf der Mecklenburg-

Pommerschen Schmalspurbahn jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 0177 7364849, www.mpsb-online.de

- Dampfstraßenbahn Hoorn – Medemblik (NL) fährt täglich außer montags, Tel. 0031 229 255255, www.stoomtram.nl

Bis Sa 8.10.

- Die Mansfelder Bergwerksbahn fährt jeden Samstag, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

Bis So 9.10.

- Das Öchsle fährt jeden Sonntag und jeden ersten Samstag, bis 8.9. auch donnerstags, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de

Bis So 16.10.

- Dampfzugfahrten jeden Sonntag zwischen Kandern und Haltingen, Tel. 07626 8990, www.kandertalbahn.com

Bis Mo 31.10.

- Dampfzugfahrten auf der Prefsnitztalbahn jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de

Bis Mo 31.10.

- Die Böhmetalbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 05161 6098737, www.boehmetal-kleinbahn.de

Bis So 30.10.

- Die Meuselwitzer Kohlebahn fährt jeden Sonntag, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
- Die Schwäbische Waldbahn von Schorndorf nach Welzheim fährt jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 07951 967997, www.dbkev.de
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampfbbahn.net
- Die Sauschwänze-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, bis 25.9. auch donnerstags und freitags, Tel. 07702 51300, www.sauschwaezlebahn.de
- Museumsfahrten jeden Sonntag von Kappeln nach Süderbrarup, August auch mittwochs und samstags, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfseisenbahn.de

Fr 19.8. bis So 21.8.

- 29. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf mit Modellbahnbörse und Sonderfahrten, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

Sa 20.8., 3.9., 17.9.

- Dampfzugfahrten zwischen Haselünne und Lönningen, Tel. 05432 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net



FOTO: FALKO SCHUBERT

Das Sächsische Eisenbahnmuseum lädt im August zum 29. Heizhausfest mit Sonderfahrten und mehr nach Chemnitz-Hilbersdorf ein.

Sa/So 20.8./21.8.

- Rieser Dampfstage mit Seenland-express nach Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- 50 Jahre Dampfbetrieb auf der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de

So 21.8.

- Zugfahrten auf der Nettetalbahn zwischen Bornum am Harz und Deneburg, Tel. 039245 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

So 21.8., 25.9.

- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.albtal-dampfzug.de

So 21.8., 11.9., 25.9.

- Das Alb-Bähnle verkehrt zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 7979, www.alb-baehnle.de

So 21.8., 4.9., 11.9., 25.9.

- Die Hespertalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de

So 21.8., 28.8., 4.9., 25.9.

- Das Rhönzüge fährt nach Mellrichstadt, Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de

Sa 27.8.

- Abschied von der Vogelfluglinie: Sonderfahrt mit V200 033 von Vienenburg über Lübeck nach Puttgarden, Tel. 04931 9731345, www.igso-online.com
- 175+1 Jahre Berlin – Hamburg: Sonderfahrt mit Dampflok 01 509 von Cottbus und Berlin nach Hamburg, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Thüringenexpress mit 01 519 von Bayreuth über Neuenmarkt-Wirsberg nach Sonneberg, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de, www.dampflok-museum.de

- Sonderzug von Schwarzenberg nach Passau mit Stadtführung und Schifffahrt, Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- Lokschnittenfest bei der Hafenbahn Neustrelitz, Tel. 0172 3283238, www.hafenbahn-neustrelitz.de

Sa/So 27.8./28.8.

- Bahnhofsfest in Lohsdorf mit Dampfzugbetrieb, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de
- Festwochenende „125 Jahre Müngstener Brücke“, Sonderfahrten mit 38 2267, Tel. 0212 2900, www.bergische-erlebniswelten.de

So 28.8., 4.9.

- Rampenfahrten mit 01 519 auf der Schiefen Ebene Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschorgast, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de, www.dampflok-museum.de

So 28.8., Sa/So 10.9./11.9.

- Betriebstage auf der Museumsbahn Schöneheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

Sa 3.9.

- Dampfsonderfahrt mit 52 8154 von Leipzig zum Dampflokwerk Meiningen, Tel. 0176 62170200, www.dampfbbahn-museum.de
- Familientag im Dampflokwerk Meiningen, Tel. 03693 851602, www.dampflokwerk.de
- Dampfsonderfahrt von Neuenmarkt-Wirsberg über Hof nach Weiden, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de, www.dampflok-museum.de

Sa/So 3.9./4.9.

- Sonderfahrten auf der Windbergbahn zwischen Dresden und Leisnitz, Tel. 0351 4013463, www.saechsische-semmeringbahn.de
- Oldtimertreffen im Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, www.feldbahn-ffm.de

So 4.9.

- Dampfzug zwischen Stadthagen und Bad Eilsen, Tel. 0159 01988950, www.dampfisenbahn-weserbergland.de
- Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.murgtal-dampfzug.de
- Pendelfahrten zum Zechenbahnhof Piesberg, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
- Betriebstag im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de
- Mit dem Dampfzug über die Alb, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com
- Fahrten mit 52 7596 zwischen Singen nach Etzwilen, Tel. 07731 93210, www.etzwilen-singen.de, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de

So 4.9., 11.9.

- Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

So 4.9., 11.9., 18.9., 25.9., Sa 24.9.

- Dampfstraßenbahn in Darmstadt, Tel. 0172 6923991, www.arage-heag.de

Sa 10.9.

- Abendliche Pendelfahrten zur Altstadt nacht in Luckau, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Auf den Spuren der Interzonenzüge mit 01 519 von Berlin nach Hamburg, Zubringer aus Leipzig, Halle, Magdeburg und Potsdam, Tel. 04931 9731345, www.igso-online.com
- Dampflok Spektakel in Neuenmarkt-Wirsberg mit Fahrten über die Schiefe Ebene, Tel. 09227 5700, www.dampflok-museum.de
- Mit 35 1097 von Glauchau zum Dampflok Spektakel in Neuenmarkt-Wirsberg, Zubringer von Cottbus, Dresden, Halle und Leipzig, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de, www.lipsia-erlebnisreisen.de, www.fluegelradtouristik.info
- Sonderfahrt von Halberstadt zum Winzerfest in Freyburg, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de

Sa/So 10.9./11.9.

- Museumsverkehr zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthaechter-eisenbahn.de
- Fahrten mit der IK zwischen Oschatz und Mügeln und Bahnhofsfest in Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

- Herbstfest mit Modellbahntagen der Großen Spur im Eisenbahnmuseum Gramzow (Ueckermark), Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de
- Tag des offenen Denkmals im Berliner Bahnbetriebswerk Schöneeweide, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de

Sa 10.9., So 28.8., 4.9., 25.9.

- Die Ruhrthalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Sa/So 10.9./11.9., 24.9./25.9.

- Der „Rebenbummler“ fährt auf der Kaiserstuhlbahn, www.eisenbahnfreunde-breisgau.de

So 11.9.

- Fahrten des Traditionszugs zwischen Loburg und Büden/Altengrabow, Tel. 039245 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de
- Der „Feurige Elias“ fährt zwischen Kortal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Tag des offenen Denkmals in der Kupferkammerhütte und im Lokschruppen Hettstedt, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de
- Fahrtag im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 959517, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de
- Fahrtag im Feld- und Kleinbahnmuseum Deinste, Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de
- Tag der Industriekultur bei der Meuselwitzer Kohlebahn, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
- Führung durch das historische Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Feldbahnmuseum Lengerich geöffnet, Tel. 05481 6330, www.eisenbahnfreunde-lengerich.de
- Fahrtag im Bahnhof Dörzbach mit Diesellok 22-02, Tel. 07937 277, www.jagsttalbahn.de
- Dampfzugfahrten zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de
- Betriebstage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de
- Dampfzugfahrten zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de
- Fahrtag bei der Museumseisenbahn Losheim am See, Tel. 06872 8158, www.museumsbahn-losheim.de

So 11.9., Fr 16.9.

- Lokschruppen Wismar zur Besichtigung geöffnet, Tel. 0171 1765137, www.lokschuppen-wismar.de

Sa 17.9.

- Mit 35 1097 von Luckau in die Berliner Innenstadt und von dort nach Lützen zum Spreewaldfest, abends Rückfahrt nach Berlin, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Tag der offenen Tür im Bw Landshut des Localbahnvereins, Sonderfahrten mit E 69 05, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Mit 194 158 von Hamm ins obere Mittelrheintal, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Mit E-Lok 211 073 und einem Reisezug der 1970er- und 1980er-Jahre von Chemnitz nach Berlin, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

Sa/So 17.9./18.9.

- Mit DR-Schienenbussen durch das Erzgebirge, Tel. 03774 266160, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de
- Museumsfahrten anlässlich des Thänhuser Markts auf der Kleinbahn Bremen – Thedinghausen, www.pingelheini.de

So 18.9.

- Pendelfahrten von Luckau zum Spreewaldfest Lützen, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Mit dem Dampfzug direkt ab Stuttgart Hauptbahnhof auf die Schwäbische Waldbahn, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
- Dampfzug im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

Fr 23.9. bis So 25.9.

- 14. Dresdner Dampflok treffen mit Jubiläumsfeier „150 Jahre Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt“, Tel. 0171 2601802, www.igbw-dresden-altstadt.de

Sa 24.9.

- Mit 35 1097 und 03 2155 von Cottbus zum 14. Dresdner Dampflok treffen oder zum Weinfest Meißen, Tel. 0355 3817645, www.lausitzer-dampflokclub.de
- Dampfzug von Leipzig zum Weinfest Meißen, Tel. 0176 62170200, www.dampflok-museum.de
- Sonderzug von Schwarzenberg nach Kulmbach, Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- „Chiemsee-Express“: Von Stuttgart nach Prien mit E 94 088 und 41 018, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa/So 24.9./25.9.

- Herbstfahrten mit Dampf zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

So 25.9.

- Sonderfahrten zum Trossinger Kilbemarkt, Tel. 07425 940236, www.trossinger-eisenbahn.de
- Schienenbus-Sonderfahrt zum Backofenfest im Freilandmuseum Wackershofen oder in die Salzsiederstadt Schwäbisch Hall, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de

Modell

Fr 26.8. bis So 28.8.

- Wolf Dietrich Groote und Volker Gerisch zeigen ihre 1:22,5-Anlagen zum Thema „Plettenberger Kleinbahn“ im Autohaus Tiemeyer in Plettenberg, außerdem Fotoausstellung „Letzte Fahrt der Kleinbahn“, 10–17 Uhr

Sa/So 27.8./28.8.

- Modellbahnausstellung und -börse in der Lokwelt Freilassing, 10–17 Uhr, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de

So 18.9.

- Modellbahnausstellung und -börse im alten Bahnhof Warstein, 11–17 Uhr, Tel. 0160 95939828, eisenbahnfreunde-warstein.hpape.com

Sa/So 10.9./11.9.

- 2. Großbahnfest in Schinznach (CH) für Gartenbahnen in den Spurweiten IIm und G, Mehrzugbetrieb auf der Schinznacher Baumschulbahn, 10–17 Uhr, www.grossbahnfest.ch

Sa/So 17.9./18.9., 24.9./25.9.

- Modellbahnausstellung im Museumsbahnhof Markersdorf-Taura in Claußnitz, Samstag 13–18 Uhr, Sonntag 10–18 Uhr, Tel. 0152 06619118, www.modelleisenbahnverein-markersdorf.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.

ROCO › Museumslok 95 1027 und Elektrolok S 499.2002 der ČSD für H0



Mit 95 1027 erscheint die DR-Ausführung der Baureihe 95 bei Roco erstmals als kohlegefeuerte Lok.



Auch die elegant lackierte S 499.2002 macht eine gute Figur.

Die Marke Roco bringt mit 95 1027 ihre hervorragend gelungene Nachbildung der Baureihe 95 nun erstmals als kohlegefeuerte Traditionslok des DB-Museums auf den Markt. Alle Unterschiede zu den bislang erschienenen, ölgefeuerten Lokomotiven dieser Baureihe wurden sorgsam berücksichtigt. Neben der Gleich-

strom-Soundlok sind unter der Art.-Nr. 79098 eine AC-Soundlok zum selben Preis und für 150 Euro weniger unter der Art.-Nr. 71097 ein analoges Gleichstrom-Modell erhältlich. Das gleiche trifft auch auf die Elektrolok S 499.2002 in ihrer schmucken hellrot-beige-dunkelroten Farbgebung zu. Das Original war eine von zwei Vorserienloks dieser Baureihe für die ČSD und ab 1984 auf dem tschechoslowakischen Wechselstrom-Streckennetz unterwegs. Das sehr gut gelungene Roco-Modell ist neben der abgebildeten Sound-Variante mit sehr realistisch wirkenden Klängen zudem als preiswertes Analogmodell unter der Art.-Nr. 71238 und unter Art.-Nr. 79239 auch als digitales Dreileiter-Soundmodell zu haben.
95 1027: 71098, Preis: 592,90 €
S 499: 71239, Preis: 364,90 €

FLEISCHMANN › Kohle-44 der DB für N

In unverfälschte Bundesbahn-Zeiten entführt die neue Version des „Jumbos“ als Fleischmann-N-Modell. Die kohlegefeuerte 44 1325 ohne Frontschürze war in den Jahren 1966 und 67 im Bw Wuppertal-Vohwinkel stationiert, dieser Zeit entspricht das Modell mit dem Untersuchungsdatum „2.10.63“. Die 44 gehört zu den gelungensten N-Dampfloks insgesamt, an der Maschine gibt es



nichts zu kritisieren. Feine Zerstücker komplettieren das perfekte Aussehen. Die sehr guten

Fahreigenschaften und der realistische Sound vervollständigen den guten Eindruck. Dies

hat seinen Preis, den aber dieses kleine Kunstwerk rechtfertigt.
Bestellnr.: 714479, Preis: 434,90 €

BRAWA › G 10 der DR als IFA-Werbewagen für H0

Der fein detaillierte Verbandsbauart-Güterwagen der Gattung G 10 von Brawa ist nun als EDV-gerecht beschrifteter Reichsbahn-Werbewagon für die gummibereifte Konkurrenz in Form des Lkw IFA W50 unterwegs. In der DDR wäre so etwas unproblematisch gewesen, wurden doch alle Güter über mehr als 50 Kilometer Distanz mit der Bahn befördert. Da jedoch kein Vorbildfoto eines derartigen Wagens bekannt ist, dürfte es sich um eine gelungene Fantasie-Bedruckung handeln. **Bestellnr.: 49826, Preis: 42,50 €**



Der bekannte G 10 in DR-Version macht Werbung für den IFA W50.

EXACTTRAIN > Weitere Standardwagen für H0

□ Dieselben Vorbilder wie Bra-
wa (siehe Seite 77) wählen
auch die Niederländer für eine
ihrer Neukonstruktionen. Als Er-
gänzung zu schon länger ausge-
lieferten Varianten wurden nun
drei Ausführungen der Epo-
chen III (Gmmehs 56), der Epo-

che IV (Grs 213), beide mit Brem-
serbühne, sowie ein „letzter Mo-
hikaner“ aus der Epoche V
(Gs 211) ausgeliefert. Das High-
light der Modelle sind zweifellos
die durchbrochenen Lüftungsg-
itter. **Bestellnrn.: 20983, 21012,
21054, Preise: je 53,95 €**



PIKO > Zugset mit E 41 samt Bundesbahn-Wendezug und Vorserien-101 der DB AG für H0



Ein typischer Nahverkehrszug der späten Epoche III: E 41 119 zieht ein Umbaudreischser-Pärchen und einen Mitteleinstiegs-Steuerwagen.



Als Vorserienlok rollt 101 003 vorbildgerecht in Orientrot an.

□ Das neue vierteilige DB-Wendezug-Set enthält eine E 41 sowie zwei Umbauwagen und einen Mitteleinstiegs-Steuerwagen. Die flaschengrün lackierte Zuglok E 41 119 ist beim Bahnbetriebswerk Saarbrücken stationiert. Sie besitzt eine PluX22-Schnittstelle, der Steuerwagen verfügt über eine funktionsfähige Stirnbeleuchtung mit Lichtwechsel. Die erst vor Kurzem neu konstruierte Drehstrom-Elektrolok der DB AG-Baureihe 101 ist nun als Vorserienmaschine des Jahres 1995 erhältlich. Alle Detailunterschiede zu den Serienloks wurden ebenso wie die orientrote Farbgebung berücksichtigt. **Wendezug-Set: 58144, Preis: 365 €; Vorserien-101: 51104, Preis: 200 €**

Revolutionäre Technik: **CAR motion** Motorisierte Straßenfahrzeuge von Viessmann

- ▶ Infrarot-Sender/-Empfänger für Abstandssteuerung (nur bedingt mit anderen IR-Systemen kompatibel)
- ▶ Realistische Brems- bzw. Beschleunigungsvorgänge und konfigurierbare Geschwindigkeit durch drehzahl-regelten Motor
- ▶ Freie Ladeflächen durch Unterflurantrieb
- ▶ Fernbedienung Art. 8402 zur Einstellung und Be-dienung
- ▶ Rundumbeleuchtung und Kabinenbeleuchtung

- ▶ Bremslichter und Rückfahrscheinwerfer
- ▶ 5-polige Steckkupplung zum Anschluss von CarMotion Anhängern oder Aufliegern
- ▶ Blinker rechts/links und Warnblinker steuerbar
- ▶ Abblendlicht und Fernlicht
- ▶ Einsehbare Fahrerkabine mit Figur
- ▶ Steuerung über Infrarot-Signale, Dauermagnete in der Straße, elektromagne-tische Stopp-Spulen und Fernbedienung



viessmann®

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



MÄRKLIN > ÖBB-Vectron, BLS-Re 465 und NS-Selbstentlader für H0



Der neu konstruierte Mehrsystem-Vectron im ÖBB-Kleid.



Noch knalliger: die Hochleistungslok der BLS in Neongrün.

□ Mittlerweile stehen 133 Stück der 200 von den ÖBB bestellten Vectron-Loks im Einsatz, bewähren sich auf allen Strecken und kommen sehr regelmäßig auch ins Ausland. Kaum etwas spricht also dagegen, einen der verkehrsroten Hingucker vor einem modernen H0-Zug einzusetzen. Das Modell mit aufwendiger Gestaltung der Dachausrüstung und des Fahrwerks punktet mit nicht weniger als 29 Digitalfunktionen.



Ein klasse Zug: fünf Schwenkdachwagen der „Armita Wagons Amsterdam B.V.“, eingestellt bei der NS.

Ähnlich gut bestückt ist die Technik der BLS-Hochleistungslok als H0-Modell, welches im aktuellen Farbschema ausgeliefert wird. Das gute Bild trüben in

beiden Fällen die eher robust ausgeführten Stromabnehmer mit sehr breiten Schleifstücken. Sehr ordentlich ausgeführt sind auch die hellgrauen niederlän-

dischen Schwenkdachwagen der Gattung Tds.

Vectron: 39198, Preis: 379 €

BLS-465: 39462, Preis: 369 €

Güterzug: 46306, Preis: 209 €

TILLIG > Prototyp 243 001 als LEW-Werkslokomotive und Quarzsandwagen für TT



Historisch verbürgt: 243 001 im Design des LEW Hennigsdorf.



Der Quarzsandwagen der DR entspricht nun der Epoche III.

□ Nachdem die „Weiße Lady“ 243 001 ihre Testphase bei der DR erfolgreich abgeschlossen hatte, ging sie Mitte der 80er-Jahre zurück an den Hersteller VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans

Beimler“ Hennigsdorf (LEW). Dort erhielt sie eine Neulackierung mit großem LEW-Logo. In diesem Zustand wurde sie für Mess- und Dienstfahrten herangezogen. Tilligs TT-Modell ist in dieser Ausführung nun exklusiv für

TT-Clubmitglieder erhältlich, ebenso wie der DR-Quarzsandwagen, der einst bei den „VEB Betonwerken Laußig“ eingestellt war.

243 001 als LEW-Lok: 502401, Preis: 185 €

Quarzsandwagen: 502400, Preis: 37 €

HOBBYTRAIN > „Laude“-Vectron für N

□ Ein knall-pinker Farblecks ist seit Anfang 2021 in Form des Mehrsystem-Vectron 5370034-8 der polnischen „Laude smart intermodal S.A.“ auch auf (nord-)deutschen Schienen unterwegs – vorwiegend vor Containerzügen. Hobbytrain tauchte seinen N-Vectron nun ebenfalls in diesen speziellen Farbtöpf, was dem gelungenen Modell ausgezeichnet steht. Es ist auch eine Soundversion (269,90 €) verfügbar. **Bestellnr.: H30157, Preis: 169,90 €**



HALLING › S-Bahn im neuen Look für H0

□ Bei der S-Bahn Berlin erhält die in den 90er-Jahren angeschaffte Baureihe 481 derzeit ein Redesign. Äußerlich offenbart sich die Modernisierung in einer weiterhin gelb-roten, allerdings deutlich helleren und vereinfachten Farbgebung, die auf Zierstreifen gänzlich verzichtet. In dieser Ausführung ist ab sofort auch das H0-Modell der S-Bahn-Baureihe 481 vom österreichischen Anbieter Halling erhältlich. **Infos:** www.halling.at

FOTO: WERK



MINITRIX › Vier Holz-Transporter für N

□ Zum Transport von Stammholz stattete die AAE einige Flachwagen der Gattung Sgns mit ExTe-Rungen des Typs SR12, Stützwellen und Stirnwandgittern aus und vermietete sie an die schwedische Hector Rail AB. Die entsprechenden orangefarbenen Kunststoff-Bauteile sind schnell angesteckt. **Bestellnr.: 18710, Preis: 179 €**



ARNOLD › Eaos-Doppelpack für N



□ Immer noch ansehnlich sind die einst aus dem Lima-Programm übernommenen Modelle des sehr verbreiteten Hochbordwagens. Neu ist die Beladung des Doppelsets entsprechend der DB-Epoche IV: Die Schrott-Nachbildung besteht aus lackiertem Resinguss. Für ein verbessertes Aussehen sollte man sie mit dunkler Farbe etwas altern. **Bestellnr.: HN6533, Preis: 81,90 €**

**18.08.2022
18 Uhr**

Live Shopping Events mit Isabell Classen
www.ModellbahnUnion.com

www.exPRESSzugreisen.de **PRESSNITZTALBAHN**

Kleine Erzgebirgsrunde mit der Jubilarin nach Karlovy Vary **80 Jahre 86 744**

Sa. 22. Oktober 2022 **SPEISEWAGEN im Zug**

Zum 80. Jahrestag der Indienststellung von 86 744 wird die Dampflokomotive einen Sonderzug über die steigungsreichen Strecken des Erzgebirges ziehen. Eindrucks-voll erleben Sie die Dampflokklänge bei der Fahrt durch die Montanregion Erzgebirge/ Krušné hory sowie während der Fahrt durch das Tal der Eger. Über Kraslice und Klingenthal verkehrt der Zug zurück durch das Vogtland ins Erzgebirge.

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)			
Zwickau, Chemnitz, Annaberg-Buchholz	Erwachsener 119 €	Kind (6-14J.) 79 €	Familie (2+2) 299 €

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

Fachgeschäft und Onlinehandel für
Modelleisenbahnen
und Zubehör aller Spurweiten

mein-MBS.de

Tel.: 035971 7899-0
Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo. - Fr. 08:00 - 18:00 Uhr | Sa. 10:00 - 16:00 Uhr

Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- und Umbauservice

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

MODEL SCENE

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

www.model-scene.com

UHLENBROCK > LocoNet-Servomodul

□ Vom Digital-Spezialisten aus Bottrop kommt ein neuer Baustein zur Ansteuerung von vier Servos. Das Modul ermöglicht eine Vielzahl an Möglichkeiten: Die Halteposition wie die Geschwindigkeit der Servos sind individuell programmierbar, aber auch die Bewegungskurven, beispielsweise für das Nachwippen von Signalen oder die Bewegung von Spielgeräten und ähnlichem. Über zusätzliche Ausgänge lassen sich die Beleuchtung oder Herzstücke ansteuern.

Bestellnr.: 63500, Preis: 54,90 €



ALPHAMODELL > ÖBB-Signale für N

□ Der Hersteller aus Ungarn bietet eine neue Serie von ÖBB-Lichtsignalen an, die Haupt- und Vorsignale, Verschieb- und Sperrsignale sowie Signalkombinationen umfasst. Die Vorwiderstände und die Schutzdiode befinden sich im Fundament der Signale, die analog oder digital ansteuerbar sind. Der Signalmast besteht aus Metall, alle Details, die an den H0-Signalen des Anbieters vorhanden sind, findet man auch in N: Schraubenkopfmitteln, Trittstufen, Relaischrank, Schutzkorb und vieles mehr. **Info: www.alphamodell.eu**



FOTO: WERK

MODELL SCENE > Löwenzahn für H0

□ Der rührige Landschaftsbau-Anbieter Model Scene aus der Tschechischen Republik ist immer wieder für Überraschungen gut. So können nun thematisch im Frühjahr spielende H0-Anlagen mit 45 feinen, kräftig blühenden Löwenzahn-Pflanzen übersät werden. Das hübsche Modell-Wildkraut besteht aus sauber lackiertem und präzise geätztem Messingblech. **Bestellnr.: VG7-205, Preis: 6,90 €**



FOTO: WERK

MODELLBAHN UNION > Geisterbahn für N

□ Der neue Stolz der Issumer ist eine funktionsfähige Geisterbahn im Maßstab 1:160. Sie erweitert die erfolgreiche Kirmes-Serie um ein weiteres attraktives Modell in Laser-cut-Bauweise. Einige wesentliche Teile entstehen im 3D-Druck, so beispielsweise die mit den Flügeln

schlagende Fledermaus. Ein weiterer Hingucker sind die Fahrbahnen im Erdgeschoss und im zweiten Stock, auf denen sich jeweils eine Reihe von Gondeln bewegt. Eine umfangreiche LED-Beleuchtung komplettiert das Meisterwerk.

Bestellnr.: N-L00197, Preis: 149,99 €

FOTO: WERK



BREKINA > Feuerwehr und Inselrundfahrt für H0

□ Ein eher seltenes Feuerwehrfahrzeug aus den 60er-Jahren ist der MAN 450 HA-LF. Der mit Pumpe und Leiter ausgerüstete Löschwagen trägt einen Aufbau des bekannten Feuerwehr-Ausrüsters Ziegler und besitzt ein Fahrerhaus mit Doppelkabine. Brekina hat diesem Vorbild nun ein vor allem hinsichtlich Lackierung und Beschriftung gut gelungenes H0-Denkmal gesetzt. Ebenfalls ein formneues, in vielen Belangen jedoch eher grob ausgefallenes Modell ist der BO 4000 von Borgward. Ein solcher Bus war für Rundfahrten früher auf Sylt unterwegs. **MAN: 45101, Preis: 26,95 €**
Bus: 52401, Preis: 32,95 €



Der MAN 450 als Löschfahrzeug.



„Das sind aber keine Peilstangen mehr, eher Peil-Pfosten.“

MINIFER > Der erste Bahnhof für H0

□ Der französische Laser-cut-Spezialist legte bereits eine große Zahl an Gebäudebausätzen insbesondere für die Baugröße H0, aber auch für O und N auf. Ein Bahnhof fehlte jedoch. Nun wurde „La Gare de St-Gilles-Croix-de-Vie“ vorgestellt, ein (unter Fachleuten) bekannter Endbahnhof im Département Vendée am Atlantik. Das etwa 30 Zentimeter lange Gebäude entsteht aus farbigem Karton. **Preis: 174 €, Info: www.minifer.fr**

FOTO: WERK



BUSCH > EMW 327 und Blumenfahrräder für H0, Gleisbauarbeiter samt Kisten für O

□ Man braucht nicht unbedingt zu dokumentieren, welche Zeit nötig ist, um vier bunte Fahrräder mit bunten Blumenkörben zu bestücken. Solche Arbeiten für die Modellbahn laufen unter „Sonstiges“. Das Ergebnis ist auf jeden Fall nett anzusehen und könnte manche Anlagenecke aufwerten. Eher spärlich fällt das Zubehörangebot für die Spur 0 aus. Da kommt der (3D-gedruckte) Gleisbauarbeiter mit Kisten und Werkzeug gerade recht. Das EMW-Cabrio ist nun mit geschlossenem Verdeck zu haben.

Fahrräder: 1920, Preis: 19,99 €
Gleisbau in O: 10702, Preis: 29,99 €
EMW 327: 40292, Preis: 24,99 €

zeug gerade recht. Das EMW-Cabrio ist nun mit geschlossenem Verdeck zu haben.

Fahrräder: 1920, Preis: 19,99 €
Gleisbau in O: 10702, Preis: 29,99 €
EMW 327: 40292, Preis: 24,99 €



„Oh Susi, das hast du wirklich toll gemacht!“



„Wo ist denn schon wieder meine Zange?“



„Was man im Schuppen so alles findet ...“

RIETZE > Berliner Doppeldecker für H0

□ Für alle Liebhaber des Qualitätsradios ist der Bus ein Muss: Der MAN Lion's City DL 07-Doppeldecker der BVG aus Rietzes „collectors edition“ fährt Werbung für den Deutschlandfunk. Wer diesen Sender wählt, dem

entgeht keine Information und keine Meinung, man hört eben „alles von Relevanz“. Das Modell ist ordentlich gemacht und sauber lackiert, der Druck ist verbesserungsfähig.

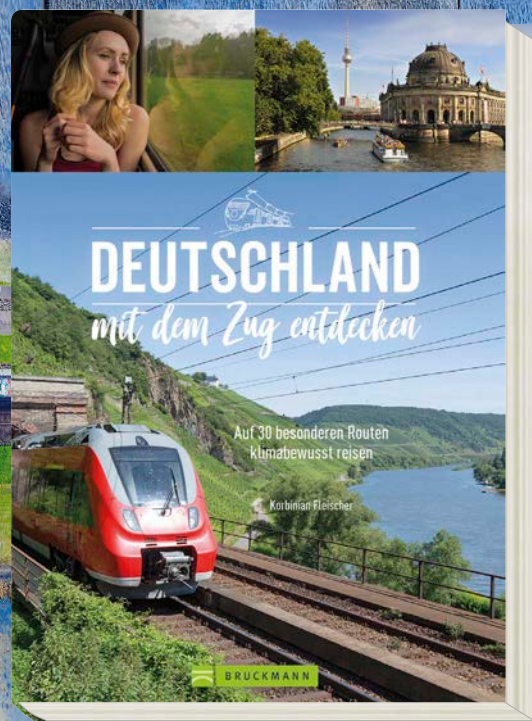
Bestellnr.: 67797, Preis: 39,90 €



Eine Zugfahrt, die ist lustig

Nachhaltig und umweltverträglich reisen – das geht am Besten mit dem Zug. Dieses Buch umfasst 30 lange und kurze Zugstrecken, die Großstädte verbinden oder nur sehr lokal verlaufen und teilweise von Fanclubs aus Nostalgie weiterbetrieben werden. Auch Schienentrabis, Schienenbusse und sogar Fahrraddraisinen werden vorgestellt. Jede Strecke wird anhand ihrer landschaftlichen Highlights, Haltepunkte und Geschichte charakterisiert. Interessante Anekdoten und Details, die zum Schmunzeln anregen, sind inklusive!

240 Seiten · ca. 280 Abb. · Best.-Nr. 32377 · € (D) 19,99



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

BRUCKMANN

* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 5,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

MESSE LEIPZIG

Branchentreff in der Mitte

□ Egal, ob aus München, Köln oder Hamburg, die Modellbahner haben es in etwa gleich weit auf ihrem Weg nach Leipzig. Berliner und Dresdner haben allerdings Vorteile, wollen sie die „modell-hobby-spiel“ vom 30. September bis 2. Oktober besuchen. Das Programm lohnt auch eine weite Anreise – natürlich mit der Bahn und dem ÖPNV. Viele große Hersteller wie Märklin, Roco/Fleischmann, Tillig, Hornby oder Piko zeigen ihre Neuheiten, doch auch die Kleinserien sind üppig vertreten. Unter der Ägide des BDEF werden acht Klasse-Anlagen präsentiert, beispielsweise die „Stadtdendorfer Gipsbahn“ in Oe, ein Nickel-Bergwerk aus den USA oder „ein Stück Cantal“ aus Frankreich, ebenfalls im Maßstab 1:45. Auf der G-Anlage des Eisenbahnclubs der Wuppertaler Stadtwerke dreht sich auf 273 Quadratmetern alles um die RhB. Auf eine Zeitreise in die Hallertau, das bayerische Hopfenanbaugebiet, entführt der Verein „Bockerl fahr zua!“. Der Görlitzer MEV zeigt seinen Bahnhof „Grenzigen“ mit zusätzlichem Straßenbahnbetrieb. Aus Ingolstadt kommt der Nachbau

des dortigen Centralbahnhofs im Maßstab 1:32 und schließlich führt der „MEC Werkstatt 87“ seinen Bahnhof Kirchberg/Baden mit großem Bw vor.

Die Mitteldeutschen TT-Modulbahner (MTTB) präsentieren ihre große Anlage in diesem Jahr zusammen mit drei weiteren Vereinen. Hagen von Ortloff, ehemaliger SWR-Moderator und nun „Youtuber“, zeigt seine Anlage und freut sich auf den Austausch mit Besuchern, Autogrammstunde inklusive. Tipps von Branchenexperten verspricht der beliebte Treffpunkt „Gleis 27“. Neben der Präsentation verschiedener privater Modellbahnanlagen können Besucher hier an Workshops teilnehmen.

Mit einer Originallok, dieses Mal ist es wieder eine sächsische IVK, kommt die Sächsische Dampfbahnroute nach Leipzig.



Bayerische Lokalbahnatmosphäre: „Bockerl fahr zua!“

Das mehr als 25 Tonnen schwere Exponat stammt von der Museumsbahn Schönheide im Westerzgebirge.

GeraNova-Bruckmann mit der Verlagsgruppe Bahn wird auch 2022 mit eigenem großen Stand vertreten sein. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



Eine große TT-Anlage: „Grenzigen“ aus Görlitz.

BAHNPAK AUGSBURG

Die größte Modellbahn der Region fährt weiter

□ Die größte Modellbahnanlage der Region wird weiterhin im Bahnpark Augsburg zu sehen sein – mindestens bis Ende 2025. Darauf verständigten sich Jürgen Drexler, der Betreiber der faszinierenden Miniaturwelt, und Bahnpark-Chef Markus Hehl. Seit 2012 baut und betreibt eine engagierte

Arbeitsgruppe unter der Leitung von Drexler in der Dampflokhalle im Bahnpark eine umfangreiche Gartenbahn-Anlage. Zu sehen ist unter anderem die weltweit größte, öffentlich zugängliche Fahrzeugsammlung zum Thema RhB in der Spur G. Die Anlage weist rund 1500 Meter Gleis auf und wird vollständig digital gesteuert. Insgesamt stehen rund 230 Lokomotiven, 21 Triebwagen und 620 Wagen zur Verfügung – darunter zahlreiche Unikate und Fahrzeuge in Sonderlackierung. 21 Züge sind gleichzeitig und unabhängig voneinander unterwegs. Zusätzlich ist eine Zahnradbahn im Pendelverkehr zu bestaunen. Auch ansonsten ist viel zu entdecken: Liebevoll gestaltete Szenen zeigen den quirligen Alltag einer Kleinstadt: Vom Jahrmarkt über eine Hochzeitsfeier bis hin zum obligatorischen brennenden Haus samt Feuerwehr. Ein echter Hingucker ist das beleuchtete Riesenrad mit einem Durchmesser von 2,4 Metern.



Liebevoll ausgestaltet: Auch abseits der Gleise gibt es einiges zu bestaunen.



RhB-Fahrzeuge prägen den Betrieb.

Die Modellbahn ist an allen Öffnungstagen des Bahnarks Augsburg in Betrieb: jeden Sonntag bis zum 30. Oktober 2022 von 10 bis 16 Uhr. Weitere Informationen: www.bahnpark-augsburg.eu



FOTO: MÄRKLIN

Der Watzmann im Hintergrund täuscht: Es dreht sich bei der neuen Werbelok um den Weltrekordversuch der RhB Ende Oktober 2022.

LGB/Rhätische BAHN (RhB)

Der längste Reisezug der Welt

□ Märklin präsentiert als Partner der RhB eine neue LGB-Lok zu einem Weltrekordversuch in der Schweiz: Mit dem längsten Reisezug der Welt will man am 29. Oktober 2022 in Graubünden ins Guinness Buch der Rekorde rollen. RhB-Direktor Dr. Renato Fasciati gab bei der Präsentation der Werbelok Ge 4/4 III Nr. 644 die Details bekannt. Im Rahmen der 175-Jahr-Feierlichkeiten der Schweizer Bahnen soll ein 1910 Meter langer Zug mit 100 Wagen auf der Unesco-Welterbestrecke Albula/Ber-

nina von Preda bis Bergün und weiter über das Landwasserviadukt rollen, „auf einer der spektakulärsten Bahnstrecken der Welt“, so Fasciati. Dank der Kehrtunnel wird der Zug auf mehreren Ebenen gleichzeitig zu sehen sein. Er wird aus 25 Capricorn-Triebzügen bestehen. Märklin-Geschäftsführer Wolfram Bächle zeigte sich sehr stolz, Partner des Events sein zu dürfen. Der passionierte Bergsteiger liebt die Schweizer Berglandschaften. „Wir drücken heute schon fest die Daumen!“

PIKO

Aktuelles aus Sonneberg

□ Am 18. Juni 2022 feierte Piko mit großem Erfolg seinen zwölften Tag der Offenen Tür. In der Woche davor lud Geschäftsführer Dr. René F. Wilfer zur Pressekonferenz. Der Piko-Inhaber zeigte sich erfreut, auch 2022 von einem erfolgreichen Jahresstart berichten zu können. Dennoch bliebe man von der weltwirtschaftlichen Situation nicht unbeeindruckt. Die logistischen Probleme führten zu deutlich längeren Laufzeiten der Container aus Fernost und zu Verschiebungen bei der Neuheitenauslieferung. Schwierigkeiten bei der Beschaffung von elektronischen Bauelementen, etwa für die Decoderherstellung, kämen dazu. Ende Mai läge der Umsatz mit plus drei Prozent zwar leicht über dem des Vorjahreszeitraumes, jedoch etwas unter den Plänen, so Wilfer. Dennoch ließe die positive Auftragslage die Geschäftsleitung optimistisch auf die bevorstehende zweite Jahreshälfte blicken.



FOTO: PIKO

Dr. René F. Wilfer zeigt sich zufrieden.

WÜRTT. SCHWARZWALDBAHN CALW E.V.

150 Jahre Eisenbahn in Calw

Vor 150 Jahren wurde die Strecke Zuffenhausen – Calw eröffnet. Der Verein will das Jubiläum am 17./18. September 2022 mit einem großen Eisenbahn- und Bahnhofsfest in Calw feiern. Außer Sonderzugfahrten im Nagoldtal und weiteren Attraktionen in Calw soll es eine große Modellbahnausstellung geben. Der Verein lädt ein: „Wenn Sie eine transportable Anlage haben, die Sie ausstellen wollen, melden Sie sich bitte bei helmut.hackstein@t-online.de, Tel.: 07051/51093. Der Ausstellungsraum wird die Aula in Calw sein, einzelne Anlagen sollen auch in der Innenstadt präsentiert werden. Um Angaben zur Größe der Anlage, einige Bilder und eine kurze Beschreibung wird gebeten. Anmeldeschluss ist der 20. August.

**Modell
Eisen
Bahner**

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 9/2022, Nummer 9, Jahrgang 71

Chefredakteur: Stefan Alkofer (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Andreas Bauer-Portner, Alexander Bergner

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Rainer Albrecht, Jens-Enno Born, Andreas Dollinger, Eckart Erb, Niels Kunick, Dr. Rolf Löttgers, Kerstin Nitsch, Richard Oed, Holger Poitz, Torsten Sauer

Redaktionsassistent: Angelika Gäck, Caroline Simpson

Layout: Snezana Singer

Korrektur: Jana Müller, Matthias Müller

Leitung Produktion Magazine: Sandra Kho

Herstellung: Sabine Springer

Verlag: Verlagsgruppe Bahn GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, André Weijde

Geschäftsleitung Marketing: Josef Linus Stahl

Gesamtleitung Media: Bernhard Willer, bernhard.willer@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigen disposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Leitung Abomarketing: Florian Rupp

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mvz.de)
LTH: 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. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

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. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

VCB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

MODELLEISENBÄHNER ABO-SERVICE
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

+49 (0)89/46 22 0001

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

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE632200000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorabgabe 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

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2022



GERANOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



FOTO: RAINER HEINRICH

REICHSDAHN-KULTE-KISTE

Heute ist die Museumsmaschine E 77 10 tatsächlich die letzte betriebsfähige Stangen-E-Lok hierzulande und die letzte berlebende von einst 56 gebauten Exemplaren. Bei ihren inzwischen seltenen Ausfahrten ist sie begehrtes Fotomotiv. Die Geschichte der Baureihe E 77 ist nicht weniger spannend als das Erlebnis, sie im Einsatz zu beobachten.

Unser Oktober-Heft
erscheint am

7. September

bei Ihrem

Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch



FOTO: MICHAEL ROBERT GAUSS

ALTE DAME AUFGEHÜBSCHT

Viele können sich von ihren Sammlungs-Schätzchen nicht trennen. Man könnte sie auch pflegen und verschönern.



FOTO: ANDREAS ILLGEN

ABSCHIED VON DEN LEICHT-PAZIFIKS

Anfang der 1970er-Jahre endete der Einsatz der beliebten 03 südlich der Donau. Andreas Illgen erinnert an die letzten Einsätze vor 50 Jahren auf der Südbahn in Richtung Bodensee und auf anderen Stammstrecken der Ulmer Schnellzugmaschinen.

Damit Sie 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



1

Einzelheft
portofrei
bestellen



2

Verkaufs-
stellen
in Ihrer
Nähe



3

FOTO: GILBERT GIBRI



DIE FHRE AM MEER

In längst vergangene Zeiten und weit in die Ferne entführt eine perfekt und sehr individuell gestaltete Hafenanlage mit einem Fähranleger als Hauptmotiv.

AUSSERDEM

Endlich in 1:120

Das neue Tillig-TT-Modell der E 77 war die Motivation für die Titelgeschichte dieses Heftes. Der Modell-Test darf nicht fehlen.

Interrail lebt

Dieses Jahr feiert Interrail 50. Geburtstag und ist vielseitiger denn je, wie ein aktueller Erfahrungsbericht zeigt.

Weichen – Teil 1

Nach längerer Wartezeit ist es nun soweit: Wir beginnen unsere Weichen-Serie mit einer Einführung.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Eisenbahn-Romantik Reisen 2022

Jetzt noch
schnell die
Sommer- und
Herbstreisen
buchen!

Besondere Bahnerlebnisse - mit reichlich Dampf in Europa unterwegs

Inklusive: Fahrt im Komfortreisebus ab ausgewählten Zustiegsstellen, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen und Halbpension

Great Dorset Steam Fair und Bahnen in Südengland 21.08.-28.08. ab 1.698 €



Ein MUSS für Dampffreunde! Zugmaschinen mit Dampfantrieb sind typische Ausstellungsstücke, aber auch Landmaschinen, Autos und Motorräder. Abgerundet wird diese Reise mit historischen Bahnfahrten sowie Museumsbesuchen der besonderen Art.

Holland - Eisenbahnromantik und Windmühlen 01.09. - 07.09.2022 ab 1.498 €



Dampfen Sie mit uns durch die grüne Landschaft der Niederlande, fünf Museumsbahnen erwarten Sie schon. Beim Eisenbahnfest „Terug naar Toen“ begeben Sie sich auf Zeitreise. Ein Besuch der beliebten Metropole Amsterdam ergänzt dieses Erlebnis.

Schmalspurbahnen in Wales 07.09.-14.09 ab 1.798 €



Aufwendig restaurierte und farbenfrohe Dampzüge zwischen endlos scheinenden, mit Schafherden übersäten, grünen Berghängen - so präsentiert sich Wales auf den ersten Blick. Natürlich hat die Region noch viel mehr Sehenswertes zu bieten.

Dampfbahnen in Schottland 12.09. - 20.09.2022 ab 1.998 €



Urige Dampfloks, historische Züge und liebevoll restaurierte Museumsbahnen fahren Sie durch die schottische Landschaft. Die Besichtigung von Urquhart Castle sowie eine Schifffahrt auf dem Loch Ness runden diese besondere Reise ab.

Dampfloktreffen Dresden und Schmalspurbahnen in Sachsen Erlebnisse in/um Dresden mit reichlich Dampf 21.09.-25.09. ab 598 €



- ✓ Preßnitztalbahn Charter
- ✓ Fichtelbergbahn
- ✓ Weißeritztalbahn Charter
- ✓ Eintrittskarte DLT
- ✓ 4x Übernachtung/Frühst.
- ✓ Transfers zu den Bahnen (individuelle Anreise)

Mehr Dampfloks und Museumsbahnen für Sie:

Unser Reiseprogramm für 2023 erscheint im Oktober.

Als Partner vermitteln wir Sonderzugfahrkarten für Flügelradtouristik und das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz e.V.



Dampf und Diesel in Pommern - Polen 25.09.-02.10. ab 1.498 €



Begeben Sie sich mit uns auf eine Reise zu historischen Städten und Museumsbahnen. Sie erleben technische Raritäten wie den Oberlandkanal und lassen sich den Dampf im einzigen noch betriebsfähigen Dampfloksdepot Europas um die Nase wehen.

Ostfriesland - Eisenbahnromantik und Wattenmeer 06.10.-11.10. ab 998 €



Ostfriesland, das sind raue Nordsee und Watt, Mühlen, weiße Klappbrücken, schnurgerade Kanäle sowie eine Vielzahl historischer Eisenbahnen. Entdecken Sie mit uns eine einzigartige Landschaft voller Natur- u. Kulturschätze und Bahnromantik.

100% Geld zurück Garantie: Erstattung Ihrer Zahlungen zu 100%, wenn wir Ihre Reise absagen müssen.

Maertens - Meine Reisewelt GmbH

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Sonderöffnungszeiten laut Internetseite



☎ 0351 - 56 39 39 30

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



PIKO



Elektrolok BR 194 der DB

Das „Deutsche Krokodil“ als H0 Expert Modell von PIKO überzeugt insbesondere durch den Dachbereich mit fein geätzten Laufbrettern, plastisch wirkende Lüfterlamellen an den Seiten sowie das zusätzliche Schlusslicht an der Front.

FORM NEU
2022



Elektrolokomotive BR 194 DB Ep. IV

- 51470 Gleichstrom
- 51471 Wechselstrom, inkl. PSD XP 5.1
- 51472 Gleichstrom, inkl. PSD XP 5.1 S und **PIKO TrainSound® onboard**
- 51473 Wechselstrom, inkl. PSD XP 5.1 S und **PIKO TrainSound® onboard**

310,00 €*
360,00 €*
420,00 €*
420,00 €*



* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im aktuellen Katalog 2022, im Fachhandel oder direkt bei PIKO.

f o YouTube
www.piko.de