Nur € 5,90

Modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Nr. 2
Februar 2023
72. Jahrgang

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 7,20 €
NL 7,20 €
Dänemark 65,90 DKK

4 191341 105908 02
B13411



- **Intellibox 2neo von Uhlenbrock: Was die brandneue Zentrale kann**
- Pfiffige H0-Klapp-Anlage
- Paul de Groots neues Anlagenmeisterwerk: Pariser Ringbahn par excellence

Top-Neuheiten im Test

- E 71 und Churchill-Pfeil von Märklin
- T 16.1 (BR 94) von Piko
- Re 6/6 von Fleischmann



Wie die „Fliegenden Züge“ zu Legenden wurden

Vor 90 Jahren: Urahn des Schnellverkehrs

Der Fliegende Hamburger

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen . A4 Abfahrt 84
Tel. 03528 / 44 12 57 . info@elriwa.de

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

SONDERMODELL „30 JAHRE ELRIWA“

Die Modelle befinden sich in Auslieferung – Restmengen verfügbar!

Piko 71268	Diesellok 132 133-0, Auslieferungszustand, DR, Ep.IV	***149,99 €***
Piko 71269	Diesellok 132 133-0, Auslieferungszustand, DR, Ep.IV, DC-Sound	***259,99 €***
Saxonia 87041	Diesellok 132 133-0, Auslieferungszustand, DR, Ep.IV, leicht gealtert	***219,99 €***
Saxonia 87042	Diesellok 132 133-0, Auslieferungszustand, DR, Ep.IV, DC-Sound, leicht gealtert	***329,99 €***

H0



PIKO MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE H0

Ludmilla BR 132 im Auslieferungszustand von 1974

- *132 133-0, Fabriknummer 0350, Rbd Dresden, Bw Karl-Marx-Stadt*
- *Abnahmedatum: 19.12.1974, Erfurt*
- *Rahmen und Chassis in Graphitgrau – RAL 7024*
- *die ovalen Einfassungen am Rahmen sind schwarz bedruckt*
- *Lokgehäuse in Rubinrot – RAL 3003*
- *komplett breite Bauchbinde in Elfenbein – RAL 1014*
- *Dach inkl. Schalldämpfer in Fehgrau – RAL 7000*
- *eckiger Schutzkasten über den Lüftern der Widerstandsbremse*
- *Frontgriffstange einteilig in U-Form*
- *schwarze Zierlinie auch im Frontbereich an den Laufstegen*
- *kein Indusi, da Auslieferungszustand*
- *schwarze Frontschilder mit weißer Schrift (Emaille)*
- *schwarze Seitenschilder mit silberner Schrift (Aluminium)*
- *DR-Schriftart nach TGL*

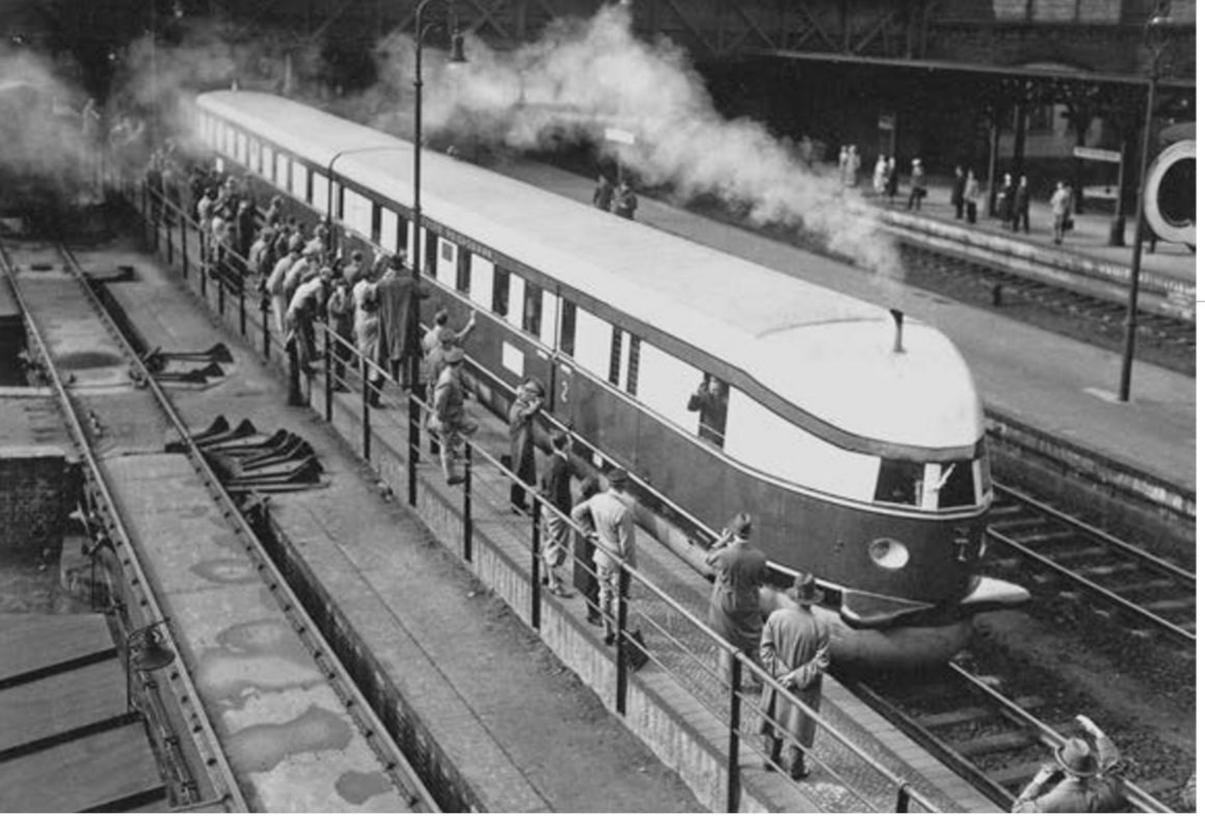
Unser Exklusivmodell für Sie!



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

www.elriwa.de

idee+spiel® EUROTRAIN®



12 Schnelle Stromlinie

Mit dem „Fliegenden Hamburger“ stellte die Reichsbahn vor 90 Jahren ein revolutionäres Fahrzeug in Dienst: Erstmals verwies ein Dieseltriebwagen die dampfende Konkurrenz in Sachen Tempo auf die Plätze. Der auch äußerlich vollkommen neuartig gestaltete Zug wurde sofort zum weltweiten Vorbild für den modernen Schienen-Schnellverkehr.



Titel: Der „Fliegende Hamburger” (H0-Modell von Kato) verlässt den Anhalter Bahnhof in Berlin. Foto/Montage: Eisenbahnstiftung/ABP.

TITELTHEMA

12 SCHRITTMACHER DER STROMLINIE
Mit dem VT 877 begann zum Jahreswechsel 1932/33 das Zeitalter der „Fliegenden Züge“.

VORBILD

DREHSCHEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

22 STELLDICHEIN STARKER SCHMALSPUR-STANGENDIESEL
Auf der Waldviertelbahn in Österreich fand im Herbst 2022 ein großes 2095-Treffen statt.

24 DAS DAMPFEN IM WALDE
Ein Besuch bei der Muskauer Waldeisenbahn vor dem anstehenden Modernisierungsprogramm.

27 ABBESTELLUNG DROHT
Dem ÖPNV in Rheinland-Pfalz steht offenbar eine drastische Angebotskürzung bevor.

LOKOMOTIVE

28 DAS BÜGELEISEN
Die spätere Baureihe E 71 war ein wichtiger Schritt in der Elektrolok-Entwicklung.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

30 MARKANTES MOTIV MALZFABRIK
Vielerorts gibt es noch alte Mälzereien entlang der Bahnstrecken, die sich als Kulisse für nicht alltägliche Eisenbahnfotos anbieten.

34 ERINNERUNGEN AN GREMBERG
Zeitzeuge Dietrich Nikel blickt auf die Ära der Dampfrösser im bekannten Bahnbetriebswerk Gremberg südlich von Köln zurück.

BAHN UND TECHNIK

40 ZUNGEN & VERSCHLÜSSE
Im zweiten Teil unserer Weichen-Reportage dreht sich alles um diese wichtigen Bauteile.

MODELL

WERKSTATT

54 BAUHAUS IM MODELL
Das Arbeitsamt Dessau im Baustil der Moderne regte Dietrich Friedel zum Nachbau in H0 an.

MEB DIGITAL

58 TRADITIONSZENTRALE
Wir stellen Uhlenbrocks neue „Intellibox 2neo“ vor, eine vielseitige Hightech-Digitalzentrale.

TEST

62 EIN STETES AUF UND AB
Exklusiv für Insider bietet Märklin nun ein H0-Modell der Elektrolok-Baureihe E 71 an.

64 DER PFEIL DES PREMIERMINISTERS
Märklin hat den Doppelpfeil RAe 4/8 der SBB als detaillierte H0-Nachbildung verwirklicht.

66 GOTTHARD-IKONE
Die Gotthard-Elektrolok der SBB-Reihe Re 6/6 erscheint im Maßstab 1:160 bei Fleischmann.

68 HIRSCH FÜR DEN GARTEN
Piko bringt mit der DR-Traditionslok 94 1292 die preußische T 16[1] als Gartenbahn-Fahrzeug.

PROBEFAHRT

70 LAUTSTARKE LUDMILLA
Die DR-Baureihe 132 für die Gartenbahn wird von Piko nun ab Werk mit Sound ausgeliefert.

70 ZEITLOSE ELEGANZ IN H0
Piko bringt die DB-Baureihe 103 nun in der Ausführung mit langen Führerräumen für H0.

71 TENDER MIT KANTE
Steifrahmentender-52 der DB von Tillig für TT.

71 GELBER SOUND-TIGER
Roco kehrt mit der Ludmilla in den Farben der Bahnbau-Gruppe der DB AG zur Spur TT zurück.

72 ERSTMALS IN SPUR 0
KM 1 hat die Güterwagen 002 „Schwerin“ und K05 „Wuppertal“ in den Maßstab 1:45 übertragen.

73 LEIPZIGER RAUPENTIER
DDR-Bagger RK 3 als H0-Bausatz von Auhagen.

73 LIEGEN GEBLIEBEN
Brekina bringt den L 608 D als Abschleppwagen.

SZENE

74 PETITE CEINTURE
Exklusiv im MEB: Die phantastisch gestaltete H0-Anlage „Petite Ceinture“ von Paul de Groot.

82 BW KLAPPSTADT
Friedel Helmichs trickreiche H0-Modellbahn lässt sich einfach an jeden beliebigen Ort verfrachten.

AUSSERDEM

44 BUCHTIPPS

88 BDEF/SMV

90 TERMINE & TREFFPUNKTE

92 MODELLBAHN AKTUELL

97 IMPRESSUM

98 VORSCHAU



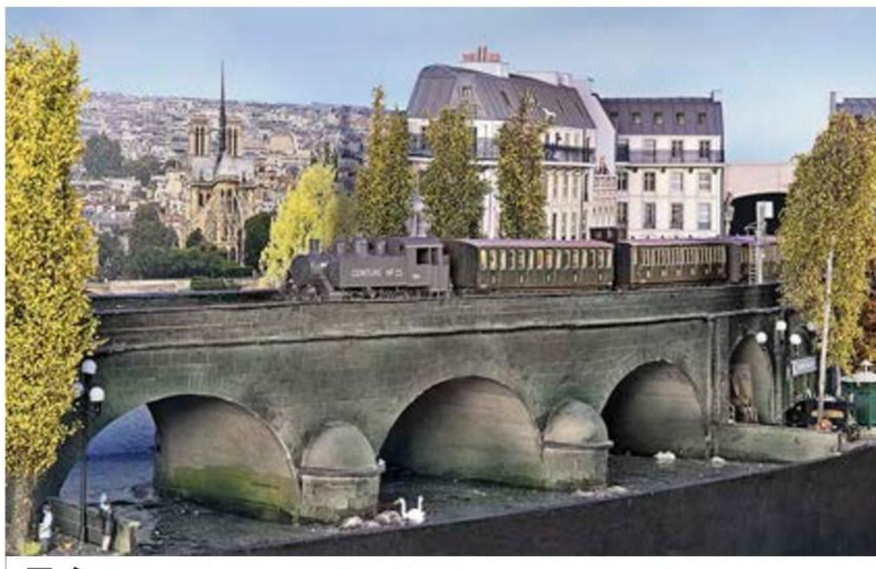
34 Gremberger Güterzugdampfer

Die Loks des Bahnbetriebswerks prägten die späte Dampflokzeit rund um Köln.



54 Neue Modellbau-Sachlichkeit

Das von Walter Gropius entworfene Dessauer Arbeitsamt als vorbildgetreue 1:87-Miniatur.



74 Die kleine Ringbahn um Paris

Auf der „Petite Ceinture“ unternehmen wir eine Modell-Tour durch die Seine-Metropole.



FOTO: MATTHIAS MÜLLER

Der hochfrequentierte Niederrhein-Abschnitt von Oberhausen nach Emmerich soll modernisiert werden. Im Bild durchfahren 189 051 und 189 052 mit einem Ganzzug den Bahnhof Friedrichsfeld (Niederrhein).

NEUES VON DER DB AG

Streckensperre, ICE-Zukunft und Netzausbau

☐ Aufgrund einer durch einen Güterzugunfall bei Gifhorn verursachten Streckensperrung kam es ab Mitte November zwischen Berlin und Hannover zu umfangreichen Verspätungen und Zugausfällen. Betroffen waren folgende Verbindungen im Fernverkehr:

- Die ICE-Züge NRW – Hamm beziehungsweise Münster (Westf) – Hannover – Berlin wurden umgeleitet und verspäteten sich um mindestens 90 Minuten. Der Halt Wolfsburg entfiel. Ersatzweise hielten die Züge in Stendal.
- Die ICE-Züge Schweiz – Karlsruhe – Frankfurt (Main) – Kassel – Berlin wurden umgeleitet. Ersatzhalte waren Erfurt und Halle.
- Die IC-Züge Ostseebad Binz – Berlin – Hannover – Dortmund – Köln wurden umgeleitet und verspäteten sich um mindestens 90 Minuten. Der Halt Wolfsburg musste entfallen. Ersatzweise hielten die Züge in Stendal und Salzwedel.
- Die IC-Züge Leipzig – Magdeburg – Hannover – Bremen – Emden – Norddeich Mole mussten zwischen Leipzig und Hannover entfallen.
- Die IC-Züge Amsterdam – Osnabrück – Hannover – Berlin wendeten bereits in Hannover Hbf.

Neue ICE-Generation – DB beauftragt Alstom und Siemens mit Konzeptentwicklung

Die Deutsche Bahn AG setzt bei der Entwicklung der neuen Generation des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland (HGV 3.0) einen Meilenstein. Als Ergebnis einer Ausschreibung beauftragte die DB AG die Firmen Alstom Transport Deutschland und Siemens Mobility, gemeinsam mit der Bahn jeweils ein voneinander unabhängiges Fahrzeugkonzept zu entwickeln. Alle Vertragspartner sollen dabei ihre Expertise im Hochgeschwindigkeitsverkehr in die Entwicklung der neuen Zuggeneration einbringen. Nach Abschluss dieser Konzepterstellung wird im zweiten Halbjahr 2023 eine weitere Ausschreibung erfolgen. Diese soll Entwicklung, Bau und Zulassung der neuen Flotte zum Inhalt haben. Die geplante neue Zuggeneration könnte ab Anfang der 2030er-Jahre in den Planverkehr gehen und ICE 3-Züge ersetzen. Die Deutsche Bahn AG präferiert maximal 400 Meter lange, mindestens 300 km/h schnelle, einstöckige Züge mit etwa 950 Sitzplätzen. Diese sollen auch in puncto Fahrgastkomfort und Energieeffizienz neue Wegmarken setzen.

DB Fernverkehr – Weitere Hochleistungskorridore stehen fest

Die DB AG geht die nächsten Schritte auf dem Weg zum künftigen Hochleistungsnetz. Um mehr Verkehr auf der Schiene zu generieren und gleichzeitig Qualität und Pünktlichkeit zu steigern, wird die Deutsche Bahn im Jahr 2025 die Korridore Hamburg – Berlin, eine der höchstfrequentierten Strecken im deutschen Schienennetz, und die Strecke Emmerich – Oberhausen ausbauen und modernisieren. Die Generalsanierung auf zweitgenannter Strecke soll auf dem stark ausgelasteten Teilstück der Rotterdam-Genua-Linie die logistischen und infrastrukturellen Bedingungen für den Güterverkehr verbessern.

Für die Route Emmerich – Oberhausen ist ein speziell auf diese Verbindung angepasstes Sanierungs- und Ausbaukonzept geplant. Da die 72 Kilometer lange Strecke infolge des hohen Güterverkehrs nicht für einen längeren Zeitraum gesperrt werden kann, wird die Sanierung im Zeitraum zwischen November 2024 und Juni 2026 mit getakteten Sperrungen und bei überwiegend eingleisigem Betrieb auf Grundlage der mit den Niederlanden erfolgten Abstimmungen vorgenommen.



FOTO: THORSTEN FEIGE

In Cottbus fand am 15. November 2022 der 18. Kongress der Eisenbahnbetriebsleiter statt. Dafür verkehrte am Montag, dem 14. November eine Sonderzug mit historischen Fahrzeugen des DB Museums von Delitzsch unterer Bahnhof über Leipzig Hbf – Eilenburg – Falkenberg nach Cottbus Hbf. Veranstalter war DB Training. Das Foto zeigt den E 5460 im schönsten Sonnenlicht kurz vor dem Haltepunkt Zschortau.

GÜTERVERKEHR

Reminiszenz



FOTO: SASCHA DUWE

Das Foto zeigt einen Leerzug von Küchwald nach Profen auf der Strecke Leipzig – Gera bei Leipzig-Knauthain.

☐ Aufgrund von schadhaften Class 66-Dieselloks kommt es bei den Kohlezügen von Profen nach Küchwald ins dortige Heizkraftwerk hin und wieder zu besonderen Bespannungen. Mitte November musste die Triangula Logistik GmbH wieder einmal einspringen und brachte dafür 241 338 zum Einsatz. Zeitweise wurden sogar beide täglichen, knapp 2000 Tonnen schweren Vollzüge sowie die jeweiligen Rückleistungen von der 4000-PS-Ludmilla gefahren. Die Maschine ist keine Unbekannte auf der Strecke. Bereits in der Ära, als DB Cargo noch für die Bespannung der Kohlezüge nach Küchwald zuständig war, kamen die 241 dort bis zum Jahr 2009 zum Einsatz, später dann teilweise noch vor den Gipszügen Küchwald – Großkorbetha. Nach ihrem Ausscheiden bei DB Cargo kam 241 338 im Jahr 2015 zur Starkenberger Baustoffwerke GmbH und wurde Mitte 2021 von Triangula übernommen.

STANDPUNKT

SINNVOLL GENUTZTE ZEIT

Seit dem Umzug der VGBahn nach München gehöre ich zur großen Gruppe, die einen bedeutenden Teil ihres Tages auf dem Weg zur und von der Arbeit verlebt. Für mich war das eine enorme Umstellung. Statt eines fünfminütigen Wegs benötige ich jetzt 75 Minuten.



Stefan Alkofer

Das Auto kam für mich nicht in Frage. Zum Radeln ist's zu weit, bleibt der ÖPNV. Ich kann zwei S-Bahn-Linien nutzen und diese mit mehreren Buslinien erreichen. Fürstenfeldbruck ist diesbezüglich ein Glücksfall und deshalb laut Fahrgastverband „Pro Bahn" bundesweit der zweitbeste Landkreis, was die Erreichbarkeit von Bus und Bahn betrifft.

Das ändert nichts an der Tatsache, dass die auf dem Weg zur Arbeit vergeudete Lebenszeit wenigstens so gut wie möglich genutzt werden sollte. Schnell musste ich feststellen, dass Arbeiten nicht funktioniert. Die meisten meiner zahlreichen täglichen Reisebegleiter starren in ihre Smartphones, manche versuchen zu dösen. Ich war stets eine Leseratte und hatte schon als Student auf dem langen Weg von Neukölln oder aus dem Wedding zu meiner Uni in Dahlem immer mein „Bus-Buch" in der Tasche.

So komme ich jetzt wenigstens dazu, den Stapel ungelesener Bücher, die ich aufgrund von Empfehlungen und Rezensionen kaufte, abzubauen. Bei dieser Gelegenheit möchte Ihnen heute meine beiden Lieblingsbücher aus jüngster Zeit ans Herz legen:

Mit Pferden habe ich nichts am Hut, aber „Vollblutpferde" von John Jeremiah Sullivan, das der Autor über seinen verstorbenen Vater, der ein bekannter Sportreporter war, und den Galopprennsport in den USA schrieb, ist sensationell. Die S-Bahn-Fahrten waren stets viel zu kurz. Den neuesten Roman Jonathan Franzens, „Crossroads", eine herausragend geschriebene Familiensaga, kann ich ebenso wärmstens empfehlen – aus meiner Sicht so gut wie sein Meisterwerk „Die Korrekturen".

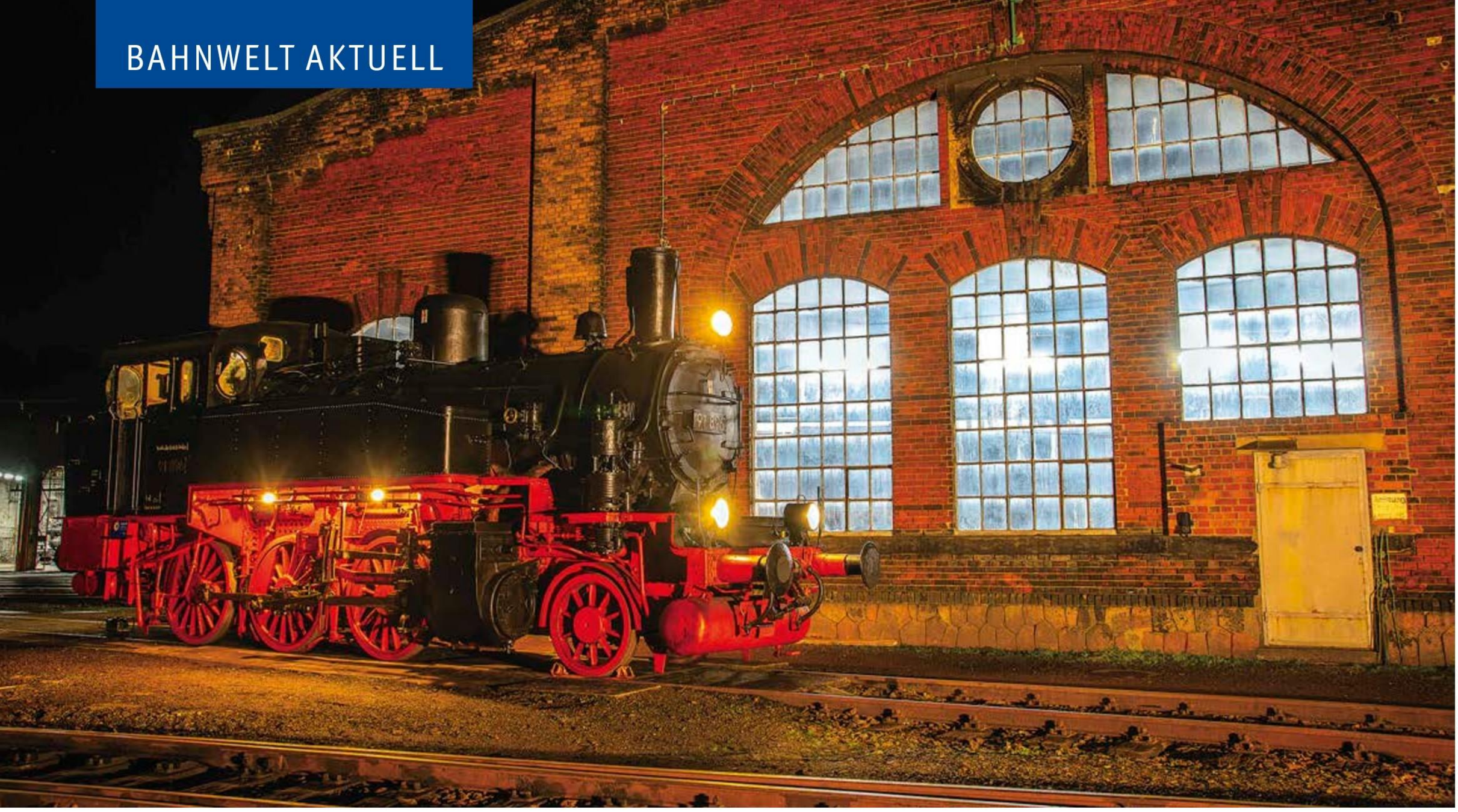


FOTO: JOHNNY ULLMANN

Die Lok steht nun wieder mit funktionsfähiger Beleuchtung für Fotoveranstaltungen zur Verfügung. Ihren ersten großen Auftritt hatte sie zur Nachtfotoparade beim Heizhausfest. Als Ausstellungsobjekt kann sie nach der Winterpause ab 25. März 2023 wieder zu den Öffnungszeiten des „Schauplatz Eisenbahn" in Chemnitz-Hilbersdorf besichtigt werden.

SÄCHSISCHES EISENBAHNMUSEUM CHEMNITZ-HILBERSDORF

Elektrik der 91 896 erneuert

☐ Bereits im Winter hatte sich die Arbeitsgemeinschaft Museumspflege der kleinen Dampflok gewidmet. 2022 wurde die komplette Kabelführung der preußischen Lokomotive demontiert, die alten Kabel wurden entfernt. Anschließend wurde die Kabelführung optisch aufgearbeitet. Bei der Neuverlegung wurden insgesamt 200 Meter Kabel in die Lok eingebracht. Die Lampen der Lok wurden elektrisch sowie farblich grundlegend überarbeitet und ein neuer Trafo ist in der Lok installiert, da das Vorgängermodell noch aus DDR-Zeiten stammte. Die Deckenleuchte im Führerstand wurde nachgerüstet. Zudem wurden die Spitzen-, Schlusslichter, die Triebwerksbeleuchtung und sogar die Wasserstandsbeleuchtung in funktionsfähigen Zustand versetzt. Den Abschluss bildete die elektrotechnische Abnahme. Hinzu kamen leichte Konservierungs- sowie Lackierarbeiten an der Lok und die museale Aufarbeitung der Armaturen im Führerstand.

ZWISCHENHALT

■ **Zu Karnevalsbeginn** am 11. November 2022 bestellten die Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland, Nahverkehr Westfalen-Lippe und Verkehrsverbund Rhein Ruhr zahlreiche Sonderzüge. DB Regio, National Express und Train Rental GmbH wurden mit den Leistungen beauftragt. Es kamen auch Lokomotiven der Baureihen 110 und 111 zum Einsatz.

■ **Die Deutsche Bahn** und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) schicken seit 1. Oktober 2022 in einem Pilotprojekt 30 Fahrzeuge der Kurhessenbahn (KHB) mit klimafreundlichem Biokraftstoff auf die Strecke. Dafür wurde die Tankstelle in Kassel zusätzlich auf Biokraftstoff umgerüstet. Bis Ende März 2023 sollen rund 200000 Liter Biokraftstoff fließen.

■ **Wegen der Streckensperrung** zwischen Hannover und Wolfsburg (s. Hauptmeldung) fuhr die ODEG im Auftrag von DB Fernverkehr seit dem 28. November 2022 vier Ersatz-RE-Zugpaare Wolfsburg – Stendal – Berlin-Spandau. Zum Einsatz kamen neue Siemens-Triebzüge des Typs Desiro HC, die seit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 planmäßig im Netz Elbe-Spree eingesetzt werden und der ODEG bereits zur Verfügung standen. Die ICE-Ersatzzüge der ODEG verkehrten montags bis freitags.

■ **Ein Rekordbudget** soll im Jahr 2023 in Tschechien den Start beziehungsweise die Fortsetzung großer Bahnbauprojekte ermöglichen. Die Schiene erhält erstmals das höchste Finanzierungsvolumen aller Verkehrssektoren.



FOTO: PATRICK WEILAND

■ *Am 12. November 2022 waren 172 140 und 141 der Press mit einen Sonderzug von Espenhain nach Sonneberg unterwegs. Aufgenommen wurde das Bild in Triptis in herrlicher Reichsbahnkulisse.*

HÖNNETALBAHN (MENDEN – NEUENRADE)

Dachse unterhöhlen Bahnstrecke

☐ Infolge von Arbeiten an der Strecke musste die Hönnetalbahn an den ersten beiden November-Wochenenden zwischen Frönden-berg und Menden (Sauerland) gesperrt werden. Insgesamt wurden zwei Kilometer Gleis erneuert. Ein Schienenersatzverkehr wurde eingerichtet. Weiterhin gesperrt bleibt der Abschnitt Unna – Frönden-berg. Dort haben Dachse den Bahndamm bei Frömern unterhöhlt. Dadurch sind Hohlräume entstanden, die aufwendig saniert werden müssen.



FOTO: JANA MÜLLER

632 609 befindet sich soeben als RB 14849 bei Garbeck auf dem Weg nach Neuenrade.

Anzeige



FRAGEZEICHEN

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



FOTO: DR. KLAUS-PETER LORENZ

☐ Ein kleiner Spaziergang vom kleinsten Baunataler Stadtteil Guntershausen zum großen Viadukt an der Bahnlinie Kassel – Bebra lohnt zu jeder Jahres- und Tageszeit. Im letzten Tageslicht eines sonnigen Novembertages entstand dort eine stimmungsvolle Aufnahme. Nach der Zerstörung des imposanten Viadukts durch deutsches Militär im März 1945 und dem schnellen Wiederaufbau einer Hilfsbrücke durch die Amerikaner wurde die moderne Betonbrücke, welche die sieben zerstörten Mittelbögen ersetzte, im Jahr 1952 fertiggestellt. Bei genauerer Betrachtung sind es sogar zwei parallele Teil-Brücken, die damit im Jahr 2022 ihre 70. Geburtstage feiern. Der abgelichtete Triebzug wird gleich den bekannten Keilbahnhof in Guntershausen erreichen. Wir wollen von Ihnen wissen, welchen Fluss die Brücke überspannt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Februar 2023 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Dezemberheft lautete: „Wolsztyn“. Gewonnen haben: Jankowski, Robert, 61479 Glashütte-Schloßborn; Turba, Rainer, 84051 Essenbach; Neumann, Klaus, 36452 Heuchelheim; Sandner, Markus, 08258 Markneukirchen; Hauck, Horst, 65474 Bischofsheim; Voss, Andreas, 88046 Friedrichshafen; Ramolla, Hans, 30880 Laatzen; Gräff, Walter, 55627 Merxheim; Martin, Rolf, 08412 Werdau - OT Leubnitz; Voglhofer, Hans, A-3300 Amstetten; Roth, Volkmar, 17389 Anklam; Hösel, Johannes, 46147 Oberhausen; Bremstaller, Johann, 64686 Lautental; Molle, René, 99099 Erfurt; Muench, Horst, 02736 Oppach; Flämig, Arnd, 07586 Bad Köstritz; Günz, Reiner, 04277 Leipzig; Andresen, Petra, 59597 Erwitte; Hillebrand, Michael, 33034 Brakel; Levold, Uwe, 37083 Göttingen.

MUSEUMSBAHN

Weihnachtlicher Blickfang

☐ Eine der Attraktionen auf dem Weihnachtsmarkt des Essener Stadtteils Steele war die ehemalige preußische T3 89 7531. Sie gehört zu einer nicht öffentlichen Eisenbahn-Sammlung am Niederrhein bei Rheinkamp (Stiftung Historischer Eisenbahnpark Niederrhein, Rheinkamp). Die Lok bereicherte das „Eisenbahndorf“ auf dem Steeler Weihnachtsmarkt. Diese T3 besitzt zudem eine Ruhrgebietsvergangenheit, denn von 1947 bis 1968 war sie als Werkslok 3 im AW Schwerte im Einsatz. Bis zum 23. Dezember stand die Lok auf ihrem improvisierten Gleisstück.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Organisiert wurde das „Eisenbahndorf“ auf dem Weihnachtsmarkt vom langjährigen Leiter und Gründer des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen Harald Vogelsang.

LEIPZIG

Aus dem Gleis gehopst

☐ Bei einer Rangierfahrt entgleiste 232 903 des EVU „Lok Ost“ mit drei Achsen. Der Grund war eine Fehlfunktion der befahrenen Weiche, welche sich nicht in Endlage befand. Zur Bergung der betroffenen Fahrzeuge wurden ein Kranzug der Netz-Notfalltechnik, welcher von 232 201 (DB Cargo) gezogen wurde, sowie ein Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT-711 211) angefordert. Am Nachmittag ebenfalls vor Ort war 132 068 des EVU „Salzland RailService“, welche dann einen Wagen des Hilfszuges neben die betroffene 232 903 rangierte. Auch die örtliche Feuerwehr wurde zur Unterstützung herbeigerufen. Im Laufe des Abends wurde die havarierte Lok wieder aufgegleist. Sie soll bis auf Weiteres zur Untersuchung in Wiederitzsch verbleiben. Die Weiche wurde gesperrt. Es war eine der inzwischen seltenen Gelegenheiten, drei Loks dieser Baureihe im regulären Betrieb zu erleben.



FOTO: KLAUS MALADE

Bis in die Nacht dauerten die Bergungsarbeiten an der 232 903.



FOTO: FELIX SERAPHIN

Im Rahmen einer „Werkstattsonderfahrt“ war E 77 10 aus Dresden am 9. November 2022 gemeinsam mit der Löbauer 112 331 auf Sonderfahrt von Dresden über Riesa nach Chemnitz-Hilbersdorf unterwegs. Zurück ging es auf direktem Weg über die Tharandter Rampe. In Chemnitz-Glösa wurde der Sonderzug im Streckenabschnitt Riesa – Chemnitz bildlich festgehalten. Die Fahrt diente auch als Plattform des fachlichen Austausches zwischen zahlreichen Fachfirmen für Oberleitungs-, Signal- und Gleisbau sowie Ingenieurbüros und Eisenbahnern.

Anzeige

MAX ambient®
Perfektioniere die Illusion!
Jetzt NEU: LED-Boxen

MAX control-L
Lichtmodul
Faszinierende Lichteffekte zur perfekten Animation Ihrer Modelleisenbahn

MAX control-S
Lichtsignalmodul
Unendliche Flexibilität bei der Darstellung von Lichtsignalbildern

MAX control-A
Audiomodul
Unglaubliche Soundeffekte mit REAL ambient Soundprozessor & integriertem 20 W Stereo-Verstärker

Alle Module besitzen einen Multiprotokoll-Decoder, 16 analoge Schalteingänge und werden bequem per CV-Programmiergerät, Digitalzentrale oder Taster eingestellt. Sie eignen sich daher ohne Einschränkung gleichermaßen für analoge und digitale Modellbahnen.

www.maxambient.de



Coburg kann sich glücklich schätzen, solch ein prächtiges Bahnhofsgebäude zu besitzen. Die DBAG würdigt dies deshalb auch mit einigen ICE-Halten täglich.



FOTOS: ALLIANZ PRO SCHIENE

COBURG

Bahnhof des Jahres

☐ Der sanierte Bahnhof in Coburg wurde zum Schmuckstück mit ganz besonders angenehmer Atmosphäre für die Reisenden. Deshalb zeichnete die Allianz pro Schiene das spätbarocke Gebäude mit frisch saniertem Innenraum, Kronleuchtern und Stuck als Bahnhof des Jahres aus. Seit dem 21. November 2022 steht es auch in großen Lettern am Bahnhof. Die Siegertafel wurde feierlich von der Allianz pro Schiene und weiteren Jury-Mitgliedern zusammen mit Vertretern der Deutschen Bahn, des bayerischen Verkehrsministeriums und dem Coburger Oberbürgermeister enthüllt. „Wir wünschen uns, dass Coburg damit zum Vorbild für viele weitere Bahnhöfe in Deutschland wird. Man kann hier gut sehen, was selbst auf kleinstem Raum möglich ist." Der Bahnhof überzeugt auch aus Perspektive der Nutzerinnen und Nutzer: Eine helle und freundliche Unterführung, eine gelungene Verbindung von Bahnhof und Stadt, ein moderner Busbahnhof direkt daneben. „Der neu gestaltete Bahnhof in Coburg ist ein richtiger Wohlfühlort für die Reisenden geworden", sagte Dr. Andreas Geißler, Verkehrsreferent der Allianz pro Schiene und Mitglied der Jury Bahnhof des Jahres.

DEUTSCHE BAHN AG

DB AG inspiziert weitere Betonschwellen

☐ Die Deutsche Bahn AG (DB) zieht weitere Konsequenzen aus einem bundesweiten Schwelleninspektionsprogramm, das von einem Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen im Juni 2022, das fünf Todesopfer forderte, ausgelöst wurde. Der Streckenabschnitt blieb monatelang gesperrt. Unglücksursache könnten marode Betonschwellen sein. Von Juli bis Ende August 2022 überprüften Experten der DB innerhalb weniger Wochen vorsorglich bundesweit rund 200000 Schwellen eines bestimmten Bautyps und Herstellers. Nun legen die Ergebnisse der eingeleiteten materialtechnischen Untersuchungen und technischer Gutachten unabhängiger Prüfinstitute nahe, dass ein Herstellungsfehler vorliegen könnte: Die Schwellen weisen teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit auf. Weitere Detailuntersuchungen zeigen zudem, dass eine bestimmte Gesteinsart, die zur Produktion der Betonschwellen genutzt wurde, mitursächlich für die Schäden sein könnte. Aufgrund dieser neu gewonnen Erkenntnisse wird die DB rund 130000 Betonschwellen weiterer Hersteller mit der gleichen Gesteinsart bundesweit überprüfen. Dadurch wird es mutmaßlich zu weiteren Einschränkungen im Betrieb kommen. Bis die betroffenen Schwellen getauscht sind, fahren Züge in den entsprechenden Abschnitten langsamer. Es kann, sofern erforderlich, auch zu Sperrungen von Streckenabschnitten kommen. Die Erneuerung der ursprünglich als schadhaft identifizierten Schwellen kommt wie geplant voran. Die DB hat mittlerweile zwei Drittel der daraus folgenden Einschränkungen behoben.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Aufgrund von Bauarbeiten mit Streckensperrung wurden vom 18. bis 20. November diverse Fernverkehrszüge auf der Verbindung Stuttgart – München umgeleitet. Während ICE ab Ulm den direkten Weg über die Donaubahn nach Ingolstadt nahmen, musste der TGV einen etwas größeren Bogen machen. Über Ulm – Donauwörth (Richtungswechsel) – Treuchtlingen (Richtungswechsel) – Ingolstadt ging es nach München. Es dürfte der erste planmäßige Halt eines TGV in Treuchtlingen im Fahrgastbetrieb gewesen sein.*

■ *Am ersten Advent verkehrte die Weihnachtslok 1149 der „Altmark Rail“ von Ziltendorf über Nordhausen nach Lippstadt. Damit läutete sie passend die Weihnachtszeit ein. Überführt wurden zwei Baumaschinen. Nur das Wetter zeigte sich nicht von seiner weihnachtlichen Seite. Das Foto zeigt den DGV-G 92355 mit einer Verspätung von 105 Minuten an der alten Zuckerfabrik Delitzsch.*



FOTO: THORSTEN FEIGE

ZEITREISE

Bei Wetter an der Ruhr

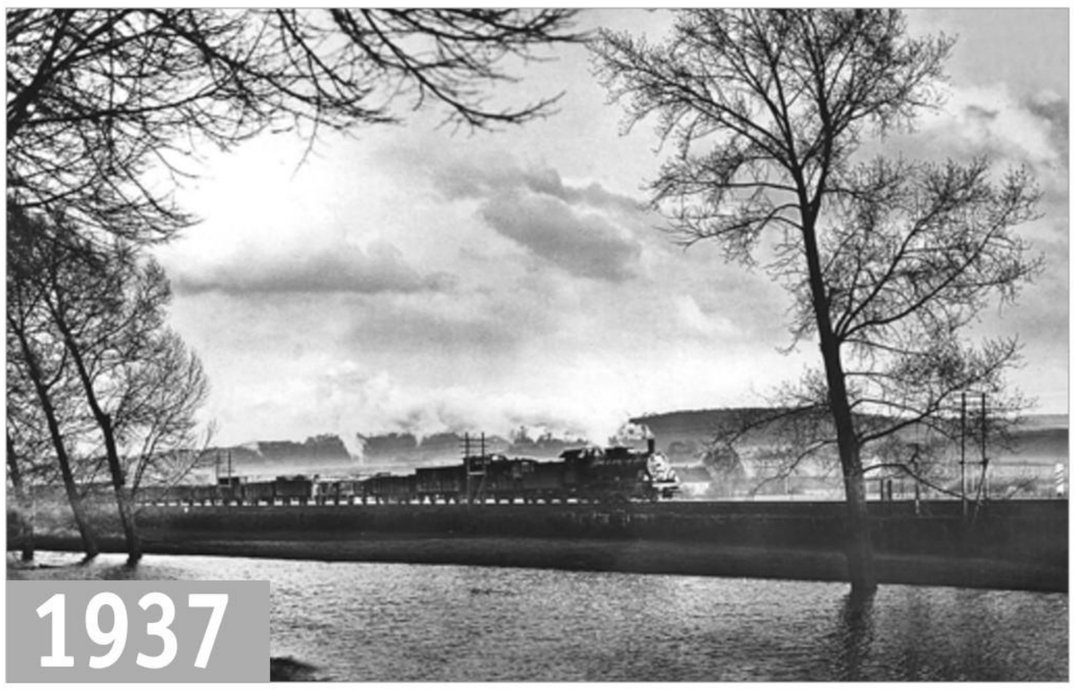


FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Am 22. November 1937 passiert 57 2236 des Bw Hagen-Vorhalle gemächlich mit einem Güterzug bei Wetter an der Ruhr einen Seitenarm des Flusses.



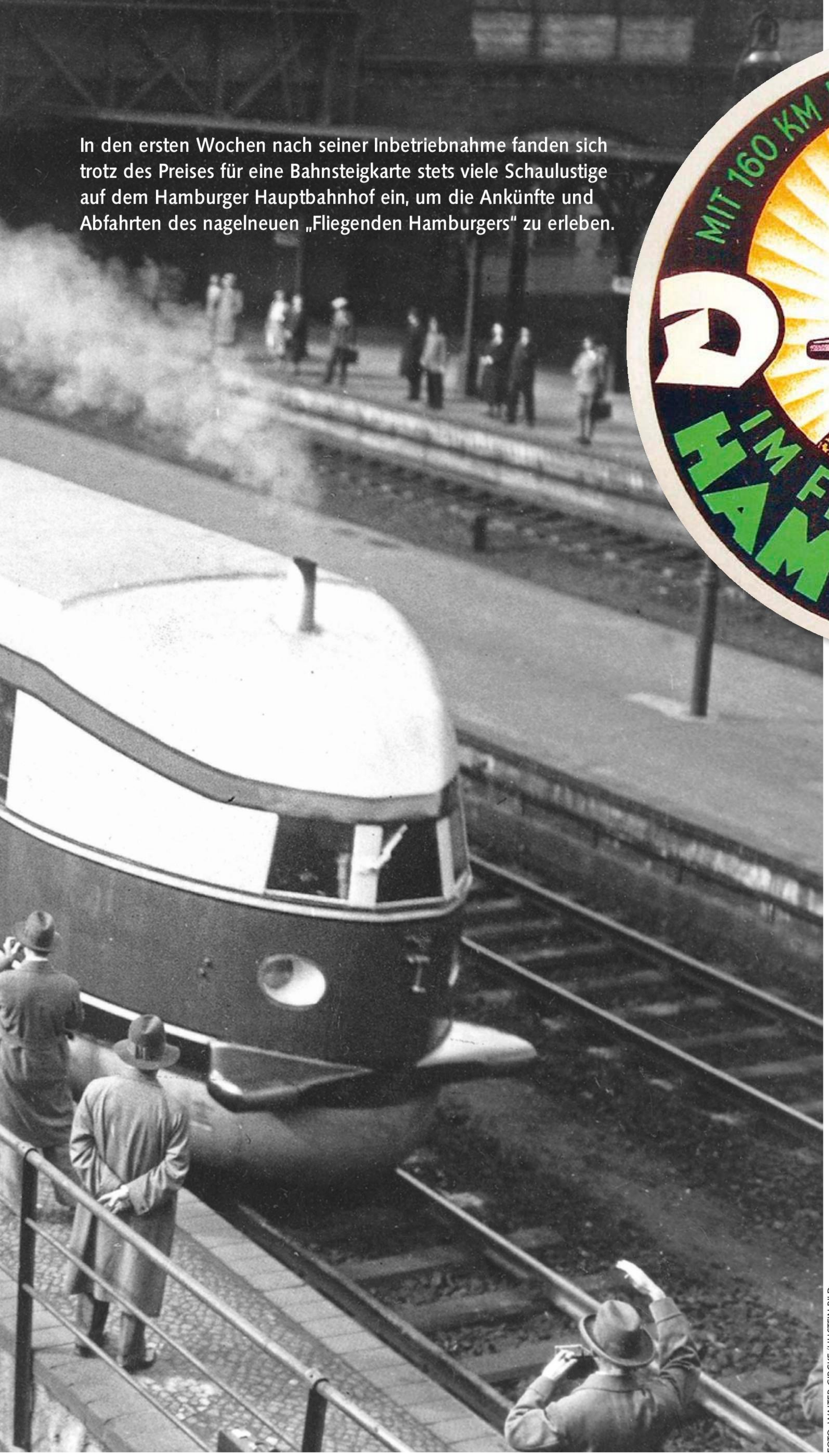
FOTO: MARCUS HENSCHEL

146 567 kam am 12. April 2021 mit einem Doppelstock-Intercity auf ihrem Weg von Köln nach Leipzig an derselben beschaulichen Stelle vorbei.

☐ Schon 1825 sprach sich der Hagener Industrielle Friedrich Harkort („Vater des Ruhrgebiets“) für den Bau einer Bahnstrecke von Köln nach Minden durch das damals schon hochindustrialisierte Gebiet im Tal der Wupper und das Bergische Land aus. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft begann 1843, eine Strecke zu bauen, verlegte diese aus Kostengründen weiter nördlich durch das Ruhrgebiet und ließ Harkorts Werk in Wetter rechts liegen. 1844 begann die 1843 gegründete Bergisch Märkische Bahngesellschaft, eine Bahnstrecke aus Elberfeld (heute Wuppertal) in die westfälische Metropole Dortmund zu errichten. Im Dezember 1848 konnte der Verkehr auf dem kompletten Streckenverlauf aufgenommen werden. Zu Ehren Friedrich Harkorts wurde ein Ruhr-Stausee bei Wetter benannt, der auch von der Bahnstrecke Wuppertal – Hagen – Wetter – Dortmund auf zwei Brücken überquert wird.

Vor 90 Jahren sorgten die Deutsche Reichsbahn und die hiesige Schienenfahrzeug-Industrie für Furore, die größer nicht hätte sein können: Mit dem Schnelltriebwagen Nummer 877, der schon bald als „Fliegender Hamburger“ berühmt und zur Eisenbahn-Legende werden sollte, begann das Zeitalter des Schnellverkehrs auf Gleisen – nicht nur in Deutschland, sondern rund um den Globus! Ein Blick zurück auf die Ära der „Fliegenden Züge“, deren Stern zwar nur kurz in einer dunklen Epoche strahlte, deren Erbe aber weiterlebt.

Schrittmacher der



In den ersten Wochen nach seiner Inbetriebnahme fanden sich trotz des Preises für eine Bahnsteigkarte stets viele Schaulustige auf dem Hamburger Hauptbahnhof ein, um die Ankünfte und Abfahrten des nagelneuen „Fliegenden Hamburgers“ zu erleben.

FOTO: WALTER GIRCKE/ULLSTEIN BILD



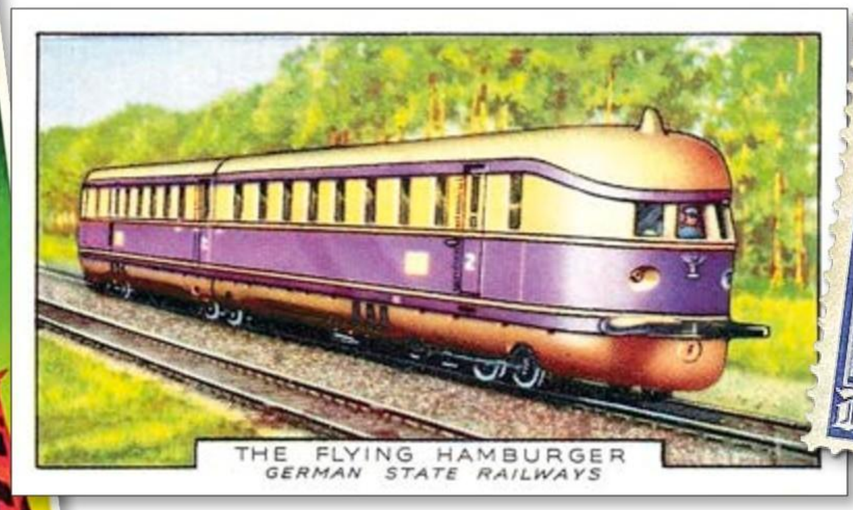
Stromlinie

Am 19. Dezember des Jahres 1932 gelang der Reichsbahn der vielleicht größte Coup in ihrer Geschichte, die Sensation war perfekt: Nach einer Fahrtzeit von nur 141 Minuten erreichte ein hochmodern konzipierter und auch äußerlich vollkommen neuartig gestalteter Triebwagen, beginnend im Lehrter Bahnhof in Berlin, den Hamburger Hauptbahnhof. Dies bedeutete ein Durchschnittstempo von 124,6 Kilometern pro Stunde. Mit bis zu 160km/h – auf manchen Streckenabschnitten sogar noch ein wenig schneller – war der „VT877“ über die Schienen gefegt und traf nun unter dem Jubel der Massen in der Hansestadt ein.

Die Jungfernfahrt des VT877 geriet zur großen Sensation

Kurz darauf waren die Zeitungen und Wochenschauen der Welt voll von Berichten über das neuartige Schienenfahrzeug, welches in hierzulande bislang unbekannte Geschwindigkeitsbereiche vordrang. Bei der Reichsbahn konnte aufgeatmet werden, die teils mittels wochenlanger Schiffspassage aus allen Teilen der Welt angereisten Journalisten berichteten ausschließlich positiv, fast überschwenglich von dieser Glanzleistung. Auch beim Publikum fand das Fahrzeug, welches von ihm bereits während der Jungfernfahrt auf den klingenden Namen „Fliegender Hamburger“ getauft wurde, sofort enormen Anklang.

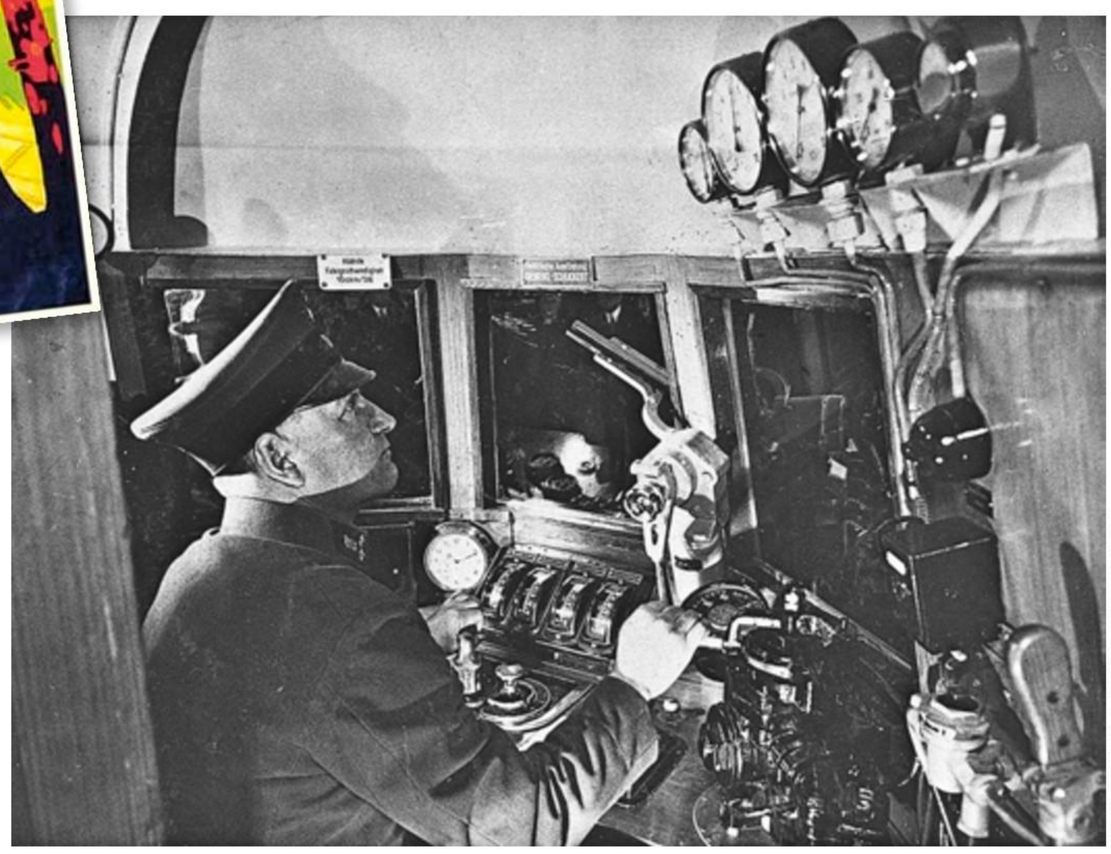






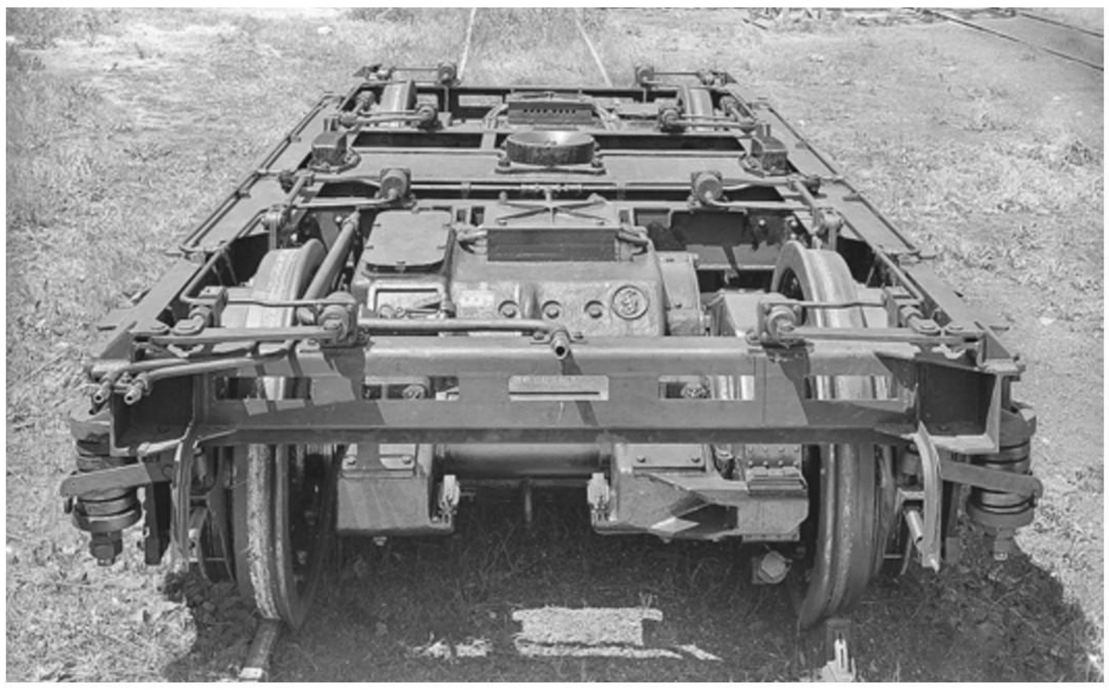
Dabei war der Erfolg dieses Zuges zwingend notwendig: Um 1930 sah sich die Bahn erstmals in der Zeit ihres Bestehens mit der Situation konfrontiert, nicht mehr das modernste, schnellste und damit beachtenswerteste Verkehrsmittel zu sein. Wer es sich leisten konnte, legte sich für kurze bis mittlere Distanzen nun ein eigenes Auto zu, während die kaufkräftigste Klientel der Geschäftsreisenden trotz Weltwirtschaftskrise und aller Komforteinschränkungen das Flugzeug für weite Reisen vorzog.

Die Reichsbahn war also zum Handeln gezwungen, wenn Sie die Kundschaft der höheren Wagenklassen nicht gänzlich an die jüngere Konkurrenz verlieren wollte. Es musste folglich ein Zug geschaffen werden, der bequemes Reisen mit hohem Tempo verband. Ein Dampfzug schied wegen seiner herkömmlichen Ausstrahlung und der



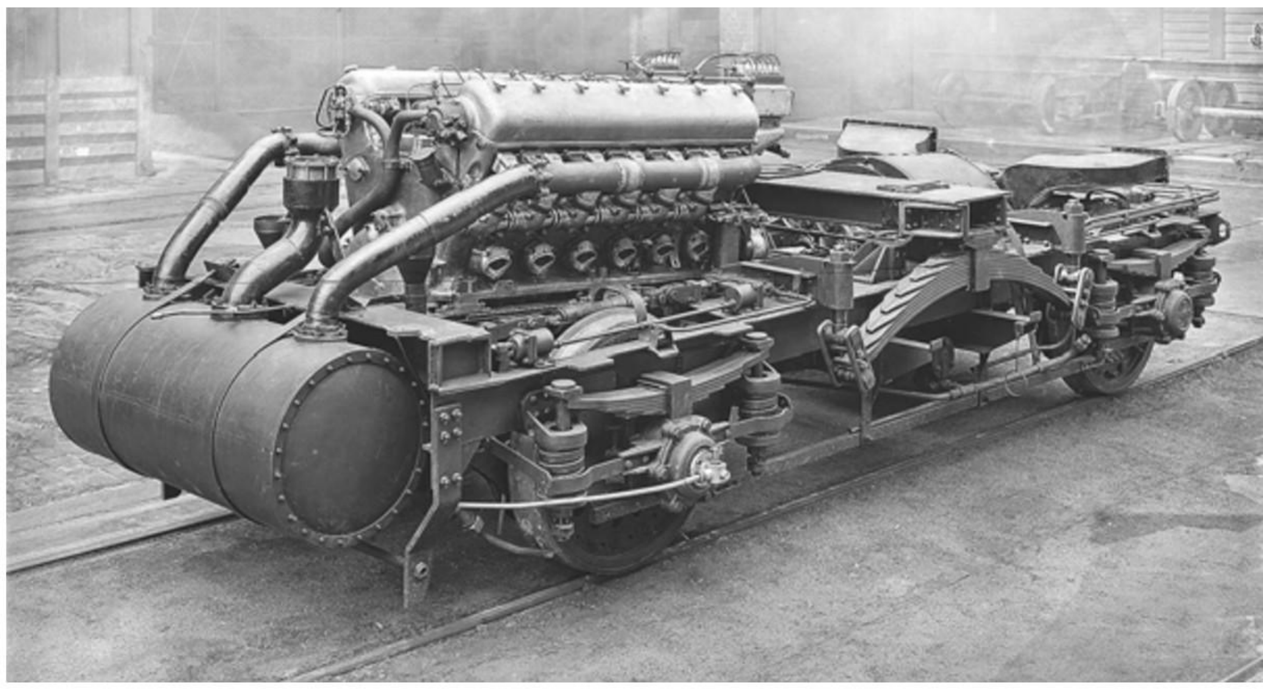
Der „Fliegende Hamburger" erreichte ungeahnte Popularitätswerte, wie die Zeitdokumente belegen. Ein völlig neuartiger Arbeitsplatz auch für den Triebfahrzeugführer (rechts).

FOTO: RVM/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



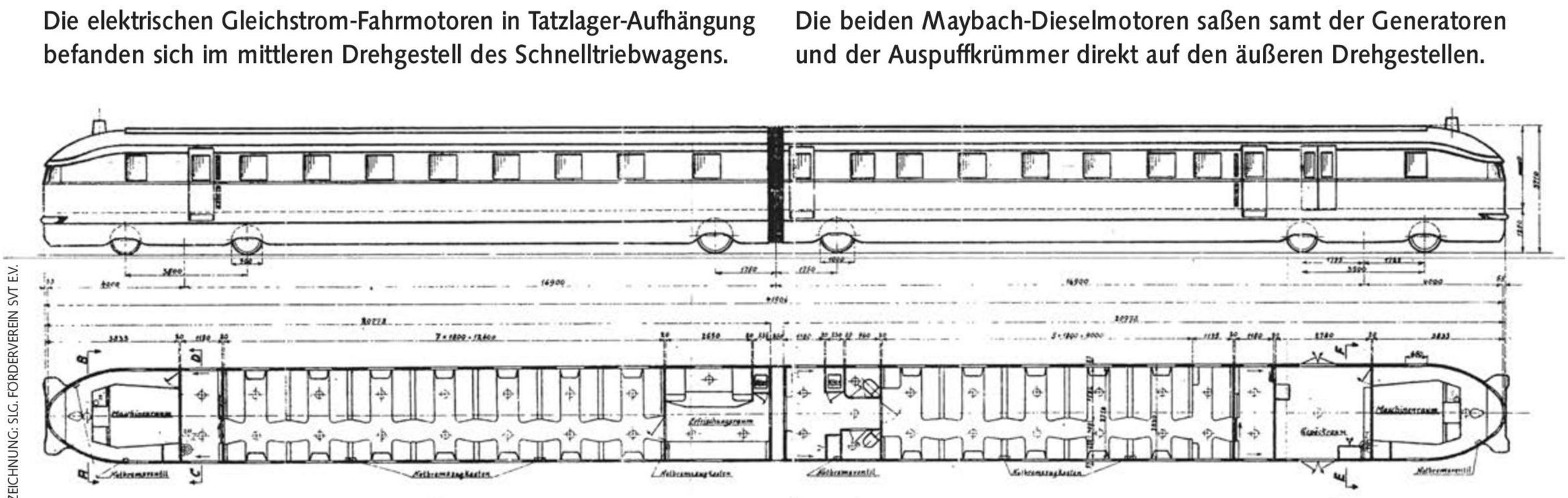
Die elektrischen Gleichstrom-Fahrmotoren in Tatzlager-Aufhängung befanden sich im mittleren Drehgestell des Schnelltriebwagens.

FOTOS (5): WUMAG/SÄCHSISCHES STAATSARCHIV/DEUTSCHE FOTOTHEK

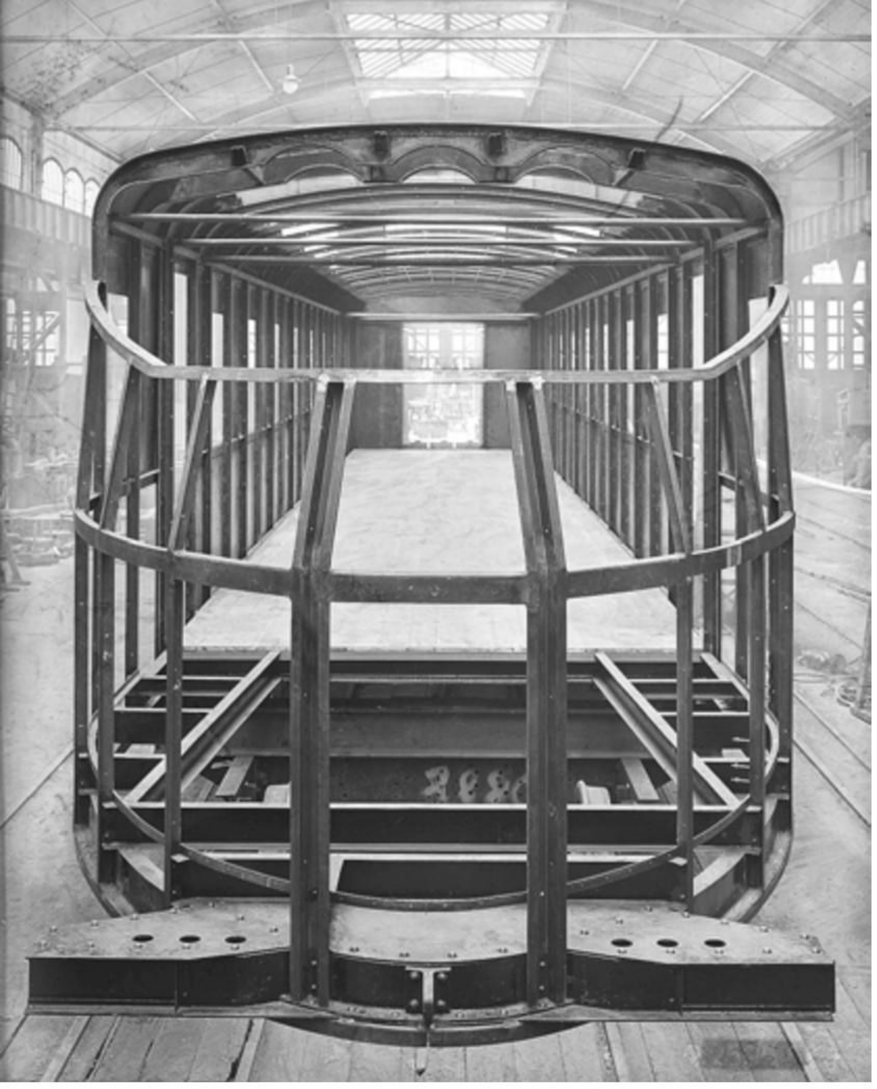


Die beiden Maybach-Dieselmotoren saßen samt der Generatoren und der Auspuffkrümmer direkt auf den äußeren Drehgestellen.

ZEICHNUNG: SLG. FÖRDERVEREIN SVT E.V.



Der VT 877 wies eine Gesamtlänge von 42 Metern auf, wobei beide Wagenhälften mittels eines Jakobs-Drehgestells verbunden waren. Er führte ausschließlich die 2. Wagenklasse und bot 102 Reisenden Platz. Im Erfrischungsraum gab es Getränke und kleinere Mahlzeiten.



Der Wagenkasten des Schnelltriebwagens wurde als fortschrittliche, selbsttragende Stahlkonstruktion in fast vollständig geschweißter Spantenbauweise ausgeführt.



Die gediegene Inneneinrichtung entsprach noch dem „Art Deco“ der 1920er-Jahre.



FOTO: RVM (THIEME), SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Hamburg Hauptbahnhof, 1935: Der VT 877 wird um 15:16 Uhr ohne Halt nach Berlin abfahren, der Dampftriebwagen DT 2000 der LBE dagegen um 15:30 Uhr Richtung Lübeck.

hohen Entwicklungs- und Betriebskosten von vornherein aus. Zu speziell durfte ein besonders schneller Zug allerdings auch nicht geraten, denn ein vielbeachtetes Experiment in dieser Richtung, der „Schienenzeppelin“ von Franz Kruckenberg mit seinem Propellerantrieb, war vorhersehbar an seiner mangelnden Alltagstauglichkeit gescheitert. Da die Reichsbahn schon einige, oft gute Erfahrungen mit Dieseltriebwagen gesammelt hatte, setzte sie dort an.

Spitzentechnik von WUMAG, Maybach und Siemens

Im Herbst 1931 wurde die für ihre Fortschrittlichkeit und Innovationskraft schon damals bekannte Waggon- und Maschinenbau-AG Görlitz, kurz WUMAG, mit der Konstruktion und dem Bau eines Schnelltriebwagens beauftragt. Die Görlitzer Ingenieure taten sich sogleich mit ihren Friedrichshafener Kollegen von Maybach für die Dieselmotoren und Siemens-Schuckert in Berlin für die Generatoren und Traktions-Elektromotoren zusammen, da der damalige Stand der Antriebstechnik für ein dieselelektrisches Fahrzeug sprach. Es wurde ein sehr geschickter Grundaufbau gewählt: Zwei schnelllaufende Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotoren ohne Turboaufladung vom neu entwickelten Typ GO 5 kamen samt der Gleichstromgeneratoren direkt in den beiden äußeren Drehgestellen unter. Die in Tatzlager-Aufhängung ausgeführten Elektro-Traktionsmotoren ruhten dagegen auf den Radsatzwellen des mittleren Drehgestells, welches als so genanntes Jakobs-Drehgestell beide Hälften des zweiteiligen Triebwagens miteinander verband. In dieser Weise ergab sich eine sehr günstige Gewichtsverteilung auf allen Achsen.

Auch beim Wagenkasten konnte die WUMAG neue Wege beschreiten: Er wurde als selbsttragende Spantenkonstruktion ausgeführt und fast vollständig geschweißt. Besonders aufwendig geriet die Gestaltung der Fahrzeugfronten, deren strömungsgünstige Form zuvor bei der Zeppelin GmbH anhand von Modellen im Windkanal geprüft wurde. Der neue Triebwagen wurde so zum ersten Stromlinienzug der Welt!



Die Leistungssteuerung erfolgte über ein so genanntes „Gebus“-System rein elektrisch per Drehzahlsteller an den Dieselmotoren.



FOTO: DLA DARMSTADT (HUBERT), SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Der verschmutzungsanfällige Bereich um die Stirnfenster wurde 1936 den Serien-Fahrzeugen angeglichen und violett lackiert.

1947 erhielt der VT 877 die Bezeichnung VT 04 000. Somit war er das einzige deutsche Triebfahrzeug ohne eigene Ordnungsnummer! In den Nachkriegsjahren verkehrte er, weinrot-beige lackiert, als „Schnelltriebwagen Rhein-Main" zwischen Basel und Frankfurt/Main.



FOTOS (2): SLG. GÜNTHER DIETZ/ARCHIV VGB

Ab 1952 trug der VT 04 000 das übliche Rot der Bundesbahn-Triebwagen. Nur zwei Jahre darauf war er in einen Auffahrunfall im Bahnhof Cochem (Mosel) verwickelt, bei dem die b-Front zerstört wurde. Im Dezember 1954 wurde der Schaden im AW Nürnberg ausgebessert.

Im Herbst 1932 war das von der Reichsbahn schlicht als „Verbrennungstriebwagen 877 a/b" bezeichnete Fahrzeug nach einem Jahr Bauzeit fertiggestellt. Über 100 Fahrgäste konnten in den beiden Großräumen der Zweiten Klasse reisen, dank einer Gesamtleistung von 820 PS mit bis zu 160 km/h. Neu waren auch die Druckluft-Trommelbremsen und die Magnetschienenbremse, die zusammen mit der Sicherheitsfahrschaltung der rasanten Fahrt im Notfall Einhalt geboten. Da die Reichsbahn dem VT 877 auch optisch einen besonderen Status verleihen wollte, wurde ihm das ausgesprochen elegante „Rheingold"-Farbschema in Violett und Elfenbein zuteil.



FOTO: DR. GÜNTHER SCHEINGRABER/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Nach seiner Ausmusterung am 29. Juni 1957 wartete der VT 04 000 in München auf sein weiteres Schicksal. Dieses sollte dann leider nicht nur zu seinen Gunsten ausfallen, denn...

Der „Fliegende Hamburger", stets ein besonderer Zug

Nach der erfolgreichen Premiere im Dezember 1932 folgten einige Monate des Mess- und Versuchsbetriebs mit dem „Fliegenden Hamburger", wie der VT 877 nun sogar seitens der Reichsbahn in der Werbung genannt wurde. Der Planeinsatz zwischen Hamburg und Berlin begann am 15. Mai 1933. Auch im Regelbetrieb durfte er dank einer Sondergenehmigung – damals galt auf dem Reichsbahn-Netz eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h – sein volles Tempo ausfahren, so dass er die 286 Kilometer lange Strecke in etwas über zwei

Stunden bewältigen konnte. Erst seit dem Ausbau zur ICE-Strecke 1997 sind die Züge auf jener Verbindung schneller unterwegs. Der „Fliegende Hamburger" war trotz eines gesonderten Preisaufschlags meist auf Wochen im Voraus ausgebucht, denn wegen der geringen Platzzahl mussten die Fahrkarten fest reserviert werden. Er galt als einer der rentabelsten Züge der Reichsbahn, selbst die häufigen Stillstandszeiten (es fuhr dann ein 03-bespannter, deutlich langsamerer Ersatzzug) wegen Motorausfällen und Wartungsarbeiten schmälerten seine Popularität kaum. Erst der Kriegsausbruch 1939 führte zu seiner Abstellung.

Nach 1945 wurde er, nun als VT 04 000 bezeichnet, von der französischen Besatzungsmacht als „Schnelltriebwagen Rhein-Main" auf der Oberrheinstrecke eingesetzt, ehe er an die junge Bundesbahn übergeben wurde. Seit 1952 trug er den üblichen purpurroten Anstrich der DB-Triebwagen, wurde technisch überholt (Nachrüstung Vielfachsteuerung) und als VT 04 000 a/b eingereiht. Ab Jahresende 1955 kam er wieder von Hamburg aus zum Einsatz, in den Verstärker-Umläufen des Kopenhagen-Express nach Großenbrode Kai. Am 29. Juni 1957 erfolgte die Ausmusterung.

Angeblich wegen Platzmangels sicherte sich das Verkehrsmuseum Nürnberg 1960 nur die Stirnseite des a-Wagens, der Rest des „Fliegenden Hamburgers" wurde völlig ungeachtet seiner herausragenden eisenbahngeschichtlichen Bedeutung einfach verschrottet. *Alexander Bergner*



FOTO: GUSTAV HILDEBRAND/DEUTSCHE FOTOTHEK

...nur das vordere Drittel des a-Teils fand im Nürnberger Verkehrsmuseum Platz. Zunächst noch in der Farbgebung, die der „Fliegende Hamburger" erst ab 1936 trug.

Der „Fliegende Hamburger" fand weltweit Nachahmer

Die Schienenfahrzeug-Industrie in Deutschland stand immer für fortschrittliche Technik. Doch zwischen der Entwicklung der Heißdampflokomotiven um 1900 und dem Aufkommen der Drehstrom-Elektroloks in den 1970er-Jahren, um zwei wesentliche deutsche Beiträge diesbezüglich zu nennen, gab es wohl nur eine Innovation, die ähnlich bedeutend gewesen ist: Konstruktion und Bau des ersten Diesel-Schnelltriebwagens der Welt. Das Konzept erregte derart viel Aufsehen, dass es binnen kürzester Zeit rund um den Globus Nachahmer fand, von denen einige hier kurz vorgestellt werden sollen.

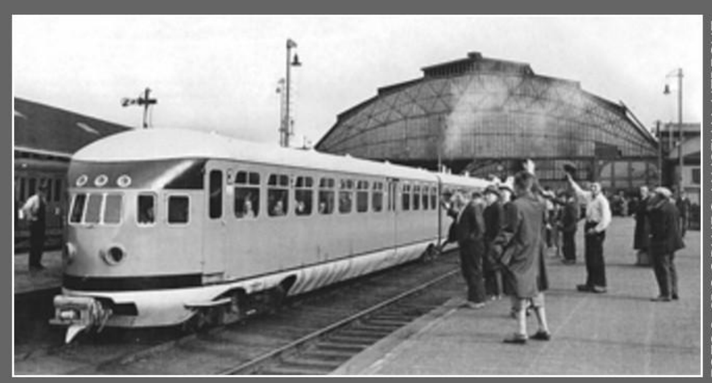




FOTOS: O. PERRY, DENVER PUBLIC LIBRARY

In den USA brachte 1934 die Bahngesellschaft Burlington Route den „Zephyr" auf die Gleise: Der erste Stromlinienzug Amerikas durchkreuzte den Mittleren Westen.

Der „Comet" der New Haven Railroad, 1935 geliefert von der Goodyear Zeppelin Corporation und von Boston aus in Neuengland unterwegs, blieb ein Einzelstück.





FOTOS: SPOORWEG MUSEUM UTRECHT

Ideal für die eher kurzen Distanzen in den Niederlanden waren die Schnelltriebwagen der Baureihe Mat'34. Die NS orderte ab 1934 deshalb ganze 40 Exemplare.

Fast eine 1:1-Kopie der Reichsbahn-SVT, nur progressiver in Türkisblau-Grau lackiert: Der „Train Automoteur Rapide", kurz TAR, der französischen Nordbahn von 1934.





FOTOS: DSB JERNBANEMUSEUM/FIAT

Ein großer Erfolg für die Dänische Staatsbahn DSB war der „Lyntog" (Blitzzug) mit der Baureihe Litra MS, der ab 1935 fuhr.

Das faschistische Italien der 1930er-Jahre hatte neben E-Schnelltriebwagen neun Exemplare des ATR.100 von Fiat aufzubieten.





FOTOS: ALAMY (AVALON)/JR ARCHIVES

Lediglich 120km/h erreichte der von der LMS in Großbritannien beschaffte Stromlinien-Dieseltriebzug Nr. 80000 von 1939.

Sogar die Japanische Staatsbahn ließ 1937 mit dem KiHa 43000 einen Diesel-Schnelltriebwagen für die 1067mm-Spur bauen.

Das Zeitalter der „Fliegenden Züge“

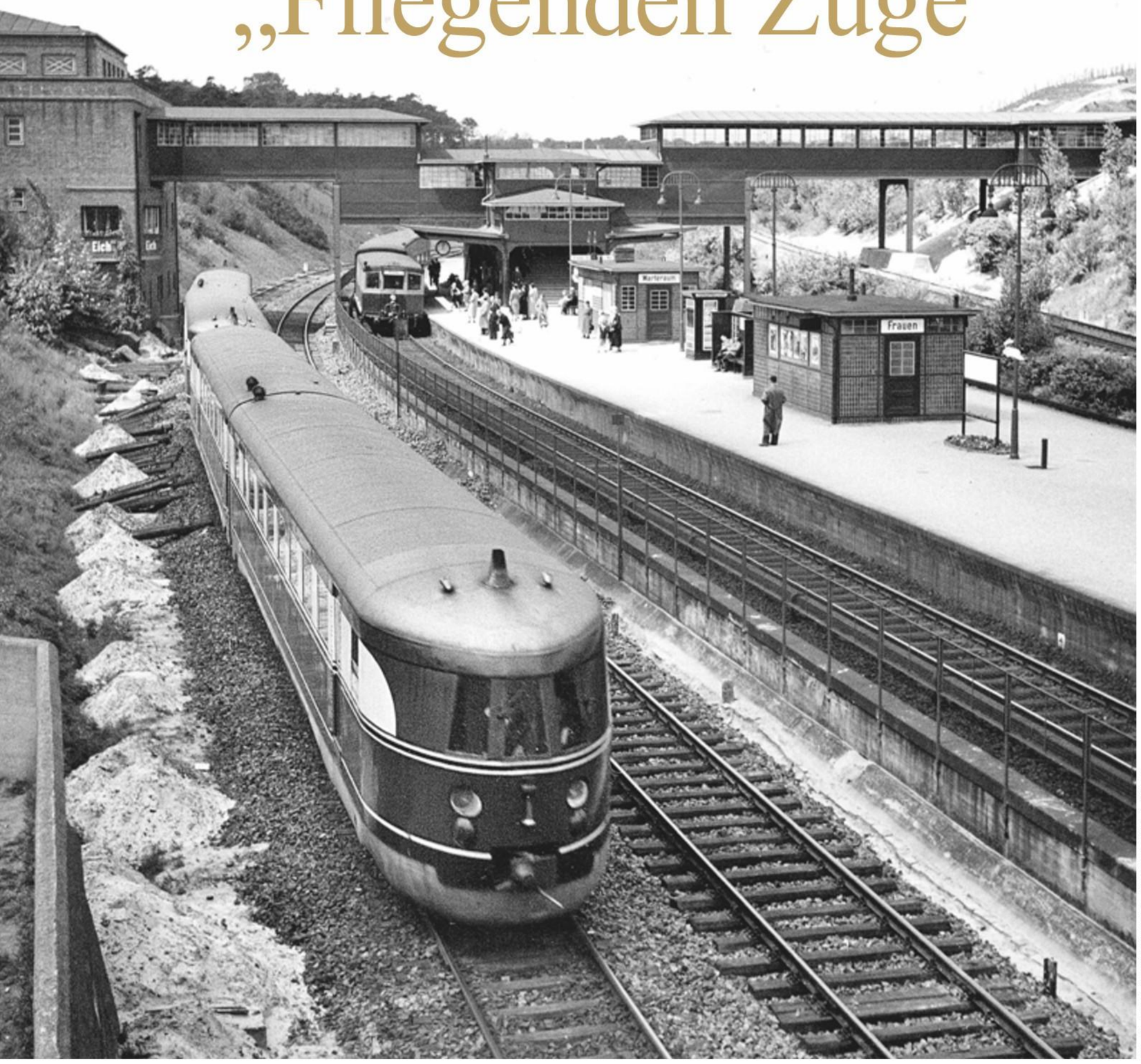


FOTO: RVM (ESCHEN)/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Moderner ging Eisenbahn in den 1930er-Jahren nicht: Zwei SVT 137 der ab 1935 beschafften Bauart „Hamburg“ sausen durch den damaligen Berliner S-Bahnhof Eichkamp (heute: Berlin Messe Süd), während die S-Bahn bereits auf elektrische Züge setzt.

Der Start des Schnellverkehrs auf Schienen mit dem „Fliegenden Hamburger“ war ein voller Erfolg. Daher begann die Reichsbahn eiligst mit der Einrichtung eines neuen Schnelltriebwagen-Netzes, welches in seiner Form in den 1930er-Jahren ebenfalls weltweit einmalig bleiben sollte. Vordringlich erschienen sternförmig auf die Reichshauptstadt Berlin zulaufende Linien. Dazu benötigte man, neben einer Anpassung der wichtigsten Hauptstrecken an höhere Fahrgeschwindigkeiten etwa durch größere Signalabstände und induktive Zugsicherung (Indusi) vor allem eines: weitere Schnellverbrennungstriebwagen (SVT).

Das FDt-Zugsystem wurde zum Prestigeprojekt

Bei der WUMAG und ihrem Mittbewerber Linke-Hoffmann in Breslau gab die Reichsbahn daher zwei Serien-SVT in Auftrag: einmal die erneut zweiteilige Bauart „Hamburg“ in 13 Exemplaren und dazu vier Züge der Bauart „Leipzig“, die nun aber einen Mittelwagen besaßen und so mehr Fahrgästen Platz boten. Die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h behielt man bei. Die Formgebung der Stirnfronten wurde jedoch etwas vereinfacht, indem man das Dach nicht mehr einzog, was Fertigungskosten sparen half. Zudem besaßen sie jetzt eine Scharfenbergkupplung und Vielfachsteuerung für Verbandsfahrten. Die beiden Einheiten SVT 137 153 und 154 der Bauart „Leipzig“ bekamen zu Vergleichs-



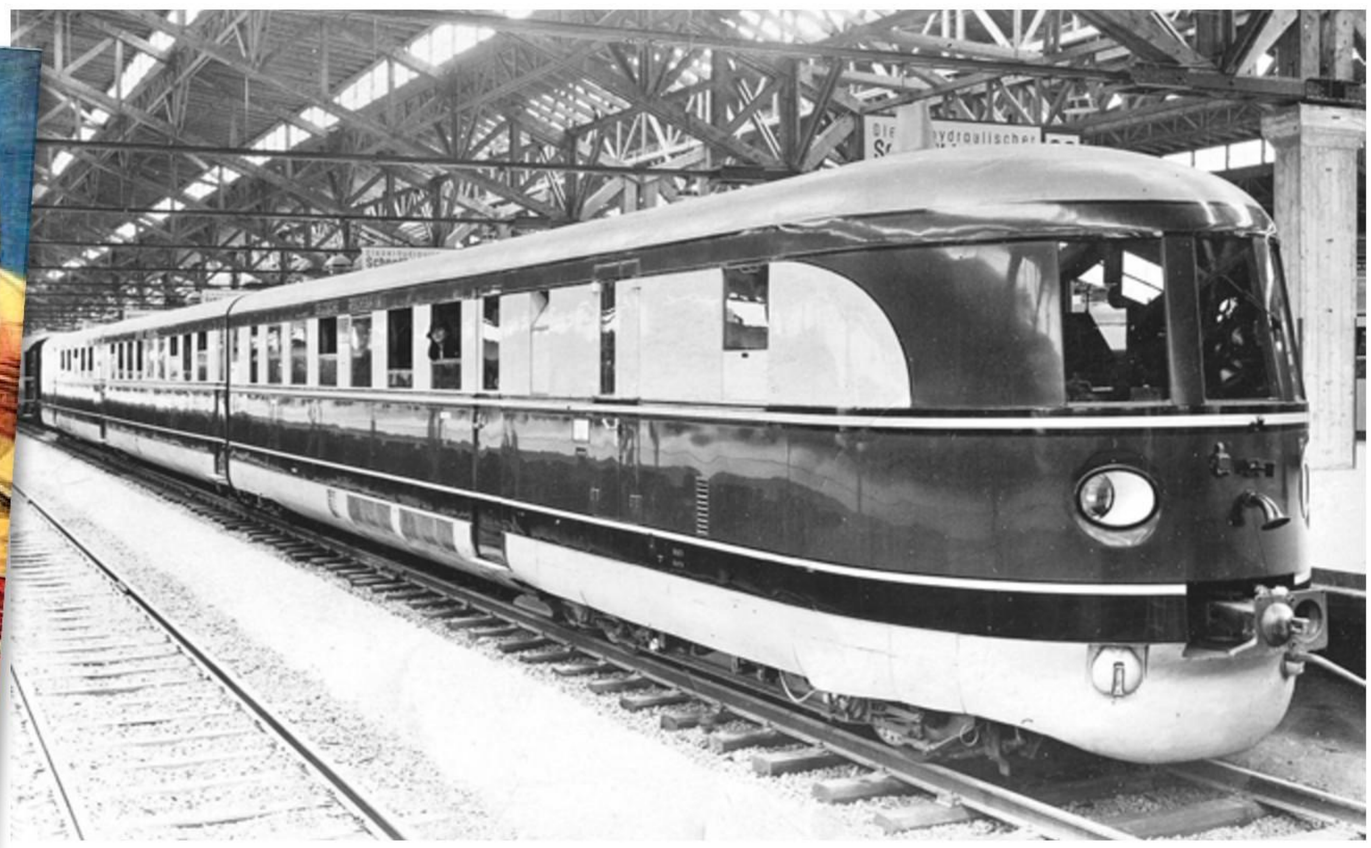


FOTO: DLA DARMSTADT (HUBERT)/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Stolz wurde der SVT 137 153 der Bauart „Leipzig“ auf der Ausstellung „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ in Nürnberg fabrikneu dem Publikum präsentiert. 1936 erreichte er bei Abnahmefahrten eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h.



Ganz ähnlich wie heute der ICE hatten die „Fliegenden Züge" eine enorme Strahlkraft, weshalb fast jeder Anbieter elektrischer Eisenbahnen recht schnell Nachbildungen im Lieferprogramm führte. Links das Angebot von Märklin für die Spur 0 von 1935.

zwecken statt elektrischer eine hydrodynamische Kraftübertragung, welche allerdings noch zahlreiche Mängel aufwies und sich nicht sonderlich bewährte. Die Bauarten „Hamburg" und „Leipzig" waren 1936 vollständig ausgeliefert, so dass nun ausgehend von Köln, Frankfurt/Main, Stuttgart, München und Breslau weitere FDt-Verbindungen, so die offizielle Bezeichnung der „Fliegende Züge", im Kursbuch standen.

Bei der seit 1933 herrschenden NSDAP gerieten die Schnelltriebwagen aber bald in Misskredit: als Mittel der Selbstdarstellung – ähnlich wie bei den ebenfalls schon zur Zeit der Weimarer Republik erdachten Autobahnen – noch gut genug, aber von ausländischen Kraftstoffen abhängig. Projekte wie der Henschel-Wegmann-Zug mit Dampfantrieb entsprachen viel mehr den nationalsozialistischen Vorstellungen eines modernen Schnellverkehrs.

Den Planungen der Reichsbahn tat dies jedoch vorerst keinen Abbruch. Bis 1938 ging schon die nächsten SVT-Generation in Betrieb: Die 14 dreiteiligen Züge der Bauart „Köln" waren mit dem aufgeladenen Dieselmotor GO 6 von Maybach ausgerüstet. Erneut mit elektrischer Kraftübertragung versehen, brachte es die Bauart „Köln" auf eine Antriebsleistung von respektablen 1200 Pferdestärken. Diese waren auch nötig, hatte doch das Gesamtgewicht des



FOTO: RVM (BELLINGRODT)/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Der SVT 137 853 entsprach der Bauart „Köln". 1938, kurz nach seiner Auslieferung, war er als FDt 17 (Köln – Berlin) zwischen Ennepetal-Milspe und Gevelsberg unterwegs.



Die Züge der Bauart „Köln" boten als dreiteilige Einheiten mehr Platz, etwa für 30 Fahrgäste in einem richtigen Speiseraum.



FOTOS: RVM/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Auch die Führerräume hatten ihren provisorischen Charakter gegen ein optimiertes, modernes Erscheinungsbild eingetauscht.



FOTO: SLG. GÜNTHER DIETZ/ARCHIV VGB

Letzte Neuentwicklung waren die vierteiligen Züge der Bauart „Berlin" von 1938. Sie besaßen nur einen Maschinenwagen an einem Ende des Zuges.

Schnelltriebwagens nun im Vergleich zur Bauart „Leipzig" um mehr als ein Drittel zugenommen. Auch die Gesamtlänge des SVT war nun auf 69 Meter angewachsen, es gab jetzt einen vollwertigen Speiseraum und erstmals abgetrennte, geräumige Abteile wie in den üblichen Schnellzugwagen. Jetzt konnten die bislang nur zweimal täglich angebotenen FDt-Kurse um je einen zusätzlichen Umlauf ergänzt werden. Das Nürnberger MAN-Werk lieferte 1938 sogar zwei vierteilige SVT der Bauart „Berlin", die mit lediglich einem großen MAN-Dieselmotor von 1450PS Leistung auskamen, der sich in einem als Maschinenwagen ausgeführten Zugende befand.

Die Bauart „Berlin“ sollte jedoch die letzte Neuentwicklung sein, denn die projektierte vierteilige Bauart „München“ kam nicht mehr zur Ausführung: Noch bevor das Nazi-Regime im September 1939 den Zweiten Weltkrieg entfesselte, fand der als kriegsunwichtig eingestufte FDt-Dienst der Reichsbahn am 22. August ein jähes Ende. Das Gros der abgestellten SVT überstand die Jahre bis 1945 relativ unbeschadet.



FOTO: US ARMY/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Nach Ende des zweiten Weltkriegs dienten viele SVT den Besatzungsmächten: VT 04 106 wurde bei Nürnberg in Diensten des „Medical Department“ der US-Army fotografiert.

Bevorzugtes Transportmittel der Besatzungsmächte

Bei Kriegsende wurden viele SVT von den Siegermächten in allen Besatzungszonen requiriert, auch wenn die möglichen Geschwindigkeiten auf dem schwer zerstörten Streckennetz weit von den Werten der Vorkriegszeit entfernt bleiben sollten. Nach der Gründung der beiden deutschen Staaten 1949 wurden die noch vorhandenen SVT schrittweise den neu eingerichteten Staatsbahnbetrieben übergeben.

In der Bundesrepublik, wo auch der einstige „Fliegende Hamburger“ verblieb, wurden die SVT umfassend modernisiert und für den Aufbau des F-Zug-Schnellverkehrsnetzes verwendet. Sogar den Start des Trans-Europ-Express (TEE) durften sie 1957 noch erleben, aber kurz darauf wurden sie von Neubau-Triebwagen der DB wie dem VT 08.5 und dem VT 11.5 abgelöst. Zahlreiche Exemplare wurden an die DR verkauft, denn die Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit bildeten bei ihr bis in die 1960er-Jahre das Rückgrat der hochwertigen internationalen Fernverbindungen, wie etwa des „Vindobona“ von Berlin nach Wien. Dann folgte auch in der DDR die Ablösung durch die neue Bauart SVT 175. Einige Schnelltriebwagen ließ die DR als Salonfahrzeuge herrichten, weshalb sie in dieser Form der Nachwelt erhalten blieben. *A. Bergner*



FOTOS: DR. ROLF BRÜNING (LINKS), WOLFGANG BÜGEL (RECHTS)



VT 07 502 stand, von der jungen DB 1951 aus der Bauart „Berlin“ rekonstruiert, am 27. Februar 1959 als Ft 38 „Rheinblitz“ nach Dortmund in Nürnberg abfahrbereit. Im Jahr darauf wurde er abgestellt.

150 Jahre deutsche Eisenbahnen: Die DB-Diesellok V 200 002 traf am 21. August 1985 in Schnabelwaid auf den inzwischen hellrotweiß lackierten DR-Salontriebwagen 183 252 (Ex-SVT 137 225).

FOTO: NORBERT STEINWEIS/ SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

SVT 137 278 und SVT 137 273 der DR durchfuhren als TS 55 „Vindobona“ den Bahnhof Tulln an der Donau in Österreich auf ihrem Weg nach Prag und Berlin. Im September 1966 war die Ablösung durch die neuen Reichsbahn-SVT 175 der Bauart „Görlitz“ nicht mehr fern.

Die Retter der „Fliegenden Züge“ – Schnelltriebwagen mit musealer Zukunft

Bis in die heutige Zeit ist die Faszination für die legendären „Fliegenden Züge" ungebrochen. In Delitzsch kümmert sich ein engagiertes Team von Bewunderern aus ganz Deutschland um zwei der epochalen Schnelltriebwagen im „Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e. V".

Axel Krahn, Vereinsvorstand für Finanzen und Webmaster des Internetauftritts, vermittelt uns an dieser Stelle ein paar Hintergrundinfos zu den aktuellen Aktivitäten des rührigen Vereins: „Wir haben uns am 19. Januar 2000 in Berlin mit dem Ziel gegründet, die letzten Triebwagen der Baureihen SVT Köln und SVT Leipzig zu erhalten. Derzeit haben wir 50 Mitglieder. Im Besitz des Vereins befindet sich der SVT 137 856 der Bauart Köln, dazu kommt noch die Betreuung des in Privatbesitz befindlichen SVT 137 234 der Bauart Leipzig".

Insgesamt haben fünf Vorkriegs-Schnelltriebwagen bis in unsere Tage überlebt, jedoch nur drei davon in rollfähigem Zustand, wozu auch die beiden genannten Fahrzeuge gehören. Der Förderverein möchte dies allerdings in nicht allzu ferner Zukunft ändern: „Wir wollen beide Schnelltriebwagen wieder betriebsbereit aufarbeiten. Der SVT 137 234 wurde durch den Verein äußerlich restauriert, es wurde die Bremse völlig aufgearbeitet und vom Sachverständigen abgenommen. Er wurde nach Viechtach zur Regentalbahn-Werkstatt gebracht, um die Motoren und Generatoren wieder einzubauen. Die Elektrik wird ebenso aufgearbeitet und fehlende Aggregate werden eingebaut". Dann sollte der Zug wieder in Betrieb gehen können, ist sich Krahn sicher.



Drei rollfähige SVT sind heute noch vorhanden. Am 30. August 2008 trafen sie sich in Delitzsch. Von links: SVT 137 234 (Bauart „Leipzig"), SVT 137 225 (Bauart „Hamburg") und SVT 137 856 (Bauart „Köln"). Die beiden äußeren Züge werden derzeit aufgearbeitet.

Bis beide SVT der Bauarten „Köln“ und „Leipzig“ wieder aus eigener Kraft fahren, ist es noch ein weiter Weg



Bis der Führerraum wieder – wie auf Seite 19 zu sehen – glänzen wird, braucht es Zeit.



FOTOS (4): SLG. FÖRDERVEREIN SVT E.V.

Der SVT 137 234 erhielt durch den Verein bereits eine große äußerliche Auffrischung.



In den Werkstätten der Regentalbahn in Viechtach angekommen, wurde noch im Frühjahr 2022 mit der Revision der Fahrzeugtechnik begonnen. Der SVT 137 234 ist bei den angesehenen Dieseltriebwagen-Spezialisten aus dem Bayerischen Wald in guten Händen.

Nachdem aus dem Projekt eines Maybach-Museums in Friedrichshafen nichts wurde, kam jüngst auch SVT 137 856 wieder zurück zum Förderverein. „Bei der Wiederaufarbeitung wollen wir den vorhandenen Bestand bewahren. Er soll sein authentisches 'Vindobona'-Erscheinungsbild aus DR-Zeiten behalten", sagt Krahn. Zunächst aber müsse man einige grundsätzliche Fragen klären, damit die Aufarbeitung gelingen kann. „Am schwierigsten, das ist jetzt schon abzusehen, werden beim 856 die Metallarbeiten am Wagenkasten werden, denn da gibt es viel zu tun". Aber Krahn und sein Verein sind zuversichtlich, dass beide SVT eine sichere Zukunft als betriebsfähige Museumsfahrzeuge haben werden.

Auf der Webseite **https://svt-koeln.de/** finden sich weitere Infos rund um das SVT-Wiederinbetriebnahme-Projekt. Der Förderverein freut sich über Spenden auf das Konto **DE20 8605 5592 1100 9855 45**.



Diesellok-Parade im Bahnhof Alt-Nagelberg. Von links nach rechts haben Aufstellung genommen: 2091.09 des Waldviertler Schmalspurbahn-Vereins (WSV), V10 in SGP-Lackierung, V5 in Karminrot-Elfenbein und V12 in klassischem ÖBB-Blutorange (alle NÖVOG).

Über 60 Jahre ist die Reihe 2095 bereits auf den 760mm-Bahnen in Österreich anzutreffen. Aus diesem Anlass fand im Herbst 2022 ein interessantes 2095-Treffen im Waldviertel statt.

Stelldichein starker Schmalspur-Stangendiesel

Am 8. und 9. Oktober 2022 veranstaltete die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) auf dem Schmalspurnetz rund um Gmünd ein Diesellokfestival. Zum Einsatz kamen an jenem Wochenende die ehemaligen ÖBB-Loks 2095.05, 10 und 12, die heute der NÖVOG gehören und als V 5, V 10 und V 12 bezeichnet werden. Der Südast nach Weitra und Groß Gerungs wurde dabei am Sonnabend mit einer Garnitur, bestehend aus allen drei Maschinen sowie mehreren Reisezugwagen, befahren. Am Sonntag verkehrten die blaue V 10 solo, die V 5 in Verbindung mit der V 12 vor jeweils zwei Zugpaaren auf der nördlichen Strecke nach Litschau. Die Kreuzung der zwei Zuggarnituren erfolgte dabei im Bahnhof Alt-Nagelberg, hier wurden am Vormittag alle drei 2095, ergänzt durch die 2091.09 des Waldviertler Schmalspurbahn-Vereins, in einer kleinen Parade-Aufstellung den zahlreichen Besuchern präsentiert.

Von den 15 in den Jahren 1958 bis 1962 in Betrieb gesetzten, 600PS starken 760mm-Dieselloks mit Stangenantrieb sind in Österreich 2022 noch elf Maschinen vorhanden. Die Loks 2095.02 und 03 wurden nach einem Frontalzusammen-



Zuglok V 12 und Vorspannlok V 5 nach der Ankunft in Litschau. Im Hintergrund grüßt die Pfarrkirche St. Michael.



Die blaue V 10 hat den ehemaligen Bahnhof Neu-Nagelberg, heute nur noch ein Haltepunkt, auf ihrem Weg gen Litschau erreicht.



Herbstlich war die Szenerie zwischen Schönau und Gopprechts, als V 12 und V 5 von Litschau nach Gmünd zurückfuhren.



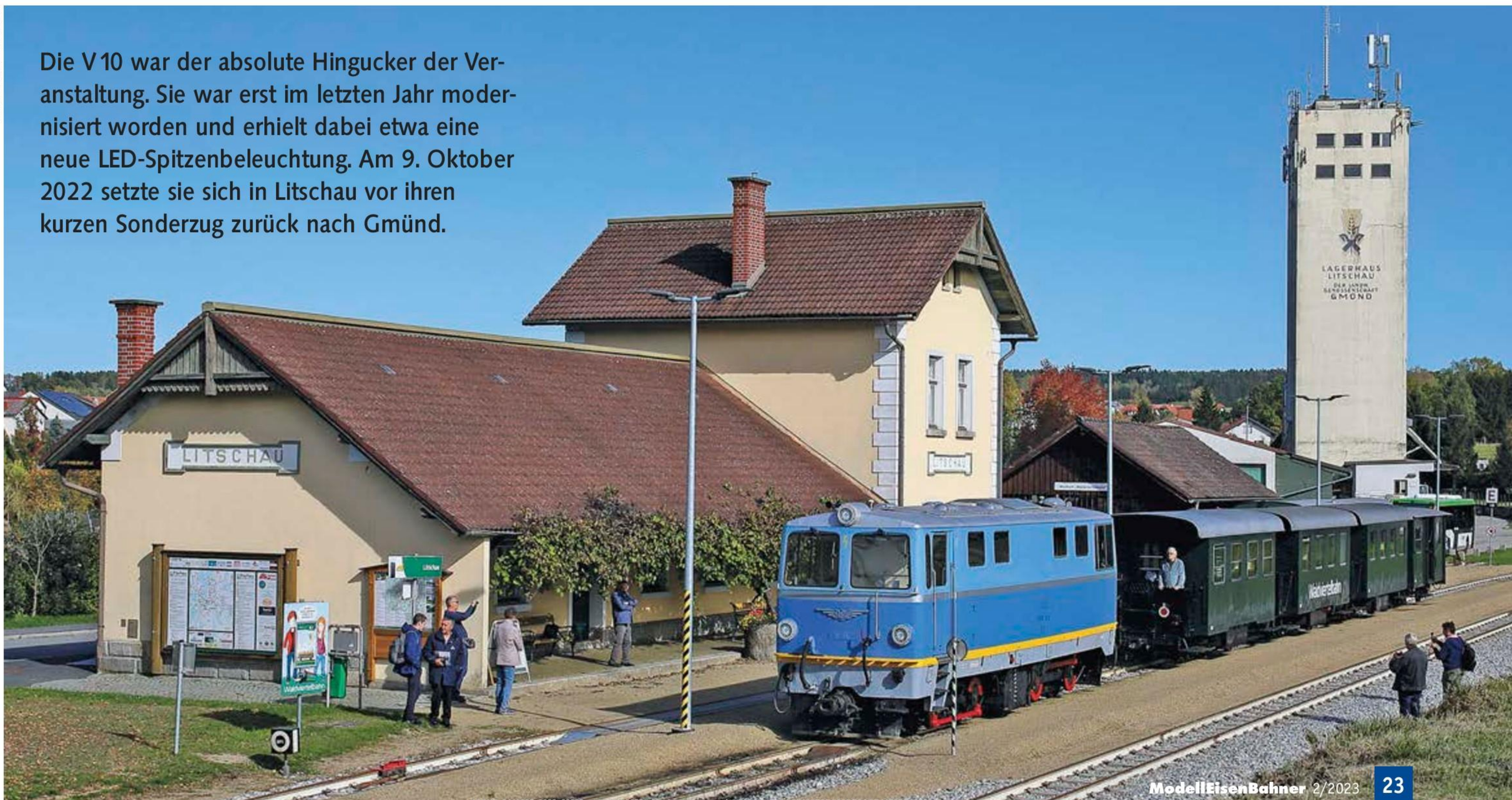
Vollkommen neu errichtet wurde die moderne Bahnhofshalle in Gmünd: Während die V10 mit ihrem Sonderzug außerhalb der Überdachung auf die Abfahrt nach Litschau wartet, macht sich der güldene VT 13 (ex 5090.013) nach Groß Gerungs davon.

stoß 2005 bei Bramberg (Pinzgaubahn) verschrottet. Vor einigen Jahren wurden 2095.11 sowie 14 an eine rumänische Privatbahn verkauft. Die blaue Lackierung der V 10 ist eine Reminiszenz an die vom da-

Die blau gefärbte V 10 erregte im Waldviertel viel Aufsehen

maligen Hersteller Simmering-Graz-Pauker (SGP) geplante, aber nie verwirklichte Auslieferungs-Farbgebung. Inzwischen tragen insgesamt drei Maschinen der NÖVOG dieses Design und sind vorrangig im Baudienst auf der Mariazellerbahn im Einsatz. Der Einsatz der blauen V 10 im Waldviertel war eine Premiere, die zahlreiche Eisenbahnfans anzog. *Niels Kunick*

FOTOS: NIELS KUNICK



Die V 10 war der absolute Hingucker der Veranstaltung. Sie war erst im letzten Jahr modernisiert worden und erhielt dabei etwa eine neue LED-Spitzenbeleuchtung. Am 9. Oktober 2022 setzte sie sich in Litschau vor ihren kurzen Sonderzug zurück nach Gmünd.



99 3312 ist mit ihrem Tonlorenzug am „Halbendorfer Wechsel“ angekommen, wo für die Richtungsänderung umgesetzt werden muss.

Der Museumsbetrieb bei der Muskauer Waldeisenbahn läuft seit Langem mit Erfolg. Kürzlich durften alte DR-Zeiten noch einmal aufleben, bevor umfangreiche Maßnahmen anstehen.

Das Dampfen im Walde

Fotosonderfahrten auf dem heutigen Museums-Streckennetz der Waldeisenbahn Muskau sind über die vergangenen Jahre zur schönen Tradition geworden. Schließlich weisen weite Teile der dortigen Gleisanlagen noch den einmaligen Charme authentischer Waldbahntrassen auf: grob behauene Holzschwellen in Sand- und Kiesbettung, kurze Schienenstränge aus schwachen Profilen.

Eine wichtige Trägerin des Tourismus in der Region

Dabei handelt es sich heute durchweg um wieder aufgebaute Streckenabschnitte, die vor allem die touristischen Ziele der Region wie das UNESCO-Welterbe Fürst-Pückler-Park in Bad Muskau und den Rhododendronpark in Kromlau von Weißwasser aus erschließen. Daher muss sich die Waldeisenbahn insbesondere an den Bedürfnissen der Touristen ausrichten, weshalb sich bald einiges verändern wird.

Zuvor jedoch ließen es sich die stets engagierten Waldeisenbahner rund um ihren Vereinsvorsitzenden und Fotofahrten-Organisator Olaf Urban nicht nehmen, noch einmal alte Reichsbahn-Zeiten für einen kurzen Moment, genauer gesagt über das Wochenende vom 15. auf den 16. Oktober 2022, in den Lausitzer Kiefernwäldern aufleben zu lassen. Am ersten Tag durften sich die teils von weit her angereisten Eisenbahnfans auf einen typischen Kipplorenzug freuen, wie er auf der früheren, so ge-



Mit dem Trabant 601 eines Mitglieds der Muskauer Waldeisenbahner gab es des Öfteren nette Szenen des Zusammentreffens, die ungewohnte Perspektiven ermöglichten.

nannten „Tonbahn“ zur Grube Mühlrose bis in die 1970er-Jahre unterwegs war, als es noch galt, die Ziegelei in Weißwasser mit dem nötigen Rohstoff zu versorgen. Befahren wurde dabei der übrig gebliebene Rest der alten Strecke bis zum „Halbendorfer Wechsel“, wo die Züge entweder für die Rückfahrt nach Weißwasser oder für die Weiterfahrt zum „Schweren Berg“ am Tagebau Nochten kehrt machen müssen. Anschließend fuhr man noch vom Abzweig Kromlau bis zur dortigen Endstation. Das Wetter war entgegen der Erwartungen an einen goldenen Oktober nicht immer optimal, doch die teils neblig-trübe Stimmung sorgte für ganz besondere Eindrücke.



Auch eine der drei V10C des Waldeisenbahn Muskau e. V. (LKM 250277/1961) bekam für die Fotografen wieder ein wenig Auslauf mit einem urigen „Waldarbeiter-Express“.



Die 1912 für die Gräflich von Arnimsche Kleinbahn, die heutige Muskauer Waldeisenbahn, von Borsig unter dem Namen „Diana“ gelieferte 99 3312 ist noch immer gut in Schuss!

Am zweiten Tag der Veranstaltung hatte 99 3312 dann einen typischen Zug der „Kömag“ zwischen Weißwasser Teichstraße und Bad Muskau am Haken. Dieser besteht aus mehr als einem halben Dutzend vierachsiger Holzkastenloren. Mit derartigen Waggons wurde in früheren Zeiten Zellulose zur „Kömag“, der einstigen Zigarettenpa-

Mit dem „Kömag“-Zug durch die Lausitzer Kiefernwälder

pier-Fabrik der Köbeln-Muskauer Aktiengesellschaft im abgelegenen Muskauer Ortsteil Köbeln, kurz vor der Landesgrenze zu Brandenburg gelegen, gebracht. Die Waldeisenbahn-Strecke dorthin existiert schon lange nicht mehr, die Papierfabrik stellte ihre Produktion 2001 ein.

Oft musste mit den Kipploren des Tonzuges rangiert werden. Da es bei der Waldeisenbahn Muskau keine durchgehende Bremse gibt, fahren auf den Zügen meist mehrere Bremser mit.





In Krauschwitz befindet sich der Haltepunkt „Baierweiche“, wo 99 3312 auf den schönen himmelblauen Barkas 1000 traf. An dieser Stelle liegt ein Ausweichgleis für Zugbegegnungen zwischen Weißwasser und Muskau.

Die Fotofahrten im Oktober 2022 waren auch ein kleiner Abschied, denn so wie bislang wird es rund um Weißwasser nicht bleiben: Unter dem Titel „Strategie Waldeisenbahn 2030“ läuft schon seit zwei Jahren ein sehr umfangreiches Maßnahmen-Paket, mit dem die Muskauer Museumsbahner dank finanzieller Unterstützung durch das örtliche Energieunternehmen LEAG und den „Strukturentwicklungsfonds sächsische Braunkohleregionen“ die Sanierung ihrer Infrastruktur in Angriff nehmen. Bereits 2023 werden auf der Strecke nach Kromlau und zum „Halbendorfer Wechsel“ Tausende Schwellen getauscht und schwerere Schienenprofile (S 41 und S 49) verlegt. Daneben sind der Neubau des Waldbahn-Empfangsgebäudes in Weißwasser, digitale Zugfunktechnik und die Entwicklung einer „Geschichtswerkstatt“ geplant.



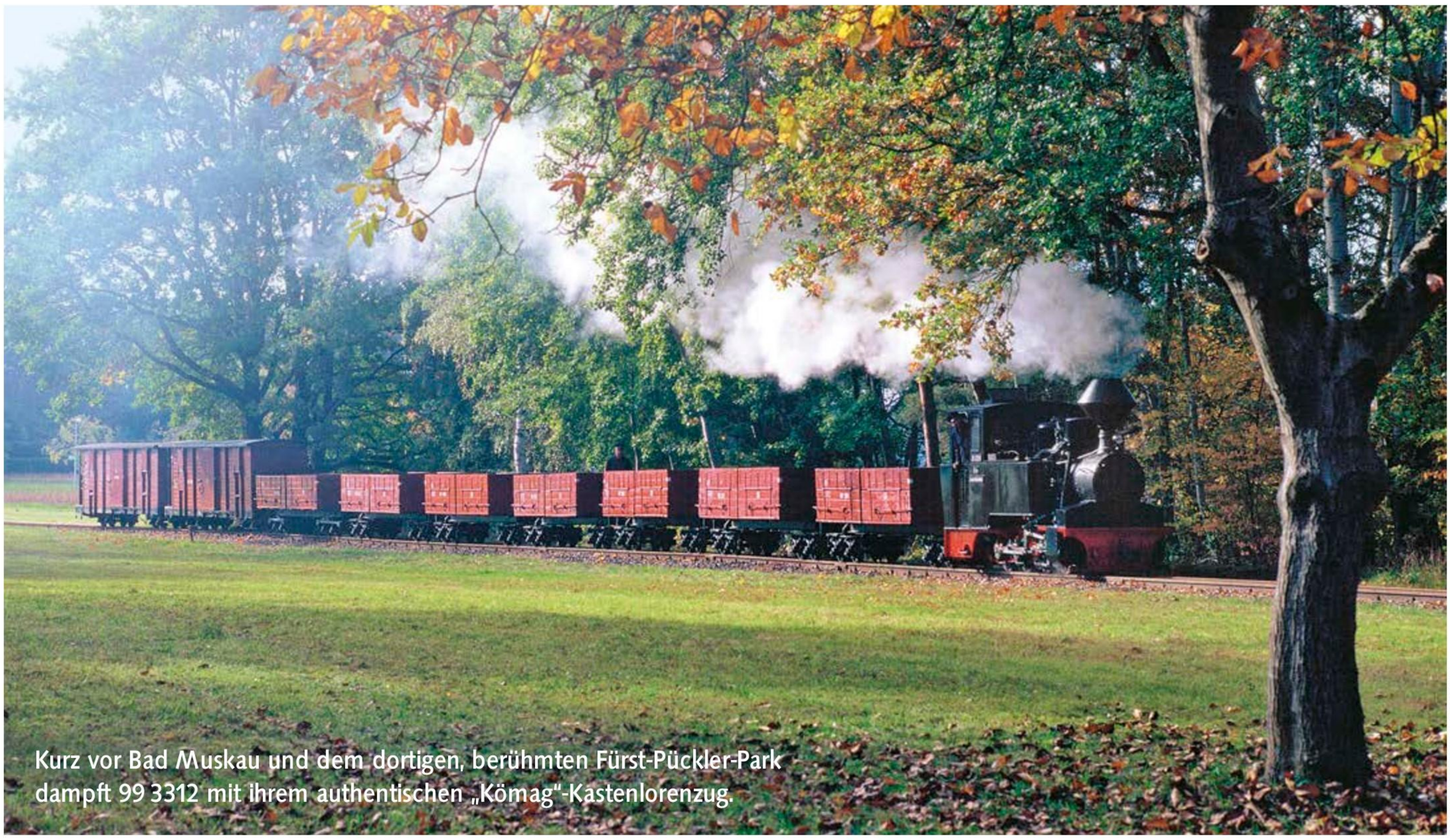
Die Teichlandschaft rund um Weißwasser bietet immer wieder stimmungsvolle Motive.



Nach den vielen Fahrmanövern für die Fotografen scheint der gute alte „Trabi“ schlapp gemacht zu haben – doch der freundliche Lokführer ist schon mit der Ölkanne zur Stelle!

Die Waldeisenbahn sichert Fortbestand und Zukunft ab

Bereits von 2013 bis 2017 ersetzte man die alte Tonbahn Mühlrose durch die Neubaustrecke zum „Turm am schweren Berg“, 2019 wurde die Linie nach Bad Muskau um 300 Meter verlängert und erhielt einen neuen Endbahnhof. *A. Bergner*



Kurz vor Bad Muskau und dem dortigen, berühmten Fürst-Pückler-Park dampft 99 3312 mit ihrem authentischen „Kömag“-Kastenlorenzug.

FOTOS: ALEXANDER BERGNER



FOTO: JANA MÜLLER

Der Personenverkehr im Westerwald wäre im Falle dauerhaft hoher Energiepreise bei gleichbleibenden Regionalisierungsmitteln von der Abbestellung bedroht. Im Bild verlässt HLB-VT 128 als RB 29 den Haltepunkt Girod.

Ohne eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel drohen ab dem Jahr 2023 erhebliche Angebotskürzungen auf der Schiene und im Busverkehr in Rheinland-Pfalz.

Abbestellung droht

Die für die Bestellung des öffentlichen Personennahverkehrs zuständigen Zweckverbände SPNV-Nord und ZÖPNV Süd zeigen sich derzeit in großer Sorge, was die Angebotsqualität und -frequenz in Rheinland-Pfalz betrifft. Da alle bisherigen Vermittlungsversuche zwischen Bund und Ländern hinsichtlich einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel bis dato ergebnislos verlaufen sind, kann das bisherige Angebot ohne eine Anpassung der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel ab 2023 nicht mehr aufrechterhalten werden. Vor allem die Ausgaben für Energie, also Diesel und Strom, sind derart in die Höhe geschnellt, dass ohne weitere Zuschüsse vom Bund ab 2023 zahlreiche Züge und Busse abbestellt werden müssten. Nach Hochrechnungen der Zweckverbände würde allein der Ausgleich der Energiepreissteigerungen die Abbestellung von zirka acht Millionen Zugkilometern erforderlich machen. Es steht eine Kostenunterdeckung von rund 30 Prozent im Raum. Die vertraglich vorgesehenen Abbestellquoten würden hier in keiner Weise ausreichen, um diese enorme Finanzierungslücke auszugleichen. Durchgerechnete Fallbeispiele beim ZÖPNV Süd zeigten, dass selbst eine Ausdünnung des derzeitigen Taktes bei der S-Bahn auf den Hauptstrecken Mainz – Worms – Mannheim, Ludwigshafen – Homburg (Saar) und Schifferstadt – Germersheim – Wörth – Karlsruhe auf einen Stundentakt nicht ausreichen würde, um die Preissteigerungen aufzufangen. Welch verkehrs- und umweltpolitisches Desaster dies wäre, steht auf einem anderen Blatt. Eine Abwanderung hin zum Individualverkehr wäre wohl die logische Konsequenz. Auch die Stilllegung schwach frequentierter Strecken steht als Drohkulisse im Raum. Dies beträfe vor allem die Nebenbahnen in der Westpfalz oder Strecken in der Vorderpfalz wie die Zweigstrecken nach Eisenberg/Ramsen oder die Strecke von Grünstadt nach Monsheim sowie die schwächer frequentierten Abschnitte an der Nahe- und Alsenztalbahn. In der Südpfalz könnte die Strecke Winden – Bad Bergzabern allenfalls noch rudimentär auf der Schiene bedient werden. Auch die Anbindung der nordpfälzischen Kreisstadt Kirchheimbolanden an die Schiene wäre infrage gestellt. Im Norden des Landes wären unter anderen die Unterwesterwaldbahn von Limburg über Montabaur nach Siershahn und die Oberwesterwaldbahn von Limburg nach Au an der Sieg betroffen. Laufende Projekte wie die Trierer Weststrecke oder der Ausbau beziehungsweise Wiederaufbau der Eifelstrecke und der Ahrtalbahn nach dem Hochwasser 2021 müssten bei einem Worst-Case-Szenario annulliert werden.

Jana und Matthias Müller



FOTO: M. MÜLLER

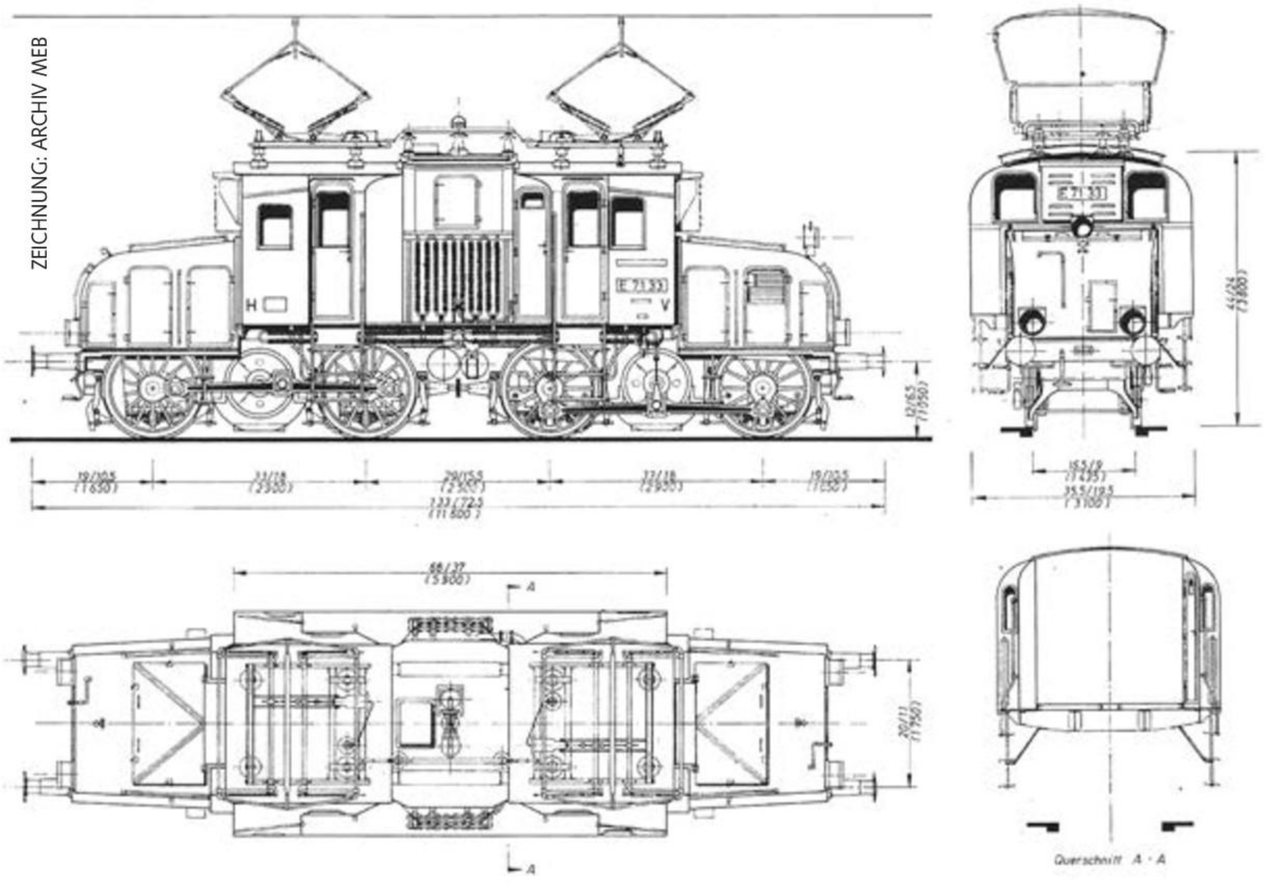
Für manche Strecke in Rheinland-Pfalz könnte der Zug im Extremfall bald abgefahren sein: VT 206 der HLB wartet in Nistertal-Bad Marienberg auf die Abfahrt nach Limburg (Lahn).

FOTO: ULRICH BUDDE

Drei „Bügeleisen“ der Baureihe E 71 blieben der Nachwelt erhalten, darunter die 1979 im AW München-Freimann aufgenommene E 71 28.

Aus der Frühphase der elektrischen Zugförderung stammt die E 71 als erste in größerer Serie gebaute E-Lok. Beschafft von der Preußischen Staatsbahn, reüssierte sie später in Baden.

Das Bügeleisen



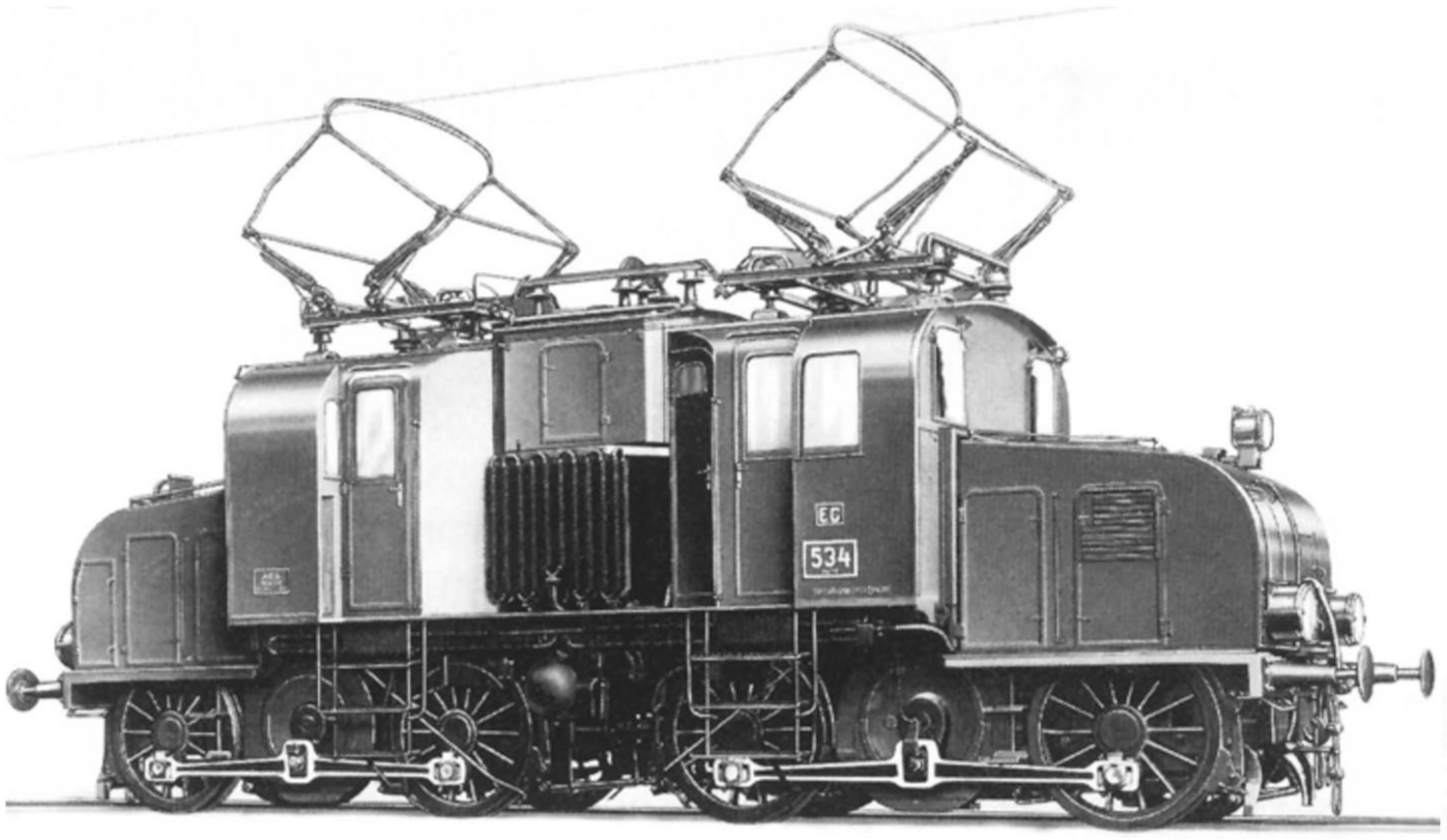
ZEICHNUNG: ARCHIV MEB

Aufriss der Baureihe E 71. Die beiden Motorvorbauten werden durch den als Brückenrahmen fungierenden Lokkasten miteinander verbunden. Zur Zugkraftübertragung dient eine Kupplung in Lokmitte.

So altmodisch, wie sie auf den heutigen Betrachter wirken mag, war die spätere E 71 nicht, im Gegenteil: Als im März 1914 nach rund zweijähriger Entwicklungszeit mit der Maschine EG 511 das erste Exemplar von der AEG ausgeliefert wurde, war sie eine der ersten Vertreterinnen der so genannten zweiten Generation von 15 kV/16$^{2}/_{3}$ Hz-Wechselstrom-Elektroloks in Deutschland. Konkret bedeutete dies, dass die Konstrukteure die zuerst bei E-Loks angewandte Bauform mit einem einzigen, gewaltigen Traktionsmotor, der ohne Übersetzung per Treib- und Kuppelstangen direkt auf die Lokradsätze wirkte, bereits verlassen hatten. Er war nun zwei separaten, deutlich kompakteren Antriebseinheiten gewichen, die auf je ein Vorgelegegetriebe arbeiteten und so deutlich schneller laufen konnten. Der Transformator dagegen wurde platzgünstig zwischen den beiden Endführerständen angeordnet, der Lokaufbau hielt als Brückenrahmen die drehbar gelagerten Antriebs-Vorbauten zusammen. Ein Konzept, welches sich bei Elektroloks für den Güterzugdienst wie der EG 511 in seinen Grundzügen bis zur Baureihe E 94 behaupten konnte.

Der beginnende Erste Weltkrieg verhinderte zunächst die Serienproduktion. Erst ab 1920 folgten den drei Voraus-Exemplaren mit den EG 514 bis 528 dann 15 Lokomotiven der ursprünglichen Lieferserie, die um 40 Zentimeter auf 11,60 Meter über Puffer verlängert wurden, was in erster Linie den Lokführern dank geräumigerer Führerstände zugute kam. Die Dienstmasse betrug nun 64,9 Tonnen, die Stundenleistung 785 kW und die Dauerleistung 592 kW – damals ein exzellenter Wert für eine Wechselstrom-Elektrolok dieser Größe. Eine für heutige Verhältnisse sehr geringe Höchstgeschwindigkeit von nur 50 km/h galt zum Zeitpunkt ihres Erscheinens als dem Einsatzzweck absolut angemessen.

Da sich die Baureihe im mittelschweren Güterverkehr bewährte, folgte in den Jahren 1921/22 nochmals eine Nachbestellung von neun Loks, die dann schon unter Reichsbahn-Regie, aber noch preußisch als EG 529 bis 537 bezeichnet, fertiggestellt wurden. Ursprünglich sollten es 46 Fahrzeuge werden, doch für mehr reichten die Mittel in diesen schwierigen Zeiten nicht aus. Erst 1928 erfolgte seitens der Reichsbahn die Umzeichnung zur E 71.



REPRO: A. BERGNER

Bei ihrer Auslieferung 1921 wurde die preußische EG 534 (die spätere E 71 34) fotografiert.

Ganz im Süden Badens fand sich das perfekte Einsatzgebiet

Bis Anfang der 1930er-Jahre waren viele E 71 auf den elektrischen Netzen in Mitteldeutschland und in Schlesien anzutreffen. Die elektrifizierten Strecken im Badischen, ganz im Südwesten des Reichsbahnlandes, wo die E 71 schon seit 1928 fuhr, boten für sie jedoch die besten Rahmenbedingungen. Während in Mitteldeutschland nach und nach die Ausmusterung kam, erhielten die auf der Wiesen- und Wehratalbahn in Baden eingesetzten Loks sogar noch eine Modernisierung, nach der sie mit immerhin bis zu 65 km/h verkehren durften.



FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Im Badischen: E 71 32 vor dem P 1210 am 27. Juni 1954 bei der Ausfahrt aus Lörrach.



FOTO: HELMUT ROTH/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Ein Nahgüterzug aus dem Wiesental traf am 14. August 1957 mit E 71 32 und E 71 28 im Bahnhof Lörrach ein. E 71 28 wurde genau ein Jahr später als letzte E 71 der DB abgestellt.

Die Lörracher Lokpersonale fuhren gern auf den anspruchslosen und scheinbar unverwüstlichen E 71, die dort bald den passenden Spitznamen „Glettiise“, also Bügeleisen, erhielten. Zur Bundesbahn schafften es nach 1949 noch neun Maschinen, die weiterhin im Wiesen- und Wehratal Funken sprühten. Erst 1958 stellte die DB ihre letzte E 71 ab, nachdem sie in Baden von der nur unwesentlich jüngeren Baureihe E 32 abgelöst wurde. *A. Bergner*

Malerische Landschaften sind nicht die einzigen beliebten Motive in der Eisenbahnfotografie.
Auch alte Industriestandorte stellen gern aufgesuchte Kulissen dar.
Außergewöhnlich sind die unverwechselbaren Silhouetten von Mälzereien.

Markantes Motiv

Malzfabrik



Die Straßenbrücke über den Bahnhof Gößnitz, unmittelbar neben der Malzfabrik, ist ein beliebter Fotostandpunkt für Eisenbahnfreunde. Am 27. August 1981 durchfuhr der Expresszug „Karlex“ auf seinem Weg nach Karlsbad mit 120 Kilometern pro Stunde den Bahnhof. 1889 als „Malzfabrik V. Grimms Nachf., Rühl & Keller“ gegründet, steht sie heute längst leer und soll in naher Zukunft leider abgerissen werden.

Die 1896 errichteten Gebäude der Malzfabrik Gößnitz wurden bis 1991 genutzt. Auf den Gleisen davor dampften von 1970 bis 1981 die letzten Reko-58 der Deutschen Reichsbahn. Am 12. Mai 1980 beförderte 58 3053 einen Dg von Altenburg nach Glauchau.

Die Dresdener Mälzerei befand sich im Stadtteil Pieschen, direkt an der Hauptbahn Dresden – Leipzig, wo am 29. Oktober 1988 E 77 10 mit dem Zwickauer Traditionszug nach Radebeul unterwegs war.



Brücken, Kirchen und Burganlagen standen schon immer im Interesse der Eisenbahnfotografen. Doch mit der Modernisierung der Bahn, spätestens seit Gründung der DB AG und vielen Streckenstilllegungen in der Folge, entfiel so manches altbekannte, beliebte und langjährig genutzte Fotomotiv. Neubaustrecken führen heute schnurgerade durch die Landschaft, über Brücken und durch Tunnel und fernab historischer Bebauungen von Dörfern und Städten. Nähert sich heute eine Eisenbahnlinie einer Stadt oder einem Bahnhof, sind links und rechts der Strecke Lärmschutzwände immer häufiger Begleiter am Zugfenster. Von den Schönheiten der Architektur und der Bebauung des Reiseziels ist vom Zug aus kaum noch etwas zu erkennen.

Dabei orientierte man sich als Reisender doch früher gerade auch an den historischen Bauwerken entlang der Strecke und wusste so landauf, landab vom Nahen des Tagesziels. Zu diesen Orientierungspunkten gehörten einst landauf und -ab auch die Malzfabriken mit ihrer markanten Architektur. Meist waren es mehrstöckige Klinkerbauten, aus deren Dachaufbauten oft mehrere wuchtige Schornsteine emporragten und dem Ensemble ein markantes Aussehen verliehen. Früher hatte nahezu jede Stadt ihre eigene Brauerei und Mälzerei. Dort wurde durch Mälzung aus Braugetreide Malz, kurz angekeimtes und wieder getrocknetes Getreide, hergestellt.

Malzfabriken waren nicht immer eigenständig

Brauereien mälzten früher meistens selbst und waren so Brauerei und Mälzerei in einem. Vor allem in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden solche markanten Brauerei- und Mälzereianlagen.

Ab etwa 1850 entstanden mit zunehmender Industrialisierung häufig Mälzereien als eigenständige Unternehmen, so dass dort die Herstellung von Malz getrennt von der Bierherstellung stattfand. Die meisten Malzfabriken in Deutschland wurden in den 1870er-Jahren gebaut. Ab-



FOTOS (4): RAINER HEINRICH

Die Werdauer 106 134 war am 4. März 1993 mit einem kurzen Güterzug vom Bahnhof Crimmitschau nach Werdau unterwegs. Die Malzfabrik „Carthause Oswald Mummert" von 1910 befindet sich in Höhe des Einfahrvorsignals für den Bahnhof Neukirchen.



Alljährlich fuhren noch bis vor einigen Jahren Sonderzüge in die Bierstadt Kulmbach. Am 17. September 1994 stand 01 150 des Verkehrsmuseums Nürnberg mit dem Zwickauer Traditionseilzug am Bahnsteig 1 vor der Kulisse der EKU-Brauerei mit Mälzerei.

gesehen von einigen Brauereibauten wie zum Beispiel in den bayerischen Bierstädten Kulmbach oder Bamberg bestand das deutsche Mälzereiwesen aus zahlreichen, oft kleineren Produktionsbetrieben mit geringer Kapazität. Zahlreiche dieser Malzfabriken lagen in unmittelbarer Nähe von Eisenbahnstrecken und Bahnhöfen, wo sie in der Vergangenheit und bis heute gelegentlich als Fotomotiv für vorbeifahrende Züge genutzt werden.

Malztransport auf der Schiene: früher Alltag

Noch zu Beginn der 2000er-Jahre erhielten einige Brauereien regelmäßig Malztransporte auf der Schiene, beispielsweise die Bitburger Brauerei oder die Brauerei Felsenkeller in Herford. Diese beschaffte eigens zu diesem Zweck 1975 beim französischen Hersteller Fauvet-Girel zwei und 1980 einen weiteren Tadgs-Silowagen mit der markanten Aufschrift „Herforder Pils“. Doch 2002 wurden die Transporte eingestellt und die Wagen verkauft. Auch die Malztransporte für die Bitburger Brauerei endeten etwa in diesem Zeitraum.

Rainer Heinrich/ba



FOTOS (2): RAINER HEINRICH

Unmittelbar am Bahnhofsgelände befinden sich die Anlagen der EKU mit der alten Mälzerei, die von vier Türmen überragt wird. Heute sind dort beispielsweise der Main-Saale-Express von DB Regio und im Güterverkehr Bamberger 294 von DB Cargo unterwegs.



FOTO: JOACHIM SCHMIDT/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Auch in Bamberg ist mit der überregional bekannten Malzfabrik Weyermann noch eine solche alte Industriekulisse in Bahnhofsnähe zu finden. Am 13. April 2014 diente sie als willkommenes Hintergrundmotiv für 118 047, die mit einem Foto-Sonderzug die Stätte passierte. Nicht auszudenken, wie es dort aussehen wird, wenn im Rahmen des VDE 8-Bahnhofsumbaus an dieser Stelle Lärmschutzwände stehen.

STAR WARS

WELTPREMIERE





Artikel-Nr.: 14-01075
Artikelpreis: € 99,90 je Lieferung
zzgl. € 9,95 Versand

Offiziell lizensiert:
© Lucasfilm Ltd & TM.
All rights reserved

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- **Offiziell lizenziert von Lucasfilm Ltd.**
- **Die erste Star-Wars-Modelleisenbahn**
- **Motive vom Star-Wars-Künstler Steve Andersen**

Abgebildet sehen Sie eine Vorschau auf die ersten Ausgaben. Jede Ausgabe dieser Sammlung wird in 21-tägigen Abständen verschickt und in Rechnung gestellt. Sie können die Sammlung jederzeit ohne Angabe von Gründen kündigen.

In einer Galaxie weit, weit entfernt...

Feiern Sie die Star-Wars-Kultfilme mit dieser außergewöhnlichen **Modelleisenbahn-Kollektion**. Der Zug ist mit einzigartigen Bilderwelten rund um Luke Skywalker, Darth Vader und anderen berühmten Charakteren des Filmuniversums verziert. Viele der eindrucksvollen Szenen – alle exklusiv von dem berühmten **Star-Wars-Künstler Steve Andersen** entworfen – leuchten im Dunkeln. Jeder Waggon ist **detailreich von Hand gefertigt** und verfügt über ein solides Metallfahrgestell. Der Frontscheinwerfer der Diesellok ist voll funktionsfähig und auch der Aussichtswagen lässt sich beleuchten. Ihre Sammlung beginnt mit Ausgabe 1, der Diesel-Lokomotive.

Alles was Sie zum Betrieb benötigen!



GRATIS mit Lieferung 2 und 3: 14-teiliges Schienenset inklusive Transformator im Wert von € 60,–

Exklusiv bei The Bradford Exchange

Offiziell von Lucasfilm Ltd. lizenziert, erscheint diese Kollektion exklusiv bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. Die Kollektion kann jederzeit ohne Angabe von Gründen gekündigt werden. **Genießen Sie echte Star-Wars-Atmosphäre und bestellen Sie Ihre „Star Wars Express"-Modelleisenbahn-Kollektion am besten noch heute!**

Unsere Modelleisenbahnen richten sich ausschließlich an erwachsene Sammler.
Es handelt sich dabei um original- und maßstabsgetreue Kleinmodelle lizenzierter Sammlerprodukte.

WEEE: 97075536

www.bradford.de Für Online-Bestellung Referenz-Nr.: **102883**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **0 60 74 / 916 916**
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NR.: 102883
Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **20. Februar 2023**

☐ **Ja,** ich reserviere die Erstlieferung **„Star Wars Diesellokomotive"** der „Star Wars Express"-Modelleisenbahn-Kollektion zum Ausgabepreis von € 99,90 (zzgl. € 9,95 Versand). Die weiteren Lieferungen erhalte ich in 21-tägigen Abständen **unverbindlich** zugesandt.
Ich bezahle je Lieferung nach Erhalt der Rechnung. Die Kollektion kann jederzeit ohne Angabe von Gründen gekündigt werden.
Artikel-Nr.: 14-01075

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

X

Unterschrift

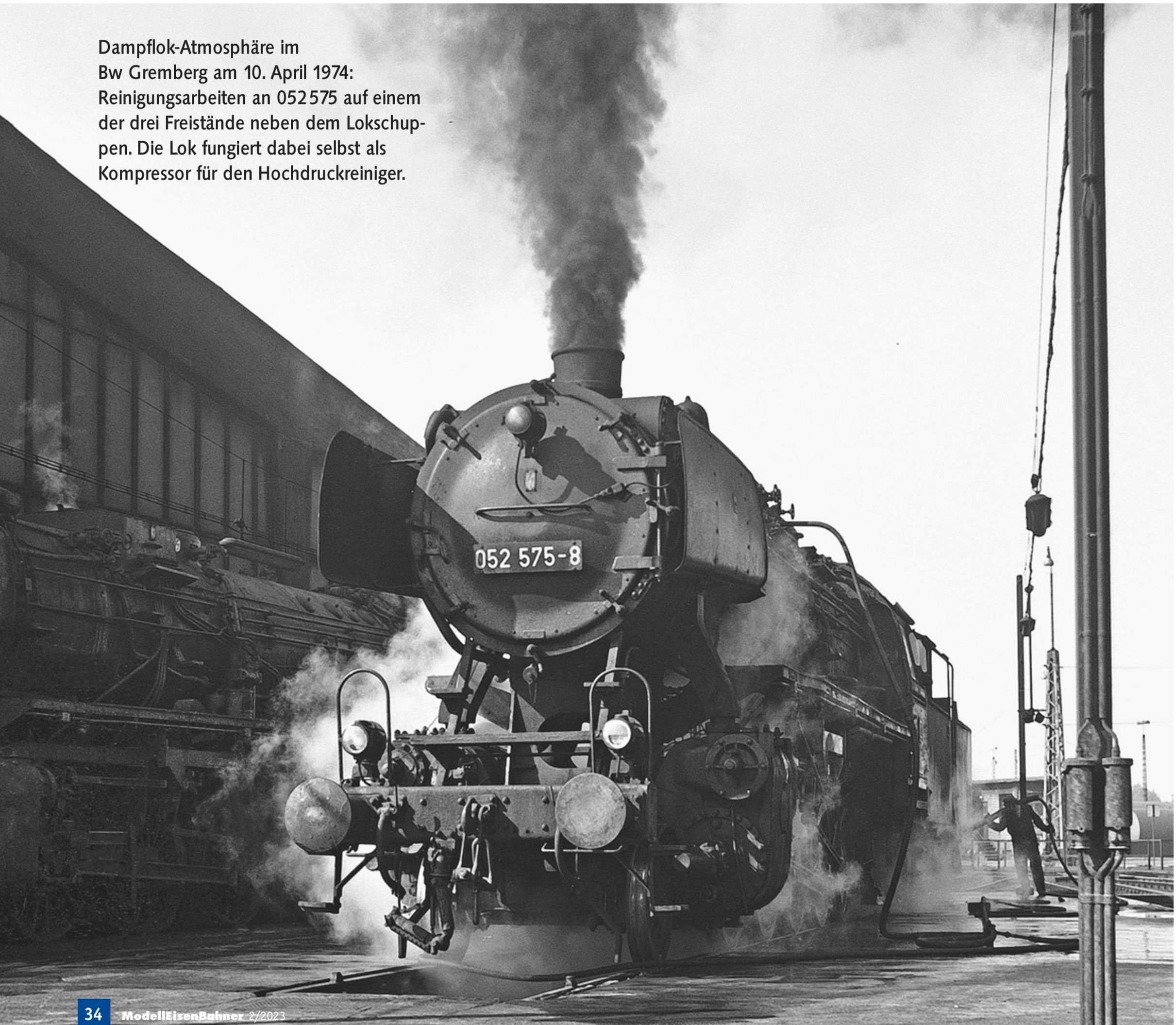
Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter **www.bradford.de/datenschutz.** Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpräferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter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

Anfang der 1970er-Jahre erlosch an vielen Orten die Glut in den Feuerbüchsen. So auch in Gremberg bei Köln. Glücklich darf sich schätzen, wer davor die Zeit des Dampfbetriebs noch erleben durfte.

Erinnerungen an Gremberg

Gremberg oder, wie man heute sagt, Köln-Gremberg – schon mal davon gehört? Eisenbahnfreunde werden die Frage meist bejahen und denken dabei eventuell an einen der größten Rangierbahnhöfe Deutschlands und ein modernes Kombiwerk für die Instandhaltung von Loks und Waggons der DB Cargo AG!

Aber da gab es einst auch ein Bahnbetriebswerk mit Dampflokomotiven, das Bw Gremberg! Dort gäbe es nur Lokomotiven der Baureihe 50, dachte mancher Experte, aber weit gefehlt, gerade in der ausklingenden Dampflokzeit wurde im Süden der Domstadt einiges geboten. Anfang der 1970er-Jahre entdeckte ich als junger Eisenbahnliebhaber, nachdem meine Familie in die Nähe zog, für mich das Bw.



Dampflok-Atmosphäre im Bw Gremberg am 10. April 1974: Reinigungsarbeiten an 052 575 auf einem der drei Freistände neben dem Lokschuppen. Die Lok fungiert dabei selbst als Kompressor für den Hochdruckreiniger.



Die gleiche Perspektive wie auf dem Bild der vorherigen Seite am 29. Juli 2020: Das moderne Kombiwerk Köln Gremberg der DB AG. Nichts erinnert mehr an die Dampflokzeit.

Der Rangierbahnhof Gremberg mit dazugehörigem Bahnbetriebswerk liegt im Südosten Kölns. 1917 wurde mit dem Bau begonnen und 1924 der Bahnhof in Betrieb genommen. Das Bw selbst war 1926 fertiggestellt. Auf Grund seiner enormen Bedeutung wurde der Bahnhof 1942 ausgebaut. Weitere Erweiterungen folgten mit der Beseitigung der verheerenden Kriegsschäden nach dem Zweiten Weltkrieg und in den 1960er-Jahren. Die letzte Modernisierung begann 2004.

Mit dem Bau des Bahnhofs einhergehend wurde 1919 die Eisenbahnersiedlung Gremberghoven errichtet. Der Name Gremberghoven setzt sich aus den Stadtteilen Gremberg und Westhoven zusammen. Der Name des Bahnhofs „Gremberg" stammt allerdings von dem wenige Meter nördlich des Bahnhofs gelegenen Gremberger Wäldchen ab.

Gremberg – das letzte Dampf-Bw im Kölner Raum

1975 gab es von den einstmals zahlreichen Bahnbetriebswerken mit Dampflokbeheimatung im Kölner Raum nur noch das Bw Gremberg. Bevor ich 1970 von Bayern nach Porz, heute Köln-Porz, kam, kannte ich deshalb nur die Lokomotiven der Baureihe 50 des Bw Augsburg und die Lokomotiven aus dem Märklin-Katalog. Aus dem Klassenzimmer meiner neuen Schule in Porz-Wahn hatte ich einen guten Blick auf die Bahnstrecke von Köln nach Troisdorf. Mal wieder vom Unterricht abgelenkt, sah ich eine Dampflok mit drei großen Rädern. Das kann nur eine 01 sein, dachte ich. Meine Neugierde war geweckt und ich begann die Gegend zu erkunden, denn ich wollte unbedingt wissen, wo die 01 herkam. So entdeckte ich die Südausfahrt des Rangierbahnhofs Gremberg und von der Berger Brücke in Porz machte ich



Mein letztes Foto von der Berger Brücke und der schwer arbeitenden 044 596 im Mai 1975, kurz vor meinem Umzug zurück nach Bayern.



Südausfahrt 1970: die ersten Fotos von der Berger Brücke. Mein Vater machte dieses Bild von mir (rechts) mit einem gleichgesinnten Freund und 140 160.



Die Erstgeborene: 050 001 wird am 18. August 1973 auf den großzügigen Behandlungsanlagen entschlackt. Die Lok steht heutzutage im Technikmuseum Berlin.



Der „Grünspecht" 055 738, seit einem halben Jahr in Grün und Schwarz lackiert, steht im August 1971 schon arg ungepflegt auf dem Freistand.



Lokwechsel in Troisdorf am 21. April 1973: 110 468 hat den „BU" aus Aachen gebracht, 052 428 schleppt ihn weiter nach Siegen.

meine ersten Eisenbahn-Fotos. Zahlreiche E-Loks der Baureihe 140 verließen den Bahnhof, bis sich endlich eine Dampflok näherte. Eine 044 mit langem Güterzug! Auch eine Dampflok, die ich zuvor nur aus dem Märklin-Katalog kannte. Aber wo finde ich die 01? Vielleicht dort, wo der viele Rauch aufsteigt? Also weiter mit dem Fahrrad Richtung Porz-Gremberghoven. Und tatsächlich, von der Rather Straße zwischen zahlreichen Unterführungen führt ein Weg hinauf zum Bahnbetriebswerk. Es erwarteten mich zwei Drehscheiben, ein Ringlokschuppen sowie eine riesige Bekohlungsanlage. Zahlreiche E-Loks der Reihe 140 sowie Dampfloks verschiedener Baureihen waren dort abgestellt und warteten auf neue Aufgaben. Neben vielen 50 und 44 war auch die vermeintliche 01 dabei. Aber was war das denn? Auf dem Lokschild stand 003 276. Eine 03 kannte ich bisher nicht.

Daneben stand eine 055, eine mir ebenso unbekannte Baureihe. Mein Interesse war nun endgültig geweckt, mein Hobby war geboren!

War Gremberg seit jeher Heimat von Lokomotiven der Baureihen 50 und 55, wurde es ab 1967 deutlich abwechslungsreicher. Drei P8 (BR 38) wurden dem Bw zugeteilt und gaben dort ein kurzes Gastspiel. Ab Mai 1968 folgten sechs Maschinen der Baureihe 03 des Bw Mönchengladbach. Hauptaufgabe der 03 war die Beförderung des belgischen Militärzuges Dm 80045/046 (auch belgischer Urlauberzug oder kurz „BU" genannt) zwischen Troisdorf und Siegen. Leider endete der



050 190 am 30. Januar 1974 auf der Drehscheibe, die auch einen Hinweis für allzu forsche Lokführer trägt.



Der Autor auf dem Führerstand einer „richtigen 01“: 01 150 des Bw Ehrang ist anlässlich einer Sonderfahrt am 31. März 1973 in Gremberg.

April 1975, es geht dem Ende zu: 052 299, mit einer Schwesterlok im Dezember 1974 ausgemustert, 151 015 im November 1973 in Betrieb genommen. Das Bild habe ich von oben auf der Rückseite der Kohlenbühne aufgenommen.

Einsatz der 03 schon nach zweieinhalb Jahren. Am 3. Dezember 1970 wurde mit 003 111 die letzte 03 des Bw Gremberg z-gestellt. Im August 1970 kam die letzte kohlegefeuerte 41 der DB, 041 293, von Köln-Eifeltor nach Gremberg. Auch sie war für die Beförderung des belgischen Militärzuges zwischen Troisdorf und Siegen zuständig. Ihre Zeit in Gremberg war im Februar 1971 bereits wieder beendet. Leider habe ich sie nie fotografiert.

Die Baureihe 55, die ehemalige G 8.1, war seit Jahrzehnten im Bw Gremberg stationiert, 1970 waren noch fünf Maschinen im Einsatz, bis 1972 kamen zwei weitere Loks dazu. Ihre Hauptaufgaben waren der Rangierdienst, aber sie wurden auch vor Nah- und Übergabezügen eingesetzt. Gremberg war das Auslauf-Bw für diese Baureihe. Ein Exot war 055 738. Sie wurde im Frühjahr 1971 in Grün und Schwarz umlackiert und sollte so einer preußischen G 8.1 entsprechen. Der DB-Keks, das Siebdruckschild und die Rangierfunkantenne störten allerdings das Bild. Anlass für diese Aktion war die Feier zum 125-jährigen Bestehen der BD Wuppertal. Fortan hatte die Lok den Spitznamen „Grünspecht“. Sie wurde am 5. Februar 1972 z-gestellt und stand noch bis Februar 1973 auf der riesigen Kohlenbühne, wo sich im Oktober 1972 055 538 dazu gesellte. Mit der Z-Stellung von 055 538 endete am 18. Oktober 1972 der Einsatz der Baureihe 55 bei der Bundesbahn.

Auch die Baureihe 50 war seit Jahrzehnten in Gremberg beheimatet. 1957 waren dort 53 und 1973 immerhin noch 26 Maschinen dieser Baureihe stationiert. Darunter befand sich auch 050 001, die erstgebaute 50. Sie stand von Juni 1973 bis zu ihrer Z-Stellung im November 1974 in Gremberg im Dienst.





Die riesige Kohlenbühne mit Kran und Bekohlungsanlage. Eine unbekannte 50 beim Restaurieren, August 1974.

Hervorzuheben ist auch 052 428. Sie war eine der wenigen 50 mit Wannentender und offenem Führerhaus. Da sie mit ihrem Wannentender größere Vorräte mit sich führen konnte, wurde sie, nach dem Weggang der 041 293, Planlok für den „BU“. Bestens gepflegt nahm sie diese Aufgabe bis zum Sommerfahrplan 1973 wahr.

Stamm-Heizer auf 052 428 war Albrecht L., der als „Studenten-Heizer“ in Gremberg sein Studium finanzierte. Ich lernte ihn Anfang 1972 kennen. Er versorgte mich nicht nur mit Insider-Informationen, sondern verschaffte mir auch mehrfach die Gelegenheit, auf dem Führerstand mitzufahren. Es waren unvergessliche Erlebnisse. So verdanke ich Albrecht auch die Info, dass eine „richtige 01“ ins Bw Gremberg kommt, um am nächsten Tag eine Sonderfahrt auf der Siegstrecke durchzuführen. Es war 001 150 des Bw Ehrang. Albrecht hatte auch maßgeblichen Anteil an der guten Pflege seiner 052 428. Im August 1974 wechselte die Lok zum Bw Mayen, wo sie im Januar 1975 z-gestellt wurde.

Ständige Gäste in Gremberg waren die 44 des Bw Betzdorf. Sie waren für die Beförderung der Güterzüge zwischen Gremberg und Betzdorf zuständig. Ewig in Erinnerung bleibt mir eine spontane Einladung zur Führerstandsmitfahrt auf 044 595 nach Betzdorf und zurück. Das Ereignis zog sich

Mitfahrt im Führerstand war der Höhepunkt

bis in den späten Abend, eine entsprechende Info an meine Eltern war nicht möglich. Dementsprechend schlecht war die Stimmung, als ich endlich wohlbehalten wieder zu Hause war. Mein Hobby war kurzzeitig akut gefährdet!

Auch die spektakulären Ausfahrten der Züge in Richtung Süden nach Betzdorf bleiben mir immer in Erinnerung! Die letzten Einsätze der Betzdorfer 44 nach Gremberg fanden im September 1975 statt.

Mit der Umstationierung der 050 220 zum Bw Duisburg Wedau endete im Oktober 1975 nicht nur der Einsatz der Baureihe 50, sondern auch die Dampflokzeit beim Bw Gremberg. Bald danach wurden die Behandlungsanlagen für die Dampfloks und ein Teil des Lokschuppens abgerissen. Das Bw war nun für die Wartung und Unterbringung der im Rangierbahnhof benötigten Rangierloks sowie der zahlreichen Wendeloks, meist E-Loks der Baureihen 140, und 151 anderer Betriebswerke, zuständig. Zwischen 2000 und 2002 entstand auf dem Gelände ein neues Kombiwerk für die Instandhaltung von Lokomotiven und Waggons.

Meine Zeit in Gremberg ging im Juni 1975 mit dem Umzug zurück nach Bayern zu Ende. Mittlerweile wohne ich in der Nähe von Aachen und es zieht mich nach wie vor nach Gremberg, auch wenn außer zwei aufgestellten Radsätzen im Werk und im nahen Gremberghoven nichts mehr an die Dampflokzeit erinnert. Dafür ist der Spotter-Punkt an der Nordausfahrt mit dem Reiterstellwerk und dem berühmten Bahnübergang (13 zu überquerende Gleise) eine Reise wert. Immer, wenn ich heute dort bin, frage ich mich, warum ich nicht schon in den 70er-Jahren diesen Ort besuchte? Vielleicht lag es daran, dass keine schwer arbeitenden Betzdorfer 44 vorbeikamen. *Dietrich Nikel*

Ein Radsatz der 044 215 am Eingang zum Werk erinnert an die Dampflokzeit beim Bw Gremberg, auch wenn diese Lok hier nie stationiert war.



Vor 50 Jahren an die DB ausgeliefert und immer noch im Einsatz: 296 042 rangiert an der Nordausfahrt, im Hintergrund das Reiterstellwerk mit dem davor liegenden Bahnübergang, 30. März 2017.



FOTO: DIETRICH NIKEL

ALLES ZUM ICE UND BAHNHÖFE



© rangizzz – adobe.stock.com, GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



NEU

Was unterscheidet einen Bahnhof von einem Haltepunkt?
Das älteste erhaltene Empfangsgebäude Deutschlands steht wo?
Was ist ein Inselbahnhof, was ein Kopfbahnhof?
Die und viele weitere Fragen beantwortet dieses gleichermaßen unterhaltsame wie informative Buch zu allem Wichtigen aus Geschichte und Gegenwart. Dabei kommen Rekorde und Kuriositäten nicht zu kurz. – 101 Aha-Erlebnisse für Eisenbahnfans und Zugreisende gleichermaßen.

192 Seiten · ca. 100 Abb.
Best.-Nr. 53575
€ (D) 16,99



NEU

Auf informative, aber auch unterhaltsame Weise stellt das Werk Rekorde, Unbekanntes und Kurioses rund um den deutschen Hochgeschwindigkeitszug vor.

192 Seiten · ca. 100 Abb.
Best.-Nr. 53310
€ (D) 16,99

JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond



Die allerersten Reichsbahnweichen hatten noch die traditionellen Block- oder Hakenverschlüsse, so wie hier die S49-Weiche mit Blockverschluss und typischem Abdeckblech, die am 9. Juni 1989 noch im Bahnhof Bad Wurzach lag.

TEIL II

Die Bauteile einer Weiche mögen auf den ersten Blick einfach und einheitlich wirken, doch bei näherem Hinsehen lassen sich interessante Entwicklungen ablesen.

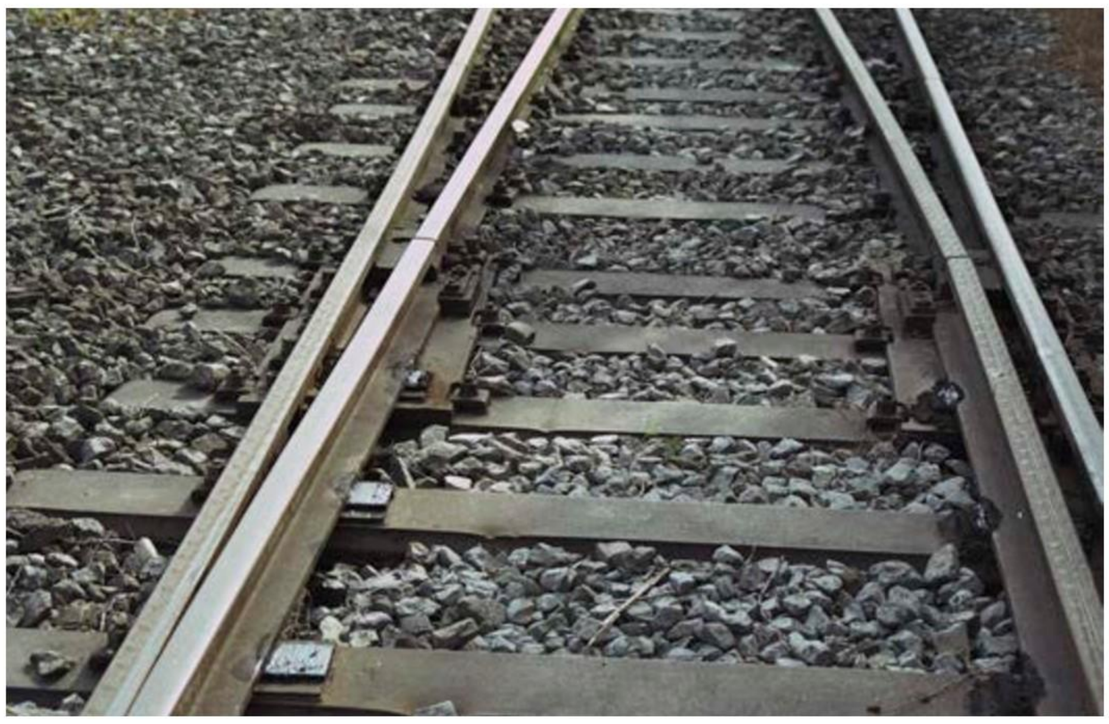
Zungen & Verschlüsse

Wir erwähnten die Einzelteile einer Weiche in den ersten Folgen unserer Serie (Hefte 12/2021 und 10/2022) schon mehrmals. Von Blockherzstücken oder Federschienenzungen war die Rede, von doppelten und zweifachen, gar dreifachen Herzstücken hat man auch schon gehört. Was sich dahinter verbirgt, werden wir in dieser und der nächsten Folge erklrären.

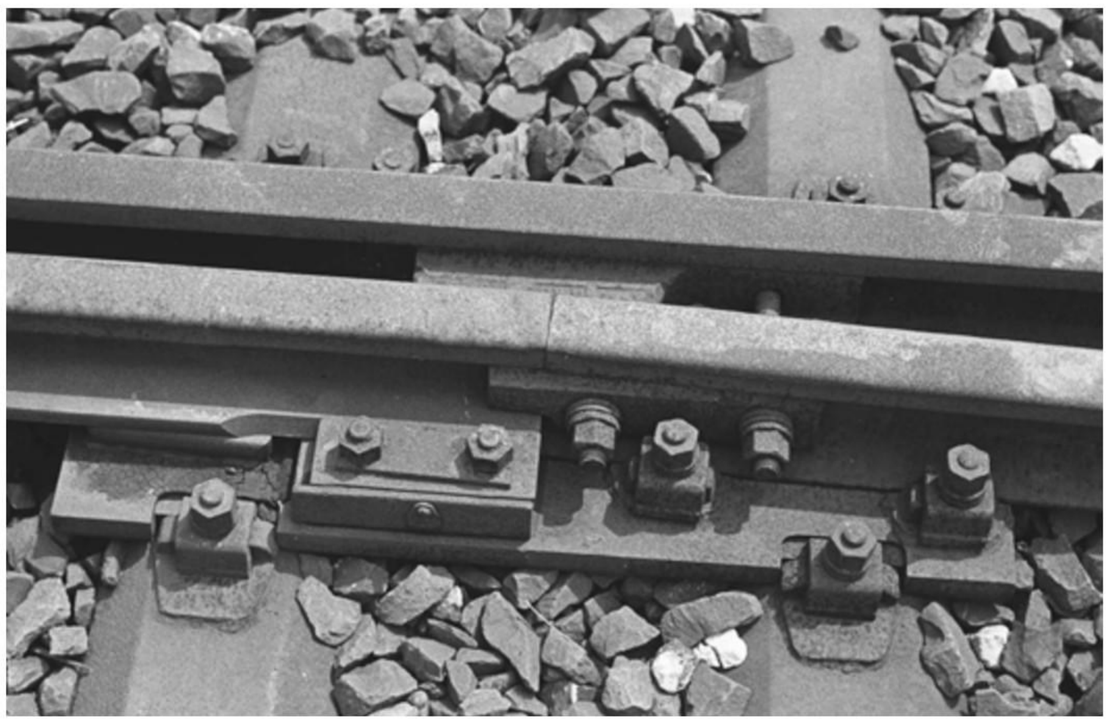
Die Hauptteile einer Weiche sind der Weichenanfang und das Weichenende, und ersteren betrachten wir diesmal genauer. Der besteht aus der Zungenvorrichtung, der Stellvorrichtung, den darunter liegenden Schwellen und dem Verschluss. Der Endteil der Weichen, der aus den Zwischenschienen, den Backenschienen mit Radlenkern außen, den Flügelschienen mit Herzstück innen und wiederum den Schwellen darunter besteht, kommt in der nächsten Folge dran. Die Weichen können tatsächlich aus diesen Teilen bestehend angeliefert und an Ort und Stelle zusammengesetzt werden. Früher wurden Sie geschraubt – und an diesen Schienenstößen mit ihren Laschen konnte man die Teilung nachvollziehen. Nach dem Zweiten Weltkrieg verschweißte man dann die Weichen. Dennoch liegen bei den Weichen aus dem Profil S49 auch heute noch die Doppelschwellen dort, wo damals die Trennstelle unterstützt werden sollten.

Eine Zungenvorrichtung umfasst beide Zungen mit ihren Backenschienen. Es gibt rechte und linke Ausführungen, je nach Verzweigungsrichtung der Weiche. So ist als Einzelteil die rechte Zunge einer rechten Zungenvorrichtung von der rechten Zunge einer linken Zungenvorrichtung zu unterscheiden. Sie werden aus demselben Halbzeug hergestellt, aber verschieden gebogen.

Bei den allerersten Gleisanlagen, beispielsweise bei der Eisenbahn Nürnberg – Fürth, gab es zunächst gar keine Weichen, die Gleise waren miteinander durch Drehscheiben verbunden, auf denen das rollende Material verschoben werden konnte. Die ältesten und einfachsten Weichen, auch bei der genannten Bahnlinie, hatten



Frühe Länderbahnweichen hatten oft nur durch die Laschen angelenkte Zungen.



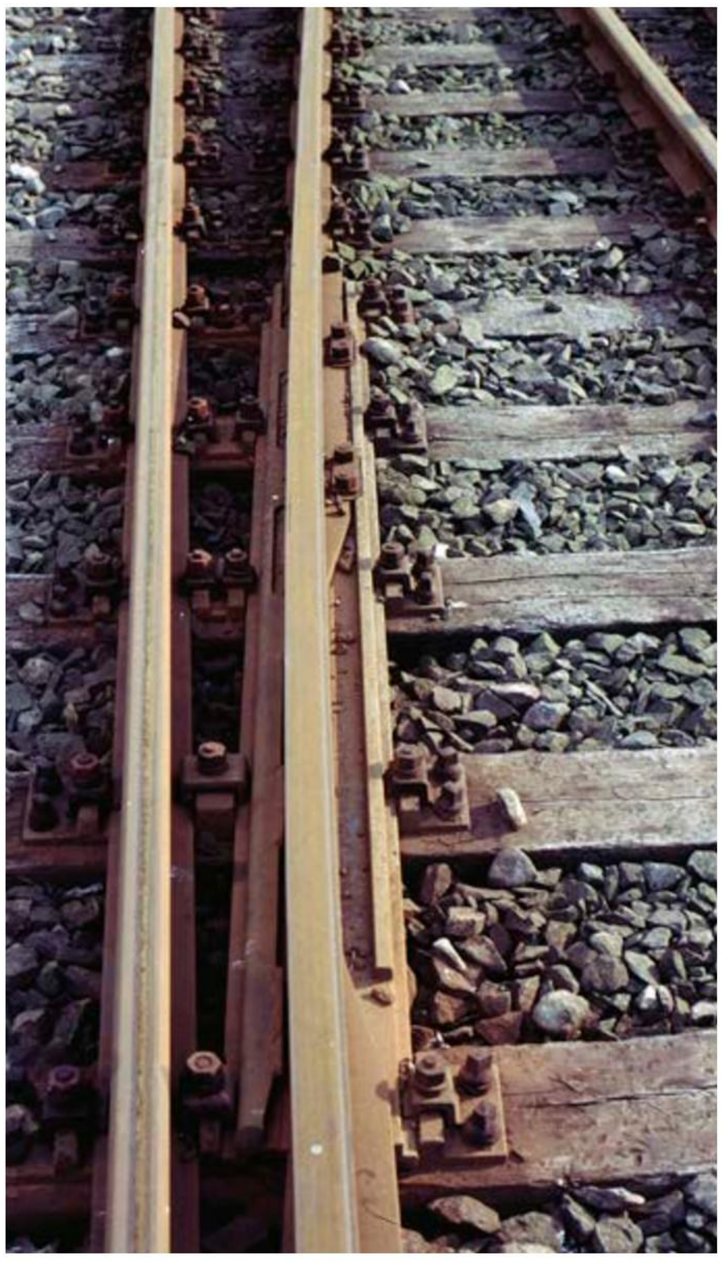
Gelenk einer Form-8-Weiche, die Zunge liegt rechts und wird durch den abgefederten Bolzen gehalten.

Schleppzungen. Heute findet man sie noch manchmal bei Feldbahnen. Solche Zungen können aber kaum die bei der Ablenkung entstehenden seitlichen Kräfte aufnehmen, und so ersetzte man sie bald durch eine andere Konstruktion: durch eine Zunge, die, wenn sie befahren wird, an ihrer Backenschiene anliegt und die seitlichen Kräfte direkt oder über Stützknaggen an die fest auf den Schwellen montierte Backenschiene ableitet.

Gelenkzungen

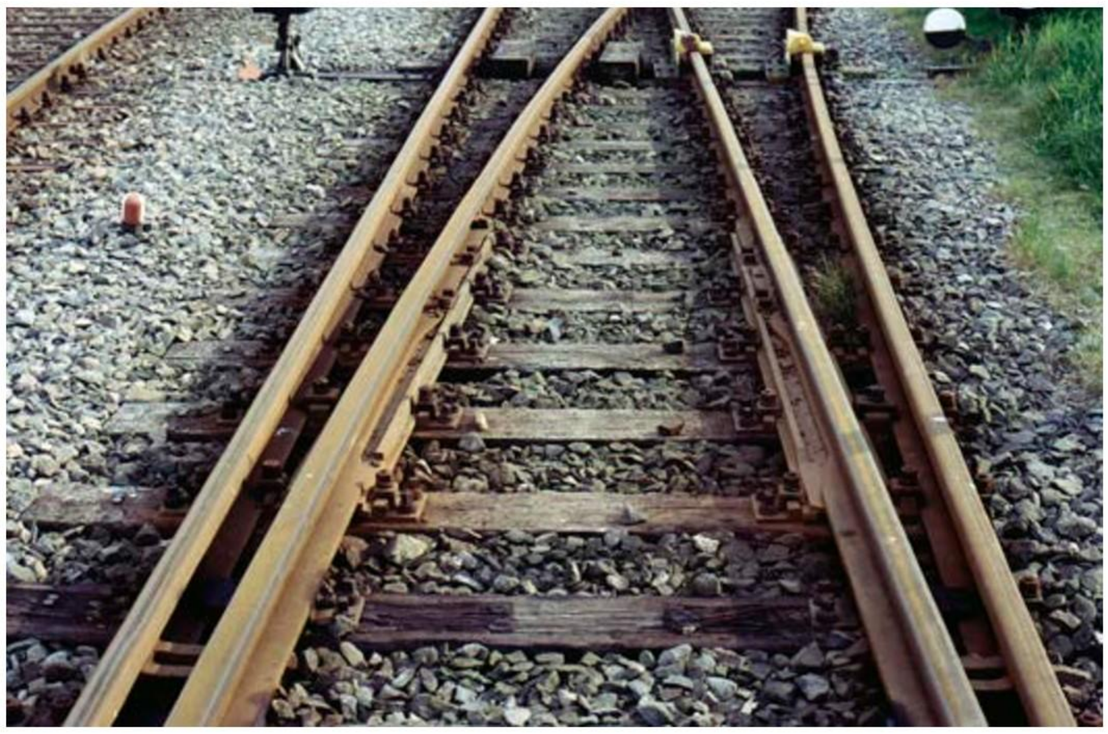
Bis etwa 1900 kannte man dabei nur Gelenkzungen. Die einfachste Form des Gelenks findet man noch heute vereinzelt bei ganz alten Weichen (und bei den meisten Modellweichen): Die Zunge bewegt sich an ihrer Wurzel in Laschen, die am fortführenden Schienenprofil angebracht sind. Die meisten heute noch vorhanden Gelenkzungen haben jedoch ein Drehgelenk unter der Zungenwurzel. Die Zunge besitzt dort einen Zapfen, der in einem Lager in der Zungenplatte ruht. Dieses Drehgelenk war eine süddeutsche Konstruktion, wurde aber auch von der Reichsbahn übernommen. Die preußischen Weichen benutzten einen Drehstuhl, dies war praktisch die umgekehrte Lösung: Die Zungenplatte hatte einen Zapfen, auf dem die Zunge saß. Der Vorteil dieser Ausführung war, dass sich die Zunge leicht auswechseln ließ, der Nachteil, dass dies häufig nötig war, denn das an der Lagerstelle stark geschwächte Zungenprofil brach gerne. 1924 wurden im Zuge einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme sämtliche Drehstuhlzungen der Reichsbahn in den preußischen Weichen der Form 8a gegen Gelenkzungen ausgetauscht. Dennoch findet man Drehstuhlzungen noch gelegentlich bei Privatbahnen, vor allem bei Weichen der Form 6a.

Doch auch die Drehgelenke waren verschleißanfällige Bauteile, da die Zunge damit zum Kippen neigt. Etwa um das Jahr 1910 erprobte man eine Konstruktion, bei





Drehstuhlzunge einer Form-6-Weiche



Gesamtansicht und Detail (oben) einer Federzungenweiche.



Federschienenzungen in einer S49-Weiche



Wieder eingeführt: Federzungen einer S54-Weiche.

der man das Zungenprofil an die Zwischenschiene anlaschte und eine federnde Stelle in der Zunge selbst vorsah, die für diesen Zweck jedoch wesentlich länger sein musste – die Federzunge.

Federzungen

An der Federstelle war deren Profil geschwächt, deshalb wurde es dort durch eine Platte unterstützt, die Federzungenplatte. Die Federzunge wurde zuerst bei preußischen Weichen eingeführt. Die Reichsbahn-Weichen 49-190-1:9 und 49-190-1:7,5 sowie 49-300-1:9 und 49-500-1:12 wurden von vornherein neben der Ausführung mit Gelenkzungen auch mit Federzungen gebaut.

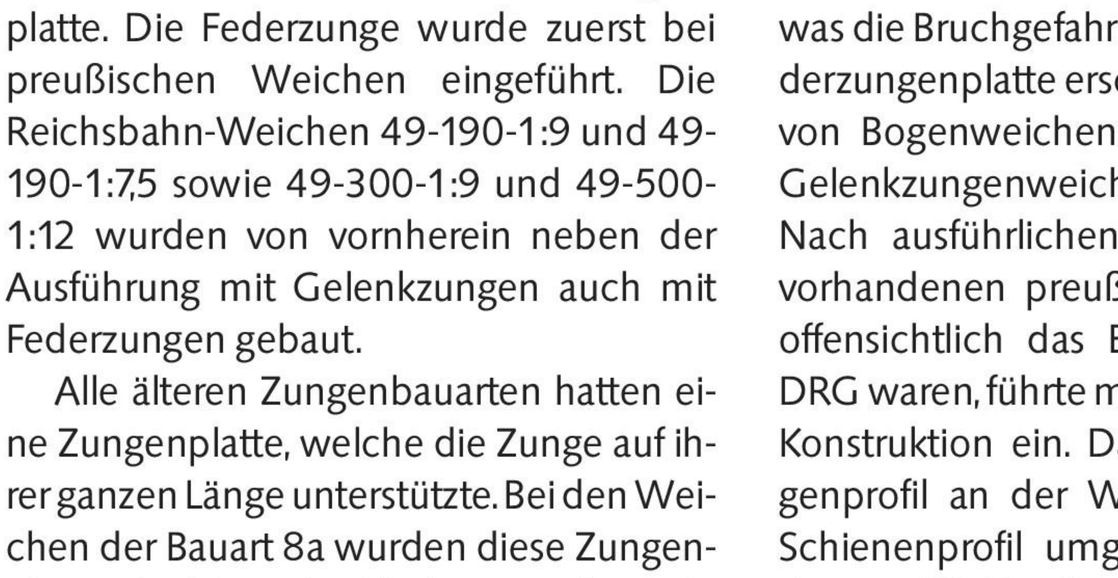
Alle älteren Zungenbauarten hatten eine Zungenplatte, welche die Zunge auf ihrer ganzen Länge unterstützte. Bei den Weichen der Bauart 8a wurden diese Zungenplatten im Zuge des Umbaus entfernt, da sie das Stopfen der Schwellen behinderten. Die Weichen der Bauart 6a sowie die wenigen noch vorhandenen süddeutschen und sächsischen Länderbahnweichen weisen auch heute noch alle diese Zungenplatten auf.

Die Federzunge hatte ebenfalls Nachteile: Die Zunge musste sehr viel länger als bei der Gelenkzunge sein, und so entstand ein Bereich, in dem die Seitenkräfte nicht aufgefangen wurden. Außerdem musste sie an der Federstelle geschwächt werden, was die Bruchgefahr erhöhte. Die lange Federzungenplatte erschwerte auch den Bau von Bogenweichen, die daher meist als Gelenkzungenweichen ausgeführt waren. Nach ausführlichen Versuchen mit den vorhandenen preußischen Weichen, die offensichtlich das Experimentierfeld der DRG waren, führte man ab 1935 eine neue Konstruktion ein. Dabei wurde das Zungenprofil an der Wurzel zum normalen Schienenprofil umgeschmiedet und mit der anschließenden Schiene verschweißt, die Federstelle liegt hinter der Schweißstelle im normalen Schienenprofil. So entstand die Federschienenzunge.

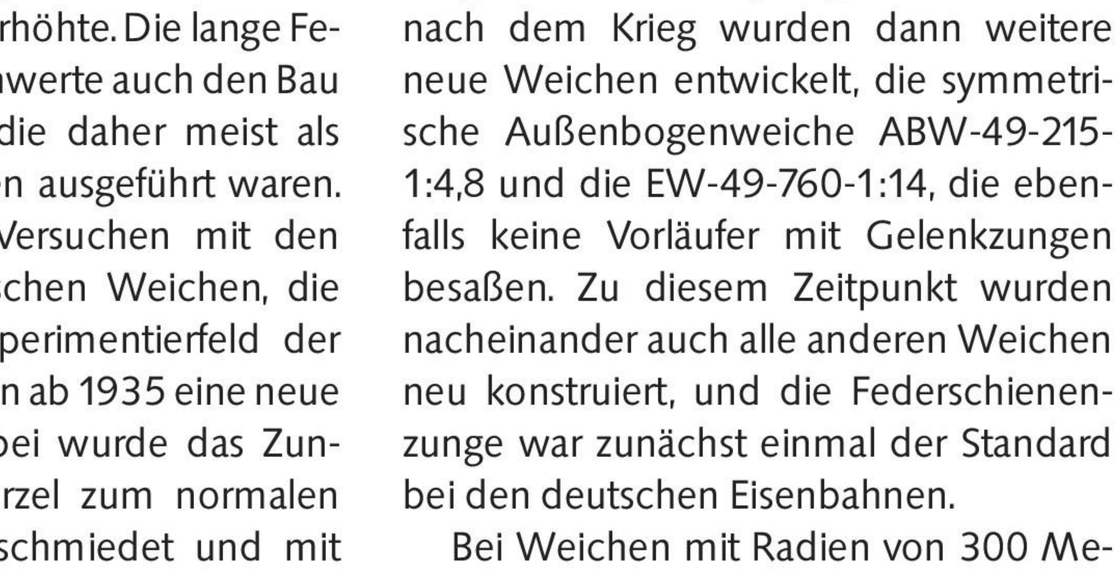
Federschienenzungen

Die ersten S49-Weichen, die 1935 mit Federschienenzungen entwickelt wurden, waren die Kreuzungsweichen mit 500 Metern Radius. Sie waren damit auch die ersten, die es nicht mehr auch in einer Ausführung mit Gelenkzungen gab. Unmittelbar nach dem Krieg wurden dann weitere neue Weichen entwickelt, die symmetrische Außenbogenweiche ABW-49-215-1:4,8 und die EW-49-760-1:14, die ebenfalls keine Vorläufer mit Gelenkzungen besaßen. Zu diesem Zeitpunkt wurden nacheinander auch alle anderen Weichen neu konstruiert, und die Federschienenzunge war zunächst einmal der Standard bei den deutschen Eisenbahnen.

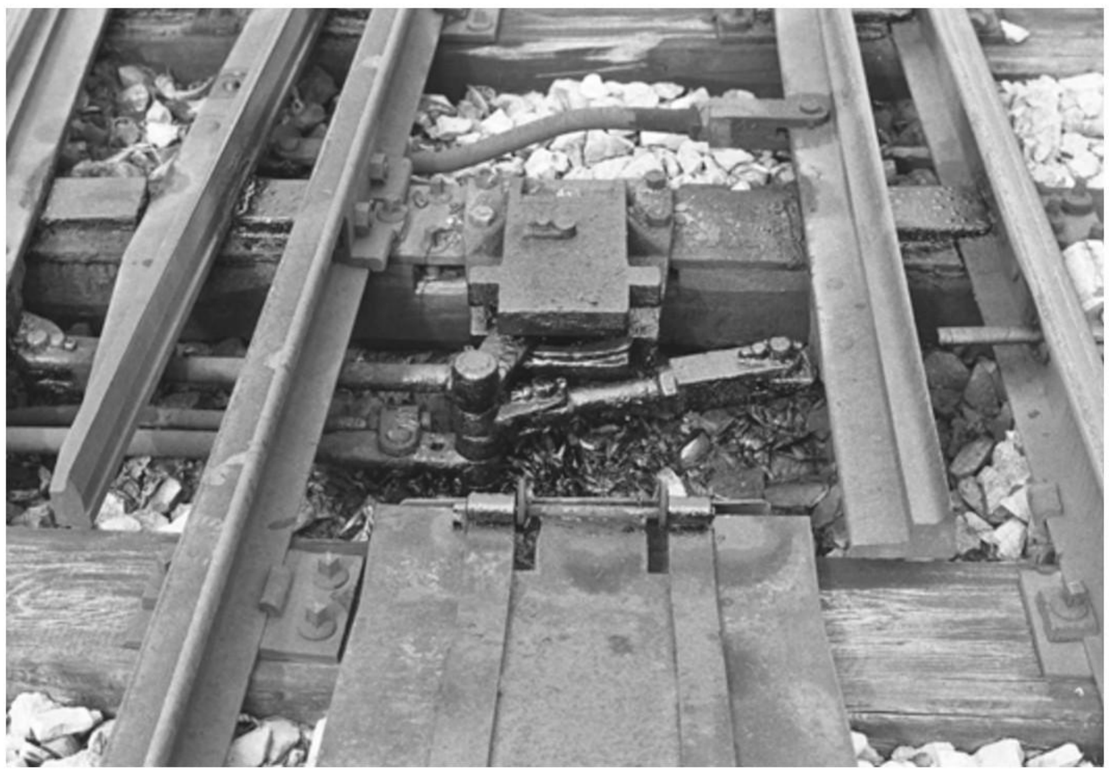
Bei Weichen mit Radien von 300 Metern und mehr haben die Gelenkzungen nicht lange überlebt. Auch in den 90er-



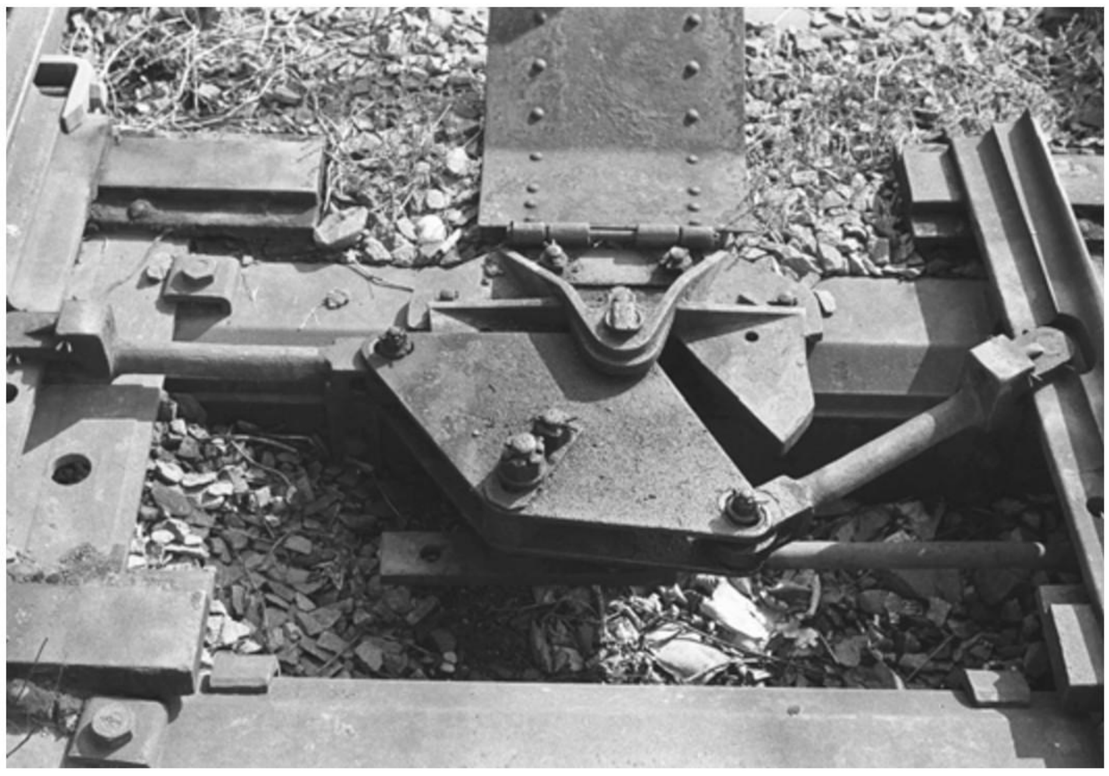
Ein preußischer Hakenverschluss.



Blockverschluss einer württembergischen Weiche.



Blockverschluss der Bauart Bruchsal.



Blockverschluss Bauart Jüdel während des Umstellens.

Jahren standen noch zahlreiche Federzungenweichen in Betrieb, aber Reichsbahnweichen mit Gelenkzungen waren allenfalls noch mit 190 Metern Radius gelegentlich zu finden.

Auch die Weichen mit dem Schienenprofil UIC60 hatten zunächst durchweg Federschienenzungen. Dennoch hat auch die Federschienenzunge einen Nachteil: Die Schweißstelle zwischen Zungenprofil und anschließender Schiene liegt im Federbereich, und deswegen neigt die Schweißnaht zum Brechen. Vorsichtshalber wird die Zunge an dieser Stelle durch Laschen (die deswegen Angstlaschen heißen) gehalten. Und so erlebte die gute alte Federzunge eine Renaissance: Ab 1984 führte die DB die Weichen aus dem Profil S54 als Standard ein, und diese besitzen wieder Federzungen. Allerdings ist die Federstelle nun so ausgeführt, dass keine Schwächung der Tragfähigkeit eintritt, obwohl diese Zungen natürlich ohne Federzungenplatte auskommen.

Der Weichenverschluss

Alle Weichen besitzen einen Verschluss. Er verhindert, dass sich die Zunge von der Backenschiene löst, auch im Falle einen Bruches. Er verhindert aber nicht das Umstellen und auch nicht das Aufschneiden, wenn sie vom Weichenende her auf dem falschen Gleis befahren wird, dafür sorgt der sogenannte Riegel.

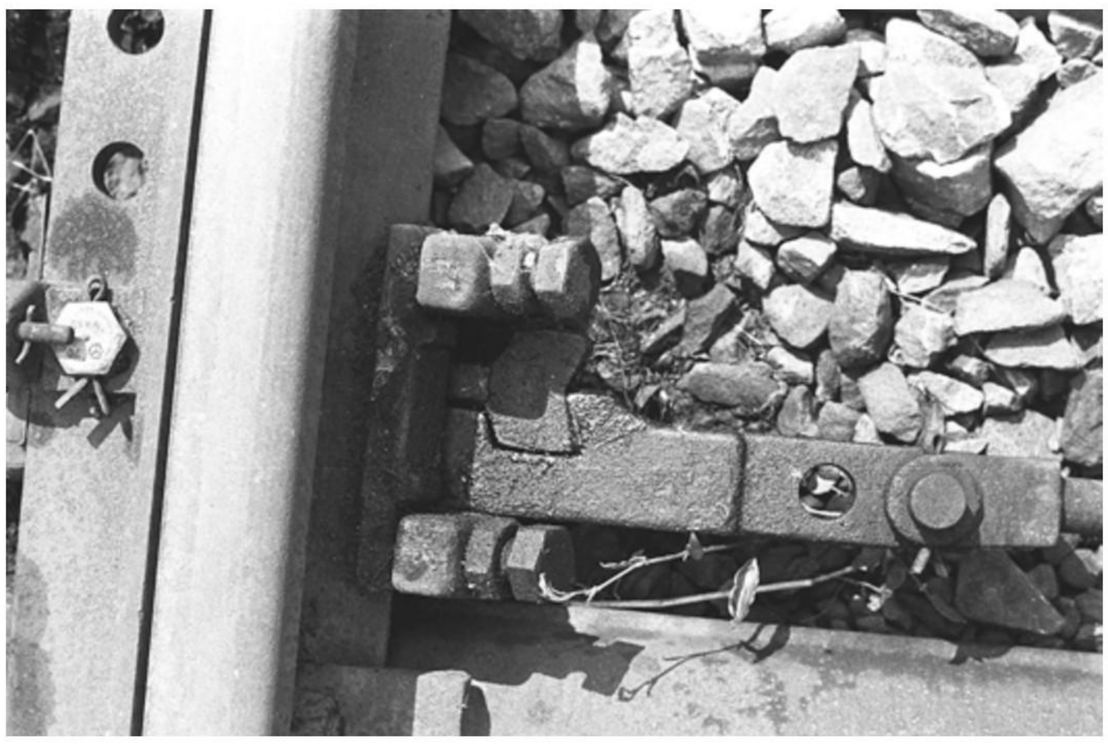
Sicher haben Sie schon das Umstellen einer Weiche beobachtet. Ist Ihnen aufgefallen, dass sich die beiden Zungen nicht synchron bewegen? Erst setzt sich die abliegende Zunge in Bewegung, dabei öffnet sie den Verschluss, erst dann folgt ihr die anliegende; wenn die nun anliegende Zunge bereits ihr Ziel erreicht hat, bewegt sich die nun abliegende noch ein Stück und schließt den Verschluss, bis auch sie ihre Endlage erreicht hat

Es existieren zwei grundsätzlich verschiedene Bauarten des Verschlusses. Die eine Art ist der Blockverschluss. Hier wird die Zunge von einem Block zwischen den Schienen in ihrer Position gehalten. Es existierten zwei Bauarten in Deutschland, die Bauarten „Jüdel“ und „Bruchsal“. Sie waren der Standard in Süddeutschland, sind aber in Deutschland heute nicht mehr gebräuchlich. Zum Beispiel in der Schweiz sieht man sie jedoch noch häufig. Man erkennt die Bauart relativ einfach an der Klappe zwischen den Schienen, welche den Verschluss abdeckt.

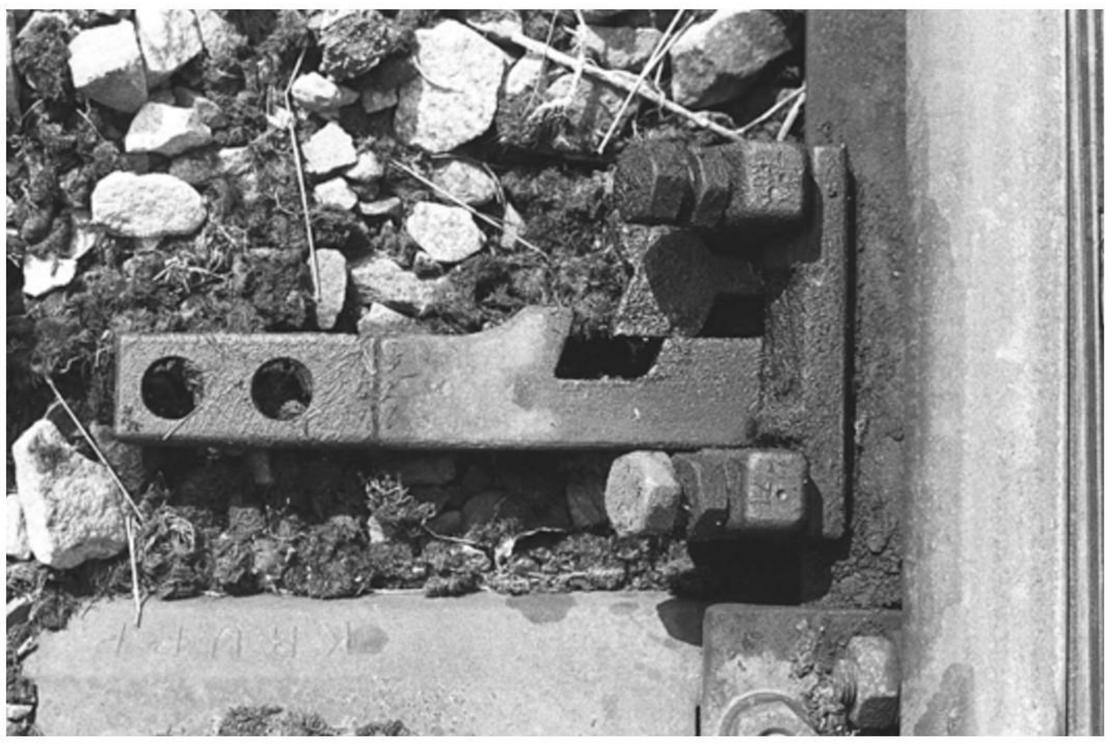
Der andere Form des Verschlusses beruht darauf, die Zunge direkt mit der Backenschiene zu verschließen. Dies war der norddeutsche Weg, und in Preußen benutze man dazu den Hakenverschluss. Bei ihm greift ein Haken unter der Zunge um einen Zapfen unter der Backenschiene.

Heute benutzt die DB (AG) ausschließlich den sogenannten Klammerspitzenverschluss. Besitzt eine Weiche aufgrund ihrer Länge mehrere Stellvorrichtungen, hat auch jede einen solchen Verschluss.

Thomas Becker



Heute üblich: Der Klammerspitzenverschluss, hier geschlossen.



So sieht derselbe Verschluss offen aus.

FOTOS (14): THOMAS BECKER

Besondere Betrachtungsweise

Marc Clement: Die Unermüdlichen – Die Geschichte der meistgebauten Dampflok. Books on Demand, Norderstedt 2022. ISBN: 978-3-75682-259-1. Softcover-Einband, 366 Seiten, 150 Abbildungen, rund 50 Skizzen und Tabellen; Preis: 27,99 Euro.

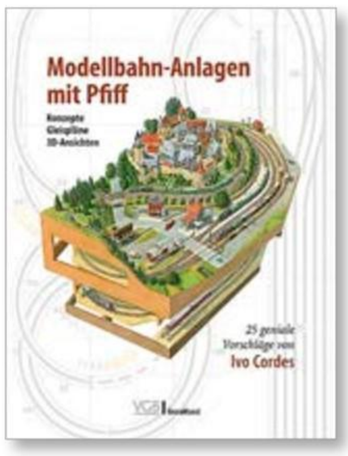


Ein solches Buch hat der Rezensent nicht alle Tage vor sich liegen: geballte und vor allem fundiert recherchierte Auskunft über ein schier unendliches Thema auf mehr als 350 Seiten, jedoch ohne auch nur ein einziges Vorbildfoto! Der etwas rätselhaft gestaltete Einband lässt zunächst nicht vermuten, dass es sich bei diesem von Autor Marc Clement im Selbstverlag herausgebrachten Werk um ein umfassendes Portrait der meistgebauten Dampflok-Serie der Welt, nämlich der Reichsbahn-Doppelbaureihen 50 und 52, handelt. Da es zunächst als Katalog einer Ausstellung von H0-Modellen dieser beiden Baureihen gedacht war, die wegen der Corona-Pandemie nicht stattfinden konnte, sind alle Kapitel des Buches mit Modellfotos passend illustriert. Zunächst wird dem Leser die Entwicklung der 50 und 52 erläutert, daneben wird auch viel Wissenswertes zur Dampfloktechnik allgemein geboten. Der größte Teil des Buches aber beschäftigt sich dann mit der Einsatz- und Verbleibsgeschichte der Baureihen 50 und 52. Und zwar nicht nur in Deutschland oder Europa, nein, weltweit! So weitreichend wurde dies bislang noch nicht zusammengefasst. *ba*

***Fazit:* Ein ungewöhnliches Buch, aber reich an Informationen**

Modellbahnanlagen-Traumwelt

Ivo Cordes: Modellbahnanlagen mit Pfiff – Konzepte, Gleispläne, 3D-Ansichten. GeraMond Media GmbH, München 2023. ISBN: 978-3-96453-362-3. Gebunden, 128 Seiten, 25 Anlagenentwürfe, über 100 Abbildungen; Preis: 34,99 Euro.



Insbesondere den Lesern der MIBA ist der Name Ivo Cordes seit vielen Jahrzehnten vertraut, steht er doch für anspruchsvolle, hervorragend illustrierte, aber dennoch leicht nachzuvollziehende und damit auch nachbaubare Modellbahnanlagen-Entwürfe. Eine neue Kompilation seiner vielleicht kreativsten Konzepte und Ideen fasst nun 25 Pläne im übersichtlichen Großformat zusammen. Das Buch gliedert die Vorstellung der vom Autor bekanntermaßen perfekt gezeichneten Entwürfe und Schrägansichten aus der Modellbahner-Perspektive nach den Ausmaßen selbiger, angefangen von kompakten Kleinkunstwerken bis hin zur zimmerfüllenden Großanlage. Zwar sind die meisten Entwürfe für H0 gedacht, aber sie dürften Anhängern aller Nenngrößen Anregung bieten. *ba*

***Fazit:* Wer ausgefallene Anlagen-Ideen sucht, wird hier fündig**

Private Erinnerungen

Rainer Schmitz-Rudolph: Willkommen im Reisebüro-Sonderzug. Lehmann Media GmbH, Berlin 2022. ISBN: 978-3965432482. Paperback, 392 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 24,95 Euro.



Das Vorwort beschreibt es richtig: Es gab Zeiten, da fuhren Menschen mit der Bahn in den Urlaub. Der Autor heuerte in seinen Studentenzeiten bei der Touropa als Zugreiseleiter, vulgo Schlafwagenschaffner, an. In diesem Buch trug er seine Erinnerungen zusammen und heraus kam ein gut lesbares, mit zahlreichen Anekdoten gespicktes Werk, das einerseits viele Einblicke in die nicht immer einfache Arbeit der Zugbegleiter bietet und andererseits bei einigen älteren Semestern vermutlich alte Urlaubserinnerungen weckt. Schmitz-Rudolph garniert sein Werk mit einer Fülle an Schnappschüssen aus seinen Dienstjahren, die gleichzeitig an die Ära der Ritsch-Ratsch-Klick-Kameras erinnern. Einige Profi-Aufnahmen hätten dem Buch jedoch gutgetan. *al*

***Fazit:* Gute Lektüre für eine Bahnfahrt in den Urlaub**

Ausflug in die Geschichte

Peter Pfeiffer: Die SBB in den 1930er-Jahren – LOKI Spezial Nr. 50. Stämpfli Verlag AG, Bern 2022. ISBN: 978-3-7272-7848-8. Klebebindung, 132 Seiten, zirka 200 s/w-Abbildungen; Preis: 29,90 Euro.



Wer Lust hat, in die Zeitgeschichte einzutauchen und sich beispielsweise die Anfangsjahre der berühmten „Roten Pfeile" der SBB (siehe unser Test auf Seite 64/65) zurückversetzen mag, der ist mit diesem LOKI-Spezial sehr gut bedient. Der Autor hat im phantastisch ausgestatteten Bildarchiv von SBB Historic gründlich geforscht, daraus 15 kleinere Bildergeschichten zusammengestellt und diese mit fundierten Texten versehen. Auch die 30er-Jahre waren vom technischen Fortschritt auf der Schiene geprägt, und so werden neben den erwähnten Leichttriebwagen auch die modernisierte Sicherungstechnik oder neue Zufahrten zum Baseler Rangierbahnhof behandelt. Aber kennen Sie das Broyetal in der Westschweiz? Dort herrschte damals noch die pure Vergangenheit mit Dampfbetrieb und Pferdefuhrwerken – genauso wie im Aaretal mit einer Oberleitung aus den Anfangsjahren der Elektrifizierung. Auch am Brünigpass waren in den 30ern noch die Dampfrösser zu erleben. Unter Fahrdraht wurde der Winterbetrieb am Gotthard einschließlich des Autoverlads eindrücklich von der SBB dokumentiert. Die Seiten des dicken Hefts blättert man gerne öfter durch, so weit weg sind die darin illustrierten Zeiten. *abp*

***Fazit:* Eine sehr kurzweilige Reise in die Schweiz von früher**



GROSSES JAHRESABO

Der *ModellEisenBahner*
– das Spiegelbild der Geschichte



* Kioskpreis

Jetzt *ModellEisenBahner* mit **Sonderheften** lesen, aktuellen Buch-Bestseller wählen und zusammen richtig sparen!



Modellbahn Träume € 39,95
12 Ausgaben MEB* € 70,80
+ 2 x Modellbahnschule* € 25,80
+ Jahrbuch* € 12,90
Regulärer Preis ~~€ 149,45~~
Ihre Ersparnis € 59,55
Gesamtpaket nur € 89,90



Modellbahn-Anlagen mit Pfiff € 34,99
12 Ausgaben MEB* € 70,80
+ 2 x Modellbahnschule* € 25,80
+ Jahrbuch* € 12,90
Regulärer Preis ~~€ 144,49~~
Ihre Ersparnis € 54,59
Gesamtpaket nur € 89,90

2 Gründe, warum Sie *ModellEisenBahner* lesen sollten

- ✓ Den Blick allzeit aufs Aktuelle gerichtet, mit einem besonderen Augenmerk auf die Eisenbahngeschichte in Ost und West, macht den *ModellEisenBahner* ebenso universell wie einzigartig für Freunde des großen Vorbilds.
- ✓ Nachvollziehbare Werkstätten sowie ausführliche Anlagenportraits sind Markenzeichen des *ModellEisenBahner*, die dem Modellbahnliebhaber beim Bau seiner eigenen (Schienen-) Traumwelt nützliche Tipps und Hilfe bieten.

Jetzt online bestellen unter

www.modelleisenbahner.de/abo

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE

MINI-MARKT — **VERKAUFEN**
BÖRSEN — **TAUSCHEN**
MÄRKTE — **SUCHEN**



VERKÄUFE

TT, N, Z

Auflösung alte Spur-N-Anlage, analog, 24 Loks, 61 Anhänger, Schienen und Weichen, Trafos, Signale, Lampen, Autos mit Licht, Häuser, diverse Hersteller. Bei Interesse bitte bebilderte Liste anfordern. Tel.: 0160-3548799

Verkaufe umständehalber im Bau befindliche TT-Wandklapp-Anlage. Größe 2 m x 1,25 m. Eingleisige Hauptbahn, SB dreigleisig, eingleisige Nebenbahn zur Ebene 2. Je Bahn 2 Bahnhofsgleise, kl. BW. Tillig-Modellgleis, 16 Weichen. 2 DKW, 1 DWW, servos Ebene 1 montiert. 11 Loks, viele Wagen, alles BTTB/Zeuke, Gebäude, Baumaterial vorhanden. Tel.: 03523-61143.

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

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Modellbahnmaterial Spur TT. Loks, Waggons, Zubehör. Gerne Sammlung/kleine Anlage nur mit Modellgleis. Tel.: 03491-8772606.

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/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

Fleischmann Profigleis N-Spur Nr. 9110 gerades Ausgleichsstück gesucht. Tel.: 05551-65986

www.Modellbau-Gloeckner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Telefon: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 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

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Holger Voigt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN
Öffnungszeiten: Neu Di+Mi 10-13 und 14- 18, Do 10-13 u. 14- 19 und jeden Sa 9.-12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@email.de • Internet: www.modellbahnbox.de

Dirk Röhricht Holtendorf
Girbigsdorferstr. 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

modellbau.fischer
Unser Sonderwagen! Gleich bestellen bei uns
im Shop unter: www.mbs-fischer.de
Artikelnummer 4415.636
Jetzt Vorbestellpreise
für Neuheiten 2023 sichern!
Preisanfrage unter:
info@modellbauprofi24.de
Wastlmühlstr. 9 • 94051 Hauzenberg
+49 (0)8586 979476 • info@modellbauprofi24.de

Lok - Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von
Modelleisenbahnen aller Art
Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

Wir werden 100
www.modellbahn-schildhauer.de
01187 Dresden, Würzburger Str.81 Tel.035127979215

www.modellmobildresden.de

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

H0

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

Weinert Bausätze zum halben Preis. H0 BR71 PWGS Dachkanzel sä. Schbus H0M HSB Loks TW P- und Rollwagen Lanz Bulldog div. Ausführg. Viele Bauteile dazu Badger Airbrush 150 Zubehör Bausätze Röwa u. Framus-Train (Kittel TW). Tel.: 040-333888-60.

www.lokraritaeten stuebchen.de

Verkäufe H0 US-Eisenbahn (analog) Dampf- und Diesel-Loks manche DCC bereit. Fracht und Passagierwaggons, viele Häuser, Fabriks und Hintergrund Gebäude, usw. Jim Kozaren, Tel.: 02622-9084427, nähe Koblenz.

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

Märklinanlage aus den 70ern, Metallgleise, mit Brücke, 10 Weichen, 8 Signale, Lampen und beleuchtete Gebäude, 4 Trafos, 3 Loks, 20 Anhänger, spielbereit. Standort: 40878 Ratingen. Zusätzlich: 417 Gleise, 50 Weichen, Brücken, 2 Kräne (alles Metall), diverse Gebäude. Bei Interesse bitte Fotos bzw. bebilderte Liste anfordern. Tel.: 0160-3548799

www.modellbahn-keppler.de

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

Auflösung Trix H0 Anlage aus den 70ern, analog, 3 Loks, 29 Anhänger, Schienen und Weichen, 4 Trafos, Stellpulte und Elektroteile. Bei Interesse bitte bebilderte Liste anfordern. Tel.: 0160-3548799

Märklin H0 Neu/Neuwertig zu verkaufen. Loks Dampf-Diesel-Elektro, viele auch digital. Wagen aller Arten K-Gleise, Weichen neu, Oberleitung Leuchten neu, Automobile, neu – viele Kataloge. 3000 Prospekte, Video, CD, Preiser-Figuren, Bäume. Tel.: 09128/9250829.

Trix H0 Vitrinenmodelle, unbespielt; OVP, Dokumente u. Zurüstteile vorhanden; BR 10, 22104, 285.- €; BR 42, 22227, 265.- €; BR 45, 22102, 315.- €; BR 92, 22509, 85.- €; E 119, 22606, 135.- €; E 175, 22431, 75.- €; Preise je zzgl. Porto; Dr.G.Wartenberg@t-online.de

GESUCHE

H0

Tierfiguren:

www.Klingenhoefer.com

Suche von Lima 302840 Güterwagen Glt 19 in Ausführung Bundespost (grün). H.-J. Knupfer, Annette-Kolb-Straße 4, 71229 Leonberg, Tel. 0 71 52 / 35 15 30, joachim.knupfer@t-online.de

www.mbs-dd.com

Suche Modelleisenbahn alle Spurweiten + Firmen, nur neu oder neuwertige Modelle anbieten. Diskrete und seriöse Abwicklung ist selbstverständlich. Tel.: 0172/2020433, wilfried33@yahoo.de

www.modelltom.com

Suche von Bemo H0e 3008 802 Personenwagen 4-achsig KWStE Nr. 332, 3./4. Klasse (grau). H.-J. Knupfer, Annette-Kolb-Straße 4, 71229 Leonberg, Tel. 0 71 52 / 35 15 30, joachim.knupfer@t-online.de

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

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

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

Anzeigenschluss für Ausgabe 3/2023 ist der 08. 01. 2023



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

HAG-Auslaufmodell zum Sonderpreis

099 SBB E-Lok Re 460 099-5 Bodensee in 2L-Gleichstrom ~~539,99 EUR~~ 399,99 EUR

Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versand)

In BERLIN: ANKAUF • VERKAUF
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
Tel.: 030 / 2186611

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

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

KLEIN-ANZEIGEN COUPON

Modell Eisen Bahner · MIBA – Die Eisenbahn im Modell · eisenbahn Modellbahn magazin

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

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

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

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

	Privatanzeige bis 7 Zeilen **EUR 11,–**
	Privatanzeige bis 12 Zeilen **EUR 16,–**
	Privatanzeige bis 17 Zeilen **EUR 22,–**

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Z, N, TT
- ☐ Gesuche Z, N, TT
- ☐ Verkäufe H0
- ☐ Gesuche H0
- ☐ Verkäufe Große Spuren
- ☐ Gesuche Große Spuren
- ☐ Verkäufe Literatur, Film und Ton
- ☐ Gesuche Literatur, Film und Ton
- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Verschiedenes
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börse, Auktionen, Märkte

Meine Anzeige ist eine:
- ☐ Privatanzeige
- ☐ Gewerbliche Anzeige

Bitte wählen Sie:
- ☐ Normaldruck
- ☐ Fettdruck komplett

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

Gewerbliche Anzeige: EUR 8,- pro Zeile + MwSt.
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen

Keine Haftung für fehlerhaft rubrizierte Anzeigen und Druckfehler.

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: €_____

KEIN Bargeld oder Briefmarken!

Abbuchung (nur Inland):

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

_ _ _ _ _ | _ _ _ _ _ | _ _ _ _ _ | _ _ _ _ _ | _ _ _ _ _ | _ _
IBAN

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

DIE ELLOK-BR E 01 UND E 71¹

100 Jahre elektrische Serienlokomotiven der Königlich-Preußischen Staatsbahn. Vor 100 Jahren, im März 1914, nahm die Königlich-Preußische Staatsbahn ihre ersten elektrischen Serienlokomotiven in Betrieb. Dieses Jubiläum ist Anlass, eine umfassende Aufarbeitung der Lokomotivgeschichte der damaligen Entwicklungsepoche vorzulegen. Der Leser erfährt nicht nur viel über die ersten preußischen Serien-Elloks ES 9 bis 19 (ab 1926 Baureihe E 01), EG 511 …

192 Seiten · Best.-Nr. 68109 · € (D) 19,99



GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

© Studio Dagdagaz – stock.adobe.com

JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

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. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Telefon: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 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 KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

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

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

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing… Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Hersteller. Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
71334 Waiblingen
Tel: ++49 7151 93 79 31
Fax: ++49 751 3 40 76

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH

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

ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com

Die Mini-Messe mit der Maxi-Auswahl ganzjährig geöffnet OHNE Eintritt

gleich anschauen
Die ersten Neuheiten 2023 finden Sie unter



www.modelleisenbahn.com

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.

VERKÄUFE

Große Spuren

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

www.modellbahn-keppler.de

GESUCHE

Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@we.de

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

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

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

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

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

Literatur, Film und Ton

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

www.eisenbahnbuecher-online.de

Sammlungsauflösung! Über 700 Titel abzugeben. Detail- und Preisliste anfordern bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder per mail: siegfried.knappt-online.de. Eisenbahnfachbücher, Eisenbahntechnik, Fahrzeugkunde, Lokomotivbaureihenbände, Streckenbeschreibungen, Bahnhöfe, BW, AW, Privat-, Klein- und Schmalspurbahnen. Jahrbücher, Lehrbücherei DB + DR, Vorschriften/Signalbücher DB/DR, Kursbücher In- und Ausland, Eisenbahnkarten, Eisenbahnatlanten, Lok- und Straßenbahnarchive, Verkehrsgeschichte u.v.m.

www.modelleisenbahn.com

Anzeigenschluss für Ausgabe 03/2023 ist der 08. 01. 2023

Böttcher Modellbahntechnik
Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen • Ladegutprofile
Am Hechtenfeld 9 · 86558 Hohenwart-Weichenried · Telefon: 08443-2859960
www.boettcher-modellbahntechnik.de

Dampföl & Reinigungsöl
für Dampfloks Modellgebäude & Modellschiffe
für Lokmotoren Lokgetriebe & Schienen Anwendung im Ultraschallbad
- wirkt sofort schmutzlösend
- greift keinen Kunststoff an
- geeignet für Schienenreinigungswagen
Kein Schmieröl / Inhalt: 1 Liter / Artikelnummer: BM 7503 / 8,50 € inkl. MwSt. zz. Versand

Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Angebote H0 und TT:

Roco 70021 BR 86 DR	299,95 €	Roco 36088 TT BR 44 DR Kohlenstaub	279,95 €
Roco 70022 H0 BR 86 DR Sound	389,95 €	Roco 36337 TT BR 108 DR Sound	249,95 €
Roco 70282 BR 44 DR Kohlenstaub	299,95 €	Roco 36422 TT BR 233 Bahnbau	149,95 €
Roco 70283 BR 44 DR Kohlenstaub Sound	399,95 €	Hornby HN9512 TT Set Rekowagen DR	129,95 €
Roco 70287 BR 50.35 DR	329,95 €	Hornby HN9723 TT Set Kühlw. Transtherm.	59,95 €
Roco 73754 BR 185.2 DBAG gealtert	199,95 €	Hornby HN9724 TT Set Kühlw. Interfrigo	59,95 €

Beuditzstraße 2a · Eingang Rudolf-Götze-Straße · 06667 Weißenfels · Telefon 0 34 43/30 25 09
Internet: www.modellbahn-ehrhardt.de · E-Mail: shop@modellbahn-ehrhardt.de

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

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
Ätztechnik
Ausführlicher u. informativer Katalog gegen € 5,-- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 + H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 03 71 / 5 36 25 37

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

Verkaufe diverse Schriften über Berliner Nahverkehr sowie Hefte vom Eisenbahnkurier, Bahn Extra und Bahn Spezial. Genaue Listen vorhanden. Anfragen unter 030-8173581.

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

EM zu verschenken. Komplette Jahrgänge ab Anfang der 80er bis 2022. Abholung in Murnau, Landkreis Garmisch-Partenkirchen. Hans.Juergen.Richter@web.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Kursbücher abzugeben. DB Sommer 1986, 1987, 1988; Winter 1988/89, je 10 €; div. DR und SBB. Tel.: 0341-5503627

www.bahnundbuch.de

Abzugeben: BAHNEpoche/ Bahnextra 2012-2021, MEB 1990-2021, Eisenbahn-Romantik 2014-2021. Alles ohne DVDs. Tel.: 0176-32958239.

GESUCHE

Literatur, Film und Ton

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



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

www.MB-TT.de
DER MODELLBAHNBESCHRIFTER
N - TT - HO

VERKÄUFE

Dies und Das

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 laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

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

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

www.modellbahnservice-dr.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 Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

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

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

Wir erweitern unsere H0-Modul-Anlage (40 m). Wer hat Interesse und möchte mitmachen? Wir sind in Mannheim eine kleine private Gruppe und suchen besonders auch noch elektr./digitale Unterstützung. Kontakt: Tel.: 0159-01477376

VERSCHIEDENES

Monatlicher H0-Stammtisch in den großzügigen Vereinsräumen des IGM Kaarst e.V., Danziger Str. 7, 41460 Neuss (Hafen). Jeweils am 1. Freitag im Monat von 18-20 Uhr mit aktuellen Themen und Fahrtag auf unseren Clubanlagen (Gleichstrom und Märklin Testanlage). Anmeldung erbeten über unsere Homepage www.modellbahn-kaarst.de oder the.norseman@web.de. Wir freuen uns auf Eure rege Teilnahme!

Alte Aktienanleihen v. deutschen Klein- und Privatbahnen – sucht, kauft, tauscht DB-Beamter i.R. z.B. Trusetal EB, Broehltaler EB, Turmbergbahn Durlach o.A., zahle für seltene Stücke € 500 und mehr, auch aus der DM-Zeit. Tel.: 04103/89829.

www.modellbahnservice-dr.de

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

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

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund
Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

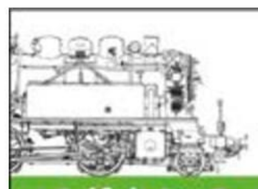
Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

www.jano-modellbau.de

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



Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
seit 1977
und mehr .... vieles mehr
www.lohag.de
Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/40453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40


Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
Modellbahn Service
Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541.43 31 35
www.jbmodellbahnservice.de

URLAUB

Reisen und Touristik

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

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

BÖRSE

Auktionen, Märkte

06. / 07. / 08. / 14. / 15. / 21. und 22. Januar 2023: Modelleisenbahnausstellung des MEC Landshut am Landshuter Hauptbahnhof, 110 m² Modellbaufläche in H0, Einlass 13 - 17 Uhr. Weitere Infos: www. mecl-landshut.de

Modellbahn-Ausstellung in 84416 Taufkirchen, Landshuterstr.18 am Sa. 21.01.23 13:00-18:00h, So 22.01.23 10:00-17:00h, Eintritt € 3,00, Kinder bis 14J frei, Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Taufkirchen/Vils e.V. Infos unter www. emft.de

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

8. Januar 2023, 10.00 Uhr - 17.00 Uhr 7. Osterholzer Modellbahntag der Modellbahnfreunde Osterholz-Scharmbeck in der Stadthalle Osterholz-Scharmbeck, Jacob-Frerich-Str. 1, 27711 Osterholz-Scharmbeck Weitere Infos im Internet unter MBF-Osterholz

05.02.: Leipzig, Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190, 19.02.: Vellmar, Mehrzweckhalle-Frommershausen, Pfadwiese von 13-17 h, 12.03.: Bebra, Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 12, 18.03.: Erfurt, Thüringenhalle Werner-Seelenbinder-Str. 2, 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

43. Internationaler Modellbahn-, Spielzeugtausch- und Markttag, Datum: Samstag. 04. Februar 2023, Ort: Dr. - Sieber-Halle, Friedrichstraße 17 74889 Sinsheim, Uhrzeit: 10 - 16 Uhr. Veranstalter: Eisenbahnfreunde Kraichgau e. V., Tel.: 07261-5809 Fax: 07261 - 91 111 90 www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de G

Sa 4. und So 5. Februar 2023, 10. Modellbahntage in 15749 Mittenwalde, Schulstr. 1, (Mehrzweckhalle), 10-18, So 17 Uhr, Anlagen verschiedener Spuren, Web: Modellbahnfreunde-Telz.de

4. + 5. Feb. 2023 Herrenberg, 7. Große Modellbahnausstellung. Stadthalle und Alte Turnhalle, Herrenberg, Seestr. 31, mit Kinder-Spielanlagen, einem Basteltisch und Flohmarkt. www.mec-herrenberg.de

Modellbahn-Auto-Börsen

04159 Leipzig Sa. 04.02.23 und **Sa. 06.05.23** Leipziger Hotel , Hallesche Str. 190 von 10–15 Uhr

34246 Vellmar So. 19.02.23 Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10 von 13–17 Uhr

36179 Bebra, So. 12.03.23 Lokschuppen Gilfershäuser Str.12 von 10–15 Uhr

99096 Erfurt Sa. 18.03.23 Thüringenhalle, Werner-Seelenbinder-Str. 2 von 10–15 Uhr

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

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de

15.01. Aachen, Park-Terrassen
Dammstr. 40
22.01. Troisdorf, Stadthalle
Kölnerstr. 167
Marktzeiten 11-15 h
29.01. Mönchengladbach Kaiser-Friedrich-Halle
Hohenzollernstr. 15
12.02. Leverkusen, Forum
Am Büchelter Hof 9

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

Alle Termine und Angaben ohne Gewähr!

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

KALENDER

Modellbahnbilder von Top-Fotografen



Modellbahn vom Feinsten, kompromisslos und technisch perfekt eingefangen von den Spitzenfotografen der bekannten Modellbahnzeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen“ und des „Modelleisenbahners“ für einen Monatskalender, der mehr ist als ein bloßer Wandschmuck für kahle Hobbyräume. 12 meisterhaft inszenierte Motive, entstanden auf Anlagen der Extraklasse, wiedergegeben im Großformat, laden Monat für Monat aufs Neue zum Träumen und Genießen ein.

Wandkalender · 49 x 34 cm · Best.-Nr. 53554 · € (D) 19,99

Unabhängig vom Bestellwert werden bei Kalendern einmalig Versandkosten in Höhe von € 3,95 fällig.

Weitere Kalender finden Sie unter **www.vgbahn.shop/kalender**

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

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



nur **€ 14,90** statt € ~~25,80~~

2 Ausgaben portofrei ins Haus

Sie sparen jetzt über gegenüber dem Kioskpreis **42%**

3 gute Gründe, das neue *BahnExtra* zu testen:

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

Ausgabe *BahnExtra* 1/23
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk

© kelifamily

* nur im Inland

Die Fernschnellzüge 1923-1940

Vor 100 Jahren begann die Ära der Fernschnellzüge bei der Deutschen Reichsbahn. Die FD-Züge entwickelten sich später zu einer hochwertigen, erstaunlich vielseitigen Zuggattung mit berühmten Vertreten wie dem „Rheingold“ und den Schnelltriebwagen (im Volksmund „Fliegende Züge“ genannt). Bahn Extra schildert die Entwicklung der FD- und FDt-Züge 1923 bis 1940 - mit viel Hintergrundwissen, seltenen Bildern und einer Übersicht über alle Züge!

Mehr in Bahn Extra 1-2023.

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



Ein ungewöhnlicher Anblick auf der Modellbahn: Bauhaus-Architektur nach dem Vorbild des früheren Arbeitsamtes in Dessau.

Auch nach über 90 Jahren wirken die Bauten des berühmten Architekten Walter Gropius noch modern. Eines seiner letzten Projekte war das Arbeitsamt in Dessau.

Bauhaus im Modell

Als im Jahr 1919 in Weimar gegründete Hochschule konnte das Bauhaus vor gut drei Jahren sein 100-jähriges Bestehen feiern. Die Jahre des Bauhauses in Dessau von 1925 bis 1932 gelten als die Blütezeit der Hochschule. Heute macht sich die „Stiftung Bauhaus Dessau“ mit dem Museum und vielfältigen Aktivitäten um die Erhaltung des Bauhaus-Erbes verdient. Die unterschiedlichen Bauhaus-Bauten rückten damit wieder stärker in den Blickpunkt. Es ist schon erstaunlich, dass diese Architektur auch heute noch modern wirkt und immer wieder durch ihre streng geometrische und klare Linienführung beeindruckt. Auf Modellbahnanlagen findet man solche Gebäude allerdings eher selten.

Als Anregung und Vorbild für mein Bauhaus-Gebäude diente das ehemalige Dessauer Arbeitsamt, das im Jahr 1930 nach einem Entwurf von Walter Gropius fertiggestellt wurde. Insbesondere die ungewöhnliche Ausführung der auf dem Dach des flachen Vorbaus im Halbkreis angeordneten Shedfenster hatte es mir angetan. Sie sollten zusammen mit dem hochgesetzten, umlaufenden Fensterband eine gleichmäßige Verteilung des Tageslichts für die innen liegenden und zunächst fensterlosen Besucher- und Büroräume gewährleisten. Den Angestellten wird es aber nicht behagt haben, dass ihnen kein Blick nach draußen möglich war. Daher mussten schon nach wenigen Jahren herkömmliche Fenster in der Außenwand ergänzt werden. In dieser Ausführung hat das frühere Arbeitsamt, das heute als Sitz des Amtes für öffentliche Sicherheit und Ordnung in Dessau fungiert, bis heute überlebt.

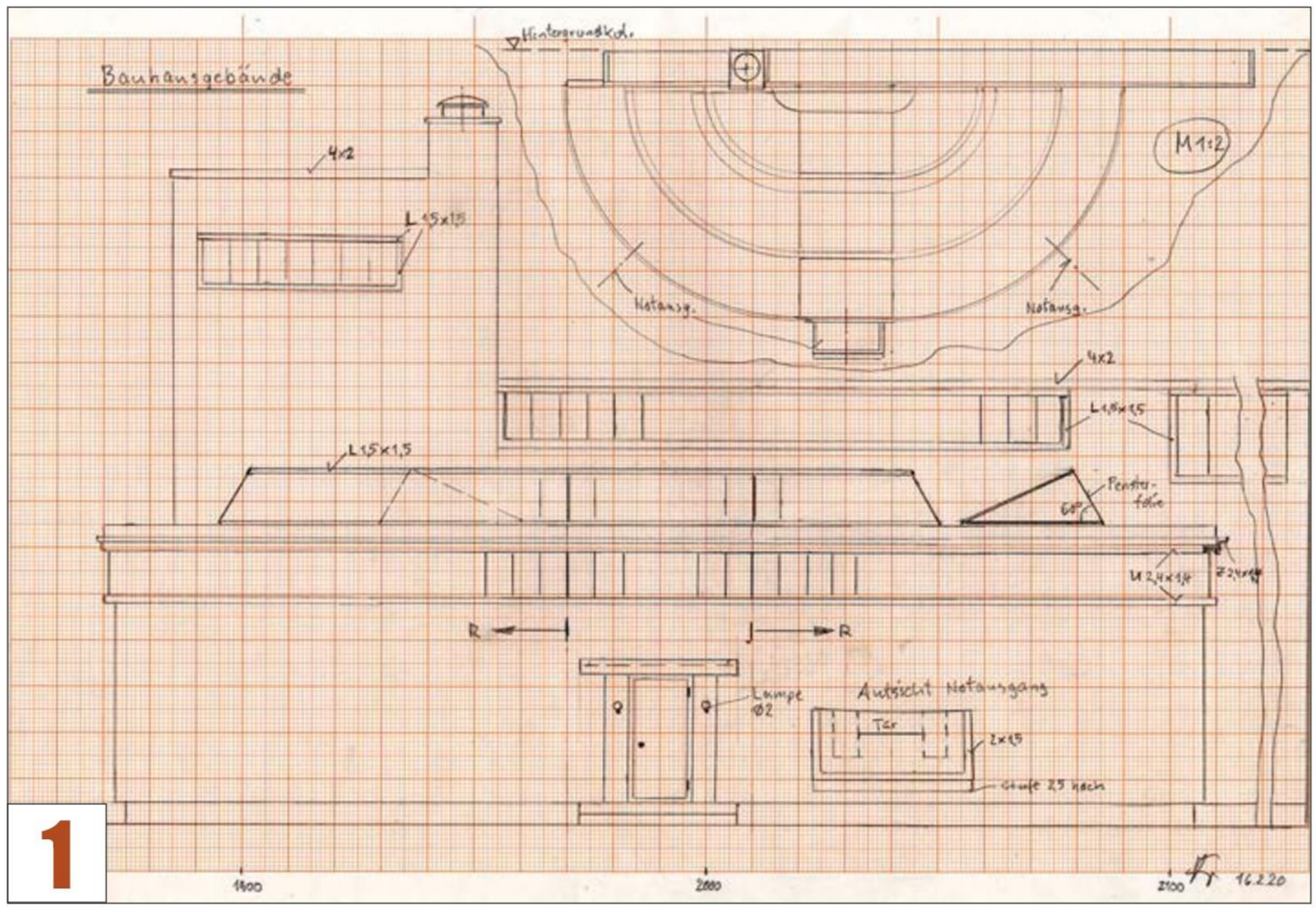
Mein Modell im Maßstab 1:87 dient als Randbebauung im Anlagenhintergrund und tarnt gleichzeitig ein Abzweiggleis, das dort in die untere Gleisebene führt. Statt eines Klinkerbaus wie beim Original habe ich mich für eine verputzte Ausführung entschieden, da in unmittelbarer Nachbarschaft bereits genügend Bauten in Ziegelausführung auf meiner Anlage stehen.

Vorhandene Bauelemente aus Gebäudebausätzen der Modellbahnhersteller konnten leider nicht verwendet werden



Das frühere Arbeitsamt von Walter Gropius am August-Bebel-Platz 16 in Dessau im heutigen, sorgfältig restaurierten Zustand. Die herkömmlichen Fenster fehlten ursprünglich.





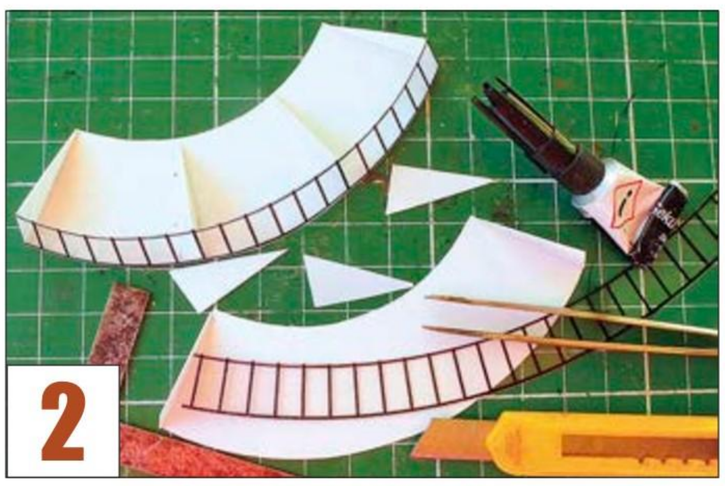
1

Die selbst angefertigte einfache Skizze als Grundlage für den Modellbau entstand auf Basis von im Internet recherchierter Ansichten und eigener Fotos.

und so blieb mir nur der Selbstbau als Alternative. Dazu verwendete ich die üblichen Materialien wie Polystyrol-Profile und -platten in unterschiedlicher Dicke und baute in ganz konventioneller Bauweise, ohne die heute üblichen Hilfen in Form von Lasercut oder 3D-Druck. Auf die Außenfenster im halbrunden Vorbau habe ich verzichtet, für ein Gebäude im Hintergrund erschienen sie mir nicht nötig. Außerdem kommt das Modell so dem ursprünglichen Original näher.

Als Bauvorlage diente mir eine einfache, selbst angefertigte Skizze 1:87 auf Millimeterpapier. Sie entstand auf Basis von eigenen Bildern und solchen im Internet, ohne dass die Originalmaße am Gebäude abgenommen wurden. Die Oberlichter des Sheddaches wurden am PC konstruiert und auf Klarsichtfolie ausgedruckt. Mit dem gleichen Programm (ich benutze dazu die Zeichenfunktionen in Excel) wurden auch die Kegelabwicklungen für die Abdeckungen der Sheddächer entworfen. Die Maße übertrug ich anschließend auf eine dünne Kunststoffplatte. Beim Bau der Oberlichter sicherten dreieckige Rippen die gleichmäßige Neigung der Shedfenster beim Verkleben auf der halbrunden Unterlage.

Einfache Skizzen genügen als Grundlage



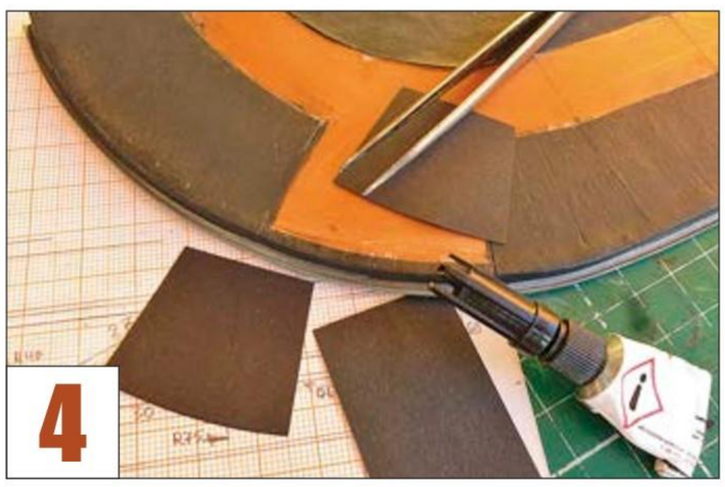
2

Oberlichter im Bau: Dächer und Rippen aus Polystyrol, Fenster aus Klarsichtfolie.



3

Auch das umlaufende, oben liegende Fensterband entsteht aus Klarsichtfolie.



4

Dunkler Fotokarton dient als Nachbildung der Dachpappen-Eindeckung.



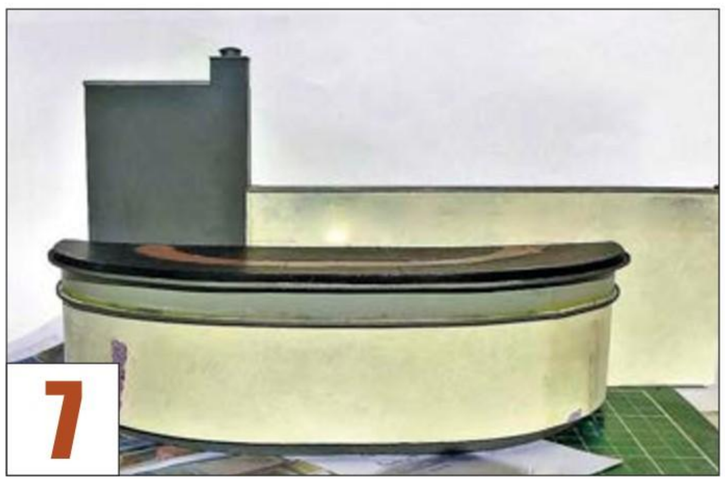
5

Mit Karton werden auch die Sheddächer gedeckt. Dann entstehen die Klappfenster.



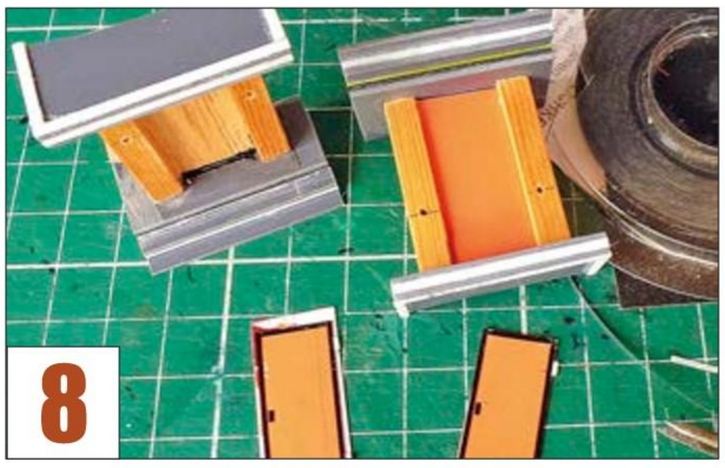
6

Die Rohbauteile (Vorbau, Hochbau und Dach) liegen zum Zusammenbau bereit.



7

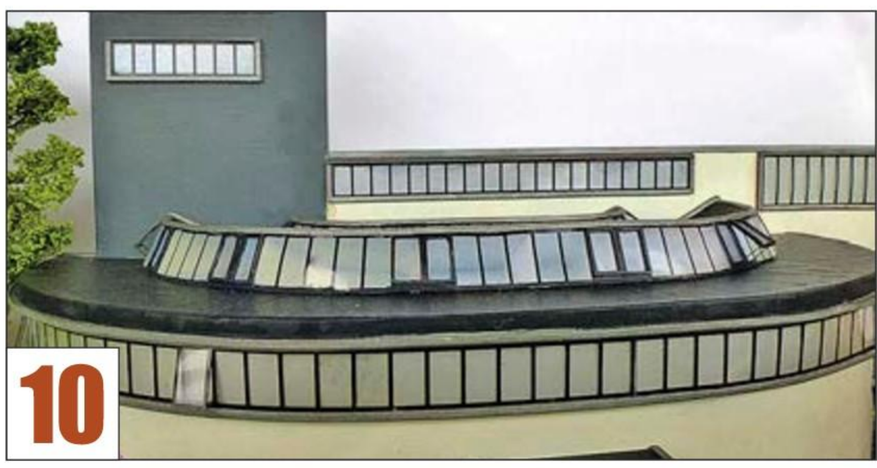
Der Rohbau nach der Montage der Gebäudeteile. Die Fenster folgen erst später.



Die Notausgänge mit Dächern und Stufen entstehen aus Holz- und Kunststoffteilen.



Flachprofile aus Papier, Scharniere und typische Kugellampen ergeben die Details.



Ein Blick auf die fertiggestellte Dachlandschaft mit aufgesetzten Fenstern.



Der Bauzustand an diesem Eingang zeigt sich etwas heruntergekommen.



Einer der ursprünglichen Eingänge wurde auch zugemauert.



Gebäude und Umfeld hinterlassen teilweise einen etwas verwahrlosten Eindruck.

Das umlaufende Fensterband an der Oberkante der Außenwand sowie die Fenster im rechteckigen Hochbau wurden ebenfalls auf Folie ausgedruckt. Anschließend wurden sie mit Kunststoff-L-Profilen (1,5 x 1,5 mm) eingerahmt. Diese Fenster setzte ich erst später, nach der Farbgebung, auf die aus 0,5 mm dickem Polystyrol bestehenden Wände auf.

Für das Flachdach verwendete ich eine 3,5 mm dicke Kunststoffplatte. Sie gibt dem Modell die notwendige Stabilität. Als Dachpappen-Nachbildung diente dünner, schwarzer Fotokarton, so sparte ich mir eine nachträgliche Farbgebung.

Gebäudebau mit einfachen Mitteln

Von außen sichtbare Dachrinnen und Fallrohre musste ich für das Modell nicht anfertigen, denn der Architekt verlegte die Dachentwässerung damals komplett ins Innere des Gebäudes.

Über die Sheddächer erfolgte beim Vorbild nicht nur die Belichtung, sondern mit Klappfenstern auch die Belüftung aller Räume. An meinem Modell sorgen einige geöffnete Fenster für etwas Abwechslung. Diese Klappfenster entstanden aus 0,8 x 0,8 mm-Polystyrol-Rechteckprofilen. Sie wurden erst nachträglich aufgesetzt. Die ursprünglichen fünf Eingänge mit ihren schlichten Blechtüren (getrennt nach Berufsgruppen und Geschlecht!) wurden beim Vorbild schon vor Jahrzehnten zu Notausgängen umfunktioniert. Der eigentliche Haupteingang befindet sich seitdem auf der Rückseite des Gebäudes. Ich musste ihn daher im Modell nicht darstellen. Mit Holzprofilen und Kunststoffplatten für Stufen und Vordächer ließen sich die Notausgänge mit einfachen Mitteln darstellen. Die Flachprofile der Blechtüren wurden mit 1 mm breiten Zierstreifen aus Papier nachgebildet. Die beiden weißen Kugellampen mit 2 mm Durchmesser sorgen für typisches Bauhaus-Flair.

Die Farbgebung des Modells mit Farben von Revell und Humbrol war einfach. Verwendet wurden nur Dunkelgrau und



Für das Bauhaus-Gebäude stand nicht allzu viel Platz auf der Anlage zur Verfügung. Vorn liegen bereits die Gleisanlagen und rechts daneben ist die Bahnmeisterei angesiedelt.



Das hinter dem Flachbau angeordnete Hochgebäude entstand nur als Halbrelief.

FOTOS (16)/ZEICHNUNG: DIETRICH FRIEDEL

ein gebrochenes Weiß. Nur die Blechabdeckungen der Mauerabschlüsse und die Fensterrahmen wurden metallicgrau (Humbrol 53) abgesetzt. Für etwas Abwechslung an meinem Gebäude sorgen einzelne Ziegelstrukturen. An einem Eingang ist der Putz schon abgeplatzt, ein anderer wurde behelfsmäßig zugemauert. Die vollständig denkmalgerechte Restaurierung zeigt in meinem Fall also noch kleine Mängel. Auch das äußere Umfeld meines Arbeitsamtes lässt etwas Pflege vermissen: Heruntergefallene Äste liegen herum und auf der Wiese und am Haus breitet sich etwas der Wildwuchs aus.

Ein ungewöhnlicher Lückenfüller

Anders als am Originalstandort des ehemaligen Arbeitsamtes in Dessau herrscht im Modell auch etwas Platznot. Das Gebäude wird daher durch eine niedrige Mauer vom angrenzenden Bahngelände abgegrenzt. Gleich in unmittelbarer Nachbarschaft liegt eine Signalmeisterei.

Ich freue mich, dass ich mit dem Bauhaus-Gebäude nach dem Dessauer Vorbild, dem man seine 90 Jahre nicht ansieht, eine weitere Lücke in der Gestaltung meiner Anlage schließen konnte. Die Frage, ob sich der berühmte Architekt darüber gefreut hätte, dass sein Gebäude quasi nur als Lückenfüller in den Hintergrund geschoben wurde, bleibt allerdings offen.

Dietrich Friedel

Anzeige



MODELLBAHNER GESUCHT!

Für unseren Firmensitz in Viernheim oder Betriebsstätte Schönheide suchen wir schnellstmöglich eine/n

Mitarbeiter/in (m/w/d) im Bereich Marketing und Produktmanagement

mit entsprechender Ausbildung. Zu Ihren Aufgabengebieten gehört u.a. die Mitarbeit bei der Ideenfindung für neue Produkte, Durchführung der notwendigen Kalkulationen, Entwicklung von Werbetexten bis hin zur Gestaltung von Prospekten, Verpackungen und Anleitungen. Planung und Durchführung von Werbe- und Marketingaktionen, Messen usw. Betreuung von Internet inkl. Online-Shop, sowie Spezial- und Sonderkunden. Planung des Jahres-Budgets inkl. Kontrolle. Weitere Infos: http://job.busch-model.com.

BUSCH



Die „Intellibox 2neo“ (links) überzeugt durch ihre inneren Werte. Mit neuer Endstufe, mfx-Funktionalität und WLAN bietet sie enorm viele Möglichkeiten. Unterscheidbar zur bisherigen „IB 2“ (rechts) ist sie durch den Schriftzug und das WLAN-Symbol.

„Intellibox 2neo“ nennt sich Uhlenbrocks Paukenschlag. Es handelt sich um die jüngste Version der bekannten Digitalzentrale Intellibox. Wir haben die neue Zentrale ausprobiert und uns die erweiterten Möglichkeiten wie das mfx-Protokoll und WLAN angesehen.

Traditionszentrale

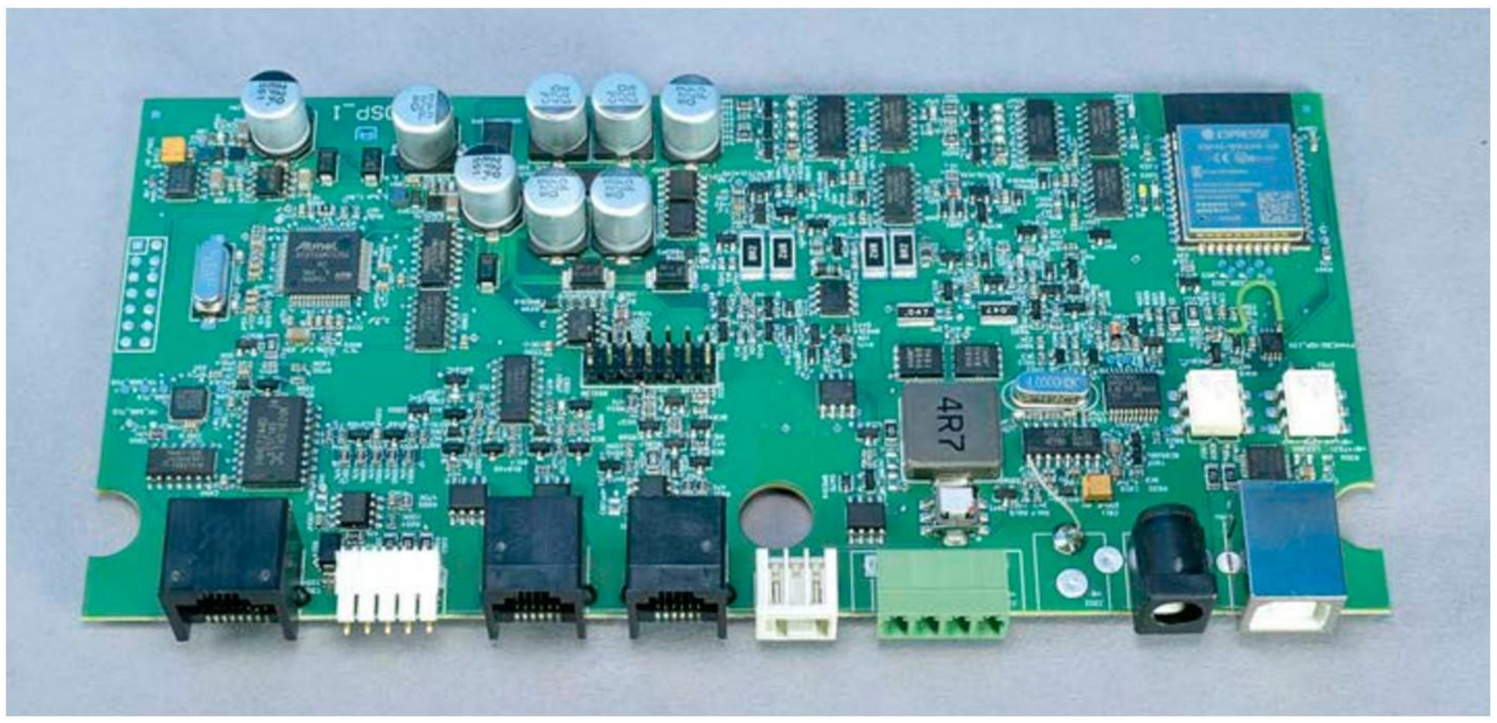
Kurze Rückblende: Als ich 2004 relativ neu im Freundeskreis europäischer Modellbahner (FREMO) war, kam bei mir der Wunsch nach einer Digitalzentrale auf, mit der ich auch den FREMO-Handregler „Fred“ betreiben konnte. Also hatte ich mich seinerzeit bei FREMO-Kollegen erkundigt, welche Digitalzentrale sie nutzen. Nicht wenige haben mir damals fast unisono verkündet: „Ich habe mir eine Intellibox gegönnt.“ Die erste Intellibox (IB) war Anfang der 2000er-Jahre das Nonplusultra, wenn es um eine Modellbahnsteuerung ging. Der Grund war relativ einfach: Die IB war die erste Multiprotokoll-Digitalzentrale und konnte damals schon die weit verbreiteten Gleisprotokolle MM, DCC und SX mit nur einem Gerät erzeugen. Das war zwar für den FREMO-Betrieb weniger interessant, aber dank der LocoNet-Anschlüsse war die IB prädestiniert für den Einsatz als Arrangement-Zentrale auf einem Modul-Treffen. Ich war damals noch Student und habe vorerst von der Anschaffung einer Intellibox Abstand genommen. Stattdessen legte ich mir das damalige DAISY-System von Uhlenbrock für den Digitaleinstieg zu. Das optimale System war es dann doch nicht für mich, und so entwickelte sich als Hobby im Hobby die Leidenschaft, Digitalzentralen zu sammeln. Im Laufe der Zeit wanderte dabei die eine oder andere Intellibox oder Intellibox-Variante in mein Regal. Das bisherige Intellibox-Spitzenmodell war die Intellibox II, die ab 2009 ausgeliefert wurde



Mit den einzeln erhältlichen Komponenten WLAN-Interface und mfu-Modul können Besitzer einer IB 2 viele der neuen Funktionen bei ihrer Zentrale über die LocoNet-Anschlüsse nachrüsten.



Die IB 2neo arbeitet mit unterschiedlichen WLAN-Geräten zusammen – im Bild ein UWT-100 von TCS, ein Android-Handy mit der Z21-App, ein „wiFred“ des FREMO und eine „wlanMaus“ von Roco.



Die Hauptplatine der IB592neo ist mit zahlreichen Bauteilen bestückt, da dort neben der eigentlichen Zentrale auch ein Booster Power 40, das mfu-Modul und ein WLAN-Interface integriert sind. Hinzu kommen noch andere Dinge wie das s88-N-Modul.

und nun auch schon über ein Dutzend Jahre auf dem Buckel hat. Das hat man bei Uhlenbrock auch erkannt und der Box nun neue innere Werte verpasst.

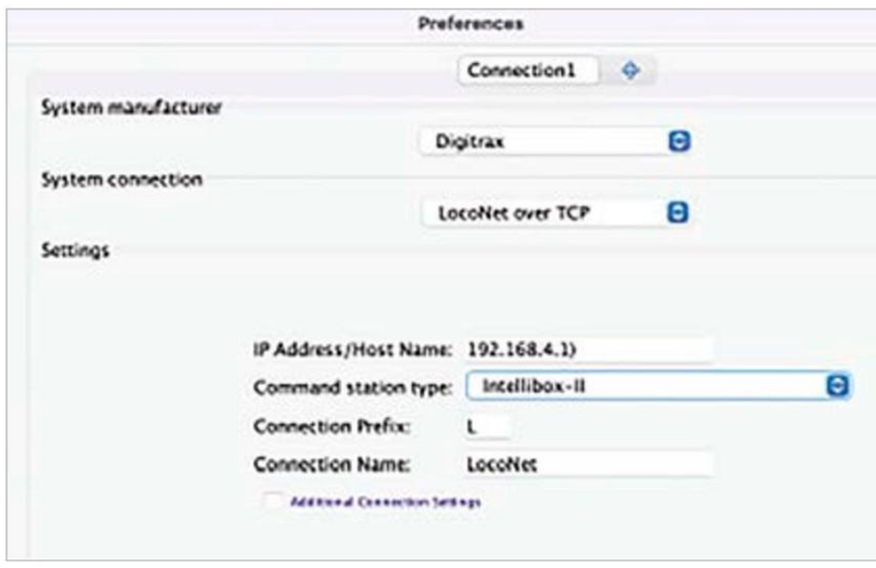
Vielversprechender Neuling

Die neue Version nennt sich Intellibox 2neo und rückt damit bezüglich des Namens dicht an ein neues Produkt der Deutschen Bahn heran – den ICE 3neo. Bei diesem Zug handelt es sich um eine neue Version des bewährten ICE 3 für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Im Gegensatz zu diesem ist die IB 2neo aber schon lieferbar. Die Neuerungen bei der Zentrale stecken fast alle im Inneren: Die Hauptplatine wurde runderneuert und mit aktueller Elektronik ausgestattet. Uhlenbrocks Intellibox-Konzept bestand schon immer aus mehreren Prozessoren. Dabei kommunizieren die Prozessoren untereinander über das LocoNet und tauschen so alle Informationen aus. In diesem Modularkonzept gibt es für jede Spezialfunktion einen eigenen Prozessor.

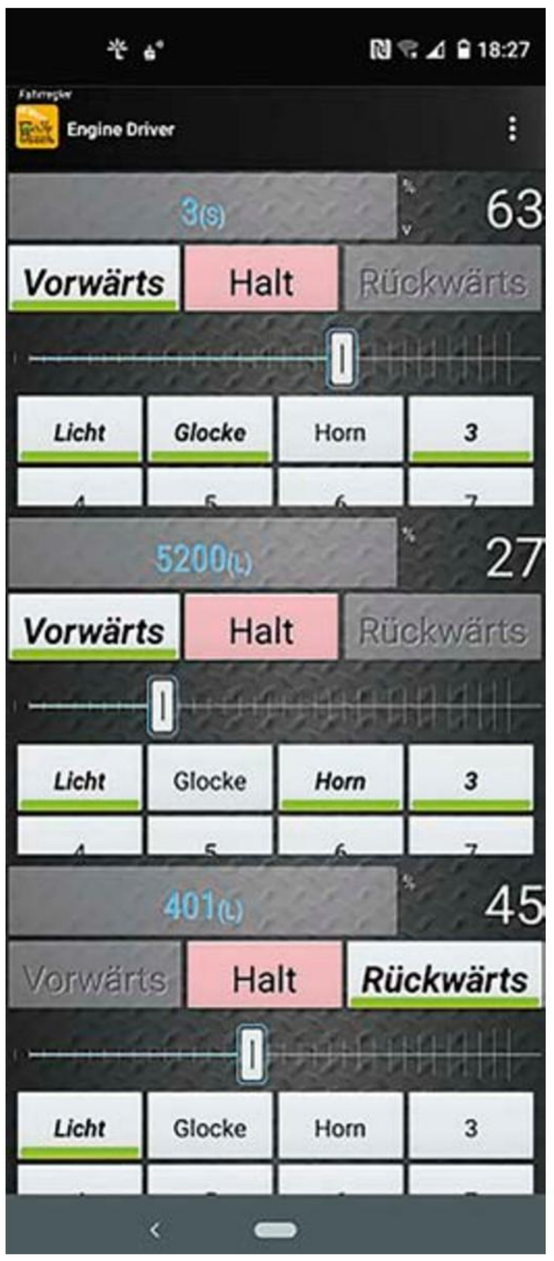
In der IB 2neo steckt als Verstärker für den Gleisausgang die Booster-Endstufe des Power 40 von Uhlenbrock. Die neue IB wird daher auch gleich mit passendem Netzteil geliefert. Bisherige Trafos können mit der neuen Zentrale nicht mehr verwendet werden. Neu hinzugekommen sind in der IB 2neo das mfu-Modul und das WLAN-Interface. Ersteres dient zur automatischen Anmeldung von mfx-Triebfahrzeugen. Direkt in die IB 2neo integriert, lassen sich damit mfx-Loks automatisch anmelden und durch Drücken einer einzelnen Lok-Taste auf einen der beiden integrierten Handregler übernehmen. Selbstredend werden die derart erkannten Loks auch per mfx angesteuert. Damit wird die IB 2neo einmal mehr dem legendären Ruf einer Multiprotoll-Digitalzentrale gerecht, da nun neben DCC, MM und SX auch das Märklin-Protokoll mfx bedient wird.

Mögliche Netzwerkeinbindung

Das WLAN-Interface besetzt die andere offene Flanke der bisherigen IB 2 und bietet verschiedene Netzwerk-Möglichkeiten, die es in sich haben: Das Highlight ist sicherlich die Unterstützung des Z21-Netzwerk-Protokolls. Die beliebte Roco-Z21-App und die „wlanMaus“ können sich dank dieses Protokolls mit der IB 2neo verbinden. Zusätzlich hat Uhlenbrock dem Interface noch das „WiThrottle“-Protokoll und einen „LocoNet-over-TCP“-Server spendiert. Letzterer entstammt der Open-Source-Szene und ermöglicht die Verbindungsaufnahme durch verschiedene Steuerungsprogramme wie JMRI, „RocRail“ oder auch „Win-Digipet“. Das „WiThrottle“-Protokoll ist vor vielen Jahren im Umfeld der JMRI-Entwicklung entstanden. Es kann von verschiedenen Apps wie zum Beispiel der Android-App „Engine Driver“ genutzt werden. Außerdem wird es von den Handreglern UWT-100 und UWT-50 des amerikanischen Herstellers TCS unterstützt. Auch im FREMO wird dieses Protokoll genutzt. Zum Einsatz als Handregler kommen dabei sogenannte wiFreds.

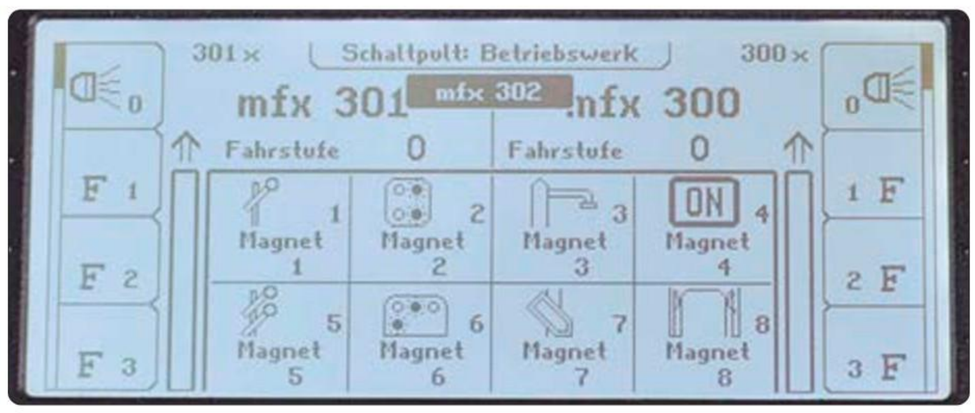


Für die Konfiguration einer WLAN-Verbindung mit der Software JMRI muss als System manufacturer „Digitrax“ ausgewählt werden, damit die Option LocoNet over TCP erscheint. Im Auslieferungszustand hat die IB 2neo die IP-Adresse 192.168.4.1. Damit alle Funktion korrekt von JMRI ausgewertet werden, muss als Command station type „Intellibox-II“ eingetragen werden



Die App „Engine Driver“ ist im Google-Playstore kostenlos erhältlich und verbindet sich mit der IB 2neo über das „WiThrottle“-Protokoll. Damit hat man mehrere Triebfahrzeuge direkt im Griff.

Der WLAN-Teil der IB 2neo ist mit dieser Vielfalt ein echter Multiprotokoll-Adapter und passt daher gut zu der Box. Im Auslieferungszustand spannt die IB 2neo ein eigenes WLAN auf. Man kann die Box aber



Hier wird eine neue mfx-Lok erkannt und mit dem mfx-Schriftzug und einer Nummer markiert. Durch Drücken einer der beiden Lok-Tasten wird ein Regler zugeordnet.



Neu in der Intellibox 2neo ist der Menü-Punkt mfx-Programmierung. Hier können dann auch Dinge wie der Triebfahrzeug-Name gelesen und eingestellt werden.



Mit einem Update auf Version 1.099–1.028 bietet die IB 2 die Möglichkeit, das mfx-Gleisformat auszugeben. Für das automatische Anmelden wird das mfu-Modul benötigt.

auch in ein vorhandenes WLAN integrieren. Das funktioniert derzeit nur über die WPS-Funktion. Diese wird bei LocoNet-CV-Programmierung in der Box aktiviert. Außerdem muss die WPS-Taste am WLAN-Router gedrückt werden. Die beiden Netze finden dann automatisch zueinander, und die IB 2neo wird Bestandteil des vorhandenen WLAN. Übrigens: Das mfu-Modul und das WLAN-Interface lassen sich auch einzeln kaufen. Zusammen mit dem kostenlosen Software-Update für die IB 2 mutiert diese somit beinahe zu einer IB 2neo.

Steckplätze und Klemmen

Die Rückseite der Zentrale sieht nun etwas aufgeräumter aus. An der steckbaren Schraubklemmenleiste sind jetzt nur noch die Anschlüsse für den Gleisausgang und das Programmiergleis vorhanden. Das Netzteil hat eine eigene Hohlbuchse bekommen. So wird die Gefahr von Verwechslungen der Anschlüsse geringer. Der s88-Anschluss wurde zwar grundsätzlich beibehalten, aber auf die aktuelle Anschlussnorm s88-N umgestellt. So können die bei dieser störsicheren S88-Variante verwendeten Netzwerk-Patchkabel direkt und ohne Adapter an die IB 2neo angeschlossen werden. Außerdem vorhanden sind die Anschlüsse für USB, LocoNet-B, LocoNet-T sowie die Anschlüsse für Märklin- und DCC-Booster. Aus Platzgründen musste bei der neuen Zentrale die großvolumige DIN-Buchse für den Anschluss der IRIS-Empfänger entfallen. Bei den meisten Modellbahnern lässt sich das Verschmerzen, da im Gehäuse weiterhin ein IRIS-Empfänger eingebaut ist.

Bei einem ersten Funktionstest der IB 2neo konnte ich die neuen Funktionen erfolgreich ausprobieren. Beim WLAN gab es hier und da noch kleinere Probleme. So funktioniert der Betrieb mit der neueren Z21-App nicht immer zuverlässig. Das Problem lässt sich umgehen, indem man die etwas ältere App verwendet. Die Entwicklungsabteilung von Uhlenbrock versprach deswegen aber ein baldiges Software-Update. Mit diesem Update wird es auch die Möglichkeit geben, beliebige WLAN-Zugangsdaten bequem über die Netzwerkoberfläche einzustellen.

Im Fazit betrachtet, ist die neue Intellibox 2neo eine lohnende Anschaffung. Mit diesem Gerät ist erneut eine vollständige Multiprotoll-Umgebung vorhanden, die sich sehen lassen kann und alle aktuellen Gleisformate bedient. Die automatische Anmeldung von mfx-Loks ist eine hervorragende Komfort-Funktion. Mit dem integrierten WLAN-Modul wird die IB 2neo richtig smart und lässt sich auch direkt über die beliebten und allgegenwärtigen Smartphones und Tablets nutzen. Die Unterstützung mehrerer Netzwerkprotokolle ist in dieser Produktkategorie eine komplette und willkommene Neuerung.

Heiko Herholz



Rüdiger Uhlenbrock, Inhaber der Uhlenbrock Elektronik GmbH

Nachgefragt beim Chef

MEB: Wann haben Sie die erste Intellibox ausgeliefert?
Rüdiger Uhlenbrock: Die ersten 1800 Intellibox-Geräte kamen Anfang 1999 auf den Markt.
MEB: Und wie viele IB-Geräte haben Sie in den zurückliegenden 24 Jahren produziert?
Uhlenbrock: Das kann ich gar nicht so genau sagen, aber es war mit Sicherheit eine sechsstellige Zahl.
MEB: Die Intellibox 2neo ist die wievielte Version einer Intellibox?
Uhlenbrock: Die IB 2neo ist die neunte Version. Die Vorgänger und Varianten waren Intellibox, Intellibox IR, Piko-PowerBox, Fleischmann-TwinCenter, Intellibox Basic, Intellibox Com, Intellibox 2 und SC7.
MEB: Welche Version darunter war die exotischste mit der kleinsten Auflage?
Uhlenbrock: Die Piko-PowerBox hatte ein interessantes Konzept, wurde aber von den Kunden nicht so recht angenommen, sodass die Auflage klein blieb.
MEB: Planen Sie für die IB 2neo weitere Updates, beispielsweise die Unterstützung für weitere Netzwerkprotokolle?
Uhlenbrock: Neben kleinen Fehlerkorrekturen planen wir noch die Unterstützung des Open-Source-Netzwerkprotokolls SRCP. Die Auslieferung des entsprechenden Updates wird aber noch etwas dauern.
MEB: Die IB 2neo bringt erstmals eine WLAN-Unterstützung mit. Sind weitere WLAN-Produkte angedacht?
Uhlenbrock: Wir denken zumindest über die Entwicklung eines Handreglers auf WLAN-Basis nach.

Das Gespräch führte Heiko Herholz

Ihre Händlergemeinschaft

13+

Die wilde Dreizehn plus

MEGA ABENTEUER AUF SCHIENEN IN HO ...



märklin

Exklusives Märklin-Wagenset

Märklin 48030.002

2er Set Kuppelwagen Habfis,
RailAdventure, Ep.VI

149,95 €

Vorbild:

Die RailAdventure Kuppelwagen dienen im Original als Adapter für über 100 verschiedene Kupplungssysteme (z.B.: ICE-Mittelkupplung, Straßenbahnen, usw.). An den Kopfseiten sind im Original Rahmen montiert, die die verschiedenen Kupplungen aufnehmen können.



Modell:

- verstellbare Puffer und Drehgestelle
- Länge über Puffer 26,7 cm (26,3 cm)
- Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Kulissenführung
- die Wagen sind unterschiedlich bedruckt
- Gleichstromradsatz 4 x 700580

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@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.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@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.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 Hünerbein 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 Merchweiler · 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

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 !

Die preußische Länderbahn-Elektrolok E 71 vermittelt auch im Modell urigen E-Betrieb. Als neue H0-Miniatur von Märklin dürfte sie vor allem Freunde Göppinger Gussmetalls erfreuen.

Ein stetes Auf und Ab



Formenbau und Finish des neuen Insider-Modells von Märklin sind bestens gelungen. Lediglich einige Details entsprechen nicht ganz diesem hohen Standard. Die Puffer sitzen bei dieser Miniatur nun auf der maßstäblichen Höhe.

Diejenigen, die den Vorbild-Beitrag über die E 71 auf Seite 28 studiert haben, dürfte es kaum verwundern, dass das neueste H0-Modell des Insider-Clubs von Märklin ausgerechnet diese Baureihe zum Vorbild hat: Nur wenige andere Elektroloks aus Urgroßvaters Zeiten überlebten derart lange und stehen damit bis heute für den Beginn der Epoche der elektrischen Zugförderung.

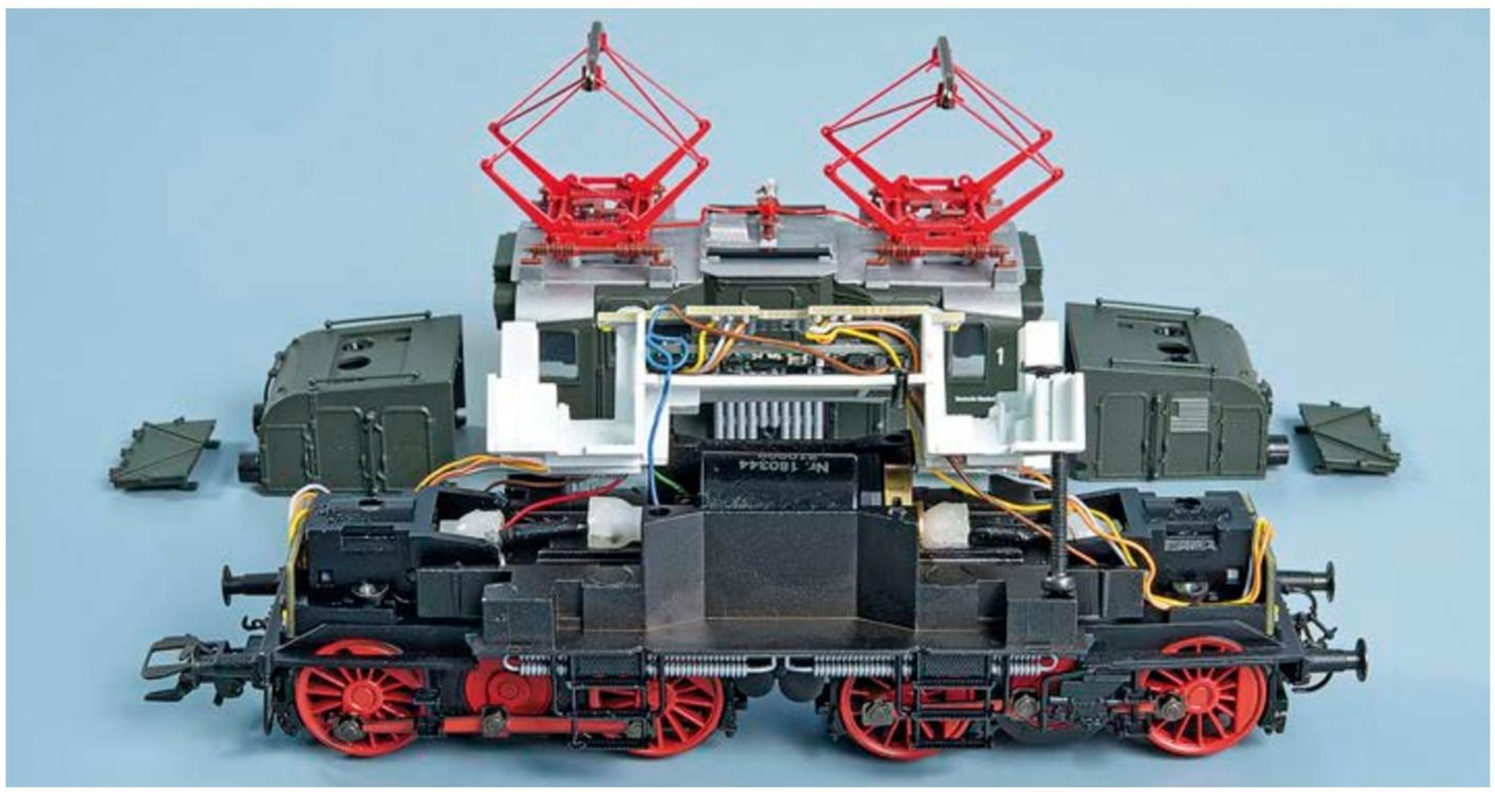
Wie beliebt die E71 auch im Maßstab 1:87 ist, erkennt man daran, dass ein einst in Salzburg ansässiger Modellbahnhersteller bereits vor über 30 Jahren ein auch heute noch ansprechendes H0-Modell im Programm führte. Für die Mehrheit der Gleichstrombahner dürfte dieses noch immer die E71-Nachbildung der Wahl sein, aber eingefleischte Freunde des Wechselstromsystems möchten natürlich eine Miniatur, die



Im Wiesen- und Wehratal um 1955: E71 26 ist mit einem kurzen Güterzug von Zell nach Lörrach unterwegs – in diesem Fall freilich nur als H0-Modell.



Die Seitenansicht des „Bügeleisens“ offenbart, dass vor allem Gestänge, Griffstangen und Stromabnehmer gerne noch eine ganze Spur graziler hätten nachgebildet werden dürfen.



FOTOS: ABP

„Antrieb auf ein Drehgestell“, dieses Kennzeichnen vieler älterer Märklin-Modelle gehört auch bei der E71 längst der Vergangenheit an: Sie besitzt Allrad-Antrieb per Mittelmotor.

in der Machart der Philosophie ihres Haus- und Hoflieferanten entspricht.

Und was die Göppinger hier an Grundsubstanz aufbieten, ist allererste Güte: Die Gravur aller Zinkdruckguss-Teile, also der Vorbauten und des Lokkastens, ist als maßstäblich, vorbildgetreu und ausgesprochen konturenscharf zu bezeichnen. Alle Niet- und Schraubenköpfe sind hauchfein, den vielen Klappen und Türen fehlt nicht ein einziges Scharnier oder Verschlussriegel.

Stark im Gesamteindruck, teils schwach im Detail

Auch der Bereich des E-Triebwerks, vor allem rund um die Blindwelle, wurde sehr schön umgesetzt. Die sauber rot lackierten Speichenradsätze bewegen sich auf dem derzeit üblichen Nachbildungsniveau von Märklin: Weder sonderlich fein noch übertrieben grob. Die aus gestanztem Blech gefertigten Treibstangen sind ebenfalls in Ordnung. Nur die Sechskantschrauben als Befestigungsmittel sind bei der neuen E71 aus Schwaben kein Fortschritt gegenüber der altbekannten österreichischen Konstruktion. Und während die Trittstufen zu den Führerständen sehr gut gelungen sind, mindern leider die rustikal ziselierten silbernen Öl-Kühlschlangen und die viel zu dicken Halter der aus Metalldraht gefertigen Griffstangen den Vorbildeindruck enorm. Die Dachausrüstung wirkt fast wie eine Kopie des Mitbewerber-Modells, lediglich die SBS 39-Stromabnehmer sind deutlich robuster ausgeführt worden. Lobenswert ist der freie Blick durch die Führerstände.

Die Fahreigenschaften der E71 können sich sehen lassen. Ruhig und nur mit einem leisen Antriebsgeräusch bewegt sie sich bei abgeschaltetem Sound über die Punktkontakt-Gleise, die voreingestellte Höchstgeschwindigkeit liegt im Bereich der NEM-Toleranz. Die Geräuschkulisse klingt sehr glaubwürdig und gut abgestimmt, auch wenn sie mangels eines betriebsfähigen Vorbildes natürlich aus einer Sound-Kompilation besteht. Der Rangiergang reduziert das Maximaltempo auf etwa ein Drittel.

Fazit: So wie das Spiel der Treibstangen der E71 ist auch das neue Märklin-Modell ein stetes auf und ab. Exzellentem Formenbau und perfektem Finish stehen teils etwas grob gestaltete Details gegenüber. Wer vor allem den Spielwert dank der vielen Licht- und Soundfunktionen schätzt, kann bedenkenlos zugreifen. *A. Bergner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 39771
- **Vorbild/Epoche:** E71 26 der DB/III
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf alle vier Radsätze, zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 278 Gramm
- **V_{min}:** 3 km/h bei Fahrstufe 1
- **V_{max}:** 86 km/h bei Fahrstufe 28
- **Digitalausstattung:** sechs Licht- und 15 Geräuschfunktionen, Rangiergang
- **Zurüstteile:** Pufferträgerausrüstung
- **Preis:** 459 Euro (UVP)



Ein Traum von einem Modell. Ein Churchill-Pfeil ist nicht nur auf H0-Anlagen mit Schweizer Motiven ein echter Hingucker.



FOTO: WIKIPEDIA

Was hierzulande die Fliegenden Züge, sind in der Schweiz die Roten Pfeile. Märklin hat nun den Doppelpfeil RAe 4/8 in H0 verwirklicht.

Der Pfeil des Premierministers

Die Beschleunigung des Personenverkehrs war in den 30er-Jahren des vorigen Jahrhunderts eines der beherrschenden Themen bei zahlreichen europäischen Bahnverwaltungen. In vielen Ländern entstanden in dieser Zeit schnelle Triebwagen und Triebzüge in Leichtbauweise. Die Eidgenossen entwickelten die bekannten Roten Pfeile, die es ein- und zweiteilig gab und deren herausragendes Kennzeichen neben der markanten Form die auffällige rote Lackierung war.

Konzipiert wurden die Roten Pfeile ursprünglich für den Verkehr auf Linien mit niedrigem Verkehrsaufkommen. Allerdings erfreuten sich die eleganten Züge einer solch großen Beliebtheit, dass das Platzangebot häufig nicht ausreichte. Die Triebwagen-Leistungen mussten oftmals durch Leichtschnellzüge ersetzt werden. Die Roten Pfeile verkehrten deshalb bald hauptsächlich im Ausflugsverkehr.

Der RAe 4/8 1021 ist im Grunde ein verdoppelter Roter Pfeil. Die Schweizer Bundesbahnen (SBB) gaben ihn anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung „Landi" 1939 in Auftrag. Von Beginn an wurde der neue Zug als Charter-Fahrzeug konzipiert. Deshalb führt er nur eine Wagenklasse in Form von 28 Vierertischen, die 112 Fahrgästen Platz bietet. In der Fahrzeugmitte verfügt er über eine Minibar. Offiziell ist der Doppelpfeil 150 km/h schnell. Als er 1939 erschien, konnte diese Geschwindigkeit im Schweizer Netz nicht ausgefahren werden. Die gewöhnliche Reisegeschwindigkeit beträgt 100 km/h, höhere Geschwindigkeiten gehen zudem zu Lasten des Reisekomforts.

Da der britische Premierminister Winston Churchill bei seinem Besuch in der Schweiz im Jahr 1946 den damals noch Re 4/8 301 benannten Triebzug benutzte, erhielt er im Anschluss seinen Spitznamen „Churchill-Pfeil", unter dem er bis heute berühmt ist.

1985 verkauften die SBB den inzwischen als RAe 1021 eingereihten Triebzug. Im Jahr 1994 gelangte er zur Mittelthurgau Bahn (MThB), die ihn wieder in Betrieb nahm. Nach der Pleite der MThB übernahmen die SBB die Konkursmasse, womit auch der Churchill-Pfeil zurückkehrte, der bis heute als betriebsfähiges Museumsfahrzeug erhalten ist.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 39260
- **V_{max} bei Fst28:** 153 km/h
- **V_{min} bei Fst1:** 1 km/h
- **Stromabnahme:** Über Schleifer und alle Achsen
- **Antrieb:** Über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen des führenden Drehgestells des Motorwagens
- **Haftreifen:** zwei
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 898 Gramm
- **Preis:** 599 Euro (UVP)



Auch die guten, spaltfreien Übergänge überzeugen. Die beiden Fahrzeugteile sind mit einer stromführenden Steck-Kupplung verbunden. Der Antrieb steckt nur in einem Zugteil.

Außergewöhnliche Triebfahrzeuge wie etwa die Roten Pfeile sind häufig weit über die Landesgrenzen ihres Heimatlandes bekannt und somit für Modellbahnhersteller interessant. Auch wenn Märklin eine große und treue Kundschaft in der Schweiz besitzt, dürften die Göppinger auch auf zahlreiche verkaufte Exemplare außerhalb Helvetiens spekulieren.

Entnimmt man den Churchill-Pfeil seiner langen Schachtel, weiß man wieder, warum so viele Modellbahner Freude am Metallgehäuse empfinden. Da liegt etwas gewichtig in der Hand – einfach ein gutes Gefühl.

Churchill wäre begeistert von seinem Pfeil in H0

Das Gehäuse haben die Göppinger Konstrukteure gut getroffen. Die Gravuren vor allem auf dem Dach können überzeugen. Lediglich die seitlichen Lüftungsschlitze an den Vorbauten wirken ein wenig zu flach. Auch die nach innen versetzten Einstiege wirken stimmig. Die Dachausrüstung sieht ebenso sehr gut aus. Der Schweizer Stromabnehmer verfügt über ein passendes schmales Schleifstück; ein breiteres für den Oberleitungsbetrieb unter ausgeprägtem Zick-Zack liegt bei.

Die großen Fenster geben den Blick in den Führerstand mit dem auffällig großen Schaltrad, das wie ein Lenkrad aussieht, und die Inneneinrichtung frei. Die gesamte Fahrzeugelektrik inklusive Lautsprecher konnte glücklicherweise ober- und unterhalb des Fahrgastraums verbaut werden. An jedem Vierertischchen ist eine kleine Tischlampe platziert. Blickt man etwas schräg die Fahrzeugfront entlang, wirken die Scheibeneinsätze etwas zu dick. Absolut makellos sind Lackierung und Bedruckung. Gestochen scharf ist die Beschriftung des Fahrzeugs in seinem aktuellen Zustand als SBB-Museumsfahrzeug. Schön wäre noch, wenn der SBB-CFF-Schriftzug erhaben ausgeführt worden wäre.



Die Dachausrüstung mit zierlichen Isolatoren und einer aus flexiblem Kunststoff gefertigten Dachleitung ist gelungen.

Das Modell ist digital voll ausgestattet und verfügt neben sehr guten Fahreigenschaften über zahlreiche schaltbare Funktionen. Die wichtigste ist die Beleuchtung des Innenraums, bei der Deckenbeleuchtung und Tischlämpchen getrennt geschaltet werden können. Daneben gibt es noch insgesamt 26 weitere schaltbare Funktionen, die den Spielspaß vermehren.

Fazit: Märklins neuer Churchill-Pfeil ist ein Schmuckstück für alle H0-Wechselstrombahner. Das maßstäbliche Fahrzeug mag allerdings keine kleinen Radien. *al*



Wie bei Märklin üblich, lässt sich das Gehäuse nach dem Herausdrehen von vier Schrauben einfach abnehmen. Jetzt fehlen nur noch die 1:87-Fahrgäste.



Die Front des RAe 4/8 wurde gut getroffen. Der Lokführer säße in Fahrtrichtung links.

FOTOS: RAINER ALBRECHT





Angesetzte Griffstangen und Scheibenwischer, geätzte Trittroste sowie Zurüstteile prägen das Gesicht des Lokmodells.

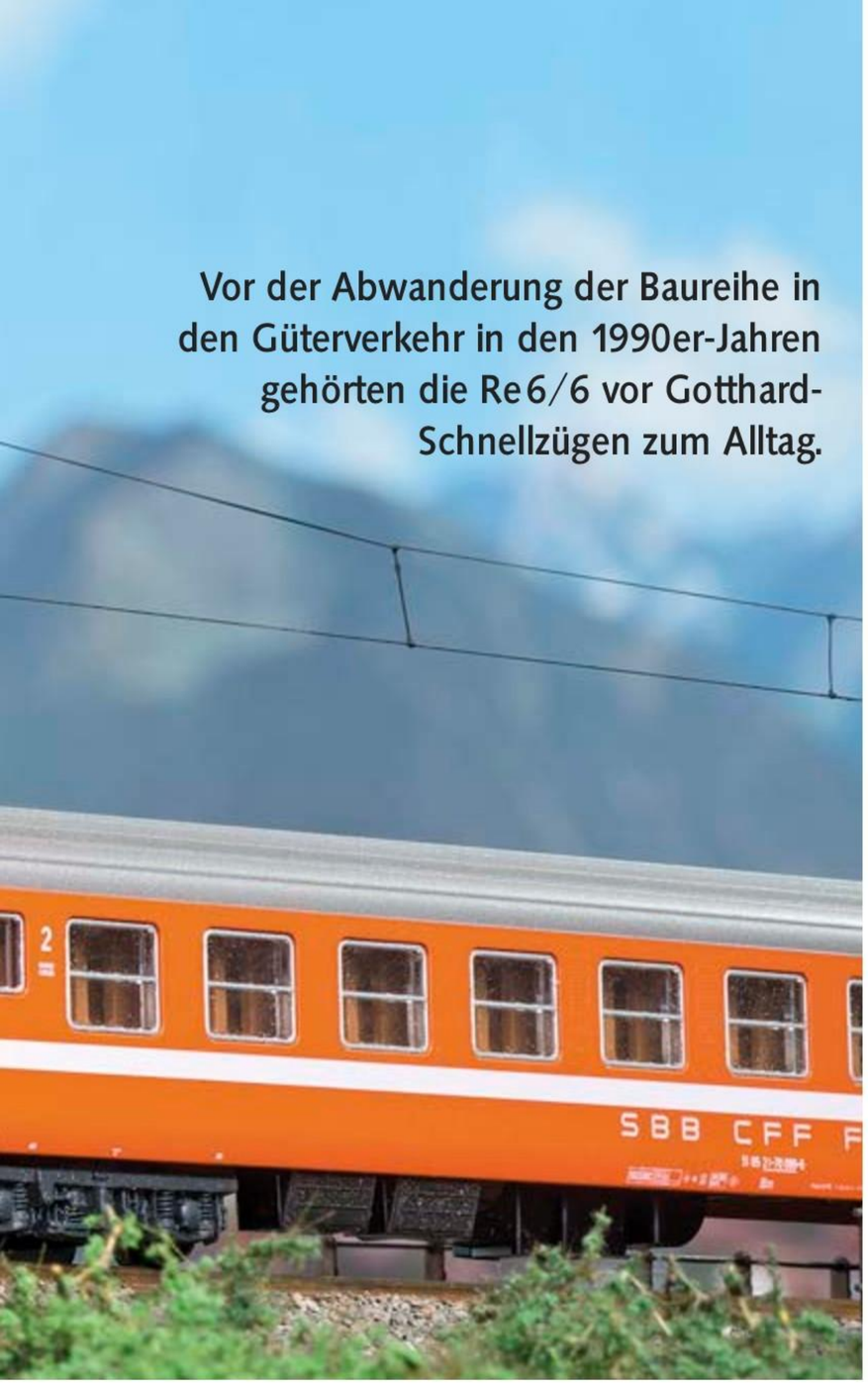
Zu Rocos und Fleischmanns Neuheiten-Jahr 2022, das vor allem durch internationale Vorbilder geprägt war, gehört auch die neu konstruierte Re 6/6 der SBB, die nun im Maßstab 1:160 erschienen ist.

Gotthard-Ikone

Vor nun genau 50 Jahren begann die Serienbeschaffung dieser Hochleistungsmaschinen für die Gotthard-Strecke. Von 1973 bis 1980 entstanden 85 Stück der sechsachsigen und 140 km/h schnellen Loks. Mit einer Stundenleistung von 7850 kW bei 120 Tonnen Radsatzlast stellten sie alle anderen Baureihen auf den berühmten Ram-



Das Gehäuse liegt angenehm niedrig auf den drei Drehgestellen, kein Spalt stört die Seitenansicht. Sehr schön wirken auch die Speichenräder.



Vor der Abwanderung der Baureihe in den Güterverkehr in den 1990er-Jahren gehörten die Re 6/6 vor Gotthard-Schnellzügen zum Alltag.

pen in den Schatten, bewährten sich sowohl im Reisezug- als auch im Güterzugdienst und konnten manche Doppeltraktion der Re 4/4 II ersetzen. Für sehr schwere Güterzüge genügte die Zugkraft trotzdem nicht, in diesen Fällen kamen die sogenannten „Re 10/10" zum Einsatz, die Kombination einer vier- mit einer sechsachsigen Re-Maschine. Inzwischen wurden die ersten Re 6/6 abgestellt.

Fleischmann bietet nicht das erste N-Modell der Baureihe an. Schon in den 80er-Jahren erschienen bei Hobbytrain (Moser) die ersten, von Kato in Japan produzierten Nachbildungen. Seitdem wurden sie mehrfach überarbeitet und zuletzt mit Kunststoff-Stromabnehmern versehen.



Am Dach der Re 6/6 überzeugen vor allem die sehr filigranen Stromabnehmer mit schmalen Schleifstücken. Nur die Lüftungsgitter wirken bei den Kato-Modellen besser.

Stellt man das neue Fleischmann-Modell neben die Konkurrenz aus Japan, wird ein weiteres Mal deutlich, dass die heutigen Fertigungsmethoden eine Neukonstruktion rechtfertigen. Viele der filigranen Details, welche die neue Re 6/6 zieren, sucht man an den älteren Modellen vergeblich: Angesetzte, geätzte Scheibenwischer aus Neusilber, freistehende Griffstangen an den Führerraum-Aufstiegen (Draht) und unterhalb der Stirnfenster (Kunststoff) sowie Riffelbleche aus Metall über den Puffern prägen die auch ansonsten sehr gut gelungenen Lokfronten. Bei Bedarf – und diese schöne Möglichkeit sollte man zumindest für eine Lokseite nutzen – lassen sich noch

Moderne Technik unter gelungener Haube

die Pufferträgerdetails mit winzigen Zurüstteilen vervollständigen. Zur Montage der Bremsschläuche muss hinter die Puffer je ein Träger aufgesteckt werden, den man vorher mit je zwei Schläuchen bestückt. Auch ein Schneeräumer ohne Aussparung lässt sich leicht montieren.

Ein großer Fortschritt, was das Äußere betrifft, sind die sehr filigranen Stromabnehmer, mit denen die Lok einen wirklich realistischen Eindruck hinterlässt. Auch das Fahrwerk mit perfekt detaillierten Drehgestellen unterstützt die treffliche Wirkung. Wie beim Kato-Modell ist das mittlere, nicht angetriebene Drehgestell mit sehr viel vertikalem und horizontalem Spiel gelagert, es entstehen dabei aber keine störenden Durchblicke unter dem Rahmen.

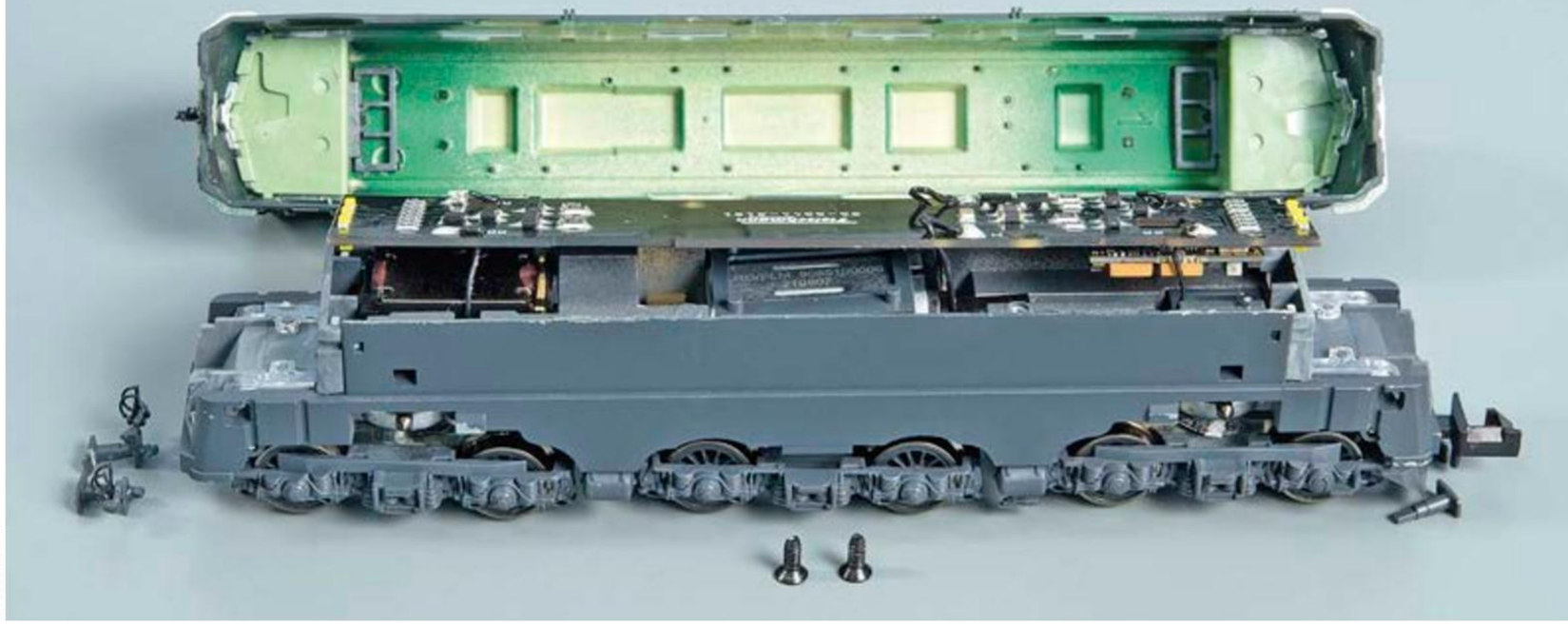
Aufs Gleis mit digitaler Fahrspannung gesetzt, setzt sich die Freude am Modell nahtlos fort. Die vom Sounddecoder erzeugte Geräuschkulisse wirkt sehr vorbildgetreu, schon bei der Inbetriebnahme, aber auch während der Fahrt. Diese verläuft äußerst ruhig und mit sehr angemessenen Minimal- und Maximalwerten der Geschwindigkeit. Die mechanische Geräuschentwicklung der Lok übertönt dabei nie jene des wirkungsvollen Lautsprechers. Zusätzlich zum Fahrgeräusch lassen sich 18 Soundeffekte abrufen, die Führerstände beleuchten und gemäß des Schweizer Vorbildes fünf Varianten für die Spitzen- und Schlusslicht-Beleuchtung einstellen.

Fazit: Auch, wenn dies an dieser Stelle schon mehrfach ähnlich formuliert wurde: Die Neuanschaffung von Fleischmanns Re 6/6 lohnt sich auf jeden Fall, auch wenn sich bereits ältere Modelle im Bestand befinden.

abp

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Fleischmann
- **Bestellnummer:** 734190
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit kleiner Schwungmasse auf vier Radsätze der äußeren Drehgestelle, zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 94 Gramm
- **V_{min}:** ‹1 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 140 km/h bei Fst. 128
- **Beleuchtung:** Spitzen- und Schlusslicht weiß/rot, Führerräume
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- **Preis:** 335,90 Euro (UVP)



FOTOS: ABP

Vor dem Abspreizen des Gehäuses sind die vier Puffer abzuziehen. Der Sounddecoder (rechts) und der Lautsprecher (links) liegen unterhalb der Hauptplatine.



Mit Festbeleuchtung bereit für den ersten Einsatz: An Pikos neuer 94 lassen sich auch das Triebwerk und die Feuerbüchse illuminieren.

Piko bereichert sein Gartenbahn-Sortiment nach regelspurigen Vorbildern mit der Nachbildung der beliebten preußischen T16[1]. Als Vorbild wurde mit 94 1292 die populäre Traditionslok der Deutschen Reichsbahn ausgewählt.

Hirsch für den Garten

Sie gehört zu den bekanntesten Museums-Dampfloks in Deutschland: 94 1292 machte vor allem wegen der wunderschönen Strecken im Thüringer Wald, auf denen sie zeitlebens im Einsatz stand, auf sich aufmerksam. Schon 1975 wurde sie von der Deutschen Reichsbahn als Traditionslok eingestuft und lief seitdem stolze 30 Jahre im Museumsdienst. Unvergessen sind die dampfgewaltigen Einsätze der gerne als „Rennsteighirsch“ bezeichneten Maschine in Schnee und Eis. Heute steht der E-Kuppler, eine ehemals preußische T16[1], im historischen Bw Arnstadt. Eine geplante Wiederinbetriebnahme scheiterte leider an den festgestellten schweren Schäden.

Eigentlich plante Piko ein feierliches Roll-Out seiner neuen Gartenbahn-Lok in Arnstadt, doch krankheitsbedingt musste der Termin kurzfristig abgesagt werden. Es wäre bestimmt reizvoll gewesen, ein weiteres Mal Vorbild und Modell einer Sonneberger Neuentwicklung für die Baugröße G gegenüberzustellen. Während nun der Test verfasst wird, ist es draußen so unangenehm novemberlich, dass die ersten richtigen Einsätze, wie in den meisten Fällen, vermutlich in den Frühling verlegt werden. Es sei denn, es schneit irgendwo einmal richtig locker-flockig, das wäre auch eine schöne Gelegenheit, die 94 im Garten in Betrieb zu nehmen.

Ist das große Dampflokmodell erst einmal ausgepackt, ist oft lautes Ahh und Ohh bei den Betrachtern zu vernehmen. Der Gartenbahn-Maßstab verfehlt eben selten seine Wirkung, das ist „Modellbahn zum Anfassen“, wenn auch zunächst nur mit den Augen. Auch wenn das Modell für den Freilandbetrieb robust konstruiert ist, überzeugen gleich die vielen Details insbesondere am Kessel und im Fahrwerksbereich. So feine Handräder, Ösen und Haken sind in diesem Modellbahn-Segment eher unge-



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Von der Seite betrachtet, macht die alte Preußin eine gute Figur. Die betriebsnotwendige Unterbrechung im Rahmen fällt kaum auf.

wöhnlich. Die vielen freistehenden Kesselleitungen bestehen aus einem speziellen, flexiblen und widerstandsfähigen Kunststoff, so dass auch ein beherzter Zugriff, nicht nur durch die viel zitierten Kinderhände, ohne Schaden überstanden wird.

Ein bisschen schade ist es, dass auf eine Nachbildung der Lokschilder am Führerhaus verzichtet wurde. Die sauber ausgeführte, mehrfarbige Bedruckung würde dann noch besser wirken. Im Inneren ist wie immer der Firmeninhaber zu entdecken, der bezüglich der Haltung allerdings eher hinter ein großes Lenkrad passt.

Einen schönen Eindruck hinterlässt das Fahrwerk mit sauber ausgeführten Speichenrädern und einem gut wirkenden Gestänge aus grauem Kunststoff. Angetrieben werden an der Gartenbahn-94 zweimal je zwei kugelgelagerte Radsätze über jeweils einen siebenpoligen, ebenfalls kugelgelagerten Bühlermotor. Die vordere der beiden gelenkig gelagerten Antriebsgruppen, die über eine Kardanwelle synchronisiert werden, ist mit zwei Haftreifen versehen. Zusätzlich zur Stromabnahme über die fünf



Obwohl die Gestänge-Teile aus Kunststoff bestehen, hinterlassen sie einen realistischen Eindruck. Die exakt rot ausgelegten Stangen wirken ebenso gut wie die vielen freistehenden Details am Kessel.

Edelstahlradsätze wirken vier federnd gelagerte Schleifkontakte auf die Schienen.

Ein Rauchgenerator ist ab Werk eingebaut und lässt sich per Schiebeschalter ak-

Die 94 ist robust und trotzdem gut detailliert

tivieren. Zusätzlich zum Spitzenlicht erfreuen im Analogbetrieb auch das Feuerbüchsenglimmen und die Triebwerksbeleuchtung (ebenfalls über Schiebeschalter) . Die Nachrüstung mit einem Sounddecoder ist ohne großen Aufwand möglich. Piko empfiehlt seinen „SmartDecoder“ XP 5.1 S 36521, der inklusive Breitbandlautsprecher mit wasserfester Membran geliefert wird. Die ausführliche Betriebsanleitung mit gut lesbaren Grafiken hilft bei der digitalen Nachrüstung sehr gut weiter.

Fazit: Die neue 94 ist äußerlich rundum gelungen, die Kompromisse im Fahrwerksbereich sind verschmerzbar und für den Gartenbetrieb unvermeidlich. *abp*



Betrachtet man das Modell aus ein wenig steilerer Perspektive, entsteht ein leicht schmalspuriger Eindruck, der sich bei den Maßstabs-Kompromissen nicht vermeiden lässt.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 37250
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff
- **Antrieb:** Von je einem Bühler-Motor pro Antriebseinheit auf je zwei Radsätze; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** Zirka 3 Kilogramm
- **V_{min}:** 5 km/h bei 2 V
- **V_{max}:** 71 km/h bei 20 V
- **Ausstattung:** Dreifach-Spitzenlicht; Feuerbüchsenglimmen; Triebwerksbeleuchtung; hauseigene Digitalschnittstelle
- **Zurüstteile:** Bremsschläuche
- **Preis:** 1050 Euro (UVP)



Einige Gartenbahn-Modelle werden von Piko nun ab Werk mit digitaler Sound-Ausstattung geliefert. Darunter ist auch die DR-Baureihe 132.

Lautstarke Ludmilla

Der vorgesetzte Kollege war ehrlich gesagt froh, als der Test dieses Brockens von Lok in den Redaktionsräumen soweit erledigt war. Die Gartenbahn-Ludmilla aus Sonneberg beeindruckt nicht nur durch ihre schiere Größe, sie misst über die Puffer 718 Millimeter, sondern mit Hilfe des großen Visaton-Lautsprechers auch durch eine gewaltige Geräuschentwicklung. Das Lokgehäuse ergibt in G einen so wirkungsvollen Resonanzraum, dass auch der liebe Nachbar unmittelbar am Bahnbetrieb teilhaben kann. Der Sound klingt realistisch, auch wenn die typischen Klangabfolgen des dieselelektrischen Vorbilds nicht ganz getroffen werden. Die Motordrehzahl ist zu sehr an die Geschwindigkeit gekoppelt. Die meisten Gartenbahner wird das wenig stören, gehen sie doch beim Einsatz der Modelle nach regelspurigem Vorbild auch ansonsten einige Kompromisse ein.

Sieht gut aus und macht auch akustisch richtig Eindruck!

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildgetreue Wirkung; Farbgebung und Bedruckung; Fahreigenschaften; Sound*

KONTRA: *Geringe Vereinfachungen bei der Detaillierung*

BESTELLNUMMER: *37583*

PREIS: *799 € Euro (UVP)*

URTEILE:

Die Detaillierung von Gehäuse und Fahrwerk wirkt trotz mancher Vereinfachungen sehr gut und auch Farbgebung und Bedruckung geben keinen Anlass zur Kritik. Die Fahreigenschaften der 132 sind sehr ausgewogen. Verbaut ist je ein Motor pro Drehgestell, der zwei Radsätze antreibt. *abp*

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	**super**
4 Schluss-Signale:	**sehr gut**
3 Schluss-Signale:	**gut**
2 Schluss-Signale:	**befriedigend**
1 Schluss-Signal:	**noch brauchbar**

In einer weiteren Formvariante bringt Piko sein H0-Modell der 103 nun mit langen Führerräumen, Schürze und Einholmstromabnehmern.

Zeitlose Eleganz in H0

Erstmals im Jahr 2015 präsentierte Piko seine Neukonstruktion der Baureihe 103 für den Maßstab 1:87. Seitdem sind einige Farb- und Formvarianten aus Sonneberg erschienen, doch das Vorbild kennt zahlreiche Abwandlungen der faszinierenden Schnellfahrlok. Die neueste Piko-Variante ist mit langen Führerräumen, Pufferverkleidungen und Schürzen ausgestattet. Das Dach des insgesamt exzellent entsprechend der Epoche IV ausgeführten Modells zieren filigrane Einholmstromabnehmer der Bauart SBS 65. Leider lassen sich die beiliegenden Bremsschläuche nicht montieren. Der eingebaute Sounddecoder erzeugt realistisch wirkende, ab Werk sehr lautstarke Geräusche. Das Spielen mit dem Modell macht trotzdem Freude. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; Berücksichtigung von Bauartunterschieden; Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften; Sound*

KONTRA: *Zurüstung nicht möglich*

BESTELLNUMMER: *51687*

PREIS: *320 Euro (UVP)*

URTEILE:



Eine weitere klassische Intercity-Lok: die in Hamburg-Eidelstedt beheimatete 103 227 der Epoche IV.



Eine Bundesbahn-52 mit ungewöhnlichem Tender als Blickfang.

Aus dem unerschöpflichen Varianten-Schatz der Baureihen 50 und 52 kreierte Tillig eine neue Kombination in Form der DB-52 mit Steifrahmentender für TT.

Tender mit Kante

Die Tillig-TT-Modelle der Baureihen 50 und 52 sind eigentlich „Schiebeloks“, denn der Antrieb liegt im Tender. In diesem Fall ist es der schwere, mit Metallgehäuse ausgeführte Steifrahmen-Tender. Dessen beide äußere Radsätze sind angetrieben und vollständig mit Haftreifen versehen, das ergibt eine ausreichende Zugkraft auch für längere Güterzüge. Die federnd gelagerten letzten drei Tenderradsätze gewährleisten zusammen mit einem Lokradsatz eine sichere Stromabnahme. Neu an dieser 52-Variante sind auch die feinen Windleitbleche ohne abgerundete Ecken, wie sie typisch für die Kriegsloks waren. Das Vorbild, 52 2257, war in den 50er-Jahren im Bw Friedrichshafen beheimatet und wurde dort schon 1954 ausgemustert. Ihren Kessel erhielt anschließend 50 3153. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit und Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Eher plumpe Zurüstteile für Lok und Tender*

BESTELLNUMMER: *02266*

PREIS: *298,80 € (UVP)*

URTEILE:

Roco ist wieder da für die Spur der Mitte. Zu den neu angebotenen Modellen gehört auch eine Ludmilla in den Farben der Bahnbau Gruppe.

Gelber Sound-Tiger

Vor einiger Zeit hieß es: Roco steigt aus TT aus! Doch in diesem Jahr ist das Programm aus Bergheim bei Salzburg wieder da und einige neue Varianten der durchweg gelungenen Modelle erfreuen die TT-Bahner. Unter Ihnen ist als attraktiver Blickfang auch 233 493 im knallgelben Farbkleid der DB Bahnbau Gruppe GmbH. Das neue Modell ist auch in Sound-Ausführung erhältlich, und für Ludmilla-Liebhaber empfiehlt es sich, den Aufpreis zu bezahlen, denn die Henning-Klänge wirken sehr vorbildgerecht und passen gut zum Fahrzustand. *abp*



Im aktuellen Betriebszustand (ab 2014) zeigt sich die 1977 gebaute 233 493 in leuchtendem Gelb und hört auf den Namen „Tiger“.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit und Detaillierung; Berücksichtigung der Bauartunterschiede; Zurüstteile; sehr realistischer Henning-Sound*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *36423*

PREIS: *262,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

› KOMPAKT

Minitrix: Schienenbus der Epoche V mit Fahrrad-Beiwagen für N

Die letzten Mohikaner unter den DB-Schienenbussen trugen die Baureihenbezeichnung 796 und waren für den Einmannbetrieb eingerichtet, erkennbar an den Rückspiegeln. Als Fahrrad-Express liefen sie mit umgebauten Beiwagen (abweichend vom Bild in Zugmitte). Minitrix bietet nun eine entsprechende Nachbildung als Digitalmodell an. *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung, Lackierung und Bedruckung, freier Durchblick; LED-Innenbeleuchtung*

KONTRA: *Sound*

BESTELLNRN.: *16982/15388*

PREISE: *369/109 Euro (UVP)*

URTEILE:



FOTO: MARTIN KANDEN

Zwei der in insgesamt 24 Versionen aufgelegten kurzen Güterwagen im neuen KM 1-Maßstab 1:45.

Nach längerer Wartezeit wurden bei KM 1 nun die ersten Modelle der neuen Produktreihe im Maßstab 1:45 ausgeliefert.

Erstmals in Spur 0

Es handelt sich dabei um zwei kurze, in großer Stückzahl gebaute Güterwagenbauarten aus der Länderbahnzeit: Den O 02 „Schwerin“ mit nur 6,6 Metern Länge und den ähnlichen Klappdeckelwagen K 05 „Wuppertal“. Beide Typen wurden in jeweils zwölf Versionen der Epochen I bis IV aufgelegt und sind ab Werk leider schon vollständig ausverkauft. Die sehr detaillierte Ausführung entspricht jener der Spur-1-Produkte aus Lauingen. Die Modelle entstehen in Messing-Gemischtbauweise und sind mit Federpuffern, austauschbaren Schraubkupplungen und beidseitig vorbildgerecht profilierten Rädern ausgestattet. Die Aufbauten sind durch die beidseitig profilierten Buckelbleche geprägt. Viele angesetzte Teile, insbesondere im Fall der komplett nachgebildeten Bremsanlage, und sechs bewegliche, dünne Klappen beim K 05 stehen für die Hochwertigkeit der Modelle. Wer an weiteren Spur-0-Produkten von KM 1 interessiert ist – es wurde eine Vielzahl an Loks und Wagen angekündigt – sollte rechtzeitig vorbestellen. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Hervorragende Maßstäblichkeit und Detaillierung der Modelle in Metallbauweise; vorbildentsprechende Beschriftung; viele Varianten*

KONTRA: *Kleine Auflagen*

BESTELLNRN.: *260201/260601 ff*

PREISE: *ab 239/259 Euro*

URTEILE:

› KOMPAKT

Märklin: Güterzug der Epoche III mit formneuem Gepäckwagen für Z

Nicht nur Roco und Fleischmann, sondern auch Märklins Z-Sparte nahmen sich jüngst des Güterzuggepäckwagens der vereinfachten Kriegsbauart Pwgs 41 an. Die zierliche Neukonstruktion ist Bestandteil eines Güterzuges mit vier weiteren, bekannten Modellen (zwei Omm 52, je ein G 10 und K 15). Alle Modelle bestechen durch ihre winzige und trotzdem lupenreine Beschriftung. *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Rolleigenschaften*

KONTRA: *Nur im Set erhältlich*

BESTELLNUMMER: *86070*

PREIS: *159 Euro (UVP)*

URTEILE:

› KOMPAKT

Tillig: Modernisierter DR-Gl für TT

Einen von der DR modernisierten Wagen der Verbandsbauart wählte Tillig als eher ungewöhnliches Vorbild seines formneuen Gl. Beim Umbau wurde teilweise auch der Radstand verlängert, so dass Tillig ein vorhandenes Fahrwerk mit dem neuen Aufbau kombinieren konnte. Letzterer ist vortrefflich ausgeführt, doch dem Fahrwerk (mit neuem Sprengwerk) sieht man sein Alter an. □ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung des Aufbaus; freistehende feine Griffstangen; Bedruckung*

KONTRA: *Eher einfaches Fahrwerk*

BESTELLNUMMER: *14200*

PREIS: *33,20 Euro (UVP)*

URTEILE:

Von Auhagen ist ein weiterer H0-Bausatz nach Vorbild eines weit verbreiteten DDR-Baggers erhältlich – diesmal ist es der RK 3 mit Raupenfahrwerk.

Leipziger Raupentier



Der Bagger ist wahlweise auch mit hohem Führerhaus baubar.

Man sollte sich ausreichend Zeit nehmen, um die mit diesem Bausatz gestellte Aufgabe erfolgreich abschließen zu können. Grundlage ist das intensive Studium der Bauanleitung, damit nichts falsch zusammengesetzt und verklebt wird. Besondere Aufmerksamkeit verlangt die Führung der drei Seile. Wichtig ist dabei, die beiliegenden Fäden nicht zu großzügig abzulängen, sonst reicht das Material zum Schluss nicht aus. Die Passgenauigkeit der sehr scharf gravierten Bauteile ist wie immer perfekt. Als Ergebnis erhält man ein hervorragendes Modell des in Leipzig gebauten „Bleichert-Kranes", das jede Anlage ziert, sei es im Bw oder auf der Baustelle. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; Bedruckung; Passgenauigkeit; Bauanleitung*

KONTRA: *Seil etwas zu kurz bemessen*

BESTELLNUMMER: *41673*

PREIS: *34,50 Euro (UVP)*

URTEILE:

Brekina bringt den Mercedes-Benz-Lkw vom Typ L 608 D als Abschlepp-Fahrzeug der 1970er-Jahre für H0.

Liegen geblieben

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl, Proportionen; authentische Dekoration; praktische Verpackung*

KONTRA: *Zu dick aufgetragene Lackierung, schlecht montierte und teils zu schlicht ausgeführte Details*

BESTELLNUMMER: *36732*

PREIS: *24,95 Euro (UVP)*

URTEILE:

Wenn der heißgeliebte „gute Stern auf allen Straßen" doch einmal eine Panne hatte, dann mussten dessen Besitzer nicht auf die profane Hilfeleistung eines Automobilclubs zurückgreifen. Nein, es standen auch damals schon eigene Abschleppwagen des Werksservice von Mercedes-Benz bereit. Brekina bietet mit dem L 608 D des Modelljahres 1968 nun ein solches Fahrzeug im Maßstab 1:87 an. Die Riffelblechnachbildung auf der Pritsche ist noch gut gelungen, aber viele Details wie die schief sitzenden Warnlichter, die wieder mal sehr groben Rückspiegel und die nur rudimentär nachgebildete Seilwinde enttäuschen leider. *ba*



Der Werksservice-MB L 608 D schleppt das W 186-Cabriolet ab.

Anzeige

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

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



Kontakt:
Bettina Wilgermein
Tel. 089/13 06 99 523
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

www.exPRESSzugreisen.de
PRESSNITZTALBAHN

Dampfschnellzug rund um das Erzgebirge.
SPEISEWAGEN im Zug

Sa. 25. März 2022



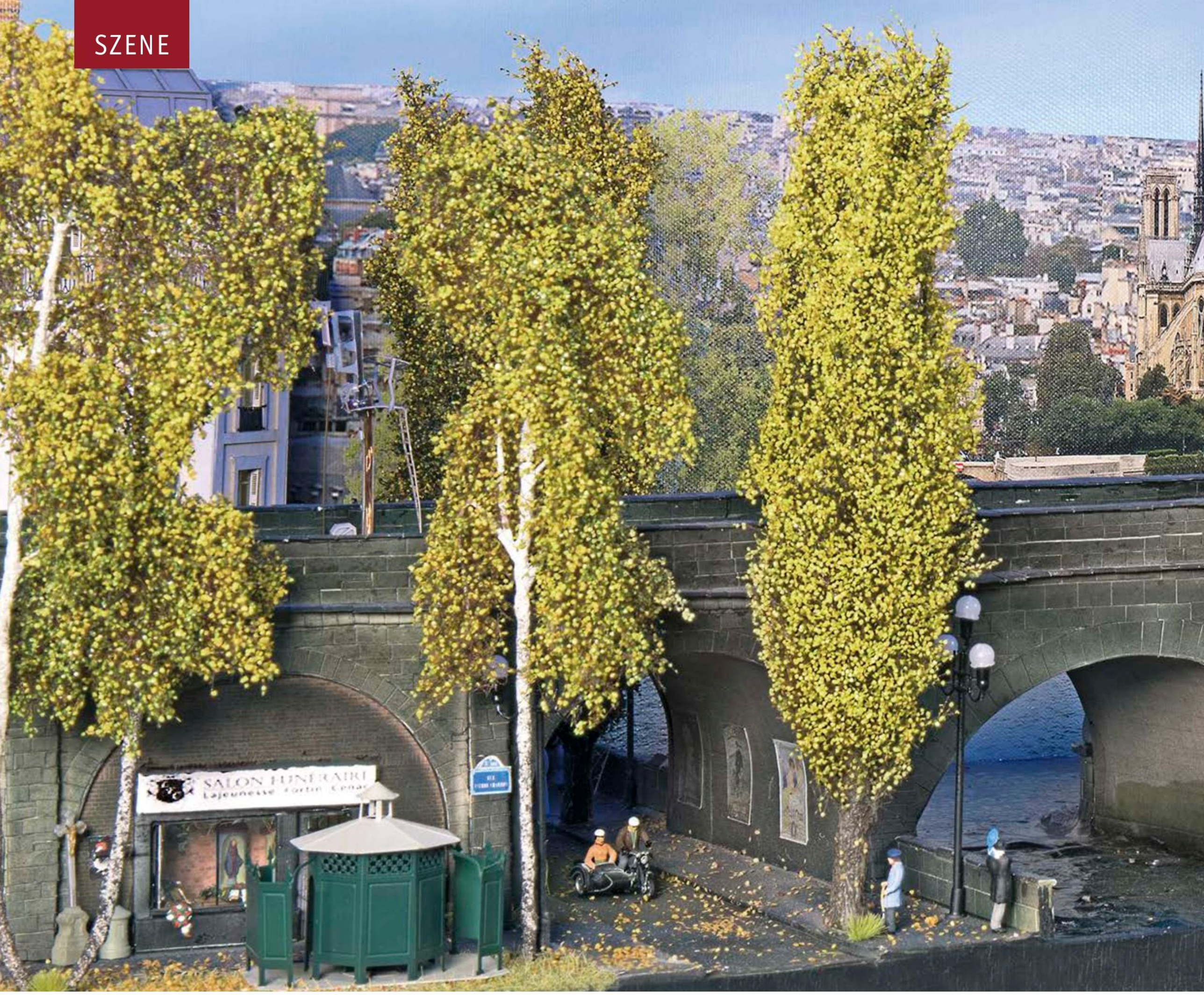
Von der Elbe nach Marienbad. Zum Jahresauftakt fährt unser Sonderzug entlang des Erzgebirges. Ziel der Reise ist die altehrwürdige Bäderstadt Marienbad mit ihrer Vielzahl an Heilquellen.

Fahrtroute: Pirna, Dresden, Freiberg, Chemnitz, Hohenstein-Ernstthal, Zwickau, Reichenbach, Plauen nach Mariánské Lázně, zurück über Karlovy Vary, Chomutov, Dresden, weiter über Freiberg, Chemnitz, Zwickau nach Plauen.

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
	174 €	99 €	439 €

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



Mit der Nachbildung der kleinen Pariser Ringbahn im Maßstab 1:87 schuf Paul de Groot eine phantastische Ausstellungsanlage. Wir stellen sie erstmals in Deutschland vor.

Petite Ceinture

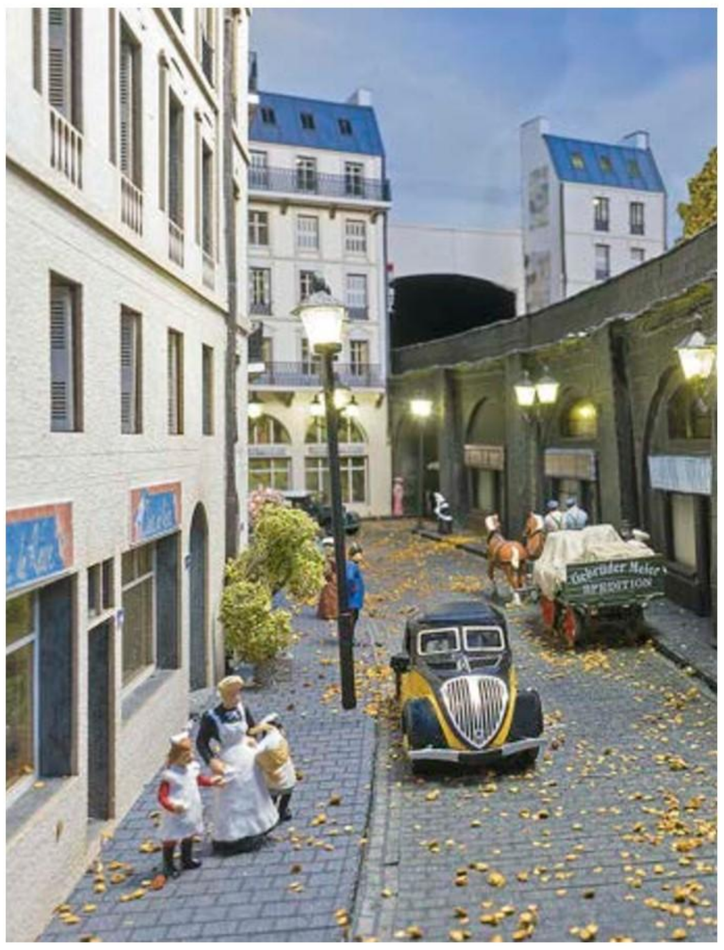
Geht es Ihnen auch so? Als begeisterter Modellbauer hat man immer Ideen für neue Projekte. Im Jahr 2014 las ich in einer Lokalzeitung einen Artikel über eine Bürgerinitiative in Paris, die an der Wiederherstellung einer seit Langem stillgelegten Eisenbahnlinie rund um die Stadt arbeitet. Das Projekt gefiel mir und der Bericht war gleichzeitig eine Herausforderung für mich, dieses besondere Vorbild so realistisch wie möglich im Modell umzusetzen.

Es handelt sich um die alte Ringbahn in Paris, „La Petite Ceinture“. Sie wurde zwischen 1852 und 1869 erbaut und folgte dem Verlauf der Boulevards des Maréchaux, die wiederum der von 1840 bis 1844 errichteten Thiersschen Stadtbefestigung folgten. Die Strecke hatte eine Länge von etwa 30 Kilometern und verfügte über 33 Bahnhöfe. Über Verbindungskurven waren auch die auf die damals acht Pariser Kopfbahnhöfe zulaufenden Strecken angebunden. Der Personenverkehr wurde 1934 größtenteils eingestellt. Man nutzte die Strecke jedoch noch bis in die 90er-Jahre für den Güterverkehr. Im Stadtbild sind die alte Ringlinie und diverse Bahnhöfe noch deutlich zu erkennen. Das liegt zum Teil daran, dass sich die Strecke im

Die Seine und die Kathedrale Notre-Dame – es fällt nicht schwer, sich gedanklich ins herbstliche Paris zu versetzen. In den 30er-Jahren verkehrten dort auf der kleinen Ringbahn noch Personenzüge.

Besitz der RFF (Reseau Ferree de France) und die Bahnhöfe im Besitz der SNCF befinden. Ein kleiner Teil wird heute noch für die RER verwendet, das Netz der Regionalzüge in und um Paris. Andere Teile wurden, meist auf lokale Initiativen hin, als Parks mit Rad- und Wanderwegen oder botanische Gärten umgestaltet. Im Internet findet man dazu zahlreiche Informationen.

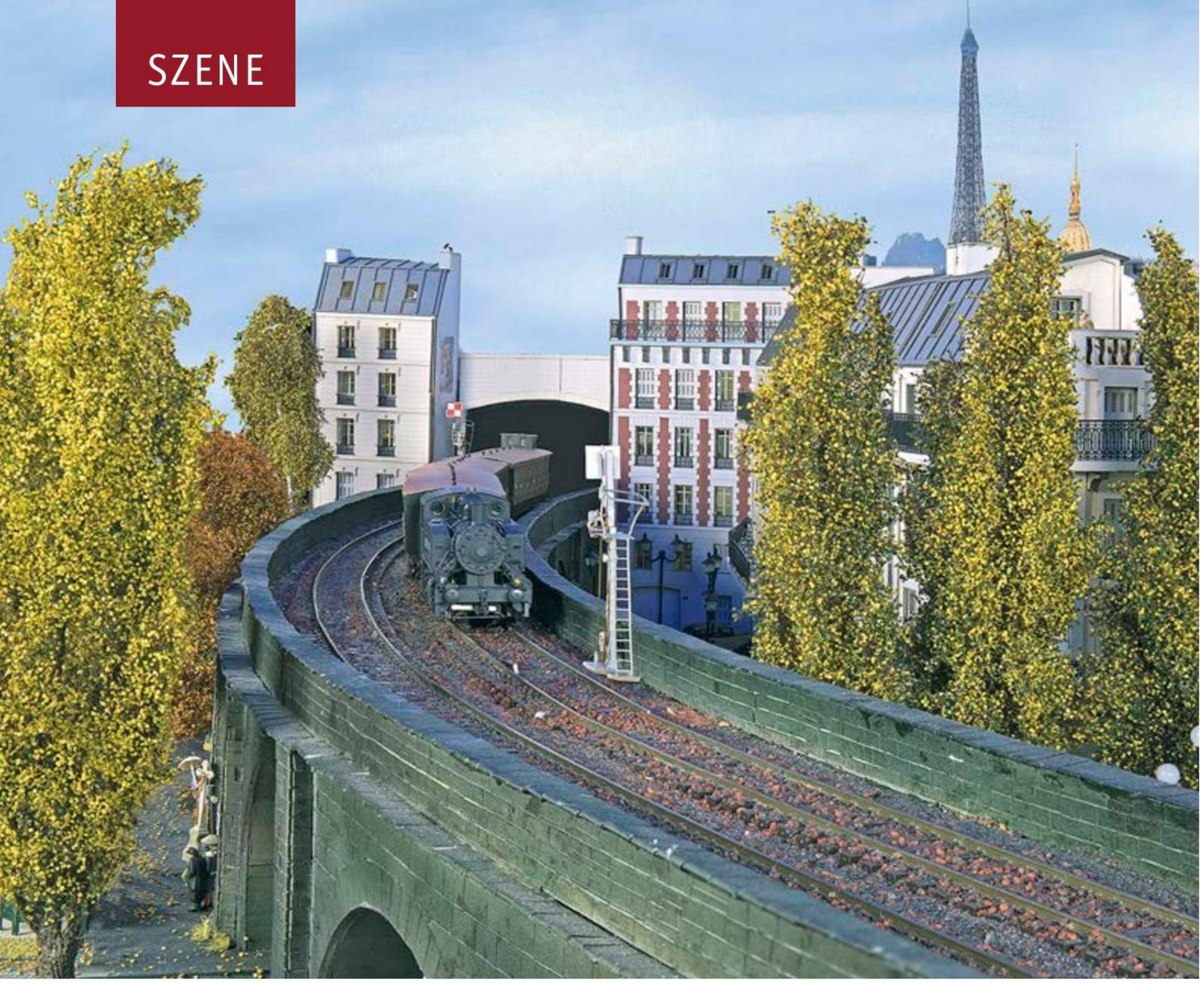
Die Idee für ein neues Modellbahnprojekt in H0 war also geboren! Um auch Personenzüge verkehren lassen zu können, wählte ich als Epoche die Zwischenkriegszeit. „Ceinture“ bedeutet Gürtel oder Ring, die Anlage musste daher eine Kreisform erhalten. Die Maße meines Hobbyraums bestimmten den Kreisdurchmesser. Durch den Bau in Teilstücken waren drei Meter als Außenmaß möglich, das entspricht einem Umfang von 942 Zentimetern. Nach eini-



Nur auf den zweiten Blick entdeckt man die Straßenszenen hinter der Hochbahn.



Auf der Zuschauerseite sind viele kleine Geschäfte in den Arkaden untergebracht.



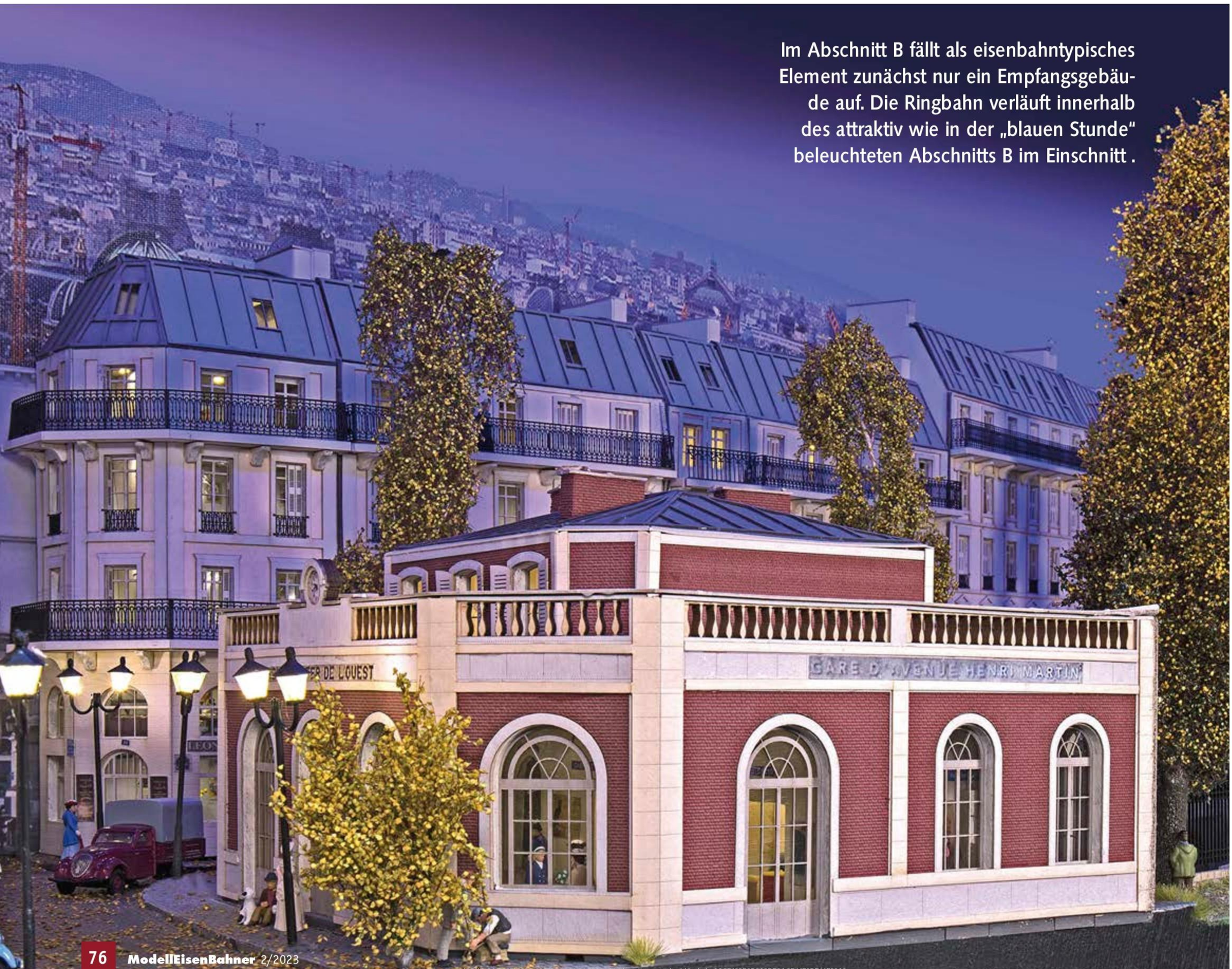
Der Ringbahn-Zug passiert zunächst eines der typischen Formsignale, bevor er die Seinebrücke überquert, natürlich im Linksverkehr. Hinten grüßt ein weltbekanntes Bauwerk.

gem Überlegen wählte ich als Innendurchmesser 230 Zentimeter, das ergab einen Ring mit 35 Zentimetern Breite.

Die Trasse der „Petite Ceinture“ verlief vielfach als Hochbahn oberhalb des Straßenniveaus, oft aber auch im Einschnitt. Außerdem existierten ein- und zweigleisige Abschnitte. Diese Aspekte des Originals sollten sich auch im Modell widerspiegeln. Nach einigem Kopfzerbrechen und vielen

Die Ringbahn gliedert sich in drei Gestaltungselemente

Skizzen teilte ich den Kreis in sechs Abschnitte: drei sichtbare Teile mit 90 Grad und drei verdeckte mit 30 Grad. Die geschlossenen Teile sind als „black boxes“ gestaltet. Die drei sichtbaren Teile sind wie folgt angeordnet: Teil A zeigt einen Hochbahn-Abschnitt, Teil B eine Trasse im Einschnitt und Teil C ist eingleisig. Die Hochbahn liegt etwa acht Zentimeter höher als



Im Abschnitt B fällt als eisenbahntypisches Element zunächst nur ein Empfangsgebäude auf. Die Ringbahn verläuft innerhalb des attraktiv wie in der „blauen Stunde“ beleuchteten Abschnitts B im Einschnitt .

das Gleis im Einschnitt. Die eingleisige Strecke im Abschnitt C verläuft als Rampe, um den Höhenunterschied zwischen B und A wieder zu überbrücken. Bei etwas mehr als zwei Metern verfügbarer Länge ergab sich dabei eine Neigung von maximal vier Prozent. Im Zwischensegment zwischen A und B konnten die acht Zentimeter jedoch nicht überwunden werden. Die Lösung lag in einer Streckenüberführung und einem großen zweiten Kreis hinter der Hintergrundkulisse, auf dem der Höhenunterschied problemlos bewältigt wird (siehe Seite 80). Als Nebeneffekt ergab sich, dass die Zugfolge für die Zuschauer Überraschungen bietet. In den Zwischenabschnitten AC und BC liegt jeweils eine Bogenweiche zum Wechsel von einem auf zwei Gleise.

Den Gleisplan legte ich im Maßstab 1:1 auf großen Blättern aus, um einen ersten Überblick über die drei großen Segmente zu erhalten. Natürlich sollte Paris darauf sofort zu erkennen sein. Markante Gebäude wie den Eiffelturm und die Kathedrale Notre-Dame im Modell nachzubilden, wäre aber etwas zu weit gegangen. Sie fanden ihren Platz auf der Hintergrundkulisse. Die Seine und viele Stadthäuser mit typischen Fassaden ließen sich sehr gut unterbringen.

Mein „Petite Ceinture“ sollte so leicht wie möglich sein. Für die Bodenplatten der Segmente wurden daher vier Zentimeter dicke Hartschaumplatten verwendet. Die Rückwand besteht aus dünnem, biegbarem Sperrholz, die Decken aus schwarzen, fünf Millimeter dicken Schaumstoffplatten. Nur die Seitenwände, mit denen die Segmente verbunden werden, entstanden aus Gründen der Stabilität aus acht Millimeter dickem Pappelsperrholz.

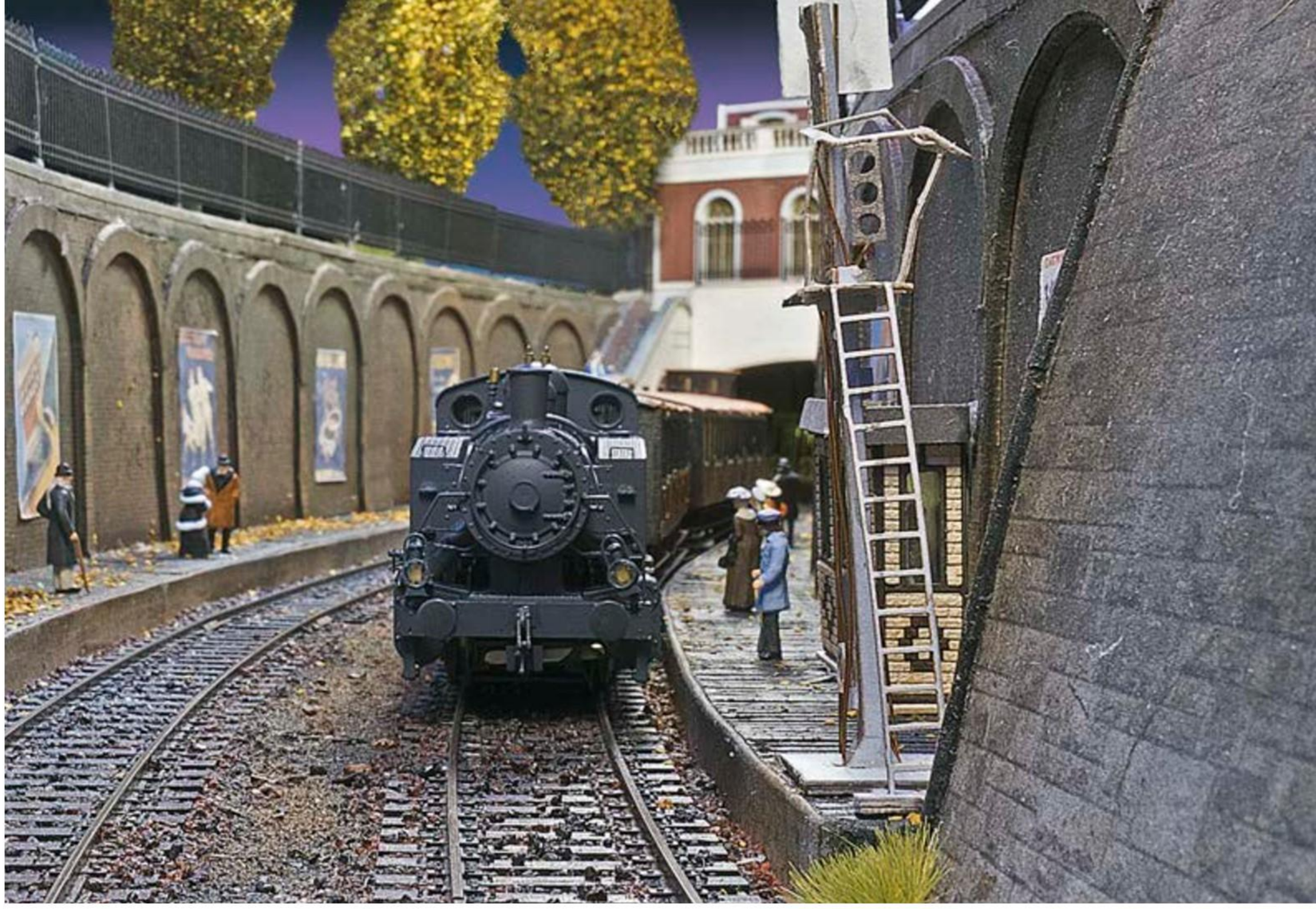
Für die Ausstellungsanlage ist Leichtbau wichtig

Die verwendeten Hartschaumplatten waren 1250 mal 600 Millimeter groß. Um den Ring auszuschneiden, wurden sie auf dem Boden aneinander gelegt und mit Klebeband befestigt. Mit einem Zirkel, bestehend aus einer Latte mit einem Nagel als Zentrierung und einem Filzstift am anderen Ende, wurden der innere und der äußere Kreis markiert. So konnte ich den Ring entsprechend der insgesamt sechs Segmente zuschneiden. Das restliche Material wurde zum Bau der Landschaft verwendet.

Die Zuschauerseite ist oben mit einer sieben Zentimeter hohen Blende und unten mit einer Frontplatte aus Sperrholz abgeschlossen. Nach dem Zusammenbau der Rückwand, der Blende und der Frontplatte waren die Segmente ausreichend stabil, um sie transportieren zu können.

Die elf Zentimeter breite Verbindungstrasse auf der Innenseite des Rings besteht ebenfalls aus Resten der Hartschaumplatten und wird mit Regalstützen gehalten.

Doch bevor die Rückwände, Deckenplatten, Blenden und Frontplatten endgültig montiert wurden, verlegte ich die Glei-



Aus Platzmangel sind am Haltepunkt „Avenue Henri Martin“ nur zwei schmale Bahnsteige möglich. Doch für die wenigen Fahrgäste werden sie wohl ausgereicht haben.



Am anderen Ende des Einschnitts verschwindet die Ringbahn-Trasse, wie auch oft beim großen Vorbild, in einem Tunnel unterhalb der Innenstadtbebauung.



Im Abschnitt C beginnt, hinter den Herbstbäumen etwas versteckt, die Rampenfahrt.

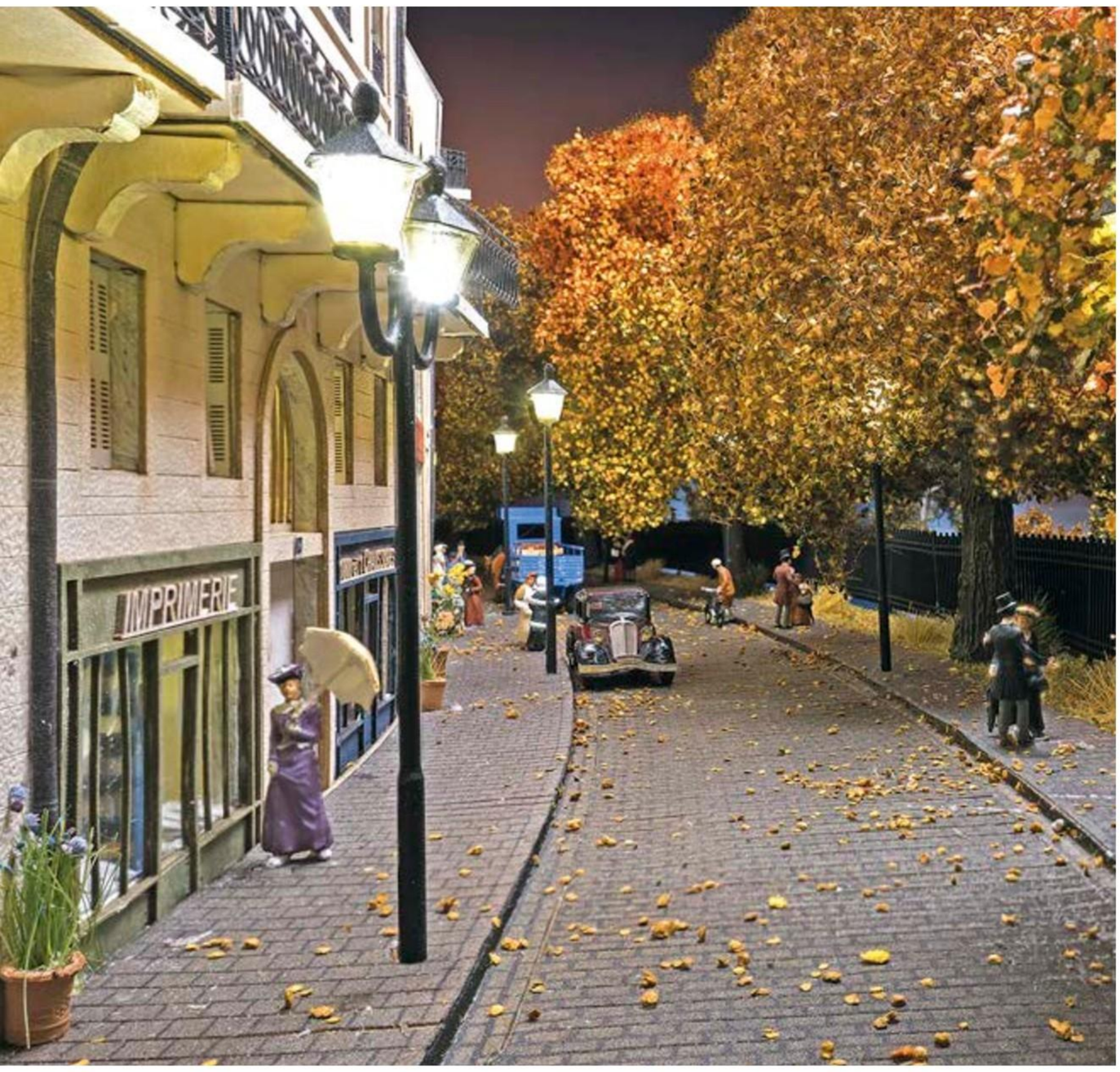
se, platzierte alle Gebäude und gestaltete die Landschaft bis ins Detail.

Die Anlage liegt mit der Unterkante 110 Zentimeter über dem Boden. Unter den großen Segmenten befinden sich drei Stützen, wobei diese an den Enden so ausgebildet sind, dass die kleinen Zwischensegmente dort aufgesetzt werden können. Nach dem Verbinden der Segmente mit M8-Schrauben steht die Anlage so massiv wie ein Fels in der Brandung.

Das Gleismaterial (Flexgleise und Weichen) stammt aus dem Tillig-Elite-Sortiment. An der Hochbahnstrecke und auch im Einschnitt befindet sich für jedes Gleis je ein Signal mit Halteabschnitt. Die Signale sichern entweder die eingleisige Strecke oder dienen als Blockstelle. Da meine Züge analog gesteuert werden, sind die Halteabschnitte dreifach unterteilt. Über in Reihe geschaltete Dioden wird die Fahrspannung stufenweise reduziert, damit die Züge langsam abbremsen. Auch im Innenkreis sind Halteabschnitte eingebaut, jedoch ohne die Bremsabschnitte. Die Halteabschnitte werden über bistabile Relais geschaltet, die von Reedkontakten in den Gleisen angesteuert werden. Ein bistabiles Relais dient auch zur Umschaltung der Polarität auf der eingleisigen Strecke.

Die Servoantriebe der Weichen werden von „ServoControl“-Bausteinen von Viessmann gesteuert und diese wiederum von bistabilen Relais, die auch die Herzstückpolarisation übernehmen.

Die Hochbahn der Segmente A und teilweise auch C verläuft auf Arkaden, die, wie in vielen anderen Städten auch, Raum für Geschäfte und Handwerker bieten. Für mein Projekt wurde ich bei der britischen Firma „Scale Scenes“ fündig. Sie bietet für wenig Geld PDF-Dateien zum Herunterladen an. Sie sind für die britische Baugröße 00 gedacht, mit einer Verkleinerung auf 87 Prozent können sie indes direkt für H0 gedruckt werden. Leider wirkte das Relief der Steine nicht sehr überzeugend. Um es gut sichtbar zu machen, wurden alle Arkaden auf 0,2-mm-Fotopapier gedruckt, das ich auf 0,5 Millimeter dicken Karton klebte. Anschließend schnitt ich Stein für Stein aus und platzierte alle einzeln auf 1-mm-Kartonstreifen. Auch alle Bauteile des Viadukts





Die Bahntrasse ist, sehr typisch für Paris, mit hohen Metallzäunen abgegrenzt. Der Herbstabend scheint mild zu sein, denn die Restaurantgäste sitzen gerne noch im Freien.

Alle Straßen der Großstadt zeigen ein liebenswert beschauliches Leben. Der größte (akustische) Vorteil der damaligen Zeit: Es gab noch keine Laubbläser!

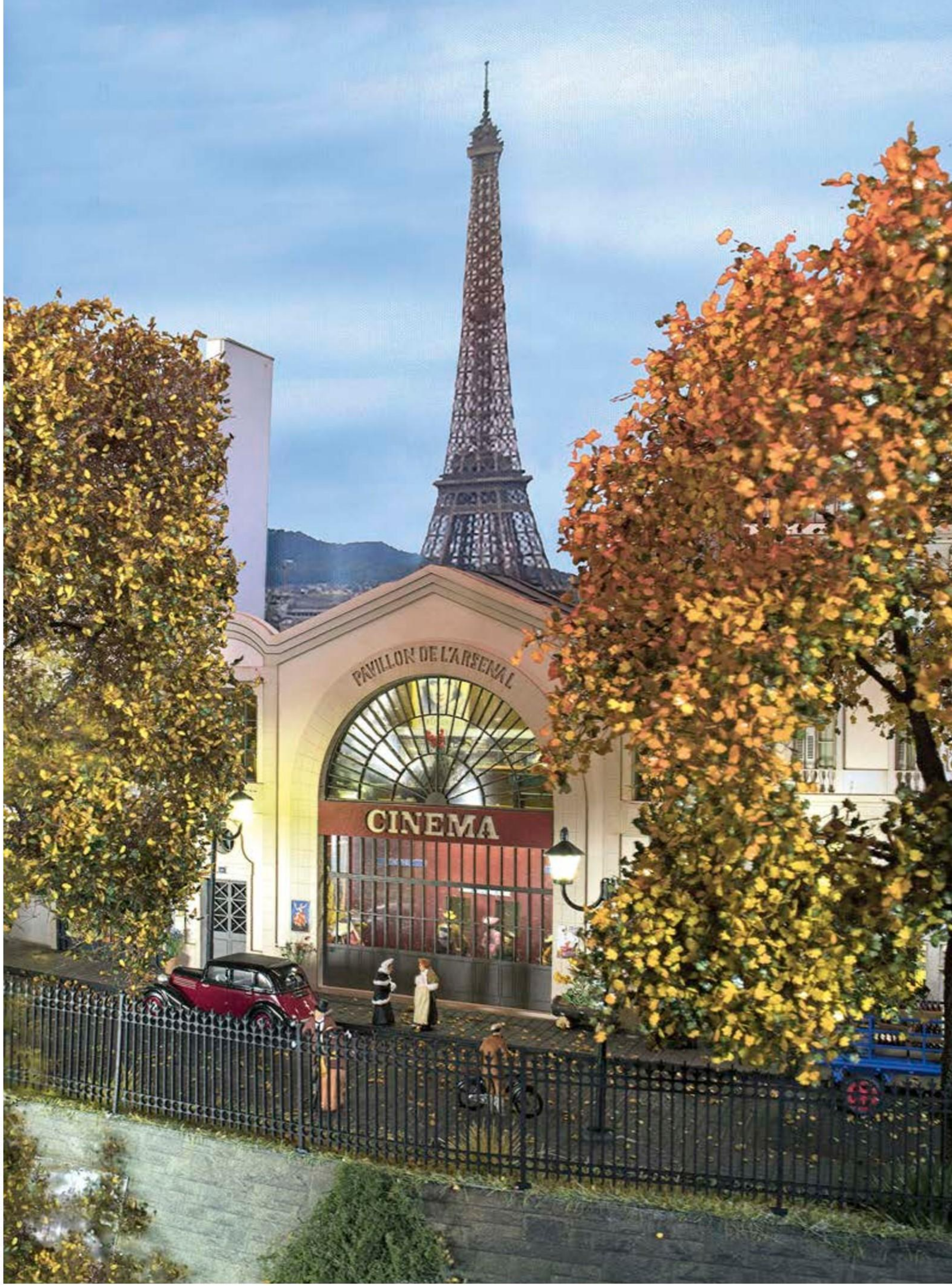
über die Seine und die Pfeiler und Brüstungen entlang der Strecke entstanden mühevoll auf diese Weise, teilweise aber mit anderen Skalierungen beim Druck.

Nachdem ich zunächst vorhatte, die Gebäude selbst zu lasern, habe ich sie schließlich alle bei „Architecture & Passion“ im französischen Labouheyre bestellt. Dort wird eine ganze Reihe von lasergeschnittenen Stadthäusern im Halbrelief angeboten, darunter etwa 15 Fassaden, mit denen sich typische Pariser Straßen gestalten lassen. Aufgrund der runden Anlagenform musste ich aber alle Bodenplatten, Dächer und Zwischenböden trapezförmig abschrägen. Auch die Gebäude, die lotrecht zur Anlagenvorderkante stehen, mussten passend zugeschnitten werden. Ein solches Haus, das an der Vorderseite fünf Zentimeter breit ist, misst an der Rückseite acht Millimeter weniger. Die Bausätze sind so konstruiert, dass man alle Stockwerke einzeln einschieben kann. Das brachte mich auf die Idee, einen Teil der Wohnungen auch

Die Gebäude entstehen aus französischen Bausätzen

einzurichten. Alle Räume und Geschäfte mit Preiser-Möbeln auszustatten, war mir aber zu kostspielig. Auch in diesem Fall half wieder das Angebot von „Scale Scenes“. Dort gibt es PDF-Dateien für Betten, Sofas, Tische, Herde und vieles andere, wie zum Beispiel Teppiche und andere Bodenbeläge. Es ist also kein Problem, daraus schöne Innenräume zu gestalten.

Im Jahr 2017 reiste ich nach Paris, auf der Suche nach schönen Hintergrundmotiven für mein „Petite Ceinture“. Ich entdeckte einen phantastischen Aussichtsplatz am Panthéon. Von dessen höchstem Punkt aus hat man einen herrlichen Blick auf Paris, und diese Motive eigneten sich sehr gut für den Hintergrund meiner Anlage. Mit der Kamera auf einem Stativ fertigte ich mehrere Fotoserien an. Einen weiteren tollen Aussichtspunkt fand ich auf dem Achterdeck eines Ausflugsboots während einer Fahrt auf der Seine. Bilder der Seine mit Notre-Dame im Hintergrund konnte ich gut für meine Seine-Brücke im Modell verwenden. Mit viel Ausschneiden, Einfügen, Scrollen und Stempeln in Photoshop entwickelten sich die passenden Hintergrundbilder. Viele der Baukräne wurden allerdings genauso entfernt wie die modernen



FOTOS (14): GERARD TOMBROEK

Auch aus dieser Perspektive, im Abschnitt C, rückt das Wahrzeichen der Stadt oberhalb eines kleinen Kinos unverkennbar ins Bild.

Gebäude von La Défense. Die fertigen Bilder wurden auf Leinwand gedruckt und auf der Hintergrundplatte verklebt.

Die Suche nach geeignetem Rollmaterial und vor allem dessen Beschaffung war ein Abenteuer für sich. Auf der „Chemin de Fer de Petite Ceinture“ verkehrten Loks der Reihe 030T. Da davon keine Modelle existierten, wählte ich als Alternative die 030TU aus dem Programm von REE, eine ehemalige USATC-S100 aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Sie passt also eigentlich nicht in die gewünschte Epoche, aber ihr Äußeres erschien mir passend. Auch die typischen Personenwagen waren nirgendwo als Modelle erhältlich. Im Internet fand ich jedoch Zeichnungen verschiedener Wagenbauarten. Diese selbst zu bauen, war mir etwas zu viel Aufwand. So entstand die Idee, die Wagenkästen lasern zu lassen und auf passende Fahrwerke anderer Waggons zu setzen. Ich fragte wieder bei „Architecture & Passion“ an, und nach einigen Testmodellen entstand als Ergebnis ein wunderschöner Aufbau für einen Wagen zweiter Klasse mit sechs Abteilen. Auch meine Anfragen nach einer Ausführung mit Bremserhaus und gleich auch noch nach einem 1. Klasse-Wagen mit fünf Abteilen hatten Erfolg. Schließlich standen alle Waggons sauber gelasert bei mir zu Hause. Für die Inneneinrichtung nutzte ich wieder



Der Abschnitt A wird durch die Seine-Brücke und die auf Arkaden und zwei Straßenbrücken verlaufende Hochbahn charakterisiert.



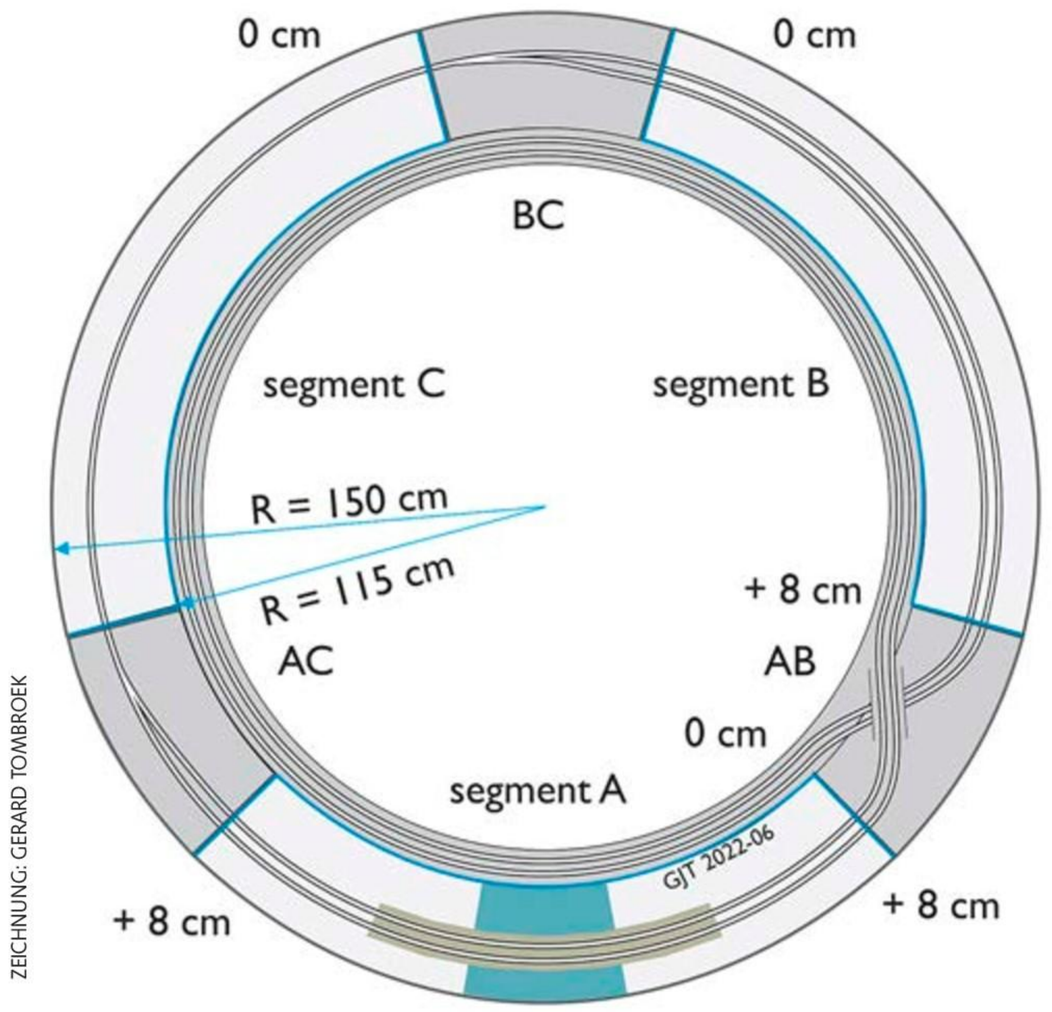
Im Abschnitt B ist von der Bahnlinie wenig zu sehen, denn sie verläuft vollständig im Einschnitt. Links liegt ein Empfangsgebäude.



Im Abschnitt C taucht die Ringbahn wieder auf und führt über eine lange Rampe nach oben, allerdings nur eingleisig.

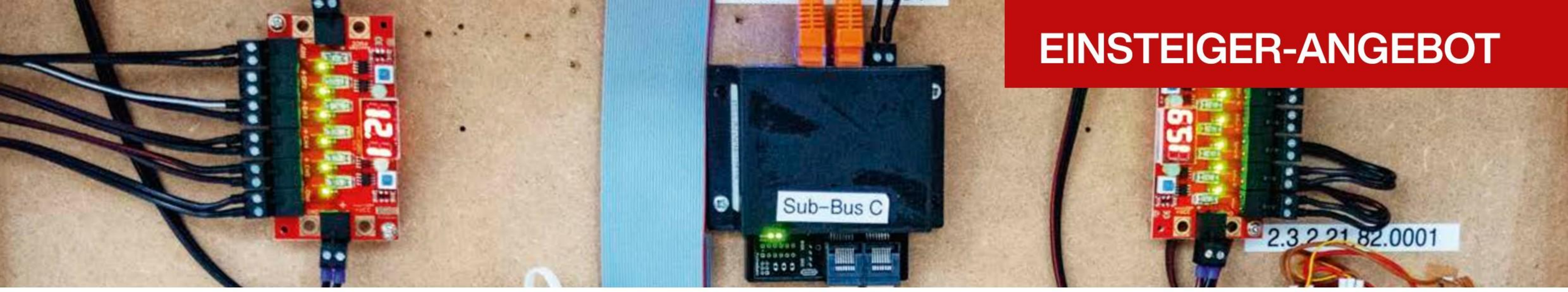
PDF-Dateien von „Scale Scenes“. Die Nachbildungen der Holzbänke stammen von „Metcalf“ und sind eigentlich als Parkbänke gedacht. Als Spender der Fahrwerke dienten mir zweiachsige Personenwagen von Roco, die bekannten Donnerbüchsen. An deren Bodenplatten wurden alle modernen Kästen und Leitungen entfernt. Einige der Fahrwerke mussten auch gekürzt und andere etwas verlängert werden. Die langen Trittbretter an den Seiten entstanden aus Evergreen-Holzleisten. Nach der Lackierung in den richtigen Farben wurden die Modelle beidseitig mit dem Schriftzug „CEINTURE“ versehen und jedes erhielt eine eigene Nummer. Nun konnte der Betrieb auf „La Petite Ceinture de Paris“ im Maßstab 1:87 beginnen.

Paul de Groot/Gerard Tombroek/abp



ZEICHNUNG: GERARD TOMBROEK

Das von Paul de Groot entwickelte Anlagenkonzept ist so trickreich wie einmalig. Wie sollte eine Ringbahn nachgebildet werden, wenn nicht als Ring? Unten im Plan ist das Segment A mit der Seine-Brücke zu sehen, dann folgen gegen den Uhrzeigersinn der Abschnitt B im Einschnitt und die Rampe im Segment C. Innerhalb der Kulissen verläuft die flache Verbindungsrampe.



EINSTEIGER-ANGEBOT

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**

2 Ausgaben
nur **8,90** Euro
statt ~~€ 17,–~~

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.

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.

Hier geht´s direkt zum Abo

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

Wetten, dass ein komplettes Bahnbetriebswerk im Maßstab 1:87 in den Kofferraum eines ganz normalen Autos passt? Aber nur mit einem Trick.

Bw Klappstadt

„Wo liegt denn Klappstadt?“ Das wurde ich bei der Premiere meines Bahnbetriebswerks auf der Internationalen Modellbahnausstellung 2022 in Friedrichshafen oft gefragt. Schließlich hing über meinem Stand in großen Lettern der Anlagenname. Ich gebe zu, bei manchen Fragestellern war ich schon geneigt zu sagen: „Zwischen Kassel und Fulda.“ Fairerweise zeigte ich dann doch auf die Scharniere zwischen den drei Anlagenplatten und sagte erstaunten Besuchern, dass sich die Anlage zusammenklappen lässt und so in den Kofferraum meines Autos passt. War das geklärt, entwickelten sich oft anregende Gespräche, in denen ich Gelegenheit bekam, mein Modellbahnprojekt genauer zu erklären.

Bahnbetriebswerke, besonders die der Dampflokzeit, haben mich stets fasziniert, stamme ich doch aus einer Generation, die in der Jugend mit der Kamera als Lokspäher noch in echten Dampf-Bw unterwegs war.

Den Anstoß zum Bau des neuen Bahnbetriebswerks in H0 gaben Erfahrungen mit meinem ersten Diorama: Das „Bw Rheinbrück“ durfte ich seit 1999 auf vielen Ausstellungen im In- und Ausland der Öffentlichkeit präsentieren, aber es war langsam in die Jahre gekommen. Konzipiert als Heimanlage, erforderte der Auf- und Abbau des Ganzen stets große Mühe und enormen Zeitaufwand. Das wollte ich bei meinem neuen Projekt ändern, es sollte deutlich kompakter und besser transportabel sein.



38 3440 mit preußischem Langlauftender 2‘2‘T31,5 ist zum Entschlacken vorgerückt und wird gleich am Wasserkran ihre Vorräte ergänzen.



Bei den Überlegungen, wie ich ein drei Meter langes Bahnbetriebswerk im Kofferraum meines Autos unterbringen könnte,

Mehrfaches Klappen für den Transport

kam ich auf die Idee einer Klappanlage. Sie sollte in zusammengeklapptem Zustand die Form einer Box annehmen. Mit „Bw Klappstadt“ fand ich auch gleich den passenden Namen. Ein verkleinertes Modell aus Pappe zeigte, dass der Plan umsetzbar war. Damit begann die Arbeit, die sich über sechs Monate erstrecken sollte.

Großer Andrang an der Bekohlungsanlage. Es wird noch etwas dauern, bis die Tender der drei Dampfloks aufwendig mitttels Drehkran und Hunten mit Kohle befüllt sein werden.

Letzte Station der Lokbehandlung ist die Besandungsanlage. Rechts leuchtet der Kugelbehälter des Wasserturms, ohne den der Durst der Dampfloks im Bw nicht gestillt werden könnte.



Eine Lok der Baureihe 50 mit Kabinentender rollt langsam am gut gefüllten Kohlebansen vorbei, während sich das Personal der V65 in der Nähe der Lokleitung eine Pause gönnt.



Durchblick der besonderen Art. Die Bw-Atmosphäre so nah erleben zu können, war und ist der Wunsch eines jeden Dampflok-Fans.

Die Anlage besteht aus drei 19 Millimeter dicken Tischlerplatten mit den Abmessungen 80 mal 50 Zentimeter, einer Rückwand mit den Maßen 30 mal 80 Zentimeter und zwei 50 mal 30 Zentimeter großen Seitenwänden, die mit Scharnieren verbunden sind. Liegen alle Platten in einer Ebene, ergibt sich eine Anlagenlänge von drei Metern, klappt man die Platten zusammen, hat die Box die Maße 80 mal 50 mal 40 Zentimeter.

Beim Hochklappen der Seitenwände entstand jedoch die Gefahr, dass sich einige Gleise wegen eines zu geringen Abstands spießen könnten. Das Problem konnte durch den Einbau von längenverschiebbaren Ausgleichsstücken aus dem alten Fleischmann-Modell-Gleissystem gelöst werden.

Die Anlage liegt auf drei Alu-Klapptischen mit den Maßen 100 mal 60 mal 90 Zentimeter und schließt nach hinten mit einem Industrie-Hintergrund mit rauchenden Schloten vor einem Wolkenhimmel ab.

Ausgleichsgleise ermöglichen das Klappen nach innen

Der Gleisplan orientiert sich an den Betriebsabläufen im Dampflok-Bw. Dargestellt sind die Lokbehandlungsanlagen entsprechend der Epochen 3 und 4. Zwei Abstellgleise bieten Platz für Bw-typische Güterwagen, zum Beispiel Wagen mit Lokradsätzen, Kranwagen oder offene Wagen mit Kohle. Mittels der großen Fleischmann-Drehscheibe lassen sich abwechslungsreiche Rangierbewegungen mit Rangierloks (94, V65, Köf II und III) bewerkstelligen. Ungewöhnlich ist die Lage der Drehscheibe zwischen zwei Rechteckschuppen an-



Das Panoramabild ermöglicht es, den Blick über die gesamte Anlage des „Bw Klappstadt" mit Behandlungsanlagen, Lokschuppen, Drehscheibe und Werkstatt schweifen zu lassen.

38 3440 hat die Vorräte ergänzt und rollt auf die Drehscheibe. Vor dem Vereinsheim der Museumseisenbahner warten die Eisenbahnfreunde und hoffen auf ein super Foto.

stelle eines Ringlokschuppens, was in der Realität eher selten anzutreffen war. Mir ist diese Anordnung vom Bw Lauda bekannt, wo man mit dem Aufkommen der Baureihe 58 zu Beginn der Reichsbahn-Ära die 13-Meter-Drehscheibe aus der Länderbahnzeit zwischen zwei Rechteckschuppen durch Weichen ersetzte.

Die Anlage wird analog gesteuert, die elektrische Versorgung der Anlagenteile geschieht durch Kabel-Steckverbindungen. Als Gleismaterial wurde Fleischmann-Profigleis verwendet. Während die Werkstatt links aus dem Faller-Bausatz 190069 entstand, ist der Lokschuppen rechts ein Selbstbau unter Verwendung von Teilen des Kibri-Lokschuppens „Ottbergen". Großen Wert habe ich auf eine komplette Detaillierung gesetzt. Zu Dampflokzeiten im Bw zu arbeiten, war harte Arbeit für das Personal. Auch die Preiser-Figuren auf der Anlage tun ihr Möglichstes, inmitten von Kohlenstaub, Ruß und Qualm die Lokomotiven zu versorgen.

Betrieblich werden die Abläufe in einem Dampflok-Bw nachvollzogen. Die Loks fahren von rechts kommend an die Kohlebansen und werden mit Hunten bekohlt. Danach nehmen sie Wasser an den Wasserkränen, während die Schlacke in die im Gleis verlaufenden Gruben entleert wird. Der nächste Arbeitsgang ist das Lösche-Ziehen, bevor die Loks an die Besandungstürme fahren, wo die Sandbehälter aufgefüllt werden. Soweit aufgerüstet, rollen sie auf die Drehscheibe. Auf dem vor-



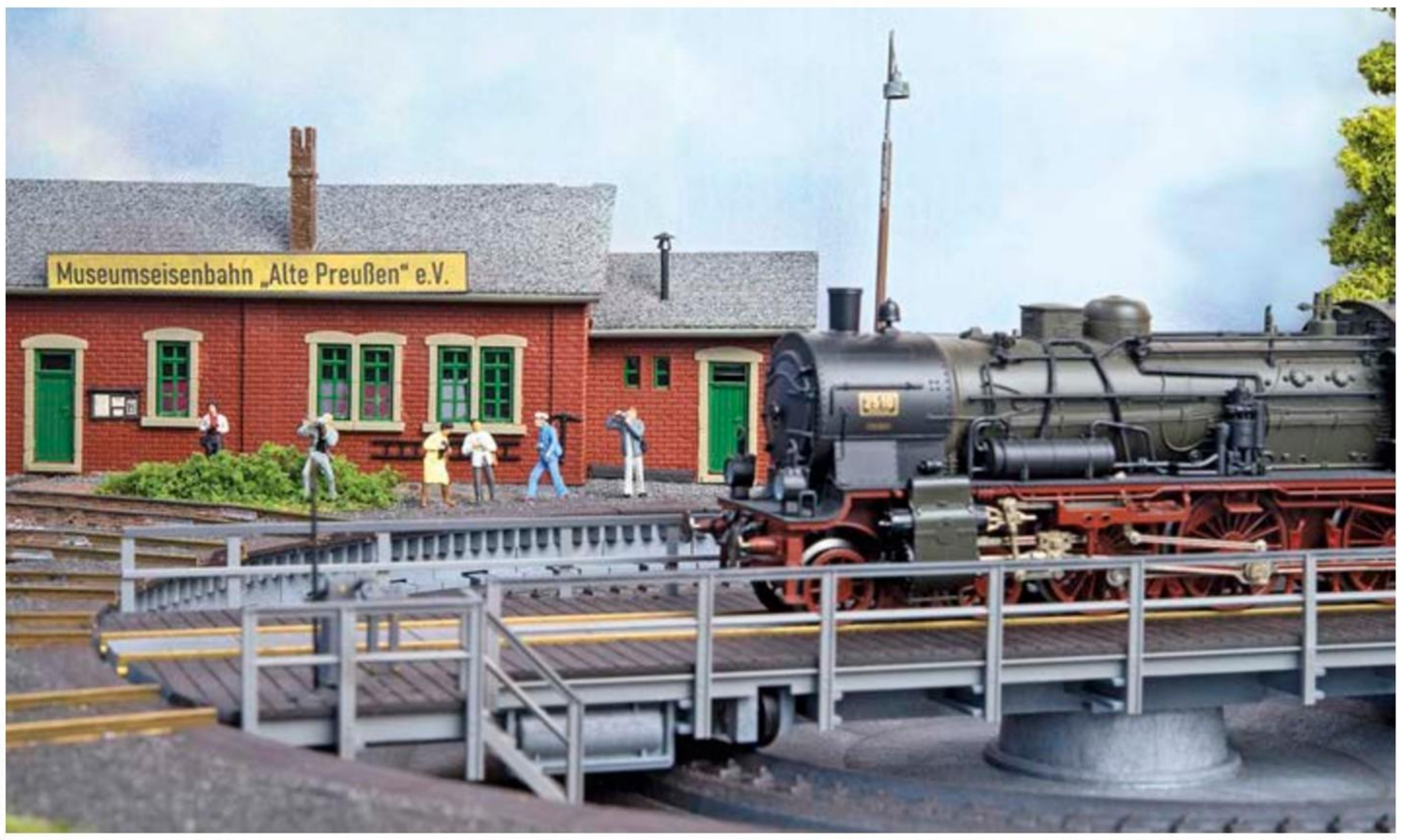


Parade der 38er vor dem Rechteckschuppen: In der Mitte steht Lok 2510 in Länderbahnfarben, der ganze Stolz der Eisenbahnfreunde vom Verein „Alte Preußen e.V.".





Die Köf II zieht den preußischen Abteilwagen aus dem Schuppen, weil Schweißarbeiten angesagt sind. Die V36 hat dazu den Wagen mit den Sauerstoffflaschen bereitgestellt.



FOTOS (11): ABP

Zur großen Freude der Museumseisenbahner unternimmt die vereinseigene Lok 2510 nach einer längeren Reparatur ihre erste Fahrt unter Dampf auf die Drehscheibe.

deren Gleis besteht die Besonderheit, dass die Maschinen zuerst bis ans Gleisende vorrücken müssen, um dann rückwärts über eine Weiche auf die Drehscheibe zu gelangen. Mittels der Drehscheibe werden die Loks dann auf die sechs Schuppengleise verteilt. Die Gleisabschnitte können über kleine, in die Anlagenplatte eingesetzte Schalter stromlos geschaltet werden.

Selbst wenn im Bw auch mal Loks der Baureihen 50 oder 23 zu sehen sind – das „Bw Klappstadt" ist eine Hochburg der Baureihe 38, der preußischen P8. Die Firma Fleischmann produzierte etliche Bauart-Varianten dieser Baureihe: mit Wannentender, mit kleinem Original-Tender, mit Original-Windleitblechen oder mit solchen der Bauart Witte. Eine Lok fällt besonders auf: eine preußische P8 in den Länderbahnfarben Schwarz-Grün. Sie gehört dem Verein „Museumseisenbahn Alte Preußen e. V.", der im „Bw Klappstadt" sein Domizil

Im Bw ist auch ein Museumsverein untergebracht

hat. Die Mitglieder des Vereins wollen bald Sonderfahrten mit ihrer P8 und preußischen Abteilwagen durchführen, deren Restaurierung vor dem Abschluss steht.

Ein interessanter und abwechslungsreicher Betrieb ist durch mehrere „Loklifts" von Peco am rechten Ende der Anlage möglich. Hier werden Lokomotiven oder auch kleine Rangierabteilungen mit Lok und Wagen abwechselnd auf ein stromführendes, kurzes Gleis gesetzt, das in die Anlage hineinführt. *Friedel Helmich*



Vor der Werkstatt leistet der Verladekran in Holzbauweise immer noch gute Dienste, wenn es schwere Sachen zu heben gibt.

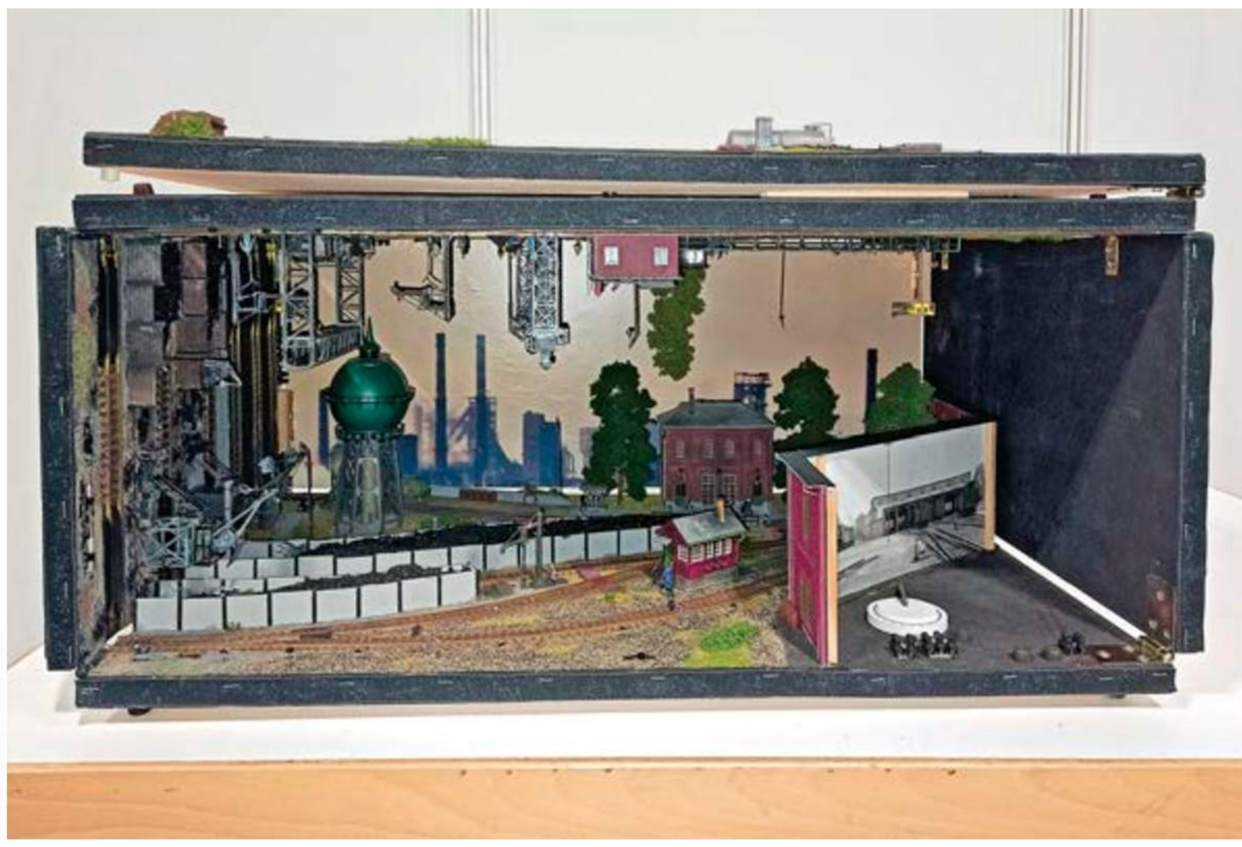


FOTO: FRIEDEL HELMICH

Das „Bw Klappstadt" ist zusammengeklappt und transportbereit. So hat es nur die Ausmaße einer größeren Holzkiste.



© Otto Humbach

EINSTEIGER-ANGEBOT

Werden Sie zum SPEZIAListen



2 für nur € 14,90
(statt ~~€ 25,80~~ bei Einzelkauf)

- ✓ **Sie sparen 42% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen**
- ✓ **Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!**
- ✓ **Die *MIBA Spezial*-Hefte kommen bequem frei Haus***

Gute Gründe, warum Sie *MIBA Spezial* lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter *MIBA*-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes *MIBA-Spezial* zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *MIBA Spezial* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,65 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus.

Hier geht´s direkt zum Abo

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/spezial**

Nach zwei Jahren Pause lädt der MEC „Theodor Kunz" Pirna e. V. wieder zur großen Modelleisenbahn-Schau in Elbflorenz ein.

17. „Erlebnis Modellbahn" vom 10. bis zum 12. Februar 2023 in der Messe Dresden

Endlich ist es so weit: Nach zwei Jahren pandemiebedingter Zwangspause findet im dritten Anlauf die 17. „Erlebnis Modellbahn" vom 10. bis zum 12. Februar 2023 in der Messe Dresden (Messering 6, 01067 Dresden) wieder statt. An allen drei Tagen wird von 10 bis 18 Uhr geöffnet sein.

Die „Erlebnis Modellbahn" in der Messe Dresden ist die erste große Modellbahnschau nach der Nürnberger Spielwarenmesse 2023. In den Messehallen 2, 3, 4 und im Verbindungsbau „Viamobile" werden auf 12000 Quadratmetern Ausstellungsfläche über 40 attraktive Anlagen der Nenngrößen N bis II gezeigt. Von der kleinen Heimanlage bis zur Großanlage mit 100 Quadratmetern Fläche wird ein beeindruckender Querschnitt durch das breite Spektrum der Modelleisenbahn geboten. Ob die N-Anlage aus Friesland, die H0-Anlage „Kleinbahnen der Altmark" oder der Bahnhof Oberrittersgrün im Erzgebirge in der Nenngröße IIe, sie alle begeistern durch eine authentische Nachbildung der großen Eisenbahn. Mehrere Anlagen sind den sächsischen Schmalspurbahnen nachempfunden. Auch das Bahnland Schweiz ist mit Motiven der RhB vertreten.

Die seltene Nenngröße S ist diesmal mit zwei Ausstellern vor Ort. Auf der Anlage der Familie Neubert erhält der Besucher einen Überblick über das Sortiment der ehemaligen Stadtilmer Modellbahnen in der Spur S. Auch wieder mit dabei ist „Mister Eisenbahnromantik" Hagen von Ortloff mit seiner S-Anlage. Hagen von Ortloff wird außerdem täglich eine Autogrammstunde geben. Am Stand der „SVT Görlitz gGmbH" gibt es Informationen zum aktuellen Stand der Aufarbeitung des legendären Triebwagens „Vindobona – SVT 18.16".



FOTOS: MEC PIRNA

Sächsische Schmalspur ist nur eines von zahlreichen Themen auf der „Erlebnis Modell-

Über 50 Hersteller für Modelleisenbahnen – vor allem aus der Kleinserienszene – nutzen die Möglichkeit, nun wieder ihre Erzeugnisse vorzustellen. Dabei kann auch gleich das eine oder andere Wunschmodell erworben werden. Im Vortragsraum finden interessante Fachvorträge zum Thema Eisenbahn statt.

In der Halle 3 wird nun bereits zum 11. Mal das Dresdner Echtdampftreffen stattfinden. Freunde vom Minibahnclub Dresden haben wieder zahlreiche Gastfahrer aus ganz Deutschland eingeladen. Die Züge fahren bei einer Spurweite von 5 Zoll auf rund 600 Metern Gleislänge. Neben der täglichen Lokparade gibt es die besonders bei Kindern beliebten Mitfahrten.

Entsprechend dem Motto „Familiär" wird es für Familien, besonders die kleinen Besucher, wieder Möglichkeiten der Beschäftigung und Entspannung geben. Die Jüngsten können sich auf eine Spielfläche und Kinderschminken freuen. Die etwas größeren Kinder können unter fachlicher Anleitung Zubehör für die Modellbahn basteln. Die Sächsische Modellbahner-Vereinigung wird das Junior College mit mehreren Stationen durchführen. Auch für das leibliche Wohl ist wieder gesorgt.

Rund um die Messe sind genügend Parkplätze vorhanden. Empfohlen wird aber die Anreise mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Eisen- und Straßenbahn. Der MEC „Theodor Kunz" Pirna e. V. freut sich wieder auf viele begeisterte Besucher. Weitere Informationen sind im Internet zu finden: **www.mec-pirna.de** *Peter Pohl*





So wie zuletzt 2020 wird sich die Ausstellung auf drei große Messehallen verteilen. Auch das Dresdner Echtdampftreffen gehört 2023 wieder zur „Erlebnis Modellbahn".



MIBA-Neuheiten-Ausgabe

auch als eMag erhältlich

Neuheiten 2023

komplett und kompetent



Jetzt am Kiosk

Was erwartet Sie im Heft?

- ✓ ca. 160 Firmen ▪ ca. 600 Fotos
- ✓ Modelle, Motive, Meinungen
- ✓ 116 Seiten Umfang

Prallvoll mit Modellen und Meinungen:

Das ist einmal mehr das *MIBA-Neuheitenheft* mit seinem einzigartigen Überblick über die wichtigsten Modellbahn- und Zubehörneuheiten des Jahres 2023.

Das *MIBA*-Team recherchiert für Sie die Neuheiten von rund 160 Firmen, spricht mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasst für Sie alles zusammen in der heißesten *MIBA*-Ausgabe des Jahres.

Best.-Nr. 53667 · € 12,90

Hier geht´s direkt zum Abo

Jetzt online bestellen unter www.miba.de/report

Aktuelles zu den Terminen

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

Fr 6.1. bis So 8.1.

- Dreikönigsdampf der Eisenbahnfreunde Zollernbahn mit 52 7596 und 01 519, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

Sa 7.1.

- Glühweinfahrtag im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, 14–19 Uhr, www.feldbahn-fortuna.de
- Neujahrsdampf von Chemnitz nach Dresden und Radebeul, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

So 8.1.

- Feldbahndampf und Glühwein im Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, www.feldbahn-ffm.de
- Glühweinfahrt auf der Nettetalbahn zwischen Bornum am Harz und Derneburg, Tel. 039245 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

Fr 13.1.

- Moorbahnfahrt mit Punschpause im Ahlenmoor, Tel. 04757 8189558, www.ahlenmoor.de

So 15.1, 29.1., 12.2., 26.2.

- Winterfahrten auf der Brohltalbahn nach Oberzissen, Voranmeldung erforderlich, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de



FOTO: MARTIN BERGELT

V 200 033 der Museumseisenbahn Hamm passiert mit einer Garnitur aus Umbauwagen den Rangierbahnhof Hamm. Ende Januar wird sie Eisenbahnbegeisterte zu einem „Tag im Schnee“ bringen.

Fr 20.1.

- Dampfzugpendelfahrten mit der 102 Jahre alten Dampflok 58 311 auf der Cornberger Rampe nach Sontra anlässlich des Bahnhofsjubiläums „175 Jahre Bahnhof Bebra“, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa 21.1.

- Dampfsonderfahrt von Leipzig ins tief verschneite Erzgebirge nach Holzhau, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de
- Sonderzugfahrt von Kassel-Wilhelmshöhe durch den Thüringer Wald nach Arnstadt mit Diesellok und Dampflok 58 311, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa 28.1.

- Ein Tag im Schnee: Sonderfahrt mit V 200 033 von Hamm zur Ferienwelt Winterberg, Tel. 2381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de

Sa/So 28./29.1., 4./5.2., 11./12.2.

- Winter-Dampffahrten zwischen Steinbach und Jöhstadt, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de

So 29.1., 11.2., 12.2.

- Winterfahrten mit Dampf zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

Sa 11.2.

- „Berliner-Glühwein-Kurier“: Dampfzugfahrt mit 23 1097 von Cottbus nach Berlin und auf die Ringbahn, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Winterdampf mit 50 3648 von Chemnitz ins Vogtland nach Schöneck, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

So 12.2.

- Start in die Winterferien auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de
- Panorama-Rundfahrt „Winterzauber im Schwarzwald“ von Bietigheim-Bissingen über Stuttgart nach Alpirsbach, Schiltach und Villingen, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de

Sa 18.2.

- Ski-Express der Schwäbischen Waldbahn von Schorndorf über Stuttgart nach Garmisch-Partenkirchen mit E 10 228 und Bundesbahnzug, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
- Dampfsonderfahrt von Leipzig-Plagwitz nach Wernigerode zur Brockenbahn, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de

Sa/So 18./19.2.

- Museumsfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachter-eisenbahn.de

So 19.2.

- Winterfahrten auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

Sa 25.2.

- Glühweinfahrt beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de
- Bodenseeexpress mit S3/6 3673 (18 478) von Nördlingen über die steigungsreiche Allgäubahn nach Lindau, Kurswagen ab München-Pasing nach Buchloe mit historischer Diesellok, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Zwischen Kipplore und Sandgrube: Fotoveranstaltung bei der Feldbahn im Sächsischen Eisenbahnmuseum in Chemnitz, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

Modell

Bis So 29.1.

- Weihnachtsausstellung „Die Baureihe 01 als Modell“ im Deutschen Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt-Wirsberg, täglich 10–15 Uhr außer montags, Tel. 09227 5700, www.dampflokmuseum.de

Bis Sa 6.5.

- Fahrtag der IG Modell-Eisenbahn + Echtdampf Partenstein im Gebäude der Weber-Werbung GmbH an jeden ersten Samstag, 13–17 Uhr, Tel. 09355 970426

Fr 6.1. bis So 8.1.

● Neujahrstreffen und Ausstellung der Arbeitsgruppe Modelleisenbahn auf Gut Mößlitz bei Zörbig, Tel. 034956 25838, www.gut-moesslitz.de

Fr 6.1., So 8.1., So 22.1.

● Vorführungen der Modellanlage des MEC Stuttgart in den Clubräumen im unteren Zwischengeschoss der S-BahnStation Universität in Vaihingen, 10–13 Uhr, 14–17 Uhr, www.mec-stuttgart.de

Sa 7.1.

● Modellbahnbörse der Modelleisenbahnfreunde Gerlingen in der Jahnhalle, 11–16 Uhr, Tel. 07156 436326, www.mefgerlingen.de

Sa/So 7./8.1., 14.1./15.1.

● Vorführungen der Anlage im Clubheim des Modelleisenbahnclubs Kiel, www.mec-kiel.de

Sa/So 7./8.1., 28./29.1.

● Vorführungen der H0-Anlage Modellbahn '65 Stuttgart von 11–17 Uhr, Eingang beim Stuttgarter Hauptbahnhof tief, S-Bahn-Ausgang Kronenstr./ Kaufhof, www.modellbahn65.de

So 8.1., 5.2.

● Ausstellung im Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Kahlgrund mit Fahrbetrieb auf den Anlagen „Spessartrampe" und „Kahlgrundbahn", 10–17 Uhr, Tel. 0160 6649525, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

So 8.1., 22.1., 5.2.

● Modellbahnausstellung der Eisenbahnfreunde Bietigheim-Bissingen im Vereinsheim in der Kammgarnspinnerei, am 5.2. mit Börse, 10–17 Uhr, Tel. 07142 940598, www.efbbev.de

So 8.1., 15.1., 22.1.

● Hofer Modellbahn-Fahrtage im Ausstellungsraum am Q-Bogen, 10–16 Uhr, Tel. 09281 51391, www.mec-hof.de

Sa/So 14./15.1., 21./22.1.

● Ausstellung des Modellbahnclubs „Glück Auf" Gersdorf im Kulturzentrum „Hessenmühle", 10–18 Uhr, Tel. 03723 681515, www.modellbahn-gersdorf.de

Sa/So 21./22.1.

● Große Modellbahnausstellung der Eisenbahnfreunde Bad Schwartau in der Elisabeth-Selbert-Gemeinschaftsschule, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–16 Uhr, Tel. 0176 22542618, www.efs-badschwartau.de

Sa 28.1.

● Modellbahnbörse der Eisenbahnfreunde Kaufbeuren im Pfarrheim St. Martin, Tel. 08341 9611745, www.eisenbahnfreunde-kf.de

Sa/So 28./29.1.

● 15. Großes „Winterfest der Modelleisenbahn" im Kulturhaus Sonne in Schkeuditz, Samstag 9–18 Uhr, Sonntag 9–16 Uhr, Tel. 034204 62183, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de

So 29.1.

● Ingolstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt in der Nibelungenhalle Großmehring, Tel. 08404 9399930, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

Sa/So 4./5.2.

● 7. Große Modellbahnausstellung in der Stadt- und der alten Turnhalle Herrenberg, 11–18 Uhr, www.mec-herrenberg.de

Fr 10.2. bis So 12.2.

● 17. Erlebnis Modellbahn in der Messe Dresden, organisiert vom Modelleisenbahnclub „Theodor Kunz" Pirna, 10–18 Uhr, Tel. 0172 3730466, www.mec-pirna.de

Sa 25.2.

● Modellbahn- und Automodellbörse im Rahmen des Modellbau-Wochenendes im FEZ Berlin, 13–17 Uhr, Tel. 0177 6792672, www.fez-berlin.de

Sa/So 25./26.2.

● Ausstellung mit Modellbahnanlagen und Dioramen in verschiedenen Baugrößen in der Städtischen Realschule Kaarst, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 02131 766222, www.modellbahn-kaarst.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 01.01.2023. Bitte beachten Sie auch den jeweiligen Anzeigenschluss.

Modelleisenbahnclub „Theodor Kunz" Pirna e.V.

17. Erlebnis Modellbahn 2023

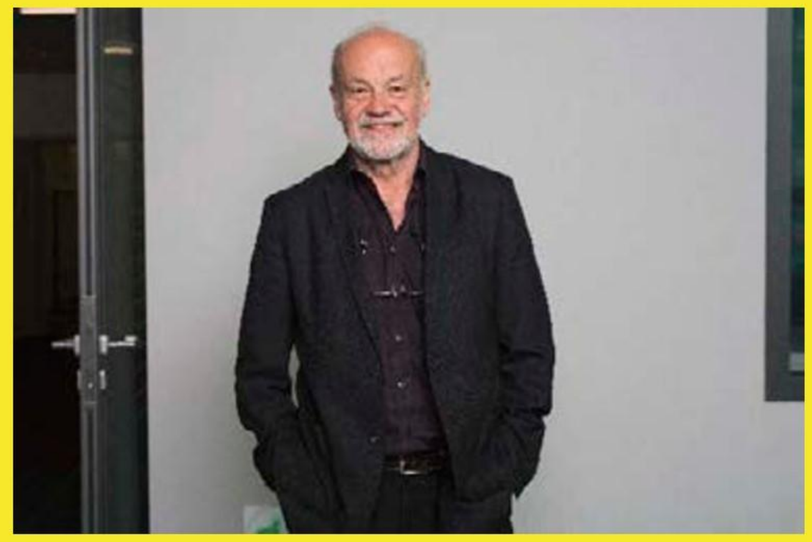
informativ
sehenswert
familiär

10. - 12.02.2023

MESSE DRESDEN
Halle 2 + 3 + 4

Öffnungszeiten:

10:00 - 18:00 Uhr



mit
„Mister Eisenbahn-Romantik"
Hagen von Ortloff

tägl. Lokparade
Echtdampfmodelle
in Aktion



www.mec-pirna.de

TILLIG › Reichsbahn-Postzug für TT, Kalkkübelwagen für H0



Der Mangel an echten Postwagen führte zur Einstellung von Containertragwagen in die Postzüge der DR – nun auch in TT nachzubilden.

☐ Zwei bemerkenswerte Vorbilder wählte Tillig für zwei seiner aktuellen Neuheiten. Für manche Postzüge der Epoche IV der DR waren Containertragwagen verschiedener Bauarten typisch, auf denen Post-Container verladen wurden, da nicht genügend herkömmliche Postwagen zur Verfügung standen. Auch in Reisezügen waren die Postcontainerwagen anzutreffen. Tilig bietet nun ein Zugset mit 115 638 (ein Bausatz hinsichtlich zahlreicher nicht problemlos zu montierender Zurüstteile), zwei Postaa-t/12,8-Tragwagen und einem grünen Post-me-bll/24.

Zum Transport von Brandkalk setzte die Süddeutsche Kalkstickstoff-Werke AG (SKW) im südostbayerischen Trostberg zweiachsige Behältertragwagen ein. Heute nennt man sich „AlzChem AG“, aber die Wagen stehen immer noch im Dienst. Tillig brachte nun ein Modell in Epoche-IV-Ausführung heraus. Der Tragwagen ist ein etwas älteres Fahrzeug mit einigen Vereinfachungen. Leider sind zwei der Behälter-Deckel verzogen. Die 16 Griffe müssen einzeln eingesetzt werden.



Diese Kalkkübelwagen stehen heute noch im Dienst.

DR-Postzug für TT: 01067, Preis: 287,90 €
SKW-Wagen für H0 : 77021, Preis: 42,60 €

MÄRKLIN › Airport-Express und Robel-Gleiskraftwagen für H0

☐ Schon einige Jahre vor dem bekannten Lufthansa-Airport-Express, gebildet aus 403-Triebzügen und später Wagenzügen mit 111 oder 103, pendelte ein „Airport-Express“ zwischen Frankfurt/Main Flughafen und Ludwigshafen Hbf. Gebildet aus schnöden, umlackierten Silberlingen und gezogen von Loks der Baureihen 110 und 111 bot er den Fluggästen von 1978 bis 83 lediglich Nahverkehrs-Komfort. Märklin legte vor vielen Jahren bereits ein entsprechendes Set mit stark verkürzten Wagen und einer 111 auf, nun sind es drei Silberlinge im Längenmaßstab 1:93,5, die deutlich vorbildgerechter wirken, auch wegen der steilen Dachenden der Wagen 2. Klasse. Alle Modelle sind mit Innenbeleuchtung, einer mit Schlusslichtern ausgestattet. In Kooperation mit Viessmann bietet man in Göppingen immer wieder interessante Gleisbau-Fahrzeuge an. Der neue Robel ist an die Serie 700 der Luxemburgischen Staatsbahn CFL angelehnt. Der Ausleger des Digitalmodells ist drehbar, zusätzlich gibt es eine Führerraum-Beleuchtung und viele Baustellentypische Soundeffekte. Die Spiegel sind anzusetzen.

Airport-Express: 43815, Preis: 249 €; Robel: 39544, 429 €



Der Airport-Express Ende der 70er-Jahre war eher nichts für Business-Class-Fluggäste.



Zwei Gleisbau-Spezialisten sind in diesem Robel unterwegs.

PIKO › ČSD-Schnellzug und Varianten der 93 für H0, 150 und BDghws für TT



In einem neuen Zugset sind diese drei tschechoslowakischen Schnellzugwagen, ein ABa, ein Ba und ein Liegewagen Bac enthalten.

☐ Die drei Schnellzugwagen der damaligen Tschechoslowakei entsprechend der Bauart UIC-Y sind auch etwas für Modellbahner, die sich am westdeutschen Vorbild in der Epoche IV orientieren. Piko bietet das Set als „Zapadni" an. Der gleichnamige Express, benannt schlicht nach dem Westen, verkehrte lange Jahrzehnte zwischen Frankfurt/Main und Prag. Östlich von Nürnberg bis Schirnding zogen ihn die Baureihen 221 und 218, auch Kurswagen der SNCF aus Paris waren in dem bei Kennern beliebten Zuglauf eingestellt.

International sind auch zwei weitere neue und interessante Versionen der Baureihe 93: Die 693.324 der ÖBB ist keine reine Farbvariante, sondern zeigt die dreidomige Ausführung des Kessels, ein geändertes Führerhausdach sowie die typische Kohlekastenform. Auch die farbenfrohe belgische Version zeigt viele Abweichungen, beispielsweise am Schornstein, bei den Lampen und wiederum am (zweidomigen) Kessel und am Kohlenkasten. Wir testeten das bestens gelungene Grundmodell der Baureihe 93 im MEB 11/2022.

Für die TT-Bahner wird das ebenfalls sehr überzeugende Modell der DB-Baureihe 150 nun im Lack der Epoche IV angeboten. Vor dunklem Grün als Hintergrund hatte diese Farbgebung unbestritten Vorteile. Das Modell ist mit Einfachlampen, aber den moderneren Klatte-Lüftungsgittern ausgestattet. Insbesondere die hervorragende Dachgestaltung mit filigranen Pantografen machen die 150 zu einem Schmuckstück im Maßstab 1:120. Nur einige der kombinierten Sitz-Gepäckwagen der sogenannten vierachsigen Rekowagen schafften es noch in die Epoche V. Piko liefert nun die TT-Nachbildung.



Ein schöner Hingucker vor braun-grauen TT-Güterzügen ist 150 015 vom Bw Nürnberg 2.



Die letzten Exemplare der BDghws erhielt noch das DB AG-Logo.

ČSD-Zug: 58247, Preis: 230 €
ÖBB-693: 50654, Preis: 370 €
SNCB-97: 50659, Preis: 480 € (DCC-Sound); TT-150: 47122, Preis: 205 €; TT-BDghws: 47615, Preis: 44,99 €



ÖBB-typisch sind die roten Griffstangen an 693.324.



Reichlich Zierlinien schmücken die belgische 97.035.

KATO/LEMKE › TGV Lyria Euroduplex für N



☐ Für den HG-Verkehr zwischen Frankreich und der Schweiz wurde die SNCF-SBB-Partnergesellschaft Lyria gegründet. Seit 2019 laufen auf den vier Verbindungen die doppelstöckigen TGV Euroduplex. Lemke bietet diesen Zug nun als neueste Kato-Variante in attraktiver Farbgebung im zehnteiligen Set an (zwei Zwischen- und ein Endwagen fehlen im Bild). Die Modellausführung ist ansprechend, die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit mit 380 km/h beeindruckend.
Bestellnummer: 10-1762, Preis: 339,90 €

PIKO › „GoldenPass-Line“, Steuerwagen und Graffiti-Falns für N

☐ Die „GoldenPass-Line“ verbindet Montreux am Genfer See mit Luzern am Vierwaldstädter See. Den Normalspur-Abschnitt zwischen Zweisimmen und Interlaken bedient die BLS mit in der Farbgebung angepassten Waggons. Im neuen Set sind zwei A-Wagen mit Schwingtüren sowie ein AB- und zwei B-Wagen mit Falttüren aus der EW-I-Serie enthalten. Detaillierung und Bedruckung der Modelle sind ausgezeichnet. Der Wittenberger Steuerwagen, eine Neukonstruktion des Jahres 2021, kommt nun in den Produktfarben der DB AG für den Regionalverkehr in den Handel, passend zu den Silberlingen in denselben Farben. Trotz Lichtwechsel und Schnittstelle – der geforderte Preis ist ambitioniert. In aktuelle Güterzüge passen die zwei auf beiden Seiten unterschiedlich mit Graffiti verzierten Falns-Großraumwagen.



Im fünfteiligen Set aus EW-II-Wagen rollt die attraktive „GoldenPass-Line“ auf das N-Gleis.



Kürzest mögliche Mint-Zugbildung: Die Brawa-Ludmilla ist mit einem Bndzf 479.2 unterfordert.



Falns im Zweierset mit vier unterschiedlich bunten Seiten.

GoldenPass: 863925, 340 €
Steuerwagen: 40611, 120 €
Falns-Set: 40716, Preis: 95 €

HOBBYTRAIN › Railpool-Vectron für N

☐ Bevor 193 813 dieses blaue Kleid erhielt, war sie schon in Flixtrain- und Alpen-Sylt-Beklebung unterwegs. Seit März 2022 wirbt die Privatlok im von Mathias Oestreich entwickelten Design für die Netzleitzentrale der DB AG in Frankfurt/Main – ein absolutes Novum. Das Hobbytrain-Modell gibt die attraktive Ausführung in sehr gutem Druck wieder. Der vom Zimo-Decoder erzeugte Sound wird leider bald vom mechanischen Fahrgeräusch übertönt. ***Bestellnr.: H30168S, 274,90 €***



WEINERT › Schmalspur-Zwischenwagen (Pufferwagen) der HSA für H0m und H0e



FOTO: WERK

☐ Aus Weyhe-Dreye bei Bremen gibt es für die schmalen Spuren im Maßstab 1:87 Neues zu vermelden: Weinert hat den so genannten Pufferwagen mit der Nummer 162 der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf (HSA) für H0m und H0e in sein Lieferprogramm aufgenommen. Das Vorbild entstand in den 1950er-Jahren aus den Resten eines alten Personenwagen-Fahrgestells, dem ein Rahmen aus Stahlträgern, ein hölzernes Bremserhaus und zwei Betongewichte aufgesetzt wurden. In dieser Form wurde er als Zwischenwagen in den Rollbock-Zügen der HSA bis zu deren Einstellung 1971 verwendet. Heute befindet er sich im Bestand des DEV Bruchhausen-Vilsen. Die Bausätze enthalten Messing- und Weißmetallteile.

Bausatz H0m: 6292, Bausatz H0e: 6092, Preis: je 119,80 €

ROCO › Regio-Shuttle der Baureihe 650 von Agilis für H0



☐ Auf den Nebenbahnen in Oberfranken ist das Vorbild des neuen Roco-Modells anzutreffen: Der Regio-Shuttle 650 731 ist dort für die Bahngesellschaft Agilis unterwegs. Das modern dekorierte Vorbild wurde ansprechend nachgebildet. Es ist analog oder als digitales Soundmodell mit Zimo-Decoder für DCC und Wechselstrom (AC) erhältlich.

Analog: 70182, Preis: 236,90 €; Digital (DCC): 70183, Digital (AC): 78183, Preis: je 346,90 €

FLEISCHMANN › „TEE“-218 217 und DR-Kühlwagen für N



Am besten ist noch immer das Original: 218 217 war als erste DB-Diesellok in TEE-Farben unterwegs.

☐ Bekanntlich zog die erste in Rot/Beige lackierte 218 nie einen TEE oder Intercity. Im Bw Regensburg beheimatet, war ein D-Zug nach Hof das höchste der Gefühle, ansonsten dominierten Silberlinge und Umbauwagen am Zughaken, oder einer der vielen Güterzüge in der Oberpfalz. Zusammen mit 218 218 (ozeanblau/beige) war sie im Jahr 1974 eine der ersten beiden Loks, die statt im altbekannten RAL 3004 neu und verkehrswerbend lackiert wurden.

Bis 2002 behielt 218 217 den Sonderlack. Das im Jahr 2020 erstmals als Neukonstruktion erschienene Fleischmann-Modell überzeugt nicht nur durch äußere, sondern auch durch innere Werte. Erstmals ist die Digital-Variante mit einem „16-bit-Sound“ ausgestattet. Trotz der Kleinheit des N-Modells – wenn sich der Turbolader bei höheren Drehzahlen akustisch dazumischt, läuft dem Chronisten eine klitzekleine Gänsehaut über den Rücken. Ganz stumm bleiben die beiden neuen Kühlwagen in DR-Beschriftung der Epoche IV. Die im Zweier-Pack angebotenen Modelle basieren auf den Gbs-Großraumgüterwagen. Laut Beschriftung waren sie in den Interfrigo-Wagenpark eingestellt.

218 217: 724289, Preis: 299,90 €
DR-Kühlwagen: 826215, 64,90 €



Kühlwagen für den internationalen Verkehr mit beweglichen Türen.

TE-MINIATUR › Bündnerhaus für die Spur 0



FOTO: WERK

☐ Nicht nur etwas für Eidgenossen: Mit dem "Chesa Cratschla" wird nun ein Wohnhaus aus dem Kanton Graubünden in der Schweiz für die Spur 0 angeboten. Das kleine Chalet ist eine Ergänzung der bereits bei der „Modellbahnwerkstatt Wuppertal" erhältlichen Bahngebäude der Rhätischen Bahn. Das Gebäude hat kein reales Vorbild, weist jedoch typische Bündner Stilelemente wie etwa den vorstehenden Eckbalkon auf. Der Bausatz ist aus MDF und Karton gefertigt und wird durch zahlreiche Echtholz-Teile ergänzt.
Bestellnummer: 1771, Preis: 98,90 €

AUHAGEN › Drei Taxis für TT



Diese TT-Fahrgäste sollten wohl alle einen Platz im Taxi finden.

☐ Ist es ein Nissan, ein Toyota, gar ein neuer, noch nie gesehener Wartburg? Die TT-Figuren wissen es genauso wenig wie die Modellbahner, die beim neuen Set zugreifen. Die ansprechend ausgeführten Automodelle besitzen kein Vorbild, aber schicke Leichtmetallfelgen. Die Bedruckung der Taxi-Schilder ist sauber, ebenso die Formgebung der zwei beiliegenden Rufsäulen.
Bestellnummer: 43676, Preis: 23,90 €

MASSOTH › Handregler für G

☐ Außer im klassischen Massoth-Blau gibt es den „DiMAX Navigator" nach der Einführung des 2.4GHz-Funksystems und der daraus folgenden Umstellung des „DiMAX"-Sortiments nun auch in schwarzer Ausführung. Die Sonderedition ist mit dem neuesten Stand der Firmware und aktuellen Lokbildern ausgestattet und kann mit dem beiliegenden Buskabel auch jederzeit ohne Funk betrieben werden.
Bestellnummer: 8134801, Preis: 295 €



FOTO: WERK

HALLING › Prototypen der Baureihe 481 für H0

☐ Halling liefert nun auch die Prototypen der Berliner S-Bahn-Baureihe 481 als vollständig überarbeitete Neuauflagen aus. Der Antrieb bietet nun einen wesentlich ruhigeren Lauf, dank einer Haftreifen-Achse sind die zweimotorigen Viertelzüge auch deutlich zugkräftiger. Eine zeitgemäße Platine und LED-Lichtwechsel sind ebenfalls vorhanden. Auch das Gesamtgewicht der Fahrzeuge, die ebenfalls als reine Standmodelle angeboten werden, wurde noch einmal deutlich erhöht. ***Info: www.halling.at***



FOTO: WERK

AB-MODELL › RhB-Läutewerke für Nm



FOTO: WERK

☐ In Zusammenarbeit mit Klett-Modellbau bieten die Sauerländer N-Schmalspur-Spezialisten nun Läutewerke nach RhB-Vorbild als Fertigmodelle an. Die im 3D-Druck hergestellten Miniaturen bestechen durch sehr glatte Oberflächen und eine saubere Lackierung. Nach Vorbildern in Filisur sind zwei Varianten erhältlich: mit Erdkabel sowie mit zwei farblich abgesetzten Isolatoren auf der Glocke. ***Info: www.n-schmalspur.de***

WIKING › MAN F 7 Gussasphaltkocher für H0

☐ Von 1967 bis 1972 bot die MAN ihren beliebten Lastwagen des Typs F 7 auch mit einem Spezialaufbau an, in dem Gussasphalt transportiert werden konnte. Der silberfarbene Asphaltkessel ist mit der Aufschrift „Linnhoff Maschinenbau GmbH" versehen, die restlichen Aufbauten sind in Orange gehalten. Der F 7 ist die Wiederauflage eines alten Modells und deshalb einfach detailliert.
Bestellnr.: 068904, Preis: 27,99 €



MÄRKLIN - TRIX

Die neuen Club-Modelle



Zurück in die 50er-Jahre: die 01.10 mit Altbaukessel nach der „Entstromung“.

☐ Was vor einigen Jahrzehnten zweifellos noch eine Sache der Kleinserienhersteller gewesen wäre, findet heute Einzug in die Sortimente der Großen. Nur in den ersten Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die mächtigen Dreizylinder-01, die in den Jahren 1939 und 40 mit Stromlininenverkleidung geliefert worden waren, im sogenannten entstromten Zustand, also ohne die äußere Stromlinienschale unterwegs. Dieser Übergangszustand vor der Neubekesselung zeigt sich an verbliebenen Stützen der Schale unterhalb des Umlaufs und dem oberhalb der Rauchkammer vertieft eingebauten Oberflächenvorwärmer. Passend zu dieser außergewöhnlichen H0-Neukonstruktion erscheint bei Märklin und Trix eine sechsteilige Wagengarnitur mit Schnellzugwagen der DRG-Bauart 1928.

Wesentlich moderner zeigt sich die Göppinger N-Sparte: Mit der Nachbildung des „Metropolitan“ erinnert man an einen einmaligen Versuch der DB AG, zeitgemäßen Komfort und Eleganz auf die Schiene zu bringen. Trotz der Beliebtheit bei vielen Fahrgästen wurden die Garnituren zunächst deklassiert und dann abgestellt. Im Maßstab 1:160 leben sie nun weiter. Die Z-Bahner werden sich über die Neukonstruktion des Akkutriebwagens der Baureihe ETA 150 samt Steuerwagen freuen.



Seit Dezember 2004 Geschichte: Der elegante „Metropolitan“ erscheint nun für N.



Für die LGB-Gartenbahn wird es einen Seitenkippwagen als Klub-Modell geben.



Der fehlt noch im Maßstab 1:220: Der ETA 150 kommt als Neukonstruktion.

FOTOS (4): WERK

Modell Eisen Bahner

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 2/2023, Jahrgang 72

Chefredakteur: Stefan Alkofer (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Andreas Bauer-Portner, Alexander Bergner

Editorial Director: Michael Hofbauer

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Rainer Albrecht, Thomas Becker, Dietrich Friedel, Rainer Heinrich, Friedel Helmich, Heiko Herholz; Niels Kunick, Jana und Matthias Müller, Dietrich Nikel, Gerard Tombroek

Redaktionsassistenz: Angelika Gäck, Caroline Simpson

Layout: Snezana Singer

Korrektorat: Jana Müller (fr), Matthias Müller (fr)

Leitung Produktion Magazine: Sandra Kho

Herstellung: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Leitung Abomarketing: Florian Rupp

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)
Litho: Ludwig Media Gmbh, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen
© 2023, 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.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

MODELLEISENBAHNER 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 DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Der MODELLEISENBAHNER erscheint zwölfmal jährlich. Sie erhalten den MODELLEISENBAHNER (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

MODELLEISENBAHNER
Postfach 400209, 80702 München

+49 (0)89/13 06 99 872

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. 31 vom 1.1.2023

PEFC
PEFC/32-32-082

PEFC zertifiziert

Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen

www.pefc.de

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS



FOTO: PHILLIPP ERNST

UNVERWÜSTLICH UND EXTREM BELIEBT

Würde man unter europäischen Eisenbahnfreunden eine Umfrage nach der beliebtesten Lokomotive starten, so würden sich die Nohabs vermutlich weit vorne einreihen. Seit weit über 50 Jahren sind die Diesel mit US-Genen in vielen Ländern unterwegs. Mit Verspätung fassten sie ab den 90er-Jahren auch in Deutschland Fuß.

Unser Heft 3/2023 erscheint am

8. Februar

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: THONIS VAN DER WEEL

MIT DEM ZUG ZUM SCHIFF

In längst vergangene Zeiten des Reisens auf Schienen und dem Wasser entführt der Nachbau eines Schiffsanlegers im Maßstab 1:87 von Thonis van der Weel.

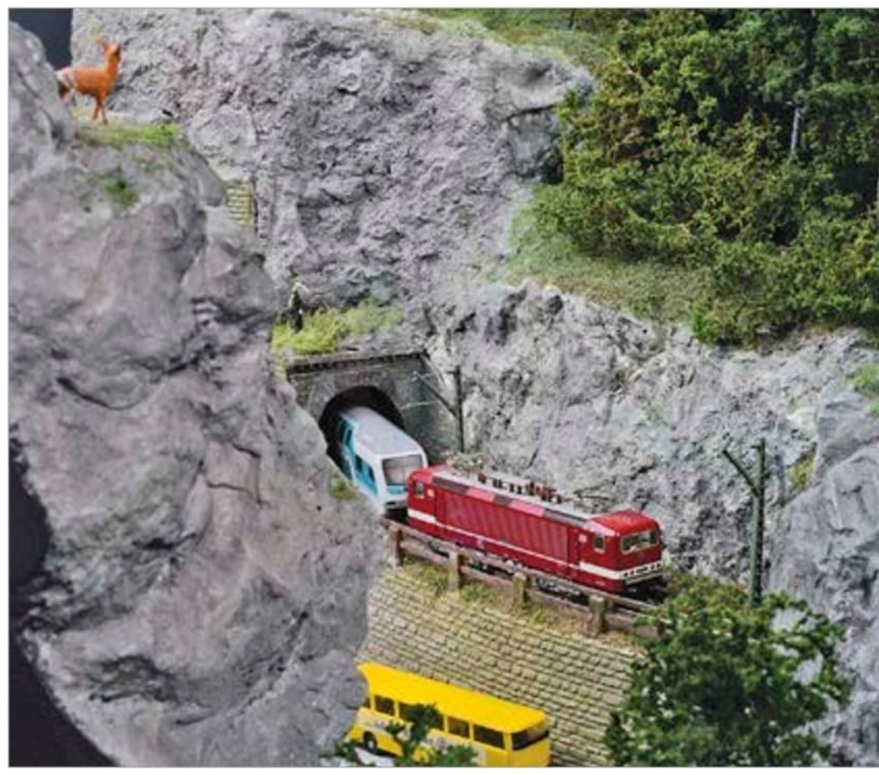


FOTO: RAINER HEINRICH

REICHHALTIGE VERGANGENHEIT, UNGEWISSE ZUKUNFT

Vor 150 Jahren eröffnet, ruht der Eisenbahnbetrieb seit geraumer Zeit auf der Bahnlinie von Nossen nach Freiberg in Sachsen, die auch als „Zellwaldbahn“ bekannt ist.

FOTO: ABP



ACHTUNG HIRSCHSPRUNG!

Höllental-Reisende kennen die Stelle , hier ist sie eindrücklich im Modell nachgebaut.

AUSSERDEM

Jetzt auch bei Piko

Zahlreiche Modellbahnhersteller hatten irgendwann oder haben eine Nohab im Programm. Sonneberg zieht nun nach.

Große Veränderungen

Der jüngste Fahrplanwechsel hatte es in sich. Unter anderem ging die nächste Schnellfahrstrecke in Betrieb.

US-Diesel aus Tirol

Einige Modellbahner aus Zirl widmen sich der Spur 0 mit nordamerikanischen Motiven.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Nicht verpassen

Falls Sie noch kein Abonnent sind: Verpassen Sie nicht die nächsten ModellEisenBahner-Ausgaben! Scannen Sie einfach den QR-Code, um die nächsten drei Hefte im günstigen Mini-Abo für nur € 9,90 (€ 3,30 pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind, und sparen € 7,80 (€ 3,90 pro Heft) gegenüber dem Einzelverkaufspreis!
www.modelleisenbahner.de/miniabo

44 % sparen – 3 Hefte für 9,90 Euro!

BAHN-JAHRBUCH 2023

Chronik:
Alle Bahn-Highlights des Jahres



NEU!

Das Bahn-Jahrbuch 2023 dokumentiert das Bahn-Geschehen des Jahres 2022 und schildert zugleich, was im Bahnjahr 2023 auf die Eisenbahn, ihre Kunden und ihre Fans zukommt.

Außerdem im Heft:

- **Neue Technik auf dem Vormarsch?**
  Welche Erkenntnisse die Einsätze von Batterie- und Wasserstoff-zügen brachten
- **Neue Generationen für den ICE**
  Was hinter den Projekten ICEneo und ICE-L steckt
- **50 Jahre Interrail**
  Die spannende Geschichte des Europatickets
- **Eisenbahn aktuell**
  Die Änderungen zum Fahrplanwechsel und 2023

Best.Nr.: 53651
€ 12,90

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt im Shop

www.modelleisenbahner.de/jahrbuch/

Modell Eisen Bahner

Eisenbahn-Romantik Reisen 2023

100% Geld zurück Garantie*

Besondere Bahnerlebnisse - reichlich Dampf, Nostalgie und Technik

Inklusive: Fahrt im Komfortreisebus ab ausgewählten Zustiegsstellen, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen und Halbpension.

Frühbucherpreise bis 31.01.2023!

Tulpenblüte & Dampfloks in Holland

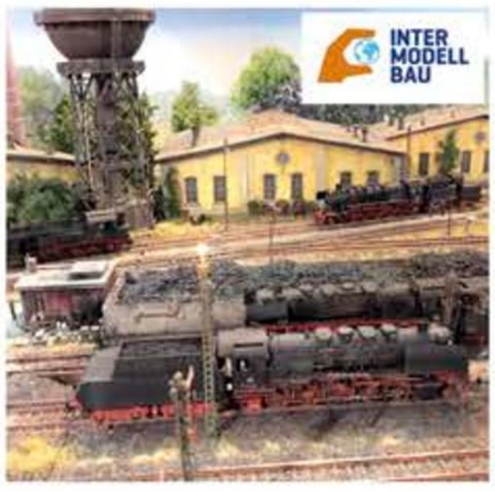
07.04.-12.04. ab 1.298 €



Sie fahren mit Dampf durch die grüne Landschaft der Niederlande. Den RTM Ouddorp haben wir gechartert für Foto- u. Scheinanfahrten. Ein Besuch im berühmten Keukenhof mit seiner Tulpenpracht sowie Schifffahrten ergänzen die Reise.

Intermodellbau Dortmund & Museumsbahnen in NRW

19.04.-22.04. ab 598 €



Erleben Sie eine traumhafte Welt in Miniatur auf der weltgrößten Messe für Modellbau. Neue Produkte und Trends werden Ihnen vor Ort live vorgeführt. Weiter besuchen Sie Bahnmuseen und Zeche und fahren mit einer histor. Straßenbahn.

Loire - Museumsbahnen im Garten Frankreichs

06.05.-13.05. ab 1.698 €



Auf keinem anderen Fleck Europas findet man so eine Vielzahl an Schlössern wie im Loiretal. Während unserer Reise verbinden wir diese Romantik mit dem Charme alter Dampfloks, historischen Städten u. interessanten Museen. Bienvenue en France!

Gärten, Schlösser, Dampf in London und Südengland

10.05.-17.05. ab 1.598 €



Die Kombination aus urigen Dampfbahnen und berühmten Schlössern und Gärten bildet ein vielfältiges Erlebnis. Abgerundet wird diese Reise mit einem Besuch im königlichen Palast in Brighton sowie Stadtbesichtigungen in Canterbury & London.

Pfingstdampftage in Österreich

25.05.-30.05. ab 1.298 €



Sie fahren mit Sonderzügen auf schmaler Spur über zahlreiche Brücken und Viadukte und durch Tunnel. Im Technikmuseum sehen Sie das älteste Fahrzeug in Kärnten und der legendäre Stainzer Flascherlzug dampft mit Ihnen im Schilcherland.

Waldbahnen in Ungarn - viele Fotozüge!

28.05.-04.06. ab 1.398 €



Ungarn – ein kleines Land mit vielen schönen Seiten erwartet Sie auf dieser Reise. Erkunden Sie mit uns die lebendige Metropole Budapest und atmen sie den Duft des Waldes, während die Bahn mit Ihnen durch die Landschaft tuckert.

Auszug aus unserem Reisekalender 2023:

12.04.-16.04. Dresdner Dampfloktreffen
26.04.-01.05. "Wellensittich" auf dem Lötschberg
28.05.-03.06. Waldbahnen in Ungarn - Fotozüge
05.06.-13.06. Eisenbahn- und Industriekultur Südpolens
23.06.-28.06. Ostfriesland - Küstenbahnen und Mee(h)r
29.06.-07.07. Dampfbahnen & Gärten in Cornwall
01.07.-06.07. Exklusiver Dampf-Sonderzug auf die Rigi
11.07.-18.07. Bahnen im Land der Elche: Schweden
22.07.-01.08. Dampfloks & Bergenbahn in Norwegen
27.07.-02.08. Olsenbande und Bahnen in Dänemark
20.08.-27.08. Dampf und Diesel in Pommern - Polen
30.08.-06.09. Schmalspurparadies Wales
02.09.-09.09. Große Panorama-Rundreise Schweiz
16.09.-28.09. Im Zug quer durch Kanada (Flugreise)
17.09.-22.09. Fotosonderzug Furka-Dampfbahn
18.09.-26.09. Dampfbahnen in Schottland
21.09.-28.09. Eisenbahnträume auf der Isle of Man
09.10.-18.10. Waldbahnen in Rumänien
12.10.-15.10. Technikwelten in Speyer und Sinsheim

*100% Geld zurück Garantie: Erstattung Ihrer Zahlungen zu 100%, wenn wir Ihre Reise absagen müssen.

Maertens - Meine Reisewelt GmbH

maertens Eisenbahn-Romantik Reisen

0351 - 56 39 39 30

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-18 Uhr, Sa 9-12 Uhr

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