Nur € 5,90

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2023
72. Jahrgang

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

4 191341 105908 05
B13411

Der Vectrain von Siemens

Was hinter dem Konzept steckt

Die Nassauische Kleinbahn

Romantik um Lahn, Ahr und Rhein

Gartenbahn einmal anders

DR-V 60 von Piko genial gealtert

DR-Kleinod in Sachsen

Abschied im Mai 1993:
So liebenswert war die Görlitzer Kreisbahn

Zwei ganz spezielle Karrieren:
Wie der ET 403 berühmt wurde

Vom InterCity-Hoffnungsträger zum Lufthansa Airport Express

„Donald Duck“ der DB

Das Gut läuft!

30 Jahre EUROTRAIN®

Abbildungen zeigen Vorserienmuster

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer.
Angebot bei allen teilnehmenden idee+spiel-Händlern; zu finden unter www.ideeundspiel.com/de/fachgeschaefte/
Werbung konzipiert von: idee+spiel, Betriebs-GmbH, Daimlerring 4, 31135 Hildesheim.

EUROTRAIN® EXKLUSIV **PIKO**

Verfügbar ab Mai 2023

Einmalige, limitierte Sonderauflage.
Solange der Vorrat reicht.

H0 Elektrolokomotiven aus der TRAXX Bauserie von Bombardier

- Fein detaillierte Umsetzung des Vorbilds
- Feinste Lackierung und Bedruckung
- Digitaler Sound-Decoder mit verschiedenen Funktionen
- NEM-Schacht mit Kurzkupplungskulisse
- Exklusives Design

H0 | VI | ~ | = | 217 mm

Elektrolokomotive „Günni“ 185.367 8-polig-NEM 652	Art.-Nr. 71179 / 71180	€ 254,99
Elektrolokomotive „HSL“ 187.538 PluX 22-NEM 658	Art.-Nr. 71193 / 71194	€ 284,99

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

14 Eleganter Entenschnabel

Mit der Schnelltriebwagen-Baureihe 403 wollte die Deutsche Bundesbahn vor 50 Jahren ein besonders wirtschaftliches Fahrzeug für den neuen Intercity-Fernverkehr beschaffen. Es reichte dann zwar nur für drei Garnituren, doch deren spätere Verwendung als unvergessener „Lufthansa Airport Express“ sorgte dafür, dass der 403 trotzdem zur Eisenbahn-Legende wurde.

Titel: 403 001 und 002 am 1. April 1982 als LH 1003 bei Bacharach. Foto: Georg Wagner

TITELTHEMA

14 DIE SAUSEENTE FÜR SCHIENENPILOTEN
1973 stellte die DB die Baureihe 403 in Dienst, 20 Jahre später endete ihr Einsatz für die Lufthansa. Gibt es eine Zukunft für diese Züge?

VORBILD

DREHSCHEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 MIT DEM FRÜHZUG NACH BAD DOBERAN
Eine Fahrt mit dem Molli an die Ostseeküste lohnt sich in der kalten Jahreszeit besonders.

26 DER VECTRAIN KOMMT
In Verbindung mit den modernen Vectron-Loks wird ein neues Wagenzug-Konzept erarbeitet.

30 FASCHINGSFAHRTEN BEI DER HÄRTSFELD-MUSEUMSBAHN
Rund um Neresheim waren die Narren los!

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

32 EIN LANGER ABSCHIED
Vor 30 Jahren wurde die Görlitzer Kreisbahn eingestellt. Eine Wiederinbetriebnahme gelang danach trotz aller Anstrengungen nicht mehr.

38 MIT DER BAHN DURCHS HAUS
Nur so gelangte die Nassauische Kleinbahn in St. Goarshausen einst ans Rheinufer.

LOKOMOTIVE

44 GRESLEYS FLIEGENDER SCHOTTE
Mit der LNER-Klasse A1 wurde der Grundstein für den Mythos „Flying Scotsman“ gelegt.

46 DIE SCHÖPFUNG
Die Genesis-Dieselloks von General Electric prägen die Amtrak-Züge in den USA bis heute.

MODELL

WERKSTATT

56 UNTERPREUSCHWITZ
Im zweiten Teil des Berichts über die Erweiterung der H0-Anlage von Michael Robert Gauss dreht sich alles um alte Gemäuer.

62 THINK BIG!
Enno Born erläutert die realistische Alterung einer Gartenbahn-Diesellok der Baureihe 106.

TEST

66 TENDER-PACIFIC
Roco bringt die ÖBB-Reihe 77 als bestens gelungene H0-Neuentwicklung heraus.

68 BRITISH TABLE-TOP
Geglückte Überraschung: Die britische Kult-Marke Hornby steigt mit einem Startset des „Flying Scotsman“ in den TT-Markt ein.

PROBEFAHRT

70 DIESEL-URAHN
Die Vorserien-V 200 in N von Minitrix erscheint als digitales Club-Modell mit Metallgehäuse.

71 JAPANISCHE SCHÖPFUNG
Attraktive Neuauflage der US-Diesellok P42 „Genesis“ im Maßstab 1:87 von Kato.

72 BAYERN-FRANKEN-EXPRESS
Der ehemalige „München-Nürnberg-Express“ als vierteiliges Wagenset für H0 von Märklin.

NEUHEITEN 2023

74 KLEINE SERIEN, GROSSE WIRKUNG
Teil 2 unserer Neuheiten-Berichterstattung nimmt wie immer die kleinen Hersteller, die jedoch oft Großes vollbringen, in den Fokus.

SZENE

82 VORHARZ ANNO 1958
Unser Leser Bernd Rolff hat sich über viele Jahre seine H0-Traumanlage erbaut, die wir ihnen als Beitrags-Serie vorstellen möchten.

AUSSERDEM

42 BUCHTIPPS

88 BDEF/SMV

90 TERMINE & TREFFPUNKTE

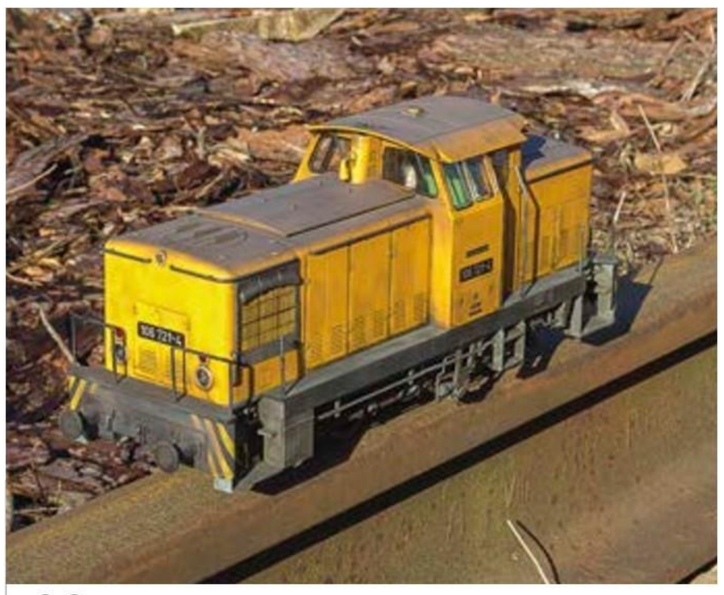
92 MODELLBAHN AKTUELL

97 IMPRESSUM

98 VORSCHAU

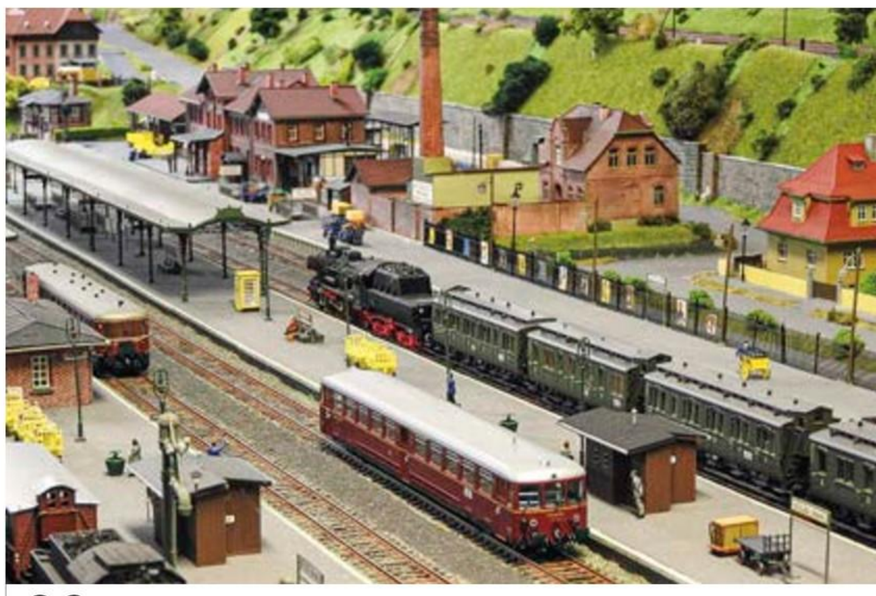
38 Die Bimmelbahn der Nassauer

Eine Tour mit Gerd Wolff zwischen Taunus und Mittelrheintal in Vorbild und Modell.



62 Grandioser Garten-Goldbroiler

Auch Modelle für die Gartenbahn profitieren von einer kunstvoll gestalteten Patinierung.



82 „Sülze“ im Zonenrandgebiet

Vielfältig ist der Betrieb des Jahres 1958 im Harzvorland auf dieser schönen H0-Anlage.

Formsignal-Atmosphäre und echtes Bundesbahn-Feeling ist noch bei Altenstadt an der Illler möglich.

FOTOSONDERFAHRT

Mit dem Rössle unterwegs

☐ Am Faschingswochenende war der VT 12.5 „Stuttgarter Rössle“ zu einem perfekt organisierten Fotoevent im Allgäu auf Achse. Der Triebzug gehört zu einer Baureihe, die ab 1953 gebaut wurde. Er wurde zwei-, drei- oder vierteilig eingesetzt, dabei wurde ein Triebwagen durch antriebslose Mittel- (VM 12) und Steuerwagen (VS 12) zu einem Triebzug ergänzt. Der VT 12.5 wurde aus dem Schnelltriebwagen VT 08.5 abgeleitet. Äußerlich lassen sich die beiden Triebzüge durch die zusätzlichen Mitteleinstiegstüren und breitere Endtüren voneinander unterscheiden. 1988 übernahm die DB-Freizeitgruppe „BSW-Gruppe VT 612 Stuttgarter Rössle“ den Dieseltriebzug 612 506/507 mit den Mittelwagen 912 501 und 507 zur musealen Aufarbeitung. Heute gehört die Garnitur der IG RAB Classics.

Der Zug setzte sich um acht Uhr in Ulm in Bewegung und die Fotografen erwarteten den Eierkopf kurz darauf ab Gerlenhofen auf der Illertalbahn. Auf der eingleisigen, nicht elektrifizierten Hauptbahn gibt es noch zahlreiche Formsignale in den Bahnhöfen als passende Kulisse für den historischen Triebwagen. Mit fortschreitender Uhrzeit besserte sich auch das Wetter und die Sonne begleitete fortan die Sonderfahrt. In Kempten zweigte der Zug dann auf die klassische Allgäubahn ab. Bis Röthenbach/Allgäu arbeiteten sich die Fotografen gemeinsam mit dem Stuttgarter Rössle entlang der zahlreichen Fotomotive im Allgäu voran. Auch wenn an diesem Wochenende leider kein Schnee mehr lag, entschädigte das insgesamt sehr schöne Wetter. In Röthenbach machte der Zug Kopf und es ging zurück am Alpsee vorbei bis Immenstadt. Dort zweigte die markante Garnitur auf die Stichbahn nach Oberstdorf ab. Ab hier prägten mehr und mehr die Allgäuer Alpen das Umfeld des Zuges und rückten in den Fokus der Fotografen. Bis zum geplanten Ende um 18 Uhr war der VT 12.5 ein zuverlässiger Begleiter und bescherte den zahlenden Fotografen einen mehr als kurzweiligen Tag mit vielen Glücksmomenten.

FOTOS: CHRISTIAN SPILLER

Die Alpen im Hintergrund und der Zug in seiner ganzen Länge – bei Blaichach kurz hinter Immenstadt gelang diese Aufnahme.

FOTO: KLAUS KAMPELMANN

In Münster-Wolbeck, wo am 11. Juni 1997 die WLE 35 vorbeirollt, sollen ab 2025 Züge der neuen S-Bahn-Linie 8 im 20-Minuten-Takt halten.

NRW

Wiedereröffnung in der Schwebe

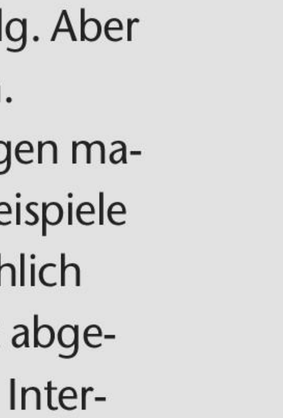
☐ Auf der WLE-Strecke von Neubeckum nach Münster ruht seit 1975 der planmäßige Personenverkehr, aber die Reaktivierung Münster – Sendenhorst ist fest beschlossene Sache. Auf politischer Ebene sehen die Anrainergemeinden der Wiedereröffnung positiv entgegen. Doch der Termin ist sehr ambitioniert, da laut Medienberichten unter anderem Gelder für die Erneuerung der Gleisanlagen noch fehlen und der neue Bahnsteig im Hauptbahnhof von Münster sich erst im frühen Planungsstadium befindet. Auch die Modernisierung der Zwischenstationen steht noch aus. Ferner formierte sich eine Bürgerinitiative (BI) gegen die WLE-Reaktivierung, deren Mitglieder Verkehrsstauungen an den Bahnübergängen befürchten oder unerträgliche Lärmbelästigungen durch vorbeieilende Züge! Ob durch Klagen der BI Verzögerungen eintreten, bleibt daher abzuwarten.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Beginnend am 24. Februar 2023 überführte die Eurovapor ihre Dampflok 77.250, die in den letzten zwei Jahrzehnten mehrfach Streitpunkt diverser Vereine und Stiftungen aus Lichtenstein und Österreich war, vom bisherigen Standort Wolfurt nach Würzburg zur Fertigstellung der Aufarbeitung. Als Zuglok fungierte dabei die vereinseigene 23 058.*

STANDPUNKT

TEXTE VON FLEISCH UND BLUT



Stefan Alkofer

Haben Sie sich in jüngster Zeit auch schon mal gefragt, ob der eine oder andere Text wirklich einem menschlichen Hirn entsprang oder ob er von der sogenannten KI (Künstliche Intelligenz) geschrieben wurde? Das neue Programm ChatGPT ist in aller Munde und soll ein kleiner Alleskönner sein. Schulen und Hochschulen schlagen Alarm. Es wurden bereits Versuche gestartet, ChatGPT Abiturprüfungen schreiben zu lassen, noch mit mäßigem Erfolg. Aber was nicht ist, kann ja noch werden.

Bisher muss man sich keine Sorgen machen, denn alle mir vorgelegten Beispiele entlarvten sich schnell als oberflächlich und wirkten stets schlicht schlecht abgeschrieben. Vor Kurzem tauchte im Internet eine digitale Modellbahnzeitschrift auf, die auf den ersten Blick ganz nett gestaltet schien, modern und übersichtlich. Aber wehe, wer die Texte liest. Die sind samt und sonders so dämlich, dass man manchmal nicht mehr weiß, ob man lachen oder weinen soll. Beschäftigt man sich etwas ausführlicher mit den dort geschriebenen Zeilen, gewinnt man den Eindruck, ein Ahnungsloser versucht aus Suchmaschinenergebnissen einen Text zu basteln – und so arbeitet ChatGPT. Auffällig ist ebenso, dass die meisten Redakteure nur mit kryptischen Kürzeln benannt und ohne Bild gezeigt werden. Einer nennt sich gar „Jedi Master 42" – wenn „Star Wars", „Per Anhalter durch die Galaxis" und die Antwort auf alle Fragen aufeinandertreffen, ist das Resultat offenbar Müll.

Beim MEB können Sie sicher sein, dass hinter den Artikeln noch Menschen aus Fleisch und Blut stehen, die sich große Mühe geben, ein unterhaltsames Heft zu produzieren und die ab und zu auch mal ganz menschliche Fehler machen.

FOTO: ROLAND WIRTZ

PASEWALK – STETTIN

Güterzugumleiter und Ausbau-Forderungen

233 493 verlässt mit dem Güterzug FE 45429 von Rostock Seehafen nach Stettin den Bahnhof Löcknitz an der Strecke Pasewalk – Stettin. Diese Strecke hat mit Abschluss von Gleiserneuerungsarbeiten an der Strecke Angermünde – Stettin im April 2007 ihren planmäßigen internationalen Güterverkehr verloren.

☐ Nach Abschluss von Erneuerungsarbeiten an der Strecke Stettin – Angermünde im April 2007 verlor die Strecke Pasewalk – Stettin ihren planmäßigen internationalen Güterverkehr. Seitdem wurde ein gemischtes Güterzugpaar der Verbindung Rostock Seehafen – Stettin (seinerzeit die letzten auf der Strecke Pasewalk – Stettin verbliebenen planmäßigen Güterzugleistungen) über Angermünde nach Stettin geleitet. In den vergangenen 16 Jahren verkehrten über die Strecke Pasewalk – Stettin (neben planmäßigen Personenzügen) im Güterverkehr nur noch sporadisch einzelne Sonderleistungen oder Umleiterzüge. Im Rahmen des Ausbaus der Strecke Angermünde – Stettin wird es vom 24. April bis zum 16. Mai 2023 zu einer Totalsperrung des Teilabschnitts Angermünde – Passow kommen. In diesem Zeitraum werden auch wieder Güterzüge über die Strecke Pasewalk – Stettin umgeleitet, darunter auch Güterzüge zur PCK-Raffinerie in Schwedt, die über den Bahnhof Passow an die Strecke Angermünde – Stettin angebunden ist. Auf dem 5. Deutsch-Polnischen Bahngipfel, welcher am 8. Februar 2023 in Potsdam stattfand, war auch die Strecke Pasewalk – Stettin ein Thema. Das Land Mecklenburg-Vorpommern will mit dem Bund und Polen einen Ausbau der überwiegend eingleisigen und nicht elektrifizierten Strecke Stettin – Pasewalk – Güstrow (– Lübeck) prüfen. Diese Verbindung sei auch ein wichtiger Anschluss an die geplante neue Fehmarnbelt-Achse.

ZWISCHENHALT

■ **Die DB Cargo AG** leistet einen wichtigen Beitrag zur Energiesicherheit in Deutschland: Insgesamt wurden seit Oktober 2022 Kraftwerke mit rund drei Millionen Tonnen Kohle versorgt. Güterzüge von DB Cargo bringen täglich im Schnitt rund 30000 Tonnen Kohle von den Nordseehäfen an ihr Ziel. Das entspricht einer Verdoppelung der bisherigen Transportmenge.

■ **Die Bundesregierung**, insbesondere das von Volker Wissing (FDP) geleitete Verkehrsministerium, sieht vorerst keine Notwendigkeit für eine Fernverkehrsanbindung des Münchner Flughafens.

■ **Die Ilztalbahn hat** seitens des Bayerischen Verkehrsministeriums im Rahmen des Ende 2023 auslaufenden Corona-Investitionsprogramms einen Förderbescheid von 2,5 Millionen Euro entgegengenommen. Damit soll der Erhalt der Strecke gesichert werden.

■ **Seit dem 13. Februar 2023** läuft der Verkehr zwischen Fröndenberg und Neuenrade wieder weitestgehend regulär im Stundentakt. Dennoch soll der zweistündliche Schienenersatzverkehr noch bis 30. April 2023 aufrechterhalten werden.

■ **Zum ersten Mal** seit langer Zeit gelangte am 17. Februar 2023 wieder ein Zug nach Wuppertal-Beyenburg. Nach jahrelangen Sanierungsarbeiten an der Strecke fuhr die blau-beigene 365 695 mit zwei Museumswagen nach Beyenburg. Derzeitigen Planungen zufolge soll dort noch im Sommer der Museumsverkehr aufgenommen werden.

FOTO: STEFFEN SCHMIDT

110 511 der Press war einige Tage im Autozug-Verkehr vom VW-Werk in Mosel nach Bremen unterwegs. Auf der Aufnahme hat der Zug am 2. März 2023 gerade das Werk verlassen. Die inzwischen 63 Jahre alte Maschine gehört seit 2013 der Press und erhielt im vergangenen Jahr die klassische DB-Farbgebung. Zuvor trug sie die Press-Hauslackierung sowie ein National-Express-Farbkleid.

REGIONALVERKEHR

VRR setzt auf Kontinuität

☐ DB Regio und National-Express werden auch nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 die nach der Insolvenz von Abellio-Rail übernommenen Linien – das Teilnetz B der S-Bahn Rhein-Ruhr und die RRX-Linien RE 1 und RE 11 – betreiben. Die Leistung der Deutschen Bahn umfasst eine Verkehrsleitung von 7,6 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Diese sind auf sieben Linien zu erbringen. Die Leistungen im Einzelnen:

- S 2 Dortmund – Herne – Essen/Recklinghausen
- S 3 Oberhausen – Essen – Hattingen (Ruhr)
- S 9 Recklinghausen/Haltern am See – Bottrop – Essen – Wuppertal – Hagen
- RE 41 Bochum – Recklinghausen – Haltern am See
- RE 49 Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal
- RB 32 Duisburg – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund
- RB 40 Essen – Bochum – Witten – Hagen

Die Linie RE 41 wird als neue Linie eingeführt. Der neue Verkehrsvertrag beginnt im Dezember 2023 und besitzt eine Laufzeit von fünf Jahren bis Dezember 2028.

Die Linien RE 1 und RE 11 bleiben nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 für weitere zehn Jahre bei National-Express. Damit betreibt National Express komplett alle derzeitigen RRX-Linien bis Dezember 2033. Das RRX-Teilnetz 1 umfasst sieben Millionen Zugkilometer jährlich. Der RE 1 verkehrt von Aachen über Köln, Düsseldorf, Essen und Dortmund nach Hamm (Westf), der RE 11 von Düsseldorf über Essen, Dortmund, Hamm und Paderborn nach Kassel-Wilhelmshöhe. National Express wird auf den Linien im Gebiet der SPNV-Aufgabenträger VRR, NWL, go.Rheinland und NVV jährlich rund sieben Millionen Zugkilometer erbringen. Zwischen Paderborn und Kassel verkehrt der RE 11 ab Dezember 2023 im Stundentakt. Der Fahrzeughersteller Siemens verantwortet weiterhin die Wartung und Instandhaltung des Wagenparks.

Anzeige

www.exPRESSzugreisen.de

PRESSNITZTALBAHN

Im Nachtzug zu den Störtebeker-Festspielen

mit historischer E-Lok

23. – 25.06.2023

30.06. – 02.07.2023

07. – 09.07.2023

Preise 2. Klasse auf Anfrage

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

Der Name Klaus Störtebeker ist eng mit der Geschichte der norddeutschen Ostseeküste verbunden. Im Nachtzug reisen Sie auf die Insel Rügen und haben einen ganzen Tag zur freien Verfügung für einen Strandbesuch oder zur Mitfahrt im „Rasenden Roland". Am Abend besuchen Sie die Vorstellung der Störtebeker-Festspiele auf der Naturbühne Ralswiek.

SPEISEWAGEN im Zug

inkl. Störtebeker Festspiele Ralswiek

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

FRAGEZEICHEN

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

FOTO: PICTURE ALLIANCE

☐ Sein Besuch in Kiew war eine Überraschung und ein starkes Symbol der Einheit des Westens mit der von Russland überfallenen Ukraine. Um nach Kiew zu gelangen, konnte US-Präsident Joe Biden nicht wie gewohnt mit der Air-Force-One anreisen. Auch er musste, wie alle anderen Politiker, die den ukrainischen Präsidenten besuchen wollen, aus Sicherheitsgründen in einer mehrstündigen Fahrt aus Polen mit der Bahn anreisen. Die ukrainische Bahn und deren Eisenbahner bewiesen erneut, dass sie trotz Krieges unter größten Anstrengungen ein zuverlässiges Verkehrsmittel anbieten können und sogar den weltweit wichtigsten Politiker sicher ans Ziel bringen. Wir wollen von Ihnen wissen, der wievielte US-Präsident Joe Biden ist?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Mai 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: „Waggon- und Maschinenbau AG Görlitz (WUMAG)“. Gewonnen haben: Hoffmann, Ricardo, 12209 Berlin; Liebeck, Steffen, 61194 Niddatal Assenheim; Müller, Heiko, 01217, Dresden; Schmidt, Marcus, 39264 Nedlitz; Janssen, Edward, NL-1446 HC Purmerend; Kreisel, Holger, 47877 Willich; Mallien, Klaus-Rüdiger, 21680 Stade; Seidel, Ulrich, 44149 Dortmund; Luckmann, Lars, 23556 Lübeck; Rudel, Jens-Uwe, 06618 Naumburg; Pfitzner, Manfred, 42929 Wermelskirchen; Tönjes, Martin, 24878 Jagel; Hurler, Rudi, 80689 München; Wohlrab, Klaus, 08626 Adorf/Vogtland; Köhn, Susanne, 44803 Bochum; Walter, Peter, 01809 Heidenau; Bickel, A., 99817 Eisenach; Neumann, Carsten R., 24113 Kiel; Löbmann, Ekhard, 02827 Görlitz; Gyula, Rozs, HU-9241, Jánossomorja.

NRW

Umleitung endet bald

☐ Noch bis zum 14. April nimmt der RE 11 von Paderborn/Kassel aufgrund von Bauarbeiten im Dortmunder Hauptbahnhof ab Soest den Weg über Unna sowie Dortmund-Hörde und passiert dabei auch den Güterbahnhof Bochum-Langendreer, dessen Gleisanlagen 462043 und 079 am 8. Februar 2023 erreichen. Wer also noch die Fahrt über die Gütergleise, auch durch den ehemaligen Güterbahnhof Dortmunderfeld, erleben möchte, sollte nicht mehr lange abwarten.

FOTO: KLAUS KAMPELMANN

Ab dem 15. April 2023 fährt der RE 11 wieder auf seinem Regelweg über den Hauptbahnhof von Dortmund.

GRAFIK DES MONATS

Güterverkehr auf der Schiene klar im Vorteil

GRAFIK: ALLIANZ PRO SCHIENE

☐ Güterzüge stoßen im Vergleich zum Lkw 7,4-mal weniger CO_2 aus. Das zeigen aktuelle Zahlen des Umweltbundesamts, welche die Allianz pro Schiene ausgewertet hat. Innerhalb der vergangenen zehn Jahre hat der Schienengüterverkehr seinen CO_2-Vorsprung gegenüber dem Straßengüterverkehr kontinuierlich gesteigert. „... die Zahlen belegen erneut, dass die Bundesregierung viel stärker auf den Schienengüterverkehr setzen sollte, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen“, sagt Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene.

Ein Güterzug kann bis zu 52 Lkw ersetzen – das Potential der Schiene zum Erreichen der Klimaschutzziele wäre riesig.

FOTO: MAX POLICZKA

■ *Im Zuge der Vorbereitungen für den Abriss des alten Wohngebäudes aus Staatsbahnzeiten am Bahnhofsplatz (r.) wurden rechtzeitig vor Beginn der Vogelbrutperiode bereits die Büsche und Bäume auf dem Baugrundstück und rund um das benachbarte Lokdenkmal entfernt. Somit ergibt sich der ungewohnte Anblick, dass die Murnauer Denkmal-Lokomotive „Johanna“ zusammen mit Signal und historischem Oberleitungsmast derzeit völlig nackt vor dem Murnauer Bahnhof steht. Diese Szenerie wird aber nur von kurzer Dauer sein. Voraussichtlich ab Mai sollen die Abrissarbeiten beginnen und das alte, sommers grün überwucherte Haus aus dem Jahr 1879 wird nach den Plänen der Marktgemeinde einem modernen Neubau mit diversen 1- bis 3-Zimmer-Wohnungen weichen, der mit dazu beitragen soll, die Wohnraumknappheit in Murnau zu lindern.*

Anzeige

N 1:160

Bald bei den Arnold Händlern verfügbar!

ARNOLD®

Diese Bilder sind Photomontages

Diese Bilder sind Photomontages

HN4362

DB, 2-tlg. Set Reisezugwagen der 1. Klasse und 2. Klasse, in blau/beige Lackierung, Bestehend aus 1 Am203 und 1 Bm233, Ep. IV

HN4363

DB, Bm234 Reisezugwagen 2. Klasse, MD 36 Drehgestellen, in blau/beiger Lackierung mit schwarzem Rahmen, Ep. IV

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

HORNBY HOBBIES

DIESELLOK-KLASSIKER

218 308 vermietet

☐ Seit dem 1. Januar 2023 ist die Lok 218 308 (92 80 1218 308-5) der „HEROS Rail Rent GmbH“ mit Sitz in Fürth für vier Jahre an die Lokdienste Braun GmbH mit Sitz in Wallenhorst vermietet. Letzter Mieter der Lok zuvor war Railsystem RP aus Gotha. Nach dem Ablauf der vereinbarten Mietfrist besitzt Lokdienste Braun GmbH auch eine Kaufoption für die ehemalige Bundesbahn-Maschine. Neben 218 308 wechselten in den letzten Wochen weitere Loks der Baureihe 218 den Eigentümer/Besitzer durch Verkauf beziehungsweise Anmietung. Im Einzelnen sind es diese Lokomotiven:

FOTO: FRANK HEILMANN

Die beiden Diesellokomotiven 218 308 und 298 319 warten im Bahnhof Cottbus gemeinsam auf neue Zugleistungen.

218 308, Ex-Heros Rail Rent GmbH, an Lokdienste Braun GmbH; 218 343, Ex-DB Bh Ulm, an Eisenbahn Service Lübbenau (ESL); 218 420, Ex-DB Regio Kempten, an Weser Ems Eisenbahn (WEE); 218 467, Ex-MEG, an Verkehrs Industrie Systeme (VIS); 218 474, Ex-Bh Hamburg Ohlsdorf, an Train 4 Train (T4T); 218 476, Ex-DB Bh Ulm, an BKE Eisenbahn Service.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Die Überführung ihrer Schnellzuglok zur Kesselinstandsetzung nach Meiningen nutzte der Schweizer Verein Pacific 01 202 für eine mehrtägige Fahrgastsonderfahrt. Zusammen mit 01 519, die auch die Bespannung der Rückfahrt übernahm, donnerte dabei 01 202 mit prächtiger Dampffahne am 26. Februar bei Fünfstetten die Fränkische Alb hinauf.*

■ *Am 21. Februar 2023 hatten 248 105 und 223 153 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH („Press“) die Aufgabe, unter der Zugnummer Mess 83274 einen Gleismesszug von Altenkirchen (Westerwald) nach Frankfurt (Main) Hbf Außenbahnhof zu befördern. Dabei gelang an der Oberwesterwaldbahn bei Unnau-Korb dieses Bild des dreifarbigen Zuges.*

FOTO: JOHANNES M. CONRAD

SACHSEN

Betrieb wieder aufgenommen

☐ Nach zirka achtmonatiger Einstellung der grenzüberschreitenden RB-Linie 65 wurde am 13. Februar 2023 der Betrieb zwischen Hagenwerder und Zittau wieder aufgenommen. Ursache für diese Sperrung der Neißetalbahn waren mehrfache Kabeldiebstähle an der Neißebrücke zwischen Hirschfelde und der in Polen liegenden Abzweigstelle Trzciniec. Nach einer bereits im Oktober 2022 erfolgten Wiederinbetriebnahme kam es nur wenige Stunden später zu einem erneuten Kabeldiebstahl. Auf Grund der jeweils auch die Statik der 50 Meter langen Grenzbrücke beeinflussenden Vandalismus-Schäden terminierte DB Netz die Reparatur anschließend bis in den Sommer 2023. Dementsprechend plante auch die den Zugverkehr durchführende Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) mit Schienenersatzverkehr in diesem Zeitraum. Überraschend kam es dann doch bereits am 13. Februar zur Wiederaufnahme des Betriebs. Besonderheit dieser Strecke ist der auf polnischem Territorium liegende Bahnhof Krzewina Zgorzelecka, der hauptsächlich als Verkehrsstation für die deutsche Ortschaft Ostritz genutzt wird.

FOTO: NIELS KUNICK

Es gibt wieder Personenverkehr auf der Neißetalbahn. Der ODEG-Desiro erreichte am 13. Februar 2023 gerade den Bahnhof Krzewina Zgorzelecka.

Anzeige

AKTION erster Klasse!
Gültig solange Vorrat reicht!

30 Jahre EUROTRAIN®

märklin

H0 Elektrolokomotive Baureihe 189 (39866)
- Vorbildgerecht ausgestattet mit vier verschiedenen Stromabnehmern
- Spielewelt-Decoder mfx+ mit umfangreichen Betriebs- undGeräuschfunktionen
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut
- 4 Achsen über Kardan angetrieben

H0 | VI | DB | ~ | mfx+/DCC | 225 mm

299,99
UVP 389,00

H0 Kohlen-Brennstoffhandlung (45615)
- Bausatz mit verschiedenen Elementen
- Realistische Umsetzung mit vielen Details

39,99
UVP 56,50

NOCH ... wie im Original

H0/TT Qualitätsbäume für Ihre Modellbahnanlage:
Geeignet um hochwertige Landschaftsszenen in einer Modelllandschaft realgetreu nachzugestalten!
Alle Bäume sind handkoloriert und mit realistischem Nadelflock belaubt.

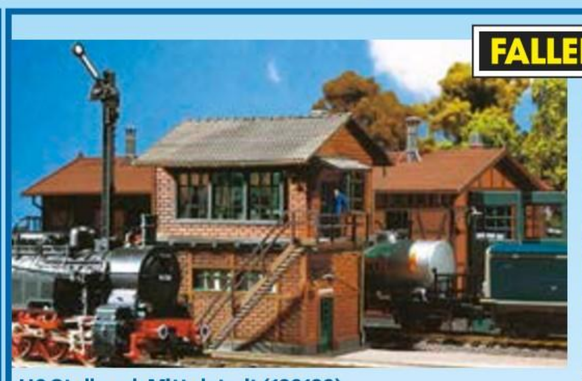
Tannen
10 – 14 cm hoch (24641)
- 16 Stück Sonderpackung

21,99
UVP 28,99

Modellfichten
16 – 19 cm hoch (26827)
- 10 Stück Sonderpackung

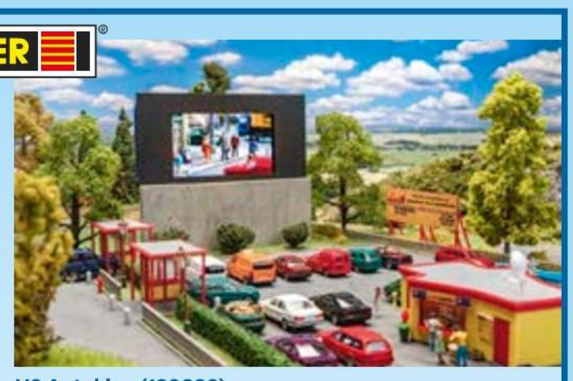
17,99
UVP 23,99

FALLER



H0 Stellwerk Mittelstadt (120120)
- Bausatz mit 58 Einzelteilen in 5 Farben
- Fensterteile, 1 Gardinenmaske und 1 Bauanleitung

21,99
UVP 29,99



H0 Autokino (130880)
- Bausatz mit 177 Einzelteilen in 5 Farben
- Fensterfolie, 1 Gardinenmaske, 1 Deko und 1 Bauanleitung.

39,99
UVP 57,99

herpa

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

Mercedes-Benz Actros Streamspace Silo-Sattelzug„Peterburs“ (313810)

31,99
UVP: 39,95

Mercedes-Benz Sprinter ‘18 Fahrtec RTW „Rettungsdienst Brandenburg“ (96591)

24,99
UVP: 34,95

Mercedes-Benz Sprinter `18 Fahrtec RTW „Feuerwehr Essen“ (96737)

27,99
UVP: 34,95

Audi A4 Avant, Ipanemabraun Metallic (038577-003)

12,99
UVP: 17,95

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer.
UVP sind die unverbindlichen Preisempfehlungen der Lieferanten.
Angebot bei allen teilnehmenden EUROTRAIN-Händlern;
Werbung konzipiert von: idee+spiel, Betriebs-GmbH, Daimlerring 4, 31135 Hildesheim, 05121 - 761717

SONDERANGEBOTE Mai/Juni 2023. Nur in den teilnehmenden EUROTRAIN-Fachgeschäften. Solange Vorrat reicht.

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

FOTO: MARKUS BEHRLA

■ *Bei Bönen ist am 6. März 2023 ein Lokzug des DB Museums Koblenz, bestehend aus 103 113, 111 001, 115 114 und E 40 128, von Koblenz nach Seelze unterwegs.*

FOTO: ANDREAS WEIGAND

■ *Die neue „RailAdventure“-Diesellok 2016 902 absolvierte am 14. Februar 2023 die erste offizielle Fahrt. Mit dem Luxon-Aussichtswagen ging es als DPE 326 von München Hbf nach Lindau.*

FOTO: MATTHIAS MÜLLER

■ *Der von DB Cargo mit der Baureihe 265 zuletzt in den Abendstunden erledigte Güterverkehr zum Eggerwerk in Brilon wurde mit Jahreswechsel eingestellt. Im Januar wurden die letzten noch verbliebenen Wagen abgeholt. Nachdem DB Cargo die Preise erhöht hat, werden diese Verkehre nun auf die Straße verlagert. 265 027 verlässt mit dem gut ausgelasteten Güterzug vom Eggerwerk soeben Brilon Stadt.*

ZEITREISE

Epoche IV in der Epoche VI

FOTOS (2): ELIAS WOLZ

Am 21. Februar 2023 ist die Touristik-111 074 vor dem RE 8-Ersatzzug (Würzburg – Stuttgart) im Einsatz.

Nein, die Lok wandelte nicht chamäleongleich plötzlich ihr Aussehen. Zehn Tage zuvor zog TEE-111 212 den gleichen Zug.

☐ DB-Gebrauchtzug sei Dank. Dort bescherte man uns Eisenbahnfreunden die ein oder andere schöne Lokomotive, die gedankliche Zeitreisen in längst vergangene Epochen ermöglicht. Herausragend sind sicherlich die beiden Lokomotiven der Baureihe 111, die Elias Wolz so schön in Würzburg-Heidingsfeld ablichtete. Zwar gab es weder jemals eine 111 in Touristik-Lackierung, lediglich 103 220 sowie 218 416 und 418 trugen das fröhlich bunte Farbkleid, noch eine TEE-farbene 111, aber der Baureihe stehen beide Varianten außerordentlich gut. Vor der Kulisse der Festung Marienberg in Würzburg geben die beiden gepflegten Maschinen ein perfektes Bild ab. Bemerkens- und lobenswert ist auch, dass die DB AG nicht nur schöne Lokomotiven gestaltet, sondern sie auch frei vermietet, anstatt sie dem Schrotthändler zuzuführen. Dass es einen Markt für gut erhaltene ältere Lokomotiven gibt, beweisen viele ehemalige DB- und DR-Maschinen tagtäglich.

Es ist Zeit für Dampflok-Romantik

Die erste Funkuhr zu Ehren der Brockenbahn

Ø
36 cm

Durch Zeitnahme via Funk zeigt die Uhr immer die korrekte Zeit

•

Stimmungsvolles Brockenbahnmotiv

•

LED-Beleuchtung mit Sensor

Das robuste Metallgehäuse ermöglicht die Montage sowohl im Haus als auch auf Balkon oder Terrasse

Durchmesser: 36 cm
Tiefe 7 cm
Abbildung verkleinert

Mit Aufhängevorrichtung

Artikel-Nr.: 422-TSU02.01G
Artikelpreis: € 149,85
(zahlbar auch in 3 Monatsraten zu je € 49,95)
zzgl. € 9,95 Versand

Benötigt 1 „AA"- und 4 „D"-Batterien (nicht im Lieferumfang enthalten)

Beeindruckende Größe

Seit der feiernlichen Wiedereröffnung am 15. September 1991 gilt die Brockenbahn als eines der letzten Dampflokparadiese der Welt. Genießen Sie zum 30-jährigen Jubiläum der Wiedereröffnung nun die einmalige Ausstrahlung der Brockenbahn als nostalgische Bahnhofsuhr!

Die Uhr ist über Funkwellen mit der offiziellen Quelle der deutschen Normalzeit – der Caesium-Uhr CS2 vom nationalen Metrologie-Institut PTB in Braunschweig – synchronisiert, so dass sich die Uhrzeit vollständig von selbst einstellt und niemals korrigiert werden muss. Das stimmungsvolle Brockenbahn-Motiv des deutschen Künstlers Tilman Mohr ist meisterhaft auf dem Zifferblatt reproduziert. Dank ihres robusten Metallgehäuses kann die Uhr sowohl im Haus als auch auf Balkon oder Terrasse montiert werden. Ein eingebauter Sensor aktiviert die integrierten LED-Lichter bei Einbruch der Dämmerung, sodass die römischen Ziffern des glasverkleideten Uhrendisplays im Dunkeln automatisch aufleuchten. Die Uhr erscheint exklusiv bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. **Bestellen Sie Ihre „Brockenbahn-Bahnhofsuhr" am besten noch heute!**

WEEE: 97075536

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **104170**

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-NUMMER: 104170
Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **30. Mai 2023**

☐ **Ja,** ich reserviere **„Die Brockenbahn-Bahnhofsuhr"**
Artikel-Nr.: 422-TSU02.01G

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (✗):
☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum — E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

✗
Unterschrift

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

Bevor unter der Baureihe 403 der ICE 3 der DB AG bekannt wurde, gab es bei der Deutschen Bundesbahn schon einmal einen schnellen Elektrotriebzug mit dieser Bezeichnung: Vor 50 Jahren wurde der „Donald Duck“ für den Intercity-Dienst in Betrieb genommen, vor 30 Jahren endete seine Laufbahn als legendärer Lufthansa-Airport-Express. Der MEB blickt auf die bewegte Geschichte des DB-403 und seine mögliche betriebsfähige Wiederbelebung.

Als Dt 20209 Köln – Stuttgart ist ein Elektro-Schnelltriebwagen der Baureihe 403 am 2. August 1980 zwischen St. Goar und Oberwesel auf der rechten Rheinstrecke unterwegs. Die erste Karriere des 403 im Intercity-Dienst ist zum Aufnahmezeitpunkt schon seit gut einem Jahr Geschichte.

Die Sauseente für Schienenpiloten

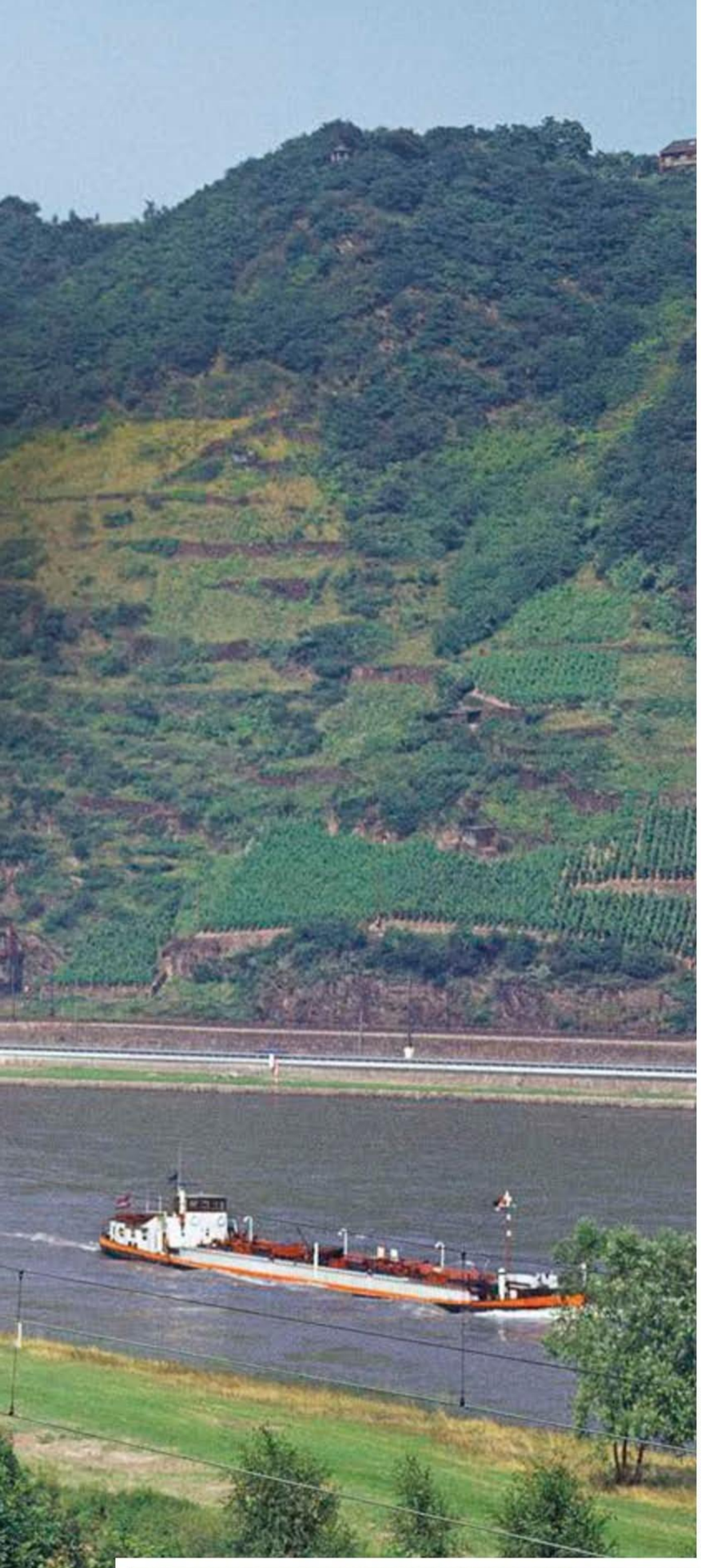


FOTO: GEORG WAGNER

Es gibt unter den Exoten der Eisenbahn – bei der DB einst gerne auch als „Splittergattungen“ bezeichnet – wohl nur wenige Baureihen, die bis heute unvergessen geblieben sind, obwohl sie in der Geschichte des Schienenverkehrs nur eine untergeordnete Rolle spielten. Oft sind es spezielle Einsätze oder ein gewisse Aura des Besonderen, welche die Erinnerung an sie wach halten. Dies trifft par excellence auf die Elektro-Schnelltriebwagen der „Ursprungs-Baureihe 403“ zu. Damit sind selbstverständlich nicht die ICE 3 der DB AG gemeint, sondern die 1973 in lediglich drei Garnituren von der Bundesbahn für den Intercity-Dienst beschafften, vierteiligen „Entenschnäbel“, die dank ihrer späteren Verwendung als exklusiver Lufthansa-Airport-Express im Reich der Schienen-Legenden Einzug gehalten haben.

Doch der Reihe nach: Seit dem Herbst des Jahres 1968 waren mit den Streckenabschnitten zwischen Hamm und Hannover sowie Osnabrück und Hamburg alle Hauptbahnen, die in das im Entstehen befindliche neue Intercity-Schnellzugnetz intergriert werden sollten, elektrifiziert. Die Deutsche Bundesbahn hatte für die neuen IC-Züge bereits die Serienfertigung der Schnellfahr-Elektrolok 103 bei den Lokomotivbauern in Auftrag gegeben. Es gab jedoch begründete Sorgen, dass auf den weniger nachgefragten Relationen ein Lokbespannter Zug, der lediglich mit einigen Schnellzugwagen, aber einer fast 7800 kW starken Zuglok unterwegs sein würde, das neue IC-System rasch unrentabel machen könnte. Da die DB der frühen 1970er-Jahre ohnehin immer mehr in die roten Zahlen rutschte – die Zunahme des Straßenverkehrs zollte ihren Tribut – wurde mit dem spitzen Bleistift gerechnet, denn der neue Premium-Reisezug namens Intercity musste unbedingt zum Erfolg werden. An dieser Stelle beginnt die Geschichte der Baureihe 403, denn die Lösung dieses Problems hieß: Elektro-Schnelltriebwagen.

Ein Intercity-Triebwagen als kostengünstige Ergänzung

Das selbstangetriebene Fahrzeug hatte dabei die gleichen Rahmenbedingungen zu erfüllen, die auch für die Elektroloks der Baureihe 103 und die IC-Reisezugwagen galten: Höchstgeschwindigkeit 200 km/h, hohes Beschleunigungsvermögen, bequeme Großräume sowie Abteile der ersten Wagenklasse. Neu kamen ein möglichst niedriges Leistungsgewicht und damit ein relativ geringer Energieeinsatz hinzu, daneben auch ein einfach gehaltener und wartungsarmer Aufbau, denn der Triebwagen sollte deutlich kostengünstiger als der lokbespannte Intercity zu betreiben sein.

Die zweite Karriere der Baureihe 403: Als Lufthansa-Airport-Expesss LH 1007 (TEE 67) steht 403 005-006 am 3. Februar 1985 in Düsseldorf Hauptbahnhof zur Abfahrt nach Frankfurt/Main-Flughafenbahnhof bereit.

FOTO: ZENO PILLMANN, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

FOTOS (2): AEG/MBB, SLG. THOMAS BORBE

Im Vergleich mit den zur selben Zeit in Serie gefertigten E-Loks der Baureihe 103 nahm sich die Werbung für den neuen Schnelltriebwagen der Bundesbahn deutlich bescheidener aus. Er fand vor allem in Fachkreisen große Beachtung, was durchaus seine Gründe hatte: Nur Experten dürfte klar geworden sein, wie viel Fertigungsaufwand allein in der Kopfform steckte, die 1972 bei LHB in Salzgitter herausgearbeitet wurde.

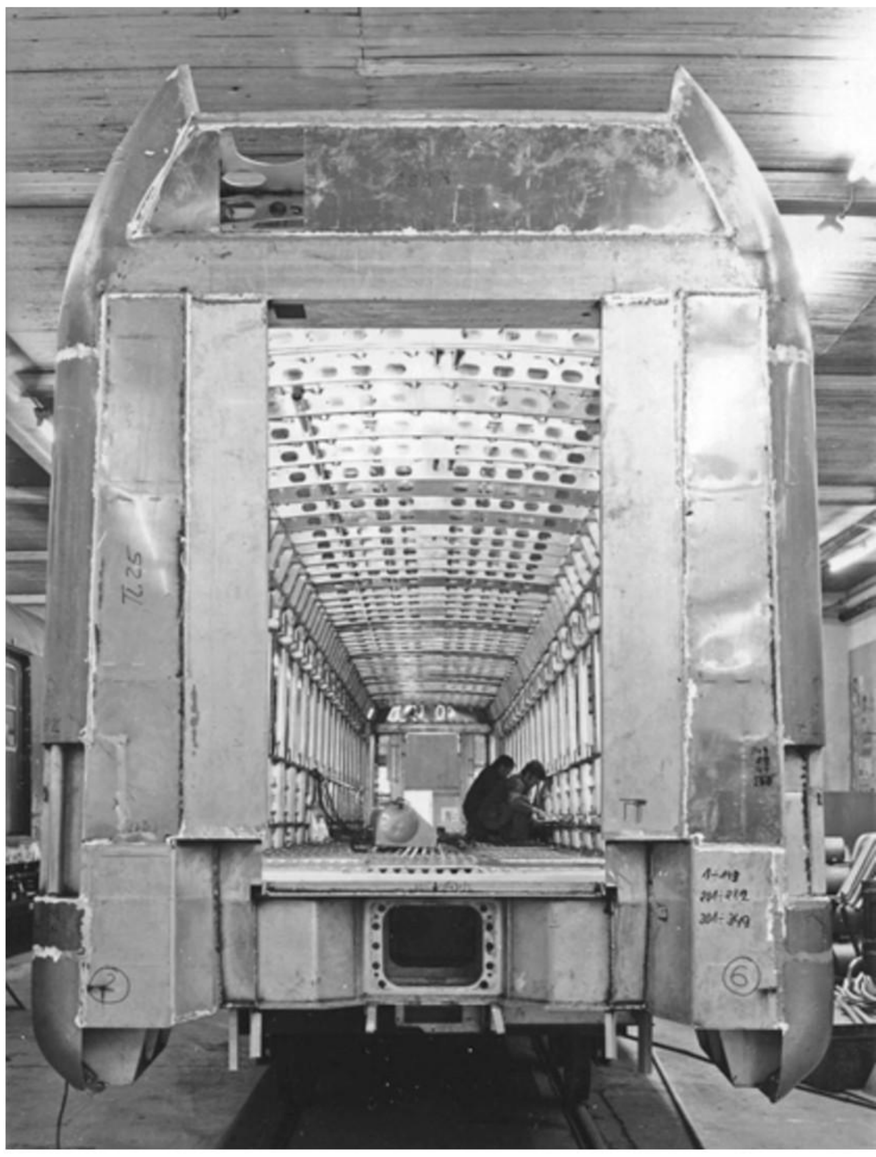
Diese Vorgaben waren nicht leicht zu erfüllen, aber ein Konsortium aus Linke-Hoffmann-Busch (Endwagen der Baureihe 403), Messerschmidt-Bölkow-Blohm (Mittelwagen der Baureihe 404), MAN (Drehgestelle) sowie Siemens, AEG und BBC (elektrischer Teil) war dazu schließlich in der Lage. Die unkonventionelle, fast avantgardistische Fahrzeuggestaltung mit dem stark gewölbten, sehr spitz zulaufenden „Schnabel“ in Form der Führerraumenden wurde

Für die Wagenkästen kam Alu-Leichtbau zum Einsatz

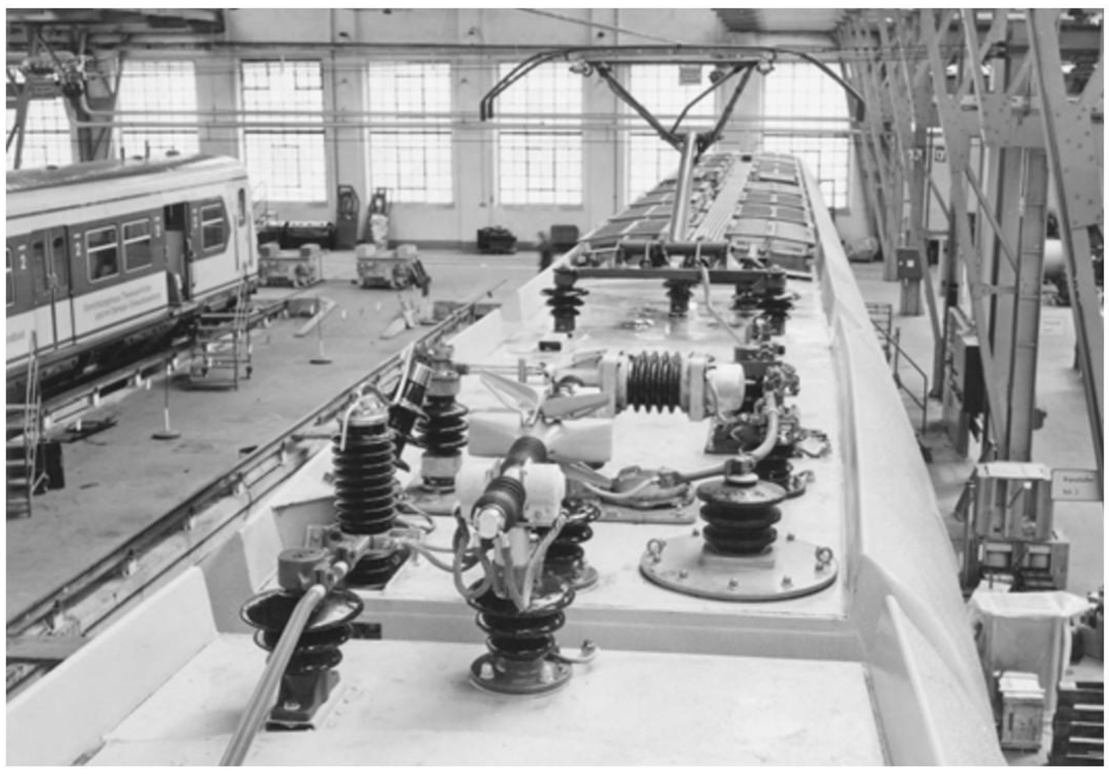
vom DB-Designcenter entworfen. So hob sich der Zug äußerlich schon auf den ersten Blick von allen zuvor dagewesenen Bundesbahn-Triebfahrzeugen ab. Letztlich machte diese Formgestaltung die Fertigung des 403 aber auch teurer als gedacht. Schon die für den ultimativen Leichtbau herangezogene Fertigung der Aufbauten aus überwiegend stranggepressten Aluminiumprofilen, die miteinander zu verschweißen erst seit Kurzem beherrschbar war, stellte sich als überaus aufwendig dar.

Die verwindungssteifen, selbsttragenden Wagenkastenröhren bildeten die Basis für die weitere technische Ausrüstung, die aber überwiegend konventionell ausfiel: Die mittragenden Bodenwannen des 403 nahmen Transformatoren, Ölkühler und die mehrlösige Druckluft-Bremsanlage auf, das Dach die Hochspannungsausrüstung und die Widerstände für die elektrische Bremse. Die Drehgestelle besaßen Schrauben-Primärfederung mit Federblattlenkern und Teleskopstoßdämpfern, die Sekundärfederung bestand aus luftgefüllten Gummi-Federbälgen. Zwischen dem Wagenkasten und den Drehgestellen waren Hydraulik-Stabilisatoren montiert.

Die Luftfederung sorgte für höchsten Fahrkomfort, konnte die ihr ursprünglich zugedachte Aufgabe jedoch nicht befriedigend erfüllen: Die Wagenkastenwände liefen zum Dach hin leicht konisch zu, denn mittels Luftdruckregelung in den Federbälgen sollte für schnelle Kurvendurchfahrten eine gleisbogenabhängige Wagenkasten-Neigung um bis zu vier Grad erzielt werden. Die zeitgleich entstandenen Diesel-Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 614



Im Triebwagenbau war die Leichtbauweise längst bewährt, als die DB-Baureihe 403 entstand. Sie kam daher auch bei ihr zum Einsatz, nun aber unter Verwendung von Aluminiumbauteilen für den Wagenkasten.



Hochspannungsausrüstung und Bremswiderstände wurden neben den Einholmstromabnehmern auf den Dächern untergebracht.

FOTOS: AEG, SLG. BORBE (LINKS)/SLG. DOMRÖSE, WWW.EISENBAHNARCHIV.DE (RECHTS)

Die 403 waren die ersten DB-Triebfahrzeuge, welche die Prototypen des ergonomisch optimierten „Einheitsführerpultes“ erhielten.

erhielten dieselbe Neigeeinrichtung, die dort ebenso wenig zufriedenstellend arbeitete und bei beiden Baureihen daher im Regelbetrieb nicht eingesetzt wurde.

Antriebsseitig wurde weitgehend das Konzept der S-Bahn-Baureihe 420 übernommen: Von den Einholm-Stromabnehmern der Bauart SBS 70 mit Schnellfahr-Wippe gelangte der Strom über eine durchgehende Dachleitung zu den Transformatoren in allen Waggons, von wo aus die per Thyristoren stufenlos geregelte Fahrspannung (Phasenanschnittsteuerung) dann zu den in jedem Drehgestell untergebrachten Antriebssätzen mit den Mischstromfahrmotoren weitergeleitet wurde. Gegenüber der Baureihe 420 wurde beim 403 die maximale Eingangsspannung von 650 auf 750 Volt erhöht, die Tatzlager-Aufhängung der Motoren gegen eine dynamische Gummiringfeder-Konstruktion ersetzt und die Getriebeübersetzung auf die höhere Endgeschwindigkeit abgestimmt. Jeder Antriebssatz leistete so bis zu 240 kW pro Drehgestell, was einer vierteiligen Einheit eine Gesamt-Dauerleistung von 3840 kW einbrachte. Die Anfahrzugkraft betrug 198 kN, auch die geforderte und bis heute respektable Anfahrbeschleunigung von 0,7 m/s² schaffte der 403 spielend – nach nur 120 Sekunden hatte er seine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erreicht, fast in der halben Zeit und mit nur halb so viel Energieaufwand wie die Baureihe 103 mit einem IC aus vier Wagen am Zughaken!

Auch die Innenausstattung des 403 entsprach dem damals neuesten Stand: Im Führerraum kam erstmals das neu entworfene, so genannte „Einheitsfahrpult“ der DB zum Einbau: Auf einer ergonomisch gestalteten Bedienoberfläche waren alle Regel- und Anzeigeelemente zusammengefasst. Dazu zählten Richtungsschalter, Hauptfahrschalter, Führerbremsventil, Linienzugbeeinflussungs-Anzeige (LZB) und V-Sollwertgeber der automatischen Fahr- und Bremssteuerung (AFB). Während die Endwagen mit geräumigen Abteilen für je

Antriebsseitig war der 403 eine Art „Schnellfahr-S-Bahn“

sechs Personen versehen wurden, durften die Fahrgäste in den beiden Großraum-Mittelwagen auf drehbaren Ruhesesseln Platz nehmen, die in der großzügigen 2 + 1-Sitzteilung installiert waren. Insgesamt konnte der Schnelltriebwagen der Baureihe 403 als vierteilige Garnitur 182 Reisende aufnehmen. Selbst eine kleine

FOTOS: AEG, SLG. THOMAS BORBE

Die beiden Abteil-Endwagen erhielten ausziehbare Sessel mit Sitzbezügen in orange-braunem Streifenmuster.

FOTO: SALZGITTER AG, SLG. ANDREAS RITZ

Unter dem 2010 leider gesprengten Felsentor bei Etterzhausen an der Bahnstrecke Nürnberg – Regensburg wurde der werksneue 403 006 im Frühjahr 1973 im Bild festgehalten.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER, SLG. ANDREAS RITZ

Die komfortablen Züge der Baureihe 403 waren bei den Fahrgästen der Intercity-Linie 4 von München nach Bremen rasch sehr beliebt. Mit ihrer Hilfe konnte der Hauptbahnhof der Frankenmetropole Nürnberg (Foto) in das IC-Netz der 1970er-Jahre eingebunden werden.

FOTOS: HISTORISCHE SAMMLUNG DER DB AG (OBEN), ANDREAS RITZ (UNTEN)

Ebenfalls in Nürnberg entstand das zeittypische Werbefoto der DB mit den adrett uniformierten Intercity-Stewardessen im für die 70er-Jahre schon etwas konservativen Look. Ganz und gar nicht altmodisch wirkte demgegenüber der charakteristische „Entenschnabel" der Baureihe 403.

Neben dem schnittigen 403 sieht die nicht einmal 20 Jahre ältere DB-Einheitselektrolok 141 002 richtig alt aus: Am 18. September 1980 trafen die beiden Vertreter der E-Traktion im Bahnbetriebswerk München Hauptbahnhof aufeinander.

Bordküche und ein Speiseraum mit 24 Plätzen wurden nicht vergessen.

Die erste Garnitur, 403 001 und 002 mit den beiden Zwischenwagen 404 001 und 002, wurde im April 1973 an das Bw München übergeben. Im Mai desselben Jahres standen dann alle drei Triebwagen der Baureihe 403 im Probeeinsatz. Nach der Beseitigung einiger Mängel erachtete man die Baureihe als bahnfest, weshalb am 16. April 1974 der Planeinsatz der drei 403 auf der IC-Linie 4 begann, welche in Nord-Süd-Richtung München über Nürnberg, Würzburg und Hannover mit Bremen verband. Dies war die perfekte Strecke für die 403, gab es doch zwischen den genannten Industrie- und Handelsstädten eine konstante Nachfrage, die aber in absoluten Zahlen deutlich unter den anderen IC-Linien lag.

Ein besonderer Zug im Intercity-Einerlei der DB

Die ersten Zugläufe waren ab 1974 der IC 186 „Riemenschneider" und der IC 185 „Nordwind", ab dem Winter 1974/55 kamen noch die IC-Paare „Albrecht Dürer" und „Hermes" auf der selben Verbindung hinzu. Bei der anspruchsvollen Intercity-Kundschaft erfreuten sich die bequemen Triebwagen einer hohen Beliebtheit. Die Bundesbahn hatte sich jedoch bereits vor Auslieferung der drei Einheiten gegen weitere Elektro-Schnelltriebwagen für den IC-Dienst entschieden, denn Großes war ge-

Zum Jahresanfang 1982 stehen sich auf dem Werksgelände von Linke-Hoffmann-Busch in Salzgitter LHA-403 und IC-403 gegenüber.

FOTOS (2): LHB, SLG. ANDREAS RITZ

In den Werkshallen ist man damit beschäftigt, eine weitere 403-Garnitur für den neuen Airport Express aufzufrischen.

plant: Die Einführung der zweiten Wagenklasse auch im Intercity-Verkehr.

Die Umsetzung dieses Vorhabens wurde den ausschließlich auf die Bedürfnisse der Luxusklasse hin gebürsteten 403 dann auch in Windeseile zum Verhängnis: Noch keine zehn Jahre im Dienst, fand sich für sie im neuen zweiklassigen IC-System von 1979 plötzlich kein Verwendungszweck mehr. Zum Jahresanfang 1980 endete der IC-Plandienst der Baureihe 403 endgültig, auch die Umbeheimatung nach Hamm am 15. Januar 1981 änderte daran nichts.

Die Lufthansa interessiert sich für die Baureihe 403

Es bleib bei wenigen sporadischen Sondereinsätzen. Die DB war sogar bemüht, die nur wenige Jahre alten Fahrzeuge nun aus dem Fokus der Öffentlichkeit zu nehmen, nachdem sie zuvor stolz auf vielen Eisenbahn-Festivitäten präsentiert wurden. Die Rettung für die Baureihe 403 kam ausgerechnet von einem Konkurrenten der Schiene im Personen-Fernverkehr, der mächtiger nicht hätte sein können: Die damals wie die Deutsche Bundesbahn selbst noch weitgehend im Staatsbesitz befindliche heimische Fluggesellschaft Nummer eins, die Lufthansa, wurde auf die einem Flugzeug nicht unähnlich gestalteten Triebwagen aufmerksam. Also kontaktierte sie die DB, ob man mit diesen nun überzähligen Zügen nicht ein zunächst zeitlich befristetes Experiment wagen könnte: Den Einsatz als „Flugzeug-Ersatz“ der Lufthansa auf unrentablen inländischen Kurzstrecken!

Nachdem neben der Kostenfrage weitere Details wie etwa die Fahrplanlagen der künftigen „Schienenflieger“ zwischen Bundesbahn und Lufthansa geregelt waren, standen die 403 nach nicht einmal zehn Jahren erneut in den Werkshallen von LHB in Salzgitter, um dort für die Verwendung

FOTO: GEORG WAGNER

Der Lufthansa-Airport-Express entstand, als Gelb noch eine wichtige Unternehmenskennfarbe der Fluglinie war: Zug LH 1006 ist am 30. Mai 1982 in Andernach nicht zu übersehen.

FOTO: WOLFGANG BÜGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

403 004 hat am 26. März 1987 seine Werkstattrunde über Köln fast beendet und kehrt über die alte Hammer Rheinbrücke zurück nach Düsseldorf-Abstellbahnhof. Die Endwagen konnten problemlos als autarke Einheit betrieben werden.

FOTO: INGO EHRLICH, WWW.EISENBAHNARCHIV.DE

25. Mai 1985, Düsseldorf Hauptbahnhof, 13:17 Uhr: Auf Gleis 18 steht der LHA von Düsseldorf-Flughafen zur Weiterfahrt nach Frankfurt. Gleich werden sich die laut Zugzielanzeiger nur den „Fluggästen der Lufthansa" offen stehenden Türen schließen, dann „hebt er ab".

Die Lufthansa achtete stets streng darauf, dass der Service an Bord des Airport-Express dem des in ihren Flugzeugen vorhandenen entsprach. Dazu gehörten Speisen am Platz genauso wie kostenloser Zeitungs- und Getränkeservice.

FOTOS (3): LUFTHANSA (SIEGFRIED HIMMER UND DETLEV IHLENFELDT), ARCHIV VGB

als „Lufthansa Airport Express" gründlich auf Vordermann gebracht zu werden.

Das schwarzbraun/kieselgraue Intercity-Farbkleid mit dem orangeroten Zierstreifen wich einer Gestaltung mit einem breiten Farbband im damals dominierenden, heute gänzlich aus dem Unternehmensauftritt getilgten Lufthansa-Gelb. An den Stirnseiten der Baureihe 403 prangte weiterhin der DB-Keks, die Seitenwände jedoch trugen das Kranich-Logo und die Aufschrift „Lufthansa Airport Express". Die Innenräume wurden

Erfolgreich auf „Flughöhe Null" unter Lufthansa-Regie

entsprechend damaliger Lufthansa-Flugzeugeinrichtungen der höchsten Kategorie umgestaltet, etwa durch eine noch großzügigere Bestuhlung, ein Abteil für das „Fluggepäck" und ein Sekretariat. Küche und Speiseraum entfielen, denn die Mahlzeiten sollten wie im Flugzeug in so genannten Galleys mitgeführt und am Platz serviert werden.

Im Februar 1982 war der Umbau abgeschlossen, so dass der bei der Bundesbahn kurz als LHA geführte Airport-Express am 27. März 1982 seine erste Tour auf „Flughöhe Null" antreten konnte, wie es in der Lufthansa-Werbung für dieses neue Angebot bald lautete. Der Airport-Express verband zunächst den Düsseldorfer Hauptbahnhof mit dem Flughafenbahnhof in Frankfurt/Main, exakt ein Jahr nach dem „Erstflug" wurde dann auch der Flughafen Düsseldorf ange-

steuert. Der LHA wurde spätestens ab diesem Zeitpunkt zur echten Alternative zwischen beiden Großflughäfen. Für klassische Bahnreisende war er indes uninteressant, da er trotz seiner Zwischenhalte nur mit Flugscheinen der Lufthansa benutzt werden durfte. Im DB-Kursbuch tauchte er gar nicht erst auf. Die Lufthansa profitierte in hohem Maße vom LHA, denn so mancher teils von weit her gereiste Kunde buchte die luxuriöse Fahrt durch das romantische Rheintal – die Neubaustrecke von Köln nach Frankfurt gab es noch nicht – ganz bewusst. Täglich wurden zwei Garnituren für die vier Umläufe benötigt. Die Auslastung war stets gut, in elf Jahren wurden über 1,5 Millionen „Fluggäste" befördert.

Am 23. Mai 1993 kam jedoch das Aus für den Airport-Express, da die Lufthansa die Pacht unter Regie der künftigen DB AG nicht mehr verlängern wollte und die Baureihe 403 zudem ernsthafte Verschleißerscheinungen an den Aluminium-Wagenkästen zeigte. Seither harren die drei „Donald Ducks" an verschiedenen Abstellorten ihrem künftigen Schicksal, welches auf den folgenden MEB-Seiten kurz in das Blickfeld gerückt werden soll. □ *Alexander Bergner*

FOTO: GEORG WAGNER

Die Fahrt durch das Rheintal zog insbesondere ausländische „Fluggäste" des LHA in ihren Bann: 403 005/006 durcheilt am 1. April 1982 als LH 1006 den Weinort Bacharach.

Nach elf erfolgreichen Einsatzjahren der Baureihe 403 im Dienste der Lufthansa nahm die versammelte Crew des Lufthansa-Airport-Express am 23. Mai 1993 vor den drei Zuggarnituren im Bw Düsseldorf feierlich Abschied.

FOTO: CHRISTOPH KIRCHNER, ARCHIV VGB

In ziemlich erbärmlichem Zustand gelangten die verbliebenen Garnituren im September 2013 nach Neustrelitz.

Das Langzeitprojekt

Tobias Richter ist Eisenbahner mit Leib und Seele. Angefangen hat er beim Bahnkonzern, war engagiert bei der Regentalbahn, als das Alex-Projekt (Allgäu-Express) ins Laufen kam, arbeitete für „NationalExpress“ (NE) und ist Geschäftsführer bei „IntEgro“, einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Reichenbach. Gemeinsam mit Maximilian Richter, seinem Sohn, ist er auch Geschäftsführer der Train Rental (TRI). Ganz nebenbei liebt er historische Fahrzeuge, besitzt einige E 10 und nicht zuletzt zahlreiche Fahrzeuge der ehemaligen DB-403-Flotte. Nach der Abstellung als Lufthansa-Express legten die Donald Duck eine wahre Odyssee zurück, bevor sie bei Tobias Richter landeten. Zunächst erwarb die Prignitzer Eisenbahn im Jahr 2001 die Züge. 2013 übernahm NE die Fahrzeuge, in der Absicht sie betriebsfähig aufzuarbeiten. Als sich NE aus dem Projekt zurückzog, gelangten die 403 zu TRI, die eigens zu dem Zweck gegründet wurde, einen Donald Duck fahrbereit zu machen. Die Schwierigkeiten bei diesem Vorhaben sind inzwischen jedoch so groß, dass die ET 403 wohl nie wieder im Fahrgasteinsatz zu erleben sein werden. „Technisch wäre zwar alles möglich“, so Tobias Richter, es sei eine Frage des Preises, aber realistischerweise „wird man den Zug so nicht zum Fahren bringen, weil er schlicht nicht fahren darf.“ Hintergrund sei das fehlende Instandhaltungsregelwerk, „das für die Baureihe 403 nie angelegt wurde.“ Die DB hielt die Fahrzeuge mit der Erfahrung des 420 instand. „Das lief sehr improvisiert nach dem Prinzip Trial and Error. Das wäre heute in keiner Form mehr zulässig“, erklärt Richter. Unter den heute geltenden europäischen Vorgaben ist ein Instandhaltungsregelwerk vorgeschrieben. „Da genügt es auch nicht zu sagen, dann nimmt man eben das Regelwerk der Baureihe 420, das überdies für deren erste beide Bauserien heutigen Ansprüchen auch nicht mehr genügen würde“, erzählt Richter: „Und die Abweichungen wären auch viel zu groß zum 403. Denn eigentlich ist nichts identisch bis auf die ähnliche Grundkonstruktion. Der 403 ist definitv kein aufgemotzter 420.“ Erschwerend kommt hinzu, dass das Wissen, wie man den 403 instand hält, nicht mehr da ist. Außer den Betriebsbüchern gibt es eigentlich nichts, auch keine Schulungsunterlagen. „Dort, wo die Kenntnisse zum

Die DB improvisierte bei ihrer Splittergattung

Die neue Lackierung sollte für den geplanten Einsatz bei „NationalExpress“ tauglich sein, aber auch an die Ursprungslackierung bei der DB erinnern. Gelungen!

Ein Blick ins Innere zeigt auch den desolaten Zustand der Einrichtung. Da hilft auch kein Tausch der Sitzbezüge mehr.

FOTOS: BODO SCHULZ

Die markanten Nasen mussten größtenteils neu angefertigt werden. Frisch grundiert steht der Lackierung nichts mehr im Wege.

403 vorlagen, ist die Qualifizierung verloren gegangen." Es gäbe noch ein paar ältere Herren in Düsseldorf, die etwas wüssten, „aber Schrauben zu können, heißt nicht Schrauben zu dürfen", betont Richter.

Als er die 403 erwarb, galten einige der Vorschriften, die heute den Wiederaufbau so erschweren, noch nicht. Einen Bestandsschutz für ältere Fahrzeuge sieht das Recht leider nicht vor. „Man müsste jetzt ein Ingenieurbüro beauftragen, welches das Fahrzeug quasi nochmals nachkonstruiert, um die Instandhaltungsvorschriften zu definieren. Hinzu kämen noch die erforderliche Infrastruktur mit geeigneter Halle und Ersatzteilversorgung. Wir haben uns zwar sehr gut mit Ersatzteilen versorgt, aber die meisten Teile gibt es längst nicht mehr. Um das alles zu stemmen, wäre ein höherer einstelliger Millionenbetrag erforderlich." Am Ende könne man den Donald Duck wahrscheinlich nur als eine Art Showobjekt betreiben, ein wirtschaftlicher Betrieb schiede schon wegen der viel zu geringen Sitzplatzkapazität aus. Großes Zukunftsziel wäre, dass sich eine Garnitur vielleicht mal wieder mit eigener Kraft bewegen könnte. Bis dahin müssen die Freunde des 403 aber noch viel Geduld aufbringen. *al*

Anzeige

DANIEL MEYER
· ANTIQUITÄTEN ·

EISENBAHN MODELL-AUKTION

22.04.2023

Versteigert werden über 3000 Objekte von Märklin, Fleischmann Bing etc.. Die komplette Sammlung von **Peter Tell** einem fundiertem Kenner und langjährigen Autor von zahlreichen Fachpublikationen. In 40 Jahren zusammengetragen und ursprünglich als Modellbahnmuseum geplant, kommt sie in der **AUKTION AM 22.4. AB 12 UHR** unter den Hammer. Über 650 Einzellose und Konvolute, alle Spuren und seltene Herstellermarken – meist Originalverpackt. Günstige Limite für Wiederverkäufer.

BESICHTIGUNG vom 15.4.–20.4. 14:00 –18:30 Uhr
in der Otto-Hahnstr. 15 in Münster Roxel
KATALOG unter www.auktionenmeyer.de

AUKTIONSHALLE Otto-Hahn-Str. 15 48161 Münster-Roxel 0171 4166564

LIVE BIETEN! auktionenmeyer.de
oder lot-tissimo.de

Eisige Kälte herrschte am frühen Morgen des 7. Februar 2023, während 99 2321 mit dem Frühzug nach Bad Doberan im Bahnhof Kühlungsborn West auf den Abfahrauftrag wartete.

Nur gut 15 Kilometer lang ist die Strecke des Mollis. Dennoch kennt die Bäderbahn an den Ufern der Ostsee beinahe jedes Kind und auch in der kalten Jahreszeit lohnt sich der Besuch.

Mit dem Frühzug nach Bad Doberan

Es ist Montag, 7. Februar 2023. Endlich mal wieder Sonne satt bei kalten Außentemperaturen an der Mecklenburgischen Ostseeküste: Perfektes Fotowetter für einen Besuch bei der Bäderbahn Molli, die seit 1886 die Stadt Bad Doberan mit dem Ostseebad Heiligendamm verbindet und 1910 bis Kühlungsborn verlängert wurde.

Seit dem 1. November 2022 herrscht bei der Kleinbahn der Winterfahrplan mit Ein-Zug-Betrieb, bestehend aus werktags fünf und am Wochenende vier Zugpaaren. Für die Jahreszeit ausreichend, wenn man die Auslastung der Züge betrachtet.

Für Fotografen spielt vor allem der nur werktags verkehrende Frühzug von Kühlungsborn West nach Bad Doberan und zurück eine bedeutende Rolle. Es ist zu dieser Jahreszeit der Zug, der zur morgendlichen Blauen Stunde Nachtaufnahmen und Aufnahmen bei Sonnenaufgang ermöglicht. An diesem Montag verkehrten die Züge des Molli auch mal wieder planmäßig mit Salonwagen, was seit Corona schon lange nicht mehr geschah.

Pünktlich steht der erste Zug des Tages im Bahnhof „Ostseebad Kühlungsborn West“ zur Abfahrt nach Bad Doberan bereit. Minus vier Grad zeigt das Thermometer, ideal für ausreichend Dampf aus dem Schlot der 99 2321, die den Planzug bespannt.

Die angehängten Wagen waren bereits gut vorgeheizt, als die Fahrgäste in dem Frühzug ihren Platz einnehmen. Zehn Minuten vor der geplanten Abfahrt wird die Lichtmaschine eingeschaltet. Wie eine Lichterkette, umhüllt von weißem Dampf, präsentiert sich der Zug nun im vollen Glanz – Zeit für die ersten Langzeitbelichtungen.

6:40 Uhr, der Zugführer gibt mit dem Erteilen des Abfahrtspfiffes den Ton an. Langsam setzt sich 99 2321 in Bewegung. Mit lautem Zischen durch die geöffneten Zylinderhähne und gemäßigten Auspuffschlägen verlässt der Zug den Bahnhof.

Für mich geht es schleunigst weiter zum Bahnhof Ostseebad Heiligendamm. Aufgrund der Bebauung des Bahnsteiges mit Sichtschutzwänden und den aufgestellten Sonnenschirmen des im Bahnhof befindlichen Restaurants ist das Fotografieren am Tage hier schwieriger geworden. So nutzte ich die Gelegenheit zur Blauen Stunde, da die störenden Elemente dann nur zu erahnen sind.

Pünktlich zum Sonnenaufgang um kurz nach acht, treffe ich im Bahnhof Bad Do-

beran ein. 99 2321 ist bereits da und rangiert gerade wieder an ihren Zug. Perfekt. Durch die langsam über dem Zugende aufgehende Sonne und den weißen Dampf aus den ausströmenden Heizleitungen der Wagen, ergeben sich einige schöne Motive mit Licht und Schatten.

Anschließend suche ich einen Standpunkt an der Steigung zum Bahnhof Rennpunkt an der Lindenallee auf. Dort findet man, aufgrund der nun im Winter feldseitig aufgehenden Sonne, schöne Motive für Gegenlichtaufnahmen.

Dem frühen Vogel gelingen die schönsten Aufnahmen

Kurze Zeit nach Erreichen des ausgesuchten Fotostandpunktes erblicke ich auch schon aus der Ferne den Zug aus Bad Doberan kommend. Für einen kurzen Moment genieße ich diesen Moment, bevor ich mich wieder der Aufnahme widme. Kraftvoll und mit einer in voller Schönheit entweichenden Dampffahne im goldgelben Morgenlicht erklimmt der Zug die Steigung hinauf zur Rennbahn.

Für die darauf folgenden Aufnahmen begebe ich mich zur Steilküste zwischen Kühlungsborn und Heiligendamm sowie zum im Winter besser umzusetzenden Fotomotiv Ev. Waldkapelle/Kirche des Ostseebads Heiligendamm und den kurzen Streckenabschnitt bei Kilometer 8,1, wo der Gespensterwald durchquert wird. Die laublosen Buchen lassen in dieser Jahreszeit genügend Licht auf der Strecke.

Bevor ich schließlich die Heimreise antrete, genieße ich selbstverständlich noch eine Mitfahrt mit dem Molli, welcher mich bereits seit meiner Geburt im Jahre 1985 begleitet. *Stefan Weiß*

Nach dem Verlassen des Bahnhofs Heiligendamm passieren die Züge auf der Fahrt nach Kühlungsborn die evangelische Kirche im Gespensterwald.

FOTOS: STEFAN24

Zur kalten Jahreszeit ein schönes Motiv: die Durchquerung des Gespensterwaldes am Kilometer 8,1 nahe Heiligendamm.

Durch Wiesen und Felder verläuft die Strecke entlang der Steilküste zwischen den beiden Ostseebädern Kühlungsborn und Heiligendamm, an welchem sich die Züge zu jeder Jahreszeit gut fotografieren lassen.

So stellt sich Siemens Mobility die Zukunft des internationalen Zugverkehrs vor: Fernverkehrszüge mit Vectron-Lokomotiven, Vectron-Steuerkopf und Vectrain-Ready-Personenwagen fahren ohne Lokwechsel flexibel durch die europäischen Korridore.

GRAFIK: SIEMENS MOBILITY

Bereits seit dem ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts werden Wendezüge gefahren. Zunächst beschränkt auf elektrische Triebwagen, setzten sie sich ab den 1930er-Jahren auch bei lokbespannten Zügen durch. Ein neues Konzept soll nun den internationalen Verkehr vereinfachen.

Der Vectrain kommt

Der Streit darüber, ob ein Triebzug oder ein lokbespannter Zug das bessere Konzept für den Personenverkehr darstellt, exisitiert mittlerweile seit fast 100 Jahren. Auch wenn in den vergangenen Jahrzehnten verstärkt Triebzüge und Triebwagenzüge das Zepter übernommen haben, sind Wendezüge aus dem Reiseverkehr nach wie vor nicht wegzudenken. Aufgrund ihrer bei Fahrten mit Steuerwagen voraus anfangs auf 120 km/h und ab 1980 auf 140 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit fanden sie bevorzugt im Personennahverkehr Verwendung. Sollte schneller gefahren werden, kamen Triebzüge und normale lokbespannte Züge zum Einsatz.

Bei Letzteren bedingte dies aber ein Umspannen beim Richtungswechsel in Kopfbahnhöfen. Oder, wie es heute noch bei manchen Eurocitys beispielsweise im Münchner Hauptbahnhof praktiziert wird, ein Abziehen der Wagen mit anschließendem Umfahren der Lok. Beides bringt Nachteile mit sich: Entweder muss eine zusätzliche Streckenlok verfügbar sein oder es muss eine Rangierlok zum Einsatz kommen. Ein Vorteil war und ist das einfache Beistellen von Kurswagen. Hier behilft man sich mittlerweile mit der Flügelung ganzer Zugteile, wie es die ÖBB mit dem Railjet machen.

Wendezüge bieten viele betriebliche Vorteile

Bei der DB kamen erst ab 1995 Steuerwagen für 200 km/h in den Interregio- und Intercity-Zügen und damit im schnellen Fernverkehr zum Einsatz. Eine Sonderstellung hatte einige Zeit der Metropolitan der DB AG, er durfte bis zu 220 km/h fahren. Österreich setzte übrigens im Fernverkehr erst mit der Einführung des Railjets im Dezember 2008 auf Steuerwagen, während

FOTOS (2): EISENBAHNSTIFTUNG

Zu den Pionieren des Wendezugverkehrs gehört die ehemalige Lübeck-Büchener-Eisenbahn. Im Jahr 1938 schiebt 60 003 in Hamburg Hbf eine Doppelstockgarnitur.

62 009 bespannt in Rostock am 23. August 1966 einen Zug nach Warnemünde. Die DR war mit dem frühen Einsatz von Doppelstock-Wendezügen wegweisend.

die Schweiz seit 1997 mit ihrem Intercity 2000 sogar Doppelstockwendezüge mit 200 km/h fährt.

Gerade die Bahnen in Osteuropa, aber auch in anderen Ländern, setzen im Fernverkehr weiterhin auf den klassischen lokbespannten Reisezug und beschaffen neues Wagenmaterial. So haben etwa die polnischen Staatsbahnen PKP derzeit 300 Reisezugwagen in sechs verschiedenen Konfigurationen ausgeschrieben.

Eine Alternative zum Steuerwagen ist der Sandwichbetrieb mit je einer Lokomotive vorne und hinten. Ein Beispiel dafür ist die frühere Interregio-Linie Karlsruhe – Stuttgart – München – Salzburg, auf der bis Dezember 1995 der Sandwichbetrieb mit Loks der Baureihe 120.1 praktiziert wurde; danach kamen aus DR-Wagen umgebaute Steuerwagen zum Einsatz. In beiden Fällen entfiel damit das Umspannen in Stuttgart und München.

Im internationalen Verkehr kommt der Vectrain

Auch im grenzüberschreitenden Verkehr setzen die Bahnverwaltungen verstärkt auf Wendezüge. So nimmt die ÖBB beispielsweise in diesem Jahr neue, bis zu 230 km/h schnelle Nightjet-Garnituren mit Steuerwagen in Betrieb. Und Siemens Mobility stellte auf der InnoTrans 2022 ein erweitertes Konzept für künftige Wendezüge vor: den Vectrain. Dieser besteht aus einer oder mehreren Vectron-Lokomotiven, Reisezugwagen, die bestimmten technischen Anforderungen entsprechen müssen und, wahlweise, einem Steuerwagen.

Das Besondere des Vectrain-Konzepts ist, dass Siemens anderen Wagenherstellern den Vectrain-Steuerkopf zur Integration in deren eigenen Steuerwagen anbietet. Dieser Steuerkopf ist identisch mit dem Führerstand und dem Bedienkonzept des Vectrons, was die Ausbildung des Lokper-

Obwohl auf dem Bild ein Steuerwagen zu sehen ist, wird in Sandwich-Traktion gefahren. 111 214 und 111 110 bringen am 6. Juli 2021 die RB 59456 von Garmisch nach München.

FOTOS (2): RICHARD OED

Ohne Steuerwagen muss in Kopfbahnhöfen rangiert werden. Hier zieht die 363 678 gerade die Wagengarnitur des am 2. März 2013 aus Zürich gekommenen Eurocitys ab.

Als Teil eines zweiteiligen Railjet-Flügelzuges ist die speziell beklebte Garnitur „175 Jahre Eisenbahn in Österreich“ unterwegs.

sonals vereinfacht. Das physikalisch bereitgestellte Paket umfasst das Frontende, den Führertisch, die Zugsicherungsschränke mit Zugsicherungssystemen und Antennen sowie die zugehörige Software. Die Hersteller integrieren diesen Steuerkopf dann in ihre eigene Konstruktion und führen die Zulassung durch. Da die von Siemens gelieferten Komponenten, insbesondere die Pakete für die nationalen Zugsicherungssysteme und das ETCS, bereits zugelassen sind, reduziert sich der Zertifizierungsaufwand.

Den Betreibern ermöglicht das Vectrain-Konzept einen reibungslosen europäischen Personenverkehr über Grenzen hinweg, auch dank der unterschiedlichen Länderpakete des Vectron MS (Multisystem). Bahngesellschaften können ihren Vectrain in verschiedenen Konfigurationen betreiben: als reinen lokbespannten Zug,

Viele Kombinations- und Einsatzmöglichkeiten

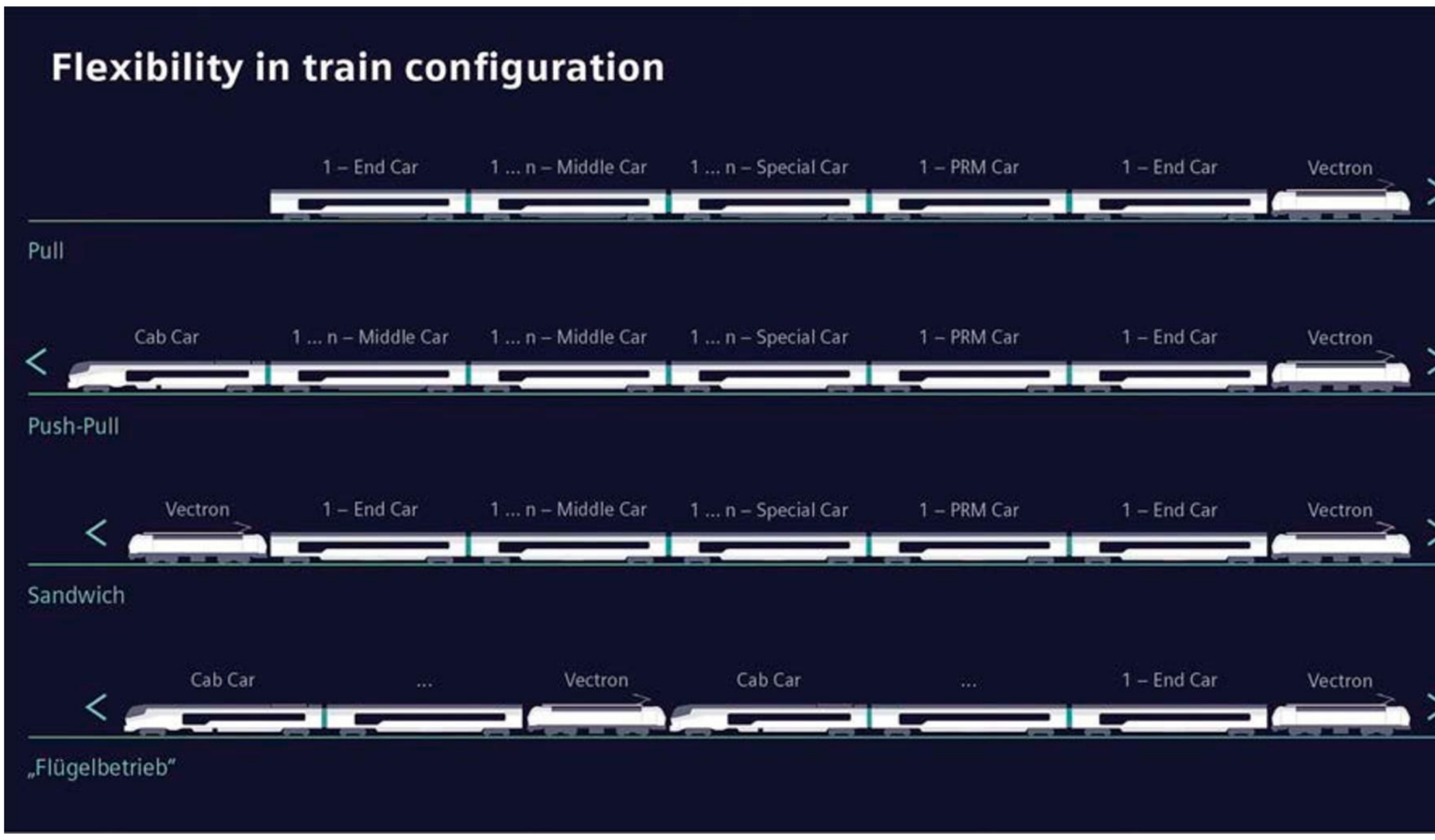
als Wendezug oder im Sandwich-Modus. Ebenfalls möglich ist ein Flügelbetrieb ähnlich dem ÖBB Railjet. Die Zuggestaltung ist dabei flexibel: Reisezugwagen, Schlaf- und Liegewagen oder Speisewagen lassen sich beliebig ein- und ausreihen, um etwa Züge über Nacht an wechselnde Fahrgastzahlen anzupassen, oder um defekte Fahrzeuge aus dem Verband zu entfernen, ohne dass der gesamte Zug längere Zeit stillsteht.

Das System basiert auf der offenen Lok-Wagen-Schnittstelle von Siemens. Die Wagen müssen dabei den Normen der UIC entsprechen und die UIC-Kupplung und -Kabel verwenden. Zudem ist die technische Spezifikation für Interoperabilität für Lokomotiven und Personenwagen (TSI LOC&PAS) zu erfüllen und es muss die österreichische Türsteuerung TB S oder die deutsche Türblockierung 0 km/h (TB0) verwendet werden. Ebenso ist der Wire Train Bus nach ÖBB-Fernsteuerkonzept (WTB-ÖBB) vorgeschrieben. Dieser speziell auf

Die 1116 210 „Spirit of Budapest“ trifft am 30. Mai 2013 im Münchner Hbf auf den Steuerwagen des „Spirit of Europe“.

Der Steuerwagen des ÖBB-Nightjet stellt eine Übergangslösung dar. Erste Schritte hin zum Vectrain-Konzept werden umgesetzt.

Mit einem eigenen neuen Logo an der 193 400 auf der InnoTrans 2022 wies Siemens auf das Vectrain-Projekt hin.



Mit dem Vectrain-Konzept sind alle Kombinationen möglich: normaler Zug, Wendezug, Sandwich-Betrieb oder Flügelbetrieb.

die ÖBB zugeschnittene Zugbus erlaubt neben der Wendezugsteuerung und einer Vielfachsteuerung der Loks auch eine datenmäßige Anbindung der Reisezugwagen. Treffen alle Voraussetzungen zu und ist das Fahrzeug von Siemens zertifiziert, darf es sich als „Vectrain Ready" bezeichnen. Die Funktion und der Betrieb mit jetzigen Bestandswagen sind laut Siemens individuell zu betrachten.

Während bei den Fahrzeugen für den ÖBB Nightjet laut Siemens die ersten wesentlichen Schritte dieser Integration vollzogen wurden, erfolgt die erste vollständige Umsetzung des Konzepts bei den von České dráhy (ČD) bestellten 180 Reisezugwagen vom Typ Siemens Viaggio Comfort. Aus jeweils neun dieser 2021 bei einem Konsortium aus Siemens Mobility und Škoda Transportation in Auftrag gegebenen Wagen werden 20 „ComfortJet"-Züge gebildet. Diese sind ebenso wie die 2022 beauftragten 50 Vectron MS für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h ausgelegt. Die erste Lok stellten Siemens und die ČD auf der InnoTrans 2022 vor.

Richard Oed

FOTOS (2): RICHARD OED

Im Rahmen der InnoTrans 2022 präsentierten Siemens und České dráhy den ersten 230 km/h schnellen Vectron (v. l.): Roman Koksal, CEO Siemens Mobility Tschechische Republik, Michael Krapinec, CEO ČD, Steffen Bobsien, Vice President Locomotives and Coaches Siemens Mobility. Insgesamt 50 230 km/h schnelle Vectron-Lokomotiven hat České dráhy für ihre „ComfortJet"-Züge bestellt.

GRAFIKEN (4): SIEMENS MOBILITY

So soll der erste richtige Vectrain-Steuerwagen aussehen. Bei diesen Zügen für die ČD wird die vollständige Integration des Steuerkopfs in Verbindung mit dem Vectron für 230 km/h stattfinden.

FOTOS(2): JÜRGEN RANGER

Bei der Sägmühle erreichte der aus Triebwagen T33 und Triebwagen-Anhänger 101 bestehende Zug die Neresheimer Gemarkung. Am dortigen Bahnsteig wurde erst einmal eine Pause eingelegt, damit sich die Narren von der „anstrengenden“ Reise etwas erholen konnten.

Der Andrang der Dischinger Garden in Katzenstein, dem derzeitigen Endpunkt der Museumsbahn, wollte gar nicht enden.

FOTO: FRANZ KILACSKO, ARCHIV HMB

Auf dem Bahnhof in Neresheim sah es zur Faschingszeit vor einem halben Jahrhundert ganz ähnlich aus.

Auch auf der Schwäbischen Alb wird Fasching gefeiert. Dieses Jahr nutzten die Dischinger Narren in alter Tradition die Bahn für einen Besuch bei ihren Neresheimer Freunden.

Faschingsfahrten bei der Härtsfeld-Museumsbahn

Am Faschingsdienstag findet traditionell ein großer Umzug durch Neresheim statt. Zu Zeiten der Härtsfeldbahn begann dieser damit, dass das Prinzenpaar samt Hofstaat mit der Härtsfeldbahn von einem Umtrunk im ehemaligen Kalkwerk nach Neresheim fuhr. Auf dem Neresheimer Bahnhof gab es einen großen Empfang und dann begann der Umzug. Vor 20 Jahren wurde diese Tradition wieder für kurze Zeit ins Leben gerufen. Da der Umzug aber inzwischen an einer anderen Stelle startet, ließ sich dieser Programmpunkt nicht mehr so ganz passend in den Tagesablauf einbauen. Nun hat der Dischinger Faschingsverein diese Tradition aufgegriffen. Klammheimlich wurden am 21. Februar 2023 in zwei Zügen das große und das kleine Prinzenpaar, der Elferrat, der Fanfarenzug, die Tanzmariechen, die Garden und Tanzgruppen sowie die „Eisbühlgoischdr“ von Katzenstein zum Bahnhof Neresheim chauffiert. Im Zug wurde natürlich darüber gesprochen, wie einfach es wäre, wenn die Härtsfeld-Museumsbahn am Bahnhof Dischingen starten könnte, schließlich befindet sich das Vereinsheim des Dischinger Faschingsvereins in den einstigen landwirtschaftlichen Lagerhallen direkt am Bahnhof.

In Neresheim angekommen gab es ein großes Hallo. Die eher zufällig anwesenden Neresheimer Narren waren vollkommen überrascht und empfingen mit einem Spalier und großer Freude die Gäste. Und als während des anschließenden Umzugs der Dischinger Vorstand das Mikrofon ergriff und die Sache zur Sprache kam, meinten die Neresheimer, dass nächstes Jahr wohl ein Gegenbesuch per Härtsfeldbahn Pflicht sei. Die Härtsfeldbahner sind gespannt, was daraus wird. *Jürgen Ranger*

Eisenbahn-Romantik Reisen 2023

Besondere Bahnerlebnisse - reichlich Dampf, Nostalgie und Technik

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

Waldbahnen in Ungarn - viele Fotozüge!

28.05.-03.06. ab 1.498 €

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.

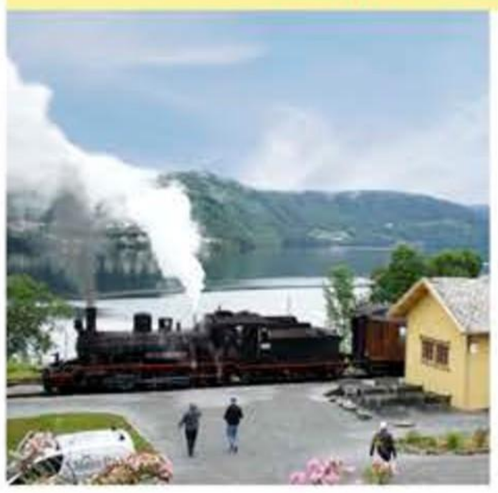
Eisenbahn- u. Industriekultur Südpolens

05.06.-13.06. ab 1.798 €

Bewaldete Bergkämme, endlose Wiesen und Wälder, wilde Flusslandschaften und tiefe Sümpfe werden Sie auf dieser Reise zu den Schmalspurbahnen in Südpolen entdecken. Zwischen Karpaten und Riesengebirge erkunden Sie auch Krakau und Breslau.

Dampfloks und Fjorde in Norwegen

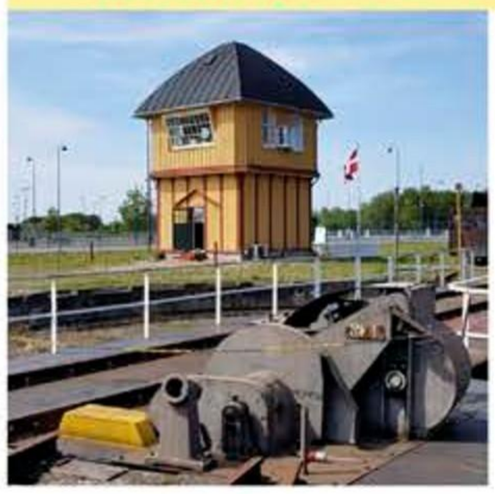
22.07.-01.08. ab 2.848 €



Bahntrassen durch beeindruckende Landschaften, Museumsbahnen u. Dampfloks, ergänzt mit dem Eisenbahnmuseum sowie Besichtigungen faszinierender Städte – es erwartet Sie eine abwechslungsreiche Reise durch Norwegen.

"Olsenbande" und Bahnromantik in Dänemark

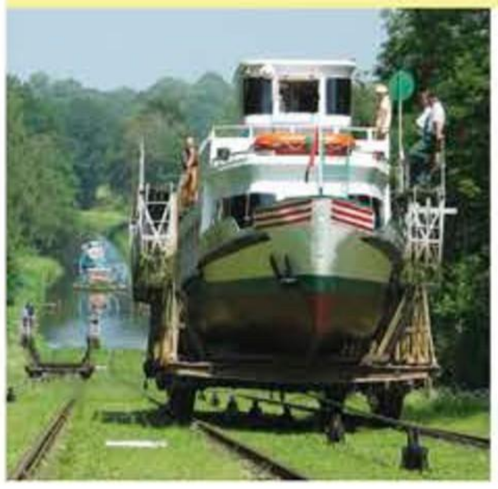
27.07.-02.08. ab 1.798 €



Erleben Sie eine Reise durch Dänemark mit Eisenbahnromantik und Dampfzugfahrten und wandeln Sie auf den Spuren der legendären Olsenbande. Dabei besuchen Sie u.a. auch das Bunkermuseum auf Jütland und die Nordisk Filmstudios.

Dampflok und Diesel in Pommern, Polen -

20.08.-27.08. ab 1.598 €



Viele exklusive Fotozüge auf dieser Reise! Sie besuchen historische Städte, Museumsbahnen und technische Raritäten wie den Oberlandkanal. Im einzigen betriebsfähigen Dampflokdepot Europas lassen Sie sich den Dampf um die Nase wehen.

Eisenbahn-Romantik auf der Isle of Man

21.09.-28.09. ab 1.948 €

Großartige und nostalgische Bahnerlebnisse erwarten Sie auf der Insel in der Irischen See: drei Dampfzugfahrten, Schmalspur- und Bergbahn sowie die historische Straßenbahn. Zudem überrascht die Insel mit vielen regionalen Kuriositäten.

Mit der Eisenbahn quer durch Kanada

Flugreise 16.09.-28.09. ab 6.999 €

Wilde Prärien, tiefe Wälder, und majestätische Berge: Der legendäre VIA Rail Zug „The Canadian“ fährt Sie in vier Tagen einmal quer durch Kanada - von Toronto bis Vancouver an der Pazifikküste. Sie besuchen u.a. die Niagarafälle und Victoria.

Auszug aus unserem Reisekalender 2023:

06.05.-13.05. **Loire** - Bahnen im Garten Frankreichs
10.05.-17.05. **Südengland** & London: Dampf u. Gärten
25.05.-30.05. Pfingstdampftage in **Österreich**
23.06.-28.06. **Ostfriesland** - Küstenbahnen & Mee(h)r
29.06.-07.07. **Cornwall** - Dampfbahnen und Gärten
11.07.-18.07. Bahnen im Land der Elche: **Schweden**
30.08.-06.09. Schmalspurparadies **Wales**
17.09.-22.09. Fotosonderzug **Furka** Dampfbahn
18.09.-26.09. Dampfbahnen in **Schottland**
09.10.-18.10. Waldbahnen in Siebenbürgen, **Rumänien**
12.10.-15.10. Technikwelten **Speyer** und **Sinsheim**

Wir freuen uns auf Sie! Beratung & Buchung bei:

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

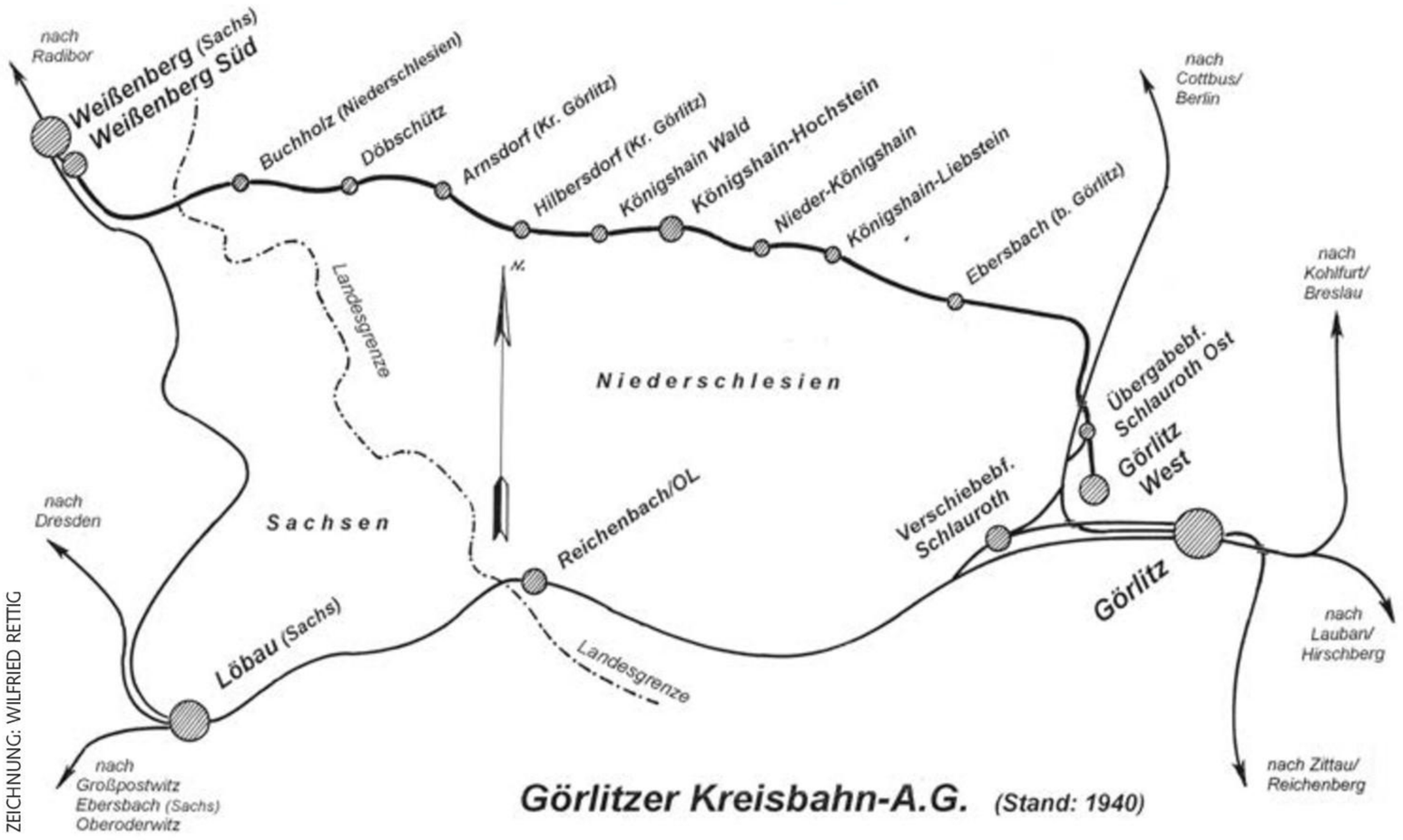
facebook.com/EisenbahnRomantikReisen
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de

FOTO: ROLF ULLMANN

Grau wie das Wetter war auch die Stimmung beim Halt des letzten Kreisbahn-Zuges im kleinen Haltepunkt Königshain-Liebstein.

Der 22. Mai 1993 bleibt für die Görlitzer, die Dorfbewohner entlang der Strecke und viele Eisenbahnfreunde in trauriger Erinnerung: An jenem Tag verkehrte der „Königshain-Express“ auf der früheren Görlitzer Kreisbahn zum letzten Mal.

Ein langer Abschied



ZEICHNUNG: WILFRIED RETTIG

Die Görlitzer Kreisbahn (GöKrB) fuhr weder im Kreis herum noch beschränkte sie sich auf den Kreis Görlitz. Erstaunlich ist dennoch, dass sie acht Jahre nach ihrer Eröffnung (1905) sogar Ländergrenzen überschritt. Seit 1913 dampfte die preußische Kleinbahn nach langwierigen Verhandlungen bis nach Sachsen, obwohl dort keine Privatbahnen zugelassen waren. In Weißenberg (sorbisch Wóspork) stellte sie den Staatsbahn-Anschluss nach Löbau (Sachs.) und Radibor (LR-Linie) her. Der Zahnradbetrieb System Abt

Übersichtsplan der Görlitzer Kreisbahn mit den Betriebsstellen im niederschlesisch-sächsischen Eisenbahnnetz, Stand 1940.

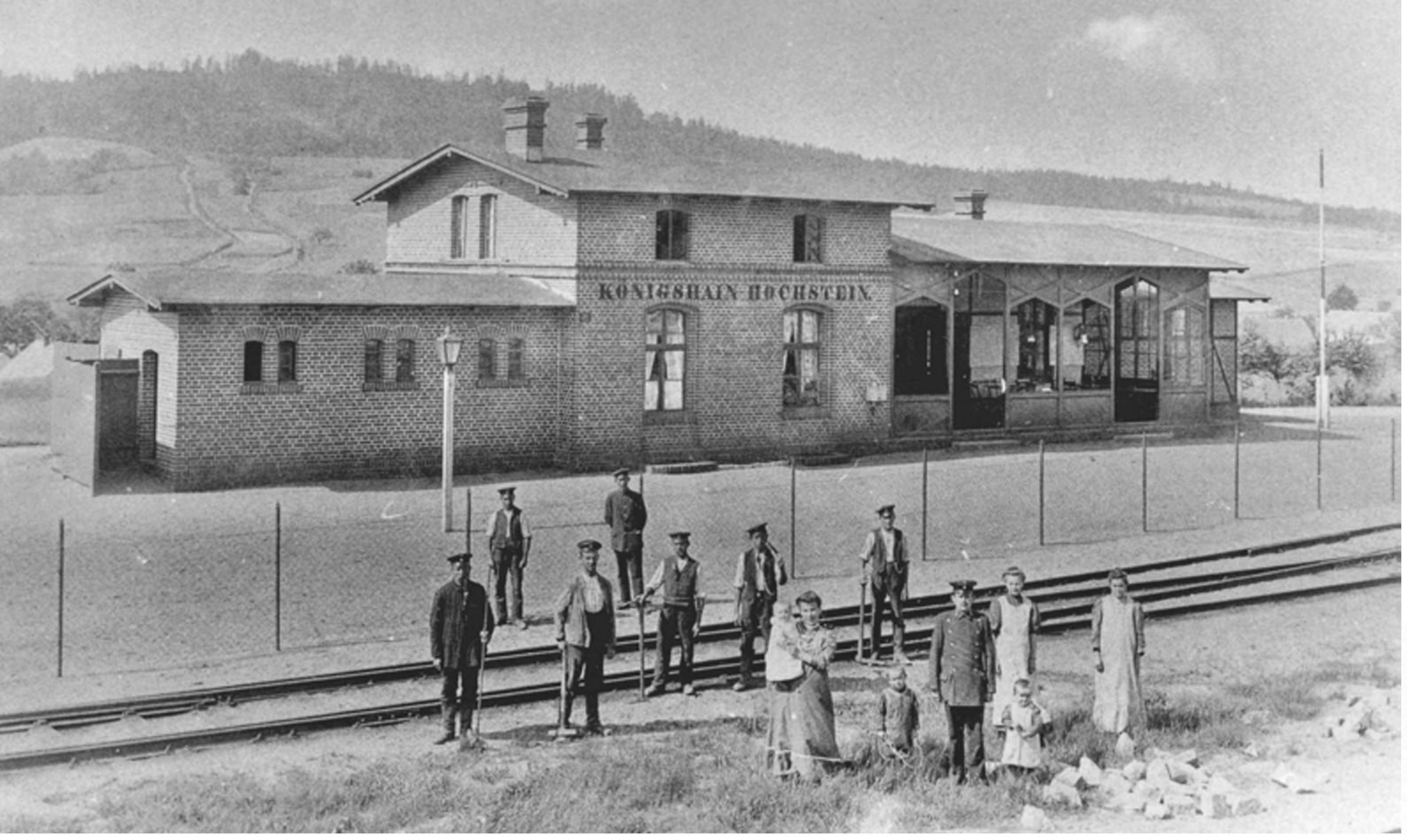


FOTO: SLG. WILFRIED RETTIG

Aus dem Eröffnungsjahr 1905 stammt das Bild vom Bahnhof Königshain-Hochstein. Der Bahnverwalter mitsamt seiner Familie und Gleisbauarbeiter posiert für den Fotografen.

am Hilbersdorfer Berg war eine weitere Besonderheit, der erst nach 30 Jahren auf Reibungsbetrieb umgestellt werden konnte. Zudem trug die GöKrB mit zahlreichen Privatanschlüssen maßgeblich zur Industrialisierung des westlichen Görlitzer Stadtgebietes bei. Auf einem davon kam sogar eine „Deutschlandkurve" zum Einsatz, ein enges Auflauf-Bogengleis mit 35 Metern Radius.

Von Görlitz auf der Schiene in die Königshainer Berge

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte sich die seit 1815 preußische Stadt Görlitz zu einem bedeutenden Eisenbahnknoten entwickelt. Sechs Strecken führten in alle Himmelsrichtungen, nur das nordwestliche Umland besaß noch keinen Schienenanschluss. Dabei lagen hier Granitsteinbrüche, deren Material im ganzen Deutschen Reich begehrt war. Doch der Gewinn der Steinbruchbesitzer blieb durch den Transport mit Pferdefuhrwerken mager. Deren erste Petition von 1888 an das preußische Ministerium für öffentliche Arbeiten um einen Staatsbahnbau wurde abschlägig beschieden. Drei Jahre später unternahm das Konsortium einen neuen Vorstoß. Diesmal kam eine Zusage – allerdings nur für den Fall, dass das Projekt einer Privatgesellschaft überlassen wird.

Am 14. Oktober 1892 wurde dem Konsortium die Baukonzession für eine Strecke von Görlitz nach Weißenberg mit Abzweigungen von Königshain nach Oberrengersdorf und von Döbschütz über Petershain nach Rietschen erteilt. Aus finanziellen Gründen beschränkte man sich jedoch auf die Hauptlinie, und das auch nur bis Krischa-Tetta (ab 1935 Buchholz). Für das Reststück über die Landesgrenze bis Weißenberg gab es von Preußen keine Zuschüsse und von sächsischer Seite für Privatbahnen keine Genehmigung. Zudem verweigerte der Krischaer Rittergutsbesitzer die geplante Durchfahrt durch seinen Gutspark.

1903 einigte man sich mit der Berliner Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. über den Bau und ließ die „Görlitzer Kreisbahn-AG" mit einem Grundkapital von 1,7 Millionen Mark ins Handelsregister eintragen. Am 11. Dezember 1903 drang der historische erste Spatenstich auf

Fahrplan der Görlitzer Kreisbahn

gültig vom Tage der Betriebseröffnung.

Görlitz—Krischa Tetta							Krischa Tetta—Görlitz				
1	3	5	9	7	Entfernung km	Zug-Nr. Stationen Zug-Nr.	2	4	6	8	10
2—4. Klasse							2—4. Klasse				
758	1130	230	700	845	0	ab Görlitz, Rauschwalderstraße an	721	1031	201	625	80
†809	†1141	†241	†711	†856	5	Ebersbach bei Görlitz	†710	†1020	†150	†614	†78
†819	†1151	†251	†721	†906	9	Nieder-Königshain	†700	†1010	†140	†604	†74
824	1156	256	726	911	11	an/ab Königshain-Hochstein ab/an	655	1005	135	559	73
826	1158	258	—	913			653	1003	133	557	—
845	1217	317	—	932	16	Hilbersdorf, Kreis Görlitz	630	940	110	534	—
†848	†1220	†320	—	†935	17	Arnsdorf, Kreis Görlitz	†628	†933	†103	†527	—
†853	†1225	†325	—	†940	18	Döbschütz	†618	†928	†1258	†522	—
901	1233	333	—	948	22	an Krischa Tetta ab	610	920	1250	514	—

Nur Dienstags, Donnerstags und Sonnabends

† bedeutet, daß die Züge nur nach Bedarf halten.

Die Zeiten von 600 abends bis 559 morgens sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

[26623] **Lenz & Co., Berlin, Betriebs-Abteilung Breslau.**

FOTO: SLG. WILFRIED RETTIG

Erster Fahrplan der Görlitzer Kreisbahn vom 27. Mai 1905. Theoretisch reichte für das Verkehrsaufkommen eine Zuggarnitur, die morgens in Krischa-Tetta einsetzte und abends dort endete.

FOTOS: SLG. WILFRIED RETTIG (LINKS)/WILFRIED RETTIG (RECHTS)

1942 hält der Personenzug nach Weißenberg in Königshain-Hochstein, gezogen von Lok 181 (spätere 92 2901). Auf dem Wagendach sind noch die Rollen der Görlitzer Gewichtsbremse vorhanden.

Gleich setzt sich 112 893 in Ebersbach b. Görlitz vor dem P 16860 am 18. Mai 1989 gen Königshain in Bewegung. Auf Gleis 2 wartet ein G-Wagen auf Entladung, denn es gab noch regulären Güterverkehr.

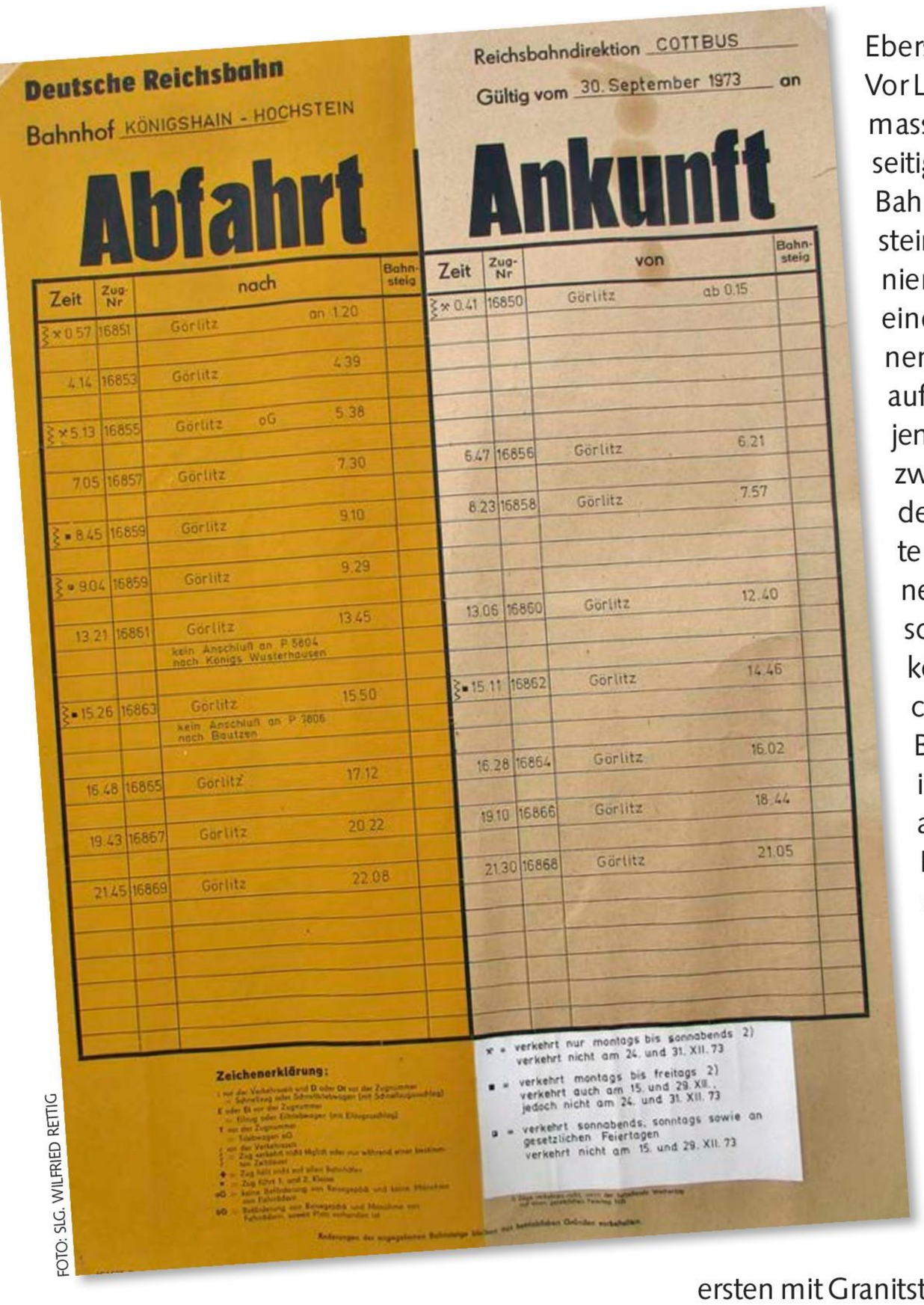


FOTO: SLG. WILFRIED RETTIG

Auf der Abfahrts- und Ankunftstafel des Bahnhofs Königshain-Hochstein (Winterfahrplan 1973) steht seit einem Jahr nur noch eine Richtung: die nach Görlitz.

Ebersbacher Flur ins Erdreich. Vor Liebstein musste ein Felsmassiv mit Sprengungen beseitigt werden. Am künftigen Bahnhof Königshain-Hochstein war das Terrain zu planieren und mit den durch einen Einschnitt gewonnenen Erdmassen ein Damm aufzuschütten. Die Rampe jenseits der Wasserscheide zwischen Hochstein und den Kämpferbergen glaubte man damals nur mit einem Zahnstangen-Abschnitt überwinden zu können. Weil die Königliche Eisenbahndirektion Breslau eine Einmündung in den Bahnhof Görlitz ablehnte, blieb nur der Bau einer eigenen Station an der Rauschwalder Straße übrig.

Nach 15 Monaten Bauzeit konnte am 12. März 1905 die Strecke bis Königshain landespolizeilich abgenommen werden und der Steinbruchbesitzer v. Thaden durfte seine ersten mit Granitsteinen beladenen Güterwagen verfrachten. Die Reststrecke bis Krischa-Tetta wurde am 27. Mai 1905 bahnpolizeilich abgenommen. Am 31. Mai begann der Reiseverkehr, eröffnet mit einem Sonderzug für Honoratioren und geladene Gäste.

Vom Tag der Eröffnung an verkehrten täglich drei Personenzüge auf der 22 Kilometer langen Strecke, ein vierter nur an den Görlitzer Markttagen Dienstag, Donnerstag und Sonnabend und ein fünfter nur bis Königshain-Hochstein. Als ab 1909 die Berlin-Görlitzer Strecke nicht mehr die Rauschwalder Straße niveaugleich kreuzte, sondern über die neue sechsgleisige Brücke (mit den Linien nach Dresden und zum Verschiebebahnhof Schlauroth) führte, musste sie zwangsläufig die GöKrB kreuzen. Die Preußische Staatsbahn finanzierte deshalb eine Unterführung unter die beiden Berliner Gleise und das Ausziehgleis der Industriebahn. 1913 hatten auch die langwierigen Verhandlungen mit dem Königreich Sachsen Erfolg: Innerhalb von elf Monaten wurde die 5,1 Kilometer lange Strecke bis zum Privatbahnhof Weißenberg Süd vollendet. Nach einem Sonderzug am 16. Dezember 1913 begann am Folgetag der reguläre Personenverkehr.

Ab 1913 wurde endlich die Landesgrenze überwunden

Untrennbar mit der GöKrB verbunden sind die zahlreichen Industrieanschlüsse im westlichen Görlitzer Stadtbereich und an der Strecke. Ausgangspunkt ist der fünfgleisige Industriebahnhof zwischen Siebenbörner und Margarethenhöhe, wo das Anschlussgleis zum Waggonbau abzweigt. Dort befand sich auch der zweigleisige Lokschuppen der Kreisbahn; ein zweiter in Weißenberg. 1913 gab es bereits sieben Privatanschlüsse im Stadtgebiet und weitere fünf unterwegs. 1930 war die Zahl der städtischen Anschlüsse auf 13 angewachsen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden alle größeren Betriebe in Volkseigentum überführt. Mit zunehmendem Kraftverkehr wurden die Anschlussgleise entbehrlich und demontiert, einzig der Waggonbau ist aktuell noch per Schiene erreichbar.

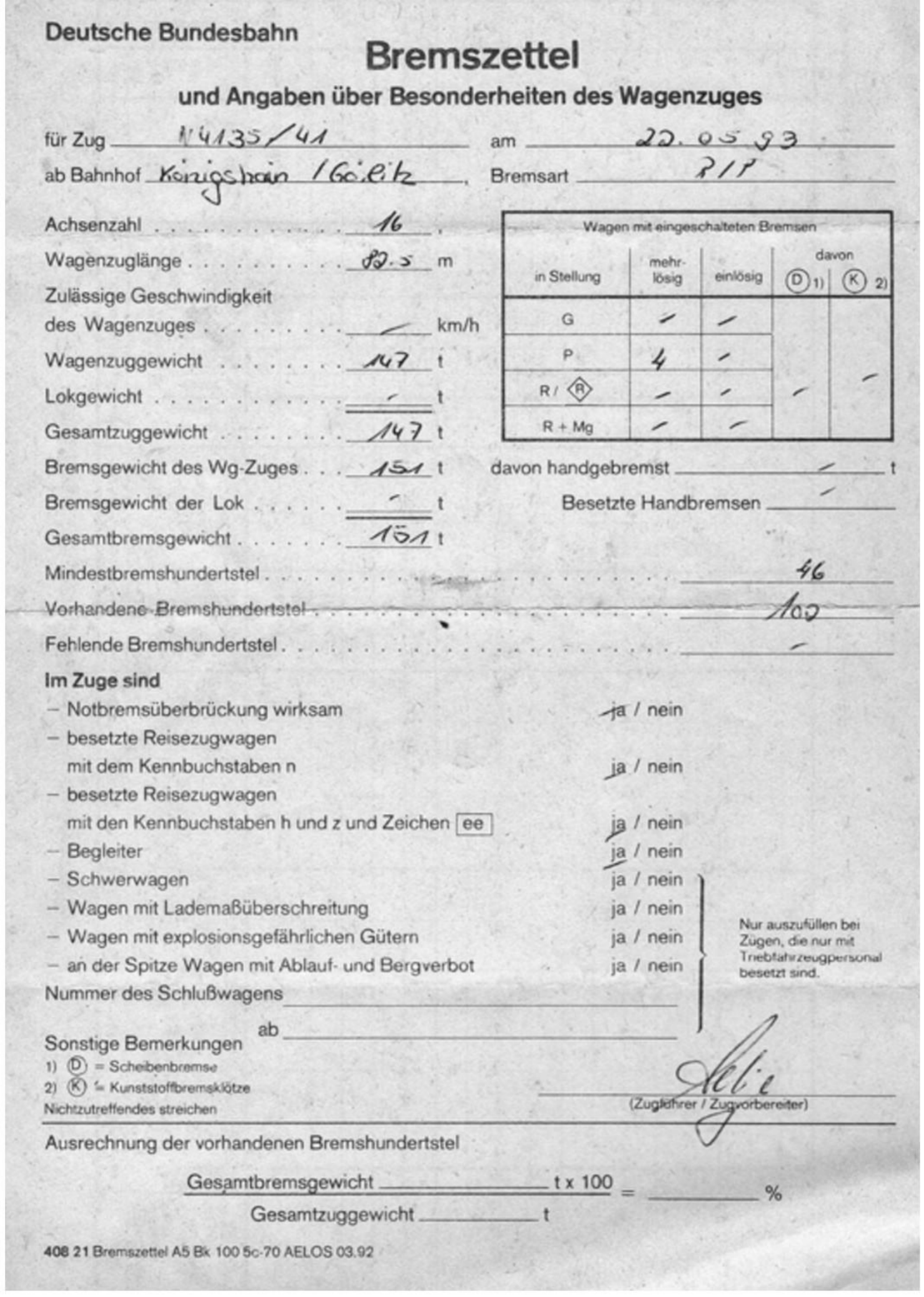
Der Betrieb auf dem Zahnstangenabschnitt (System Abt) war kompliziert, weil vor allem bei Güterzügen die Lok bergwärts schob und erst auf der Umsetzstelle Königshain Wald wieder die Zugspitze übernahm. Schwere Züge wurden in Hilbersdorf getrennt, da die Höchstlast anfangs nur 60 Tonnen betrug. Zudem war die Höchstgeschwindigkeit auf 15 Kilometer pro Stunde begrenzt. Nach erfolgreichen Probefahrten mit einer geliehenen

FOTO: ROLF ULLMANN

Am 22. Mai 1993 verkehrt der N 4140 zum letzten Mal von Görlitz nach Königshain-Hochstein. Eisenbahnfreunde beschrifteten schon in Görlitz die Zuglok 202 459 passend.

Pünktlich um 16:41 Uhr gab Zugführer Klaus-Dieter Neumann den Abfahrauftrag für den N 4141 im Bahnhof Königshain-Hochstein.

FOTOS: ROLF ULLMANN (LINKS)/SLG. WILFRIED RETTIG (RECHTS)



Deutsche Bundesbahn

Bremszettel

und Angaben über Besonderheiten des Wagenzuges

für Zug N 4135/41 am 22.05.93

ab Bahnhof Königshain (Görlitz Bremsart P

Achsenzahl	16	
Wagenzuglänge	89.5	m
Zulässige Geschwindigkeit des Wagenzuges	–	km/h
Wagenzuggewicht	147	t
Lokgewicht	–	t
Gesamtzuggewicht	147	t
Bremsgewicht des Wg-Zuges	151	t
Bremsgewicht der Lok	–	t
Gesamtbremsgewicht	151	t

Wagen mit eingeschalteten Bremsen

in Stellung	mehrlösig	einlösig	davon D 1)	davon K 2)
G	–	–		
P	4	–		
R / R	–	–	–	–
R + Mg	–	–		

davon handgebremst – t

Besetzte Handbremsen –

Mindestbremshundertstel 46

Vorhandene Bremshundertstel 102

Fehlende Bremshundertstel –

Im Zuge sind

- Notbremsüberbrückung wirksam — ~~ja~~ / nein
- besetzte Reisezugwagen mit dem Kennbuchstaben n — ~~ja~~ / nein
- besetzte Reisezugwagen mit den Kennbuchstaben h und z und Zeichen ee — ~~ja~~ / nein
- Begleiter — ~~ja~~ / nein
- Schwerwagen — ja / nein
- Wagen mit Lademaßüberschreitung — ja / nein
- Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern — ja / nein
- an der Spitze Wagen mit Ablauf- und Bergverbot — ja / nein

Nur auszufüllen bei Zügen, die nur mit Triebfahrzeugpersonal besetzt sind.

Nummer des Schlußwagens –

ab –

Sonstige Bemerkungen

1) D = Scheibenbremse

2) K = Kunststoffbremsklötze

Nichtzutreffendes streichen

(Zugführer / Zugvorbereiter)

Ausrechnung der vorhandenen Bremshundertstel

Gesamtbremsgewicht – t x 100 = – %
Gesamtzuggewicht – t

408 21 Bremszettel A5 Bk 100 5c-70 AELOS 03.92

Der Bremszettel des letzten Zuges blieb erhalten. Erstaunlich ist das bereits von der Deutschen Bundesbahn stammende Formular.

Reibungsmaschine im Jahre 1930 wurde die Umstellung auf Reibungsbetrieb beschlossen. 1932 traf die erste von drei vierfach gekuppelten ELNA-Loks ein. Nach der dritten Maschine Nr. 183 (Henschel 1940) konnte der Zahnstangenabschnitt endgültig ausgebaut werden. Für verkehrsschwache Tageszeiten beschaffte die GöKrB außerdem im Jahre 1940 von der WUMAG den zweiachsigen Triebwagen T 1.

Die Zwischenkriegszeit war in erster Linie vom Granittransport geprägt, aber auch Holz und Feldfrüchte kamen zum Versand. Daneben war die GöKrB auch für den Zeitungsvertrieb und den Milchkannentransport zuständig. Der Personenverkehr mit drei durchgehenden Zügen hielt sich in

Selbst in schwierigen Zeiten war auf die Kreisbahn Verlass

Grenzen. Nur an Sonn- und Feiertagen waren die Königshainer Berge beliebte Ausflugsziele. Nach dem Zweiten Weltkrieg beförderte die Bahn viele Pilz- und Beerensammler sowie Hamsterer. Die Gesamtstrecke war nach Brückenreparaturen ab 25. August 1945 wieder befahrbar.

Im September 1945 fasste die Belegschaft der GöKrB den Beschluss zur Verstaatlichung. Als zunächst landeseigene Bahn wurde sie bereits ab 1947 von der RBD Dresden verwaltet, die tatsächliche Übernahme datiert vom 11. Mai 1948. Nun konnte der alte Wunsch nach Einbindung in den Staatsbahnhof verwirklicht werden. Am Streckenkilometer 205,82 schwenkte die Kreisbahn in das Berlin-Görlitzer Gleis ein. Ab 1. Juli 1948 konnte man ab dem Reichsbahnhof nach Weißenberg Süd fahren, der Kreisbahnhof Görlitz West wurde geschlossen. In den 1960er-Jahren waren täglich sechs Zugpaare unterwegs, aber anderthalb bis zwei Stunden musste man für

FOTO: ROLF ULLMANN

Fahrkartenkontrolle im letzten Zug N 4141 auf dem Weg nach Görlitz am 22. Mai 1993. Die Fahrscheine sind auch als Erinnerung an den Abschied von der Görlitzer Kreisbahn begehrt.

FOTO: ROLF ULLMANN

Zahlreiche Einwohner und Eisenbahnfreunde umringten auf dem Bahnhof Königshain-Hochstein den letzten Zug für ein Erinnerungsfoto.

die Fahrt schon einplanen. Daran änderte auch der Diesellokeinsatz (V 100) ab 1969 nichts. Berufspendler aus Weißenberg fuhren hauptsächlich auf der LR-Linie nach Löbau, in Richtung Görlitz füllten sich die Züge erst ab Königshain. Die geringe Auslastung der Personenzüge und der fehlende Güterverkehr durch die Stilllegung der Steinbrüche führten zum Beschluss, den Streckenabschnitt Königshain-Hochstein – Weißenberg zu demontieren. Am 30. September 1972 fuhr der letzte Zug nach Weißenberg. Die Gleise lagen bis 1974.

Obwohl auch dem verbliebenen Torso der Kreisbahn mehrfach die Stilllegung drohte, hielt sich der Reiseverkehr noch weitere 20 Jahre. Außerdem gab es weiterhin Übergabezüge nach Ebersbach (b. Görlitz), und 1981 entstand sogar eine neue Anschlussbahn am Kilometer 3,0 für einen Umschlagplatz für Großblockplatten des Wohnungsbaukombinates (WBK) sowie eine Laderampe für Sekundärrohstoffe (VEB SERO). Nach der Wende gingen die Fahrgastzahlen jedoch drastisch zurück. Die werktäglichen sechs Züge brauchten mit 28 Minuten Fahrzeit zwei Minuten länger als zur Streckeneröffnung 1905.

Obwohl mit der Verkehrseinstellung gerechnet werden musste, erschreckte die Mitteilung in der Tagespresse über das endgültige Aus der KBS 223 die Anwohner und Eisenbahnfreunde. War die Eröffnung der GöKrB vor 88 Jahren mit übermäßiger Freude verbunden, so herrschte am Abschiedstag eine düstere Stimmung, so grau wie das Regenwetter an jenem 22. Mai 1993. Das hatte aber viele Einheimische und Fans nicht abgehalten, den letzten Zug N 4141 gebührend zu verabschieden. Die Bahn stellte vier statt der üblichen zwei Bghw-Wagen, die als „Sandwich" von den Loks 202 007 (Zuglok) und 202 459 in die

Nach der Wiedervereinigung war die Bahn bald unattraktiv

Mitte genommen wurden. Ein offizieller Vertreter der DR war nicht zugegen. Laut klagende Typhonklänge der Loks bei der Ausfahrt und unterwegs hinterließen bei den Zurückbleibenden Gänsehaut und feuchte Augen – sieben Monate vor der Bahnreform erlebte der SPNV auf der GöKrB den Übergang zur DB AG nicht mehr. Ab 23. Mai 1993 fuhren die täglichen sechs Busse des Schienenersatzverkehrs zwischen Königshain-Hochstein und Görlitz unter der gleichen Zugnummer, aber neuer Kursbuchnummer 232 und mit deutlich längerer Fahrzeit von 40 Minuten. Immerhin betrieb die DB AG den Schienenersatzverkehr bis 1996, danach übernahm die Niederschlesische Verkehrsgesellschaft NVG den Reiseverkehr. Die Anschlüsse zu WBK und SERO waren mit dem Ausbau der Anschlussweiche 1992 bereits nicht mehr erreichbar. Die Bedienung der Stahlbaufirma in Ebersbach (b. Görlitz) endete im Dezember 1994. Seit 1997 ist die Strecke am ehemaligen Reichsbahnwasserwerk unterbrochen, denn die neue Brücke zur Umgehungsstraße in Königshufen erhielt (für alle Fälle?) nur die Widerlager für die GöKrB.

Engagierte Bürger in Görlitz und in den Gemeinden Schöpstal und Königshain beschlossen rund ein Jahr nach Einstellung des Personenverkehrs die Wiederbelebung der Strecke. Am 24. Juni 1994 konstituierte sich die „Historisch-technische Vereinigung Görlitzer Kreisbahn e. V." mit dem Ziel, den Tourismus in der Region zu fördern. Die DB AG erklärte sich bereit, die Strecke für den symbolischen Preis von einer Mark abzugeben, wenn sich ein Träger für den defizitären Schienenersatzverkehr fände. Doch in Erwartung der Regionalisierung des ÖPNV wollte niemand das ungewisse Transportaufkommen übernehmen.

Immerhin wurde am 31. Mai 1995, dem 90. Eröffnungstag der GöKrB, in Königshain-Hochstein ein Bahnhofsfest gefeiert. Inzwischen sammelten die Mitglieder des Kreisbahn-Vereins Fahrzeuge für den späteren Betrieb, etwa eine ehemalige Werklok des Raw Görlitz, ausrangierte Personenwagen und zwei V 15-Dieselloks, die zunächst auf der Versuchsanlage Schlauroth abgestellt wurden. Die Überführung der Fahrzeuge nach Ebersbach (b. Görlitz) am 10. Oktober 1996 war die letzte offizielle Fahrt auf der GöKrB. Ein drittes Bahnhofsfest am 4. Mai 1997 auf dem Endbahnhof und eine Fahrzeugausstellung in Ebersbach nährten noch immer Wiedereröffnungs-Hoffnungen.

Die Gleisunterbrechung an der Königshufener Brücke im November 1996 machte zunächst alle Pläne zunichte. 2001 schrieb DB Immobilien den Bahnhof Königshain-Hochstein zum Verkauf aus, der Verein musste seine Ausstellungsstücke entfernen. Zwar wurde die Strecke in die Denkmalliste aufgenommen, die DB AG verkaufte die Trasse im September 2004

Jede Hoffnung auf Wiederbelebung wurde enttäuscht

aber trotzdem an eine Oybiner Firma, die sofort mit dem Abriss begann. Interventionen der Eisenbahnfreunde und des Landratsamtes scheiterten an der juristischen Feinheit zum Denkmalschutz, der nur für die Trasse, aber nicht für den metallenen Schienenstrang galt. Am 19. Juli 2005 bugsierte die Baufirma die Museumsfahrzeuge von Ebersbach nach Königshain. Die Demontage der auf Containermaß geschnittenen Schienen war zum 100. Geburtstag der Strecke im September 2005 beendet.

Seit dem 30. April 2009 ist die einstige Trasse als asphaltierter Radweg befahrbar. Der Kreisbahnverein fusionierte mit dem Heimatverein Königshain, der aber mit dem Erhalt der Königshainer Fahrzeuge überfordert war. Sie rosteten langsam vor sich hin und waren dem Vandalismus ausgesetzt. 2020 konnten zwei Güterwagen an eine Museumsbahn im Erzgebirge (FHWE) abgegeben und somit gerettet werden. Aktuell (Stand März 2023) stehen noch eine V 15 und ein G-Wagen in erschreckendem Zustand auf dem Bahnhofsgelände. Heute fährt viermal täglich der RegioBus Oberlausitz (Linie 145) von Görlitz nach Weißenberg und hält allein in der langgestreckten Gemeinde Königshain ganze sechs Mal. *Wilfried Rettig*

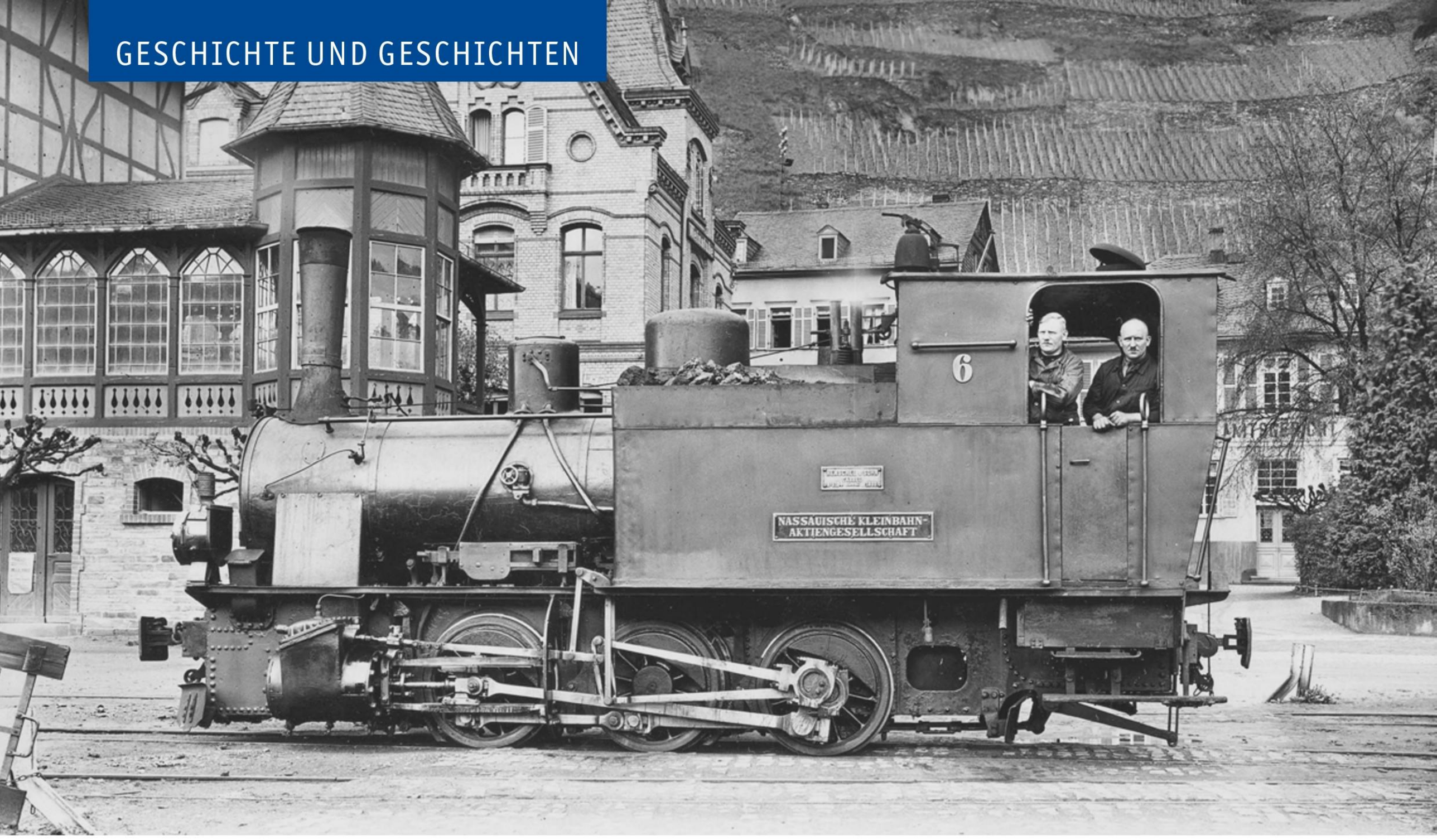
FOTOS: HEIKO KUSSMANN

Drei Jahre nach der Stilllegung der Görlitzer Kreisbahn: Höhepunkt beim zweiten Bahnhofsfest im Mai 1996 waren die Draisinenfahrten auf Gleis 1 des Bahnhofs Königshain-Hochstein.

So sah es in Königshain-Hochstein im Oktober 2009 aus: Die vom inzwischen aufgelösten Kreisbahnverein gesammelten Fahrzeuge stehen inmitten der Wildnis und verrotten.

FOTOS(2): WILFRIED RETTIG

Am 30. April 2009 wurde auf weiten Teilen der vormaligen Kreisbahn-Trasse ein Radweg eingeweiht. Die Bahnhöfe entlang der Strecke, hier Ebersbach, befinden sich in Privatbesitz.



Lok 6 (Henschel, Baujahr 1899) der Nassauischen Kleinbahn vor dem hübschen Empfangsgebäude im Kleinbahnhof von St. Goarshausen. Carl Bellingrodt bekam den Nassdampf-C-Kuppler samt Lokmannschaft am Montag, dem 2. Mai 1932 vor die Linse.

Im MEB 11/2022 berichteten wir aus dem Mittelrheintal. Dort existierte einst auch eine Kleinbahn, die mit zwei Strecken vom Taunus her an den Strom führte. In St. Goarshausen war dazu eine ganz besondere Lösung notwendig.

Mit der Bahn durchs Haus

Die Nassauische Kleinbahn bediente vom betrieblichen Zentrum Nastätten im Taunus aus ein 77 Kilometer umfassendes Netz mit drei Meterspurstrecken nach Zollhaus (an der DB-Strecke Limburg – Wiesbaden) sowie nach Oberlahnstein und St. Goarshausen. Diese beiden Endpunkte lagen im Mittelrheintal an der rechten Rheinstrecke Wiesbaden – Niederlahnstein.

Im Städchen St. Goarshausen existierte eine Besonderheit, die fast einmalig in Deutschland war: die Unterfahrung eines mehrgeschoßigen Geschäfts- und Wohnhauses mit der Bahn.

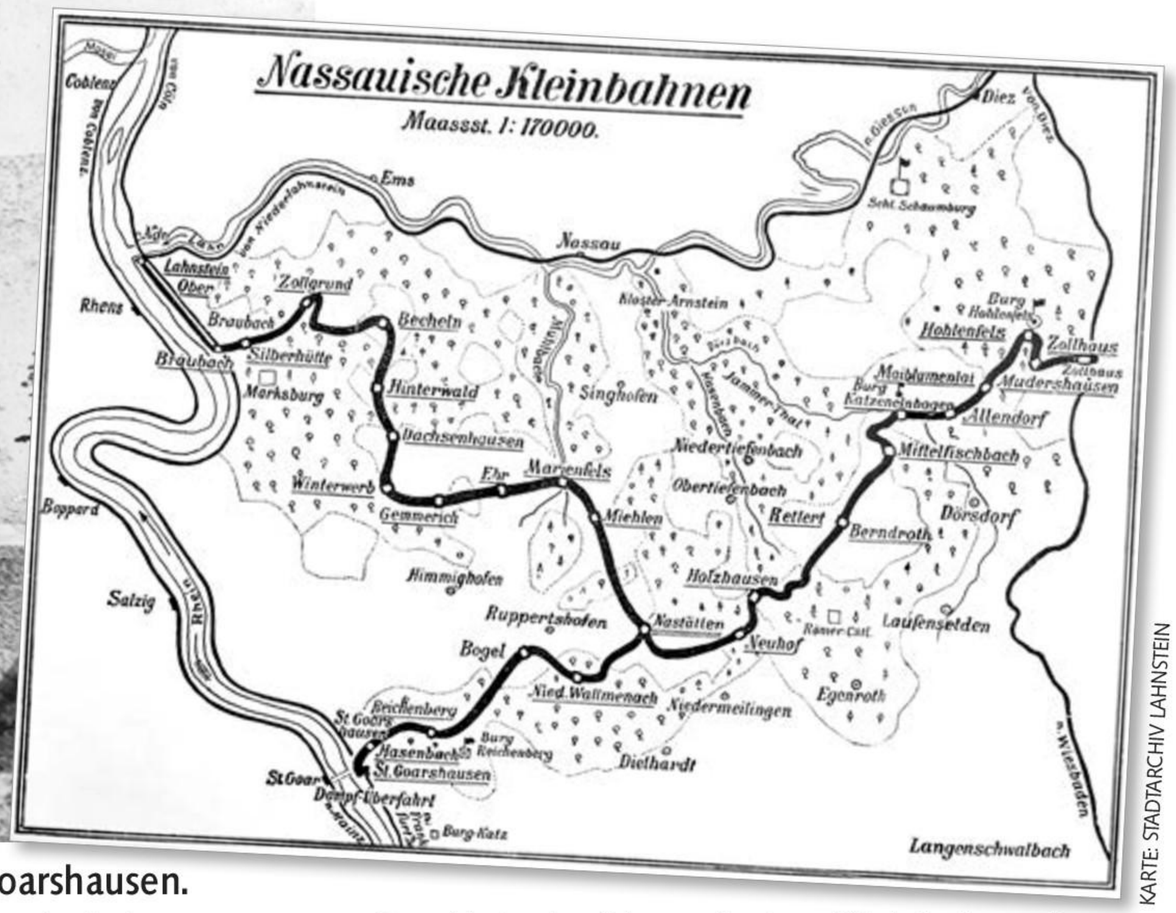
Die St. Goarshausener Strecke war die erste, die Betriebseröffnung erfolgte am 18. September 1900. Von Nastätten (248 Meter ü. NN) stieg die Strecke nach Bogel (361 Meter) hinauf, führte dann nach Reichen-

FOTOS (2): BELLINGRODT/EISENBAHNSTIFTUNG

Auch mit dem Rhein im Hintergrund sollte die kleine Lok noch einmal verewigt werden.

FOTOS (2): GERD WOLFF

Die einzigartige Unterfahrung des Wohn- und Geschäftshauses in St. Goarshausen. Dahinter verlaufen die Rheinstraße und die Rechte Rheinstrecke der Bundesbahn. Rechts des Gleises am Tunnelmund steht, fast verdeckt, das Fachwerkgebäude mit Wasserbehälter. Die Lok nimmt am 26. Mai 1953 gerade Wasser.



KARTE: STADTARCHIV LAHNSTEIN

Das Netz der Nassauischen Kleinbahn mit den beiden Zweigstrecken ins Mittelrheintal nach St. Goarshausen und Braubach.

berg (214 Meter) und weiter dem Hasenbach folgend zum Rhein hinunter nach St. Goarshausen (69 Meter ü. NN). Der Endpunkt der Strecke befand sich letztendlich am Rheinufer jenseits des Staatsbahnhofs und der Ortsbebauung.

Bis zum 18. September 1900 jedoch lag der vorläufige Endpunkt an der Lohmühle, dann ab 1. Mai 1901 an der Station Hasenbach, jeweils auf der Straße und 1,5 beziehungsweise 0,7 Kilometer oberhalb von St. Goarshausen. Ein Umfahrgleis und eine Wellblechbude mit Dienst- und Aufenthaltsraum waren die einzigen Betriebseinrichtungen. Doch wie sollte die Kleinbahn zum Rheinufer jenseits des Ortes weitergeführt werden? Es gab mehrere Planungen, wie man unter der Staatsbahn, der Straße und der Häuserzeile hindurch kommen sollte. Der Hasenbach fand schon seinen Weg: Über kleine Durchlässe unter Straße und Bahn und ein Rohr unter der Bebauung hindurch mündete er einige 100 Meter weiter in den Rhein. Man entschloss sich schließlich, die Hasenbachunterführung aufzuweiten und die Kleinbahn neben dem Bachlauf ebenfalls zu unterführen. Das Gleis wurde kurz hinter dem vorläufigen Endpunkt neben der Straße auf das Niveau des Baches abgesenkt und verlief direkt links neben dem Bachbett etwa 250 Meter unter den drei Staatsbahngleisen, der Rheinstraße und dem Wohnhaus hindurch. Das Gebäude war rheinseitig mit Stahlträgern und Ziegelmauerwerk unterfangen worden, davor setzte man eine tunnelartige Fassade aus Bruchsteinen und Beton.

Wie sollte die Kleinbahn zum Rhein gelangen?

Direkt vor dem Tunnelmund entstand neben dem Gleis ein kleines turmartiges Fachwerkgebäude mit einem Hochbehälter, der mit Bachwasser gefüllt war und an dem die Loks der Kleinbahn über einen Schwenkkran mit Speisewasser versorgt werden konnten.

Hinter der Unterfahrung wurde das Rheinufer erreicht. Das Gleis schwenkte in einem weiten Bogen nach links ab und mündete in den dreigleisigen Personenbahnhof, ausgestattet mit einem stattlichen und sehr ansehnlichen Stationsgebäude. Nach Süden anschließend führten die Gleise noch weiter, zum Rheinkai hinunter. Dort konnten mit einem großen Dreh- und Schwenkkran Gestein und andere Schüttgüter in und aus den Binnenschiffen umgeschlagen werden.

Am Ende des Gleisbogens hinter der Tunnelausfahrt zweigte nach rechts ein Gleis zum Güter- und Umladebahnhof an der Staatsbahn ab. Dieser war mit je zwei Meter- und Regelspurgleisen ausgestattet.

Am 15. Juli 1903 erreichte der erste Zug diesen Kleinbahnhof St. Goarshausen am Rheinufer. Doch die Personenzüge hinun-

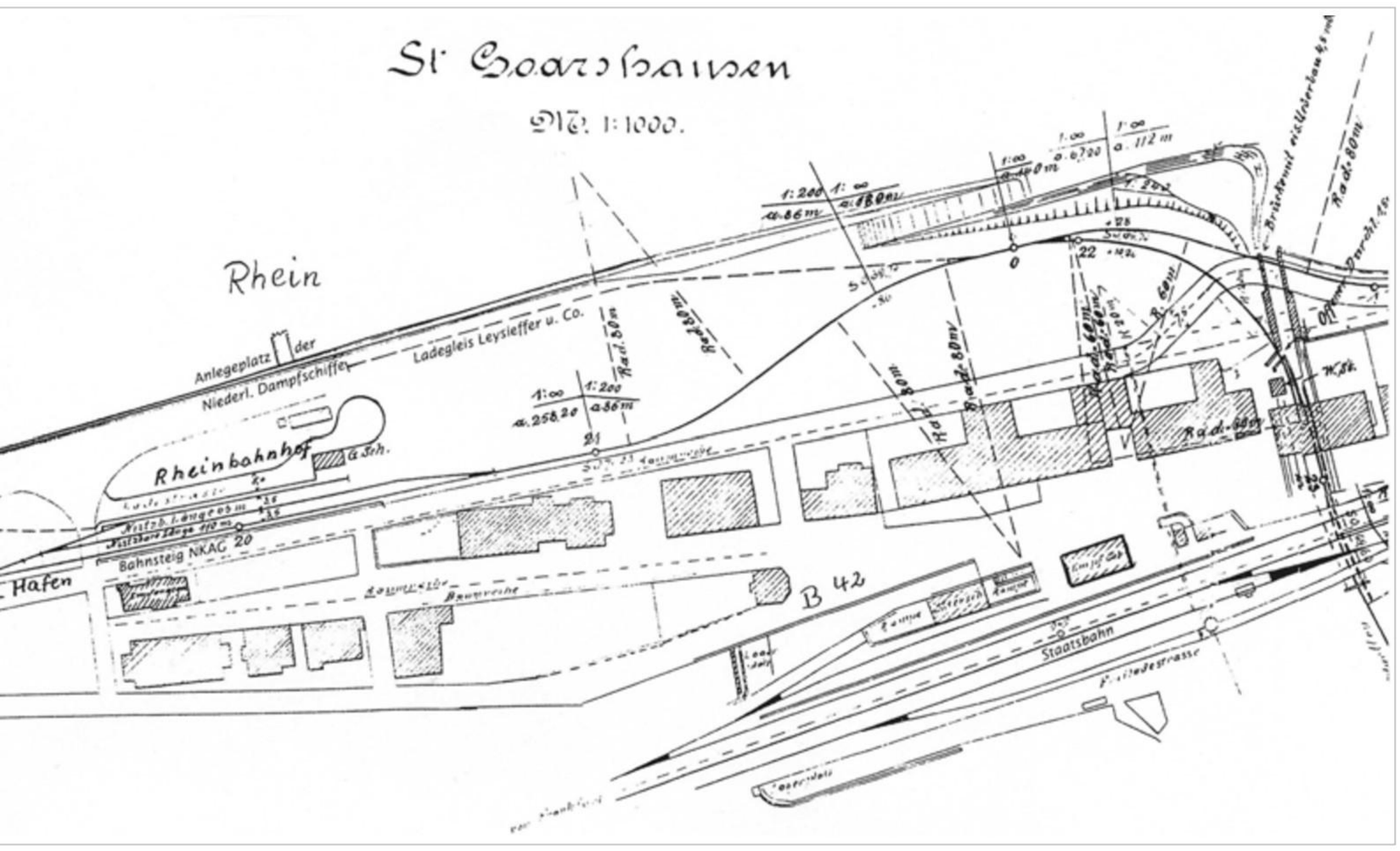
Im Jahr 1950 gelang das leider bewegungsunscharfe Bild eines bergwärts fahrenden Güterzuges, der gleich das Wohngebäude einräuchern wird. Aus dieser Perspektive ist das Gebäude des Wasserturms besser zu erkennen.

FOTO: GERD WOLFF

Käfer kaputt – Bähnchen verschwunden: St. Goarshausen im Jahr 1968. Von der Bergseite her erkennt man die ehemalige Unterfahrung der DB-Strecke, der Straße und des Wohn- und Geschäftshauses. Rechts fließt der Hasenbach, daneben verlief die Trasse der Kleinbahn, nun eine Fußgängerunterführung.

FOTO: BELLINGRODT/EISENBAHNSTIFTUNG

Nochmal zurück ins Jahr 1932: Lok 6 erklimmt nun mit einem Personenzug zur Freude des Fotografen Carl Bellingrodt die ersten Steigungen hinter St. Goarshausen hinauf in den Taunus.



GRAFIK: SLG. GERD WOLFF

Auszug aus dem Katasterplan: Rechts sind die Durchfahrung des Wohnhauses und die Unterführung unter der Staatsbahnlinie zu erkennen. Links im Plan ist der Personenbahnhof der Kleinbahn mit drei Gleisen eingezeichnet. Von dort geht es noch weiter zum Rheinkai mit Umlademöglichkeiten vom/zum Schiff. Rechts im Plan erkennt man die Abzweigungen in Richtung des Güter- und Umladebahnhofs und zu einem privaten Ladegleis.

ter zum Rhein sollten eine Episode bleiben. Auf der Zweigstrecke nach Braubach und Oberlahnstein wurde der Personenverkehr schon 1929 wieder eingestellt und in St. Goarshausen sollten die Personenzüge der Kleinbahn für eine Zeitspanne von nicht einmal 50 Jahren beginnen und enden. Schon 1952 endete dort der Personenverkehr. Fünf Jahre später war es auch für den Güterverkehr auf der St. Goarshausener Strecke soweit. Nur am anderen ehemaligen Endpunkt der Nassauischen Kleinbahn, in Braubach, hielt sich der Güterverkehr bis

Frühes Ende des Personenverkehrs

in die 70er-Jahre. Eine Reststrecke verband über ein Dreischienengleis (1000/750 Millimeter) die dortige Silberhütte, hinter der berühmten Marksburg im Seitental gelegen, mit dem Umschlagbahnhof an der DB-strecke. Im September 1977 endete dieser Restbetrieb der Nassauischen Kleinbahn.

Das Wohn- und Geschäftshaus in St. Goarshausen wurde inzwischen abgerissen, der Hasenbach größtenteils verrohrt. Heute liegt dort die breite Unterführung der Bundesstraße B 274, die unter der B 42 und der rechten Rheinstrecke hindurchführt. Von der Rheinpromenade bietet sich über die Bahn und die B 42 hinweg ein offener Blick ins Hasenbachtal. Der im Bild oben links zu erkennende Bahnübergang blieb für den innerörtlichen Verkehr jedoch immer noch erhalten.

Im Internet ist tatsächlich ein uralter Film zu finden, der den beschaulichen Kleinbahnbetrieb im Jahr 1935, sogar mitsamt einer Ausfahrt (wenige Sekunden lang) durch das Wohngebäude hindurch, zeigt. Dazu muss man im wdr-Archiv (https://digit.wdr.de/search) nach „Nassauische Kleinbahn“ suchen.

Inspiriert durch die geschilderte Situation, existierte eine Gebäude-Durchfahrt auch im Maßstab 1:87. Über 30 Jahre lang hatte ich an meiner Modellbahnanlage Freude, baute an ihr und machte Betrieb. Im Unterschied zu den geläufigen H0-Anlagen baute ich in der Nenngröße H0e, also entsprechend der 750-Millimeter-Schmalspur. Egger, Liliput und Bemo waren die Hersteller, bei denen ich fündig wurde. Die Anlage war weder im Keller noch auf dem Dachboden oder in einer Mansarde untergebracht, sondern immer in die Mietwohnung integriert – dort, wo sie am wenigsten störte: Im Flur auf schmalen Brettern in zwei Ebenen in Brust- und Bauchhöhe an der Wand entlang.

Eine Hausdurchfahrt auch im Modell

Zweimal mussten wir umziehen, von Hamburg nach Oldenburg und anschließend nach Mainz. Entsprechend passte ich meine Anlage den neuen Gegebenheiten an. Die Stadtstrecke mit der Ortsdurchfahrt war ein Modul, das leicht verändert seinen Platz an einer Flurwand fand. In dem Hamburger Flur bog die Stadtstrecke am Ortsende nach rechts ab und verließ die Straße an der offenen Seite ohne Bebauung. Im Oldenburger Flur musste meine Schmalspurstrecke aber nach links weitergeführt werden, und da war die Bebauung als Sperrriegel im Wege. Eine Lösung bot das Vorbild der Nassauischen Kleinbahn mit der Unterfahrung in St. Goarshausen. Da die Häuser an der Stadtstrecke platzsparend als wenig vorspringende Halbrelief-Fassaden gebaut wurden, konnten sie beliebig umgestellt werden. Es entstanden zwei neue Häuser, eines davon wurde mit dem nach links abbiegenden Gleis unterfahren. Ich baute es nicht dem St. Goarshausener Vorbild nach, sondern als Fantasiegebäude mit einem gemauerten Unterbau. Auf der anderen Seite schloss sich nun gleich einer der Unterwegsbahnhöfe an.

Viele Jahre dampften oder brummten meine kleinen H0e-Züge unter dem Wohnhaus hindurch, dann stand in Mainz ein erneuter Umzug an. Unsere neue Eigentumswohnung besaß nur noch einen ganz kleinen Flur, der für die Modellbahn leider keinen Platz bot. Viele Jahre nach der Einstellung der Nassauischen Kleinbahn kam so auch das Ende meiner „Gemeindlichen Forstbahn Küstelberg".

Gerd Wolff/abp

In der Oldenburger Wohnung: Oben die Stadtstrecke Küstelberg, nach dem Stadtbahnhof geht es nach rechts weiter, unten der Betriebsbahnhof und die Rampenstrecke zum Ort.

Die Küstelberger Ortsdurchfahrt aus der Nähe: Die Bahn verläuft auf der Straße, die Häuser bestehen nur aus der Vorderfront und können beliebig umgestellt werden.

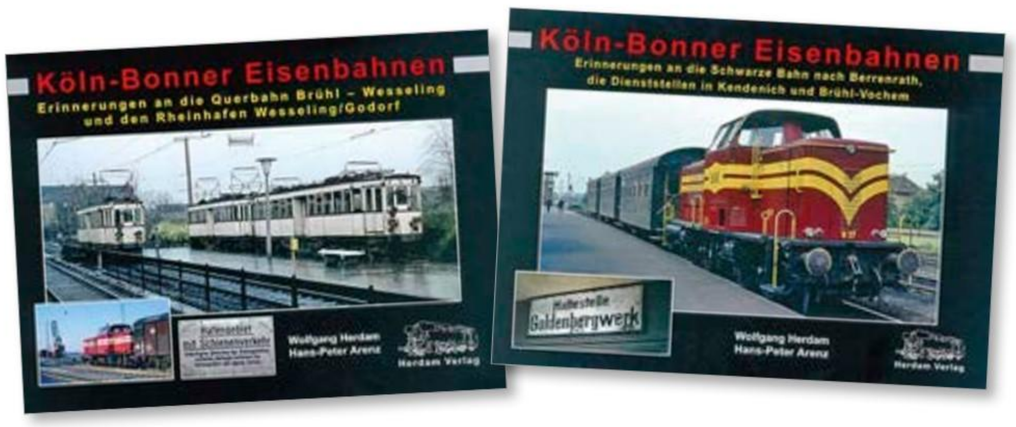
Die „gemeindliche Forstbahn Küstelberg" hat hier ihren Stadtbahnhof mit Kreuzungsgleis und Agentur. Nach rechts setzt sich die Strecke in einem engen Bogen fort.

FOTOS (4): GERD WOLFF

In der Mainzer Wohnung ging das nicht: Am Ende der Ortsdurchfahrt Küstelberg führte die H0e-Bahn nun im Linksbogen weiter durch meine persönliche Hausunterfahrung.

Großer Fotoschatz

Wolfgang Herdam, Hans-Peter Arenz: Köln-Bonner Eisenbahnen. Herdam-Verlag, Quedlinburg 2022 2022. ISBN: 978-3933178459/978-3933178473. Gebunden, 116/176 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 39,80/49,80 Euro.



Die Köln-Bonner Eisenbahnen AG (KBE) betrieben zwischen Köln und Bonn ein umfangreiches, teilweise elektrifiziertes Streckennetz. 1992 gingen die KBE in der neugegründeten Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) auf. Der Verlag Herdam verlegte im vergangenen Jahr zwei Bände zu zwei Teilstrecken der KBE. Der etwas dünnere erste Band beschäftigt sich mit „Erinnerungen an die Schwarze Bahn nach Berrenrath“, jene Zweigstrecke von Köln-Sülz nach Berrenrath. Der zweite Band behandelt die Querbahn von Brühl nach Wesseling. Es ist erstaunlich, dass es den beiden Autoren gelang, aus zwei Teilstrecken, die nur 12,9 beziehungsweise 6,7 Kilometer lang sind, zwei hevorragende Bücher zu destillieren. Das liegt natürlich an der KBE, die schon immer eine außergewöhnliche Privatbahn war, welche mit umfangreichem Verkehr glänzte sowie mit außergewöhnlichen Fahrzeugen, wie etwa den berühmten „Silberpfeilen“. Aber die wahre Qualität der beiden Bände ist die außergewöhnliche Bildauswahl sowie ihre gelungene Präsentation. Man findet in den Büchern nicht eine einzige Aufnahme, die nicht mit viel Liebe bearbeitet wurde. *al*

Fazit: Tolle Bücher, mit wertvollen Anregungen für Modellbahner

Mit viel Witz und Bahn-Wahn-Sinn

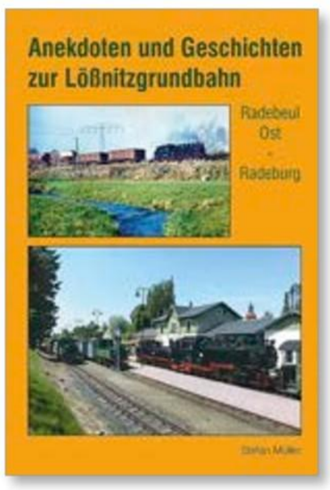
Miguel Fernandez: Der absolute Bahnsinn. Carlsen Verlag/Lappan, Hamburg und Oldenburg 2022. ISBN: 978-3-8303-6387-3. Gebunden, 128 Seiten, rund 200 farbig gedruckte Cartoon-Zeichnungen; Preis: 14 Euro.

Der Illustrator Miguel Fernandez, meist nur unter seinem Nachnamen auftretend, gehört sicherlich zu den derzeit populärsten deutschen Karikaturisten. Und er scheint ein mehr als leidgeprüfter Bahnfahrer zu sein, denn sonst wären viele seiner in dieser neuen Kompilation unter dem treffenden Titel „Der absolute Bahnsinn“ versammelten Werke nicht so dermaßen pointiert ausgefallen. Wer kennt die „Bahnklassiker“ nicht: Die stete Unpünktlichkeit, das undurchschaubare Organisations- und Tarifchaos, der mangelhafte Service, die Unlust mancher Eisenbahner und die Marotten einiger Arche-Typen unter den Mitreisenden. Wirklich Alles, was die DB AG und auch den ÖPNV der Neuzeit gemeinhin (leider) ausmacht, bekommt hier mit spitzer Feder sein Fett weg! Die Cartoons machen aber dennoch gute Laune, weil man das Ganze einfach mit Humor nehmen muss. *ba*

Fazit: „Häv a nais Tschörney truu dis nuu Reylwäi-Comicbukk!“

Lösnitzgrunder Bahn‘l-Lektüre

Stefan Müller: Anekdoten und Geschichten zur Lößnitzgrundbahn. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2023. ISBN: 978-3-96564-026-9. Gebunden, 272 Seiten, 350 Abb., 24 Zeichnungen, 27 Fahrkarten, 17 Fahrpläne; Preis: 26,50 Euro.



Stefan Müller setzt seine seit einigen Jahren im Bildverlag Böttger erscheinende Reihe mit launigen Geschichten über die sächsischen Schmalspurbahnen in Text und Bild nun mit einem Band zur Lößnitzgrundbahn konsequent fort. Der Stil gleicht daher auch wieder demjenigen der anderem Werke mit derselben Betitelung. So findet der interessierte Leser erneut die inzwischen bewährte Zusammenstellung teils sehr unterschiedlicher Beiträge namhafter Kenner der Schmalspurlinie von Radebeul Ost nach Radeburg, so dass keine Langeweile beim Schmökern aufkommt. Die Chronik der Geschichte(n) fängt dabei irgendwann in den 1960er-Jahren an und zieht sich bis in die heutige Zeit. Das Buch ist eher als Ergänzung zu den üblichen Streckenmonographien zu betrachten, so mancher Beiträg wäre in einer Eisenbahn-Zeitschrift zudem besser aufgehoben gewesen. *ba*

Fazit: Erweiterung der Reihe im bekannten Anekdoten-Stil

Innenansichten aus dem Rbf

Peter Köster, Heiko Bargmann, Hans Werner: Der Rangierbahnhof Bremen-Gröpelingen – Fotos zur über 100-jährigen Geschichte. Klaus Kellner-Verlag, Bremen 2022. ISBN: 978-3-95651-350-3. Gebunden, 192 Seiten, 267 s/w-Abb.; Preis: 29,90 Euro.

Im Jahr 2015 wurde er 100 Jahre alt: Der Rangierbahnhof vor den Toren der Stadt Bremen. Eine große Feier blieb damals aus, die Deutsche Bahn hatte das Interesse an der riesigen Anlage weitgehend verloren. Doch zum Jubiläum erschien ein erstes Buch. Nun folgte der zweite Band, im Interesse einer großzügigen Bildwiedergabe im Querformat. Der Betrachter taucht ein in eine vergangene Welt des intensiven Betriebs und der intensiven Arbeit. Noch in den 50er-Jahren arbeiteten etwa 1300 Menschen auf dem heute fast menschenleer wirkenden Rangierbahnhof, in dem fast nur noch ARS-Altmann-Autozüge abgestellt werden. Gerade die Portraits der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und viele Szenen aus dem Arbeitsleben machen den Bildband einmalig. Der interessierte Leser sollte versuchen, auch den ersten, zuletzt im Jahr 2015 im Kellner-Verlag zum zweiten Mal aufgelegten Band zum Rangierbahnhof zu ergattern. Dort sind die dem vorliegenden Buch fehlenden Pläne und Skizzen zu finden. *abp*

Fazit: Nahaufahmen aus dem Bundesbahn-Arbeitsleben

märklin
TRIX

Egal wie gut Du fährst – Günni fährt Güter!

Club-Einstiegsmodell - exklusiv für Clubmitglieder

Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse mittig eingebaut. Alle vier Achsen angetrieben.

Angesetzte Signalhörner.

Digital-Decoder mfx mit 18 digital schaltbaren Licht-, Geräusch- und Betriebsfunktionen.

Fein detaillierte Umsetzung der Drehgestelle.

Metallgehäuse mit bunter und vorbildgerechter Bedruckung.

Separat angesetzte Griffstangen an den Lokfronten.

Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, je nach Fahrtrichtung wechselnd und digital schaltbar.

Bestellschluss 15. Mai 2023.

Werden Sie jetzt Clubmitglied und sichern Sie sich neben vielen Sonderleistungen, dieses absolute Unikat für Ihre Anlage. QR-Code scannen, im Club anmelden und den Bestellschluss nicht verpassen.

Das Produkt zeigt ein geschütztes Design der DB AG und die Herstellung erfolgt mit Genehmigung der DB AG.

Passende Güterwagen der Epoche VI finden Sie im aktuellen Märklin H0- und Trix H0-Sortiment.

märklin H0

Wechselstrom

N mfx DCC NEM VI 15+

36648 Elektrolokomotive Baureihe 185.2

€ 299,– *

TRIX H0

Gleichstrom

N VI mfx DCC NEM 15+

25367 Elektrolokomotive Baureihe 185.2

€ 299,– *

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

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

FOTO: PHIL METCALFE/ALAMY

Am 17. März 2016 ist die vor 100 Jahren von Sir Nigel Gresley (links) entworfene, als Lok 60103 der British Railways dekorierte A3 4472 mit dem „Flying Scotsman“ auf der North Yorkshire Moors Railway bei Green End unterwegs.

Als vor einem Jahrhundert die Nummer 4472 der LNER für die Bespannung des Schnellzuges „Flying Scotsman“ entwickelt wurde, nahm eine große britische Eisenbahn-Legende ihren Anfang.

Gresleys fliegender Schotte

Der britische Ingenieur Herbert Nigel Gresley (1876–1941) ist wohl einer der bekanntesten und bedeutendsten unter den Dampflok-Konstrukteuren der Eisenbahngeschichte. Als junger Mann stieg er bei der London and North Western Railway ein und wurde bald Leiter der Werkstätten in Crewe, wo er sich mit der Verbesserung althergebrachter Lokomotiven einen Namen machte. Ab 1911 war er bei der Great Northern Railway für die Neukonstruktion des gesamten Rollmaterials – von der Lok bis zum Güterwagen – verantwortlich. Bereits zu dieser Zeit zeigte sich sein Talent, effiziente und moderne, aber für den spezifisch britischen Bahnalltag dennoch praxistaugliche und möglichst unkomplizierte Schienenfahrzeuge zu entwickeln.

Als im Rahmen des „Groupings“ die vier großen britischen Bahngesellschaften der Zwischenkriegszeit entstanden, wollte die neue London and North Eastern Railway (LNER), die den Langstrecken-Expresszug „Flying Scotsman“ übernommen hatte, diesen zu ihrem Aushängeschild machen.

Dank Gresley wird die Pacific in Großbritannien zum Erfolg

Dafür war selbstverständlich eine komplett neue Zuggarnitur vonnöten, und niemand anderes als der jüngst zum Chefingenieur der LNER berufene Nigel Gresley schien geeigneter, deren Konstruktion zu übernehmen. Und Gresely schuf tatsächlich einen der bis heute berühmtesten Züge der Welt: Der erfolgreiche „Relaunch“ im Jahre 1923 sorgte dafür, dass der „Flying Scotsman“ in kürzester Zeit enorm populär wurde und einen globalen Trend für neue Luxus-Fernreisezüge über den „La Flèche d'Or“ bis hin zum „Rheingold“ auslöste.

Als Zuglok kam für Gresley nur eine fortschrittliche Pacific-Schnellzugmaschine in Frage. Dies war ein Novum im Vereinigten Königreich, denn die britischen Bahngesellschaften kamen zuvor nicht über mäßig erfolgreiche Prototypen mit der Achsfolge 2'C1' hinaus – manche lehnten sie sogar gänzlich ab. Die LNER aber ließ sich auf Gresleys Idee ein und erhielt mit der Klasse A1 eine der leistungsfähigsten Schnellzug-Dampfloks ihrer Zeit. Der Heißdampf-Kessel war gut gelungen, das Dreizylinder-Triebwerk sorgte für einen hervorragend ruhigen Lauf. Die von Gresley entwickelte

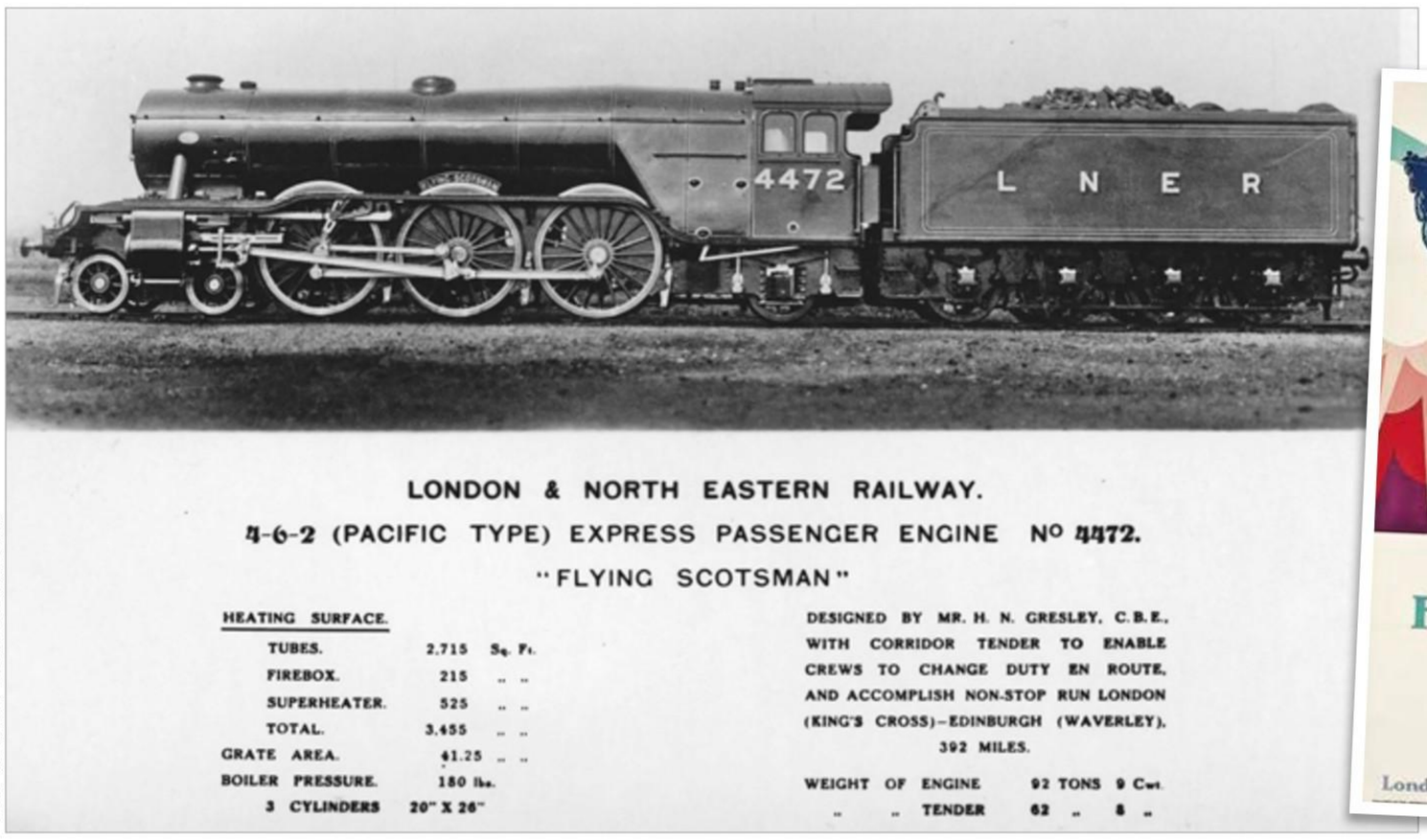
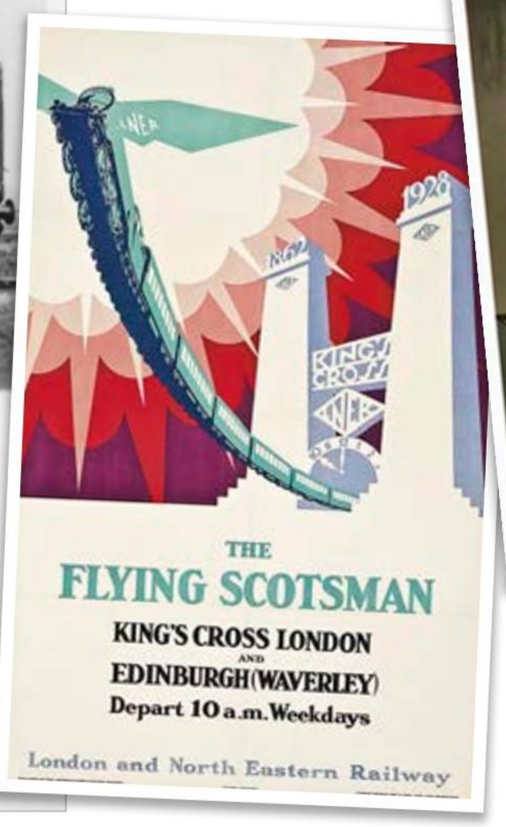
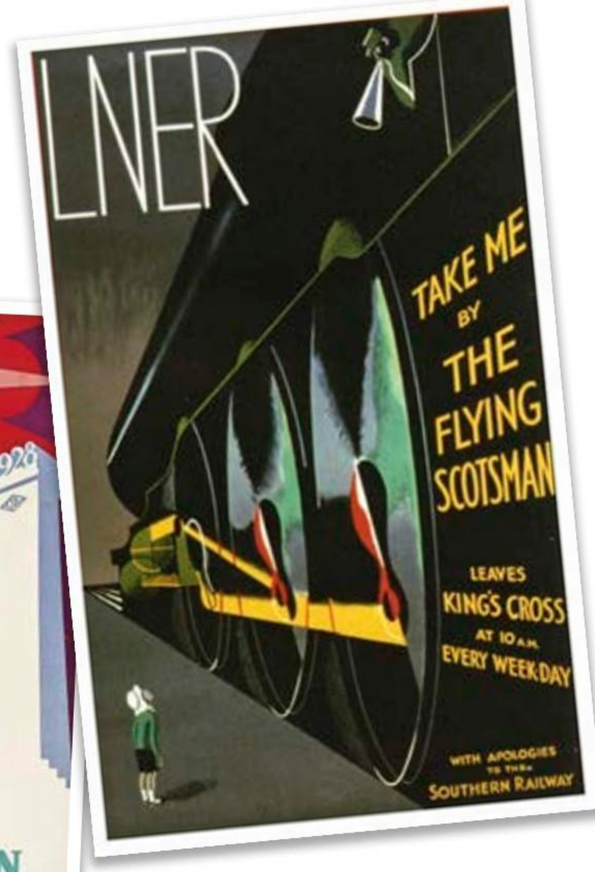


FOTO: THE PRINT COLLECTOR/ALAMY





Mit der Ursprungs-Klasse A1 schuf Gresley im Jahre 1922 die erste voll praxistaugliche Pacific-Schnellzuglokomotive Großbritanniens, die später noch zur A3 aufgewertet wurde.

Der „Flying Scotsman" wurde schnell ein berühmter Zug und brachte der LNER das erhoffte Rampenlicht.

Hebelsteuerung des Mittelzylinders über die beiden äußeren Triebwerke bewährte sich auf Anhieb. Mühelos erreichte die Klasse A1 die damals sagenhafte Höchstgeschwindigkeit von 100 Meilen pro Stunde, also stolze 160km/h. Für die Bespannung des „Flying Scotsman" wurde die Lok-Nummer 4472 ausgewählt. Sie erhielt einen Langlauf-Tender mit Durchgang, der einen Personalaustausch ebenso wie das Wasserfassen per Schienentrog-Saugrüssel während der Fahrt ermöglichte. Der „Flying Scotsman" legte mit ihrer Hilfe die 632 Kilometer lange Non-Stop-Fahrt über die Eastcoast Main Line von London King's Cross bis Edinburgh Waverley in lediglich acht Stunden zurück, damals ein Rekord!

Der „Flying Scotsman" ist der schnellste Zug seiner Epoche

Auch die Gründung der staatlichen British Railways nach dem Zweiten Weltkrieg änderte am Status des „Flying Scotsman", dessen Zuglok nun die BR-Nummer 60103 trug, nichts. Erst mit dem Niedergang der britischen Eisenbahn unter dem Bahnchef Richard Beeching und der Umstellung auf Dieselbetrieb in den 1960er-Jahren schien der Ruf des „Flying Scotsman" zu verblassen. Doch wie die Briten nun mal sind, durfte ihr berühmtester Zug so nicht enden: Ein Privatmann erwarb die Lok 4472/60103 im Jahre 1963, ließ sie anschließend aufarbeiten und nach einer spektakulären Welttournee wieder vor der historischen Garnitur des „Flying Scotsman" einsetzen, mit dem die elegante Maschine bis heute regelmäßig anzutreffen ist. *A. Bergner*

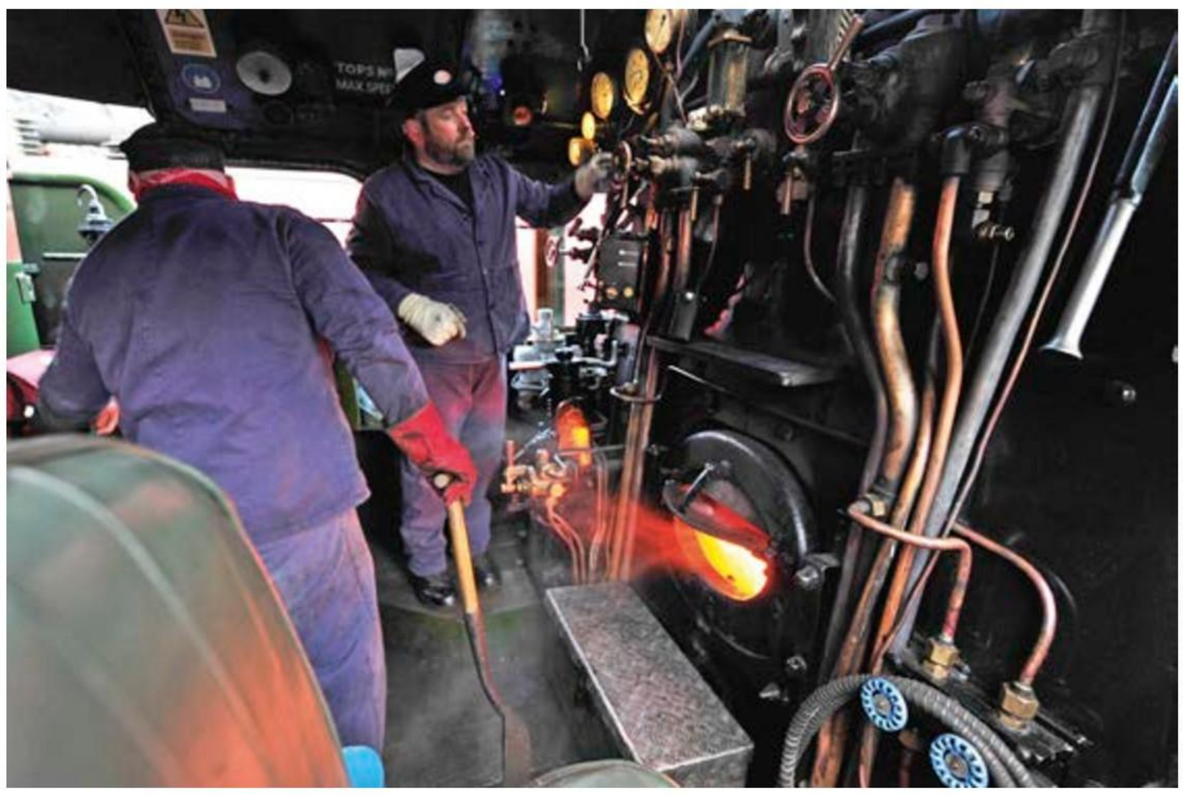


FOTO: MALCOLM PARK EDITORIAL/ALAMY

Der Führerstand der A-Klassen der LNER bietet aufgrund des engen Fahrzeugumgrenzungsprofils nur vergleichsweise wenig Platz, was aber auch eine gewisse britische Behaglichkeit zur Folge hat.

FOTO: KEYSTONE PRESS/ALAMY

Am 5. Mai 1968, im Jahr des Dampfbetrieb-Finales in England, verlässt die frisch im Stil der LNER restaurierte 4472 London King's Cross zu einer Non-Stop-Tour gen Edinburgh.

Die alten Signale bei Romney stammen noch aus der Zeit, als die Bahngesellschaft Monon, die 1971 aufhörte zu existieren, den Zugverkehr in Indiana dominierte. Die Bahngesellschaften CSX und Amtrak nutzen die Signale heute noch. P42DC 25 hat am 30. April 2007 den Zug „The Cardinal" am Haken. Sie zeigt das Phase V-Lackierungsschema.

Die Genesis-Baureihe des General-Electric-Konzerns prägt den aktuellen Amtrak-Triebfahrzeugpark. Die bulligen Loks, die mit Beteiligung von Krupp entstanden, sind seit drei Jahrzehnten im Einsatz. In den nächsten Jahren steht jedoch ihre Ablösung bevor.

Die Schöpfung

FOTO: CHRISTOPH GRIMM

Ein Amtrak-Zug wie geschaffen für die Modellbahn. Es geht auch bei US-Zügen ein wenig kürzer mit einer P42 und vier der sogenannten Superliner-Wagen.

Am achten Tag schuf General Electric (GE) eine Lok und man sah, dass sie gut war – so könnte die Geschichte in der Bibel eines Ferrophilen lauten. Immerhin hatte man bei GE die Chuzpe, die in den 90er-Jahren neu entwickelte Lok für den Personenzugverkehr Genesis zu nennen.

Wer den MEB-Zweiteiler zu 50 Jahren Amtrak in den Ausgaben 8 und 10/2021 las, weiß, mit welchen Schwierigkeiten der staatliche Betreiber von Fernverkehrszügen in den USA zu kämpfen hatte: veraltetes Rollmaterial, Unterfinanzierung und stets in Gefahr, in die Insolvenz zu schlittern. Unter diesen Umständen war das Erscheinen der Genesis-Reihe in den frühen 90er-Jahren ein wichtiger Meilenstein in der Geschichte und ein Symbol für den Weiterbetrieb des schienengebundenen Personenverkehrs in den USA.

Vieles war an der Genesis-Reihe, von der es drei wesentliche Varianten gab, neu. Bei GE rollte schon seit 1983 die Güterzug-

P42DC 184 überquert am 27. Juni 2012 mit dem „Empire Builder" bei Hastings den Mississippi. Sie wurde anlässlich des 40-jährigen Bestehens von Amtrak mit der Phase-IV-Lackierung versehen.

FOTOS (4): JEFF TERRY

Ebenfalls eine sogenannte „Heritage"-Lokomotive war P42DC 156, welche die frühe Phase I-Lackierung („Bloody Nose"), die ab 1972 eingeführt wurde, nochmals zeigen durfte (St. Paul, 5. Juni 2011).

Baureihe Dash 8 aus den Fabrikationshallen und die Dash 8-40B war ebenfalls vierachsig und verfügte über denselben mittelschnell laufenden Dieselmotor mit einer Leistung von 4000 PS (2980 KW), die bei einer Höchstdrehzahl von 1047 Umdrehungen pro Minute abgegeben wurden. Damit sind aber die wesentlichen Gemeinsamkeiten zwischen Genesis und Dash 8 bereits beschrieben. Das wichtigste Kennzeichen der Genesis-Reihe ist die selbsttragende Karosserie (Monocoque), die bei amerikanischen Güterzuglokomotiven unüblich ist. Zu diesem besonderen Konstruktionsmerkmal kam hinzu, dass die äußere Gestalt der Genesis von einem Designer (Cesar Vegara) gestaltet wurde und aerodynamischen Anforderungen angepasst wurde. Das war auch deshalb notwendig, weil die Höchstgeschwindigkeit

Leistungsstarke und schnelle Schöpfung: die Genesis

immerhin 103 mph (166 km/h) betrug. Deshalb lautete die ursprüngliche Bezeichnung auch AMD-103: **A**mtrak **M**onocoque **D**iesel – 103MPH. Später wurde daraus die Dash 8-40BP beziehungsweise die gebräuchlichste Bezeichnung P40DC. Das P steht dabei für eine Personenzuglokomotive und das DC für Gleichstrom, der vom Generator erzeugt wird. An der Entwicklung des selbsttragenden Lokkastens war der deutsche Hersteller Krupp beteiligt. Eine solch schnelle Lokomotive konnte natürlich nicht auf den gebräuchlichen Guss-Drehgestellen der Güterzuglokomotiven fahren. Den Auftrag zur Drehgestellentwicklung vergab GE nach Deutschland ebenfalls an Krupp-Verkehrstechnik.

Das neue Design brachte erhebliche Vorteile. Im Vergleich zu ihrer unmittelbaren Amtrak-Vorgängerin der EMD-F40PH entwickelte die P40DC eine 25 Prozent höhere Leistung bei einem um 22 Prozent niedrigeren Kraftstoffverbrauch. Allerdings waren Wartung und Reparatur zeitaufwendiger und deshalb auch kostspieliger. Dank des leistungsstarken Motors war die P40 in der Lage, einen Zug aus 16 sogenannten Superliner-Wagen elektrisch zu versorgen und stellte dafür über einen Wechselrichter bis zu 800 kW der Motorleistung zur Verfügung.

Von der ersten Genesis-Variante lieferte GE ab 1993 44 Exemplare an Amtrak. Zwei Jahre später tauchte die P32AC-DM auf den Gleisen rund um New York auf. Die Motorleistung betrug nur mehr 3200 PS (2353 kW) und der Antrieb erfolgte mit Wechselstrom. Die Besonderheit steckt im Kürzel DM, das für Dual Mode steht. Die Lokomotiven waren dafür ausgelegt, den Strom auch über eine seitliche Stromschiene abnehmen zu können und somit die bekannten unterirdischen Bahnhöfe Grand Central und Pennsylvania Station anfahren zu können.

Die letzte und mit 207 Exemplaren meistgebaute Variante war die P42DC. Sie besaß einen leistungsgesteigerten 16-Zylinder-Dieselmotor (4200 PS/3089 kW) und eine geringfügig höhere Höchstgeschwindigkeit von 110 mph (177 km/h).

Die ursprünglichen P40-Maschinen wurden im Lauf der Jahre zum Teil an andere Bahngesellschaften verkauft. Der Rest wurde auf den P42-Standard gebracht.

Über mehrere Jahrzehnte bestimmten die Genesis-Lokomotiven indes das Antlitz der Amtrak-Züge auf Langstrecken. Ab 2021 sollen schließlich 125 Exemplare der modernen Charger-Baureihe von Siemens, die bis 2024 ausgeliefert werden, sie dort ablösen.

Stefan Alkofer

Der „California Zephyr", gezogen von P42DC 172, verlässt am 18. Juni 2012 nach kurzem Halt Burlington.

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE

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

Achtung: Ab sofort werden nur noch per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an: **Bettina.Wilgermein@verlagshaus.de** und geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

VERKÄUFE

TT, N, Z

E94 Tillig Faulhabermotor Decoder BR 94 Beckmann Decoder BR 89 T3 ohne Tender JATT Decoder BR 89 T3 mit Tender JATT Decoder BR 118 Clubmodell Decoder Tillig 4 3 AC H Umbauwagen Krüger alles TT. Ralf Herzog, Tel.: 030/6625963.

Hallo wahre EB-Fans: Biete sehr umfangreiche Sammlung in 5 Spuren seit 80 Jahren. Ca. 400 Loks, 900 Wagen, viele Raritäten, viele Filme, viel Literatur. Bei Interesse: Tel.: 033458/30629 ab 17 Uhr oder schriftlich.

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

Hallo wahre EB-Fans: Biete sehr umfangreiche Sammlung in 5 Spuren seit 80 Jahren. Ca. 400 Loks, 900 Wagen, viele Raritäten, viele Filme, viel Literatur. Bei Interesse: Tel.: 033458/30629 ab 17 Uhr oder schriftlich.

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

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, 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.

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, Tel.: 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

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

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

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

Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art
Digitalumbauten

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

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

ER hat nicht gewonnen!
Wir sind nicht insolvent.
Wir machen NUR zu.
Und dann geht es im Internet weiter mit:
online www.modellbahn-schildhauer.de

www.modellmobildresden.de

VERKÄUFE

H0

Verkaufe Modelleisenbahn Spur H0, Neu- und Gebraucht, Gleichstrom/Wechselstrom. Tel.: 0151/53150992

Märklin 45646 USA-Box Car Set UP € 200, Märklin 45800 Hopper Car Set Union Pacific 3 Stück a € 80, Märklin 45647 Double Door Box Car Set € 100, Märklin UP Caboose 45702 gelb € 50. Märklin Pers.w.Langenschwalb. DB 3 x 43060 1 x 43080, 1 x 43050, 1 x 43040 je € 38, nur komplett, alles neu original verpackt. gudrun.regenhardt@web.de

Kato: Diesel ET25 EPIII rot DB 180 € ; Piko : Jub.Set m.3 GW E 63 DB 165 € ; HAG RE 4/4 TEE grün 145 € ; RE 4/4 blau 145 €; Trix : Dampfspeicherlok schwarz 90 € ; FLM: BR 70 091 75 € ; BR 98 811 75 €; Roco: Diesel NOHAB NSB Ep 3/4 160 € ; E-Lok Ae 6/8 BLS braun 155 € ; E 491 gläserner Zug olympiablau 80 € ; Güterwg Set EP II mit 8 Wagen 50 €; Zugset KBayStsB EP I 60 €; Alle Artikel in OVP und unbenutzt; weitere Artikel auf Anfrage. Diverse HP 1 Hefte von Willy Kosak à 7 € Tel. 0170 2119147.

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

www.lokraritaetenstuebchen.de

Roco: bay.Glaskasten 90 €; BR 23 DB 90 €; BR 42 Öl DB 100 €; BR 01 DR 90 €; BR 01 DB Kohle Museumsedition 115 €; BR 18 DR grün Länderbahn 225 €; V 200 DB 210 € u V 290 DB 180 € jeweils mit Möllerantrieb; Diesel VT 98 mit Beiw. 3-teilig 90 €; ca 255
Diesel BR 232 rot DR Ep V 140 €; V 290 DB rot 75 €; alle Modelle in OVP und unbenutzt; weitere Loks auf Anfrage. Tel: 07578/9336372.

Biete in H0 Sammlerware, unbespielt im OK Piko Expert V200, E10, E41, E50, 68-Leuna, je € 100. Piko Hobby BR 218, Bahnbau je € 50. Dingler V60, Post € 80, Kassette 60 Jahre Piko. E04 3-D-Zugwagen € 250. Möglichst komplett. Tel.: 0176/54429612.

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

www.modellbahn-keppler.de

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

GESUCHE

H0

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

Tierfiguren:
www.Klingenhoefer.com

Suche: PIKO H0 38271 DB-Version, 5achs. Kohletender H0 Roco/Liliput. H0 Gleisplanbücher aller Art, von Alt – Neu. H0-Modelle BR 50 nur DB GS/WS, DB-D-Zugwagen EP. 3 (DRG-Bauarten), Biete an: LEMACO 50993 DB (1 von 250!), Modelloco Fertigmodell DB 450 10 DB (1 von 100?) Lemke 62 DB (Gebrauchsspuren), alle gegen Gebot: Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

Kiss **Westbahn** ÖBB **Liliput** L133926, Telefon: 089/8111508

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

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

fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau
Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com
Über 45 Jahre Spezial-Werkzeuge für Modelleisenbahner
und Zangen, Bohrer, Messgeräte, Bleche & Profile und vieles mehr ...
Erich-Oppenheimer-Straße 6F • 02827 Görlitz • Fon + 49 (0) 3581 429628 • Fax 429629

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)

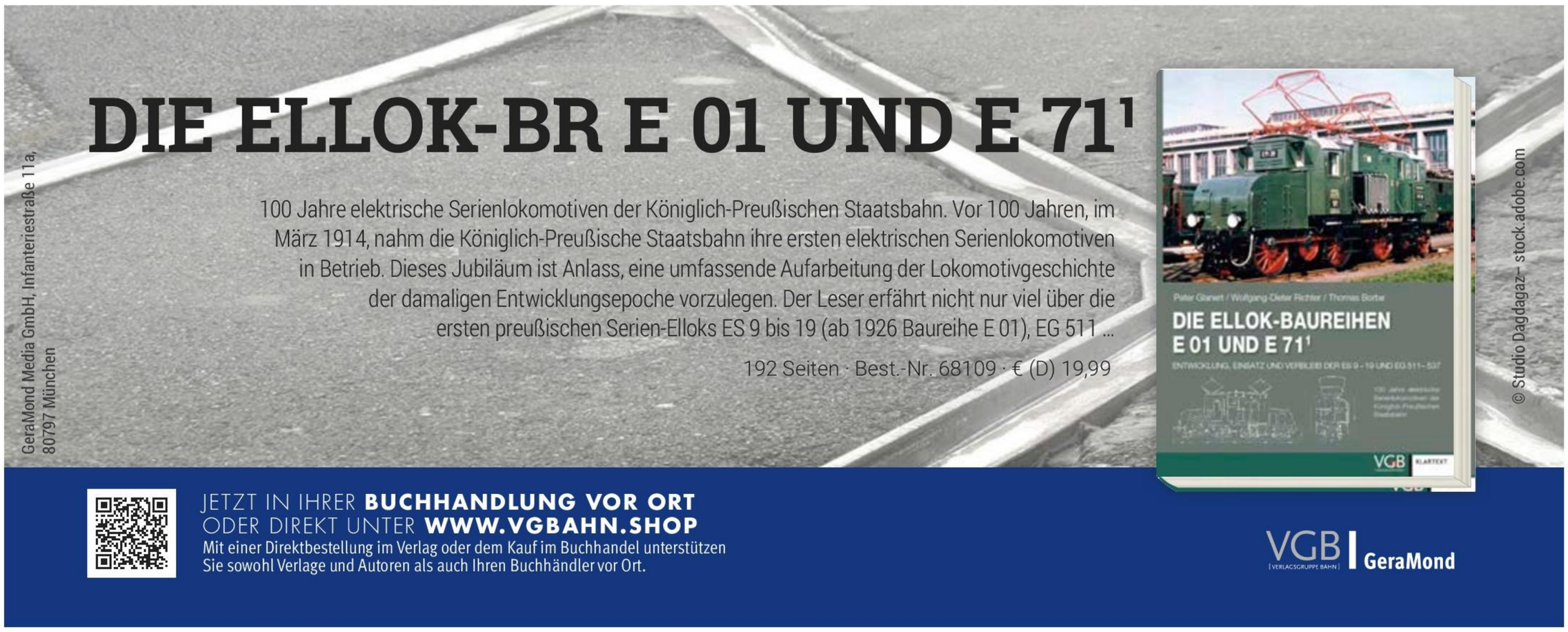
„In Hamburg sagt man Moin"
seit Februar neu in Hamburg-Winterhude – und im Internet
ABENTEUER EISENBAHN
Ihr Fachgeschäft für Modelleisenbahnen und Eisenbahnkultur
Barmbeker Straße 173 – 22299 Hamburg – Telefon: 040 - 33 53 83
www.abenteuer-eisenbahn.de

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

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,– €

MODELL BahnLAND 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!

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



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

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

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, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf 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.

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

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

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.: 02331/404453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

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.

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 G

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

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage.
Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-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;

Nächster Anzeigenschluss ist der 04. 05. 2023

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, MU21@gmx.de

modellbauvoth

VERKÄUFE
Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

Hallo wahre EB-Fans: Biete sehr umfangreiche Sammlung in 5 Spuren seit 80 Jahren. Ca. 400 Loks, 900 Wagen, viele Raritäten, viele Filme, viel Literatur. Bei Interesse: Tel.: 033458/30629 ab 17 Uhr oder schriftlich.

Verkaufe gebundene Hefte Modelleisenbahner JG. 1952-1958, 1968-1988; 5 €/Jahrgang oder VB Reich Oderwitz 035842/39102 (AB)

www.modelleisenbahn.com

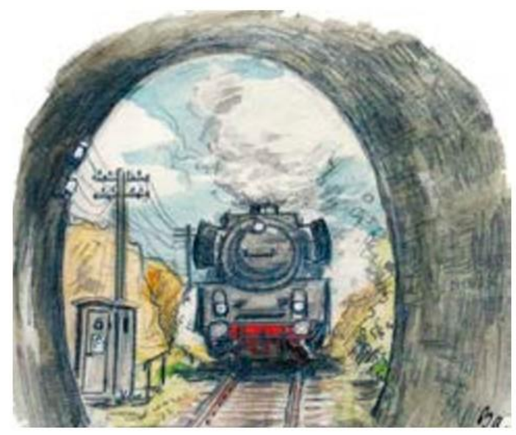
www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

www.bahnundbuch.de

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.



Nächster Anzeigenschluss ist der 04. 05. 2023

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.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)

PATERNOSTER
Vitrine
Schattenbahnhof
Individuell
(Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm)
Platz sparend
alle Züge sofort verfügbar
Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

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

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

Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Vorbestellpreise für Neuheiten TT:

Hornby HN9058 Vossloh DE18 DB/North Rail	187,99 €	NPE 52101 Silowagen DR Schkopau	51,80 €
Hornby HN9058S Vossl. DE18 DB/North Rail Sound	299,97 €	NPE 52103 Silowagen DR Bitterfeld	51,80 €
Hornby HN9521 Doppelstockzug DR blau-grau	242,50 €	NPE 52105 Set Silowagen Mirathen	103,50 €
Hornby HN9734 Set Getreidewagen VTG	73,96 €	Tillig 01081 Set Salonwagen DDR	154,96 €
Hornby HN9737 Containertragwagen Ermewa DHL	48,50 €	Tillig 02103 23 001 DR	289,98 €
Hornby HN9745 Kühlwagen DR Rotkäppchen Sekt	35,50 €	Tillig 12004 D-Zugwagen DR Oberlicht	65,96 €

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

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

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

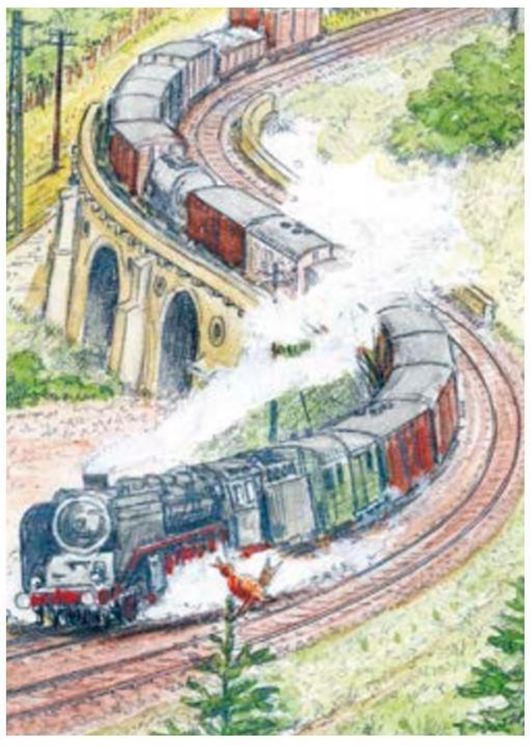
Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

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. Angebote an hvo@gmx.com.

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

elriwa®
Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen . Tel. 03528 / 44 12 57 . info@elriwa.de
Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

SONDERAUFLAGE, LIMITIERT AUF 500 STÜCK,
Auslieferung erfolgt bereits im Juli 2023
Exklusivmodell ab 119,90 €
SPUR N

Piko 71606
Diesellok V 200 102, DB, Ep.III „Rheingold“, rot-creme
Vorbestellpreis bis 31.05.2023 119,90 €
danach UVP 133,00 €

Piko 71607
Diesellok V 200 102, DB, Ep.III „Rheingold“, rot-creme, DC-Sound
Vorbestellpreis bis 31.05.2023 229,90 €
danach UVP 255,00 €

Exklusivmodell 224,99 € *UVP 229,90 € H0

Saxonia 87046 Diesellok 102 146-4, DR, Ep.IV, gealtert

Exklusivmodell 34,95 € H0

Brekina 03-368 Tatra 813 8x8 Kolos NVA GT Grenztruppen mit Gelblicht

NEUHEITEN 2023 JETZT VORBESTELLEN!

Unsere Exklusivmodelle für Sie!

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers

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

www.elriwa.de

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!

www.modellbahnservice-dr.de

Welcher Modellbahner mit Erfahrung und frei verfügbarer Zeit hilft beim H0 Anlagenbau wochenweise nach VB, auch für längere Zeit. Aufgaben: Schottern-Wegebau-Begrünung-Beleuchtung usw. Standort Schweiz nahe Grenze. Moba-Erfahrung wäre erforderlich. Zuschrift bitte per E-mail an: modellbahn.pf@bluewin.ch

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

URLAUB

Reisen undTouristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich. Preis auf Anfrage. inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 10,00 plus Steuer. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

Freudenststadt/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

modellbahnbörse-berlin.de jeweils von 10-14 Uhr, 06.05.23 Zwickau Stadthalle, 07.05.23 Dresden Alte Mensa, 18.06.23 Berlin FreizeitForum, Jeweils von 10-14 Uhr, Herzog 01736360000

16.04.: Vellmar, Mehrzweckhalle-Frommershausen, Pfadwiese von 13-17 h, 30.04.: Bebra, Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 12, 06.05.: Leipzig, Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190, 13.05.: 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

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de G

Alle Termine und Angaben ohne Gewähr!

Modellbahn-Auto-Börsen
34246 Vellmar So. 16.04.23 Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10 von 13–17 Uhr
36179 Bebra, So. 30.04.23 Lokschuppen Gilfershäuser Str.12 von 10–15 Uhr
04159 Leipzig Sa. 06.05.23 Leipziger Hotel , Hallesche Str. 190 von 10–15 Uhr
99096 Erfurt Sa. 13.05.23 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
10.04. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
01.05. Troisdorf, Stadthalle
Kölnerstr. 167
Marktzeiten 11-15 h
14.05. Aachen, Park-Terrassen
Dammstr. 40
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

Terminkalender 2023
Eisenbahnfreunde Taunus e.V.
14.05. Eschborn Hauptstraße 14 11 – 16 Uhr, Modellbahn-Ausstellung
29.10. Eschborn Hauptstraße 14 11 – 16 Uhr, Modellbahn-Ausstellung
3.12. Eschborn Stadthalle 9:30 – 15 Uhr, Modellbahn-Tauschmarkt
info@eisenbahnfreunde-taunus.de

Der Modell-Eisenbahn-Club Wuppertal e. V. lädt ein zum
Modelleisenbahn Hallenflohmarkt
SA., 6. MAI 2023
11:00 - 17:00 Uhr
Eschenstraße 81
42283 Wuppertal
Bei Fragen zu Veranstaltung oder Buchung: 0202 708677
Zugang von der Trasse Höhe Buchenstraße
Eigener Radparkplatz
PKW-Parkplätze vor der Tür
Freier Eintritt
www.mec-wuppertal.de

Bitte beachten Sie die Termine für die nächsten Ausgaben

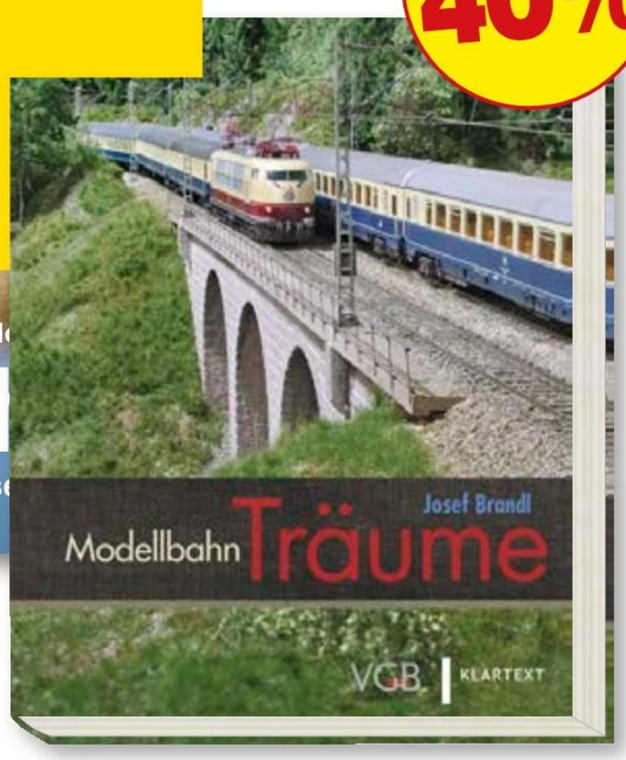
Ausgabe	Erscheinungstermin	Anzeigenschluss
06/23	10.05. 2023	04. 05. 2023
07/23	07. 06. 2023	02. 06. 2023

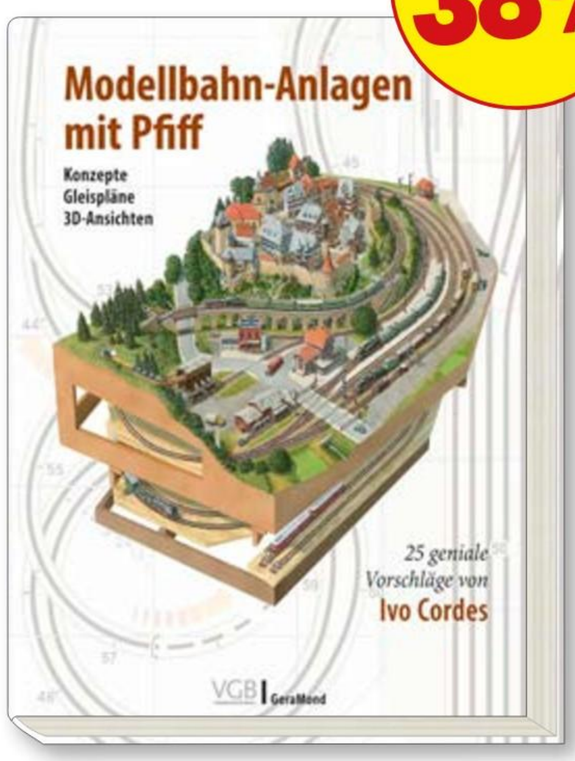
GROSSES JAHRESABO

Der *ModellEisenBahner*
– das Spiegelbild der Geschichte

* Kioskpreis

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





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.

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**

Jetzt online bestellen unter

www.modelleisenbahner.de/abo

Hoch über dem Bahnhof Unterpreuschwitz thront die teils nur noch als Ruine vorhandene Lindleinburg, rechts darunter fungieren die verbliebenen Reste der einstigen Vorburg als touristischer Aussichtspunkt.

Oberhalb des Bahnhofes der Kleinanlage entsteht ein wunderbar verwunschenes Arrangement aus überwucherten Burgruinen und dem noch bewohnten Lindleinturm.

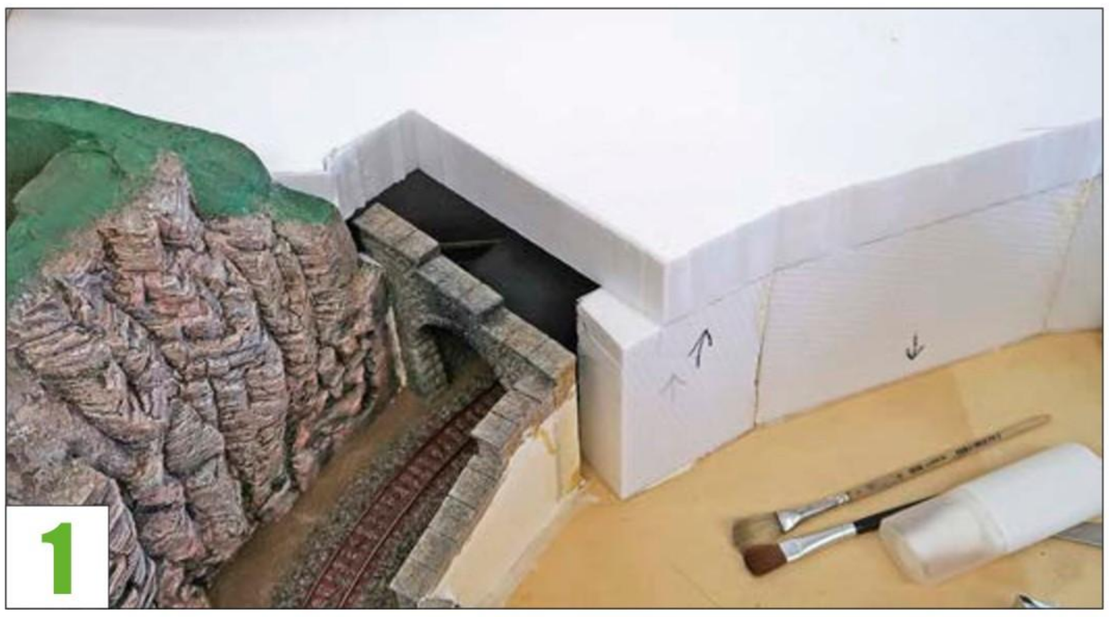
Teil II

Unterpreuschwitz

Das Flair des Mittelalters fesselt uns wohl am meisten im Bereich von Burganlagen – selbst dann, wenn nur noch Ruinen überdauerten. Im Modell fungieren derartige Relikte stets als besonderer Akzent.

Als begeisterter darstellender Mitgestalter mittelalterlicher Events im Maßstab 1:1 war mir schnell klar, dass eine verträumt arrangierte Burg auch den großen Hausberg der Unterpreuschwitzer Modellbahnanlage krönen sollte. In MEB 01/2011 wurde die Entstehungsgeschichte jenes Modells des Creglinger Lindleinturms beschrieben, welches nun zentrales Element der Burganlage werden sollte. In der Realität wurde das Fachwerkhäuschen im 17. Jahrhundert auf einen ehemaligen Wehr- und Wachturm der dort ansonsten längst rückgebauten mittelalterlichen Stadtbefestigung aufgesetzt. Ob Stadt- oder Burgmauer macht ja eigentlich keinen großen Unterschied, dachte ich mir. So erklärte ich im Maßstab 1:87 das Fragment der einstigen Creglinger Stadtmauer kurzerhand zu einem Teil der fiktiven Burgruine, welche deswegen freilich auch den Namen Lindleinburg erhielt. An der vorhandenen Replik des Lindleinturms orientierte sich somit auch stilistisch der Bau aller weiteren Bereiche unserer Burganlage. Die Planung reicht also weit zurück.

Bereits im Zuge eines der früheren Markelsheimer MEB-Seminare entstand der größte Teil der Ruine mit der Ringmauer um den inneren Burghof, wo es auch einen tiefen Burgbrunnen zu entdecken gibt. Sowohl dieser Bereich des Gemäuers als auch der (übrigens neben der Bahntunnelröhre vorbeireichende) Brunnen bestehen aus Gips, während die Mauer unter dem Lindleinturm aus Heki-Dur-Material gefertigt wurde. Alle weiteren Ruinenteile, so auch das tiefer gelegene Fragment der einstigen Vorburg, welche Spähern noch



Denkbar einfach wird der Gleisbereich mit einer Styrodur-Platte überbaut, damit alles zwecks Reinigung stets gut erreichbar bleibt. Die verbliebene Aussparung über dem Tunnelportal …

… dient der Anbringung selbst gefertigter Hartschaumfelsen. Die schon fertig gestaltete Burg wird platziert. Schon jetzt wird klar, dass sie so noch etwas dürftig wirkt.

Der Burgberg entsteht in Hohlkammer-Leichtbauweise. Die oberen Kanten der Hartschaumspanten werden an konkave und konvexe Formen der Landschaft angepasst, …

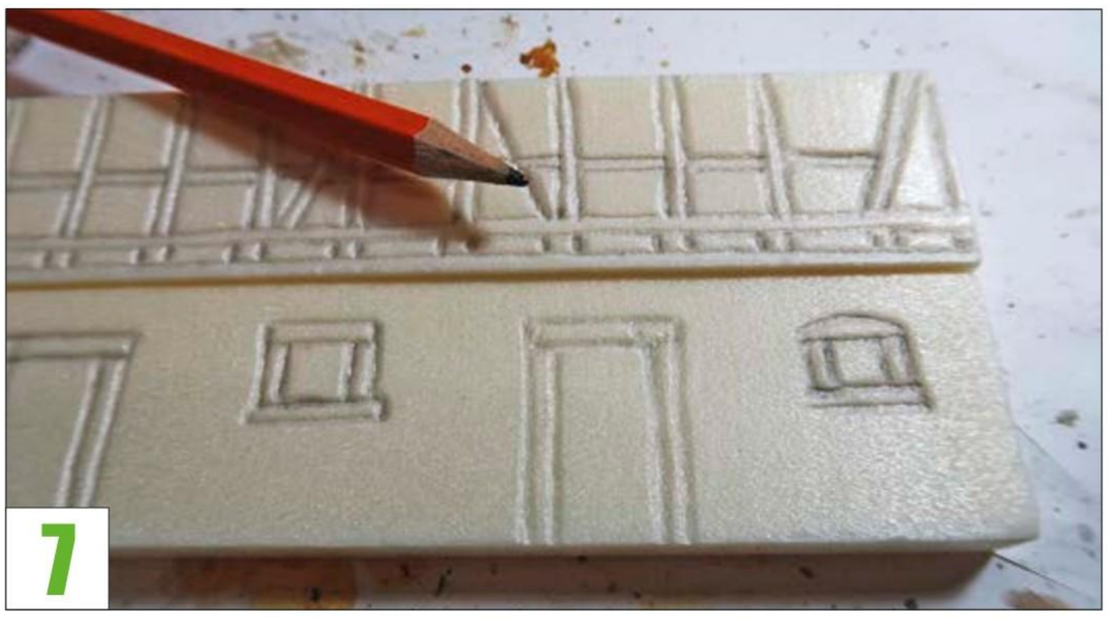
… wobei ein altes Fleischmesser (links) beste Dienste leistet. Fertig ist der Unterbau; selbstverständlich wird auch der Verlauf der späteren Wege bedacht.

Da als Rundum-Anlage konzipiert, war mir die Ansicht der Burg von hinten einfach noch zu simpel. Weitere markante Bauwerke aus XPS-Hartschaum müssen her, …

… die hier probeweise gestellt werden: Tor, Turm und Brücke runden nun die Szenerie ab. Die Holzwange des Segments muss für den Wege-Anschluss anschließend nochmals ausgesägt werden.

bessere Weitsicht auf etwaig sich annähernde Feinde ermöglichte und fiktiv über einen geheimnisumwitterten unterirdischen Gang mit der Hauptburg verbunden war, habe ich aus Hartschaum hergestellt und selbst graviert. Die entsprechende Fertigungstechnik wurde in MEB 11/2021 im Rahmen des Beitrags zur Modellumsetzung des unterfränkischen Naturstein-Stellwerks Kirchheim bereits genau beschrieben. In diesem Zusammenhang sei abermals darauf hingewiesen, dass sowohl der Bau des besagten Stellwerks (unter der Suchanfrage #StwKirchheim) als auch die bisherige Entstehung der Anlage (Verschlagwortung #Unterpreuschwitz) im Internet auf dem YouTube-Kanal „kunstmichi" zu finden sind.

Doch beginnen wir zunächst mit unserem Berg, der in Hohlkammer-Leichtbauweise aus Styrodur erstellt wurde. Eine horizontal eingebaute Hartschaumplatte dient auch der gesamten Burganlage als Grundplatte und überspannt komplett den darunter liegenden Gleisbereich. Jene recht große Hartschaumplatte ruht auf mittels Heißdraht-Schneidegerät exakt geschnittenen Vertikal-Sockeln auf der hölzernen Grundplatte des Segmentkastens. Dies garantiert wiederum, dass die spätere Burg tatsächlich exakt waagrecht steht. Eine weitere Horizontalplatte, auf den Bildern in gelber Farbe zu sehen, untermauert stabil die



Eine besondere Idee im Bereich des alten Burggrabens ist dieser fiktiv Jahrhunderte später dort errichtete Pferdestall. Hartschaum wird zunächst grob, …

… dann zunehmend feiner bearbeitet. Ziel der Gravur-Arbeit war es, tatsächlich neben dem Gemäuer auch das Fachwerk realistisch wirkend darzustellen.

Die Stellprobe offenbart, dass die neuen Komponenten durchaus harmonisch wirken. Noch fehlt das Stalldach, das nahtlos an die Mauer des Lindleinturms anschließen sollte.

Das aus Karton gefertigte Stalldach wird mit Stanzabfällen eines Lochers für Spiralbindung gedeckt. So entsteht Stück für Stück ein sehr fein wirkendes Ziegeldach.

Der fertig gestalteten Szenerie sieht man die verwendeten Leichtbau-Werkstoffe nicht mehr an. Mittelalterliches Flair stellt sich ein.

relativ gewichtige Gips-Ruine. Einer der wenigen Bereiche, wo auf der Anlage die übliche Styrodur-Schichtbauweise zum Einsatz kam, war also der Standort der Burg.

Nicht nur die gipserne Ruine, sondern auch das verwendete Vampisol-Tunnelportal sowie die teils aus Gips gefertigten Felsen links neben dem bahnhofsseitigen Tunnelportal kollidierten doch ein wenig mit dem Leichtbau-Konzept der Anlage.

Alte Gips-Bauwerke kombiniert mit Leichtbau

Doch gerade besagte Felswand war ein Demonstrationsobjekt, das im Zuge eines Seminars die Gips-Technik mit der Hartschaum-Felsbautechnik verglich. Auf den Fotos auszumachen ist das Vergleichsobjekt anhand seiner bereits komplett fertigen Farbgestaltung. Erraten Sie, welcher Bereich aus Gips besteht? Wahrscheinlich nicht, denn augenscheinlich ist tatsächlich kein Unterschied erkennbar.

Da die Modellbahn Unterpreuschwitz als 360-Grad-Anlage konzipiert ist, gibt es eigentlich kein Vorne und kein Hinten, nur

Mit Wasser verdünnter Dispersionskleber festigt und grundiert nicht nur die Hartschaum-Oberfläche. Aus Tonkarton entstanden Dachrinnen, aus Elektroschaltdraht deren Fallrohre.

Für die Bemalung der Ergänzungsbauwerke werden matte Acrylfarben verwendet, zunächst in Lasurtechnik (Bild) und anschließend in Graniertechnik (dry brush-Verfahren).

Als Landschaftshaut dient 0,8 mm dicker Karton, passend mit der Schere zugeschnitten und händisch vorgeformt. Befestigt wird er mit Leim, Stecknadeln und Tackerklammern.

Mittels Instant-Spachtelmasse auf Dispersionsbasis werden lediglich die Kanten überlappender Kartonteile überspachtelt. Das spart wiederum einiges an Gewicht ein.

Der Burggraben geht direkt in einen alten Steinbruch über, dessen ebenfalls aus Hartschaum nachgebildete Relikte hier gerade ihre Basislasur erhalten.

Die Anschlusskabel der beiden Leuchten werden auf der Innenseite der Holzwange am Anlagenrand nach unten geführt, da unter der Burg bekanntlich Gleise verlaufen.

den Bergrücken als Mittelgrund, welcher die Szenerien trennt. Im Zuge der Stellproben wurde rasch klar, dass im Burgbereich definitiv noch etwas fehlte. Bekanntlich rollt die Bahn hier im Verborgenen durch den Lindleintunnel unter der Ruine hindurch, so musste zwischen Anlagenrand und Burg noch etwas entstehen, um das Betrachterauge zu fesseln. Folglich entwickelte ich die Idee, den geplanten Burggraben weiter auszugestalten und, speziell inspiriert durch die Igersheimer Burg Neuhaus, mit einer Steinbogenbrücke zu überspannen. Schnell war klar, dass außerdem ein Burgtor sowie ein als Aussichtsturm zu nutzender Rundturm her mussten. Der Pferdestall am Fuße der Lindleinturm-Mauer wurde, in der Fiktion gemeinsam mit dem aufgesetzten Wohnhäuslein, erst nachträglich in den ehemaligen Graben unserer bereits viele Jahrhunderte zuvor geschliffenen Burganlage gebaut. Auch der Baustil dieser Stallung wurde übrigens sehr frei besagter Burg Neuhaus entlehnt, wo sie sich allerdings nicht im Burggraben befindet. Doch liegt die besondere Kunst im Modellbau eben darin, fiktive Geschichten schlüssig zu erzählen und auf kleinster Fläche großzügig wirkende Atmosphäre zu zaubern, ohne indes auch nur die Spur eines überladenen Eindruckes zu erzeugen.

Ein kleiner Landschaftswall trennt den zur Anlagenecke hin ansteigend zuge-

Wie bei der Elektroinstallation in Häusern lassen sich Schlitze in die Hartschaumplatte einarbeiten, um die Kabel direkt unter der Oberfläche verlegen zu können.

Straßen und Wege entstehen mit feinem Quarzsand, der sich beim Rieseln aus gewisser Höhe schön glättet. Fixiert wird mit Leimwasser. Der Lindleinturm ist abnehmbar konzipiert.

schütteten Graben szenisch vom tiefen Einschnitt im Bereich der Felsenklinge zwischen Bahnhof und Tunnelmund ab. Erkennbar wird obendrein, dass hier zur Altvordernzeit sehr offensichtlich das steinerne Baumaterial für die Burganlage gebrochen wurde. Der dort nun verlaufende Weg führt aus dem Burggraben und dem Anlagenbereich hinaus, wo sich zumindest imaginär noch weitere Wirtschafts- und Betriebsgebäude unseres Gestüts finden.

Die spezielle Leichtbauweise kommt komplett ohne Fliegendraht-Gewebe und Gips aus. In Form gebrachter Karton tut es genauso und erwies sich als äußerst langlebig, da er eben stets elastisch bleibt. Auf dem Hartschaummaterial wird er mit Expressleim verklebt sowie mit Stecknadeln und Tackerklammern fixiert. Überlappungen, deren Kanten beigespachtelt werden, sorgen für besondere Stabilität. Dies sowie alles Weitere ist auf den Werkstattbildern in diesem Artikel erkennbar.

Michael Robert Gauß

FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUSS

Der Rücken der Unterpreuschwitzer Lindleinburg kann nun ebenso entzücken wie die dem Bahnhof zugewandte Seite. Von hier oben genießt man übrigens herrliche Aussichten hinab auf die Lokalbahn!

www.mc-vedes.com

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

EXKLUSIV
NUR BEI UNS

Kühlwagen Thrs, DR — TILLIG BAHN

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

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

2. Klasse Steuerwagen n-Wagen, CityBahn — PIKO

72222 / 11729649 | H0 | IV NEM | = | 303 | Auflage 350 | **84,99**

72223 / 11729657 | H0 | IV NEM | ~ | 303 | Auflage 150 | **124,99**

Stammholztransportwagen Roos-t642, Railion — PIKO

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

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

1. / 2. Klasse Personenwagen n-Wagen, CityBahn — PIKO

72220 / 11729622 | H0 | IV NEM | = | 303 | Auflage 300 | **59,99**

72221 / 11729631 | H0 | IV NEM | ~ | 303 | Auflage 200 | **59,99**

Diesellok BR 218 CityBahn, DB — PIKO

Die BR 218 war die wichtigste Diesellok in Westdeutschland und ist immer noch auf den Schienen anzutreffen. Das Modell überzeugt durch die markante Lackierung und die Originaltreue.

71260 / 11729576 | H0 | IV NEM | = | 180 | Auflage 250 | **79,99**

71261 / 11729584 | H0 | IV NEM | = | 180 | digital | Auflage 150 | **199,99**

71262 / 11729592 | H0 | IV NEM | ~ | 180 | digital | Auflage 150 | **199,99**

2. Klasse Personenwagen n-Wagen, CityBahn — PIKO

Die orange-kieselgraue Farbgebung prägte die ersten Zuggarnituren der City-Bahn. Betriebszustand der CityBahn-Wagen ist 1984, wie sie auf der Strecke Köln – Meinerzhagen im Einsatz waren.

72218 / 11729606 | H0 | IV NEM | = | 303 | Auflage 300 | **59,99**

72219 / 11729614 | H0 | IV NEM | ~ | 303 | Auflage 200 | **59,99**

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCB3

Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Georg Theile Inh. Matthias Schwarzbach e.K.
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583 500970

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

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

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

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123

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

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

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626457

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

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

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651 48811

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

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann, Inh.: Marietta Brand e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508013

moba-tech e.K. – Der Modelleisenbahnladen
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171

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

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

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

Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164 919364

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

E + E Spielwaren GmbH
Wilhelm-Enßle-Straße 40, 73630 Remshalden,
Tel.: 07151 71691

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

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

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

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

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731 98990

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

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombeck)
Ebersberger Str. 21, 85570 Markt Schwaben
Tel.: 08121 4290576

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Göggінger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 249212000

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

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
An der Säge 3
87640 Biessenhofen
Tel: 08342 420990

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 16, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911 753175

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

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: +423 2327994

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 6599494

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

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284

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

vedes
www.vedes.com

SPIELZEUG-RING
www.spielzeug-ring.com

Wäre da nicht das Schienenprofil als Präsentations-Basis, könnte man fast meinen, eine originale 106 legt hier eine Rangier-Pause ein.

Je größer der Maßstab, desto offensichtlicher können Modelle unnatürlich sauber wirken. Dabei gelingt die Alterung eines Gartenbahn-Modells eher einfach: Eine Piko-106 in G beweist es.

THINK BIG!

Zwar habe ich einen Schrebergarten, aber an eine Gartenbahn zwischen Gewächshaus und Laube ist nicht zu denken. Zum einen wird der Garten intensiv von einem urbanen Rehrudel genutzt, das, nachdem es unsere leckeren Gemüsesprösslinge verspeist hat, gegenüber Schmalspurgleisen sicher nicht den nötigen Respekt aufbringen würde. Zum anderen habe ich schon genug Baustellen. Da fehlte mir der Gleisbau für die Gartenbahn, zwischen Radieschen und Blumenbeet, gerade noch. Was also tun mit der dekorativ auf dem Fensterbrett herumstehenden DR-V 60 von Piko?

Richtig, Sie ahnen es schon: Schmutzig machen. Und was steht vor dem dreckig machen? Die Vorbildrecherche. Die zeigt mir, dass die Reichsbahn-Rangierhobel, die auch unter dem poetischen Namen Goldbroiler bekannt waren, zu den absoluten Arbeitstieren der DR gehörten. Den Loks konnte man den täglichen Einsatz beim Aufbau des Sozialismus oder schlicht bei der Aufrechterhaltung des Betriebes einer Bahnverwaltung, die irgendwann an ihre Grenzen stieß, deutlich ansehen.

Technisch waren die Loks sicher immer gut gewartet, doch für optisch-kosmetische Verschönerungen war wohl keine Zeit. Entsprechend präsentierten sich die Maschinen deutlich verschmutzt, besonders auf den Oberseiten der Vorbauten, auf

1

Da staunt der Lokführer nicht schlecht: Sein geschätzter Rangier-Hobel, in eine vermeintliche Schrotthalde verwandelt? Keine Sorge, das wird wieder, sogar viel besser als je zuvor!

dem Dach und im Fahrwerksbereich. Kurz, Nutzungsspuren rundum.

Es ist meine erste Annäherung mit Pinsel und Farbe an eine solch große Modell-Lokomotive. Ich wuchte also das 2,8 Kilogramm schwere Monstrum vom Fensterbrett und trage es zu meinem Arbeitsplatz, wo sonst niedliche H0 Fahrzeuge bearbeitet werden. Dort stelle ich fest, dass der Platz nicht ausreicht.

Also muss der Brocken kleiner werden: Zerlegen! Da sich auch das Fotografieren des orangenen Trumms am Arbeitsplatz als äußerst schwierig herausstellt, weiche ich mit dem Fotostudio später auf meine Retro-Anrichte im Wohnzimmer aus. Im Schneidersitz auf dem Fußboden beginne ich mit dem Kreuz-Schraubenzieher die Demontage. Die Konstruktion der eher simpel aufgebauten Lok kann als gut durchdacht bezeichnet werden. Einige Schräubchen später liegt der Haufen vor mir. Herr Dr. Wilfer in 1:25 schaut dabei etwas verdattert aus der Wäsche, aber „watt mutt, datt mutt", wie man im Norden sagt.

Sorgfältiges Abdecken ist wichtig

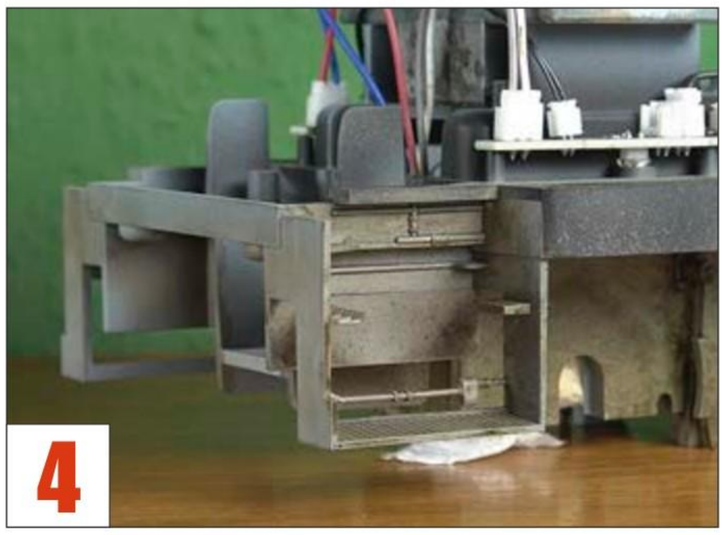
Einzig die Fensterscheiben lassen sich leider nicht ausbauen, da sie ordentlich mit dem Gehäuse verklebt sind und ich keinen Schaden riskieren möchte. Ich decke sie daher mit Kreppband ab und pinsele die Ränder, wie auch die Scheinwerfergläser, mit Color-Stop von Revell ein, damit dort keine Farbe hingelangt. Die zwei mit jeweils einem Motor bestückten Getriebeblöcke lasse ich im Fahrwerk und stopfe nur etwas Küchenkrepp in die Öffnungen, damit dort ebenfalls keine Farbe eindringt. Die Zahnräder an den Radsätzen umwickele ich mit Kreppband.

Mit dem Fahrgestell fange ich an. Zunächst spritze ich alles, was aus grau gefärbtem Kunststoff besteht, mit Revell-Aqua Color „Erdbraun Nr. 87". Dabei arbeite ich jedoch nicht deckend, sondern bewusst etwas scheckig und ungleichmäßig. Dass sich dabei meine Airbrush-Pistole mal wieder von ihrer schlechten Seite zeigt, herumrotzt und ein miserables Spritzbild liefert, bereitet bei der Größe der Lok überhaupt kein Problem. Der Goldbroiler und ich werden langsam Freunde. Wahrscheinlich liegt es an der ziemlich alten Farbe, die wohl schon etwas klumpig geworden ist. Auch die beiden Radsatzgruppen werden mitsamt der Kuppelstangen mit dieser Farbe behandelt. Dann folgen Washes mit Produkten von MIG. Dabei kommen „Wash for Desert Sand Base" und „Engine Grime Effect" zum Einsatz. Mit Waschbenzin, einem weichen Rundpinsel und einem kleinen Stück Schaumgummi wird so lange gearbeitet, bis alles so aussieht, wie ich mir den Rahmen einer intensiv genutzten Rangierlok vorstelle.

Das Fahrgestell kann dann zum Trocknen erst einmal auf die Heizung, während ich mir das Lokgehäuse auf den Arbeitstisch hole. Auf Vorbildfotos erkennt man gelegentlich, dass die Vorbauten etwas scheckig sind, weil der Schmutz offenbar nicht gleichmäßig darauf haftet. Um diesen Effekt zu imitieren, fülle ich zunächst einmal Mattlack (natürlich den guten von Bergswerk) in meine Airbrush und töne diesen mit ein, zwei Tropfen Weiß und Orange von Vallejo ab. Mit dieser Mischung spritze ich unregelmäßige Spuren vor allem auf die senkrechten Flächen der Vorbauten. Nach dem Trocknen dieser fast

2 Fenster, Getriebeöffnungen und Zahnräder werden sorgfältig abgedeckt.

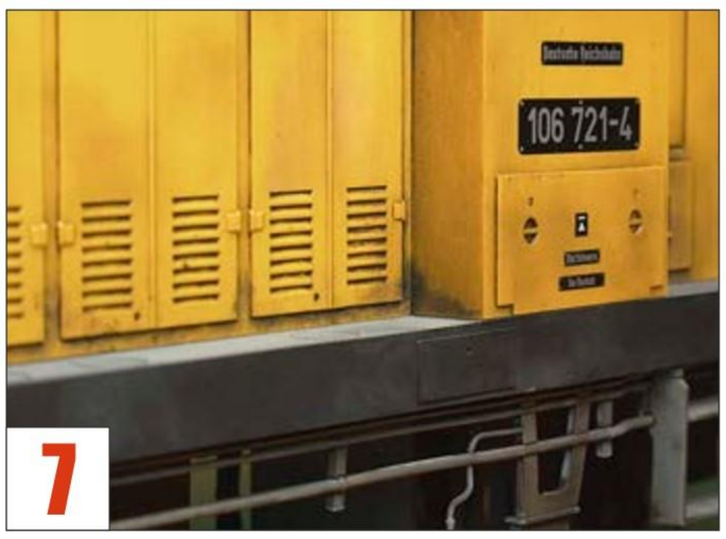
3 Nach der Grund-Farbgebung mit Revel-Nr. 87 folgen Washes mit MIG-Produkten.



4 Durch die beiden Washes bekommen die Rahmen-Bauteile ihre Struktur.

5 Die Aufbauten der Lok sehen zunächst komplett verunstaltet aus, doch ...

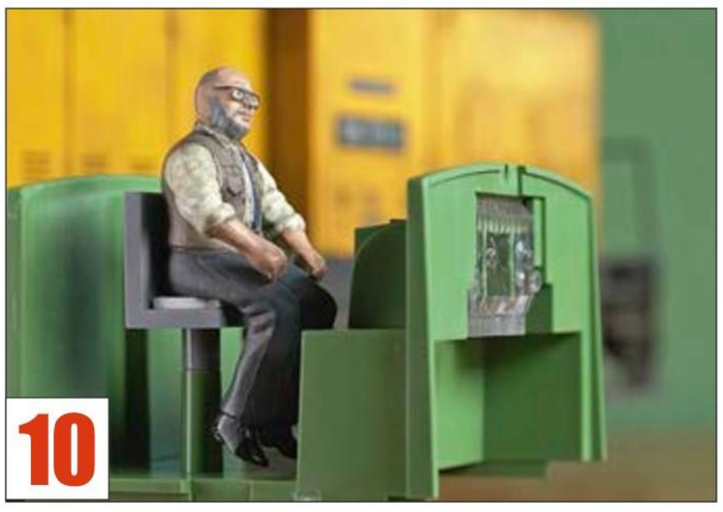
6 ... nach dem Abreiben mit Küchen-Tüchern wirken sie schon sehr realistisch.



7 Zusätzliche Schmutz-Spuren aus Pastellkreiden erhalten die Ecken und Unterkanten.

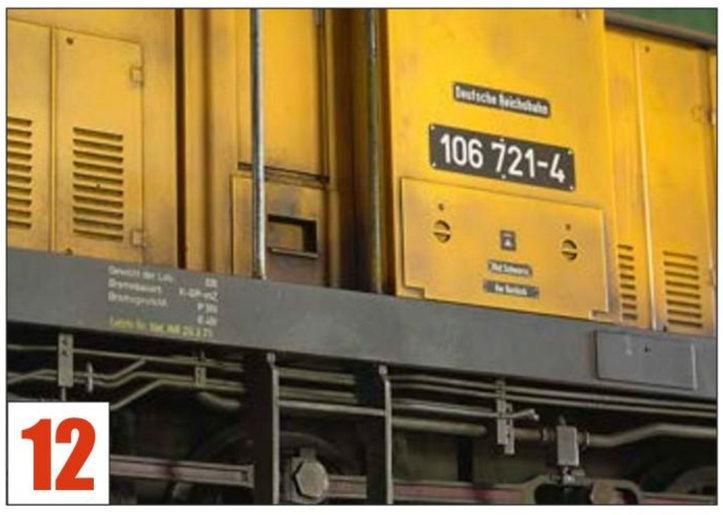
8 Eine bunte Mischung an Alterungs-Farben kommt für die Pufferträger zum Einsatz.

9 Ein wichtiger Hingucker sind die leicht ölig glänzenden Pufferteller.



Dr. Wilfer bei der Arbeit: Schmutzspuren statt Schlips wirken einfach besser.

Die Radsätze müssen wegen schlecht haftender Farbe nachgearbeitet werden.



Die Griffstangen erhalten eine Sonder-Behandlung, um metallisch zu wirken.

unsichtbaren Schicht wird das ganze Gehäuse mit MIG-„Dark Wash“ eingestrichen.

Das sieht gar nicht gut aus. Was zunächst an einen Überzug mit geschmolzener Schokolade erinnert, wird, nachdem es etwas angetrocknet ist, mit Küchentüchern wieder abgewischt. Dabei entsteht tatsächlich der erhoffte Effekt. An den zuvor mit Mattlack behandelten Stellen haftet der Wash anders und dadurch entsteht eine fleckige Grundverschmutzung. Überhaupt kann man durch die Größe und den robusten Aufbau bei einer solchen Lok ganz anders vorgehen als bei einem filigranen H0-Modell. Das Abwischen mit Küchentuch wäre in 1:87 sicher nicht ohne Schäden abgegangen oder hätte nicht das gewünschte Ergebnis erzielt. So langsam fängt die Sache an, mir Spaß zu machen.

Die Baugröße erleichtert manchen Arbeitsgang

Sodann mische ich mir aus Vallejo-Farben eine schmutziges Graubraun zusammen und spritze damit die waagerechten Flächen der Lok, also die Vorbauten und später auch das Dach. Hier wird natürlich nicht deckend gearbeitet, da das Gehäuse ja nicht lackiert werden soll, sondern nur die Ablagerungen von Ruß, Bremsstaub und sonstigen Emissionen des Alltags dargestellt werden sollen. Die zuvor aufgebrachten Schmutzspuren müssen noch immer durchscheinen. Wer es nachmachen möchte, sollte darauf achten, dass auch unter den überstehenden Rändern der abnehmbaren Abdeckung auf dem Motorvorbau Farbe landet. Ich musste in dem Bereich später nacharbeiten.

Da ich das Untergestell und den Rahmen als noch etwas zu fleckig empfinde, behandle ich diesen Bereich noch mit Pigmenten in Graubraun, um alles etwas gleichmäßiger zu gestalten. Bei diesem Arbeitsgang werden dann auch aus abgerie-

bener schwarzer Pastellkreide die typischen dunklen Schmutzspuren unten am Gehäuse und in den Ecken imitiert. Später werden diese Ecken auch noch per Drybrush weiter optimiert.

Jetzt können auch die ersten Kleinteile auf den Arbeitstisch kommen. Die Pufferträger sind in diesem Fall allerdings so groß wie ein zweiachsiger Güterwagen in H0. Ich bewege mich also langsam wieder in

Es ist vollbracht: Der Goldbroiler hat an Glanz verloren, wirkt so aber wie aus dem Rangier-Leben gegriffen. Die Sonne lässt die Alterung im besten Licht erscheinen.

Gerade auf den waagrechten Flächen der Aufbauten lagerte sich der Schmutz beim Vorbild in dickeren Schichten ab. Das sollte auch bei der Gartenbahn-Lok erkennbar sein.

gewohntem Terrain. Auch hier beginne ich mit diversen Washes von MIG. Die Basis ist „Neutral Wash“, aber auch „Standard Rust Effect“ und „Engine Grime Effect“ kommen zum Einsatz, der Rost-Effekt tritt besonders an den Schraubenimitationen und um den Kupplungshaken herum ein. Mit Vallejo-Farben werden Kanten und Strukturen im Drybrush-Verfahren belebt.

Mit einem weichen Bleistift versuche ich, den Puffern bereits ein leicht metallenes Aussehen zu verpassen, werde diesen Schritt jedoch später noch mit Tamiya „Gun Metal“ ergänzen. Die schwarz glänzende Revellfarbe landet auch auf den Puffertellern. Insgesamt mische ich einfach verschiedene Produkte ineinander, um das typische Aussehen von Fett-verschmierten, aber doch stets in Kontakt zu Nachbarpuffern stehenden Stoßeinrichtungen zu imitieren. Ich bin im Flow und kann die einzelnen Arbeitsschritte jetzt beim Schreiben des Manuskriptes nicht mehr ganz nachvollziehen, erinnere mich aber, irgendwann auch eine Tube Ölfarbe in der Hand gehabt zu haben.

Jetzt muss auch Lokführer Wilfer dran glauben: Das Outfit mit blauer Weste und rotem Schlips sieht mir doch zu sehr nach Büroetage auf Betriebsausflug aus. Vermutlich stand „casual“ in der Einladung. Mit einigen Pinselstrichen wird aus Führungskader der Arbeiterklasse. Auch dafür verwende ich Vallejo-Farben. Arm- und Kopfhaltung gestalte ich durch Absägen und verändertes Ankleben etwas natürlicher, befinde mich jedoch weit davon entfernt, etwas halbwegs der Körperhaltung eines Lokführers Entsprechendes vor mir zu haben. Später sieht man aber nur den Kopf, das sollte also soweit in Ordnung sein.

Radsätze erhalten eine Sonderbehandlung

Langsam geht es in den Endspurt. Die Radsätze muss ich mir erneut auf den Arbeitstisch holen, da die verwendete Acrylfarbe auf den Edelstahl-Radreifen nur sehr schlecht hält. Was in H0 bei vernickelten Radsätzen schon eine Pein ist, gerät hier zum Fiasko. Wer es nachmachen möchte, sollte es besser machen: die angefasten Ränder der Radreifen (nicht die Laufflächen) mit feinem Schmirgelpapier aufrauhen, gut entfetten und erst dann lackieren. Ich versuche, mit lösungsmittelbasierter Farbe Nr. 66 von Revell noch etwas zu retten und ziehe die Ränder der Radreifen noch einmal nach. Ich hoffe, dass diese Farbe etwas besser hält. Ein weicher, flacher Pinsel hilft mir, sanfte Übergänge zum bereits patinierten Rad zu gestalten. Der Radsatz rechts im Bild 11 ist bereits nachbehandelt.

Im letzten Schritt kümmere ich mich um die Griffstangen. Alles, was an den Vorbauten montiert wird, erhält von oben einen Überzug mit Schmutzbraun aus der Airbrush-Pistole. Die Griffe an den Aufstiegsleitern zum Führerstand bekommen mit einem Schwämmchen blass-orange Farbe aufgetupft, die abgeplatzte Farbe imitieren soll. Mit Tamiya „Gun metal“ werden zuletzt die häufig benutzten Griffstangen, also die für die Rangierer an den Ecken und jene zum Führerstand, im Drybrush-Verfahren behandelt, um ihnen ein metallenes Aussehen zu geben.

Nach der Outdoor-Fotosession am stillgelegten Gleis bugsiere ich die nunmehr patinierte Lok wieder auf ihren angestammten Platz auf der Fensterbank und stelle umgehend fest, dass mir der Anblick überhaupt nicht mehr gefällt. Das schmutzige Ding möchte ich nicht in meinem Wohnzimmer sehen. Vielleicht muss ich mich doch mit den Rehen arrangieren und mich mit meiner Frau bei Gelegenheit über einen kleinen Rundkurs um den Apfelbaum unterhalten.

Enno Born

Ein Überzug mit Schmutz-Farbe macht noch keine Alterung. Viele differenzierte Arbeitsgänge führen erst zum Erfolg – man beachte beispielsweise die Griffstangen.

Trotz der Größe: Auf dem Original-Schienenprofil wirkt die Piko-Lok eben doch wieder wie ein Modell.

TEST

Roco überraschte die Freunde österreichischer Dampfrösser im Jahr 2022 mit der Ankündigung der ÖBB-Reihe 77. Nun sind die ersten Modelle zu haben.

Tender-Pacific

Mit den beiliegenden Zurüstteilen lassen sich die Lokfronten komplettieren.

Die Entwicklung dieser Tenderloks mit der ungewöhnlichen Achsfolge 2´C1´ nahm bei der Südbahn ihren Anfang, für die ab 1913 zunächst 15 Stück geliefert wurden. Sowohl die kkStB als auch die BBÖ übernahmen die gelungene, laufruhige und 85 km/h schnelle Konstruktion und bestellten insgesamt 85 Loks in kaum veränderter Bauart nach. 15 der kkStB-Maschinen gelangten nach dem Ende der Doppelmonarchie nach Tschechien, wo ebenfalls nicht weniger als 243 solche Tenderloks als Baureihe 354.1 entstanden. Man

Feine Räder mit niedrigen Spurkränzen und gegossene zierliche Treibstangen aus Metall schmücken das Fahrwerk der kompakten und maßstäblich in 1:87 umgesetzten Lok.

Auch in der Ansicht von hinten kann das Modell mit seiner charakteristischen Silhouette entzücken – selbst wenn an der „Pufferbrust" nicht alle Zurüstteile montiert sind.

„Du sag amal Franz, da soll ein Packerl von Roco angekommen sein. Die ham wohl genau unsere Lok nachgebaut. Weißt du da was davon?"
„Ich? Nein. Vielleicht der Hubert?"

kann also durchaus von einer weiten Verbreitung dieser „Tender-Pacifics"-sprechen. Bei den ÖBB bleiben nach dem Zweiten Weltkrieg nicht alle der BBÖ-Loks, doch bis zum Ende der Dampftraktion waren die nun als Reihe 77 eingeordneten Maschinen in fast allen Landesteilen zu Hause.

Einmaliges Vorbild perfekt ins Modell übertragen

Höchste Zeit also für eine zeitgemäße Neukonstruktion dieser wichtigen Baureihe. Roco hat sich des schönen Projekts angenommen und lieferte nun eine erste Version dieser schmucken Lokomotive aus. Nachgebildet wurde 77.23, beheimatet in der Zugförderungsstelle St. Valentin an der Westbahn in der Zeit der 60er-Jahre.

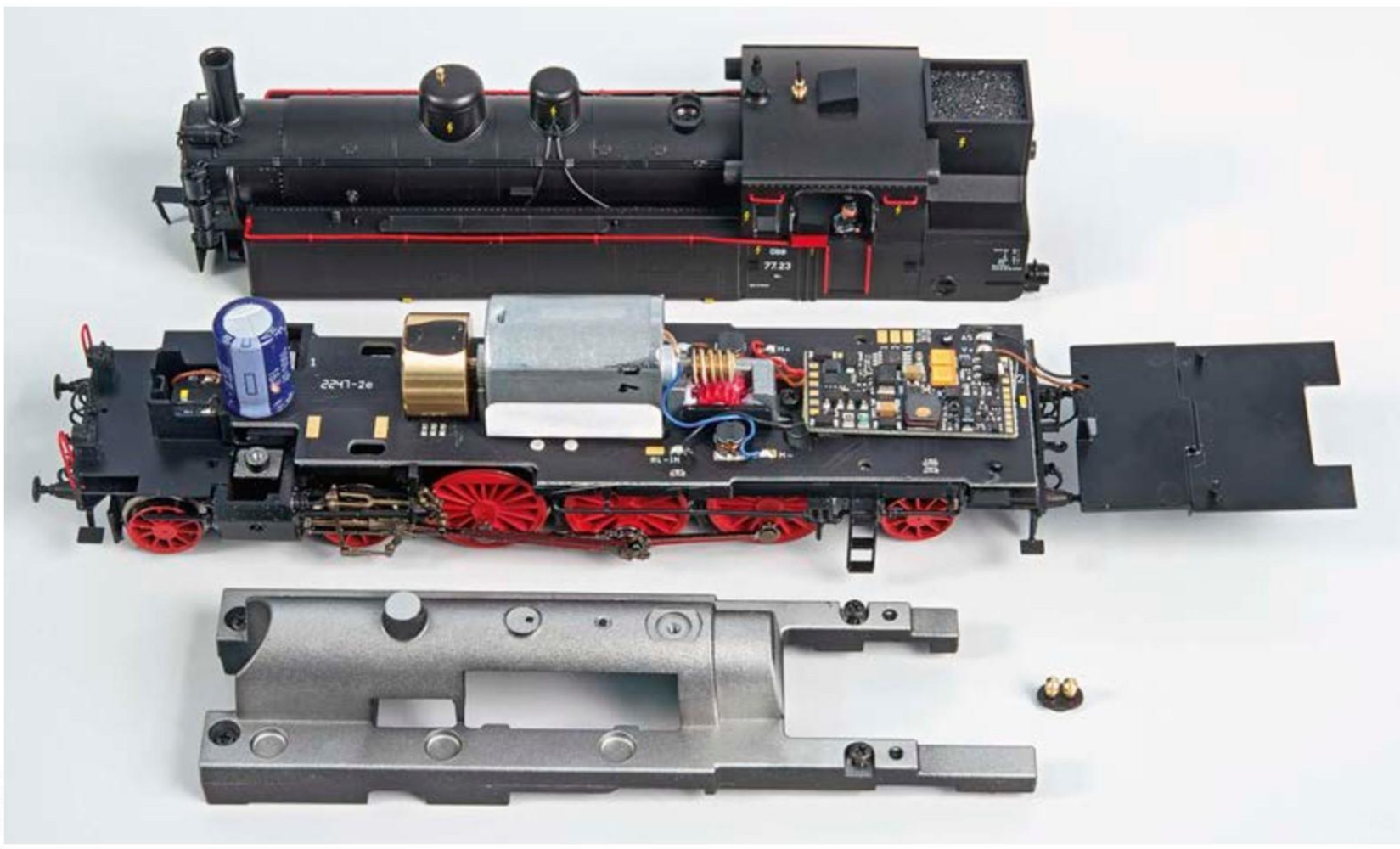
Das Modell ist rundum ein kleines Schmuckstück, und insbesondere die Betrachtung des Fahrwerks macht Freude. Nur bei näherer Sichtung fällt auf, dass manche Teile der Steuerung wie Kreuzkopf und Gegenkurbel aus Kunststoff gefertigt sind. Auch die zierlichen Metallpuffer sind eine Erwähnung wert. Die rot eingefärbten, feinen Griffstangen bestehen aus Kunststoff (Wasserkästen) oder Metall (Pufferträger, Führerhaus). Am vorbildgerecht vergleichsweise glatt wirkenden Kessel sind alle Details größtenteils freistehend angesetzt. Das Führerhaus ist oberhalb der Fensterunterkante freigehalten, die Stehkesselrückwand zeigt sich aber nur sparsam detailliert. Setzt man Lokführer- und Heizerfigur ein, fällt das kaum auf.

Die Fahreigenschaften sind dank des ausgeklügelten Fahrwerks mit den beiden vorderen, federnd gelagerten Kuppelradsätzen schlicht ein Traum. Auch der digitale Sound klingt vollends überzeugend.

Fazit: Modellbahner mit Österreich-Faible kommen um diese Neukonstruktion wohl kaum herum, denn die Beschäftigung damit ist eine reine Freude. *abp*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Bestellnummer:** 70076
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf letzten Kuppelradsatz, zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 282 Gramm
- V_{min}: ‹ 1 km/h bei Fst. 1
- V_{max}: 94 km/h bei Fst. 128
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails u. a. m.
- **Preis:** 454,90 Euro (UVP)

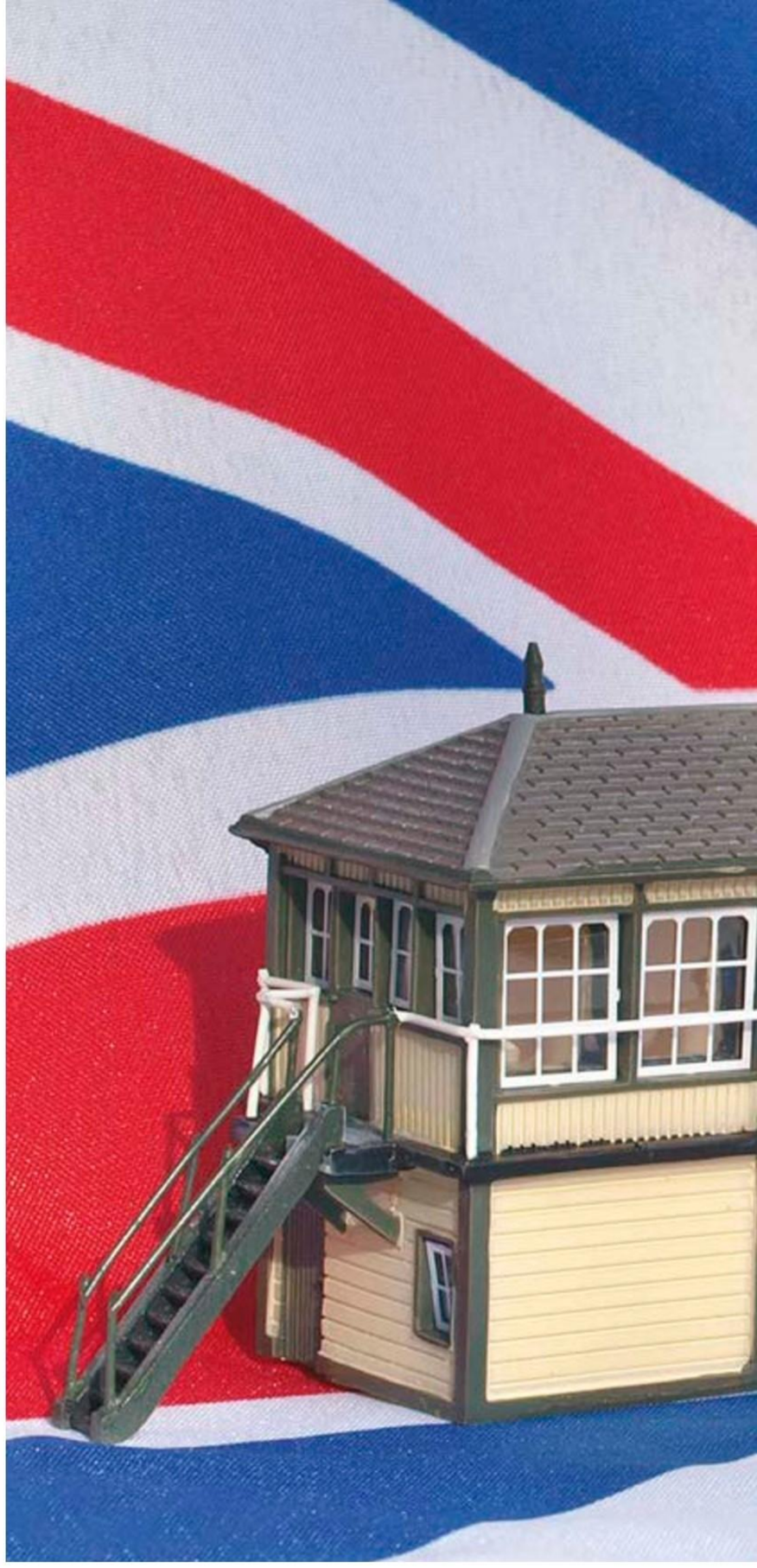


FOTOS: ABP

Das Öffnen des Modells gelingt nach dem Lösen der Schrauben einfach und ohne Zwänge. Das Ballastgewicht nützt das vorhandene Volumen bis zum letzten Kubikmillimeter.

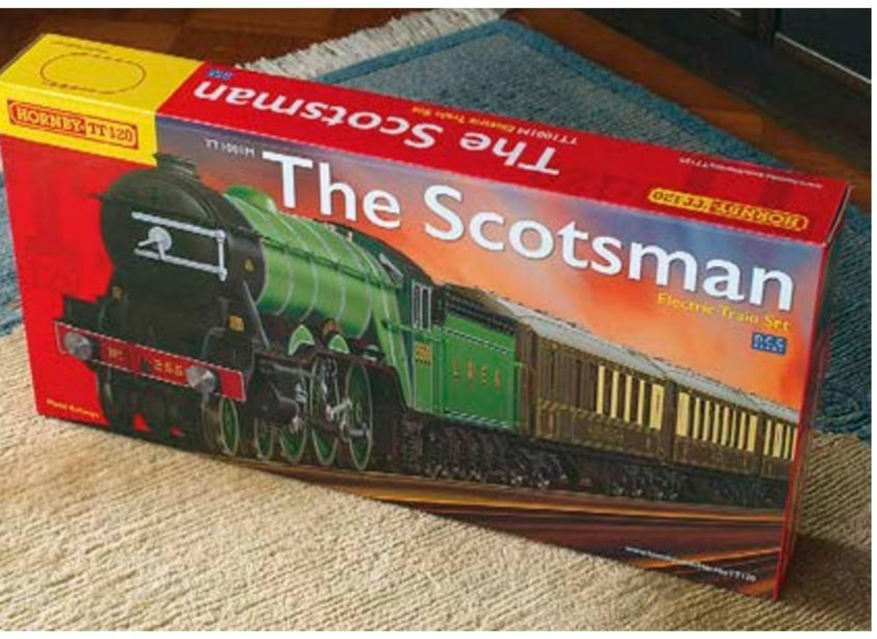
Die Kult-Modellbahnmarke Großbritanniens, Hornby, steigt mit vollkommen neu entwickelten Modellen wie dem „Flying Scotsman“ im Maßstab 1:120 in den TT-Markt ein.

British Table-Top



Schon die Ankündigung selbst löste nicht nur in Großbritannien freudiges Erstaunen aus: Hornby, ein traditioneller Modellbahnhersteller, der gut und gerne als englisches Pendant zu Märklin bezeichnet werden kann, will zusätzlich zu den Spuren 00 und N nun auch noch TT-Modelle anbieten! Und dann auch nicht mehr wie einst der längst untergegangene Mitbewerber Triang im „leicht vergrößerten“ Maßstab 1:100 auf 12mm-Gleisen, sondern korrekt und vorbildgetreu wie im Rest der Welt in 120-facher Verkleinerung.

Mancher mochte noch an der Ernsthaftigkeit von Hornbys Ambitionen zweifeln, doch mit dem Startset „The Scotsman“ liegt nun der erste Baustein für die neue TT-Produktlinie vor. Es entspricht von seinem Inhalt her den üblichen Anfangspackungen: Enthalten ist ein Modell der von Nigel Gresley entworfenen Klasse A1 der LNER (siehe Vorbild-Beitrag auf Seite 44), drei verschiedene Pullman-Schnellzugwagen, ein rund 125 x 85 Zentimeter messendes Gleisoval samt Weiche für ein Abstellgleis und ein Gleichstrom-Fahrregler inklusive Netzteil.



Das Zugset „The Scotsman“ wird in einem ansprechend gestalteten Karton geliefert.

Der Inhalt der Startpackung eignet sich gut für eine „Carpet Railway“ auf dem Teppich.

Neue Kundengruppen sollen mit TT gewonnen werden

Mit TT ist es für Hornby nun möglich, ganz neue Zielgruppen zu erschließen, die mit den unmaßstäblichen 00- oder N-Modellen bislang nicht viel anfangen konnten. Lok und Wagen sind wirklich gut detailliert und vor allem sehr fein lackiert und bedruckt, selbst der Führerstand wurde dabei nicht vergessen. Besonders schön ist die Inneneinrichtung der Waggons geworden.

Auf technischer Seite allerdings unterscheiden sich die neuen TT-Modelle nicht vom bisherigen, eher niedrigen Stand der UK-Modellbahn: Der Antrieb in der Lok läuft für hiesige Ansprüche etwas rau, Lok und Tender sind lediglich durch eine viel zu lange Deichsel miteinander verbunden. Dafür besitzen die Wagen Kurzkupplungskulissen, die Kupplungen sind voll mit der Tillig-Kurzkupplung kompatibel. Das beiliegende Netzteil entspricht britischen Normen und kann in deutschen Schuko-Steckdosen nicht verwendet werden, auch der Fahrregler ist nicht besonders feinfühlig.

Das neue Hornby-Gleismaterial macht dagegen einen durchaus hochwertigen Eindruck und ist vom Raster her der Geometrie des TT-Gleissystems von Tillig ähnlich, in seiner Detaillierung allerdings typisch englisch: Die Schienen werden durch Schienenstühle statt der bei uns üblichen Kleineisen in Position gehalten. Die Weiche

In England herrscht auch bei der Bahn Linksverkehr – hier ist daher die Heizerseite der LNER-Klasse A1 abgebildet. Das Finish des gelungenen Modells kann sich sehen lassen.

TT-Modelle im Maßstab 1:120 sind auch im Vereinigten Königreich nichts vollkommen Neuartiges, denn seit gut zehn Jahren bringt die Hornby-Marke „Corgi“ in dieser Nenngröße durchaus ansprechende Metallguss-Standmodelle bekannter britischer Dampfloks heraus. Hornby selbst wagt nun aber erstmals den Einstieg mit betriebsfähigen Miniaturen, die alle üblichen TT-Standards einhalten. Neben dem hier gezeigten „Scotsman“ sind als Zubehör auch hübsche Gebäudemodelle wie die „Signal Box“ (Stellwerk) als Resinguss-Fertigmodelle angekündigt.

besitzt leider kein elektrisch leitendes Herzstück. Übrigens hat auch der Modellgleisbau-Spezialist Peco jüngst ein neues TT-Schienensystem nach UK-Vorbild und einige Gebäudemodelle angekündigt – offensichtlich rechnet sogar die Konkurrenz im Vereinigten Königreich mit einem Erfolg des „British Table-Top“.

Fazit: Die neuen TT-Modelle von Hornby sind ein gelungener Anfang. Man darf gespannt sein, wie sich das Sortiment in Zukunft entwickeln wird. *A. Bergner*

Da die TT-Modelle von Hornby im korrekten Maßstab 1:120 gehalten sind, ist ein unverzerrter Größenvergleich britischer und deutscher Dampflokomotiven möglich.

FOTOS: ALEXANDER BERGNER

Die Modelle der Pullman-Reisezugwagen aus den 1920er-Jahren, die ansprechend im Stil jener Zeit dekoriert und eingerichtet sind, gerieten fast noch etwas besser als die Zuglok.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Hornby
- **Bestellnummer:** TT1001M
- **Startset-Inhalt:** Schnellzug-Schlepptenderlok A1, drei Pullman-Reisezugwagen, Gleisoval mit Abstellgleis, Fahrregler
- **Antrieb (Lok):** Motor im Kessel der Lok
- **Gewicht (Lok):** 190 Gramm
- **V_{min}:** Zirka 2 km/h bei 1,4 Volt
- **V_{max}:** 176 km/h bei 12 Volt
- **Zurüstteile:** Bremsschläuche für die Lok
- **Preis:** £ 215.99,- (etwa 250 Euro UVP)

Inbegriff der Bundesbahn in den 50er-Jahren: Die V200 stand für Fortschritt und Wirtschaftswunder.

Minitrix beliefert die N-Bahner mit einer neu konstruierten V200 der Vorserie als digitales Club-Modell mit Metallgehäuse.

Diesel-Urahn

V200 ist nicht gleich V200. Das gilt nicht nur für die beiden Haupt-Baureihen V200^{0} (220) und V200^{1} (221), sondern auch für die fünf Vorserien-Maschinen V200 001 bis 005. Nicht nur technisch, auch äußerlich sind diese ersten fünf Loks etwas Besonderes. Auf den ersten Blick fallen die fehlenden ovalen Gitterabdeckungen über den Stirnlampen auf. Auch die Pfeife direkt vor den Frontfenstern war ein Unterscheidungsmerkmal, die Lokführer beschwerten sich zu Recht über den Lärm direkt vor ihrer Nase. Manch Hobbyfreund dürfte sich von einigen Bildern der originalen V200 002 in die Irre führen lassen, denn die 2005 beim Lokschuppenbrand in Nürnberg zerstörte Museumslok entsprach in manchem Detail nicht mehr der ursprünglichen Ausführung, etwa, was die Front-Klappen und die dortigen Griffe angeht.

Minitrix machte es richtig und nahm sich das tatsächliche Aussehen entsprechend der 50er-Jahre zum Vorbild. Die Griffe an diesen Klappen sind allerdings nur aufgedruckt. Aus feinem Draht angesetzt sind die vier bügelartigen Handgriffe je Lokfront und die messingfarbene Pfeife. Scheinwerfer und Rückleuchten zeigen die korrekten, kleinen Durchmesser. Soweit wirken die Lokfronten sehr stimmig, wären nicht die wiederum (wie bei anderen V200-Versionen von Minitrix) deutlich zu klein wirkenden Frontfenster. Ansonsten lässt die äußere Gestaltung kaum etwas zu wünschen übrig, von den Drehgestellen bis zum Dach kann die Miniatur überzeugen. Auch die kleinen Seitenfenster ohne Lamellen sind richtig für die Vorserien-Lok. Der Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ ist mit schwarzem Schatten aufgedruckt. Die Anschriften am Rahmen wirken sehr flau. Die Fahreigenschaften des nur digital angebotenen Modells sind grundsätzlich gut, die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 152 km/h ist sehr angemessen. Die Lok setzt sich allerdings erst bei Fahrstufe 4 etwas unwillig in Gang. Der digitale Sound bildet die auch beim Vorbild nur fünf real nutzbaren Fahrstufen gut und lautstark nach, allerdings fehlt jeglicher Leerlauf bei Rücknahme des Fahrreglers. Das mindert die Fahrfreude mit der neuen Minitrix-V200. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; stimmige Umsetzung der Vorserien-Lok; Detaillierung; Führerstandsbeleuchtung*

KONTRA: *Frontfenster; Druck; digitaler Sound*

BESTELLNUMMER: *16225*

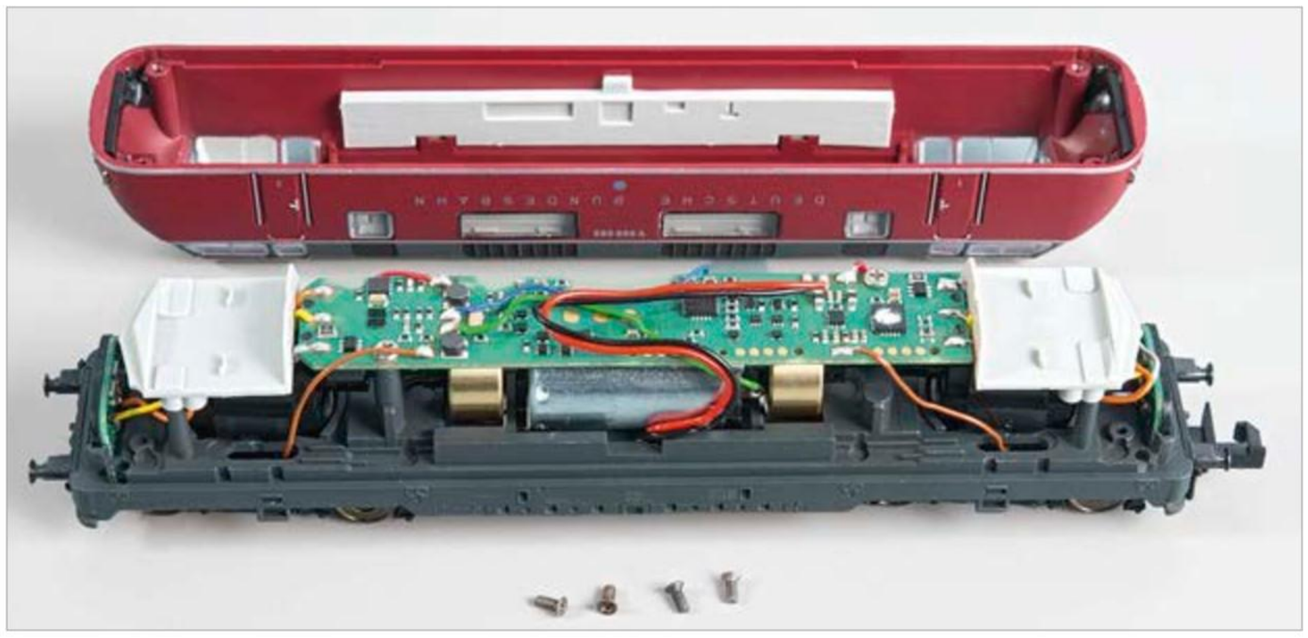
PREIS: *Zirka 300 Euro*

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

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

Im Dachbereich gefallen die Nachbildungen der Lüftungsgitter und die aufgebrachten Betriebsspuren.



Das Metallgehäuse lässt sich nach Lösen vier kleiner Schrauben leicht abziehen. Für die Motorraum-Attrappen aus Kunststoff bleibt nur wenig Tiefe.

Eine schöner als die andere: Phase-I, Phase-V, Midnight Blue, Phase-III und Phase VI (v. l.).

Die P42 „Genesis“ ist zwar keine Neukonstruktion aus dem Hause Kato, aber fünf attraktive Neulackierungen laden zu einer Probefahrt geradezu ein.

Japanische Schöpfung

Die längst legendäre US-Bahngesellschaft Amtrak feierte 2021 ihren 50. Geburtstag. Anlässlich der Jubelfeier, die wirklich verdient war, denn dass es Amtrak heute noch gibt, ist keine Selbstverständlichkeit, erhielten mehrere Loks eine Sonderlackierung. Dabei handelt es sich um die aktuell wichtigste Baureihe des bedeutendsten Personenverkehrsanbieters in den USA: die P42 „Genesis“ von General Electric (s. S. 46). Insgesamt fünf neue Lack-Varianten lagen uns vor. Es gibt sie in der sogenannten Phase-I-, Phase-III, Phase-V- und Phase-VI-Lackierung sowie die Genesis Nr. 100, die im eleganten Mitternachtsblau anrollt.

Nicht ganz taufrisch, aber immer noch sehr ordentlich ist das Modell gestaltet. Das Gehäuse zeigt feine Gravuren und feine Lüftungsgitter sowie zahlreiche freistehende Details. Die Handläufe an den Einstiegen sind nicht freistehend. Die Drehgestellblenden könnten ein bisschen schärfer graviert sein und glänzen ein wenig zu sehr. Etwas stark verdünnte schwarze Farbe könnte helfen.

Überzeugend sind dafür die profilierten RP 25-Radsätze. Außerordentlich gelungen sind an allen Modellen die Lackierung und die Bedruckung: deckend und gestochen scharf.

Die Fahreigenschaften der analogen Genesis sind, wie bei Kato gewohnt, hervorragend. Die Besonderheit ist, dass in beiden Drehgestellen jeweils ein Motor eingebaut ist. Bei 12 Volt erreicht die Genesis eine Höchstgeschwindigkeit von 172 km/h. Das passt sehr gut zum Vorbild. Ein Gewicht von 624 Gramm sorgt auch ohne Haftreifen für Zugkraft. *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gehäusegravur; Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften; Zugkraft*

KONTRA: *Drehgestellblenden; aufwendige Digitalisierung*

BESTELLNRN.: *37-6112 bis 16*

PREISE: *269,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

Die Lackierung ist hervorragend, die Farbtrennkanten sind absolut überzeugend.

Auch ein schöner Rücken kann entzücken. Die Lüftungsgitter sind sehr fein ausgefallen.

Beide Drehgestelle sind angetrieben. Die Installation eines Decoders ist etwas aufwendiger (katousa.com/ho-ge-p42-locomotives).

Ein Ballastgewicht sorgt für gute Zugkraft. Am blauen Schalter (Mitte) können Spitzen- und Rücklicht geschaltet werden.

So wie hier als Märklin-Miniatur zu sehen, war der MNE von 2006 bis 2021 zwischen München, Ingolstadt und Nürnberg unterwegs.

Märklin bringt die klassische Garnitur des „München-Nürnberg-Express“ der DB AG als vierteiliges Waggon-Set mit neu konstruiertem Steuerwagen für H0 heraus.

Bayern-Franken-Express

Einst galt der bei den Fahrgästen in hohem Maße nachgefragte „München-Nürnberg-Express“ (MNE) als schnellster deutscher Regionalzug. Seit aber auf dieser Relation die etwas langsameren Skoda-Doppelstockzüge zum Einsatz kommen und die ehemaligen MNE-Garnituren nun über eine andere HGV-Strecke, nämlich Wendlingen – Ulm, düsen, sind die aus aufgearbeiteten Intercity-Wagen gebildeten MNE-Garnituren in der nun von Märklin für H0 aufgelegten Form Geschichte. Im Modell können die ersten 15 Jahre des MNE mittels eines vierteiligen Reisezugwagensets rekapituliert werden. Es besteht aus einem gemischtklassigen Großraum- und Abteilwagen der Bauart ABvmsz 184.0, zwei Großraumwagen zweiter Klasse der Bauart Bpmz 295.4 und einem Steuerwagen der Bauart Bpmbdzf 296.3, wobei dieser eine völlige Neukonstruktion im Märklin-üblichen Längenmaßstab 1:93,5 darstellt. Auch die Inneneinrichtung aller Wagen entspricht exakt dem Vorbildzustand des Jahres 2017. Die Garnitur ist mit schaltbarer LED-Innenbeleuchtung ausgestattet, die per stromführender Kupplung von einem mfx-Decoder im Steuerwagen ebenso wie dessen Stirn-, Zugschluss- und Fernlicht geregelt wird. Die Zuglaufschilder (RE 4018) sind dagegen unbeleuchtet. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; authentische Umsetzung; zahlreiche Beleuchtungseffekte; Lackierung und Beschriftung; Ergänzungswagen*

KONTRA: *Verkürzte Wagenlänge*

BESTELLNUMMER: *42988*

PREIS: *439 Euro (UVP)*

URTEILE:

› KOMPAKT

Roco: Baureihe 80 für Spur H0

Die populäre Rangierlok des Einheitsprogramms der Reichsbahn hat es im Maßstab 1:87 wahrlich nicht leicht: Seit jeher muss die Baureihe 80 als günstige Ausstattung von Startsets diverser Anbieter herhalten, so auch bei Roco. Dementsprechend einfach gehalten ist die an sich glaubhaft proportionierte Nachbildung dieser bulligen kleinen Maschine. Roco bietet sie jetzt einzeln erstmals mit einer PluX16-Digitalschnittstelle und einem nun leider deutlich zu dicken, dafür aber Rauchgenerator-geeigneten Schlot an. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Preiswertes Basismodell (für eigene Verfeinerungs-Arbeiten)*

KONTRA: *Einfache Detaillierung; vorbildwidrig geformter Schlot*

BESTELLNUMMER: *52208*

PREIS: *104,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

› KOMPAKT

Tillig: Überarbeitete V 60 für TT

Der Marktführer für den Maßstab 1:120 hat seinem Modell der DR-V 60 ein Update verpasst. Die neue 106 802 des Bw Riesa im Zustand der 70er-Jahre verfügt nun über ein rotes Schlusslicht und über eine kulissengeführte NEM-Kupplungsaufnahme. Hat man alle Griffstangen aus dünnem schwarzen Stahldraht montiert (jene auf dem Rahmen muss man verkleben) und die Pufferträger komplettiert, rollt ein sehr ansehnliches Modell dieser wichtigen Rangierlok mit guten Fahreigenschaften über das TT-Gleis. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Ansprechende Ausführung; Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Klobiger Getriebekasten*

BESTELLNUMMER: *96330*

PREIS: *206,60 Euro (UVP)*

URTEILE:

› KOMPAKT

Wiking: Kurze Mercedes-Benz G-Klasse für H0

Kaum zu glauben, aber es gab eine Zeit, da war die G-Klasse von Mercedes einfach nur ein robuster, fast unprätentiöser Geländewagen und kein aufgetakeltes Protzmobil für Möchtegern-Abenteurer. In diese frühe Ära gehört die H0-Miniatur der G-Klasse von Wiking, die nun erstmals in der kurzen Ausführung erscheint und dergestalt dem Vorbild-Modelljahr 1980 entspricht. Die Umsetzung ist gut gelungen, hätte aber insgesamt noch etwas feiner ausfallen dürfen. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gut getroffene Proportionen; schön herausgearbeitete Karosserie; umfangreiche Bedruckung*

KONTRA: *Details leicht vereinfacht*

BESTELLNUMMER: *027602*

PREIS: *18,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

› KOMPAKT

Busch: Acht Hasen für H0

Im ersten Neuheitenteil für das Jahr 2023 (im MEB 4/2023) berichteten wir schon über die Ambitionen bei Busch, einen möglichst naturnahen Wald im Maßstab 1:87 entstehen zu lassen. Nun wurden die ersten Bewohner ausgeliefert, unter anderem handelt es sich dabei um eine Packung mit acht Feldhasen. Die 3D-gedruckten H0-Nager sind mümmelnd, Männlein machend, eingenickt, mit großen Sätzen davonspringend und in anderen Stellungen nachgebildet. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Realistische Modellierung; Bemalung; vier Bäume und Holzstapel beiliegend*

KONTRA: *Ohren bruchempfindlich*

BESTELLNUMMER: *7986*

PREIS: *19,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

› KOMPAKT

Busch: H0-Multicar mit Nachläufer

Lange können sich die Hasen nicht auf dem Waldweg tummeln, denn kurze Zeit später rumpelt und knattert ein Multicar der Waldarbeiter daher, beladen mit drei Baumstämmen. Die 1:87-Nachbildung des ab 1992 gebauten M26 ist sehr gut gelungen, viele feine Details wie Scheinwerfer und Rückleuchten, bereits montierte Scheibenwischer sowie noch anzusetzende Rückspiegel überzeugen, ebenso Felgen und Reifen. Das Ladegut sollte man altern. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Feine Ausführung und Detaillierung; Bedruckung*

KONTRA: *Künstlich wirkende Baumstämme*

BESTELLNUMMER: *42229*

PREIS: *28,49 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Anzeige

10% AUF DEN UVP

Sichern Sie sich 10 %* Rabatt mit dem Gutscheincode MEB-2023 auf den gesamten Einkauf in unserem Webshop.

35 Jahre 1988 2023

NEUHEITEN 2023 – JETZT LIEFERBAR!

eMotion Bewegte Welt

HO 1553

Anhalterin mit bewegtem Arm

Sehr realistischer Bewegungsablauf.
Mit Unterflurantrieb. Einbautiefe: 39 mm.
UVP: 49,95 €

HO 6088

Hängende Industrieleuchte modern, LED weiß

Wartungsfrei dank LED-Beleuchtung.
Zur Deckenmontage.
Ø 0,7 x H 0,4 cm.
UVP: 9,95 €

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

* Auf den UVP. Pro Kunde nur einmal einlösbar. Gültig bis 30.09.2023

Im letzten MEB, der Ausgabe 4/2023, stellten wir Ihnen die Jahres-Neuheiten der größeren Hersteller vor – nun folgen die kleineren.

Kleine Serien, große Wirkung

Auch mit einer für die Modellbahnbranche nur noch wenig wichtigen Nürnberger Spielwarenmesse, auch mit fortwährenden Krisen rundum – die Modellbahn-Branche samt der immer noch treuen Kunden lässt sich offenkundig so schnell nicht aus dem Gleis werfen. Zu schön ist die Beschäftigung mit diesem Hobby, das gilt sowohl für diejenigen, welche die ersehnten Produkte entwickeln, konstruieren und umsetzen, als auch für die Modellbahner und -bahnerinnen, zumindest für einen sehr großen Teil. Dass die Rahmenbedingungen für die Produktion nicht einfacher werden, lässt sicher manche Zeitgenossen bei den Herstellern zumindest hadern, hoffentlich aber nicht verzweifeln. Und die Hobbyfreunde, die immer einen Grund zum Nörgeln und Zetern finden, werden auch nicht aussterben. Doch für die meisten sind Neuheitenvorstellungen für das laufende Jahr ein Grund zur Freude. Oft genügen auch ein paar Kleinigkeiten, um beim Anlagenbau oder bei der Ergänzung der Sammlung ein schönes Stück weiter zu kommen. Oft muss es allerdings bei einem kleinen Schritt bleiben, denn auch eine Kleinigkeit muss meist teuer erkauft werden. Aber lieber ein kleiner Schritt als keiner. □ *abp*

AB-MODELL › SCHMALSPUR-SPEZIALITÄTEN FÜR N

Zahnrad-Triebwagen der Montreux-Territet-Glion-Naye-Bahn.

□ Vorbilder der schönsten Bahnstrecken in der Schweiz bilden die Neuheiten der Sauerländer nach: In der Westschweiz liegt die von Montreux ausgehende Zahnradbahn auf den Aussichtsberg Rochers-de-Naye. Einer der dort eingesetzten Triebwagen kommt nun als Nm-Umsetzung. Personenzüge der FO im Maßstab 1:160 lassen mit zwei neuen Zweiachsern erweitern. Nach RhB-Vorbild kommen lange Einheitswagen EW 1, Rungenwagen nun mit gelasertem „Holz"-Boden, neue Varianten der Containertragwagen und, als interessante Entwicklung, ein Rollwagen zum Transport normalspuriger Güterwagen.

Neue RhB-Rungenwagen mit gelasertem Bohlen-Belag.

Halbgepäckwagen der Furka-Oberalp-Bahn (FO) für Nm.

Moderner Rollwagen als 3D-Druck nach RhB-Vorbild.

ASM › DE 2700 FÜR H0

□ Entgegen anderslautender Berichte baut Arndt-Spezial-Modelle den großen Diesel-Sechsachser nicht im Maßstab 1:160, sondern für den H0-Markt. Die ersten Modelle der ursprünglich für Norwegen als Di6 gebauten Loks werden in Kürze ausgeliefert, es handelt sich dabei zunächst um die Version der Nord-Ostsee-Bahn (NOB). Auch in der Ausführung der NIAG und der Hectorrail soll das Modell erscheinen. Nach NOB-Vorbild werden die „Married-Pair"-Personenwagen wiederaufgelegt. Auch für die Baugröße N wird es Wiederauflagen bereits ausverkaufter Wagenserien geben. Eine N-Formneuheit befindet sich im Formenbau, um welche es sich handelt, wird aber noch nicht verraten.

Diesel-Schwergewicht mit wechselhafter Geschichte: Die DE 2700 kommt als H0-Modell in mehreren aktuellen Varianten.

DINGLER › KLEINE UND GRÖSSERE GÜTERWAGEN FÜR 1

Schon als Neuheit 2022 angekündigt, werden in diesem Jahr die kurzen Bierwagen nach historischen Schweizer Vorbildern ausgeliefert. Nicht weniger als 23 Varianten der feinst detailliert in Metallbauweise ausgeführten Modelle mit oder ohne Bremserhaus und mit zu öffnenden Türen werden im Maßstab 1:32 aufgelegt. Wesentlich mächtiger fällt im Vergleich die Nachbildung des vierachsigen Schwenkdachwagens der Gattung Tadgs aus. Sechs Varianten entsprechend der Epochen IV und V sind zu haben, bei denen viele Bauartunterschiede berücksichtigt werden. Nach badischen Vorbildern werden vierachsige Schnellzugwagen und ein zweiachsiger Packwagen ausgeliefert.

Feine Speichenräder und viele weitere liebenswerte Details zeichnen die neuen Schweizer Bierwagen in 1:32 aus.

Fast 77 Zentimeter lang: der Tadgs, hier im Epoche-IV-Lack.

FULGUREX › FRANZÖSISCHE DAMPFLOKS UND ELEKTRISCHES AUS DER SCHWEIZ FÜR 0, H0 UND N

Bei Fulgurex steht das Jahr 2023 ganz im Zeichen edler Modelle nach edlen Vorbildern: Die in Frankreich legendäre Atlantic-Schnellzuglok der Reihe 221 A der Nordbahn gilt in ihrem Heimatland als schönste Dampflokomotive überhaupt. Das feine 0-Modell wird von Fulgurex in den Ausführungen der Bahngesellschaften Nord, Midi, P.O. und als SNCF-Maschine angeboten, wobei selbst die kleinsten Bauartunterschiede auch im Maßstab 1:43,5 berücksichtigt wurden. Die 230 B war dagegen einst die zahlenmäßig häufigste Dampflok Frankreichs und erscheint nun ebenfalls als Messing-Miniatur in diversen Varianten, jedoch für H0. Der Gepäcktriebwagen Fe 4/4 nach Schweizer Vorbild wird ebenfalls im Maßstab 1:87 in acht Ausführungen erscheinen, unter anderem im grünen SBB-Lack, im braunen Anstrich der Seetalbahn und im markanten Blau als „Arbeiter-Pullman" für den Basler und Zürcher Vorortverkehr. Nach dem Vorbild der für die Strecke Seebach – Wettingen beschafften elektrischen Versuchsloks Fc 2 x 2/2 kündigt Fulgurex nun Modelle in Baugröße N an.

Die Atlantic-Lok 221 A als schwarze „Midi"-Maschine.

H0-Triebwagen Fe 4/4 der SBB.

Ein Kuriosum in 1:160 ist die Versuchs-Elektrolok Fc 2 x 2/2.

KÜHN › MODERNE DIESELLOKOMOTIVE FÜR TT

Der Hersteller Kühn ist inzwischen längst eine feste Größe des TT-Marktes geworden. Umso bedauerlicher ist es, dass aufgrund bestehender Lieferverzögerungen für wichtige Bauteile derzeit lediglich an der Neukonstruktion des sogenannten „Effiliners 1600" gearbeitet werden kann. Diese Dieselloks wurden 2019 in vier Exemplaren vom tschechischen Hersteller ČZ Lok in Česká Trebová hergestellt. Die neue Reihe 753.6 entstand aus der Rekonstruktion der bekannten „Taucherbrillen" der ČD-Reihe 750. Das TT-Modell wird es in roter Ausführung des EVU Rail Cargo Group aus Österreich und in blauer ČD-Cargo-Lackierung geben.

Die tschechische Reko-Diesellok der Reihe 753.6 kommt für TT.

LEMATEC › FEINSTE MESSING-PREZIOSEN

Malletlok der Meterspurbahnen auf Korsika als H0m-Modell.

☐ Lematec, Lieferant edelster Messing-Kleinserienmodelle aus der Schweiz, stellte die folgenden Neuheiten vor: Für die Spur H0 erscheinen die französischen SNCF-Elektroloks der Reihen BB 16000, 25100 und 25200 als exzellente Miniaturen. Auf der H0m-Meterspur läuft das Modell einer Malletlok vom Typ 020-020, die sowohl bei der korsischen CFC als auch bei der P.O. in Frankreich im Einsatz stand. Die beeindruckende Baureihe 241 A der SNCF wird als N-Modell umgesetzt. Der Glacier-Express in 0m erhält Zuwachs durch einen Personenwagen mit Beschriftung der RhB/MGB. Für die Spur 1 wurden die TEE-Wagen der Bauart Mistral 69 als SNCF- und SBB-Fahrzeuge angekündigt.

Die große SNCF-Dampflok der Reihe 241 A im Maßstab 1:160.

MODELBEX › SBB-Re 4/4 II FÜR 1

☐ Unter der Lematec-Marke Modelbex werden vor allem Messing-Handarbeitsmodelle nach schweizerischen und französischen Vorbildern umgesetzt. Im Maßstab 1:32 ist aktuell die Re 4/4 II in acht verschiedenen Ausführungen zu haben. Eine Neuankündigung des Jahres 2021 ist die Umsetzung der sehr bekannten SNCF-Mikado der Baureihe 141 R in acht Varianten mit Kohle- oder Öl-Tender in Spur 1. Die etwa 4500 Euro teuren Prachtexemplare werden 2023 ausgeliefert. Da ist die französische Pacific der ehemaligen ETAT im Maßstab 1:87 für etwa 800 bis 900 Euro fast schon ein Schnäppchen.

Schweizer „Bobo“ in modernem Kleid für die Spur 1.

H0-Messingmodell: eine formschöne Pacific 231 B der ETAT.

MBW › 56.20 FÜR 0, 24 UND 64 FÜR 1

☐ Beim Großspur-Anbieter aus Mülheim erfolgt im Jahr 2023 die Auslieferung der preußischen G8.2/Baureihe 56.20 im Maßstab 1:45 in sechs Varianten der Epochen II und III. Die 03 für die Spur 0 ist angekündigt. Im Maßstab 1:32 werden aktuell die Einheitsdampfloks der Baureihen 24 und 64 angeboten. Viele der jeweils 14 Varianten sind im Webshop aber bereits als ausverkauft angezeigt. Wie immer im Kleinserien-Sektor ist eine rechtzeitige Bestellung unumgänglich, will man sich ein bestimmtes Modell sichern. Als nächste Spur-1-Produkte folgen die Baureihe 44 sowie neue vierachsige Kesselwagen der Bauart Krupp.

Ein Bubikopf als Spur 1-Kleinserienmodell in Metallbauweise.

Kompakte Güterzugdampflok im Maßstab 1:45: die 56.20.

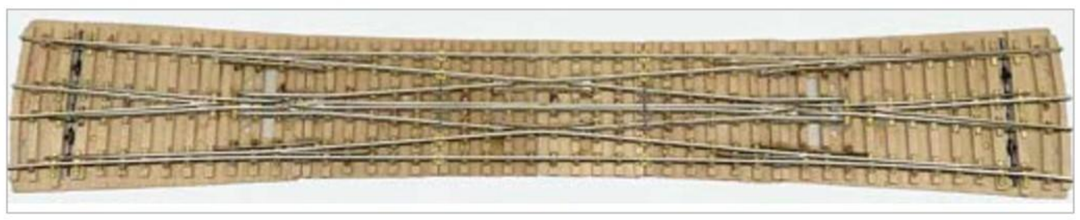
AF-MODEL › TRANSMONTANA FÜR H0

☐ Wem „Amintiri Feroviare“ zu schwierig auszusprechen oder zu merken ist, der kann sich für den rumänischen Anbieter vielleicht die Kurzversion notieren, denn aus Rumänien sind neue interessante Angebote zu erwarten: Die sechsachsige Güterzuglok „TransMontana“, gebaut ab 2010 in mittlerweile über 70 Exemplaren von „Softronic“ in Craiova, soll in diesem Jahr erscheinen. Nachgebildet wird die neuere Version mit crashoptimierter Front in zunächst drei H0-Varianten, darunter die verkehrsrote Version der „DB Cargo Romania“. Weiterhin werden viele Farbvarianten von H0-Loks, unter anderem die CFR-060-EA im „Feuervogel“-Design, angekündigt. Wagen-Neuheiten erscheinen zum Teil in Zusammenarbeit mit Tillig und Exact-train.

Neu für H0: die Nachbildung der rumänischen „TransMontana“.

WEICHEN WALTER › BETON-WEICHE FÜR H0

Der Weichen-Spezialist aus Uhldingen am Bodensee füllt eine wichtige Lücke für Vorbild-orientierte Modellbahner, welche die moderne Bahn im Maßstab 1:87 nachbilden wollen: Er liefert eine maßstäblich umgesetzte EW 190 1:9 auf Betonschwellen-Nachbildungen aus. Ein wichtiges Detail des Modells mit Code-75-Profilen sind dabei die Nachbildungen der Federspannklemmen zur Schienenbefestigung. Passend zum „Mein-Gleis"-System von Weinert wird eine doppelte Kreuzungsweiche der Bauart Baeseler mit außen liegenden Zungen angeboten, außerdem gibt es neu eine große EW 500 1:12/14 für H0.



Eine leicht verkürzte Baeseler-DKW im H0-Maßstab.

Modernes Gleis: Eine maßstäbliche Betonschwellen-Weiche.

SCHIFFER DESIGN › H0-LÄNDERBAHNWAGEN

Offener Güterwagen der K.Bay.Sts.B. mit Bremserhaus.

Ein bayerischer Materialtransportwagen ohne Bremse.

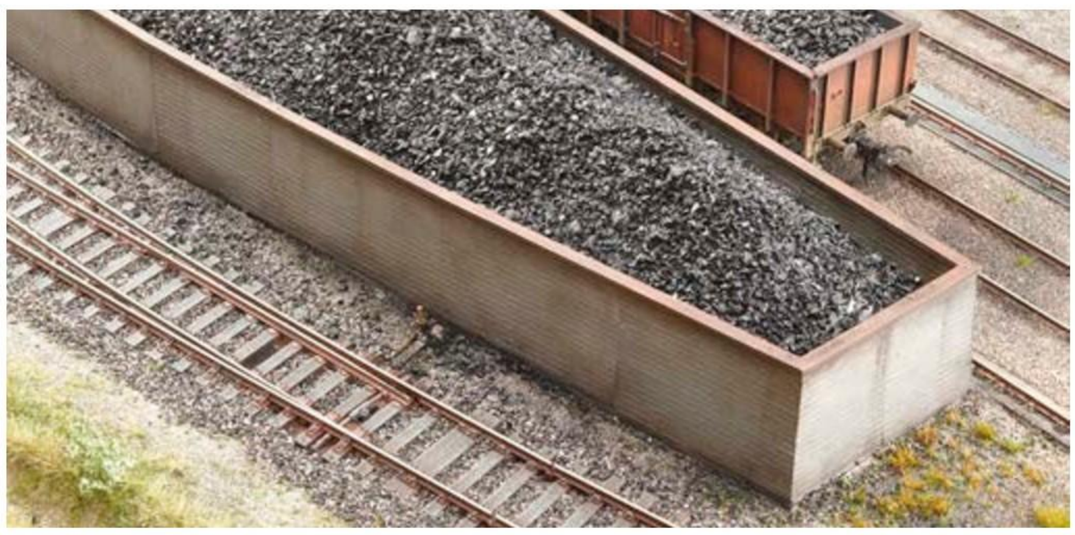
Handmuster eines Pfälzer Giebelwagens in H0.

Weit in die Länderbahnzeit zurück entführt Rudolf Schiffer aus Wismar mit seinen neuen Güterwagen-Bausätzen in allerfeinster Messing-Bauweise. Das älteste Vorbild ist ein offener Giebelwagen der Pfalz-Bahn mit dem Baujahr ab 1846. Ab 1872 kamen die Niederbord-Materialtransportwagen bei der K.Bay.Sts.B. zum Einsatz. Die Modelle dieser beiden Vorbilder werden jeweils im Zweier-Set angeboten, sie bilden dabei je einen Wagen mit und einen ohne Bremseinrichtungen nach. Beim bayerischen Wagen lassen sich auch hölzerne Bremssohlen nachbilden. Als dritter neuer Bausatz ist in diesem Jahr ein offener Güterwagen mit Bremserhaus der Gattung Oq der K.Bay.Sts.B. zu haben. Das Vorbild mit einem Radstand von 3,21 Metern wurde ab 1884 in nur acht Exemplaren gebaut.

WEINERT › VERSCHIEDENE H0-KREUZUNGEN

Die H0-Bausätze der ELNA-Dampflokomotiven der Bauarten 2 und 5 erfahren eine Neuauflage. Die 1'C-Kuppler sind wahlweise mit den Radsätzen nach NEM, RP25 oder fine25 erhältlich. Für die V 200 von Roco erscheinen neue Tauschradsätze, diejenigen für die V 100 werden wieder aufgelegt. Wählen kann man zwischen RP25 und fine25. Das Gleissystem „mein Gleis" wird um vier verschieden lange Kreuzungen mit den Winkeln 6,3 Grad, 8,6 Grad, 12,6 Grad und 17,2 Grad ergänzt. Die 6,3-Grad-Kreuzung wird dabei eine Herzstückführung analog zur hauseigenen DKW erhalten. Die H0-Formsignale erscheinen nun mit Nachbildungen des elektrischen Stellantriebes gemäß Reichsbahn-Bauart, zudem erhalten sie eine neue LED-Beleuchtung.

Die Kreuzung für das „Mein Gleis"-System kommt in vier Längen.



Für H0 wird es auch einen Kohlebansen mit Betonwänden geben.

SCHIRMER › EINHEITS-ABTEILWAGEN FÜR TT

Bereits in Auslieferung befindlich ist der von Grund auf neu konstruierte und sehr fein detaillierte Einheitsabteilwagen der stählernen Bauart B21 im Maßstab 1:120. Die Ausführung entspricht der Reichsbahn-Epoche IV, das Modell wird die vorbildgerechte Betriebsnummer 50 50 24-27 005-8 aufweisen und in Löbau beheimatet sein. Der Abteilwagen wird komplett zugerüstet ausgeliefert und ist für eine Innenbeleuchtung vorbereitet.

Der feine Einheits-Abteilwagen dürfte viele TT-Bahner erfreuen.

LAFFONT › ESCHELBRONN FÜR Z, N, H0 UND 0

Der Bausatz setzt dem verschwundenen Bahnhof ein Denkmal.

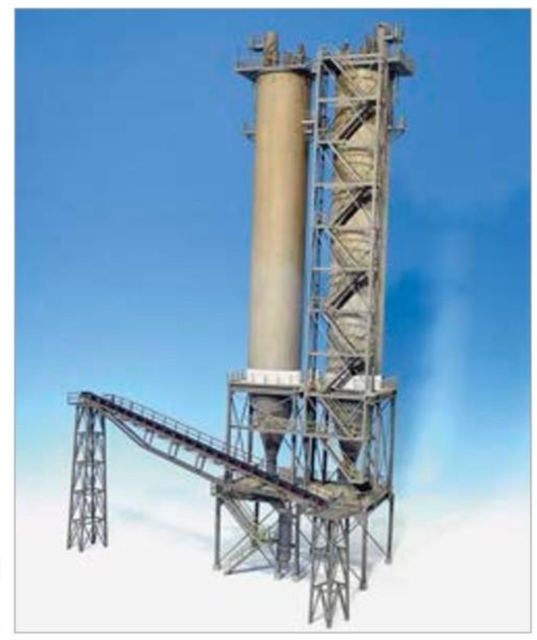
☐ Der Lasercut-Hersteller aus Aachen bietet den stattlichen nordbadischen Bahnhof Eschelbronn (an der Strecke Meckesheim – Aglasterhausen gelegen und mittlerweile abgerissen) samt Güterschuppen für gleich vier Baugrößen als maßstäblich ausgeführten Bausatz schon seit Februar an. Im März neu hinzugekommen sind der Bahnhof Wiesen der RhB in H0, ein Stahlgitter-Mobilfunkmast für 0 und H0, eine Wettersäule zur Anbringung auf Gebäuden im Maßstab 1:87 und ein als Lagerschuppen umfunktionierter Güterwagen-Aufbau für die Spur Z.

JOSWOOD › VIELFÄLTIGES ANLAGENZUBEHÖR FÜR H0

Ein kleines Kühlhaus mit Rampe und Ziegel-Anbau sowie ein weiterer Anbau für das Kleingewerbe auf der H0-Anlage.

☐ Die Neuheiten aus Wuppertal für das Jahr 2023 sind vielfältig und lassen sich kaum unter ein Motto bringen. Industrie, aber auch Bahn, Stadt und Land kommen nicht zu kurz. Ein hoffentlich unumstrittenes Highlight wird die Umsetzung einer Moschee aus Achim bei Bremen sein. Die „C. Otto-Halle" aus Bochum-Dahlhausen oder die große Masselgießanlage sind Beispiele aus dem Industrie-Segment. Aus der ältesten Zechensiedlung des Ruhrgebiets, der Siedlung Eisenheim in Oberhausen, stammt das Vorbild für ein kleines Arbeiterwohnhaus. Zur Serie der Gebäude aus dem westfälischen Landesmuseum gehören ein Sägewerk mit Mühlrad, eine kleine Fachwerk-Tabakfabrik und das dreiteilige Ziegelgebäude einer Gelbgießerei. Im Zubehör-Bereich werden kleine Holzkisten als Ladegut, Holzstapel, ein Fasslager und ein Stacheldraht-Zaun angeboten. Sogar zwei Lampentypen mit Holz- oder Gittermast sind als Lasercut-Bausätze (samt LED) erhältlich.

Nette Kleinigkeiten: Arbeitsbühne, Fasslager und Rangiererbuden.



44 Zentimeter hoher Industriebau: Kohlestaubsilo der Bauart Belva.

DIE MODELLBAHNWERKSTATT › BAHNHOF GLETSCH UND LOKSCHUPPEN HASSELFELDE FÜR H0

☐ Im Programm der Modellbahnwerkstatt aus Wuppertal sind neu entwickelte Lasercut-Bausätze von te-miniatur für die Nenngröße H0 erhältlich: Der vielen Schweiz-Urlaubern unter den Eisenbahnfreunden sicherlich gut bekannte Bahnhof Gletsch an der heutigen Dampfbahn Furka-Bergstrecke weist eine besonders gelungene Nachbildung des Naturstein-Mauerwerks auf. Auch der HSB-Lokschuppen in Hasselfelde dürfte vielen Bahnfans vertraut vorkommen. In der Oberengengasse 12 in Wernigerode steht das Vorbild des schmucken Harzer Fachwerkhauses. Für Spur N erscheint ein Bahnwärterhaus aus Graubünden, für die Spur 0 das Bündner Wohnhaus „Chesa Cratschla".

Vom Furka-Pass auf die H0-Anlage: der Bahnhof Gletsch.

Der Hasselfelder Lokschuppen ist jüngst zur letzten Ruhestätte der Mallet-Lok 99 5906 geworden.

Das neue Fachwerk-Modell besitzt ein konkretes Vorbild im romantischen Städtchen Wernigerode.

NORDMODELL › KLEINE BAHNHÖFE FÜR N

In sehr filigraner Ausführung bietet Eberhard Herbst viele neue Lasercut-Bausätze für die Spur N an. Doch nun folgt mit einem Schweizer Chalet auch der Einstieg in den Maßstab 1:87. Für N wird es den Haltepunkt Harriehausen (Strecke Salzgitter – Kreiensen), das Agenturgebäude Kötzting aus Ostbayern und den ansehnlichen Bahnhof Sibratshofen (an der Bahnlinie Kempten – Isny) geben. Nach norddeutschen Vorbildern in Klinker-Bauweise kommen eine kleine Feuerwache aus Sinstorf und ein zweigeschossiges Kleinstadt-Wohngebäude mit Laden und Durchfahrt. Im 3D-Druck entstehen die N-Nachbildungen der automatischen Kupplung (AK) für die Peine-Salzgitter-Züge aus Faals-Wagen, aber auch Bahnsteigleuchten, Büromöbel und Spinde oder ein Handstapler für Paletten.

Bayerische Lokalbahn: Agenturgebäude aus Kötzting in N.

Norddeutsches Fachwerk im Maßstab 1:160: der Haltepunkt Harriehausen mit Anbau.

UNIQUE › ZIEGEL-GEBÄUDE FÜR H0

Der große Zubehör-Händler aus den Niederlanden, den viele von seinen Auftritten auf größeren Messen kennen, bietet auch ein eigenes Sortiment an Lasercut-Bausätzen für Gebäude an. Neu sind das Empfangsgebäude und der Güterschuppen des Bahnhofs Emlichheim der Bentheimer Eisenbahn. Die schlichten Klinkergebäude lassen sich universell nutzen. Außerdem sind eine Scheune mit einem Schindeldach aus Echtholz und für individuelle Bastelarbeiten eine Bauplatte mit Nachbildung eines Ziegelmauerwerks im Läuferverband in Vorbereitung.

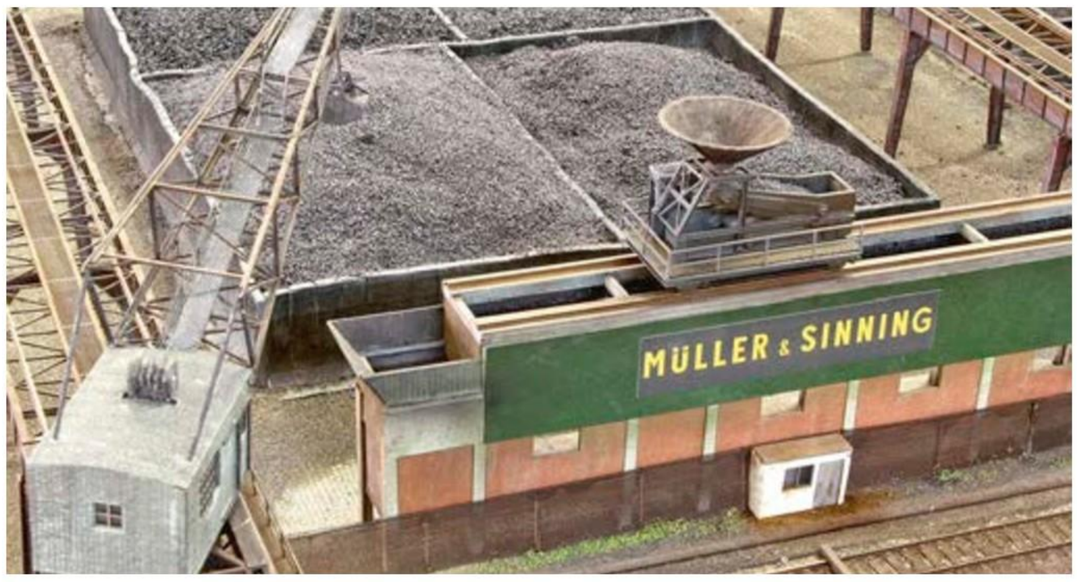
Ein universell einsetzbarer Klinker-Güterschuppen im Maßstab 1:87.

Eher schlicht wirkt das Empfangsgebäude des Bahnhofes Emlichheim.

MKB › ABSACKANLAGE FÜR H0

Kai Brenneis wählte für seine Hauptneuheit ein Vorbild, dessen Bezeichnung sich vielleicht nicht jedem erschließt. Es geht freilich nicht um den „Absacker“ am Abend, auch nicht darum, dass Kohleberge langsam absacken, sondern um die Verladung des schwarzen Goldes in Säcke – wieder was gelernt. Zur gleichen Szenerie gehört auch ein separat erhältlicher Kohlekran nach einem Vorbild im Frankfurter Hafen sowie Kohlesilos in zwei unterschiedlichen Ausführungen. Das ganze gewerbliche Areal lässt sich mit neuen Maschen- oder Stacheldrahtzäunen einfrieden.

Maschendrahtzaun für H0.

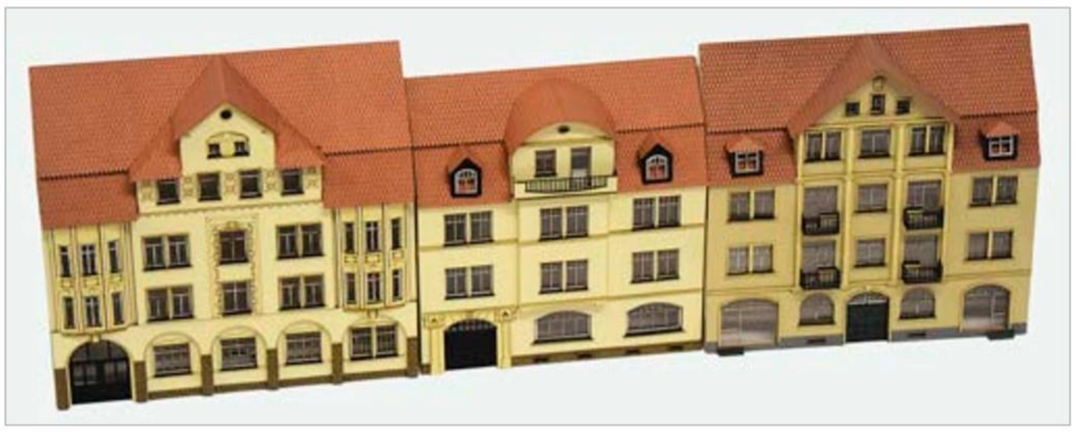


Die Kohle-Absackanlage mit vier Bunkern und Trichter.

BUBI MODELL › DIVERSE LASERCUT-HÄUSER

Zwei Stellwerke und ein einständiges Heizhaus werden ebenso wie die dazu passenden Empfangsgebäude Nádraží Lvová und Lázne Belohrad als Lasercut-Bausätze nach tschechischen Vorbildern für die Baugrößen H0, TT und N angeboten. Auch das alpenländische Haus erscheint in allen drei Maßstäben in gelasertem Karton mit Echtholz-Teilen. Ergänzt wird das Ganze von drei neuen Stadthäusern in Halbrelief-Bauweise nach Vorbildern aus dem sächsischen Sebnitz. Als Fertigmodelle wird es Stahlträger-Brücken geben.

In den Alpenraum passt dieser neue Lasercut-Bausatz von Bubi.



In Sebnitz befinden sich die Originale der Halbrelief-Häuser.

MOEBO › 50ER-JAHRE-WOHNHAUS FÜR H0

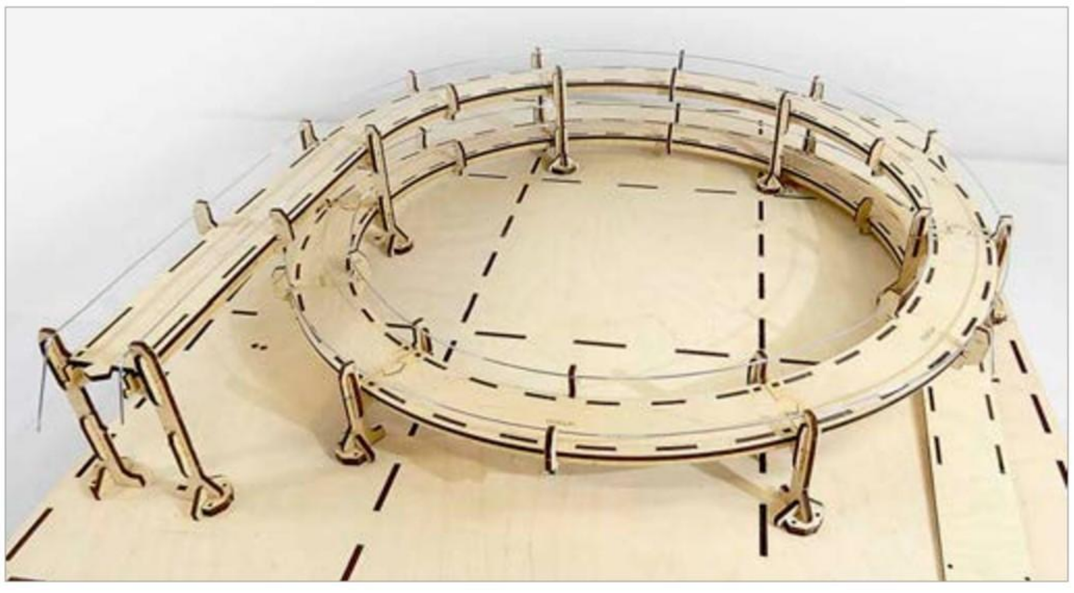
☐ Auch Dirk Möller erweitert sein Sortiment an sorgfältig konstruierten Lasercut-Bausätzen kontinuierlich. Eine Lücke im H0-Angebot füllt beispielsweise ein Wohnhaus im typischen Stil der 50er-Jahre mit steilem Dach, Gauben und einem Werkstatt-Anbau, wie es zahlreich und deutschlandweit in vielen Städten und Dörfern entstand. An einer Straßenecke gelegen, könnte es vielerlei Gewerbe beherbergen, sei es eine kleine Autowerkstatt, eine Schreinerei und vieles mehr. Geplant sind weiterhin ein Gasthof mit Kegelbahn oder ein Güterschuppen mit teilweise offenem Dach, bei dem sogar die Fensterrahmen mit einer Holzmaserung versehen sind.

Ein kleines Holz-Bürogebäude mit Schuppen für N.

Eine sehr realistische Alternative zur allgegenwärtigen H0-Fachwerkromantik: ein Eckhaus aus den 50er-Jahren mit Werkstatt-Anbau.

HACKER MODELL › WENDEL-BAUSATZ FÜR H0

☐ Vor Jahren stellten wir bereits das Angebot von Hacker-Modell aus Tschechien für den Anlagenbau im MEB vor. Mittlerweile wird das reichhaltige Sortiment für Deutschland exklusiv von „MBS Modell + Spiel" in Sebnitz (www.mein-mbs.de) vertrieben. Die meisten Bausätze für vielerlei Einsatzzwecke bestehen aus lasergeschnittenem Sperrholz. Neben Bausätzen für Anlagen-Grundrahmen und Segmente werden auch solche für Gleiswendeln, passend zu den unterschiedlichen Baugrößen, angeboten. Außerdem gibt es Materialien für den sonstigen Trassenbau, Gleisverlegehilfen und sogar Stellpult-Schubladen in Sperrholz-Ausführung. Aus flexiblem Kunststoffmaterial sind geräuschdämmende Gleisbettungen und Rampen-Bauelemente lieferbar. Auch passende Klebstoffe werden angeboten.



Einer der vielen Gleiswendel-Bausätze aus lasergeschnittenem Holz.

VAMPISOL › SCHWEIZER BURGRUINE FÜR H0

☐ Da Jens Kaup erst einmal die zahlreichen Ankündingungen aus der Vergangenheit abarbeiten möchte, wird das Programm von Vampisol dieses Jahr nur um eine einzige Hauptneuheit erweitert: In gegenüber dem Maßstab 1:87 leicht verkleinerten Abmessungen erscheint die Burgruine Tschanüff als perfekt nachgebildeter und einfach zu montierender Modellbausatz aus stabilem Dentalgips. Das Vorbild steht in der Nähe des Ortes Scuol, dem östlichen Endpunkt der Rhätischen Bahn im Unterengadin. Für Spur 0 erscheint ferner ein Kanaldeckel zum Öffnen.

Inzwischen beherrscht Jens Kaup den Gips-Modellbau aus dem FF, wie die ultrarealistisch wirkende H0-Burgruine Tschanüff beweist.

HEKI › NEUE MODELL-BIRKEN UND WALDSET

☐ Leider sind die einstmals für ihre Umsetzungsqualität gelobten Modellbäume von Heki gegenüber der Konkurrenz inzwischen etwas zurückgefallen, dafür aber noch immer sehr preiswert zu haben. So kann der Modellbahner seinen Wald nun mit vier Sets, die je 27 verschiedene Laubbäume unterschiedlicher Höhen enthalten, günstig aufforsten. Die neuen, 13 und 18 Zentimeter hohen Birken der „realistic"-Serie weisen neben einer feineren Belaubung sogar handcolorierte Stämme auf.

Zwei Birken ergänzen die neue „realistic"-Produktserie.

27 Laubbäume sind im neuen Wald-Set von Heki enthalten.

FELDBAHNSCHMIEDE › H0-KLEINFAHRZEUGE

☐ Ein neuer Kleinserienhersteller für Feldbahnen und landwirtschaftliche Modelle aus Norddeutschland (www.feldbahn-schmiede.de) bietet aktuell drei neu entwickelte Feldbahnmodelle für die Baugröße H0e an. Der originellen Waldbahnlok liegt ein selten gebautes Vorbild der Firma O&K zugrunde, es ist mit einer Echtholzladung bestückt. Weitere Modelle sind eine Kranlok sowie eine Diesel-Feldbahnlok. Alle Modelle sind mit einem Glockenankermotor und einer Getriebeübersetzung von 1:40 für gute Langsamfahrt ausgestattet. Wahlweise sind sie unbeleuchtet oder mit fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel erhältlich. Im Sortiment finden sich auch zahlreiche weitere Angebote zum Thema Feldbahn, beispielsweise Bausätze oder Fertigmodelle für unterschiedlichste Loren sowie zahlreiche kleine Gebäude wie Holz- und Wellblechschuppen.

Eine selten gebaute Waldbahnlok als H0e-Modell.

Netter Hingucker: Feldbahn-Diesellok mit Kranaufbau.

MODELLBAHN KAUFHAUS › FEINES FÜR H0

☐ Wirklich eine Empfehlung sind die filigranen Miniaturen von Rainer Schörner aus Süderbarup. 2023 erscheinen unter anderem eine Hollywood-Schaukel im Wirtschaftswunder-Stil als Messing-Bausatz und eine Bushaltestelle aus 3D-Druckteilen für Anlagen mit DDR-Thema. Mit den Bistro-Garnituren, Markisen und den per LED beleuchteten Wandlaternen lässt sich ein schickes H0-Straßencafé gestalten. Zahlreiche weitere Neuheiten sind unter https://shop.modellbau-kaufhaus.de zu finden.

Ob West oder Ost, die Hollywood-Schaukel fehlte in kaum einem deutschen Garten der 60er-Jahre.

Mit den Stuhl- und Tischgarnituren, den Markisen und den Wandlaternen lässt sich ein zauberhaftes Straßencafé in H0 nachbilden.

MOBAX › MARKIERUNGEN FÜR H0, TT UND N

☐ Der Spezialist für Markierungen aller Arten in den Baugrößen H0, TT und N erweitert sein Sortiment ständig. Die Markierungen werden als selbstklebende dünne Folien ausgeliefert und passen sich sogar an unebene Flächen wie Nachbildungen von Pflasterflächen an. Neu im Sortiment sind beispielsweise die abgebildeten Sicherheitsstreifen für moderne Bahnsteige, außerdem Markierungen für einen Hubschrauberlandeplatz oder für schraffierte Sperrflächen im Bereich von Straßeneinmündungen, Haltestellen oder Parkplätzen.

Bahnsteig-Sicherheitsstreifen.

HERPA › NEUE UND ALTE AUTOMOBILE FÜR H0

☐ Sehr umfangreich fällt das Neuheiten-Paket des fränkischen Modellautobauers für den Maßstab 1:87 aus: Ein Hightlight wird der berühmte 300 SL von Mercedes-Benz. Käfer-Freunde werden sich über den damals modernen 1303 von VW mit stark gewölbter Frontscheibe und aufrecht montierten Scheinwerfern freuen. Aber auch für die heutige Automobil-Ära werden Neuentwicklungen geboten, etwa der aktuelle Corsa von Opel, das Volkswagen-Elektromobil ID.3 oder die sportliche Limousine BMW Alpina B5. Besonders zahlreich sind bei Herpa wieder die Lastwagen vertreten: Der MAN TGM CC erscheint mit Feuerwehr-Aufbau von Ziegler, der TGL derselben Marke als Fahrzeug des Roten Kreuzes. Auch der moderne Sattelschlepper XG+ von DAF und der MB Arocs als Betonmischer mit Facelift-Fahrerhaus wurden neu konstruiert.

Stellantis-Erzeugnis: der Opel Corsa des Modelljahres 2019.

Der wohl schönste Mercedes aller Zeiten: 300 SL Flügeltürer.

Der VW Käfer kommt als 1303 der späten Baujahre ab 1972.

Das aktuelle E-Modell des VW-Konzerns: der ID.3 in 1:87.

ALLE FOTOS: WERK

Ein großer Durchgangsbahnhof mit abzweigenden Strecken, Züge aus der Epoche III und viel offene Landschaft prägen die H0-Anlage.

Es ist eine klassische, große H0-Anlage, die unser Leser Bernd Rolff über viele Jahre erbaut und immer wieder erweitert hat. Sie entführt uns in den ...

Teil I ... Vorharz anno 1958

Der fiktive Ort Sülze mit seinem in Ost-West-Richtung gelegenen Bahnhof liegt im südlichen Niedersachsen, im Harzvorland in der Nähe der Zonengrenze. Und das nicht ohne guten Grund: So können auf meiner Anlage im genzüberschreitenden Verkehr auch Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn der DDR verkehren. Damit habe ich die schöne Möglichkeit, meine Lieblingsbaureihen 52 und 58, vor allem aber die wunderschöne 01.5 als Zuglok für Interzonenzüge auf der Anlage laufen zu lassen. Bei der DB gab es zu der Zeit, die auf meiner Anlage dargestellt ist, schon kaum mehr 52, und die DB-58 waren im Jahr 1958 schon lange ausgemustert.

Meine Anlage betreibe ich im Zweileiter-Gleichstrom-System im analogen Betrieb. Dazu muss ich mich in den Keller unseres Einfamilienhauses begeben, wo ein Raum mit einer Fläche von 45 Quadratmetern (10 mal 4,5 Meter) auf mich wartet. Die Anlage, die inzwischen fast den ganzen Raum ausfüllt, hat die Form eines U mit ungleich langen Schenkeln: Der lange Schenkel ist 10 Meter lang und 145 Zentimeter breit. Der kürzere, etwa gleich breite Schenkel mit dem Bahnbetriebswerk hatte zunächst eine Länge von drei Metern. Die Gesamtbreite beträgt 4,15 Meter. Mit beruflich bedingten Unterbrechungen baute ich bisher zirka 15 Jahre an meinem Werk.

Als Gleismaterial verwendete ich durchweg Roco-Line ohne Bettung, das farblich behandelt und dann mit Asoa-Schotter eingeschottert wurde. Alle Weichen und Signale sind vorbildgerecht mit Nachbildungen der Antriebe, Seilzugkanäle und Umlenkungen versehen, auch die zugehörigen Spannwerke sind vorhanden. Die Signale entsprechen ebenfalls durchwegs

der mechanischen Sicherungstechnik und stammen von Viessmann oder Weinert.

Die Epoche III habe ich gewählt, weil damals noch sehr viele Fahrzeuge aus der Reichsbahnzeit, aber auch schon solche der frühen Nachkriegszeit unterwegs waren. Sie trugen die Beschriftungen der Bundesbahn, meist mit DB-Keks, und die Loks und Triebwagen besaßen schon das dritte Spitzenlicht. Die Straßenfahrzeuge trugen bereits die bis heute gültigen weißen Nummernschilder mit schwarzer Beschriftung.

Die Epoche III garantiert große Fahrzeugvielfalt

Ich verwende rollendes Material von allen namhaften H0-Herstellern, und mittlerweile bin ich auch dabei, insbesondere meine Dampflokomotiven nach und nach zu altern. Dazu verwende ich die ausgezeichneten, aus Italien stammenden Farben von Lifecolor, die sich sehr gut mit dem Pinsel auftragen lassen.

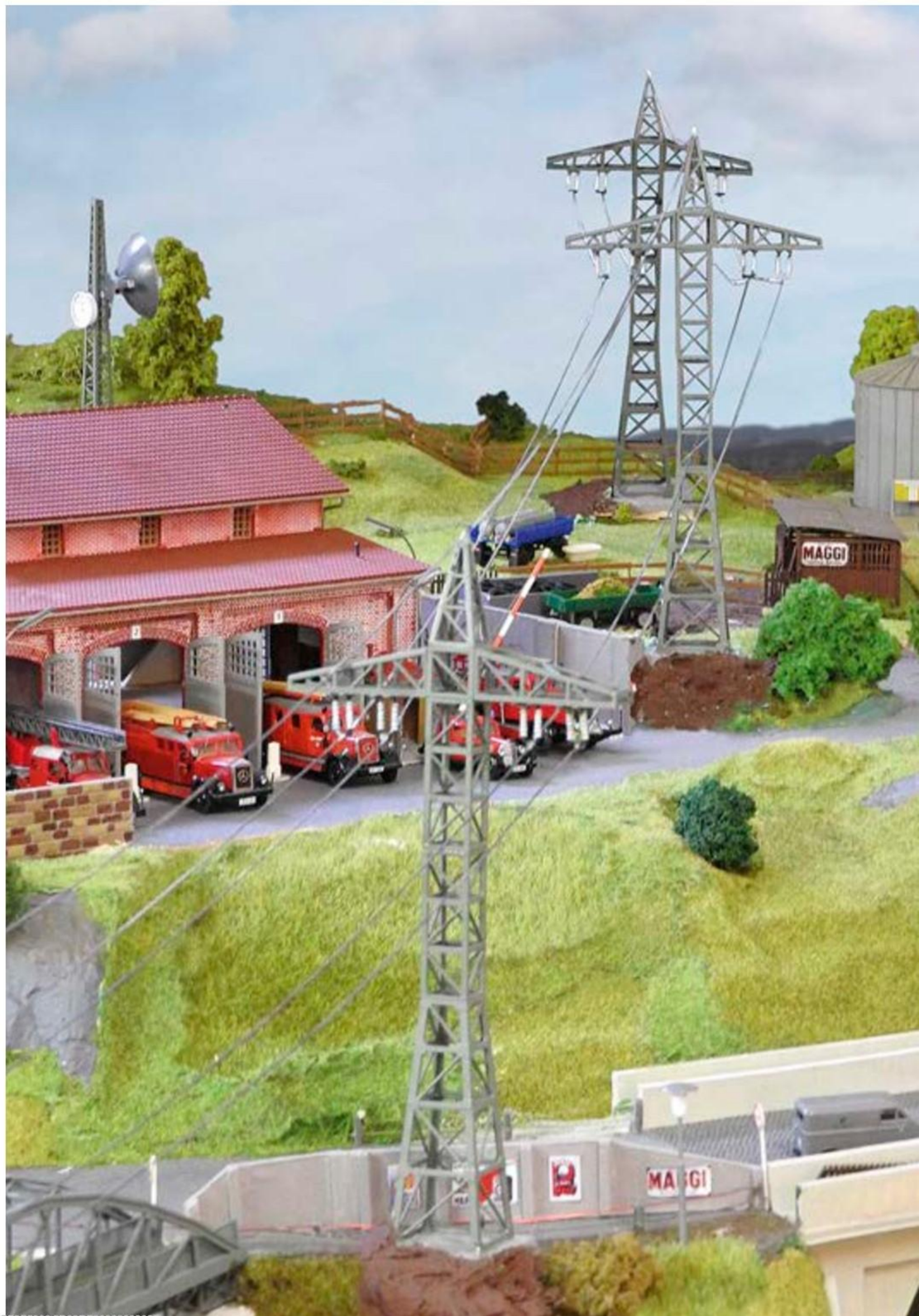
Das Bahnhofsgebäude Sülze entstand aus einem Bausatz von Auhagen. Das eigentlich für Sachsen typische Bauwerk mit gelbem Putz habe ich mit Hilfe von Ziegelsteinfolie auf typisch norddeutsche Bauweise getrimmt. Auch die wohl jedem Modellbahner bekannten, uralten Bausätze der Blockstelle von Faller (B-121) verwandelte ich mit Ziegelsteinfolie und einigen Zubehörteilen in norddeutsche Gebäude. Der Güterschuppen entstand aus zwei Kibri-Bausätzen, für die Ausflugsgaststätte „Thüringer Hof" verwendete ich zwei Bausätze von Vero.

Als letzte Erweiterung der Anlage wurde die „Burg Berndstein" am Ende des langen Anlagenschenkels errichtet. Sie entstand im Selbstbau auf Basis von „Kapafix"-Platten.

Schon bei der Planung der Anlage legte ich großen Wert auf vorbildgetreu lange Bahnsteige (jeweils zwei Meter lang) und Bahnhofsgleise, so dass auch ein Schnellzug mit fünf bis sieben Waggons vollständig am Bahnsteig stehen kann. Im sichtbaren Bereich findet man keine engen Radien, und auch insgesamt achtete ich bei der landschaftlichen Gestaltung der Anlage auf eine großzügige und weitläufige Wirkung. Auch das Straßennetz auf der Anlage ist realistisch angelegt, alle Straßen sind ausreichend breit.

Der Bahnhof und das Bahnbetriebswerk, das über eine eingleisige Strecke und einen Tunnel (B und D im Gleisplan) ange-

Auch im Gaswerk ist ein altertümliches Fahrzeug zu Gast. Der Büssing als Fäkalienwagen entstand auf Basis eines Bausatzes von Weinert.



Vorbei an der Feuerwache, in der vor allem historische Fahrzeuge stationiert sind, verläuft erst seit Neuestem eine Hochspannungsleitung. Die frisch angeschüttete Erde an den Masten verrät es.

Im Bahn-Fuhrpark dominieren Fahrzeuge aus der Zeit um 1958: Dampfloks aus der Länderbahnzeit wie die 38 mit Wannentender, haben noch betagte preußische Abteilwagen am Haken. Der damals hochmoderne Akku-Triebwagen ETA 150 begegnet einem Vorkriegs-Dieseltriebwagen der Baureihe VT 25. Auf den breiten Straßen zeigen sich noch kaum Autos oder Lkw.

bunden ist, liegen auf der mittleren Ebene. Über das vorderste Bahnhofsgleis besteht eine eingleisige Verbindung, die über einen 180-Grad-Bogen hinauf zu mehreren Abstell- und Gütergleisen führt. Den Abschluss bildet ganz hinten ein Tunnelportal (C), das aber nur als Attrappe dient. Unter dieser oberen Ebene der Anlage befinden sich ein viergleisiger Abstellbahnhof und zwei Durchfahrgleise, welche die Tunneleinfahrten A und E miteinander verbinden (siehe Gleisplan auf Seite 86).

Die Bahnsteige sind so lang, dass auch Schnellzüge mit sieben Waggons noch Platz finden. Der Lokführer der 01[10] hat das Zuggewicht allerdings etwas unterschätzt.

Aufgrund der schon geschilderten Grenznähe findet auf den Straßen auch ein vergleichsweise umfangreicher Militärverkehr statt, hauptsächlich durch die für diese Zone zuständige britische Besatzungsmacht, aber auch schon durch die damals noch junge Bundeswehr. Auch amerikanische Truppen üben regelmäßig in diesem Bereich. Da der Militärbetrieb bis in die frühen 90er-Jahre ein häufiger und normaler Bestandteil des Straßen- und auch des Schienenverkehrs war, gibt es für mich keinen Grund, diesen auszublenden.

Militärverkehr – auch als Erinnerung an die Kindheit

Ein guter Teil der auf den Straßen der Anlage zu sehenden Kraftfahrzeuge sind überarbeitete Modelle oder Eigenbauten, so zum Beispiel die älteren britischen Militärfahrzeuge. Diese kenne ich alle noch aus meiner Kindheit in der Nähe einer großen britischen Kaserne in Hameln oder lernte sie später während meiner Wehrdienstzeit während einer mehrjährigen Abstellung zur britischen Armee kennen. Bei allen Kraftfahrzeugen legte ich großen Wert auf realistische Ausstattung mit Rückspiegeln, Nummernschildern, Scheibenwischern und bei Kurvenfahrten korrekt eingeschlagenen Vorderrädern. In diesem Bereich wird meiner Ansicht nach von vielen Mo-

Auf der oberen Ebene sind rechts einige Abstellgleise angeordnet, über die auch die rechts außerhalb des Bildausschnittes liegenden Güter- und Anschlussgleise erreicht werden. Hinten erkennt man die Feuerwache, auf diesem Bild noch ohne Hochspannungsleitung.

dellbahnern etwas geschlampt. Da eines meiner Nebenhobbys auch der Eigenbau von historischen Feuerwehrfahrzeugen aus den 30er- bis 50er-Jahren ist, finden sich vor der Feuerwache (Eigenbau) eine ganze Reihe solcher Fahrzeuge.

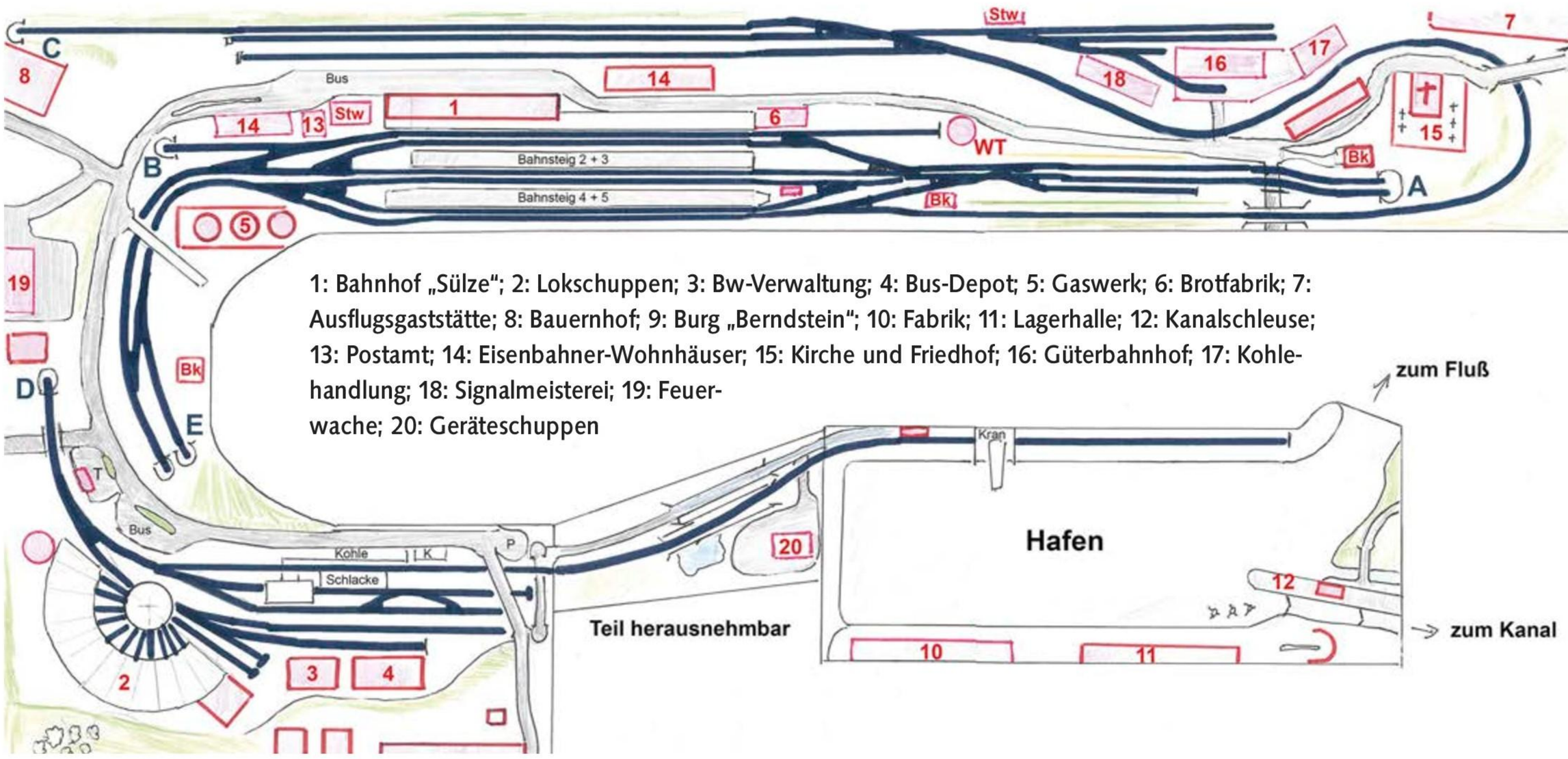
Als Erweiterung meiner Anlage kam vor einigen Jahren ein Binnenhafen am Ende des kurzen Anlagenschenkels dazu. Wir stellen diesen interessanten Anlagenteil gesondert in einer der nächsten MEB-Ausgaben vor.

Auch nach dieser Anlagenerweiterung hatte ich immer noch das Gefühl, das auf meiner großen Anlage irgendetwas fehlt, und zwar ganz am Ende des langen Anlagenschenkels. Natürlich sollte es etwas sein, an dem ich Freude und Interesse haben konnte. So kam ich dann auf eine mittelalterliche Burg aus dem 13. bis 14. Jahrhundert. Allerdings sollte es kein Modell der bekannten Hersteller sein, deren Angebote sind entweder zu niedlich und nicht maßstäblich oder zu teuer. Ich wollte etwas Individuelles. Nach Besuchen von Burgen

Hinter den Anlagen des Bw fand ein Busdepot seinen Platz. Hier ist die Anlage mit einer Hintergrundkulisse ausgestattet. (Für den großen Schenkel wurde sie digital ergänzt.)

Bei Eisenbahnfreunden sehr beliebt ist die über die Bw-Gleise führende Straßenbrücke. Doch die meisten Loks sind um diese Zeit unterwegs, nur eine nagelneue V200 und eine 95 unter dem Bekohlungskran wären für die Preiser-Fotografen von hier aus zu erspähen.

in der näheren Umgebung (Polle an der Weser, Greene im Kreis Northeim, Burg Schaumburg bei Hessisch Oldendorf) und dem Studium von Plänen und Bildern im Internet zeichnete ich einen Plan, passend zur Grundfläche von 90 mal 50 Zentimetern. Der Name war auch schnell gefunden, sie sollte „Burg Berndstein" heißen. Es war mir klar, dass ich einen großen Teil der Gebäude, wie zum Beispiel den massiven Bergfried, selbst bauen musste. Nur beim Wohngebäude habe ich es mir etwas einfacher gemacht, hier bot sich ein Fachwerkhaus von Auhagen an. Bei vielen Burganlagen wurden die Wohngebäude als billiger zu bauende Fachwerkhäuser ausgeführt. Der Bausatz wurde leicht abgeändert und bekam ein Ziegel- statt des Schieferdachs. Dann wurde er farblich verbessert, so wie alle Gebäude auf meiner Anlage. Bei den eigentlichen Burggebäuden arbeitete ich hauptsächlich mit Polystyrolplatten in unterschiedlichen Stärken und mit sogenanntem Kapafix (beidseitig mit



1: Bahnhof „Sülze"; 2: Lokschuppen; 3: Bw-Verwaltung; 4: Bus-Depot; 5: Gaswerk; 6: Brotfabrik; 7: Ausflugsgaststätte; 8: Bauernhof; 9: Burg „Berndstein"; 10: Fabrik; 11: Lagerhalle; 12: Kanalschleuse; 13: Postamt; 14: Eisenbahner-Wohnhäuser; 15: Kirche und Friedhof; 16: Güterbahnhof; 17: Kohlehandlung; 18: Signalmeisterei; 19: Feuerwache; 20: Geräteschuppen

Die zimmerfüllende Anlage misst insgesamt 10 x 4,15 Meter. Der kürzere Schenkel des „U" war zunächst nur drei Meter lang und beherbergte das Bw. Später kam die Erweiterung mit dem Hafen hinzu, so dass nun auch dort eine Länge von fast neun Metern erreicht wird.

Karton beschichtete Schaumstoffplatten). Als Vorlagen dienten mir Abbildungen aus dem Internet. Meine Burg ist somit zwar insgesamt ein Fantasieprodukt, aber die einzelnen Gebäude haben durchaus reale Vorbilder. Der Burgberg entstand aus einfach zu bearbeitenden und leichten Hartschaumplatten. Kopfzerbrechen bereiteten mir zunächst die in sehr großer Zahl erforderlichen Zinnen, die nun mal für eine Burganlage typisch sind. Sollte ich sie selbst aus Leisten sägen? Der Gedanke war nicht gerade verführerisch. Im Internet fand ich schließlich den Anbieter „www.holzwuer-

Eine Burg entsteht mit einfachen Mitteln

fel.com“, der Würfel in allen Größen anbietet. Zehn mal zehn Millimeter waren für meine Zwecke perfekt, und der ganze Beutel mit 500 Stück kostete nur 15,90 Euro.

Die Mauern und die zur Verteidigung dienenden Gebäude der Burg sind alle mit Mauerwerk-Dekorpappe von Auhagen verkleidet, die Wehrgänge bestehen aus Balsaholz, Evergreen-Profilen und Schindeldach-Platten von Auhagen. Der runde Pulverturm entstand aus einer Dose für Kartoffelchips. Im Biergarten der Burg-

Etwas später am Nachmittag ist mehr los: Eine 44 rollt frisch bekohlt aus dem Bw, die 95 steht nun am Schuppen, aus dem auch der Tender einer 18.5 (bay. S 3/6) herausragt.

schänke tummeln sich an den Biertischgarnituren einige fröhliche Zecher von Preiser. Nach einigen Anpassarbeiten thront „Burg Berndstein“ nun stolz über dem Ort Sülze, vor ihr befindet sich noch die Ruine einer älteren Burganlage.

Meine jüngste Bastelarbeit ist die rechts neben der Feuerwache geführte Hochspannungsleitung mit Masten aus dem Auhagen-Sortiment. Die Schwierigkeit beim Bau lag darin, die typischen durchhängenden Kabel naturgetreu nachzubilden. Nach einer Reihe von erfolglosen Versuchen mit unterschiedlichen Draht-Varianten hatte meine Frau die rettende Idee: Dünnes Häkelgarn ließ sich sehr gut von Mast zu Mast verlegen. So geht auch, wenn eine Anlage komplett fertiggestellt erscheint, die modellbauerische Arbeit doch nie zu Ende.

Bernd Rolff/abp

Neben der Eisenbahn spielt in „Sülze“ der Militärverkehr eine besondere Rolle, die (gedachte) Nähe zur damaligen sogenannten Zonengrenze sorgt dafür, dass hier auch ein britischer Konvoi unterwegs ist.

FOTOS (11)/ZEICHNUNG: BERND ROLFF

BDEF/SMV

wir sind uns grün

BDEF SMV

gemeinsam für unser hobby

Große Anlagen und kleine Spuren im Kulturhaus Aue.

Erzgebirgische Landkreis-Ausstellung im Mai 2023

Im früheren Landkreis Annaberg gab es die Tradition der „Landkreisausstellungen". Die Vereine mit Sitz im Umfeld der Bergstadt trafen sich alle zwei bis drei Jahre zu einer gemeinsamen Modellbahnausstellung. 2008 wurde dann durch die Gebietsreform in Sachsen der Erzgebirgskreis – immerhin mit rund 300000 Einwohnern – gebildet. Im Jahr 2013 konnte mit der ersten Landkreisausstellung an die Tradition angeknüpft werden.

Damals gelang es den Organisatoren des Erzgebirgischen Modelleisenbahnclubs Cunersdorf/Crottendorf gemeinsam mit dem Kulturhaus Aue, ein großes Ausstellungsareal mit sehr speziellem Ambiente für die vielen Vereine des neuen Großkreises zu finden. Die Veranstaltung war mit rund 5000 Besuchern ein voller Erfolg, der bei Ausstellern und Gästen in bester Erinnerung blieb. Deshalb war eine Wiederholung ausgemachte Sache. Die ursprüngliche Planung für Mai 2020 wurde aus bekannten Gründen durchkreuzt. Nun wollen sich die vielen Vereine des Erzgebirgskreises Mitte Mai 2023 wieder im Kulturhaus Aue treffen.

Die rund 30 Aussteller werden dann die Vielfalt ihrer Arbeit zeigen. Der Blickfang schlechthin unter den Ausstellungsstücken wird sicherlich der gigantische H0-Nachbau des Bahnhofs Aue selbst sein. Den haben die Modellbahner aus Lößnitz auf einer Länge von über 20 Metern nachgebaut. Dort wird sowohl der üppige Personen- und Güterverkehr im großen Bahnhof als auch die Fahrzeugbehandlung im berühmten Bahnbetriebswerk Aue nachgestellt. Zu sehen ist das Modell recht selten, da es schwierig ist, derart große Ausstellungsräume zu finden. Auch weitere Motive der Region werden zu sehen sein, darunter aufwendige Nachbauten der Bahnhöfe Zwönitz und Hetzdorf.

Im Erzgebirge darf eines natürlich nicht fehlen: die Bimmelbahn. Daher sind auch viele schmalspurige Motive zu sehen, darunter der Bahnhof Großrückerswalde und der Nachbau des berühmten Greifenbachtalviadukts in der Nähe von Geyer – wohlgemerkt in TTe. Selbst für internationales Flair ist gesorgt. Die Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde haben tschechische und französische Kollegen eingeladen, um gemeinsam ihre internationale Junioren-Modulanlage zu zeigen. Abgerundet wird die Ausstellung von einer Präsentation im Kreis ansässiger Modellbahnproduzenten und Bildern des „Eisenbahnmalers" Peter König aus Aue. Für die kleinsten Besucher wird es eine Spiel- und Bastelecke geben.

Dies alles wird wieder im Kulturhaus Aue stattfinden. Das spezielle Ambiente des prachtvoll ausgestatteten Hauses, welches in den 1950er-Jahren durch die Wismut für die unzähligen Bergleute der Region erbaut wurde, stellt eine schöne Abwechslung im Vergleich zu den sonst üblichen Messehallen dar.

Die Organisatoren vom Modellbauclub Jahnsbach und die Aussteller freuen sich auf die Ausstellung und hoffen wieder auf viele begeisterte Besucher im Kulturhaus Aue. Geöffnet ist am 13./14. 05. sowie vom 18. bis 21. 05. 2023, jeweils von 10 – 18 Uhr, sowie am Mittwoch, den 17. 05. 2023, von 15 – 19 Uhr. Der 18. Mai ist übrigens Himmelfahrt – oder Männertag – so dass die Landkreisausstellung sicherlich ein lohnendes Ziel für Wanderausflüge ist. Weitere Informationen gibt es im Internet unter: **www.mbc-jahnsbach.de** *Mirko Caspar*

Die Großanlage des Bahnhofs Aue im Maßstab 1:87 dürfte das Publikum begeistern.

FOTOS (2): MIRKO CASPAR

Die Ausstellung findet im Kulturhaus, Goethestraße 2, 08280 Aue-Bad Schlema, statt.

BDEF und SMV mit JuniorCollegeEuropa auf der Intermodellbau in Dortmund.

Aktive Förderung des Modellbahn-Nachwuchses

Die beiden Verbände BDEF und SMV sind mit eigenem Stand und dem Nachwuchsprojekt „JuniorCollegeEuropa" auch dieses Jahr wieder auf der Dortmunder Messe Intermodellbau vertreten. Kinder und Jugendliche lernen dabei in mehreren Stationen den Bau einer Modellbahnanlage von A bis Z – also einfach spontan vorbeikommen und mitmachen!

Auch unsere Mitglieder sind herzlich eingeladen, uns dort zu besuchen und die Gelegenheit zu einem persönlichen Gespräch mit dem Vorstand zu nutzen. Wir freuen uns auf viele interessante Begegnungen. Die diesjährige Intermodellbau findet vom 20. bis zum 23. April 2023 wie gewohnt auf dem Dortmunder Messegelände zwischen Westfalenhalle und Westfalenstadion statt. *Markus Peschel*

FOTO: MARKUS PESCHEL

Beliebte Aktion: Modellhäuser bauen beim „JuniorCollegeEuropa" am Stand des BDEF.

… 20 JAHRE W13PLUS!

Einigkeit macht stark: Wer ist die w13plus?

Im Jahr 2003 traf sich eine Handvoll Modellbahn-Fachhändler zum zwanglosen Abendessen. Dabei merkten wir schnell: Alle sind auf einer Wellenlänge! Und so wuchs aus den Treffen in verschiedenen Regionen Deutschlands eine Händlergemeinschaft aus damals 13 Modellbahnhändlern zusammen, die ihre Leidenschaft einte – die „w13plus" war geboren.
Zu unserem Gruppennamen ließen wir uns inspirieren von den Abenteuern des Jim Knopf und den Wilden 13.

Seitdem treffen wir uns jedes Jahr mehrmals, um uns auszutauschen und neue Ideen für Sie umzusetzen. Wir besuchen die Modellbahn-Hersteller zu partnerschaftlichen Gesprächen und entwickeln gemeinsam neue Exklusivmodelle für Sie.

20 Jahre w13plus – Modelle im Jubiläumsjahr

Viele interessante Modelle erwarten Sie dieses Jahr! Im Juni beginnen wir mit einem streng limitierten Sondermodell: ein Schweizer Graffiti-Wagen auf Basis Schiebewandwagen Hbbillns, von einem Künstler gestaltet zum Jubiläum „20 Jahre w13plus". Die Auflage beträgt 320 Stück – bei jedem unserer Händler sind 20 Jubiläumswagen verfügbar.

Danach geht es Schlag auf Schlag mit weiteren Loks, Triebwagen und Wagen als Exklusivmodelle zu unserem Jubiläum weiter.

Freuen Sie sich auf ein ereignisreiches w13plus-Jubiläumsjahr!

Highlights der w13plus Händlergemeinschaft

***2014:** Wir ließen die E03 im Nürnberger DB Museum von creme/rot in Rheingoldfarben creme/blau umlackieren. Dazu wurden die passenden Sondermodelle von Roco und Fleischmann produziert.

***2017:** Unsere 1. Werbelok, die BR 101 112-1, rollte bei der DB in Rheingoldfarben creme/blau aufs Gleis.

***2018:** Die BR 101 112-1 Lok bekam ein neues Farbkleid in Rheingoldfarben creme/rot. Insgesamt war die Lok in beiden Farben drei Jahre lang bei der Deutschen Bundesbahn im planmäßigen Einsatz.

***2021:** In Zusammenarbeit mit der DB wurden eine w13plus Werbelok BR 101 110-5 und ein Steuerwagen zum Jubiläum 50 Jahre IC Intercity der Öffentlichkeit in Frankfurt präsentiert.

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 Modellbahn Kramm

75 JAHRE Modell Pelzer
W. Schmidt GmbH

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

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 über Ihre Unterstützung, sei es durch eine Spende oder Mitgliedschaft!

Vorbild

Dampfloks jeden Tag im Einsatz

- Harzer Schmalspurbahnen, Tel. 03943 5580, www.hsb-wr.de
- Lößnitzgrundbahn (Radebeul Ost – Radeburg), Tel. 035207 89290, www.loessnitzgrundbahn.de
- Fichtelbergbahn (Cranzahl – Oberwiesenthal), Tel. 03733 1510, www.fichtelbergbahn.de
- Weißeritztalbahn (Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf), Tel. 035207 89290, www.weisseritztalbahn.com
- Zittauer Schmalspurbahnen, Tel. 03583 540540, www.zittauer-schmalspurbahn.de
- Mecklenburgische Bäderbahn Molli (Bad Doberan – Kühlungsborn), Tel. 038293 431331, www.molli-bahn.de
- Rasender Roland (Lauterbach-Mole – Göhren), Tel. 037343 80800, www.ruegensche-baederbahn.de

Bis 25.9.

- Der Schluff fährt ab 15.5. jeden Sonntag, Tel. 02151 982364, www.schluff-krefeld.de

Bis 1.10.

- Fahrbetrieb mit Dampf- oder Dieselloks jeden Samstag, Sonn- oder Feiertag auf der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de

Bis 3.10.

- Die Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf fährt ab 1.5. jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

Bis 7.10.

- Die Mansfelder Bergwerksbahn fährt jeden Samstag, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

Bis 8.10.

- Museumsfahrten jeden Sonntag von Kappeln nach Süderbrarup, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfeisenbahn.de
- Das Öchsle fährt ab 1.5. jeden Sonntag und jeden ersten Samstag, 13.7. bis 7.9. auch donnerstags, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de

Bis 29.10.

- Die Schwäbische Waldbahn von Schorndorf nach Welzheim fährt ab 1.5. jeden Sonn- und Feiertag, ausgenommen 28.5., Tel. 07182 80080, www.schwaebische-waldbahn.de
- Die Meuselwitzer Kohlebahn fährt jeden Sonntag, außerdem 18.5. und 29.5., Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampfbahn.net
- Dampfzugfahrten jeden Sonntag ab 1.5. zwischen Kandern und Haltingen, außerdem 18.5., Tel. 07626 8990, www.kandertalbahn.com

Bis 31.10.

- Dampfzugfahrten auf der Preßnitztalbahn ab 29.4. jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de
- Fahrbetrieb auf „De Lütt Kaffeebrenner“ ab 1.5. von Montag bis Freitag, Tel. 038825 37165, www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de

Fr 21.4.

- Sonderfahrt vom Zechenbahnhof Piesberg nach Lengerich zum Zementwerk Dyckerhoff mit Besichtigung, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

So 23.4., 7.5., 13.5., 28.5.

- Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Fr bis Mo 28.4. bis 1.5.

- Fahrten mit Baureihe 86 zwischen Seebad Heringsdorf und Zinnowitz auf Usedom, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

So 30.4.

- Wiederinbetriebnahme der Plettenberg bei der Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de
- Dampflokfahrt in die Sächsische Schweiz von Niederwiesa nach Rumburk, Tel. 04931 9731345, www.igso-online.com

So/Mo 30.4./1.5.

- Dampftage im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

So/Mo 30.4./1.5., 28./29.5.

- Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de

So 30.4., 21.5.

- Fahrten des „Bergischen Löwen“ auf der Wiehltalbahn, Tel. 02261 77597, www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

Mo 1.5.

- Saisoneröffnung im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de
- Bahnhofsfest in Farmbeck (Extertalbahn), Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de

Mo 1.5., Do 18.5.

- Dampfzugfahrten zwischen Haselünne und Löningen, Tel. 05432 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net
- Das Alb-Bähnle verkehrt zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 7979, www.alb-baehnle.de

Mo 1.5., So 21.5.

- Das Rhönzügele fährt nach Mellrichstadt, Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de

Mo 1.5., So 28.5.

- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.albtal-dampfzug.de
- Dampfzugfahrten zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de

So 1.5., Mo 29.5.

- Fahrtage im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, 14–19 Uhr, www.feldbahn-fortuna.de

Mo 1.5., So 14.5., Do 18.5.

- Der „Feurige Elias“ oder der „Strohgäu-Bummler“ fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de

Mo 1.5., Do 18.5., Mo 29.5.

- Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de

Mo 1.5., 29.5, So 14.5., 28.5.

- Dampfbetrieb bei der Stumpfwaldbahn Ramsen, Tel. 0160 96442288, www.stumpfwaldbahn.de

Mo 1.5., 29.5., So 7.5., 14.5., 28.5., Do 18.5.

- Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

Mo 1.5., 29.5., So 7.5., 21.5., Do 18.5.

- Dampfbetrieb zwischen Neustadt (Weinstraße) und Elmstein, Tel. 06321 30390, www.kuckucksbaehnel.de

Mo 1.5., 29.5, So 7.5., 21.5., 28.5., Do 18.5.

- Die Hespertalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de

Sa 6.5.

- Rundfahrt mit 52 8177 auf der Berliner Ringbahn, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Schnellzug von Leipzig zum Hamburger Hafengeburtstag, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
- Dampffahrt mit 78 468 von Lengerich nach Köln, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Sonderfahrt nach Hamburg zum Hafengeburtstag mit Feuerwerk oder nach Sylt, Tel. 0160 97865374, www.lokschuppen-stassfurt.de
- Das Eisenbahnmuseum Leipzig öffnet zur Halle-Leipziger Museumsnacht, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de

Sa/So 6./7.5.

- Feldbahnfest im Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, www.feldbahn-ffm.de
- 100 Jahre Zahnraddampflok 97 501: Feier im Reutlinger Westbahnhof mit Führerstandsmitfahrten, Zahnradbahn Honau – Lichtenstein e.V., www.zhl.de
- Frühjahrsdampf im Lokschuppen Wittenberge, Tel. 03877 561230, www.dampflok-wittenberge.de

Sa/So 6./7.5., Sa bis Mo 27. bis 29.5.

- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de

So 7.5.

- Schienenbus-Sonderfahrt zum Süddeutschen Käsemarkt im Freilandmuseum Wackershofen oder in die Salzsiederstadt Schwäbisch Hall, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- Mit dem Dampfzug direkt ab Stuttgart Hauptbahnhof auf die Schwäbische Waldbahn, Tel. 07182 80080, www.schwaebische-waldbahn.de
- „Frauen unter Dampf“: Fahrten mit weiblichem Personal von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.murgtal-dampfzug.de

So 7.5., 21.5.

- Fahrtage der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa, Tel. 04745 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de
- Fahrtag auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de

So 7.5., 21.5., 28.5.

- Triebwagenfahrten auf der Blecke-der Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de

Fr bis So 12. bis 14.5.

- Kulturdampf 2023: Bahnhofsfest in Luckau, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

Sa 13.5.

- Mit V 200 033 von Hamm zur Nordsee und nach Norderney, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de

- Bodensee-Express mit E 94 088 und 23 058 von Worms rund um den Bodensee nach Romanshorn, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de
- Sonderfahrt „Karluv" ab Cottbus und Dresden/Pirna nach Prag, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de, www.fluegelradtouristik.info

Sa/So 13./14.5.

- 28. Löbauer Maschinenhaustage mit Lokausstellung, Tel. 03585 219600, www.osef.de
- Fahrtag im Bahnhof Dörzbach mit Diesellok 22-02, Tel. 07937 277, www.jagsttalbahn.de
- Öffentliche Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de.

Sa/So 13./14.5., 27./28.5., Mo 29.5.

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

Sa/So 13./14.5., Do bis So 18.5. bis 21.5.

- Dampflokeinsatz beim Pollo zwischen Mesendorf und Lindenberg, 19.5. nur Fotogüterzug, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

So 14.5.

- Dampfzugfahrten zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de

Do 18.5.

- Himmelfahrtsausflug mit V 45 von Braunschweig und Wolfenbüttel nach Wittmar, Tel. 0531 2640340, www.eisenbahnerlebnis.de
- Sonderfahrt mit E 69 05 von München nach Prien am Chiemsee, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Sonderfahrt mit V 100 (DR) zur Müritz Sail nach Waren, Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de
- Dampfschnellzug mit 01 519 von Rottweil zum 2. Nördlinger Eisenbahnfest, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Zugfahrten mit dem historischen Dieselzug zwischen Bad Holzhausen- und Bohmte, Tel. 05474 302, www.museumseisenbahn-minden.de
- Familientag zu Himmelfahrt auf der Schwarzbachbahn, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de
- Saisonstart, Wiedereröffnung und 20. Jubiläum bei der Museumsbahn Rahden – Uchte, Tel. 05771 8510958, www.museumsbahn-rahden.de/
- Pendelfahrten mit 78 468 von Bielefeld nach Halle/Westf, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Dampfzug mit 50 3648 von Chemnitz nach Holzhau, Tel. 0371 46400622, www.sem-chemnitz.de

Do 18.5., Sa/So 20./21.5.

- Bahnwelttage im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de

Do bis So 18.5. bis 21.5.

- 2. Nördlinger Eisenbahnfest mit Dampfzugfahrten nach Donauwörth und Gunzenhausen, Zubringer von München (18.5., 20.5., mit Dampflok und E-Lok) und Ulm (20.5., mit VT12 506/507), Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Schwarzenberger Eisenbahntage mit Modellbahntauschmarkt, Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahn-museum-schwarzenberg.de

Do 18.5., Sa 27.5.

- Schienenbusfahrten zwischen Schönberg und Schleiz West, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de

Do 18.5., Mo 29.5.

- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de

Sa 20.5.

- Der „Rebenbummler" fährt auf der Kaiserstuhlbahn, www.eisenbahnfreunde-breisgau.de
- Dampfzug mit 50 3648 über den Erzgebirgskamm nach Karlovy Vary (Karlsbad), Tel. 0371 46400622, www.sem-chemnitz.de

Sa/So 20./21.5.

- 28. Weimarer Eisenbahnfest und Saisoneröffnung im Bahnbetriebswerk Weimar, 9–17 Uhr, für Fotofreunde ab 8 Uhr, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de
- Einheitsloktage des Vereins „Baureihe E 10" mit E 10, E 40, E 41 und E 50 im DB-Museum Koblenz-Lützel, www.einheitsloktage.de

So 21.5.

- Mit E 69 05 von München und Augsburg zum Dampflokfest im Nördlinger Ries, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Fahrt von Frankfurt zum 2. Nördlinger Eisenbahnfest mit 141 228, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de

Sa 27.5.

- Mit dem Schienenbus zur Dampferfahrt mit der „Hohentwiel" auf dem Bodensee, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- Abendfahrten durch die Probstei bei den Museumsbahnen Schönberger Strand, Tel. 0431 5458241, www.vvm-museumsbahn.de

Sa/So 27./28.5.

- Museumsfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachter-eisenbahn.de
- Einmaliges Orientrot-Treffen mit Loks unterschiedlicher Baujahre im Bw Lutherstadt Wittenberg, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
- Drehscheiben-Sonntag und Schauplatz-Pfingsten am Schauplatz Eisenbahn, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de

Sa bis Mo 27.5. bis 29.5.

- Pfingstdampftage im Deutschen Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt, Tel. 09227 5700, www.dampflokmuseum.de

So/Mo 28./29.5.

- Pfingstfahrten auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de
- Fahrtage im Feld- und Kleinbahnmuseum Deinste, Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de
- Weseler-Stadt-Express zu Pfingsten, Historischer Schienenverkehr Wesel, Tel. 0281 20617960, www.hsw-wesel.de

Mo, 29.5.

- Pfingstausflug mit 194 158 nach Köln und Rheinbrückenfahrt, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Sonderfahrten zum Trossinger Pfingstmarkt, Tel. 07425 940236, www.trossinger-eisenbahn.de
- Pendelfahrten mit 78 468 von Osnabrück nach Mettingen, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de

Modell

Jeden Freitag und Samstag

- Clubtag beim Modelleisenbahnclub Castrop-Rauxel, Freitag ab 18 Uhr, Samstag ab 15 Uhr, Tel. 0234 431770, www.mec-castrop-rauxel.de

Sa/So 15./16.4.

- Fahrtage des Modelleisenbahnclubs Krefeld zum letzten Mal im Clubheim Bunker, 10–17 Uhr, Tel. 02151 790689, www.mec-krefeld.de

So 16.4.

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

Fr bis Mo, 28.4. bis 1.5.

- „Miniature Railways": Modellbahnausstellung im Nationalen Eisenbahnmuseum von Pietrarsa bei Neapel, Tel. 0039 348 3846701, www.ferrovieinminiatura.eu

Sa 29.4.

- Große Modellbahnbörse im Zughafen Erfurt, 9–14 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.thueringer-eisenbahnverein.de

Sa/So 22./23.4.

- Saisoneröffnung im Vereinsheim des Modellbahn- und Puppenverein Neupetershain mit 5-Zoll-Gartenbahn und Oldtimer-Ausstellung (nur Sonntag), Tel. 0177 2445300, www.modellbahn-neupetershain.de

Sa 29.4.

- Gartenbahn-Fahrtag des Eisenbahnvereins Langenau am Bahnhof Brand-Erbisdorf, 10–17 Uhr, Tel. 037322 41951, www.eisenbahnverein-langenau.de

Sa 29.4., 27.5.

- Ausstellung in der Modellwelt Naumburg mit Modellbahnanlagen in H0, 0 und Spur 1 auf 1.700 Quadratmetern, Tel. 0152 26700854

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

Sa/So 6./7.5.

- Frühjahrsausstellung im alten Speicher „Feldmann" in Oschersleben, Tel. 039408 5381, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

Sa/So 20./21.5.

- 40. Modellbauausstellung des Modellbauclubs Wiesbaden im Buergerhaus Mainz-Kastel, Tel. 06134 69567, www.modellbauclub-wiesbaden.de
- 21. Modellbahntage im Gemeindezentrum Stetten/Donau, Sa 11–18 Uhr, So 10–17 Uhr, www.mec-stetten-donau.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.

BRAWA › 260 der DB in Purpurrot als Soundmodell für H0 und Güterwagen G 10 für N

Die Bundesbahn-Rangierlok erscheint bei Brawa nun als rote V 60 der Epoche III.

Die N-Bahner erhalten den hoch detaillierten G 10 in einer neuen Epoche-III-Version.

☐ Die hervorragend gelungene Nachbildung der V 60 aus Remshalden erscheint nun erstmals in einer Ausführung der Epoche III. V 60 765 gehört zur etwas leichteren, etwa 49 Tonnen schweren Bauart (spätere 260) und war in den 1960er-Jahren beim Bahnbetriebswerk Fulda stationiert. Das Erscheinungsbild des kultigen Rangierdiesels im purpurroten Ursprungslack und mit gelben Zierlinien wurde bestens in den Maßstab 1:87 übertragen. Im Gegensatz zu so manchem H0-Mitbewerbermodell entspricht die Nachbildung des Frontlüftergitters ohne seitliche Abdeckbleche genau dem Vorbild. Auch die Fahreigenschaften und der Loksound des DCC-Modells geben keinen Grund zur Klage. Die Digital-Kupplungen erhöhen noch den Spielspaß. Viele Jahre nach den H0-Bahnern erhielten auch N-Freunde eine perfekt detaillierte Nachbildung des einst so wichtigen Verbandsbauart-Güterwagens G 10. Die neue Version wird mit Bremserhaus gemäß der Epoche III ausgeliefert – von den feinen Achshaltern über den präzise gravierten Wagenkasten bis hin zu den freistehenden Griffstangen ein N-Supermodell.

V60 für H0: 42418, Preis: 519,90 € (Sound)
G 10 für N: 67494, Preis: 38,99 €

MÄRKLIN › Retro-„Bobos“ und VW-Zug für H0, Jubiläums-Startset für Z

Historisch oder Phantasie – beide Lackierungen wirken schick.

Der erste Baustein für den neuen VW-Zug von Märklin in H0.

☐ Die beiden Retro-Re 4/4 II, die in einer Doppelpackung geliefert werden, haben konkrete und aktuelle Vorbilder und werden von der „TR Trains Rail AG“ eingesetzt. Die TEE-Farben trugen tatsächlich neun „Bobos“, nicht jedoch die nun so umlackierte Maschine. Der „Rheingold“-Lack mit kobaltblauer Binde ist eine schöne Reminiszenz, aber ohne historisches Vorbild. Beide Modelle gefallen durch saubere Ausführung und viele Digital-Funktionen. Für den neuen VW-Autotransportzug ist die Laaes 54-Doppeleinheit mit acht Brekina-Modellen gedacht. Das Design der Z-Anfangspackung entführt zurück in die 70er-Jahre, als diese schöne Baugröße das Licht der Welt erblickte (siehe MEB 8/2022). Die 216 läuft nun jedoch mit Glockenankermotor und die drei Pop-Wagen haben kurze Kupplungshaken. Ein Set mit drei weiteren Waggons in Pop-Lackierung ist angekündigt.

„Bobo“-Doppelset: 37300, Preis: 769 €
Autotransporteinheit: 46129, Preis: 139 €
Z-Anfangspackung: 81873, Preis: 359 €

Hauptsache bunt: In derselben Farb-Zusammenstellung wurde der Zug vor nun über 50 Jahren in der Z-Anfangspackung angeboten.

FLEISCHMANN › 218 der ersten Bauserie für N

☐ Als weitere Variante der neu konstruierten N-218 wurde die altrote 218 145 ausgeliefert. Die Schienenräumer und filigranen Zurüstteile lassen sich weitgehend problemlos montieren und ergeben eine perfekte Lokfront. Der 16bit-Sound macht Freude und vermittelt auch im Maßstab 1:160 etwas Großdiesel-Feeling. Passend zur Bauserie ist der Turbolader akustisch wenig präsent, der Leerlauf stellt sich automatisch mit Rücknahme des Fahrreglers ein, kann aber auch über F10 manuell aktiviert werden.
Bestellnummer: 724301, Preis: 324,90 €

TILLIG › „Redesign"-ICE 1, Baureihe 42 der Deutschen Reichsbahn und 218 der PRESS für TT

Im aktuellen Erscheinungsbild mit dem grünen „Klimaschützer"-Streifen auf dem Triebkopf zeigt sich nun der ICE 1 von Tillig.

☐ Ob der ICE wirklich noch „Deutschlands schnellster Klimaschützer" ist, wie es auf dem grünen Zierstreifen auf den führenden Wagen dieser Hochgeschwindigkeitszüge der DB AG seit 2019 propagiert wird, darf in Anbetracht des derzeit bei der Bahn verwendeten Strom-Mixes durchaus angezweifelt werden. Sicher kein „Greenwashing" ist die Wiedergabe im Modell, und so ist nun auch der TT-ICE 1 im „Redesign"-Outfit mit grünem Streifen im Handel erhältlich. Das Set 01368 enthält die beiden Triebköpfe (einer davon ein antriebsloser Dummy) und einen Großraumwagen zweiter Klasse mit dem Taufnamen „Rosenheim", das Set 01052 das Bordrestaurant mit dem charakteristischen Höcker und zwei weitere Mittelwagen erster und zweiter Klasse. Die Modelle erscheinen als Einmalauflage, weitere Sets zur Verlängerung sind geplant. In die 1960er-Jahre gehört die Kriegslok der Baureihe 42 als Maschine der DR mit Wannentender. Die TT-Miniatur wurde gemäß ihres um 1965 im Bw Angermünde beheimateten Vorbildes beschriftet, auch die sehr gute Detaillierung wurde an diesen Zustand angepasst. Wir testeten die Neukonstruktion als DB-Maschine im MEB 10/2022, unverändert blieb die kaum zu montierende Griffstange am Tender. Zurück in die heutige Zeit geht es mit der Diesellok 218 055. Das Vorbild gehört heute zum Bestand der PRESS. Im Modell wurde neben dem blau-grauen Farbkleid dieses EVU auch eine abgeänderte Dachausrüstung berücksichtigt. Die Zurüstung ist auch bei diesem Modell eher aufwendig.

Die Baureihe 42 kommt als Maschine der DR mit Wannentender im Maßstab 1:120.

Sehr schick sieht die blaue PRESS-Farbgebung auf dem TT-Modell der 218 055 aus.

Redesign-ICE-Set 1: 01368, Preis: 256 €
Redesign-ICE-Set 2: 01052, Preis: 148,20 €
Wannentender-42: 02060, Preis: 318,80 €
218 der PRESS: 04704, Preis: 204,30 €

ROCO › Reihe 1043 der ÖBB im „Schweden-Outfit“ für H0

☐ Die vielleicht schönste Ausführung der zehn zu Beginn der 1970er-Jahre zunächst probeweise von den Österreichischen Bundesbahnen beim schwedischen Lokomotivbauer ASEA erworbenen Elektroloks der Reihe 1043 war das ursprüngliche Farbkleid. Roco bietet sein hervorragendes Modell dieser ÖBB-Reihe nun im „Schweden-Design“ als digitales Soundmodell an, mit umbragrauem Dach und Original-Dachausrüstung, aber bereits auf ÖBB-Norm umgebauten Scheinwerfern. Dem Modell liegen geätzte Loknummern und Flügelräder bei. ***Bestellnr.: 70454, Preis: 374,90 €***

PIKO › „FYRA“-Traxx 2 für H0

☐ Wegen der eklatanten Probleme mit den V250-Hochgeschwindigkeitstriebzügen von Ansaldo-Breda war die niederländische „High Speed Alliance“ mit dem Namen FYRA gezwungen, Ersatzzüge einzusetzen. Diese bestanden aus umlackierten ICR-Wagen (siehe MEB 4/2023, als Varianten von Exact-train und Piko angekündigt) und (teilweise) farblich passenden Traxx 2-Loks. Insgesamt blieb „FYRA“ eine Episode, die aber im Maßstab 1:87 für bunte Züge sorgt. Piko liefert mit seinem ansehnlichen Modell der 186 116 einen Baustein. ***Bestellnummer: 21624, Preis: 165 €***

EXACT-TRAIN › DR-Mannschaftswagen für H0

☐ Als neue Varianten ihrer großräumigen gedeckten Güterwagen liefern die Niederländer unter anderen zwei Doppelsets mit Mannschaftswagen aus. Das uns vorliegende Muster zeigt einen Küchenwagen der Gattung Hbs [2300] mit Bremserbühne, elf Sicken an den Seitenwänden sowie passender Innenneinrichtung, die sich hinter den zu öffnenden Türen verbirgt. Dem zweiten Wagen im Set 23082 fehlt die Bremserbühne. Im anderen Set (23083) ist ein Ofenwagen enthalten. Die Modellausführung mit Federpuffern, geätzten Tritten und Metall-Griffstangen lässt keine Wünscheoffen. ***Bestellnr.: 23082, Preis: 106,50 € (Zweier-Set)***

LGB › Aussichtswagen der Fichtelbergbahn für die Gartenbahn

☐ Einst erkannten schon die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen das touristische Potential ihrer Schmalspurbahnen und beschafften offene vierachsige Aussichtswagen für die Sommermonate. Später entstanden aus altbrauchbaren Güterwagen-Untergestellen weitere KC4. Die „Schienencabrios“ erfreuen sich noch immer großer Beliebtheit. LGB bringt seine Gartenbahn-Nachbildung dieses Aussichtswagens nun in einer aktuellen Ausführung als SDG-Fahrzeug der Fichtelbergbahn Cranzahl – Oberwiesenthal heraus. ***Bestellnr.: 32357, Preis: 269 €***

HALLING › Berliner S-Bahn-Baureihe 481 im traditionellen Erscheinungsbild für H0

FOTO: WERK

Das Halling-Modell der Baureihe 481/482 der Berliner S-Bahn wird ab sofort auch im so genannten „Traditionslack", also dem bekannten rot-beigenen Farbschema mit dünnen schwarzen Zierlinien, wie es bereits die Stadtbahnen der 1920er-Jahre trugen, angeboten. Die Beschriftung des ansehnlichen Modells entspricht dagegen der Jetztzeit, denn es handelt sich um ein Vorbild der aktuellen Epoche VI. Die Baureihe 481 wurde dementsprechend mit neuen Wagennummern und Piktogrammen versehen. Die H0-Nachbildung wurde seit der letzten Auflage vor über zehn Jahren überarbeitet und ist nun mit demselben Antrieb ausgestattet, den bereits die Halling-H0-Miniaturen der 481-Prototypen besitzen. ***Infos: www.halling.at***

TRIX › Usedomer Güterzug der Epoche III und Wiebe-Schotterwagen-Set für H0

Ob die Strandkörbe für das Seebad Heringsdorf einst wirklich so wie im neuen H0-Set ausgeliefert wurden?

Zwei neue Güterwagen-Sets bietet Trix an: Das erste wird als „Güterwagen-Set Seebad Heringsdorf" bezeichnet und besteht aus fünf Fahrzeugen: Neben einem Güterzugbegleitwagen der Länderbahn-Gattung Pwg Pr14 sind ein gedeckter Güterwagen Gw, ein Niederbordwagen der Gattung Rmo, ein Ommu-Hochbordwagen sowie ein zweiachsiger Niederbordwagen der Bauart X enthalten. Der Betriebszustand entspricht den 1960er-Jahren bei der DR. Darstellen soll dieser illustere Zug unter anderem die Lieferung von Strandkörben an das heute wieder mondäne Seebad Heringsdorf auf der Insel Usedom. Dazu ist der Niederbordwagen mit zwölf nagelneuen Strandkörben (Preiser) beladen, der X-Wagen mit einer Kiste des „VEB Möbelkombinat Nord" (Duha). Der Hochbordwagen befördert Stammholz (Ladegüter Bauer) für die Küstenbefestigung. Dem Vorbildzustand des Jahres 2010 entspricht dagegen das Dreierset mit sehr schön detaillierten Schotter-Selbstentladewagen der Gattung Fc 090, welches die Wiebe-Bauzugserie bei Trix passend erweitert.

Usedom: 24075, Preis: 199 €
Wiebe: 24142, Preis: 129 €

Die drei H0-Selbstentladewagen der Gattung Fc 090 sind für die bekannte Eisenbahn-Baufirma H. F. Wiebe aus Niedersachsen unterwegs.

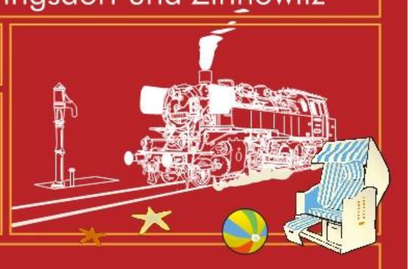
Anzeige

www.exPRESSzugreisen.de PRESSNITZTALBAHN

Sonderfahrten auf der Insel Usedom
Dampfsonderzüge mit 86 1333-3 zwischen Heringsdorf und Zinnowitz

28. April–1. Mai 2023

In Kooperation mit der Usedomer Bäderbahn verkehren historische Dampfzüge im Stil der Deutschen Reichsbahn, jeweils vier Zugpaare täglich.



Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)

Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
26 €	13 €	65 €

Unterwegshalte in Bansin, Ückeritz, Kölpinsee, Koserow und Zempin

Weitere Informationen unter **Fon +49 (0) 38 301 / 88 40-12** oder Sie senden eine E-Mail an: **expresszugreisen@pressnitztalbahn.com.**

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

Fachgeschäft und Onlinehandel für
Modelleisenbahnen
und Zubehör aller Spurweiten

mein-MBS.de

Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- und Umbauservice

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

BUSCH › IFA W 50 und Fiat 500 für H0

Baustellen-Flair aus Ostberlin: ein ESPEWE-Muldenkipper.

Der neue Fiat mit flotter Beschriftung, Fahrer und Hund.

☐ Die blauen Fahrzeuge des VEB Tiefbau (TB) Berlin waren aus dem Stadtbild im Ostteil der Metropole nicht wegzudenken und halfen zunächst bei der Beseitigung der Kriegstrümmer und dann beim Wiederaufbau zwischen Alexanderplatz und Stadtrand. Von ESPEWE kommt nun eine entsprechend dekorierte Variante.
W50: 95270, Preis: 34,49; Fiat 500: 48735, Preis: 23,99

TRAMFABRIEK › Lokführerinnen für H0

☐ Anlässlich des Weltfrauentages am 8. März präsentierte der im Berkshire (UK) ansässige Niederländer Sven van der Hart eine längst überfällige Neuheit: So wie bei den großen Bahnen auch, sollten Lokführerinnen mittlerweile auch im Modell eine Selbstverständlichkeit sein. „Helena" (Bild) und „Britta" sind lassen sich derzeit als STL-Files für 3D-Drucke downloaden. ***Infos: www.tramfabriek.nl***

FOTO: WERK

MINIFER › Silogebäude für N

☐ Auf einer eher kleinen Grundfläche von nur neun mal sechs Zentimetern macht das Getreidesilo-Gebäude nach einem Vorbild aus Pont-sur-Yonne in der Normandie richtig was her auf der N-Anlage. Es eignet sich insbesondere als hinterer Anlagenabschluss. Der Lasercut-Bausatz aus Holz und durchgefärbtem Karton lässt sich anhand der mit vielen Fotos illustrierten Anleitung, die sich auf der Website des französischen Herstellers herunterladen lässt, einfach zusammensetzen. Der Preis liegt bei 69 Euro.
Infos: www.minifer.fr/en

FOTO: WERK

LAFFONT › Bahnhof „Wiesen" für H0(m)

FOTO: WERK

☐ Nach dem Vorbild des zwischen Filisur und Davos gelegenen RhB-Bahnhofs Wiesen wird ein neuer Lasercut-Bausatz aus Aachen angeboten. Er besteht aus dunkel gebeiztem Sperrholz und durchgefärbtem Architektur-Hartkarton. Passend dazu werden auch ein Restaurant und ein Doppelhaus aus demselben Ort für das dritte Quartal 2023 angekündigt.
Bestellnummer: H6801, Preis: 93,90 €

WIKING › Henschel-Tieflader, VW T3 „DoKa" und Automobil-Klassiker der Epoche IV für H0

☐ Schwere Lasten auf H0-Straßen können ab sofort mit dem neuen Henschel-Tieflader von Wiking transportiert werden. Während die Zugmaschine, ein Henschel HS 140 der Bauform von 1950, als gut gelungene Miniatur mit vielen feinen Aufdrucken betrachtet werden darf, ist der Schwerlast-Auflieger eher einfacher Natur. Ab 1979 bot VW seine dritte Transporter-Generation mit Doppelkabine („DoKa") und Pritsche-Planen-Aufbau an. Wiking bringt diese Variante des T3 nun als grasgrünes H0-Modell. Für die Fans von Automobilen der (frühen) Epoche IV wird es den Opel Commodore B in Verkehrsgelb, den Ro80 von NSU in edlem Kupfermetallic und den khakigrauen Porsche 911 geben.
Henschel: 050206, Preis: 31,99 €
VW T3: 0293 09, Preis: 17,99 €
Opel: 0796 05, Preis: 19,99 €
NSU: 0128 48, Preis: 18,99 €
Porsche: 0160 04, Preis: 18,99 €

Der Henschel HS 140-Tieflader ist mit dem VW T3 unterfordert.

Opel Commodore B, NSU Ro80 und Porsche 911 Coupé.

GEWINNSPIEL „70 JAHRE MODELLEISENBAHNER“

Das sind unsere 70 Glücklichen

Wie im letzten Jahr versprochen, haben wir bei der Auswahl unserer Gewinne neben den vielen H0-Bahnern auch die Freunde der Spuren TT und N nicht vergessen.

☐ Sie mussten etwas Geduld mitbringen, liebe Leserinnen und Leser, denn unser großes Gewinnspiel zum 70. Geburtstag des MODELLEISENBAHNER haben wir schon im Dezember-Heft des Jahres 2022 veröffentlicht. Es war keine leichte Aufgabe, aus den über 700 Briefen und Postkarten sowie den über 1100 E-Mails die Gewinner zu ziehen. Über die zahlreichen Glückwünsche und teils sehr liebevoll gestalteten Einsendungen haben wir uns wirklich gefreut. Nun sind alle unsere 70 Gewinne herausgesucht und wir hoffen, genau das Richtige in den Baugrößen H0, TT oder N für Sie gefunden zu haben.

Eines von 32 Triebfahrzeugen haben gewonnen:

Werner Neumann, 31848 Bad Münder; Frank Gläß, 38321 Denkte; Lutz Schmidt, 39106 Magdeburg; Ferdinand Bötel, 01237 Dresden; Herbert Krüger; 14774 Brandenburg; Steffen Böhme, 01814 Bad Schandau; Jutta Boetel, 38312 Boerssum; Andreas Lein, 09116 Chemnitz; G. Kurt Seidel, 59174 Kamen; Günther Hahn, 82024 Taufkirchen; Frank Kiefer, 86926 Greifenberg; Thomas Berndt, 30159 Hannover; Andrea Leitmann, 71683 Herrenberg; Klaus Marcinkowski, 47238 Bottrop; Manfred Fechner, 48268 Greven; Karin Tellmann, 49661 Cloppenburg; Carsten Stork, 64291 Darmstadt; Günther Kießlich, 04329 Leipzig; Andrea Freyer, 21493 Schwarzenbek; Thomas Raab, 19348 Perleberg; Danilo und Sandra Pögelt, 09111 Chemnitz; Arno Klinder, 29525 Uelzen; Bert Bakker, 9737 Groningen NL; Olaf Klenke, 52080 Aachen; Thorsten Adolph, 24146 Kiel; Holger Seidel, 02692 Obergurig; John Schuurmans, 2804 VK Gouda NL; Celestina Canucci, 7249 Bereldange L; Mike Große, 04758 Oschatz; Christoph Held, 90522 Oberasbach; Daniel Bribach, 71672 Marbach und Rainer Rückert, 18439 Stralsund.

Unsere zehn Reisezugwagen-Gewinner sind:

Bernhard Raddatz, 02355 Berlin; Tobias Rehde, 79331 Teningen; Günter Glöß, 04741 Roßwein; Hans-Jörg Fiedler, 73734 Esslingen; Roger Van Win, 1982 Weerde B; Ralph Römuß, 04357 Leipzig; Andreas Rieckmann, 29556 Suderburg; Wolfgang Lohse, 09130 Chemnitz; Lutz Weitendorf, 23968 Weitendorf und Bernd Jakob, 07926 Gefell.

Je einen Güterwagen oder ein Güterwagen-Set haben gewonnen:

Antje Claßnitzer, 01445 Radebeul; Andreas Baufeld, 71155 Altdorf; Markus Lill, 63512 Hainstadt; Edgar Ströhlein, 95176 Konradsreuth; Christian Krakow, 23758 Wangels OT Neutestorf; Bernd Fayand, 20535 Hamburg; Gustav Tschorschke, 21376 Salzhausen; Jürgen Eek, 49536 Lienen; Hans Facchin, 4052 Basel CH; Richard Knobloch, 40627 Düsseldorf; Matthias Jakob, 06184 Kabelsketal; Edgar Schimetschka, 91301 Forchheim; Klaus Lukasczyk, 8052 Graz A; Hubert Lützelberger, 14776 Brandenburg an der Havel; Allegra Breideband, 67577 Alsheim; Hans-J. Wendel, 09627 Bobritzsch-Hilbersdorf; Alexandra Krämer, 07422 Königsee; Klaus-Peter Bergner, 04318 Leipzig und Dorothea Behrendt, 18573 Altefähr.

Unsere neun Modellautos gehen an:

Bernd Benzing, 78078 Niedereschbach-Fischbach; Detlef Moser, 28217 Bremen; Gundula Oergel, 17121 Loitz; Andrea König, 73265 Dettingen; Detlev Menzel, 27568 Bremerhaven; Martin Hoppe, 71522 Backnang; Andreas Wittig, 01814 Bad Schandau; Oliver Schwarzbach, 01309 Dresden und Werner Glöckner, 09569 Oederau.

Wir werden alle Gewinne möglichst schnell auf die Reise schicken. Wenn Sie wollen, können Sie uns gerne ein Bild von Ihnen, am besten zusammen mit dem Gewinn, zusenden. Darüber würden wir uns sehr freuen. *abp*

Modell Eisen Bahner

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 5/2023, 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, Enno Born, Michael Robert Gauß, Richard Oed, Jürgen Ranger, Winfried Rettig, Bernd Rolff, Stefan Weiß, Gerd Wolff

Redaktionsassistenz: Angelika Gäck, Caroline Simpson

Layout: Snezana Singer

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

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

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

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, 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 CHF (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: REINHOLD PALM/EISENBAHNSTIFTUNG

IN DIE FERIEN? NATÜRLICH MIT DER BAHN!

Es ist nun über sieben Jahrzehnte her: Im Jahre 1951 wurde in München die „Touropa“ gegründet, in einer Zeit, als der Tourismus noch in den Kinderschuhen steckte, aber einen ungeahnten Aufschwung erleben sollte. Ein eigenes Auto war noch lange keine Selbstverständlichkeit, und so reiste man mit der Bahn – welch ein Erlebnis!

Unser Juni-Heft erscheint am

10. Mai

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch

FOTO: RAINER HEINRICH

DAS ENDE VON SACHSENS ERSTGEBAUTER

Die Linie Wilkau-Haßlau – Kirchberg war anno 1881 die erste 750mm-Schmalspurbahn im Königreich Sachsen. Vor 50 Jahren war der Verkehrsträgerwechsel leider unausweichlich.

FOTO: ABP

REISE NACH BELLA ITALIA – MIT MÄRKLIN

Der „Märklinfan Club Italia“ begeisterte im November 2022 die Zuschauer der Internationalen Modellbahnausstellung in Friedrichshafen – und auch den Fotografen.

FOTO: WALTER BUSSE

EIN STELLWERK MACHT PLATZ

Walter Busse baut an einer neuen, großen Heimanlage. Stück für Stück entstehen dazu einzelne Motive wie dieses sich im Abriss befindliche alte Stellwerk .

AUSSERDEM

Ein Insider bekennt Farbe

Der Geschäftsführer von TRI und „IntEgro“, Tobias Richter, und seine Sicht auf die aktuelle Lage der Bahn.

Schweizer Pioniere

In den späten 80er-Jahren erwarben zwei kleine Schweizer Privatbahnen erstaunlich moderne Lokomotiven.

Auf ins Grüne!

Die Gartenbahn-Saison hat begonnen und wir berichten über Bauarbeiten in einem Bachtal.

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!

DB Deutsche Bahn Stiftung

FUTURAILS

Wege und Irrwege auf Schienen
24.3. — 3.12.2023

DB Museum Nürnberg
www.futurails.de

Bildnachweis: DB Museum/Zeitlupe (Günter Radtke)

DB Museum

WELTGRÖSSTE MESSE FÜR
MODELLBAU UND MODELLSPORT

20.– 23.04.2023

MESSE DORTMUND

DAS IST DEINE WELT.

Jetzt Ticket sichern!

www.intermodellbau.de

INTER MODELL BAU