

Nur € 5,90

modell Eisen Bahner

Nr. 6
Juni 2023
72. Jahrgang

Deutschland 5,90 €

Österreich 6,70 €

Schweiz 9,80 CHF

B/Lux 7,20 €

NL 7,20 €

Dänemark 65,90 DKK



B13411

Magazin für Vorbild und Modell

Top-Neuheit im großen Test

Rivarossis G 8.1 (BR5525) in H0

Respekt wer's selbst macht

Flusslauf für die Gartenbahn

Sehnsucht im Maßstab 1:87

Die genial gestaltete Anlage
des „Märklin Fanclub Italia“

Ende vor 50 Jahren

Emotionaler Abschied zwischen
Wilkau-Haßlau und Kirchberg



Mit dem Reisebüro-Sonderzug in die Ferien

Touropa & Co.

Wie die Eisenbahn die Urlauber glücklich machte



Die Gewinner
der Leserwahl

Eisenbahn-Romantik Reisen 2023

Besondere Bahnerlebnisse - reichlich Dampf, Nostalgie und Technik

Bei allen Fahrten inklusive: Fahrt im **Komfortreisebus** ab ausgewählten Zustiegsstellen, begleitete **Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen** und **Halbpension**.



"Olsenbande" & Bahnromantik in Dänemark

27.07.-02.08. ab 1.798 €

- ✓ 4 histor. Bahnfahrten
- ✓ Bunkermuseum Hanstholm
- ✓ Eisenbahnmuseum
- ✓ Stadtführung Kopenhagen
- ✓ Nordisk Film-Museum



Schmalspurparadies Wales / Großbritannien

30.08.-06.09. ab 1.898 €

- ✓ 9 Bahnfahrten, alle mit **Dampflo**k bestellt
- ✓ Fahrt auf den Snowdon, höchster Berg in Wales
- ✓ Nachtfähre mit Kabinen



Mit dem Zug quer durch Kanda

16.09.-28.09. ab 6.999 €

- ✓ 4 Nächte im **VIA Rail Zug „The Canadian“**
- ✓ Toronto, Niagarafälle
- ✓ Vancouver, Victoria
- ✓ Begleitung ab Deutschland



Dampfbahnen in Schottland

18.09.-26.09. ab 2.048 €

- ✓ Dampfzug Bo'ness & Kinnel
- ✓ Dampfzug **Strathspey** Rlw
- ✓ Dampfzug Caledonian Rlw
- ✓ 3 **Castles**, Schiff Loch Ness
- ✓ Nachtfähre mit Kabinen



Rumänien: Waldbahnen & Siebenbürgen

09.10.-18.10. ab 1.798 €

- ✓ 5 (Dampf-) Waldbahnen
- ✓ davon 3 **exkl. Sonderzüge** mit Scheinanfahrten
- ✓ Wassertalbahn
- ✓ Schäßburg, Brasov, Sibiu



Dampfloks und Diesel in Pommern, Polen -

20.08.-27.08. ab 1.598 €

Zahlreiche exklusive Fotozüge erwarten Sie auf dieser Reise!



Eisenbahn-Romantik in Polen

Begeben Sie sich mit uns auf eine Rundreise zu historischen Städten wie Danzig und Posen und zu traditionsreichen Museumsbahnen in Pommern. Die **exklusiv** für Sie gecharterten **Dampfzüge** locken mit **Foto- und Scheinanfahrten**. Sie sehen technische Raritäten wie den **Oberlandkanal** und erleben eine Schifffahrt auf dem Land. Im einzigen betriebsfähigen **Dampflo**k Depot Europas lassen Sie sich Dampf und Diesel um die Nase wehen.



Exkl. Foto-Sonderzug Furka Dampfbahn

17.09.-22.09. ab 1.998 €

- ✓ **BLS** mit Lötschbergtunnel
- ✓ Zugfahrt Schynige Platte
- ✓ Dampfzug Brienzer Rothorn
- ✓ Foto-Dampfzug **Furka**bahn
- ✓ Schifffahrt Brienzer See



Eisenbahn-Romantik auf der Isle of Man

21.09.-28.09. ab 1.948 €

- ✓ **Isle of Man Steam** Rlw
- ✓ Straßenbahn Manx Electric
- ✓ 2 **exkl.** Charter-Bahnfahrten
- ✓ **Fotostops**, Scheinanfahrt
- ✓ Groudle Glen und NYM Rlw



Technikwelten Speyer & Sinsheim

12.10.-15.10. ab 998 €

- ✓ **Hockenheimring**
- ✓ Bahnhof **Stuttgart S21**
- ✓ Technikmuseum Speyer
- ✓ Technikmuseum Sinsheim
- ✓ Bahnmuseum Neustadt/W.

Maertens - Meine Reisewelt GmbH

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden

Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-18 Uhr, Sa 9-12 Uhr



☎ 0351 - 56 39 39 30

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen

www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de



14 Urlaub mit der Bahn...

...ist Urlaub von Anfang an! Die 1951 in München gegründete Touropa ermöglichte vielen Ferienreisenden auf dem bequemen Schienenweg die Fahrt in weit entfernte Urlaubsgegenden – lange, bevor mit Auto oder Flugzeug in die Ferne gedüst wurde. Wir blicken zurück auf die Reisebüro-Sonderzüge in Deutschland.



Titel: E 44 001 mit TOUROPA-Zug 1956 in Garmisch-Partenkirchen.
Foto: Reinhold Palm

TITELTHEMA

14 FERIEN MIT DER BAHN

Die Gesellschaftsreisen der Touropa verhalfen vielen Bundesbürgern der Wirtschaftswunder-Jahre zu traumhaften Urlaubs-Erlebnissen.

VORBILD

DREHSCHIEBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 DER SIEGER IST (IMMER) ...

...die Schiene – Einblicke in die neue Sonderausstellung „Futurails“ im DB Museum Nürnberg.

26 DB CARGO-PRINZESSIN

Eine 232 der DB AG kehrt im authentischen Outfit der Reichsbahn zurück auf die Gleise.

27 LÄNDERBAHN GEWINNT

In Ostbayern bleibt beim SPNV alles beim alten, aber das Angebot verbessert sich trotzdem.

30 HERR DER SILBERLINGE

Wir stellen den leidenschaftlichen Eisenbahner Tobias Richter und sein Unternehmen TRI vor.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

36 „BIMMELBAH, UNS BISTE LOS“

1973 hieß es Abschied nehmen von Sachsens erstgebauter Schmalspurbahn, die seit 1881 von Wilkau-Haßlau nach Kirchberg führte.

42 ATTRAKTIVE EISENBAHN

1954 wurde das „Nederlands Spoorwegmuseum“ im früheren Bahnhof Maliebaan von Utrecht eröffnet und lockt seither viele Besucher an.



30 Alte Fahrzeuge, frische Ideen

TRI beweist, dass sich auch mit klassischen Garnituren moderner Betrieb machen lässt.

MODELL

WERKSTATT

56 GROSSBAUSTELLE

Utz Damm beschreibt, wie er eine Flusslandschaft für seine Gartenbahn erbaut hat.

62 AUF ABRUCH GESTELLT

Für seine im Entstehen befindliche H0-Anlage hat Walter Busse ein Stellwerk aus Bausatzresten erstellt, an dem der Abrissbagger nagt.

TEST

66 ARBEITSTIER IN NEUAUFLAGE

Wir haben die H0-Nachbildung der preußischen G 8¹ von Rivarossi als DR-Baureihe 55²⁵ getestet.

70 BLECHBÜCHSE

Piko stellt die tschechoslowakische Elektrolok-Reihe S 499.02 „Plechovka“ auf die H0-Gleise.

71 GIGANTISCH

Die sechssachsige ungarische E-Lok-Baureihe V 63 ist nun von ACME in H0 erhältlich.

PROBEFAHRT

72 FÜR EIN VEREINTES EUROPA

Die Viersystem-Baureihe 184 der Bundesbahn als gelungene H0-Neuaufgabe von L.S. Models.

73 HORNBY AUF DEM MITTELWEG

Die Rekord-Lokomotive „Mallard“ und weiteres TT-Zubehör nach typisch britischen Vorbildern.

74 TRAUM IN GRÜN UND ORANGE

UIC-X-Wagen der Schweizer Bundesbahnen für H0 in Epoche IVa-Ausführung von L.S. Models.



56 Rund um den Burgberg

Ein prachtvolles Gartenbahn-Ensemble einer Flusslandschaft nach vogtländischen Motiven.

74 UMBAUTYPE

ACME hat einen Schlafwagen der CIWL-Bauart Ub in den Maßstab 1:87 übertragen.

75 KIDS IN ACTION

Mit neuen motorisierten Bausätzen sorgt Noch für ordentlich Bewegung auf H0-Spielplätzen.

75 AERODYNAMIK-LASTER

Liliput hat dem stromlinienförmigen Lkw von Edmund Rumpler in H0 ein Denkmal gesetzt.

SCENE

76 SONDERSCHAU IN UTRECHT

In Utrecht fand wieder die „OnTraXS“ statt, auf der viele bezaubernde Anlagen gezeigt wurden.

78 BENVENUTI IN ITALIA!

Die große H0-Anlage des „Märklinfan Club Italia“ entführt den Betrachter in südliche Gefilde.

84 GOLDGLÄNZENDE GEWINNER

Die Sieger-Modelle unserer Leser-Umfrage zur Wahl des Goldenen Gleises 2023 stehen fest!

AUSSERDEM

28 BAHNPOST

46 BUCHTIPPS

88 BDEF/SMV

90 TERMINE & TREFFPUNKTE

92 MODELLBAHN AKTUELL

97 IMPRESSUM

98 VORSCHAU



76 Das Mekka der Modell-Künstler

Wir zeigen die schönsten Motive, die auf der „OnTraXS“ in Utrecht zu sehen waren.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Vollkommen verwaist war der Berliner Hauptbahnhof am Streiktag. Für viele Pendler brachte der Totalstreik erhebliche Probleme.

TARIFRUNDE 2023

Alle Räder stehen still

Ein deutschlandweiter Warnstreik der Gewerkschaften EVG und Verdi fand am 27. März 2023 statt. An diesem Tag wurde der komplette Fernverkehr in Deutschland eingestellt. Im Regionalverkehr wurde das Zugangebot erheblich reduziert. In einigen Regionen wurde der Zugverkehr vollständig ausgesetzt. Auch die Verbindungen in Nachbarländer waren betrof-

fen. Im Nachtreisezugverkehr dauerten die Auswirkungen des Streiks zum Teil mehrere Tage an. Gleichzeitig bestreikte die Gewerkschaft Verdi auch die Flughäfen. Vom Streik betroffen war ferner die Deutsche Autobahngesellschaft. Für Reisende und Pendler ging an diesem Tag nichts. Wer nicht im Homeoffice arbeiten konnte, musste fast zwangsläufig auf das

Auto umsteigen. Kritik am Streik gab es vor allem auch wegen des Termins, der mehrere Wochen vor der nächsten Verhandlungsrunde stattfand. Die Eisenbahnergewerkschaft EVG fordert eine Gehaltssteigerung von zwölf Prozent während die DBAG eine Entgelterhöhung um fünf Prozent in zwei Schritten plus steuerfreie Sonderzahlungen anbot.



In der letzten Zeit war die 103 113 des DB Museums Koblenz viel unterwegs. Anfang März brachte die ehemalige DB-Maschine noch drei Lokomotiven des Museums nach Seelze, um dann Ende März den AKE-Rheingold zu bespannen. Auf dem Abschnitt zwischen Bonn und Itzehoe und zurück beförderte der Star der Bundesbahn den Zug, der das Ziel Westerland auf Sylt hatte. Am 30. März passiert der herrliche Zug auf dem Rückweg Nordbögge.

FOTO: MARKUS BEHRLA

ES KRISELT, MAL WIEDER

Die vergangenen Wochen waren keine gute Zeit für die DB AG und das Eisenbahnwesen in Deutschland. Zwar vermeldete der Konzern in der Bilanzpressekonferenz schwarze Zahlen, aber der genauere Blick verrät, dass diese nur der Güterverkehrssparte Schenker zu verdanken sind. Gerade diese würden einige Politiker gern aus dem Konzern herauslösen, damit dieser sich auf sein Kerngeschäft konzentrieren könne. Die Zahlen, die ein Bahnchef dann bei einer künftigen Bilanz verkünden müsste, wären allerdings nicht angenehm. Passend dazu zettelte die CDU wieder eine Debatte über die Trennung von Netz und Betrieb an. Man kann es inzwischen kaum mehr hören.

Allerdings verlangen die miesen Zahlen, die verheerende Pünktlichkeitsquote sowie die zahlreichen Beschwerden aus der Wirtschaft ein rasches Handeln denn so kann es nicht weitergehen.

Bevor nun wieder Flickschusterei betrieben wird, sollte sich dieses Land zuallerst darauf verständigen, welche Eisenbahn es will. Es kann nicht sein, dass die Eisenbahn Hoffnungsträger der Verkehrswende sein soll, aber nichts dafür unternommen wird. Es bräuchte jetzt ein Expertengremium, das Vorschläge über mögliche Ausbaustufen der Bahn macht und beziffert, was das kostet. Vielleicht könnte man ja auch für einen nachgewiesenermaßen klimafreundlichen Verkehrsträger ein Sondervermögen auflegen?

Wir müssen uns als Wähler entscheiden. Wollen wir einen Deutschlandtakt möglichst bald oder wie kürzlich verkündet wohl nicht vor 2070? Die frühe Lösung dürfte sehr teuer werden. Wer nicht bereit ist, diesen Preis zu bezahlen, der möge sich künftig nicht mehr über Verspätungen beschweren. In der Schweiz wurde dazu das Volk befragt. Es wünschte sich eine gute Bahn und bekam sie.



Stefan Alkofer



FOTO: HENZ JURGEN REISS

95 1027 lockt sogar am Karfreitag zahlreiche Eisenbahnfreunde in den Zug. Die bullige Maschine wurde auch eigens mit einem Osterei und einem Osterhasen an den Laternen geschmückt.

MUSEUMSVERKEHR

Rübelandbahn

□ Vielerorts begann an den Ostertagen die Fahrsaison für die Museumseisenbahnen. Nach den Jahren der Corona-bedingten mageren Zeiten müssen viele Vereine wieder etwas für die Fahrgäste und damit auch für die Vereinskassen tun. Und so war auch die Bergkönigin 95 027 am Karfreitag auf ihrer Stammstrecke von Blankenburg nach Rübeland zu erleben. Drei Reisezugwagen voll mit fröhlichen kleinen und großen Fahrgästen beförderte sie bei allerschönstem Sonnenschein von Blankenburg über die Steilstrecke nach Rübeland. Dort

besuchte sie nach dem Wasserfassen auch ihre ältere Verwandte 99 6676 „Mammut“, die im Lokschuppen des alten Bahnhofs von Rübeland ihren Altersruhesitz hat. Zum Streckenjubiläum „150 Jahre Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn“ stand dann am Samstag, dem 8. April, vormittags sowie am späten Nachmittag zusätzlich noch je eine Fahrt nach Halberstadt auf dem Programm. Dabei waren die Fahrgäste dazu aufgefordert, sich im Stil der 1970er-Jahre zu kleiden, um so einen Nachlass auf den Fahrpreis zu erhalten.



FOTO: MAX BERGER

■ Die Bahnbaugruppe überführte am 22. März 2023 ihre frisch lackierte 143 352 von Neustrelitz nach Dessau ins dortige Ausbesserungswerk. Am Werkstor entstand das Bild des herrlichen neuen Farbtupfers auf deutschen Gleisen.



FOTO: MARCUS HENSCHHEL

406004 war am 11. März 2022 auf dem Weg von Amsterdam nach Frankfurt im niederländischen Griendtsveen unter der 1500V-Gleichstromfahrlleitung unterwegs. Im November fiel der Zug dann einem Brand im Köln/Bonner Flughafen-Bahnhof zum Opfer.

DB AG-FERNVERKEHR

Stabilisierungsmaßnahmen

□ Vor allem in der warmen Jahreszeit kam es in den letzten Jahren immer wieder zu Störungen im internationalen Verkehr von Deutschland nach Belgien und in die Niederlande. Regelmäßig wurden Züge bereits in Emmerich im Verkehr in die Niederlande oder in Düren im Belgien-Verkehr gewendet, da zu wenig ICE3-Züge der Baureihe 406 zur Verfügung standen. Diese ICE-Baureihe ist für 1500V- und 3000V-Gleichstrom sowie 15 kV- und 25 kV-Wechselstrom ausgerüstet. Von den einst 17 Zügen

sind 15 Garnituren noch im Einsatzbestand. Um den Verkehr zu stabilisieren, werden nun zwischen Ende Mai und Mitte September einzelne Züge im Zuglauf gekürzt. Für den optimierten Umlauf werden dann neun Züge benötigt. Ein Ende der Probleme wird im nächsten Jahr erwartet, wenn auch die neuen ICE-Züge der Baureihe 408 eine Zulassung für die Nachbarländer erhalten haben. Derzeit befinden sich 408006 und 010 für Zulassungsfahrten in Belgien.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

■ 218333 gehört zur UEG (Usedomer Eisenbahn GbR) und ist derzeit im Dienst für SRS (SalzlandRailService). Die Usedomer Eisenbahn ist ein Personaldienstleister für andere EVU und führt auch wagentechnische Untersuchungen sowie Übergabefahrten und Fahrzeugüberführungen durch. Am 31. März 2023 nächtigte die auffällige Lokomotive auf dem Gelände des Leipziger Eisenbahnmuseums.

ZWISCHENHALT

■ **Seit 17. April** verkehren wieder Züge zwischen Kyllburg und Gerolstein. Die Deutsche Bahn hat den 24 Kilometer langen Abschnitt der Eifelstrecke in Rheinland-Pfalz mittlerweile wieder komplett instand gesetzt. Die Premierenfahrt fand in einem Vareo-Zug statt, der bei der Flutkatastrophe stark beschädigt wurde und nun wieder betriebsfähig ist.

■ **Bayern setzt weiter auf Neigetechnik:** Anders als andere Bundesländer setzt der Freistaat Bayern auch über das

Jahr 2030 hinaus auf Neigetechnik-Fahrzeuge. Auf vielen Strecken im Allgäu und in Nordost- beziehungsweise Ostbayern können mit dieser Technik deutlich höhere Geschwindigkeiten erreicht werden. Anders als bisher sollen diese Züge anstatt mit Diesel künftig mit Wasserstoff betrieben werden.

■ **In einem offenen Brief** an NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer kritisiert der Verband der Chemischen Industrie vehement die Zuverlässigkeit der Bahn im Güterverkehr. Zugausfälle und hohe

Verspätungen machten die Verladung von Gütern auf die Bahn äußerst schwierig, zudem informiere DB Netz oft zu spät über Streckensperrungen, in deren Folge einzelne Betriebe und Unternehmen zeitweise komplett von der Anschlussbedienung abgeschnitten sind.

Die DBAG verschärft erneut ihre Regularien zur Überwachung von Betonschwellen. Erkenntnisse aus jüngsten Inspektionen nimmt die Bahn zum Anlass, die hohen Standards der bestehenden Instandhaltungsprozesse auszuweiten.



FOTO: THOMAS EHRHARDT

■ Im März 2023 wurden zwischen Cranzahl und Annaberg-Buchholz Schienen und Schwellen ausgewechselt. 204 237 und 031 der Press beförderten dazu einige Arbeitszüge auf der Zschopautalbahn. Auf dem Foto sind am 20. März 2023 die beiden DR-V100 mit dem Leerschotterzug DGV 84109 nach Chemnitz Hbf bei Schönfeld-Wiesa unterwegs.

MUSEUMSBAHN

Abnahmefahrt ÖBB-VT 5081 bei PEF

□ Am 22. und 23. März fanden Inspektionsfahrten mit dem vorbildlich restaurierten ÖBB-Schienenbus der Baureihe 5081, der sich im Besitz der Passauer Eisenbahnfreunde (PEF) befindet, statt. Bei den Fahrten wurde im Rahmen einer Verkehrsschau die Sicherheit an den Bahnübergängen an der Strecke nach Freyung überprüft. Zudem war dies die Abnahmefahrt für den 5081.019 der Passauer Eisenbahnfreunde.



FOTO: JANA WÜLLER

Am 23. März 2023 befindet sich der restaurierte ÖBB-Schienenbus 5081.019 der Passauer Eisenbahnfreunde bei Mayersäge auf dem Weg nach Passau.

Anzeige

Museumsbahn Steinbach - Jöhstadt
Preßnitztalbahn

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

Höhepunkte im Frühjahr und Frühsommer 2023
Dampfbetrieb jeden Samstag und Sonntag bis Ende Oktober

- 18. bis 21. Mai*** Dampfbetrieb zu Himmelfahrt
- 27. bis 29. Mai*** Pfingsten mit Bahnhofsfest und verschiedenen Erlebnispunkten entlang der Museumsbahn u. a. Modellbahnausstellung (Bitte Sonderfahrplan beachten!)
- 31. Mai** Seniorentag (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- 1. Juni** Kindertag (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)

Wir freuen uns auf ihren Besuch.

Informationen, Reservierungen und Sonderzugbestellungen unter: IG Preßnitztalbahn e. V.
Am Bahnhof 78 · 09477 Jöhstadt · Tel. 037343 808037 · verein@pressnitztalbahn.de · www.pressnitztalbahn.de



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



FRAGEZEICHEN

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



FOTO: MARCEL TIMMER

□ Der Dinnertrain ging am 8. April 2022 wieder auf eine zweistündige Reise von Arnheim über Utrecht, Amersfoort, Apeldoorn, Deventer und wieder zurück nach Arnheim. Der Zug verkehrt mit fünf Speisewagen und überquert auf der Aufnahme gerade die IJsselspurbrücke bei Zutphen. Der Dinnertrain (Dinnertrain.eu) fährt nur am Wochenende von verschiedenen Orten in den Niederlanden. In den Waggons können die Fahrgäste während der Fahrt ein exklusives Menu genießen. Gezogen wurde der Dinnertrain von der TCS-102001, eine ehemalige Lok der Baureihe 1600 der niederländischen Staatsbahn NS. Wir wollen von Ihnen wissen, welche Spannung in der Fahrleitung über der Lokomotive anliegt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Juni 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 Aprilheft lautet: „Lichtenhain – Cursdorf“. Gewonnen haben: Werner Bütke, 15732 Schulzendorf; Ernst Gerlach, 56412 Niedererbach; Susanne Menz, 81245 München; Andreas Kämpf, 53894 Mechernich; H.-J. Faatz, 01159 Dresden; Dietmar Hohlfeld, 98701 Großbreitenbach; Frank Schwarz; 98744 Schwarzatal; Edmund Boß, 46483 Wesel; Hartmut Gräfe, 30926 Seelze; Sven Loos, 09125 Chemnitz; Erik Schäfer, 66583 Spiesen-Elversberg; Inge Stappert, 59872 Meschede; Harald Schmidt, 27404 Zeven; Michael Kalwitzki, 22041 Hamburg; Jörgen Grove, 09117 Chemnitz; Alfred Spörl, 95179 Geroldsdgrün; Jochen Seeber, 45966 Gladbeck; Ulrich Wahl, 12679 Berlin; Petra Castor, 31535 Neustadt; Helmut Külper, 01277 Dresden.



FOTO: FRANK HELMANN

225 006 (D-EGP) am 29. März mit der Rückleistung von Heiligengrabe nach Hennigsdorf am Haltepunkt Vehlefanz der Kremmener Bahn.

BRANDENBURG

Ende der Umleitung

□ Mit dem Anschluss des Bahnhofs Pritzwalk an das ESTW-Neuruppin wurde der Umleiterverkehr beziehungsweise SEV zwischen Wittenberge über Pritzwalk nach Wittstock/Dosse Anfang April beendet. Der SEV der DBAG und der Umleiterverkehr der Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP) mit Sitz in Wittenberge

zum Swiss-Krono-Werk in Heiligengrabe dauerte vom 20. Februar bis 3. April 2023. Im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Pritzwalk wurde auch der seit langem ungenutzte Lokschuppen des Bw Pritzwalk abgerissen. Der Güterverkehr der EGP zum Swiss-Krono-Werk in Heiligengrabe erfolgte über die Kremmener Bahn

nach Neuruppin und weiter nach Wittstock Dosse. Somit gab es seit langer Zeit wieder einmal Güterzüge auf der Strecke von Wittstock/Dosse nach Neuruppin und über die Kremmener Bahn. Der letzte Umleitergüterzug im Rahmen der Umbauarbeiten des Bahnhofs Pritzwalk fuhr am 31. März nach Heiligengrabe.

NACHRUF

Siegfried Bufe (1932 – 2023)

□ Am 15. März verstarb der frühere Buchhändler und Verleger Siegfried Bufe im städtischen Alter von 88 Jahren. Er wurde am 19. Februar 1935 im schlesischen Breslau geboren und lebte nach dem Eintritt in den Ruhestand in Egglham in der Nähe von Landshut in Niederbayern. Seine stets bestens sortierte Buchhandlung „Bufe-Fachbuchzentrum“ in München war für viele Eisenbahnfreunde über viele Jahre hinweg ein regelmäßiger Treffpunkt – nicht nur zum Einkauf, sondern auch zum kollegialen Austausch. Das Repertoire seines Verlags umfasste weit über 50 umfangreich bebilderte Bände zu

Eisenbahn- und Straßenbahn-Themen, bei den meisten war er auch der Autor. Besondere Schwerpunkte waren dabei Bayern, aber auch etwa die ehemaligen deutschen Ostgebiete, wie seine Heimat Schlesien sowie Ost- und Westpreußen. Zu den Zugverbindungen in das ehemals preußische Königsberg hatten wir 2002 gemeinsam ein Buch gestaltet. Legendär war seine umfangreiche Sammlung historischer Ansichtskarten, die sich vielfach in seinen Büchern wiederfanden. Durch seine freundliche und humorvolle Präsenz bei vielen Sonderfahrten und Eisenbahn-Veranstaltungen war er einem



Auf dem Pufferträger der bekannten TAG 7 stellten Siegfried Bufe und seine Co-Autoren Helge Hufschläger und Hannes Geier (v. l.) im Jahr 2002 ihr Buch zur Tegernseebahn vor.

großen Kreis von Bahnfreunden persönlich bekannt. So lange es noch ging, war er unterwegs mit der geliebten Eisenbahn. Dabei wurde er nicht müde, über die unzuverlässigen Zug-Verbindungen et-

wa von Landshut nach Kempfen zu seiner Tochter zu klagen. Insgesamt blieb er der Eisenbahn und seinem stets schelmischen Humor lebenslang treu. Wir werden ihn sehr vermissen. *Bernhard Schüle*

■ Am 18. März 2023 fuhr 50 3648 mit 35 1097 mit dem Frühlingsexpress von Dresden über Chemnitz, Plauen/V., Hof, Selb, AŠ nach Karlovy Vary und zurück. Das Bild entstand bei Kynšperk nad Ohří. Die Kühe ließen sich zum Glück vom heranbrausenden Zug nicht beeindrucken.



DBAG

Kein ICE-Instandhaltungswerk in Nürnberg

□ Die DBAG entschied, kein ICE-Instandhaltungswerk in Nürnberg zu errichten. Die zahlreichen Proteste der Bevölkerung und die zuletzt einzige übrig gebliebene Alternative im Nürnberger Reichswald als Standort, welche als nicht zweckdienlich erachtet wird, haben den Ausschlag zur Absage gegeben. Während Um-

weltschutzverbände dies begrüßen, sieht man in Teilen der regionalen Wirtschaft und Politik eine verpasste Chance, die Verkehrswende zu forcieren. Zudem wären auch rund 450 Arbeitsplätze entstanden. Insgesamt wären 400 Millionen Euro in den Bau des Werkes investiert worden.



FOTO: MARKUS BEHRJA



FOTO: HANS-JÜRGEN WARG

■ Bei der Rügensch Bäderbahn verkehrten am 16. und 17. März 2023 Fotozüge. Eingesetzt wurde 99 4632 mit einem kurzen für die ehemalige Nordstrecke typischen Personenzug sowie Köf 6003 vor einem Güterzug. Außerdem verkehrte für die angereisten Eisenbahnfreunde vom 16. bis 19. März eine Ferkeltaxen-Garnitur zwischen Bergen auf Rügen und Lauterbach, bestehend aus 172 141 und 172 140.

GÜTERVERKEHR

Bypass kommt

□ Das Projekt „Bypass Eisenach – Bad Salzungen – Unterbreizbach“ von DB-Cargo und dem nordhessischen Düngemittelhersteller K+S nimmt Gestalt an. Am 24. März 2023 fand nochmals eine Pro-

befahrt mit 202 726 und 202 459 der Hörseltalbahn statt. Beide Maschinen beförderten in Sandwich-Traktion 21 leere Kaliwagen über die im Mai 2021 wiedereröffnete Strecke Vacha – Unterbreizbach.

Die zur französischen Captrain-Gruppe gehörende Hörseltalbahn ist Vertragspartner der DBAG-Güterverkehrstochter für den Standort Eisenach. Ab April 2023 sollen die Fahrten regelmäßig stattfinden.



FOTO: MARKUS SCHMIDT

Das Foto zeigt die Garnitur als Rangierfahrt auf der Infrastruktur der RbT (Regiobahn Thüringen GmbH) in der Ortslage Merkers, einst auch ein bedeutender Kali-standort.

EINZELWAGENVERKEHR

DB Cargo fordert 300 Millionen Euro

□ Die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn fordert in einer Vorlage für den Aufsichtsrat von DB Cargo 300 Millionen Euro für den seit Jahrzehnten stark defizitären Einzelwagenverkehr. Seitens der Eisenbahnergewerkschaft EVG rechnet man sogar mit einem nötigen Betrag von 400 Millionen Euro. Dadurch ließen sich laut Deutscher Bahn rund fünf Millionen Tonnen Kohlendioxid einsparen. An-

dernfalls seien weitere Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Straße zu erwarten. Der Einzelwagenverkehr zeichnet derzeit für über die Hälfte der Verluste aufseiten der Güterverkehrssparte verantwortlich. Derzeit existieren noch rund 2400 Gleisanschlüsse, über die Einzelwagenverkehr abgewickelt wird. Bereits kurz nach der Jahrtausendwende hatte sich die Deutsche Bahn AG unter dem damaligen

Bahnchef Hartmut Mehdorn von rund 1100 Ladestellen getrennt. Damals wurde dieses Projekt als „Marktorientiertes Angebot Cargo“, MORA C, bekannt und sollte helfen, die Bahn börsenfähig zu machen. Es wurde im Jahr 2002 eingeführt. Einst verfügte die DBAG über 11700 Ladestellen. Von weiteren Streichungen im Einzelwagenverkehr wären indes die Chemie- und Stahlindustrie vehement betroffen.



FOTO: MARKUS BEHRLA

■ Mit einem Bauzug war der neue Dual-Mode-Vectron 248025 von Eiffage Infra Rail am 3. April 2023 bei Hamm auf dem Weg Richtung Oberhausen.

■ Seit 28. März befindet sich der Dual-Mode-Vectron-Neuzugang 248043 (90 80 2248 043-2 D-EKO) bei Arcelor Mittal in Eisenhüttenstadt. An diesem Tag wurde die Lok vom Siemenswerk in München-Allach nach Eisenhüttenstadt überführt. Ihren ersten Einsatztag für Arcelor Mittal hatte die Lok vor einem Kesselwagenzug. Wie bei Arcelor Mittal üblich, wurde die Lok in der üblichen Unternehmensfarbe mit einem orangenen Lokkasten bestellt. Einsteller der Lok ist die AMEH-Transport GmbH.



FOTO: FRANK HEIDMANN

BAHNPOLITIK

Bundesrechnungshof kritisiert Bahnpolitik

□ In bisher nie dagewesener Art und Weise kritisierte der Bundesrechnungshof die Deutsche Bahn AG und auch die politisch Verantwortlichen in der Verkehrspolitik. Als „Fass

ohne Boden“ wurde in dem Bericht die finanzielle Situation um die Bahn dargestellt. Ohne politische Führung, ohne Konzept und ohne Struktur werde hierzulande Bahnpolitik ge-

macht. Dabei werden die Ausgaben für die Bahn und das Streckennetz immer drastischer, ohne dass Verbesserungen entstünden. Auch die hohen Gagen des Bahn-Vor-

stands wurden kritisiert, während der Bund an seine Aufgabe im Aufsichtsrat erinnert wurde, die er viel kritischer und effizienter wahrnehmen müsse.



■ Am 25. März 2023 war 01 0509 der Pressnitztalbahn mit ihrem Sonderzug DPE 41381 auf Erzgebirgsrundfahrt von Pirna nach Karlovy Vary unterwegs. Bis Zwickau schob eine Press-155 nach, ab Zwickau half die EBS-232 690 als Schubunterstützung. Auf dem Weg nach Tschechien kam der Sonderzug auch durchs Vogtland und bezwingt bei Limbach die Steigung von Reichenbach nach Herlasgrün.

ZEITREISE

Unter der Marienbrücke in Dresden



1990

FOTO: WERNER BRÜTZER

Mitte der 1990er-Jahre waren die Gütergleise noch vorhanden. 1990 unterquert die 101 672 gerade die Marienbrücke.

□ Ende des 19. Jahrhunderts genügten die Eisenbahnanlagen in Dresden nicht mehr dem steigenden Verkehrsaufkommen. Die ebenerdige Trassierung der Bahnlinie zwischen dem damaligen Böhmischem Bahnhof (heute Hbf) und dem Schlesischen Bahn-

hof (heute DD-Neustadt) im Stadtgebiet mit vielen Bahnübergängen wurde als Hindernis für eine weitere Verkehrsentwicklung empfunden. 1892 begannen die Umbauarbeiten, die 1901 mit der Inbetriebnahme der viergleisigen Strecke auf der



2023

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Im Jahr 2023 ist von den früheren Gleisanlagen entlang des Elbufer nichts mehr zu erkennen.

Hoch-Trasse zwischen dem neuen Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt fertiggestellt werden konnte. Um die zahlreichen Gleisanschlüsse auch weiterhin bedienen zu können, verlief ein Industriestammgleis nördlich der neuen Bahntrasse zwischen

dem ehemaligen Albertbahnhof und den Altstädter Hafenanlagen, die sich stromaufwärts der Marienbrücke befanden. Wo einst der Bahnhof Dresden-Altstadt-Elbufer war, befindet sich heute das „Internationale Congress-Center Dresden“.

REGIONALVERKEHR SACHSEN

Neuvergabe RE6 Leipzig – Chemnitz

□ Am 3. April 2023 erfolgte durch die beteiligten Zweckverbände Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) und Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) die Bekanntgabe des Ausschreibungsgewinners für die Zugleistungen der sächsischen RE-Linie 6 zwischen Leipzig und Chemnitz. Ab Juni 2024 ist dort der jetzige Betreiber Transdev Regio Ost als Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) weiterhin bis mindestens Dezember 2031 beziehungsweise optional 2033 im Einsatz. Zukünftig sollen vom ZVMS bereitgestellte batterieelektrische Triebzüge aus der Reihe Alstom Coradia Continental auf der zirka 80 Kilometer langen Strecke verkehren. Die Ausschreibung solch einer kurzen Linie durch zwei Verbände ist dem anhaltenden Umstand geschuldet, dass der Nahverkehr im Freistaat Sachsen durch



FOTO: NIELS KUNICK

Vom 11. April abends bis zum 13. April 2023 mussten die stündlich verkehrenden MRB-Züge, derzeit noch gebildet aus einer Diesellok der Reihe 223 und fünf älteren Reisezugwagen, über Riesa und Döbeln umgeleitet werden. Auslöser war eine größere Störung der Leit- und Sicherungstechnik im Raum Cossen/Burgstädt nach einem Blitzeinschlag.

insgesamt fünf (!) Zweckverbände organisiert wird. Die Zusammenlegung dieser im Einzelnen ineffektiven Strukturen wird von der sächsischen Politik zwar seit Jahren

versprochen, ist aber bis zum heutigen Tage nicht gelungen und macht solche Doppelausschreibungen für Zugverbindungen innerhalb eines Bundeslandes nötig.

ÜBERFÜHRUNGEN

Im Altmühltal ge-Streamt

□ Die luxemburgische CFL bestellte bei Alstom mehrere „Coradia Stream HC“-Anderthalbstock-Züge in zwei Varianten. Während die dreiteilige Baureihe 2400 bereits im letzten Jahr unter Regie von „RailAdventure“ quer durch die Republik Testfahrten absolvierte, steckt die sechsteilige Baureihe 2450 wohl noch in den Kinderschuhen. Eine Einheit wurde am 13. April 2023 mit 60 km/h durch „SmartRail“ von Saarbrücken nach Treuchtlingen überführt, einen Tag später ging es über Ingolstadt weiter nach Tschechien. Ziel war vermutlich das Testzentrum in Velim. Gebaut werden die Züge für Luxemburg in Barcelona, andere Kunden erhalten ihre Fahrzeuge von anderen Werken. Offenbar verkauft sich der Stream ordentlich, es liegen bereits 762 Bestellungen vor.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Eingerahmt von mehreren Schutz-/Bremswagen wird ein „Coradia Stream HC“ der luxemburgischen CFL von 111 213 nach Treuchtlingen überführt. Das Ziel ist Tschechien.

Anzeige

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

BRAWA bietet eine Vielfalt hochwertiger Zubehörprodukte – von Seilbahnen über Leuchten, Telefonzellen und weiteren Ausstattungsdetails bis zu Decodern, Kabeln und Steckern. Jetzt entdecken unter:

WWW.BRAWA.DE

Eine große Epoche ist zu Ende, die Geschichte der Reisebüro-Sonderzüge in Deutschland abgeschlossen – zumindest derzeit.

Alles begann in den ersten Nachkriegsjahren und endete 1993. Die Namen Touropa, Scharnow, Hummel standen für...

...Ferien mit der Bahn



FOTOS (2): SIG. ARMIN GARTNER

FOTO: DR. KARL GERHARD BAUR

Abfahrt! Es geht in die Ferien, raus aus der Großstadt, stattdessen in die Berge, oder sogar ans Meer? 66002 zieht einen nicht mehr ganz neuen Touropa-Zug im Mai 1960 aus dem alten Kopfbahnhof in Ludwigshafen.



Die deutschen Alpen von Lindau bis Berchtesgaden stehen zunächst im Mittelpunkt. Geografisch gesehen ist die Karte mit den Gastgebern in Tracht daher ziemlich verzerrt.

Es war eigentlich ein Zufall, das mit dem Fremdenverkehrswunder in Ruhpolding: Schon im Frühjahr 1933 gingen Gerüchte über eine bevorstehende Reisebeschränkung für Österreich um, und sie bestätigten sich. Jeder Deutsche hatte beim Grenzübertritt in das Nachbarland Österreich 1000 Reichsmark in die Staatskasse zu zahlen – die „1000-Mark-Sperre“. Für Dr. Carl Degener war sie ein echtes Problem, hatten sich doch seine Sonderzüge insbesondere ins Salzburger Land als überaus erfolgreich erwiesen. Vorsorglich hielt der erfolgreiche Geschäftsmann Ausschau nach einem

Reisen im Zeichen des gelben Schmetterlings: 1949 für die Werbung zu den DER-Sonderzugreisen verwendet, flatterte er weiter zur Touropa.



FOTO: STREIDL/ EISENBAHNSIFTLUNG

Für die ersten Reisen wurden noch umgebaute ehemalige DRG-Wagen genutzt. 86 717 verlässt am 22. August 1950 unter reger Anteilnahme der Einheimischen Ruhpolding.



FOTO: JENS BÖHREN/SLG, ARMIN GÄRTNER

Dr. Carl Degener prägte die Entwicklung der Ferien-Sonderzüge wie kein anderer. In den 50er-Jahren waren der Expansion keine Grenzen gesetzt und das 25-jährige Bestehen des Zielortes Ruhpolding ist wahrlich ein Grund zum Feiern.



FOTO: ARCHIV KARL STANKIEWITZ / ABENDZEITUNG MÜNCHEN

Eine zünftige Blasmusik war einige Jahre ein Muss bei der Begrüßung der Gäste in den oberbayerischen Bahnhöfen, auch hier ist es vermutlich Ruhpolding.

Schon in den 60er-Jahren wurde es deutlich ruhiger am Endbahnhof im Chiemgau und zwei Liegewagen genügten für die Reisenden. Im Juli 1965 sprang die bayerische Schnellzug-E-Lok E 16 19 für eine Sonderleistung auf der elektrifizierten Stichstrecke ein.

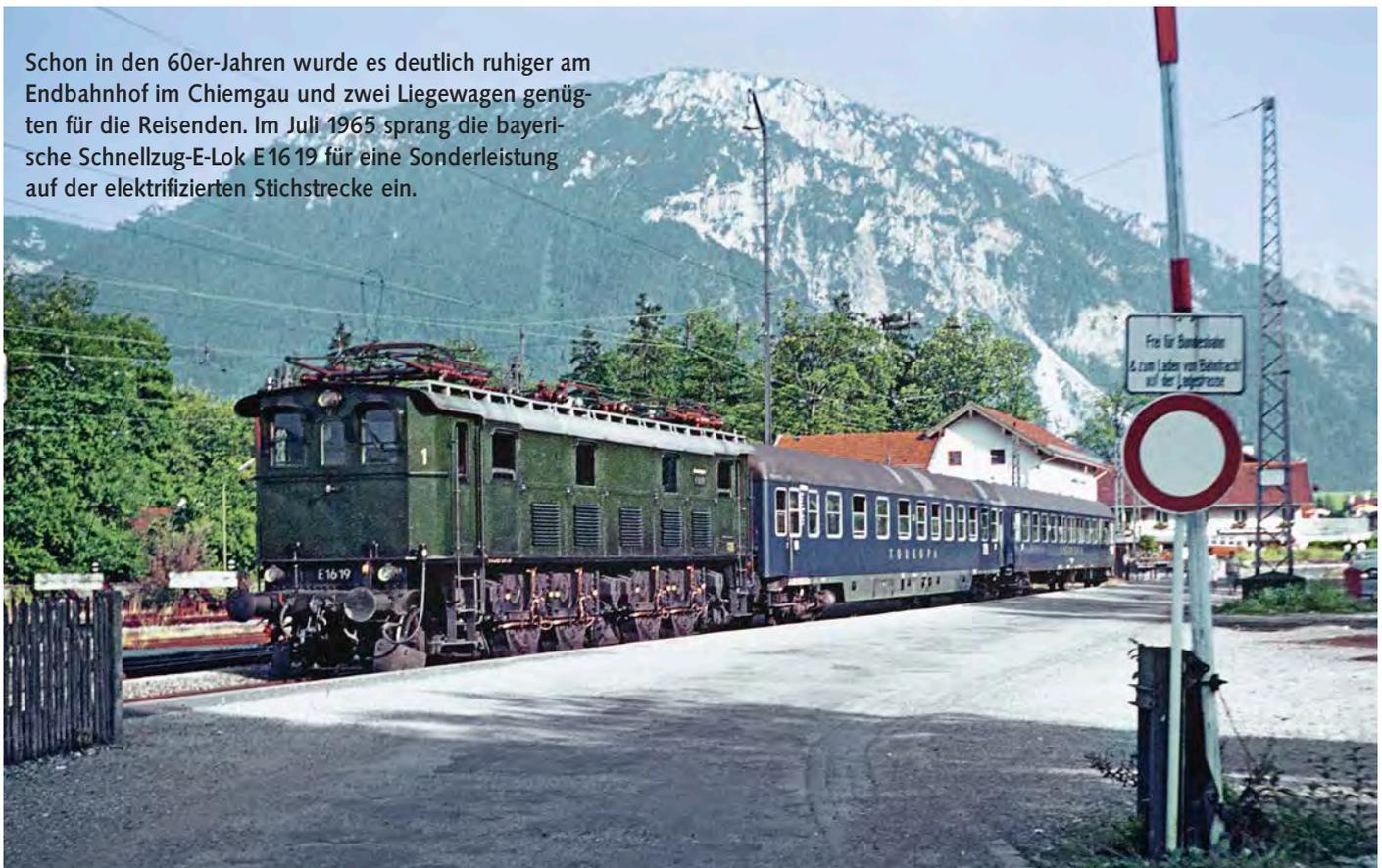


FOTO: W. WOLKE/SLG, E.I.

FOTOS D2: SLG, JOHNG BOHN



Die Gemeinde in Oberbayern nahm durch den Eisenbahn-Tourismus seit den 30er-Jahren einen ungeahnten Aufschwung und umwarb die Urlauber mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln.

Ausweichort in Bayern. Während einer Rückfahrt aus Golling kam er in Landshut mit dem dortigen Bahnhofswirt Josef Lumberger, einem gebürtiger Ruhpoldinger, ins Gespräch. Jener pries selbstverständlich seinen Heimatort: „Wenn Du mal einen schönen Urlaub machen willst, dann fahr nach Ruhpolding“, soll der Wirt gesagt haben. Wenig später läutete im dortigen Wohnungsbüro das Telefon, Dr. Degener war an der Leitung: Ob das Dorf in der Lage sei, kurzfristig 500 Gäste aufzunehmen, ob es im Ort eine Blaskapelle gäbe und ob ein Heimatabend mit Schuhplattlerdarbietung möglich wäre. Die Aufregung in der Ortschaft im Chiemgau war groß, der Verkehrsverein trat zusammen, die Wirte wurden einbestellt. Kurz darauf telegraphierte

man – „Ruhpolding einverstanden“ – und begann fieberhaft mit den Vorbereitungen: Vermieter feststellen, Kofferträger finden, her mit der Blaskapelle!

Am Pfingstmontag 1933 traf der erste Sonderzug aus Berlin in Ruhpolding ein, mit dabei Dr. Degener. Die Blasmusik spielte auf für 400 Gäste. Mit Handkarren, Leiterwagen und angeblich sogar Schubkarren warteten die Vermieter auf die Fremden, um sie in Empfang zu nehmen und das Gepäck in die Quartiere zu transportieren. Der Aufschwung für Ruhpolding hatte begonnen, auch wenn sich mancher Gast über die doch eher einfache Unterbringung beschwerte. Die Blaskapelle aber trat

Ruhpolding war schon sehr früh ein wichtiges Ziel

bald in Berlin auf, um für Ruhpolding zu werben. Dr. Degener war sehr zufrieden und kümmerte sich in den Folgejahren persönlich um seinen Zielort, der bald auch seine Heimat werden sollte. Dort war er nur „da Doktor“, manchmal auch „da Preiß“, aber er sorgte für Kurhaus, Bänke, Wanderwege, alles für die Gäste.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war es wiederum Ruhpolding, wo schon im Herbst 1948 die ersten Sonderzüge eintrafen, unter der Ägide des „Deutschen Reisebüros DER“. Der frühe Erfolg führte schon 1948, also vor 75 Jahren, zum Zusammen-



FOTO: S.G. ARMIN GARTNER

Werbung für Liegewagen-Komfort im Jahr 1958: Polsterliegen, warme Decken, persönliche Betreuung, Frühstück und sogar ein Friseur-Abteil.

Die „Drahnfelder Rampe“ (siehe MEB 4/2022) stellte sich am 10. Juni 1958 dem langen Touropa-Zug mit CIWL-Speisewagen in den Weg. 01 189 benötigte daher die Unterstützung einer Schiebelok.

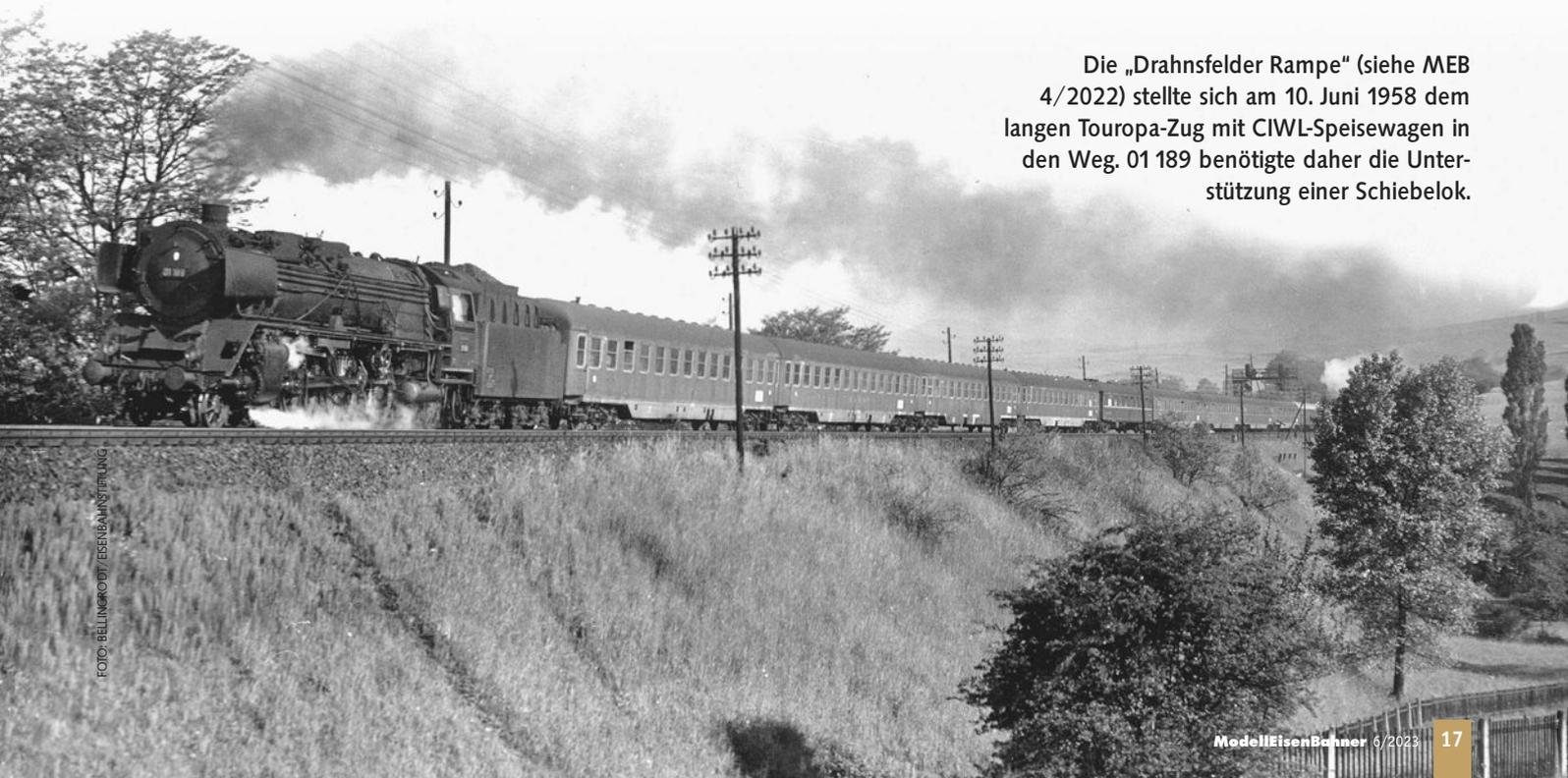


FOTO: BELLINGRODT/ISENBAHNSTIFTUNG



Die Höhen des Schwarzwaldes grüßen schon im Hintergrund, während 85 006 im Sommer 1956 mit ihrem Touropa-Zug kurz nach Überqueren des Ravenna-Viadukts weiter das Höllental hinaufstampt, sicherlich unterstützt durch eine Schiebelok.



FOTO: ROBIN FELL/ EISENBAHNSTIFTUNG

Den „Gmunder Berg“ wird TAG 6, eine bayer. GtL4/4, mit dem Neun-Wagen-Zug aus Tegernsee bestimmt nicht alleine gemeistert haben. Die Schiebelok wurde im Jahr 1954 jedoch nicht dokumentiert.

schluss von DER, dem „amtlichen bayerischen Reisebüro abr“, der Hapag Lloyd und Dr. Degener zur „Arbeitsgemeinschaft DER-Gesellschaftsreisen“. Der „DER-Ferienexpress“ konnte auf Reisen gehen. Genutzt wurden Waggons der DRG, die mit neuen Polstersitzen ausgestattet wurden, auf den zeitgenössischen Plakaten ein wichtiges Werbeargument. Doch 23 Stunden Reisezeit etwa von Hamburg bis an den Alpenrand waren kein reiner Genuss, musste man sie sitzend verbringen. Hängematten waren eine erste schnelle Lösung. Doch Dr. Degener ruhte nicht in seinem Engage-

Der Liegewagen entstand für die Reisebüro-Sonderzüge

ment. Er überzeugte die junge Bundesbahn, die gerade eben die ersten 26,4 Meter langen Schnellzugwagen aus der Taufe hob, von der Notwendigkeit einer zumindest für Deutschland völlig neuen Wagengattung, des Liegewagens. Zwei Jahre zuvor war aus der oben genannten Arbeitsgemeinschaft bereits die Touropa entstanden, die fortan die Geschichte der Reisebüro-Sonderzüge bestimmen sollte. Im Mai 1953 war der erste von drei Zügen aus jeweils acht von Rathgeber gebauten Liegewagen der Gattung CL4üm-g-53 (noch als Wagen der dritten Klasse!) fertiggestellt.

Auch zum Bodensee zogen Dampfloks die Touropa-Züge. In Überlingen ließen sich am 6. Juli 1954 der eingereihte CIWL-Speisewagen und 50 3018 als Zuglok verewigen.



FOTO: CARL BELLINGROTT/ SLG, MEB



FOTO: CLAUDIUS-JÜRGEN SCHULZE

Stahlblau und mit den eloxierten Aluminium-Lettern „TOUROPA“ versehen, war der neue „Ferienexpress“ einer der Hingucker auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München. Schnell wurden weitere Liegewagen beschafft, zu deren Errungenschaften anfangs auch ein Friseur-Abteil gehörte. Im Jahr 1958 zählte man 100 Stück für die Touropa, 93 für Scharnow-Hummel und 20 für den „Alpen-See-Express“. Bald folgten auch die ersten Weiterentwicklungen, aus zwölf Abteilen wurden elf, außerdem ersann man die sogenannten Vorzugsabteile, die noch mehr Beinfreiheit und in der Nacht ein Rollo boten, das aus dem Sechser- ein Dreier-Abteil machte. An den Doppelfenstern waren die teilweise umgebauten Waggons einfach zu erkennen. Wenn man Pech hatte, blieb das Rollo aber auch tagsüber heruntergezogen und die Fahrgäste blickten auf eine braune Wand statt auf drei Mitreisende. Daher verriegelte man irgendwann man die trennende Einrichtung.

Die Reisebüro-Sonderzüge entwickelten sich so schnell zum Erfolg, dass die DB neben den Liegewagen, die den Reisebüros zur Verfügung gestellt wurden, auch eigene Waggons beschaffte, die in den Regel-Nachtzügen eingesetzt wurden. In der Bauart unterschieden sie sich in mehreren Details von den teilweise mit Küche ausgestatteten Waggons für den Turnusverkehr. Auch Vorzugsabteile waren im Regelverkehr nicht anzutreffen. Im Jahr 1976 erreichte der Bestand an Liegewagen mit fast 800 Stück seinen Höhepunkt. Dem an der überaus spannenden Geschichte der Bc-Wagen interessierten Leser sei das neue Buch von Armin Gärtner „Die Verkehrsgeschichte der DB-Liegewagen“ (siehe Seite 46) empfohlen.

FOTO: HERBERT STEWALER

Ebenfalls aus den bayerischen Bergen, vermutlich mit Zugteilen aus Bayrischzell, Tegernsee und Lenggries, brachte 50 870 am 23. Juni 1967 einen langen Sonderzug nach München-Mittersending. Dort wartet schon E 10 106 als Ablösung für die Weiterfahrt.



Drei 94 (1249, 820 und 1025 als Schiebelok) waren am 1. August 1966 nötig, um den E 770, in dem vorn ein Scharnow-Liegewagen mit Vorzugsabteilen eingereiht wurde, durch das Murgtal nach Freudenstadt zu befördern.

Der Bayerische Wald war mehrere Jahrzehnte lang ständiges und beliebtes Ziel für Ferienzüge. Für zwölf oder gar 15 Wagen waren die Bahnsteige jedoch nicht ausgelegt, so dass die Gäste über Schotter und Grünzeug stolpern mussten (Bayerisch Eisenstein, zirka 1966).

Auch Meister lösen mal einen Tick zu spät aus. Am 1. Juni 1958 zog E17105 einen Touropa-Sonderzug mit DSG-Speisewagen an der Blockstelle Nockherberg zwischen München Hbf und Ost in Richtung Süden.



FOTO: FRITZ SCHÖSSER



FOTO: CARL BELINGRODT/EISENBAHNSTIFTUNG

Schnell entwickelte sich ein weitgefächertes Netz aus Nachtzugverbindungen, das nicht nur die anfangs so beliebten Ferienorte in den deutschen Alpen erschloss, sondern auch den Bayerischen Wald, den Schwarzwald und den Bodensee, die Nord- und Ostseeküste und die Zielorte in Österreich. Sehr bald kam Italien dazu, bis nach Sizilien schickte man einzelne Touropa-Wagen, wenn auch Adria und Riviera die Hauptziele waren. Auch zu den Ferien in Jugoslawien, Ungarn und Frankreich konnte man im Zug anreisen.

Das alles ist Geschichte, im Jahr 1993 verkehrte der letzte deutsche Reisebüro-Sonderzug in Form des TUI-Ferienexpress. Man kann nur auf eine Renaissance dieser schönen Art des Reisens hoffen. *abp*



FOTO: MAX HINTERMANN

Ob die Bahnsteig-Arbeiter gerne mitfahren würden? Ein Reisebüro-Sonderzug legt im Jahr 1966 im SBB-Bahnhof Luzern einen Halt ein.

Im Zug unterwegs für die Gäste

Zwei frühere Liegewagenbetreuer, beide mittlerweile Buch-Autoren zum spannenden Thema der Reisebüro-Sonderzüge, erklärten sich gerne bereit, dem MEB Rede und Antwort zu stehen. Wir trafen uns, wie heutzutage üblich, virtuell in einer abendlichen Video-Konferenz.

ABP: Herr Gärtner, Herr Schmitz-Rudolph, Ihre Zeit als Liegenwagenbetreuer liegt schon einige Jahre zurück. Wie kam es, dass Sie als Studenten gerade diesen Job wählten? War das Zufall?

Armin Gärtner (AG): Nein, ich war eigentlich immer schon bahnaffin. Bei mir war es nur Zufall, dass ich vor dem Abitur im Mai 1973 in der „ZEIT“ eine Anzeige über Studentenjobs las. Weil ich Medizin studieren wollte, dauerte es noch etwas, bis ich einberufen werden sollte. Die Zwischenzeit habe ich bei der DSG (Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft) verbracht. Ich fuhr nach Dortmund, wo ich mich vorstellte, den Personalbogen ausfüllte und zum Gesundheitsamt gehen musste. Im Oktober fing ich dann als Sanitätssoldat an.

ABP: Das war aber nicht die einzige Phase für Sie bei der DSG.

AG: Nein, nach dem Bund arbeitete ich drei Monate im Krankenhaus, aber dann hatte ich die Nase von etwas exaltierten Oberschwestern voll, und die jungen Schwestern waren alle schon in festen Händen. Also habe ich gesagt, „gehst du wieder zur Bahn“. Die haben mich sofort genommen und ich bin ein halbes Jahr gefahren, bis ich im Herbst 1975 nach Gießen ging und dort studierte. Die nächsten vier Jahre bin ich in den Semesterferien, im Winter und im Sommer und auch zwischendurch immer wieder gefahren, wenn man mich anrief, anscrieb oder ein Telegramm schickte. Die DSG brauchte immer wieder Aushilfen. Die Studenten ersparten dem Unternehmen jede Menge fest angestellte Leute. Auf 150 feste Mitarbeiter, also

insgesamt, nicht nur im Fahrbetrieb, kamen 400 Studenten, die als Liegewagenschaffner auf den Regel-Nachtzügen und auch in den Sonderzügen oder einzelnen Sonderwagen fuhren.

ABP: Herr Schmitz-Rudolph, bei Ihnen war es dieselbe Zeit, in der Sie angefangen haben?

Rainer Schmitz-Rudolph (RS): Ja, ich habe 72 angefangen, nach einem einjährigen Maschinenbau-Praktikum bei der DB in Duisburg-Wedau. Ich musste dann für die Elektrotechnik nach Dortmund in den Betriebsbahnhof wechseln. Zum Abschluss fragte ich einen Gesellen, ob er einen Ferienjob wüsste: „Geh doch zur Touropa. Die sitzen da in der Baracke gegenüber.“

ABP: Obwohl es die Touropa damals ja gar nicht mehr gab?

RS: Nein, das war die SBG (Sonderzug-Betriebsgesellschaft mbH & Co), aber bei den Bundesbahnern war es immer noch die Touropa. Die hauste dort in einem eingeschossigen Gebäude. Ich bin rein zum Außenstellenleiter und hab gefragt, ob ich anfangen könnte. „Ja, gleich nächsten Freitag nach Villach.“ Quasi sofort.

ABP: Wie kam es, dass die Studenten so gefragt waren? War das vielleicht ein fliegender Wechsel?

RS: Ja, viele, die gefahren sind, haben nach zwei Fahrten schon aufgehört, weil ihnen das nicht gefallen hat. Also, zum Vergleich: Viele sind damals Taxi gefahren, weil sie dann nicht am Wochenende arbeiten mussten. Wir waren aber am Wochenende immer von Freitag-Mittag bis Sonntag-Mittag unterwegs – und in den Ferien oder in den Semesterferien auch in der Woche.

ABP: Wobei das die Turnus-Züge mehr betraf als die noblen DSG-Leute ...

AG: Wir sind rund um die Uhr gefahren.



Im Jahr 1959 begleiteten noch „Pagen“ die Fahrgäste durch die Nacht im Liegewagen. So weit ins Damen-Abteil hinein wagten sich die Betreuer aber nur für das Scharnow-Werbefoto.

RS: Die noblen DSG-Leute! (lacht)

ABP: Gab es da ein Klassendünkel? Immerhin gibt es doch das Bild einer gemeinsamen Feier mit dem Bier aus Innsbruck.

AG: Wir haben da auf einer Leerfahrt den Herrn Schmitz mal in einen vornehmen DSG-Schlafwagen eingeladen. Da wurde gefeiert, gekocht und getrunken.

RS: Das war jetzt die Version von Armin Gärtner. Aber es war so: Ich kannte den Schlafwagenschaffner, und der war früher bei der SBG.

ABP: Die Dienstbezeichnung hat sich ja gewandelt vom Pagen zum Betreuer, dann gab es noch den Liegewagenschaffner.

AG: Den gab es aber nur bei der DSG.

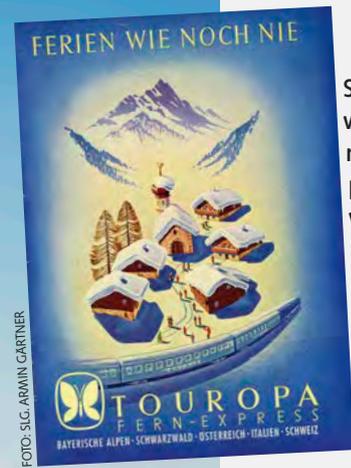
RS: Wir bei der SBG waren keine Schaffner, weil wir nichts kassiert haben, also keine Liegewagengebühr. Wir waren nicht so administrativ tätig wie die DSG-Schaffner.



„Sehr geehrte Fahrgäste, wir begrüßen Sie herzlich im Sonderzug ...“. Rainer Schmitz-Rudolph als SBG-Reiseleiter.



Souvenir aus Innsbruck zum Feiern am 24. Dezember 1976: Armin Gärtner als DSG-Liewagenbetreuer.



So gut es ging, wurde der „Touropa-Fern-Express“ auch während der Wintersaison ausgelastet. Für die Unterbringungen der Skier stand das Abteil 11 zur Verfügung.

Auf der Ammerseebahn (Mering – Geltendorf – Weilheim Obb.) beförderte 39 153 am 13. März 1965 einen Touropa-Zug nach Garmisch-Partenkirchen. Es liegt noch genügend Schnee für einen zünftigen Skiurlaub.

FOTO: RUDOLF BRZER

AG: Ich wurde als Liegewagenschaffner geführt, das war die alte DSG-Bezeichnung. In den 70er-Jahren wandelte sich das in Liegewagenbetreuer, abgekürzt Betreuer. Die Schlafwagenschaffner hatten wohl mal rumgemosert, die Liegewagen-Fuzzies wären ja eigentlich keine richtigen Schaffner. So war das bei der DSG. Aber das stimmt, die ersten Reisebürosonderzüge, die sind noch mit Pagen gefahren. In den 50er-Jahren wollte man wohl den Komfort des Hotels in den Zug mit rein nehmen.

ABP: Nochmal zurück zu dem Bild mit dem Pagen (Seite 21 oben): Man traute sich als Betreuer doch nicht so weit in das Abteil mit den Damen hinein, oder?

RS: Nein, so wie auf dem Bild hätte der nie arbeiten können. Wenn ich ein Abteil aufgerüstet habe, also die Liegen fertig gemacht – oft haben die Leute das selbst gemacht – dann mussten die alle raus, ich hab die Liegen runtergeklappt und dann wurde die Wäsche verteilt

AG: Und man lag auch nicht mit dem Kopf zum Fenster. Das hatte auch mit der Sicherheit zu tun, ich hab meinen Fahrgästen immer gesagt, Kopf zum Gang, wir wurden auch so angeleitet. Aber es gab natürlich diese Damen-Geschichten, also einzelne DSG-Schlafwagenschaffner oder Liegewagenbetreuer, die sich damit rühmten, sie hätten engeren Kontakt zu Fahrgäs-

ten gehabt, und Storys erzählten. Das war aber überwiegend einfach Eisenbahner-Latein. Aber ich habe das einmal erlebt: Dortmund – München, der Nachtzug voll ausgebucht, in meinem Liegewagen eine Gruppe von zwölf Damen, die haben mir den ganzen Biervorrat weggesoffen. Natürlich haben sich die Nachbar-Fahrgäste beschwert, also musste ich da hin mit meinen 21 Jahren, die zur Räson bringen ... Die waren außer Rand und Band, ein Kegelausflug und haben mich ins Abteil gezerrt. Ich hab Mühe gehabt, da wieder rauszukommen, aber meine Krawatte habe ich eingebüßt.

ABP: Das war aber hoffentlich nicht typisch für das Liegewagenpublikum. Wie würden Sie, Herr Schmitz-Rudolph, denn die Reisenden in den Turnus-Sonderzügen einschätzen?

SR: Das Publikum war immer anders, das richtete sich nach den Reisezielen. Rijeka war ein Hauptziel für Twentours, dort warteten dann nachgemachte Piratenboote für eine Kreuzfahrt. Das war sehr junges Publikum. An die Adria hatten Sie Familien mit Kindern, die dann in Bibione oder in Rimini Strandurlaub machen. Die ganz weiten Ziele wie nach Taormina waren zu meiner Zeit schon Geschichte. Das weiteste an der Adria war Ancona, mit der Abfahrt Freitag-Mittag in Dortmund und Ankunft Samstag-Mittag. Dort waren zwei oder drei Stunden Zeit, dann ging es wieder zurück.



Weit über 2000 Kilometer und zwei Nächte im Liegewagen erwarten die Urlauber, die an der Südküste Siziliens verabschiedet werden, um vielleicht zurück in den damals noch grauen Ruhrpott zu gelangen.

Ich hatte aber oft das Glück, als zweiter Reiseleiter schon in Ravenna aussteigen zu können, dann gab es sechs Stunden Pause. Mein erster Reiseleiter fuhr damals gern bis Ancona.

AG: Da sehen Sie mal die Arbeitsmoral der Kollegen bei der SBG. Das durften und konnten wir nicht.

RS: Vorher Aussteigen gab es auch in den Sonderzügen nach Allenstein, die wir mit Hummel-Reisen gefahren sind.

ABP: In Armin Gärtners Buch „Reisebürosonderzüge – Urlaub von Anfang an“ ist dazu eine lange Geschichte zu lesen.

RS: Stimmt. Aber zurück zum Publikum: In die Riviera, nach San Remo zum Beispiel, da war das Publikum schon ein bisschen älter, man flanierte dann vor dem Kurhaus. Nach Port Bou war es wieder jüngeres Publikum, das dann am Strand mal wirklich die Sau rauslassen wollte. Ich hatte in der Nacht im Speisewagen mal einen jungen Trupp, der machte da richtig Randalie. Ich holte den Zugführer, Gilbert aus dem Elsass, der sehr gut deutsch sprach. Der alarmierte die Bahnpolizei, und in Lyon fanden sich die vier Randalierer mit Handschellen am Gitter der Bahnsteigtreppe wieder. Wir holten noch das Gepäck raus und fuhren weiter. Eine Nacht in der Zelle, entgangener Urlaub, ich hatte natürlich Bedenken, aber es kam nichts, keine Beschwerde.

ABP: Das habe ich so auch in Ihrem Buch gelesen. Wir hatten „Willkommen im Reisebüro-Sonderzug“ im MEB 2/2023 rezensiert – ein spannendes Buch für alle Freunde des Bahnreisens. Herr Gärtner, im



In den 1980er-Jahren waren die Glanzzeiten der Reisebüro-Sonderzüge vorüber. Trotzdem liefen beispielsweise Turnuszüge zwischen Hamburg und Ruhpolding. Eine unerkannte 112 beförderte einen solchen Zug am 29. März 1980 bei Möhren nordwärts.

Vergleich hatten Sie dann den ruhigeren Job? Hatte man im Regelzug vielleicht sogar seine Stammgäste?

AG: Ja, das gab es. In den 70er-Jahren gab es eben noch ein weitgefächertes

Das Publikum unterschied sich sehr – je nach Reiseziel

Nachtzugnetz, das waren die Hauptstrecken wie Dortmund – München oder Dortmund – Basel, aber eben auch Urlaubszüge wie den Riviera-Express, Liegewagen nach Passau, Berchtesgaden, Oberstdorf oder Innsbruck. Auf den Zweigstrecken waren es zwar oft nur noch ein Liege- und zwei Sitzwagen, aber die klapperten die ganzen Urlaubsorte ab. Ich

bin gern nach Berchtesgaden gefahren, da hatte man 20 Fahrgäste, das war gemütlich. Ich finde das sehr schade, dass diese Züge alle eingestellt wurden. Die Erreichbarkeit dieser Ziele ist völlig verloren gegangen, weil das Umsteigen nicht klappt, das kann man sich mit Gepäck auch nicht antun. Also fahren die Leute nicht mehr mit der Bahn in den Urlaub. Auch die Abschaffung der Interregio-Züge in die Urlaubsgebiete war ein katastrophaler Fehler von Mehdorn, nicht der einzige ...

ABP: Man kann nur hoffen, dass sich das Netz der ÖBB-„NightJets“ und anderer neuer Nachtzüge bewährt und es weiter wächst, denn ein Urlaub mit der Bahn ist eine schöne Sache. Ich bedanke mich ganz herzlich für dieses Gespräch!

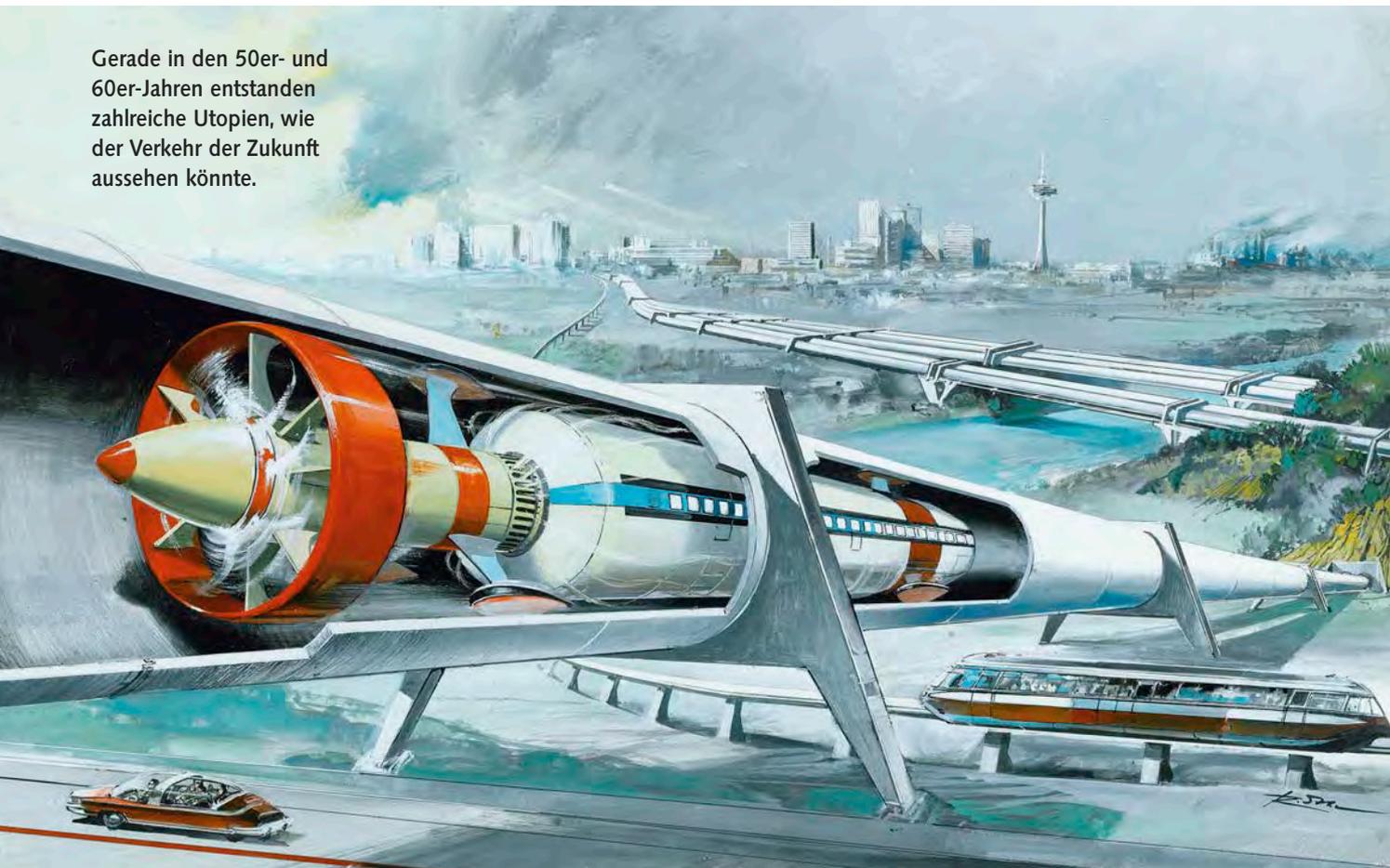


Ein gutes Jahrzehnt lang, von 1980 bis 1993, sollte mit dem „TUI-FerienExpress“ eine kleine Renaissance der Urlaubsreisen mit der Bahn gelingen. Doch der Zuspruch der Reisenden war letztendlich auch für diese schönen Züge zu gering. Am 17. Oktober 1984 befördert 110 396 den unüblich kurzen D 27444 Siofok – Hamburg-Altona bei Hohnstedt an der Nord-Süd-Strecke.

Im April öffnete eine neue Sonderausstellung im DB Museum. Das Thema sind Alternativen zum System Schiene, die seit den ersten Dampfloks immer wieder angedacht wurden.

Der Sieger ist (immer) ...

Gerade in den 50er- und 60er-Jahren entstanden zahlreiche Utopien, wie der Verkehr der Zukunft aussehen könnte.



■ ■ ■ die Schiene. Seitdem sich Fahrzeuge auf zwei Gleisen bewegen, gab es Versuche, das System zu verbessern oder zu verändern. Am Ende aller Experimente stellte sich stets heraus, dass es keine neue Idee

mit dem Rad-Schiene-System aufnehmen konnte.

Diesem hochspannenden Thema widmet das DB Museum nun eine Sonderausstellung, die unter dem Titel „Futurails“ eini-

ge der mehr oder weniger verrückten Ideen zeigt, welche das System Schiene abzulösen versuchten.

Beim Presserundgang vor der Ausstellungsöffnung erklärte Dr. Oliver Götze, der Direktor des DB Museums, die Motivation für diese sehr spezielle Schau: „Wir haben in den letzten Jahren immer geguckt, was gab es denn für Alternativideen zur Eisenbahn? Das Scheitern des Transraps hierzulande ist ja noch jedem in Erinnerung. Und wir haben festgestellt, dass es schon viel früher Versuche gab, der Eisenbahn Konkurrenz zu machen, schon Jahrzehnte zuvor und sogar schon im 19. Jahrhundert.“



Fortschrittsgläubige setzen ihre Hoffnungen derzeit auf den Hyperloop, eine überdimensionale Rohrpost, die im Vakuum sehr hohe Geschwindigkeiten erreichen soll.



Zur Beschleunigung des Schienenverkehrs entwickelte der Ingenieur Kurt Wiesinger um 1935 ein Ultraschnellbahnsystem mit geneigten Schienen.



In Frankreich versuchte man mit dem Aérotrain, die Reisegeschwindigkeiten deutlich zu erhöhen.

Die neue Jahresausstellung kuratierte Dr. Rainer Mertens, der stellvertretende Direktor des DB Museums, der sich schon mehrere Jahre mit dem Thema auseinandersetzte. Um die weltweite Vielfalt der Ideen darzustellen, lieh sich das DB Museum Exponate aus zahlreichen Ländern, unter anderem aus der Schweiz, England und Japan.

Angriff auf die Schiene: viele Versuche, mäßiger Erfolg

Ein Grund für die Suche nach Alternativen zur herkömmlichen Eisenbahn war häufig der Wunsch nach einem einfacheren System, etwa einer Einschienenbahn, die vor allem mit einem geringeren Material- oder Platzbedarf punktet oder als hängende Hochbahn Räume erschließen kann, wo der Platz für das Verlegen von Gleisen fehlt, wie etwa bei der Wuppertaler Schwebebahn. Eine weitere wichtige Motivation war das Bedürfnis, schneller verkehren zu können. Dieser Ansatz führte etwa zur Entwicklung der Magnetschwebbahn Transrapid. Das Rad-Schiene-System überstand bisher ein jedes Mal den



FOTO: ALEXANDER BERGNER

Der irisch-australische Ingenieur Louis Brannon entwickelte eine Einschienen-Bahn, die gyroskopisch, also von schnellrotierenden Kreislern, stabilisiert wurde.

Angriff auf seine Daseinsberechtigung. Als der Transrapid marktreif war, verkehrten auch schon Hochgeschwindigkeitszüge.

Immer noch bewegen sich weltweit Züge auf zwei Schienen, weil sich die Eisenbahn ebenfalls immer weiterentwickelte.

Dennoch ist es hochinteressant zu sehen, welche Überlegungen Tüftler und Ingenieure anstellten, um ein schnelleres oder preiswerteres Verkehrsmittel zu entwickeln. Im DB Museum kann man dies in den kommenden Monaten bestaunen. *al*

Großer Fan des DB Museums ist der Vorstandsvorsitzende der DBAG, Dr. Richard Lutz, der eigens zur Vernissage anreiste. Er betrachtet das funktionsfähige Modell einer gyroskopischen Einschienenbahn (r.) und erhält den druckfrischen Katalog.



FOTOS (2): VOLKER EMERSLEBEN



Lok 132 618 (232 618) neben 232 909, 233 662 und der 232 658 vor dem Heizhaus des FZI Werk Cottbus am 24. März 2023. Unter anderem die neue Beschilderung macht die Lokomotive so außergewöhnlich.

Für viele Eisenbahnfreunde ging im März ein Traum in Erfüllung: Eine 232 der DBAG kehrt knapp drei Jahrzehnte nach der Bahnreform im DR-Outfit zurück auf die Gleise.

DB Cargo-Prinzessin

Bei DB Cargo kam der Wunsch auf, wieder eine voll einsatzfähige, dank Zugheizung IC-taugliche und doppeltraktionsfähige Lok der Baureihe 232 im Retrodesign im Bestand zu haben. Die Wahl fiel auf 232 618, die nach einer zweiten Fristverlängerung durch den Betriebshof Seddin per 11. Dezember 2022 Fristablauf hatte. Die letzte Hauptuntersuchung datierte vom 11. Dezember 2014 durch das FZI Werk Cottbus.

Im Rahmen einer Hauptuntersuchung (HU) in der Instandhaltungsstufe (IS) 600 gab DB Cargo im FZI Werk Cottbus die Lok 232 618 (92 80 1 232 618-9 D-DB) in Auftrag mit dem Wunsch einer farblichen Aufarbeitung im Design der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR).

Dies ist wirklich außergewöhnlich, da die letzten Hauptuntersuchungen, welche DB Cargo an der Baureihe 232 in Auftrag gegeben hatte, keine farbliche Aufarbeitung erhielten. Auch die gesamte Beschilderung wurde in den Ursprungszustand versetzt. Diese wurde jedoch nicht von

Ein Großrusse im originalen DR-Kleid kehrt zurück

DB Cargo finanziert, sondern von einem engagierten Lokführer, dem diese Lok sehr am Herzen liegt, da es seine Ausbildungslok zum Lokführerberuf war.

Abgeschlossen wurde die Hauptuntersuchung am 24. März 2023 mit einer kleinen Feierstunde und einer Lokparade vor

dem ehemaligen Heizhaus im FZI Werk Cottbus. Vor dem Lokschuppen wurden drei Lokomotiven der Baureihe 232 und eine Lok der Baureihe 233 präsentiert.

Die ursprüngliche Abnahme der Lok 132 618, die 1979 unter der Fabriknummer 0899 gebaut wurde, erfolgte am 21. Dezember 1979. Sie wurde dem Bw Cottbus zugeteilt. Weitere Beheimatungen der Lok waren Berlin Hbf, Görlitz, Senftenberg, Dresden, Nürnberg Rbf, Halle G, Kornwestheim, Mühlendorf und Seddin, wo die Lok aktuell auch beheimatet ist. Die neue Prinzessin bei DB Cargo wird mit Sicherheit ungeteilte Zustimmung bei den Eisenbahn- und Fotofreunden finden. Es bleibt zu hoffen, dass die Lok störungs- und unfallfrei für die nächsten acht Jahre im Einsatz sein wird. Ein ganz privater Wunsch des Lokführers, der den Schildersatz finanzierte, sei hier erlaubt: Er bittet alle Eisenbahnfans, die Beschilderung, die zwar nicht original ist, nicht als vermeintliches Sammelobjekt zu betrachten. Um einen Diebstahl zu verhindern, wurden die Schilder zudem so befestigt, dass diese beim Entfernen von der Lok beschädigt würden und auch die Lok selbst Schaden nähme.

Freuen wir Eisenbahn- und Fotofreunde uns lieber auf viele schöne Begegnungen und Souvenirerlebnisse mit Cargos neuer Prinzessin.

Frank Heilmann



Lokführer Hanschke am Übergabetag, dem 24. März 2023, vor der Lok 132 618 im FZI Werk Cottbus. Seiner ehemaligen Ausbildungslok spendierte er eine authentische Beschilderung.

Die Strecken der Länderbahn zeichnen sich nicht zuletzt durch ihre landschaftliche Schönheit aus. VT40 ist soeben zwischen Chamerau und Miltach im Tal des Weißen Regen auf dem Weg von Cham nach Lam.



In Ostbayern bleibt in den kommenden Jahren fast alles beim Alten, nur das Angebot wird verbessert.

Länderbahn gewinnt

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) erteilte den Zuschlag im Wettbewerbsverfahren Regionalverkehr Ostbayern: Ab Ende 2025 betreibt die Länderbahn weiterhin die Linien im Oberpfälzer und im Bayerischen Wald. Die BEG hatte die Leistungen in zwei Losen ausgeschrieben.

Das Los 1 umfasst folgende Linien:

- RB 23, Regensburg – Marktredwitz
- RB 27, Schwandorf – Cham – Furth i. Wald
- RB 28, Cham – Lam
- RB 29, Cham – Waldmünchen

Die Laufzeit des neuen Vertrags beträgt zwölf Jahre, sie endet im Dezember 2037. Los 1 enthält Kündigungs- und Verlängerungsoptionen. Wegen geplanter Infrastrukturmaßnahmen wie der Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Marktredwitz oder der Reaktivierung der Strecke nach Burglengenfeld unterteilte die BEG das Los 1 in zwei Betriebsstufen. In Betriebsstufe 1 wird weitgehend das heutige

Fahrplankonzept beibehalten, es werden lediglich einige zusätzliche Verbindungen angeboten. Auf den Linien RB 23, Regensburg – Marktredwitz, und RB 27, Schwandorf – Furth im Wald, wird der Stundentakt vervollständigt; bisher existierten am Vormittag und in den Abendstunden Taktlücken. Auf der Linie RB 29, Cham – Waldmünchen, werden die Bedienzeiten bis 22 Uhr erweitert. Derzeit ist montags bis freitags bereits um 21 Uhr Betriebschluss.

Ein Wechsel in die Betriebsstufe 2 kann erfolgen, sobald die geplanten neuen Haltepunkte zwischen Regensburg und Maxhütte-Haidhof in Betrieb gegangen sind beziehungsweise sobald die Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld reaktiviert ist. In diesem Fall besteht die Option, eine zusätzliche stündliche Regionalbahn Regensburg – Burglengenfeld zu bestellen. Dadurch würde zwischen Regensburg und Maxhütte-Haidhof ein Halbstundentakt verwirklicht. Auf der Strecke von Cham nach Lam plant die BEG eine Verdichtung

zu einem Stundentakt, sobald Bund und Deutsche Bahn den dort geplanten Streckenausbau umgesetzt haben.

Das Los 2 (Bayerwald) umfasst die Hauptbahn Plattling – Bayerisch Eisenstein (RB 35) sowie die abzweigenden Nebenbahnen Zwiesel – Grafenau (RB 36) und Zwiesel – Bodenmais (RB 37). Optional wird die Strecke Gotteszell – Viechtach (RB 38) in dieses Los integriert, dies aber unter der Prämisse, dass die Strecke nach Viechtach in einen regulären Dauerbetrieb übergehen sollte. Die Vertragslaufzeit für Los 2 beträgt neun Jahre und endet im Dezember 2034. Für den Vertragszeitraum im Anschluss soll eine Option für den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben geprüft werden. In Los 2 bestellt die BEG den bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 neu eingeführten Stundentakt mit längeren Bedienzeiten auf der Strecke Zwiesel – Grafenau (RB 36). Ferner werden Taktlücken geschlossen.

Im Bayerischen Wald kommen weiterhin Gebrauchtfahrzeuge des Typs Regio Shuttle zum Einsatz. Im Los Oberpfalz erledigen Lint 41 auf der RB 23, Regensburg – Marktredwitz, den Planverkehr. Beide Fahrzeugtypen ermöglichen den stufenfreien Einstieg an Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern.

Jana und Matthias Müller



1648 712 verlässt als RB 23, Marktredwitz – Regensburg, soeben den Bahnhof Weiden (Oberpfalz).



VT28 der Waldbahn hält auf seiner Fahrt nach Grafenau gerade am Haltepunkt Klingensbrunn.

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

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

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

✉ **Schöne Erinnerung**

Betritt: „Sauseente für Schienenpiloten“, Heft 5/2023

Die Bundesbahndirektion Saarbrücken hatte im Spätherbst 1977 eine Sonderfahrt anlässlich ihres 125-jährigen Bestehens organisiert. Durchgeführt wurde diese Sonderfahrt mit einem ET403. Für mich als Teilnehmer dieser Fahrt bleibt diese ein unvergessliches Erlebnis in einem tollen, sehr bequemen Fahrzeug.

Hansjoerg Schmidt, E-Mail

✉ **Unverständnis**

Betritt: „Bahnwelt aktuell“, Heft 5/2023

Als Abonnent lese ich gerne regelmäßig den Modelleisenbahner. Da ich öfters mit der Bahn unterwegs bin, finde ich immer wieder Berichte interessant, in denen es nicht um reduzierte Reiseangebote, Stilllegung von Schienenverbindungen, Rückbau von Gleisanlagen und Umwidmung in Radwege geht. Schließlich sind wir im Bergischen Land/NRW genau von diesen umwelt-unfreundlichen Maßnahmen seit Jahrzehnten mehrfach betroffen. Und dann muss man von einer „Bürger-Initiative“ lesen, die sich gegen die Reaktivierung eines öffentlichen Schienennahverkehrs in der Region „Schönes Münsterland“ ausspricht. Wenn ich es richtig verstehe, geht es den Quasi-Betroffenen dabei doch sehr ums Individuelle. Wer hin-

ter dem Swimmingpool im eigenen Garten-Park künftig eine leise S-Bahn dahingleiten sehen muss; das ist schon eine Zumutung! So befürchten die Gegner einer Verkehrswende vor Ort: „Verkehrsstaus an Bahnübergängen.“ Ja, was denn jetzt? Die Autos bzw. die Fahrzeuginsassen sollen rund um die Uhr freie Fahrt genießen können und die wirklich wirtschaftlichen verkehrlichen Alternativen sollen sich hinten anstellen? – Klimafreundlicher, moderner Schienenverkehr – Nein Danke! Herzhaft (!) lachen musste ich aber über die Aussage, „unerträgliche Lärmbelästigung durch vorbeieilende Züge“. Ich wohne, wenn ich nach Hamburg fahre, tage-, manchmal wochenweise unmittelbar an der Hauptbahnstrecke Hamburg – Berlin. Die Entfernung der Unterkunft zu den Bahnkörpern der Fern-, Güter-, Regionalzüge sowie S-Bahnen beträgt maximal 35 Meter. Gefühlt fährt alle paar Minuten nicht nur ein Zug, sondern es ist ein permanentes Hin- und Her von schienengebundenen Fahrzeugen der unterschiedlichsten Art. Ganz in der Nähe befindet sich ein großes Güterverkehrs-Terminal. Ab dem Abend bis in die frühen Morgenstunden werden Zuggarnituren getrennt und neu zusammen gestellt. Natürlich geht's dort nicht geräuschlos zu. Aber: Wenn sich jemand ernsthaft über mögliche Geräuschbelastungen,

wohl gemerkt: durch „das Vorbeieilen“ eines modernen Nahverkehrszugs Gedanken macht, der sollte einmal Strecken, wie oben beschrieben, in Hamburg oder anderswo einen Besuch abstatten. Bleibt zu hoffen, dass ein Gericht den Partikular-Interessen nicht auf den Leim geht und die Eisenbahn aufs Abstellgleis leitet, bevor diese überhaupt eine Möglichkeit zur Verkehrswende auch in ländlichen Regionen bekommt.

Gerd Rosemann, E-Mail

✉ **Schlecht recherchiert**

Betritt: „Viel Kohle für die Kohle“, Heft 1/2023

Der auf der Seite 36 rechts unten angegebene Kohlenverbrauch einer Neubaulokomotive der HSB 99.23/24 ist mit 3,5 Tonnen für eine Fahrt von Wernigerode zum Brocken und zurück angegeben. Das ist leider falsch. Einmal Wernigerode – Brocken und zurück verbraucht die Lok lediglich knapp zwei Tonnen. Nur wenn noch eine zusätzliche Fahrt von Drei Annen Hohne zum Brocken und zurück erfolgt, werden bis zu 3,5 Tonnen Kohlen verbraucht. Diese Angaben sind mir von einem Lokführer und auch von der HSB so bestätigt worden. Bitte in Zukunft besser

✉ **Fundstück**

Betritt: „Rundnasen aus Sonneberg“, Heft 3/2022

Als ich diese beiden Artikel gelesen hatte, kamen mir gleich Erinnerungen an die 60er- und 70er-Jahre in den Sinn. Denn ich möchte zum zweiten Artikel ergänzen, dass Piko bereits im Katalog 1968/69 Rundnasen für H0 angeboten hat. Das betraf die ungarische, die dänische und die belgische Ausführung. In den 70er-Jahren wurden diese drei Ausführungen von Piko auch in Spur N angeboten. Die Modelle entsprachen dem damaligen Standard. Eine solche Lok der belgischen Ausführung habe ich noch.

Rolf Thiemer, E-Mail



recherchieren.

Klaus Himmelreich, E-Mail

✉ **Störenfried**

Betritt: „Sauseente für Schienenpiloten“, Heft 5/2023

In der Anfangsphase löste der ET403 entlang der Strecke nach Durchfahrt das Signal HP0 aus. Dies war den Oberwellenfrequenzen der ebenfalls noch jungen Thyristorsteuerungstechnik für die Phasenanschnittsteuerung geschuldet. Bei den Signalmeistereien war der ET403 deshalb anfangs nicht beliebt. Nach weiteren Forschungen auf dem Gebiet der Leistungselektronik bekam man das Problem in den Griff.

Rolf Osburg, E-Mail

✉ **Der Spitzname kam später**

Betritt: „Sauseente für Schienenpiloten“, Heft 5/2023

Ich habe mir den ET403 schon kurz nach dem Erscheinen im Original auch als Modell von Lima gekauft und selbst auf Wechselstrom umgebaut. Damals hat noch niemand von Donald Duck gesprochen. Das kam erst auf, als mit der Luft-hansafarbgebung Gelb und Weiß die Front des Zuges dann tatsächlich etwas an eine Ente erinnerte.

Bernd Grözinger, E-Mail



© Marcus Henschel

Der ModellEisenBahner

– das Spiegelbild der Geschichte



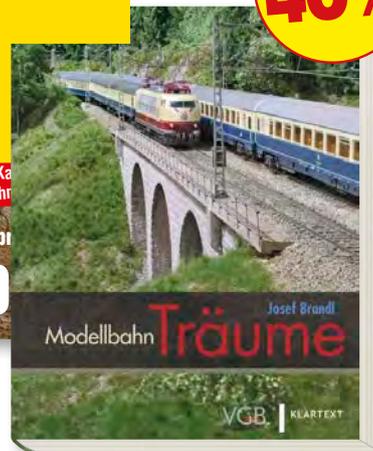
* Kioskpreis

2 Gründe, warum Sie ModellEisenBahner lesen sollten

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

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

Sie sparen fast
40%

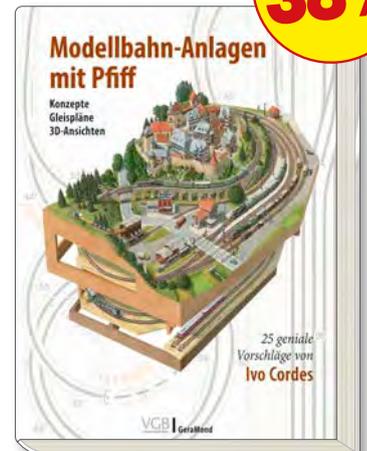


Modellbahn Träume € 39,95
12 Ausgaben MEB* € 70,80
+ 2 x Modellbahnschule* € 25,80
+ Jahrbuch* € 12,90

Regulärer Preis € 149,45
Ihre Ersparnis € 59,55

Gesamtpaket nur € 89,90

Sie sparen fast
38%



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





FOTOS: (2) MARCUS HENSCHHEL

Bügel falten haben es Richter angetan: Drei mustergültig aufgearbeitete Maschinen gehören zum TRI-Bestand, darunter E10 1309.

Eisenbahner mit Leib und Seele, Lokomotiv-Liebhaber und Geschäftsmann: Tobias Richter, eine der spannendsten Persönlichkeiten der deutschen Eisenbahnlandschaft kennt die Probleme.

Herr der Silberlinge

Seit der Privatisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) kommt es bei Neuvergaben und Betreiberwechseln beinahe regelmäßig zu Komplikationen. Mal sind die neuen Fahrzeuge nicht in ausreichender Anzahl vorhanden, ein andermal hat der neue Betreiber nicht genug Personal. Die Folgen werden auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen: Kapazitätsprobleme, ausgedünnte Takte oder gar Zugausfälle. Der Ärger ist groß. Beim letzten Fahrplanwechsel zeigte der Betreiber „GoAhead“ auf den Linien von München über Augsburg bis Würzburg und von München nach Memmingen, wie man es bessern nicht macht.

Gut, wenn es dann jemanden gibt, der schnell einspringt und Ersatzverkehre fahren kann. Ein Anbieter für Verkehre dieser Art ist das Unternehmen TRI. Hinter TRI

steckt Tobias Richter, der die Bahnszene aus dem Effeff kennt, sowohl aus der Perspektive der großen Staatsbahn, bei der er einst anfing, als auch bei mehreren Privatbahnen, für die er tätig war. Er hat mit sei-

nem Unternehmen gut zu tun, seine meist aus ehemaligen DBAG-Silberlingen gebildeten Wendezüge sind im Dauereinsatz.

„Wir sind zufrieden. Ich kann mich über mangelnde Aufträge nicht beklagen“, er-



FOTO: BODO SCHULZ

Am 28. November 2014 ist Tobias Richter als Geschäftsführer von National Express Deutschland im Bombardier-Werk Hennigsdorf bei der Übergabe neuer Talent 2-Triebzüge vor Ort.



FOTO: DANIEL POTHIC

rend der Ausschreibung realisierten, beschloss der DBAG-Vorstand, dass Reisezugwagen fortan nur mehr ins Ausland verkauft werden dürften. Damit war das berühmte Verkaufsverbot da und man konnte fürs Inland bestenfalls noch einen Gepäckwagen erhalten. Erst gegen Ende

Mit dem Alex startete ein Erfolgsprojekt

des Jahres 2015, als bei Neuausschreibungen im Nahverkehr nur mehr Fahrzeuge mit Tiefenstiege und Klimaanlage in Frage kamen, wurde das Verkaufsverbot gelockert, weil man bei der DBAG sicher war, dass Altfahrzeuge wie die Silberlinge bei Ausschreibungen nicht mehr gegen sie im

Am Morgen des 14. Juni 2022 zog die TRI-eigene 110428 den Zug DPN88248 von Tübingen nach Stuttgart. Auch im Fahrplanjahr 2023 fährt TRI den HVZ und wird diesen voraussichtlich noch bis 2025 betreiben.

zählt Richter. Es sei aber nicht so einfach, sich einen Wagen oder eine Lok aus dem Stillstandsmanagement der DBAG zu kaufen und dann Ersatzverkehre fahren zu können. „Die betriebssichere Aufarbeitung eines solchen Fahrzeugs erfordert eine vielfach höhere Investition als den eigentlichen Kaufpreis.“

Immerhin gibt es inzwischen die Möglichkeit, Gebrauchtfahrzeuge der DBAG zu erwerben. Das war nicht immer so. „Als ich Vorstand der Regentalbahn war, musste ich für den Alex Reisezugwagen requirieren“, erzählt Richter. Die Regentalbahn nahm in Kooperation mit der schweizerischen EuroThurbo im Jahr 2003 den Allgäu-Express zwischen München und Oberstdorf in Betrieb und beschaffte dafür von der DBAG ehemalige Intercity-Reise-

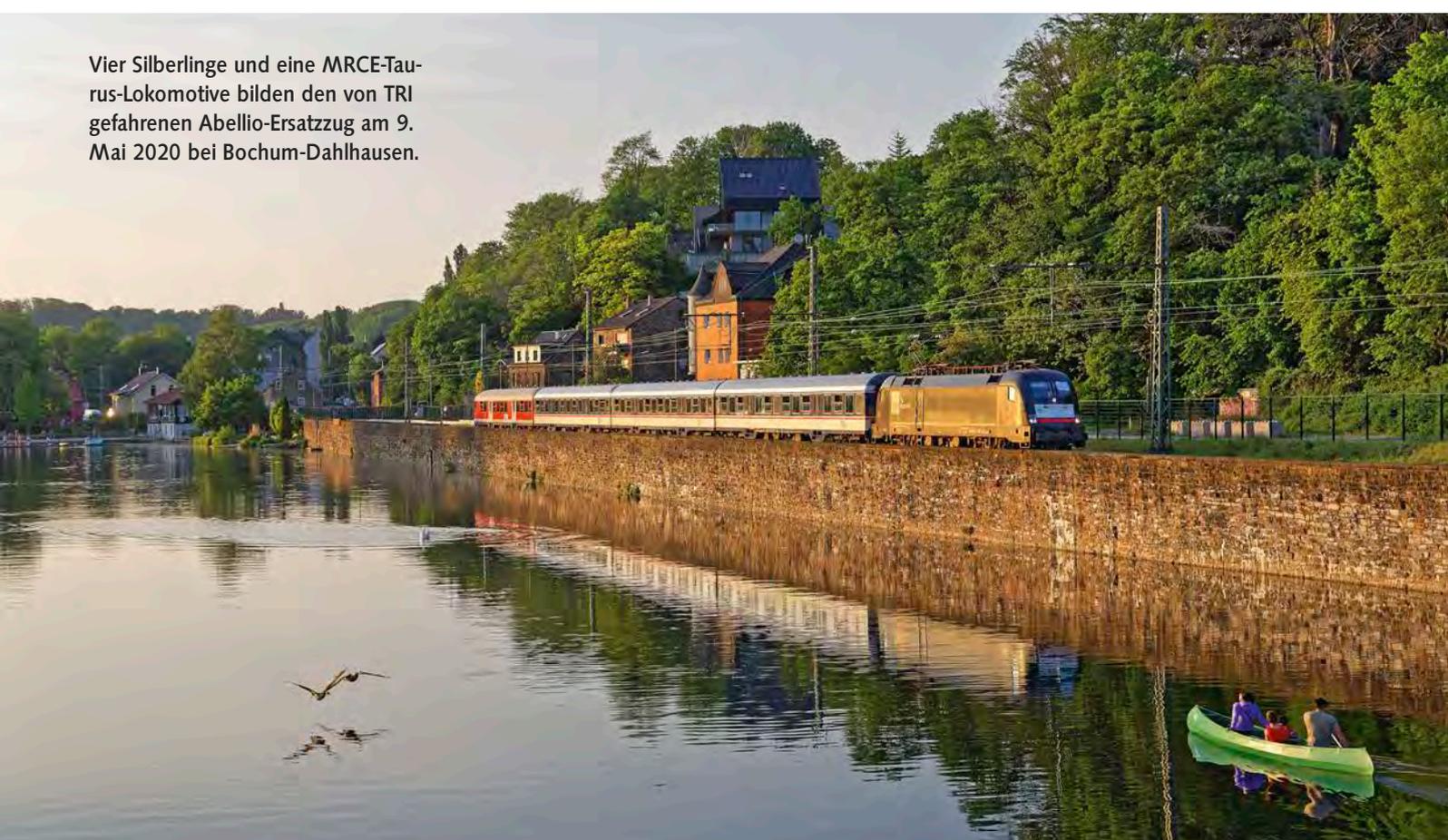
zugwagen der Gattungen Avmz und Bomz. „Die DBAG hatte anfangs nicht bewusst registriert, dass wir bei ihnen Reisezugwagen eingekauft hatten, aber als sie es wäh-



FOTO: FELIX SERAPHIN

Am Allgäu-Express, der später schlicht als „Alex“ bekannt wurde und seit 2007 in dieser Lackierung verkehrt, war Tobias Richter anfangs entscheidend beteiligt.

Vier Silberlinge und eine MRCE-Taurus-Lokomotive bilden den von TRI gefahrenen Abellio-Ersatzzug am 9. Mai 2020 bei Bochum-Dahlhausen.





FOTOS (4): MARCUS HENSCHTEL

Eine Pracht von einem Zug: Am 13. März 2016 zieht E10 1309 der TRI den AKE-Rheingold durch Köln und lässt längst vergangene Zeiten aufleben.

Wettbewerb verwendet werden können“, erklärt der TRI-Geschäftsführer. Heutzutage seien aber die gut erhaltenen Exemplare längst verkauft. „Das, was noch im Stillstandsmanagement steht, ist unbrauchbar“, das seien Fahrzeuge, die man selbst mit hohem Aufwand nicht mehr betriebsicher nach heutigen Regularien aufarbeiten könne. Deswegen erweitere TRI seinen Fahrzeugpark mittlerweile auch um klimatisierte Doppelstockwagen. Aber da gebe es meist nur Einzelstücke.

Inzwischen ist bei TRI eine stolze Flotte unterwegs, rund 80 n-Wagen, davon 22 Steuerwagen, bilden das Rückgrat der Fahrzeugflotte. Aktuell seien 40 Waggons in Baden-Württemberg im Einsatz, 20 in

Nordrhein-Westfalen, hinzu komme eine Reserve und einige Wagen seien stets in der Revision. Um sein Geschäftsmodell macht sich Tobias Richter keine Sorgen:

Eine stattliche Flotte von Silberlingen steht im Einsatz

„Ich habe eher die Befürchtung, dass die Probleme, die wir haben, noch größer werden. Die Anzahl der Zugausfälle ist ja nach der Pandemie keinesfalls geringer geworden, sondern eher das Gegenteil.“

Das kommende Deutschland-Ticket werde die Situation nicht erleichtern, aber „man hat ja das 9-Euro-Ticket auch überlebt“, so Richter: „Die Probleme waren ja



„Mein Lieblingsplatz ist im Speisewagen“, bekennt Tobias Richter. Wenn er Zug fährt, dann führt ihn der Weg dorthin und am liebsten natürlich in einen Wagen wie den „Kakadu“ – wie auf dieser Aufnahme.

vor allem auf einzelnen Relationen, wo der Nahverkehr mit langlaufenden Regional-express-Zügen Fernverkehrsfunktionen übernimmt und dort, wo touristische Ziele im Fokus standen; Stichwort Nord- und Ostsee oder Alpenregion. Kritisch sieht Richter, dass es beim 9-Euro-Ticket vor allem Mehrverkehre gegeben habe. „Da wurden Ausflüge gemacht, die sonst nicht stattgefunden hätten. Das Ticket, das keine Einnahmen sondern nur Ausgaben produzierte, zog Leute an, die sonst vielleicht eine Fahrradtour gemacht hätten, aber mit dem 9-Euro-Ticket meinten, an die Ost- oder Nordsee fahren zu müssen. Damit wurde indizierter Verkehr produziert, der nicht notwendig ist – reiner Freizeitverkehr, der



Am 7. Februar 2023 schob die TRI-eigene 110 428 den HVZ-Zug DPN 89477 von Stuttgart nach Tübingen durch Bempflingen. Die Lok verkehrt normalerweise Richtung Stuttgart.

FOTO: DANIEL POTTH



Fußball-Sonderzüge gehören ebenfalls zum TRI-Repertoire. Der Grafiker und Eisenbahnfotograf Marcus Henschel entwarf deshalb dieses piffige Plakat.

keine Autofahrten vermeidet.“ Beim neuen Deutschland-Ticket ist mit einem Preis von 49 Euro die Kauf-Schmerzgrenze höher und deshalb werden sich einige Probleme des 9-Euro-Tickets wohl nicht in gleicher Weise wiederholen. „Aber es führt auf jeden Fall zu einem riesigen Einnahmeverlust, weil diejenigen, die mit dem SPNV fahren müssen, von ihren teuren Monatsfahrkarten auf das günstige Deutschland-Ticket umschwenken werden. Ob wirklich so viel Menschen mehr mit dem Zug fahren werden, wird sich zeigen, insbesondere wenn sich der Benzinpreis dauerhaft wieder auf ein normales Niveau einpendeln wird“, ist Richter skeptisch.

Damit stellt sich die Frage, was im SPNV geändert werden müsste, damit es künftig besser läuft. „Der Fehler liegt nicht im Grundgedanken der Privatisierung“, ist Tobias Richter überzeugt: „Wobei man einschränkend ergänzen muss, dass 98 Prozent aller Anbieter sowieso Staatsunternehmen sind, da sie entweder den Bundesländern gehören, siehe etwa SWEG oder HLB, oder Eigentum ausländischer

Die Bahn-Privatisierung ist nicht das Problem

Staatsbahnen sind wie Abellio, Keolis oder Netinera. Selbst bei Transdev oder National Express sind die Eigentümer ja auch meist Großbanken oder Großinvestoren, die eigentlich mit dem SPNV nicht wirklich etwas am Hut haben. Die wollen nur eine möglichst hohe Rendite ihres eingesetzten Kapitals sehen.“ Dennoch hätten die Privatisierung der Bahn und die damit verbun-



Am 18. März 2020 ist bei Wuppertal-Oberbarmen die klassisch blaue TRI-110428 mit einem typischen Ersatzzug unterwegs.



Bereits seit Juni 2022 betreibt TRI den Verkehr von Bruchsal nach Bretten und bietet dabei eine große Fahrzeugvielfalt: Seit Winter 2022/23 ist 146522 häufiger anzutreffen. Zum Einsatz kommen unterschiedliche Wendezüge. Die Lok zeigt in der Regel nach Bretten.



Das Langzeitprojekt „Donald Duck“ (s. letzte MEB-Ausgabe) ist eine Herzensangelegenheit Tobias Richters, aber sowohl er als auch alle Eisenbahnfans benötigen einen langen Atem.



Im Sommer 2022 war die im S-Bahn-Farbschema lackierte DB-Gebrauchzug-111 111 am HVZ (Tübingen – Stuttgart) und zog den DPN 29093 an Neckartailfingen vorbei nach Stuttgart. 111 174 kam ebenfalls im Sommer 2022 an einigen Tagen an den HVZ.

dene Regionalisierung große Fortschritte gebracht, etwa einen riesigen Investitionschub und ein verbessertes Angebot.

Um zu erklären, was hierzulande schief läuft, holt Richter aus und zieht das Bahn-Vorbildland Schweiz heran: „Ich war kürzlich wieder in Zürich und dort verließ kein Zug mit mehr als 30 Sekunden Verspätung

Auch für Tobias Richter ist die Schweiz ein Vorbild

den Bahnhof. Man sieht dort, dass es funktionieren kann. Es kann also nicht am System Schiene liegen.“ Nach Richters Meinung, gibt es in Deutschland zu viele individuelle Aufgabenträger, die zu viele eigenständige Vorgaben machten, wie der Zugverkehr auf ihrer Schiene auszusehen habe. Das führe zu einer Aufspaltung des Fahrzeugparks in Deutschland, wo die Fahrzeuge nicht mehr beliebig austauschbar seien. „Da kann es passieren, dass ein Fahrzeug nur über eine Ausschreibungsperiode von 15 Jahren fährt und anschließend nicht mehr benötigt wird, weil der Sitzplatzabstand oder die Einstiegshöhe nicht mehr stimmen. Das ist alles andere als nachhaltig“, bemerkt Richter. „Auch bin ich der Meinung, dass Triebzüge für die Flexibilität Gift sind, weil man aus einem Vierteiler nicht mal eben einen Drei- oder Fünfteiler machen kann“, erklärt der leidenschaftliche Befürworter lokbespannter Züge und

fordert zumindest: „Wenn es wenigstens gelänge, einen einfachen bundeseinheitlichen Fuhrparkmix zu definieren, wäre schon sehr viel gewonnen. Aber derzeit entstehen Fahrzeugsplittergattungen, die zudem teuer in der Beschaffung sind, weil nur Kleinserien hergestellt werden.“

Der Schienenverkehr in Deutschland hat aktuell vor allem mit Mängeln zu kämpfen. Mangel an Personal, Mangel an Infrastruktur. Lokführer sind ein begehrtes Gut und das macht sich auch bei Betreiberwechseln oftmals bemerkbar, wenn der neue Betreiber eines Netzes, das zuvor von der DBAG betrieben wurde, feststellen muss, dass das Personal nicht bereitwillig wechselt. „Der DBAG-Lokführer wechselt ungern zu einem privaten Anbieter und die DBAG kann selbst bei verlorenen Großnetzen ihren Mitarbeitern meist neue Angebote im Güter- oder Fernverkehr beziehungsweise anderen Regionetzen machen. Die DBAG hat ja selbst ein Nachwuchsproblem und ist glücklich, ihre Leute zu behalten. Der Beruf des Lokführers ist schon lange kein Traumberuf mehr und in vielen Unternehmen herrscht eine ungesunde Altersstruktur vor, bei der mehr Leute in den Ruhestand gehen als ausgebildet werden. Bei den Privatbahnen ist die Laufzeitbefristung der Verkehrsverträge ein Unsicherheitsfaktor für das Personal. Was passiert, wenn der Vertrag ausläuft und ein neuer Anbieter kommt? Ist der Arbeits-

platz dann noch sicher? Die Abellio-Insolvenz vergangenes Jahr war für die Branche verheerend, weil sie zeigte, dass selbst bei einer Privatbahn, hinter der eine Staatsbahn steckt – Abellio gehörte der niederländischen NS – plötzlich eine Insolvenz eintreten kann und die Mitarbeiter sich neue Jobs suchen mussten. Das hat viel Vertrauen gekostet“, ist Richter überzeugt.

Das Personalproblem betrifft nicht nur das fahrende Personal, sondern vor allem auch die Instandhaltung in den Werkstätten. Züge mit Schäden blieben abgestellt, weil es keine Instandhaltungskapazitäten gibt und das Personal fehlt. Als Fahrgast merke man das, wenn wieder nur der halbe Zug am Bahnsteig eintrifft. „Der Mangel an qualifiziertem Werkstattpersonal ist mindestens so kritisch wie der Mangel an Lokführern“, unterstreicht Richter. Aber im Instandhaltungsbereich fehle nicht nur Personal, sondern auch die Infrastruktur. Man habe die Werkstattkapazitäten kontinuierlich runtergefahren, anstatt sie aufzubauen. „Jetzt breche ich wieder ein Lanze für den lokbespannten Reisezug. Wenn ich an einem Wagen eine defekte Bremse habe, dann stelle ich den mittags in Stuttgart raus, hole mir einen Reservewagen und fahre weiter. Der schadhafte Wagen mit einer Länge von 26,5 Metern kommt in die Werkstatt. Wenn bei einem fünfteiligen Triebzug derselbe Schaden eintritt, muss immer der ganze Zug in die Werkstatt und



Im Jahr 2018 erwarb Tobias Richter auch 103 132 und beabsichtigte, sie für TRI aufarbeiten zu lassen. Drei Jahre später übernahm jedoch das DB Museum die Maschine.

der ist dann auch vielleicht 100 Meter lang. Man benötigt sogleich viel mehr Hallenlänge. Hinzu kommt, dass in Deutschland reihenweise große Rechteckhallen stillgelegt und weggerissen worden sind. Zum Beispiel das große Bw Köln-Deutzerfeld: Dort gab es eine hervorragende Rechteckhalle, wo Instandhaltung perfekt möglich war – im Herzen des SPNV Deutschlands, wo er am üppigsten ist. Dort findet man dann Dachschäden und alles muss weggerissen werden. Wir haben an allen Stellen Kapazitäten runtergefahren und träumen von einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr. Das ist völlig illusorisch. Wir müssen froh sein, wenn wir das heutige Niveau halbwegs halten können. Die Situation ist wirklich kritisch in allen Bereichen“, bewertet der erfahrene Eisenbahner die angespannte Situation auf den hiesigen Schienen.

Der Zustand der Eisenbahn in Deutschland ist kritisch

Es habe in den vergangenen Jahren deshalb so wenige gelungene Betriebsaufnahmen im SPNV gegeben, weil der Druck, eine Ausschreibung zu gewinnen, zu hoch gewesen sei. Dafür sei vor allem an Reserven gespart worden, sowohl bezüglich des Personals als auch der Fahrzeuge. Die Probleme kämen dann zeitversetzt, wenn Fahrzeuge etwa durch Unfall verloren gingen oder irgendwann in die Hauptuntersuchung müssten und kein Ersatz zur Verfügung stünde. Und die Leistungsbesteller hätten darauf nicht genug geachtet, sondern vor allem ihre Etats im Blick gehabt.

Aber vielleicht ist bei künftigen Ausschreibungen Besserung in Sicht? Während früher vor allem der günstige Preis eines Angebots das wichtigste Entscheidungskriterium war, soll bei neuen Ausschreibungen mehr Wert auf die Qualität gelegt werden. Tobias Richter ist skeptisch, Papier sei geduldig. Ob der Anbieter am Ende seine Verpflichtungen einlöse, stehe auf einem anderen Blatt. Deshalb seien einige Aufgabenträger in den letzten Jahren dazu übergegangen, die Fahrzeuge selbst zu beschaffen. „Für mich als Unternehmer und Eisenbahner ist das allerdings langweilig. Man ist dann nur mehr Personaldienstleister.“ Beim RRX (Rhein-Ruhr-Express) gehörten ja nicht nur die Fahrzeuge dem Aufgabenträger, sogar Grund und Boden der großen Werkstatt in Dortmund gehören dem VRR, weil man Angst habe, dass die Anbieter die Leistungen, die sie versprechen, nicht einhalten könnten.

Nicht zuletzt bleiben noch die gravierenden Infrastrukturprobleme. „Die Verfügbarkeit der Infrastruktur ist an vielen Stellen sehr eingeschränkt und dann kommen noch die zahlreichen Baustellen hinzu, wo

man versucht, oftmals jahrelang versäumte Arbeiten nachzuholen und dazu oft Strecken komplett schließt. Das hat es zu meinen Bundesbahn-Zeiten nicht gegeben“, betont Richter: „Als junger Bundesbahnbeamter durfte ich einmal einen Brückeneinschub begleiten. Wir haben das damals so gemacht, dass kein einziger Zug ausfiel. Das Bauen unter dem rollenden Rad hat man komplett verlernt. Wir haben zu viele Entscheidungsträger, welche die Eisenbahn nicht kennen. Es fehlt vor allem an Kompetenz, denn Geld steht zur Verfügung.“ Man habe es auch hier nicht geschafft, die erforderlichen Kapazitäten aufzubauen. Es fehlten Ingenieurbüros und Planungskapazität, um schnell reagieren zu können, falls eine Störung auftrete, falls eine Brücke schnell gewechselt werden müsse. Und es fehle auch an Ausführungskapazitäten, weil die Baufirmen ausgebucht seien.

Letztendlich fehle in Deutschland der eindeutige Wunsch, eine gute Eisenbahn zu haben, ist Richter überzeugt. Da biete sich ein letztes Mal der Vergleich zu unseren eidgenössischen Nachbarn an. Dort sei per Volksentscheid entschieden worden, dass das Land eine moderne Bahn haben solle und es werde auch umgesetzt. Die Infrastruktur werde perfektioniert, es verkehren moderne Züge in einem unglaublich dichten Takt, weil es den Willen dazu gebe. Deutschland sei hingegen immer noch ein Autoland.

Erfreulich findet der begeisterte Nachtzugfahrer Tobias Richter zumindest, dass sich in diesem Segment dank eines verbesserten Angebots ein Lichtblick für die Eisenbahn abzeichnet. *Stefan Alkofer*

TRI-E10 1268 am 4. Januar 2019 zur blauen Stunde in Dessau. Hinter dem TEE-farbenen Edelrenner steht 139 287 der Bayernbahn, die nur von vorne historisch anmutet.



Vor 50 Jahren fuhr Sachsens älteste Schmalspurbahn zum letzten Mal von Wilkau-Haßlau bei Zwickau in das Städtchen Kirchberg am Nordrand des Erzgebirges. Der Abschied geriet zum unvergleichlichen Spektakel.

„Bimmelbah, uns biste los“



451 Wilkau-Haßlau – Kirchberg (Sachs) und zurück (Schmalspurbahn) Alle Züge 2. Klasse

km Rbd Dresden		Zug Nr	2110	2112	69982	2122	2128	2134	69986
0,0	Wilkau-Haßlau < 450 ... ob	...	4.56	6.58	...	11.45	14.54	16.03	18.37
1,2	Wilkau-Haßlau Hp (a) ... ob	...	5.00	7.02	...	11.50	14.57	16.07	18.41
4,7	Dunersdorf (b Kirchberg/Sachs) ... v	...	5.12	7.14	...	12.03	15.10	16.20	18.54
6,7	Kirchberg (Sachs) (335 m) ... an	...	5.22	7.24	...	12.13	15.19	16.29	19.03

km Rbd Dresden		Zug Nr	2105	2109	2111	69981	2119	2123	2129
0,0	Kirchberg (Sachs) (335 m) ... ob	...	4.21	6.23	...	10.42	13.17	15.29	16.45
2,0	Dunersdorf (b Kirchberg Sachs) ... v	...	4.30	6.32	...	10.51	13.27	15.38	16.54
5,5	Wilkau-Haßlau Hp (a) ... v	...	4.43	6.45	...	11.04	13.40	15.51	17.07
6,7	Wilkau-Haßlau < 450 ... an	...	4.46	6.48	...	11.07	13.45	15.54	17.10

Der Pmg69981 steht am Abschiedstag, dem 2. Juni 1973, im Bahnhof Kirchberg bereit und wird um 13:17 Uhr gen Wilkau-Haßlau aufbrechen – noch hält sich der Andrang in Grenzen. Links der Winterfahrplan 1972/73, der letzte für den Regelbetrieb dieser Linie.

Abschiedsfahrten und Betriebseinstellungen haben stets ihren eigenen Charakter, wobei die Stilllegung sächsischer Schmalspurbahnen das Publikum und die Eisenbahnfreunde oft zu wahren Völkerwanderungen animierte. So war auch der Fahrplanwechsel am 2. Juni 1973 einer dieser Tage, als die letzte Fahrt der Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau – Kirchberg, trotz des negativen Hintergrunds, zu einem wahren Volksfest aufuferte. Es war sozusagen die Abschiedsfahrt der Abschiedsfahrten, die eine Stimmung

entfaltete, welche zu keiner Streckenstilllegung im Netz der Deutschen Reichsbahn je wieder erreicht worden ist. Leider wurden damals die meisten Fotos vor dem Hintergrund aufgenommen, so wenig Menschen wie möglich zu fotografieren, so dass der außergewöhnlich hohe Besucherandrang zur letzten Fahrt bei den nachfolgenden Fotos nur ungenügend zum Ausdruck kommt. Die Strecke von Wilkau-Haßlau nach Kirchberg war die erste 750mm-Schmalspurbahn im Königreich Sachsen und wurde am 16. Oktober 1881 feierlich eröffnet.

Mit ihr wurde der Grundstein für das spätere „Schmalspurland Sachsen“ gelegt. Die gewinnbringende Strecke wurde bald darauf beträchtlich erweitert, so dass die Ursprungs-Linie bis Kirchberg später nur noch ein 6,7 Kilometer langes Teilstück der einst mit 41,7 Kilometern längsten sächsischen Schmalspurbahn bis nach Carlsfeld im Erzgebirge darstellte. Die vollständig ausgebaute Strecke erhielt dann die ebenfalls bekannte Bezeichnung WCd-Linie. In den 1960er-Jahren gingen die Beförderungszahlen jedoch auch auf der WCd-

FOTOS STEFFEN WEIGEL



Der Frühzug P 2112 bei der Rückfahrt nach Kirchberg in Cunersdorf. Auf dem Wasserkasten von 99 1561 steht treffend: „Bimmelbah, uns biste los, ab morgn fahrn mar uff dr Strooß“.

Linie wegen des zunehmenden Straßenkraftverkehrs immer weiter zurück, zudem wurden nur noch wenig Mittel für den Unterhalt der längst als veraltet geltenden Schmalspurbahn aufgewendet. Die Stilllegung der Gesamtstrecke war daher seitens der Reichsbahn und der Landkreise bald beschlossene Sache. Sie sollte sich aber immerhin über fünf Streckenabschnitte und einen Zeitraum von ganzen elf Jahren hinziehen. Zum Sommerfahrplan 1966 begann mit der Einstellung des Personenverkehrs auf dem letztgebauten Streckenabschnitt Schönheide Süd – Carlsfeld die erste Etappe der Angebotsreduzierung. Am 27. Mai 1967 folgte der Verkehrsträgerwechsel zwischen Kirchberg und Saupersdorf ob. Bf. und wiederum im Monat Mai des Jahres 1970 verkehrten die letzten Personenzüge zwischen Saupersdorf ob. Bf. und Rothenkirchen.

Im Winterfahrplan 1972/73 wurden von der ursprünglichen Gesamtstrecke

Achim Meinel und Bernd Leuot tragen am Abschiedstag historische Uniformen der K.Sächs.Sts.E.B.: Gala-Waffenrock mit Dienstmütze (links) und Dienstrock für höhere Angestellte, etwa Stationsvorsteher (rechts).

dann nur noch knapp 50 Prozent, verteilt auf die Abschnitte Wilkau-Haßlau – Kirchberg und Rothenkirchen – Schönheide Süd, im Güter- und Personenverkehr betrieben. Wie schon auf den übrigen Abschnitten der WCd-Linie erfolgte der Ver-

Die erste Schmalspurbahn Sachsens wird aufgegeben

kehrsträgerwechsel im Güter- und Personenverkehr auf dem verbliebenen Rest-Netz nicht zu einem bestimmten Stichtag, sondern war regional verschieden an ökonomische Voraussetzungen bei der Übernahme durch den Kraftverkehr bedingt.

Auf einer Sitzung am 13. September 1972 beschließt der Rat des Kreises Zwickau den vorzeitigen Verkehrsträgerwechsel im Güterverkehr nach Kirchberg zum Fahrplanwechsel am 30. September 1972, jedoch mit der Prämisse der vorläufigen Weiterbedienung der Anschlussbahn



KARTE UND REPROS (S.) SIG. RAINER HEINRICH

Die DR-Kursbuchkarte zeigt die Lage der Schmalspurbahn südlich von Zwickau.



Der Kirchberger Eisenbahnfreund Achim Meinel schmückt 99 1561 für die letzte Fahrt.

○ 451	★ 69982 (neu 2114) Wilkau-Haßlau ab ■ 11.45, entfällt, streichen
	2134 Wilkau-Haßlau ab 18.37, entfällt, streichen
	69986 Wilkau-Haßlau ab 23.00, entfällt, streichen
	2111 Kirchberg (Sachs) ab ■ 10.42, entfällt, streichen
	2123 Kirchberg (Sachs) ab 16.45, entfällt, streichen
	2129 Kirchberg (Sachs) ab 19.16, entfällt, streichen

Bereits seit dem 15. Januar 1973 fielen die ersten und letzten beiden Zugpaare weg ...

FOTOS (S.) RAINER HEINRICH



Verkehrsträgerwechsel
auf der Strecke 451 Wilkau-Haßlau — Kirchberg

Werte Reisende !

Entsprechend einem Beschluß des Rates des Kreises Zwickau wird der Zugverkehr zwischen Wilkau-Haßlau — Kirchberg ab Sonntag, 3. Juni 1973, eingestellt. In diesem Zusammenhang werden zum gleichen Zeitpunkt die Fahrkartenausgaben sowie Gepäck- und Expressgutabfertigungen in Kirchberg und Cunersdorf (bei Kirchberg) geschlossen.

Die Personenbeförderung übernimmt der VEB Kraftverkehr auf der Linie T 136 Zwickau — Kirchberg — Rothenkirchen. Bitte beachten Sie die Aushangfahrpläne und die Beförderungsbestimmungen des Kraftverkehrs!

Kraftgepäck und Expressgut kann künftig nur noch bis und ab Reisegepäck und Expressgut abgefertigt und befördert werden. Wir empfehlen jedoch eine Beförderung dieser Kleingutsendungen durch die Deutsche Post zu den dort geltenden Tarifsätzen. In dem ab 2. 6. 1973 gültigen Kursbuch und Taschenfahrplan der Strecke 451 Reichsbahn ist die Einstellung des Zugverkehrs auf der Strecke durch noch nicht berücksichtigt. Die Bekanntgabe erfolgt später durch ein Berechtigungsblatt. Wir bitten um Beachtung! Über weitere Fragen erteilen die Fahrkartenausgaben und das Reichsbahnamt Zwickau, Gruppe Reiseverkehr, Auskunft.

Reichsbahnamt Zwickau, Gruppe Reiseverkehr

... am 2. Juni 1973 wurde in der „Freien Presse“ schließlich die Stilllegung angekündigt.



Ankunft des letzten Personenzugs P 2119 aus Kirchberg in Wilkau-Haßlau. Von der Bahnhofbrücke aus wird der Besucherandrang bei der Bimmelbahn-Abschiedsfahrt spürbar.



In Wilkau-Haßlau gaben diese vier Herren vom „Kirchberger Trockenschwimmverein“ den anwesenden Fahrgästen ein Ständchen.

nen VEB Süßwarenfabrik Wesa (Ex-Stengel, von 1990 bis 2021 ein Standort von Haribo) und VEB Chemiehandel (Ex-Neubert) mit Anschlussgleis unter der Autobahnbrücke in Wilkau-Haßlau. Am 30. September 1972 brachte der Gmp 69981 die letzten noch in Kirchberg befindlichen Rollfahrzeuge nach Wilkau-Haßlau. Noch einmal hatte 99 585 bei dieser Fahrt die volle Last am Haken: zwei Gepäck-, drei Reisezugwagen und am Schluss vier gedeckte Normalspur-Güterwaggons auf Rollwagen. Der seit Oktober 1972 anfallende Dienstgüterverkehr (etwa Kohlen und ähnliches) nach Kirchberg fand mittels den Reisezügen beigestellten Schmalspurgüterwagen statt. Nach erneuter Abstimmung zwischen dem Rat des Kreises, der Deutschen Reichsbahn und dem VEB Kraftverkehr fielen ab dem 15. Januar 1973 die Mittags-, Abend- und Nachtzüge weg. Für insgesamt sechs Züge (2111, 69982, 2129, 69986, 2134 und 2123) übernahm der VEB Kraftverkehr die Beförderungsleistungen. Den letzten Nachtzug zog am 14. Januar 1973 die Lok 99 583 von Kirchberg nach Wilkau-Haßlau. Somit blieb ab dem 15. Januar 1973 nur noch ein bescheidener Reisezugverkehr und im Güterverkehr die Bedienung der Anschlussbahn Wesa in



Um 16:03 Uhr verlässt der letzte planmäßige Personenzug P 2128 Wilkau-Haßlau. Es ist die Fahrt mit dem höchsten Zuspruch, der neue Ikarus-Bus fährt schon nebenher.



FAHRKARTEN: SIG. RANER HEINRICH

Heiß begehrt bei Einheimischen wie Eisenbahnfreunden waren die am letzten Betriebstag ausgestellten „Edmondsonschen“.



Gedränge auch beim Aufenthalt des vorletzten Zuges am Haltepunkt Cunersdorf, wo sich der Bahnsteig unmittelbar neben der Straße befand. Selbst per Fahrrad konnte mit dem streckenweise nur 10 km/h „schnellen“ Schmalspur-Dampfzug meist mühelos mitgehalten werden.

km 0,62 erhalten. Die letzte Zuführungsfahrt erfolgte dort am 27. Mai 1973.

Mit Ablauf des Winterfahrplanes 1972/73 hatte dann am 2. Juni 1973 die letzte Stunde der ersten sächsischen Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau – Kirchberg geschlagen. Hunderte Menschen bekundeten nochmals ihre Verbundenheit mit ihrer Bahn, indem sie an den Abschiedsfahrten teilnahmen (die als planmäßige Personenzüge stattfanden), längs der Strecke standen oder die Züge mit Fahrzeugen auf der Straße begleiteten. Letztere Sympathiekundgebung grenzte durch kilometerlange Fahrzeugschlangen an ein Verkehrschaos. Der für die Abschiedsfahrten eingesetzte Reisezug bestand aus fünf Personen- und einem Gepäckwagen (970-600, 970-325, 970-578, 970-420, 970-628, 974-382) und der IVK 99 1561 als Zuglok – mehr „Klassen“ zur Personenbeförderung standen nicht mehr zur Verfügung. Beim Frühzug-Paar P 2103/2112 trug die Zuglok an den Wasserkästen die Aufschrift „Bimmelbah uns biste los, ab morgn fahrn mar uff dr Strooß“ und bei den Nachmittagszügen „Auf zur letzten Fahrt Wilkau-Haßlau – Kirchberg“ sowie die Daten der Betriebseröffnung und Schließung. Begleitet wurden die Züge von Kirchberger Eisenbahnfreunden in historischen Uniformen aus dem Verkehrsmuseum Dresden.

Auch das Wetter hatte ein Einsehen und zeigte sich am Nachmittag des 2. Juni 1973 von seiner schönsten Seite. Der Abschnitts-

bevollmächtigte der Transportpolizei sah sich wegen des hohen Besucherstroms am Nachmittag sogar dazu gezwungen, den Fußgängerüberweg auf der baufälligen Bahnhofsbücke in Wilkau-Haßlau zu sperren, aber er war chancenlos. Als der letzte planmäßige Personenzug P 2128 von Wilkau-Haßlau nach Kirchberg unterwegs

Am Tag des Abschieds herrscht enormer Andrang

war, fuhr neben diesem parallel auf der Straße zum Zeichen des Anbruchs einer neuen Etappe in den Verkehrsbeziehungen beider Orte ein moderner Gelenkbus vom Typ Ikarus K-180. Mit diesem Bus kamen der Amtsvorstand des Reichsbahnamtes Zwickau und der Direktor des VEB Kraftverkehr Zwickau nach Kirchberg. Bei-

de Leiter würdigten am Bahnhof Kirchberg in kurzen Ansprachen die Bedeutung des Verkehrsträgerwechsels. Nach den planmäßigen Fahrten verkehrte infolge des hohen Besucherandrangs noch ein zusätzlicher Personenzug von Kirchberg nach Wilkau-Haßlau und retour gemäß folgender Fahrplanlage: Kirchberg ab 16:50 Uhr, Zugnummer 03363, Wilkau-Haßlau ab 17:27 Uhr, Zugnummer 03364. Um 18:05 Uhr verließ diese Zuggarnitur zum allerletzten Mal den Bahnhof Kirchberg und dampfte als Leersonnenzug 23364 nach Wilkau-Haßlau zurück. Damit war offiziell das Betriebsgeschehen auf Sachsens erster Schmalspurbahn beendet.

Bekanntlich entfachen Betriebseinstellungen von Schmalspurbahnen nicht nur ein gewisses Maß an Wehmut bei vorherigen Nutzern der Bahn, Anwohnern der



Nach der Ankunft des letzten Personenzuges aus Wilkau-Haßlau in Kirchberg erfolgt am Zugang zum Bahnsteig das Zeremoniell für die Übergabe des Reiseverkehrs an den Vertreter des VEB Kraftverkehr Zwickau, die vom Vorsteher des Reichsbahnamtes Zwickau, Reichsbahn-Oberratt Neumann (rechts), vorgenommen wird.

FOTOS (5): RAINER HEINRICH

Strecke oder Eisenbahnfreunden aus nah und fern, sondern auch das plötzliche Bemühen um den Erhalt von Sachzeugen eines altvertrauten Verkehrsmittels. So bestand in Kirchberg der Plan, im Lokschuppen ein Schmalspurmuseum einzurichten. Die Anfänge des Vorhabens „Schmalspurmuseum Kirchberg“ sind im unmittelbaren Zusammenhang mit der Streckenstilllegung zu sehen und waren von enormem Zeitdruck geprägt, da seitens der DR die Forderung bestand, die Gleise zurückzubauen. Die Ereignisse eine Woche nach der letzten Fahrt sollen deshalb noch einmal in Erinnerung gerufen werden: Am Freitag, dem 8. Juni 1973, traf die Lok 99 1581 (seit 29. Mai 1973 im Schadlokkpark der Triebfahrzeugeinsatzstelle Schönheide) in Wilkau-Haßlau ein. Kirchberger Lokpersonale heizten nochmals 99 1561 an und entluden die Schwestermaschine vom Transportwagen. Mit 99 1581 und dem Packwagen KD4974-382 am Haken ging es um 11:15 Uhr ab Wilkau-Haßlau nach Kirchberg. 99 1581 schob man in den



Zum letzten Mal konnte am 2. Juni 1973 das klassische Fotomotiv des Umsetzens einer IVK auf der Segmentdrehzscheibe im Bahnhof Wilkau-Haßlau auf Film verewigt werden.

Lokschuppen, während der Packwagen mit Dienstgut aus dem Bahnhofsgebäude beladen wurde. Gegen 13 Uhr dampfte 99 1561 mit dem Packwagen zur Entladung des Dienstgutes nach Wilkau-Haßlau

Den letzten Fahrten folgt noch eine „allerletzte Fahrt“

und brachte denselben Wagen um 14 Uhr herum wieder leer nach Kirchberg zurück. In Kirchberg wurde der Packwagen in den Lokschuppen gestellt. Die beiden Personenwagen 970-325 und 970-600, welche sich schon seit den offiziellen Abschiedsfahrten in Kirchberg befanden, stellte man vor dem Lokschuppen auf.

Die Lokomotive und die Wagen hatte die Stadt Kirchberg kurzfristig von der DR

als Grundstock für ihr geplantes Schmalspurmuseum gekauft, wobei der Kaufvertrag für die Lok 99 1581 zwischen der Reichsbahndirektion Dresden und der Stadt Kirchberg erst am 25. April 1974 abgeschlossen wurde. Als nun endgültig letzte Fahrt auf Sachsens erster Schmalspurbahn kehrte 99 1561 als Lokzug von Kirchberg nach Wilkau-Haßlau zurück, wo sie noch ihre IVK-Kollegin 99 1516 für den Abtransport auf der Überladerampe bereitstellte und gegen 15:30 Uhr kalt abgestellt wurde. Erst am 4. Juli 1973 verließ 99 1561 als letzte Schmalspurlok den Bahnhof Wilkau-Haßlau und kam zur Lok Einsatzstelle Schönheide.

Der Streckenrückbau begann am 9. Juli 1973 in Wilkau-Haßlau und einen Tag später auf dem Bahnhof Kirchberg. Schlussendlich wurde direkt nach dem Entfernen der Gleise die Straße zwischen den beiden Städten, in deren Randlage die Schmalspurtrasse verlief, für den Kraftverkehr ausgebaut.

Rainer Heinrich



FOTO: BERND COLDITZ

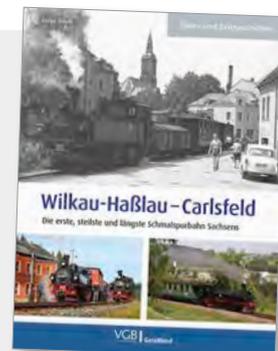
Eine Rarität ist dieses Foto von der „allerletzten Fahrt“: 99 1581 überführte 99 1561 am Freitag, dem 8. Juni 1973, nach Kirchberg.



FOTOS: RAINER HEINRICH

99 1601 steht bereits am 2. Juni 1973 auf einem Transportwagen verladen in Wilkau-Haßlau, um letztlich 1974 als Dampfpender beim Ziegelwerk Buchholz bei Weißenberg zu enden.

Mehr über die erste, steilste und ehemals längste Schmalspurbahn in Sachsen erfahren Sie im neuen Buch zur Strecke aus unserem Verlag. ISBN: 978-3-9645-3304-3, weitere Informationen und Bestellungen unter: www.geramond.de



Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

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



**2 Ausgaben
BahnExtra plus
Sonderheft Berlin**

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

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

Die letzten Kriegstage, die Nachkriegszeit, die Aufteilung der Stadt samt Blockade 1948/49 und der Aufstand vom 17. Juni 1953: Die Jahre von 1945 bis 1955 rückten Berlin noch mehr als bisher ins Rampenlicht des Weltgeschehens, machten es zu einem Brennpunkt des Kalten Kriegs. Die Eisenbahn der Spreemetropole war von dieser Entwicklung unmittelbar betroffen. Dieses Sonderheft dokumentiert den vielseitigen, nicht selten dramatischen Werdegang des Berliner Eisenbahnwesens in den ersten Nachkriegsjahren mit vielen Daten, Fakten, Hintergrundinformationen und Originalquellen. Über den "Schauplatz des Geschehens" informiert auch die Poster-Beilage mit Original-Streckenplänen der Reichsbahndirektion Berlin von 1945 und 1955; zwei detailreiche Raritäten mit enormer Aussagekraft.

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

Seit 1954 gibt es in und am ehemaligen, 1935 aufgelassenen Bahnhof Maliebaan das Niederländische Eisenbahnmuseum, eines der am besten besuchten Museen im Lande. Inzwischen kommen jährlich mehr als 450 000 Besucher.

Attraktive Eisenbahn

Nachdem bereits im Jahr 1927 eine Stiftung gegründet worden war, die sich um das Erbe der Eisenbahn in den Niederlanden kümmert, konnte die Sammlung zunächst an verschiedenen Orten, meist für das Publikum unzugänglich, aufbewahrt werden. 1951 stellte die Niederländische Bahn den ehemaligen Bahnhof Utrecht-Maliebaan an der nur noch für den Güterverkehr genutzten Umgehungsstrecke Blauwkapel – Lunetten zur Verfügung. Im Empfangsgebäude wurden vor allem Modelle und Bahnutensilien gezeigt, während am Hausbahnsteig Dampflokomotiven zu sehen waren. Bereits Anfang 1958 musterte die Niederländische Bahn ihre allerletzte Dampflok aus, die 1911

erbaute 3737, welche unmittelbar danach im Museum aufgestellt wurde. Auf dem Außengelände fanden nach und nach vor allem Fahrzeuge einen Platz, die von verschiedenen Klein- und Straßenbahnbetrieben stammten, darunter Kastenlokomotiven und Triebwagen.

Eisenbahngeschichte in prächtigem Ambiente

1988 und 1989 wurden mehrere Räume des Bahnhofsgebäudes im Rahmen des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahn in den Niederlanden“ neu eingerichtet, aber erst in den Jahren 2002 bis 2005 kam es zu einer weitergehenden Rückversetzung in

den Ursprungszustand. Zusätzlich erhielt die Einrichtung des königlichen Wartezimmers aus dem 1973 abgetragenen Bahnhof Den Haag Staatsbahn eine neue Bleibe. Gleichzeitig wurde im Bereich der Güterzuggleise eine neue Museumshalle gebaut, für deren Verwirklichung die Niederländische Bahn 70 Millionen Euro beisteuerte. An beiden Seiten gibt es Gleisanschlüsse, an der Ostseite eine funktionsfähige Drehscheibe. Die Klein- und Straßenbahnfahrzeuge verschwanden weitgehend aus dem Museum und fanden eine neue Bestimmung bei anderen Museen. Während der Bauzeit war das Museum für Besucher geschlossen und viele Fahrzeuge wurden ausgelagert.

Eine wahre Pracht: das 2005 in neuem Glanz wiedereröffnete Empfangsgebäude Utrecht Maliebaan.





Der 1938 entstandene, betriebsfähige Nachbau der Breitspurlok „De Arend“ im nachgebauten Bahnhof „D'Eenhonderd Roe“.

Hier beginnt die Reise in den Orient, mit einem komplett eingerichteten Speisewagen.

2005 konnte das erneuerte und sehr stark ausgedehnte Museum wiedereröffnet werden. Die Gestaltung lag einem Konzept zugrunde, das nach dem Grundsatz „70 Prozent Unterhaltung, 30 Prozent Erziehung“ entstanden war und das sich vorrangig an Kinder und Jugendliche richtete. Zur Vorbereitung hatte sich der Museumstab im California State Railway Museum im nordamerikanischen Sacramento kundig gemacht. Dort sah er sehr viele moderne Attraktionen und Animationen, welche die Eisenbahngeschichte in den USA lebendig machten. In der neuen Utrechter Halle entstanden anschließend vier „Welten“, später gefolgt von einer fünften auf dem Außengelände:

1. Die große Entdeckung über die ersten Dampflokomotiven in England und den Niederlanden. Dort gibt es Nachbildungen von industriellen Einrichtungen aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Außerdem

ist der Bahnhof „D'eenhonderd Roe“ aus dem Jahr 1839 nachgebildet, Startpunkt der ersten Eisenbahn in den Niederlanden. Am Bahnsteig steht eine betriebsfähige Nachbildung der Breitspurlok „De Arend“ mit entsprechenden Wagen. An besonderen Tagen fährt diese Lok über das Außengelände.
2. Traumreisen: Vor allem zum Thema „Orient Express“ wird das luxuriöse Reisen in der Belle Époque gezeigt, komplett mit authentischem Speisewagen und einer Theatershow auf einer Drehbühne.



Die „Geisterbahnfahrt“ ermöglicht überraschende Einblicke, zum Beispiel in die Feuerbüchse der indonesischen CC5022 (ehemalige Niederländische Kolonialbahn, „Java Nummer 1622“).



Technik zum Anfassen in der großen Werkstatthalle. Das unglaublich authentische Ambiente lässt die zahlreichen Exponate noch eindrucksvoller wirken.

3. Stählerne Monstren: Während einer Art Geisterbahnfahrt auf einer Elektrolore wird dem Besucher ein spannender, allseitiger Blick auf Dampflokomotiven gegönnt; auch von unten. Nicht ganz unumstritten verschwanden für diese Attraktion die historischen Dampflok 1622 der Kolonialbahn auf Java aus dem Jahr 1928 und NS-6317 des Baujahrs 1931 weitestgehend unzugänglich unter der Erde. Als Kontrast zur stählernen Macht tauchen überall auch Eisenbahner auf, ohne deren Einsatz Dampflokomotiven nicht fahren könnten.
4. Die Werkstatt: Dort sieht man eine zum Teil wechselnde Fahrzeugausstellung; ebenso finden zwischen den Fahrzeugen Events statt, im Dezember gibt es sogar eine Kunsteisbahn.
5. Die Feuerprobe: Eine virtuelle Reise im Führerstand eines Zuges durch die Geschichte der Eisenbahn; der Zug bleibt dabei nicht immer auf den Schienen!

Weiter werden in verschiedenen Nebenräumen kleinere Sammlungen gezeigt, wie das Modell-Magazin oder die Hobbywerkstatt. Zentral sorgt ein Selbstbedienungsrestaurant für das leibliche Wohl und



Elektrotriebwagen BD 9107 aus dem Jahr 1927 ist betriebsfähig und wird gelegentlich für Sonderfahrten eingesetzt.



Königin Beatrix begleitete ihren königlichen Salonwagen persönlich ins Eisenbahnmuseum für die Ausstellung „Royal Trains“, die sie am 23. April 2010 auch eröffnete.



Die Sonderausstellung „Bahn-Ikonen“ im Jahr 2014 zeigte unter anderen die „Catch me who can“ von Richard Trevithick aus dem Jahr 1808, die erste kommerziell genutzte Lokomotive für den Passagierverkehr, sowie den „Adler“-Nachbau des DB Museums.

im Shop können Kataloge, Bücher sowie Hobbygegenstände erworben werden.

Die Fahrzeugsammlung

Das Museum verfügt über eine Sammlung von mehr als 120 Fahrzeugen. Darunter befinden sich zehn Dampflokomotiven aus den Baujahren 1865 bis 1945. Von den Exponaten mit Diesel- oder Elektroantrieb gibt es mehrere betriebsfähige Exemplare, die zusammen mit einigen historischen Reisezugwagen für das niederländische Streckennetz zugelassen und gelegentlich mit Sonderzügen unterwegs sind. Was in Utrecht nicht mehr untergebracht werden kann, findet eine geschützte Bleibe in der ehemaligen Wagenwerkstätte Blerick, unweit von Venlo. Die elektrische Lokomotive NS 1211 von 1951 befindet sich seit einigen Jahren als Leihgabe im Bahnpark Augsburg.

Besondere Veranstaltungen

Am 23. April 2010 begann die erfolgreiche Sonderausstellung „Royal Trains“, für die Königin Beatrix der Niederlande sogar ihren Salonwagen auslieh; weitere elf königliche Wagen aus ganz Europa waren zu sehen. Der niederländische Salonwagen musste allerdings das Museum kurz nach dessen Aufstellung wieder verlassen, weil die Königin wegen eines Vulkanausbruchs auf Island nicht nach Kopenhagen fliegen konnte und per Bahn reisen musste. 2014 gab es aus Anlass von „175 Jahren Eisenbahnen in den Niederlanden“ die Ausstellung „Bahn-Ikonen“, die viele europäische Dampflokomotiven der Anfangszeit als Original oder Nachbau zeigte. Und seit 2009 gibt es jährlich – mit obligatorischer Corona-Unterbrechung – das Modellbahn-Event „OnTrax“, das 2023 vom 17. bis 19. März stattfand (s. S. 74 ff.).

Seit 2012 wird die durch das Museum führende Güterumgebungsbahn nicht mehr in ihrer Gesamtlänge befahren und ist inzwischen in Richtung Lunetten abgebaut. Aber dafür verkehrt an jedem Öffnungstag stündlich ein Pendelzug mit Kopfmachen in Blauwkapel zwischen den Bahnhöfen Utrecht Centraal und dem öffentlich zugänglichen Bahnsteig Utrecht Maliebaan. Letzterer wird häufig auch von Sonderzügen angefahren, die Besuchergruppen ins Museum bringen. Die freigegebenen Gleise werden inzwischen von vielen Fahrzeugen genutzt, für die es in der Halle keinen Platz gibt. *Rein Korthof*

Werden Sie zum **SPEZIAL**listen



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

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

Gute Gründe, warum Sie *MIBA Spezial* lesen sollten

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

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

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

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

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter www.miba.de/spezial

Bilder über Bilder

Carl Bellingrodt – Das fotografische Werk, Band 6: Bundesbahnzeit – Dampflokomotiven der Baureihen 41 bis 58. DGEG Medien GmbH, Mönchengladbach 2022. ISBN: 978-3-946594-25-3. Gebunden, 368 Seiten, zirka 1100 Abbildungen; Preis: 59,80 Euro.



Im nun erschienenen Band 6 dieser auf zehn Bände ausgelegten, gewaltigen Edition, in der die ersten Ausgaben bereits wieder nachgedruckt werden, geht es um vermeintlich Alltägliches. Den Baureihen 41 (42 Seiten, viele Reisezüge) und 42 (sechs Seiten) folgen die zahlreichen Motive mit den Loks der Baureihe 44 in allen Lebenslagen, klassischerweise fast ausschließlich vor Güterzügen. Bei vielen der – soweit möglich – einwandfrei reproduzierten Bildern fasziniert dabei neben den schweren Jumbos vor allem der Wagenpark aus

oft schon vergessenen Wagengattungen. Für Modellbahner sind diese Motive eine Fundgrube. Die kurze Einsatzzeit der Baureihe 45 ist auf 14 Seiten abgehandelt, darunter ist ein wunderschönes Bild mit dem E5005 in Würzburg. Nun folgen wirklich die Alltagsloks, denn der Meister ließ auch bei einer 50 oder 52 nicht die Kamera sinken. So können die Lokfreunde die berüchtigten Bauartunterschiede umfassend aufstöbern. Auch hier begeistern so manche Zuggarnitur und manchmal auch das Bahnumfeld. Weniger Glück hatte Carl Bellingrodt beim Aufstöbern der letzten Exemplare der Baureihen 54, 56, 57 oder 58, konnte aber immerhin noch viele 55 verewigen. Soweit entdeckt, listen die Autoren alle Ungeheimheiten in den Bilddaten auf, beschränken sich aber ansonsten auf die sehr kargen Original-Bildnotizen des Fotografen. *abp*

Fazit: Ein (ge)wichtiger Brocken für den Eisenbahn-Bücherschrank

Alles über Liegewagen

Armin Gärtner: Die Verkehrsgeschichte der DB-Liegewagen. Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl e.V. (EHEH) 2022. ISBN: 978-3-00-071641-6. Gebunden, 184 Seiten, 140 Abbildungen, zahlreiche Tabellen; Preis: 40 Euro.



Die Liegewagen führten definitiv ein Leben als Mauerblümchen in der Eisenbahngeschichte. Die noblen Schlafwagen, oft in Rot aus dem Zugverband herausragend, waren Gegenstand zahlreicher Abhandlungen und beliebte Fotomotive. Die Liegewagen verwechselte hingegen mancher mit einem normalen Sitzwagen, erkannte man nicht die Leitern zu den oben befindlichen Liegen hinter den Fenstern. Armin Gärtner lernte die einst in großer Zahl in den Nachtzügen vertretenen Waggons als Student und Liegewagenbetreuer von der Pike auf kennen und beschreibt kompetent und äußerst detailreich deren Entwicklungsgeschichte, die unterschiedlichen Bauarten für den Regel- und Turnusverkehr und auch nicht ausgeführte Projekte und verwendete für seine Recherchen zahlreiche Originalunterlagen. Das merkt man diesem außergewöhnlichen Buch an, denn es bleiben eigentlich keine Fragen mehr offen. *abp*

Fazit: Das Werk schließt eine Lücke im Eisenbahnbuch-Markt

Im Wald-Reich der Stütztenderloks

Paul Gregor Liebhart/Johannes Schendl : Die Waldviertelbahn. Eine nostalgische Reise mit der Schmalspurbahn. Sutton Verlag, Erfurt 2023. ISBN: 978-3-96303-452-7. Broschur, 128 Seiten, über 200 farbige Abbildungen; Preis: 22,90 Euro.

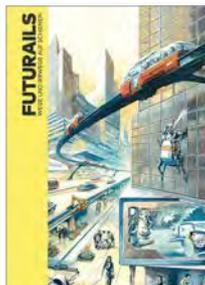
Seit 120 Jahren wird das Waldviertel, jene der Forstwirtschaft von alters her verbundene, sagenumwobene Gegend ganz im Nordwesten Niederösterreichs, von einem Schmalspurnetz erschlossen. Die Strecken nach Litschau, Heidenreichstein und Groß Gerungs, ausgehend vom Hauptort Gmünd, wurden spätestens in den 1970er-Jahren zu einem beliebten Pilgerziel für Dampf-Enthusiasten aus aller Welt, denn schließlich waren dort die schweren Stütztenderloks der ÖBB-Reihe 399 tagtäglich in vollem Einsatz zu erleben. Heute werden die 760 mm-Linien ausschließlich im Touristik- und Nostalgieverkehr bedient. Der neue Sutton-Bildband gewährt einen umfassenden und abwechslungsreichen Einblick in den Betrieb auf den Waldviertler Schmalspurbahnen, vor allem über die für diese Strecken durchaus bewegten letzten fünf Jahrzehnte. Die Bildwiedergabe-Qualität des Buches ist akzeptabel. *ba*

Fazit: Netter Bildband zur romantischen Waldviertelbahn



Zukunftsfähig

Deutsche BahnStiftung gGmbH (Hrsg.): Futurails. Wege und Irrwege auf Schienen. Nürnberg 2023. ISBN: 978-3-9814790-7-2. Paperback, 178 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Grafiken; Preis: 19 Euro.



Dr. Oliver Götze, Direktor des DB Museums in Nürnberg, bekennt, gerne Ausstellungskataloge zu machen. Das ist für die Besucher der neuen Ausstellung „Futurails“ (s. S. 24) ein Glücksfall, weil der Begleitband nicht nur eine Gedächtnisstütze ist. Vielmehr liefert der Katalog noch reichlich Zusatzinformationen, die bei der Ausstellung in dieser Ausführlichkeit gar nicht aufbereitet werden können. Anhand des auch grafisch

gelungenen Werks kann man den Ausstellungsbesuch nochmals im heimischen Lesesessel nachvollziehen. Das Buch ist für alle am Thema Interessierten eine gute Empfehlung, denn der Besuch von „Futurails“ ist keine notwendige Voraussetzung, um an diesem Band Freude zu haben. Die gut geschriebenen und informativen Texte geben einen guten Einblick in die verschiedenen Versuche, ein noch besseres Verkehrsmittel als die Eisenbahn zu schaffen. Nicht zuletzt die Auswahl der vielen, teils kuriosen Aufnahmen und Grafiken aus einem Zeitraum von mehr als 100 Jahren machen schon das Durchblättern zu einem Vergnügen. Der vernünftige Preis verdient ein Extra-Lob. *al*

Fazit: Empfehlenswerter Ausstellungsbeleiter

DIE ERSTE BLÜTE DER VERDIESELUNG

Vorbestellen

Ab 1932 beschaffte die Deutsche Reichsbahn in großer Zahl vierachsige Verbrennungstriebwagen für den Einsatz auf Haupt- und Nebenstrecken sowie zweiachsige Fahrzeuge für den Nebenbahndienst. Alle Typen werden in Wort und Bild vorgestellt, Fahrzeugskizzen verdeutlichen die Bauartunterschiede. Ein ausgesprochen spannendes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte.

192 Seiten · ca. 270 Abb.
Best.-Nr. 53641
€ (D) 59,99



Best.-Nr. 53302



Best.-Nr. 53288



Best.-Nr. 68119



Best.-Nr. 68108



Best.-Nr. 68109



Best.-Nr. 68054



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

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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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.Wilgermeim@verlagshaus.de und geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

GESUCHE

TT, N, Z

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

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

TT, N und Z-Sammlung oder einzelne Stücke bei guter und fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285

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-kepler.de

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

www.carocar.com

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

www.Modellbau-Gloekner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Fai-

re 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

VERKÄUFE

H0

Auflösung H0 und I, Neuware, Märklin-Dig.-Zentrale CS3 plus und Netzteil 60101, Märklin K-

Dirk Röhrich 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

Gleis und Gleis Spur 1, Styrostone-Gleisbettung K-Gleis, Oberleitung von Sommerfeld, Schattenbahnhof-Steuerung. Kontaktlos von SES Zubehör von Viessmann, Brawa und Roco, Liste anfordern, Tel.: 0163/6033264.

Achtung! Verkaufe komplette H0-Bahn 4 x 2 m Epoche 1 Rollendes Material 32 Loks auch Adlerzug, Sachsenzug, Orientexpress, S3/6 viele Güterwagen, 1 Riesenrad, Drehscheiben, Signale, Weichen, Bäume, Häuser usw. Tel.: 01578/3845800.

Konvalut Taurus H0/AC; je 1 St. Roco 69819, 68598, ÖBB Hitradio Ö3 lim.ed. 757/777, ÖBB Heeres Sport lim.ed., Roco 69619, Roco Personw. 4237A 47987, Märklin 2 St. 4710, 1 St. 4627. Märklin 1 St. 48782. Nur Probelauf bzw. unbespielt. Mail: lax49@web.de

Roco Line Gleise mit Bettung, 2L DIG Roco 43217 BR18.1DB 179 €, 43244 BR042 159 €,

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

modellbau.fischer

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

**Jetzt Vorbestellpreise
für Neuheiten 2023 sichern!
Preis-anfrage unter:
info@modellbauprofi24.de**

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

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

**Reparatur von
Modelleisenbahnen aller Art
Digitalumbauten**

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

**ER hat nicht gewonnen!
Wir sind nicht involvent.
Wir machen NUR zu.**

Und dann geht es im Internet weiter mit:

www.modellbahn-schildhauer.de

www.modellmobildresden.de

04120A BR23 159 €, 04125B BR 17 159 €, 43392 E10 159 €, Trix 22500 Torfl. 229 €, 28020 E40 89 €, 22553 E111 89 €, V217 79 €, Hamo 3828 E91DR 189, V100 79 €, FI 4438 VT614 139 €, Liliput 17703 ETA 180 159 €, UK5 109 €, weitere Loks, Wagen, Zubehör, Liste gegen Rückporto 1 €. L. Schmidt, Hardenberg 14, 58540 Meinerzhagen, Tel.: 02358/7467

2L =, 18 Loks, 50 Wagen, 3 Trafos, Profilleis, Häuser, Bäume, 250 Wiking-Autos (1980-2010) alles OVP Preis VB, Tel.: 0202/2802790

Fleischmann 4140 pr. G8 BR55) 110 €, Fl. Gebraucht div. E-Loks (E10/E44) Liliput 7501 bad. Lok BR 75 95 €, 84502 DRG D-Zugwagen 20 €, 84902 DRG Packwagen 22 €, 84707 DR-D-Zugwagen 22 € und weitere Waggon. Anfrage unter 0171/5453761

BEMO-HOM-Vitrinensammlung wird aufgelöst. Glacierexpress grün 4teilig m. Beleuchtung, Packung 7215, Glacierexpress rot, Lok 1252, 5teilig, davon 1 x Restaunt Schienentraktor 1270 und 6 versch. Güterwagen, 3 x elektr. Weichen 4207 neu, Gleise 23 x 4230 5 x 4203 2 x 4204 1 x 4201, 5 Pack. Schienenverb. 2 x Pack Haftreifen, Sommerfeld 14 x 111, 3 x 387, 6 x 380, 4 x 381, 5 x 382, 1 x Bahnhof Pola St. Niklaus, 1 x Pola 571 schw. Dörrl. Preis VS oder Gebot Liste gegen Rückumschlag. Tel.: 02426/902279

Auflösung einer Modellbahn-Sammlung von Privat Spur H0 Neu- und Gebraucht – Wechselstrom/Gleichstrom: Nur Sonntag's erreichbar. Tel.: 0151/53150992

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 olympiablaue 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 ÖI 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

Modellbahn Pietsch
 Prühlstr. 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 ~~599,99 EUR~~ 399,99 EUR
 Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versand)

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

Märklin Spur H0 und Faller AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Tel.: 0941/85806 ab 18 Uhr oder Mail: Gerhard.Bonn@Kabelmail.de

Tierfiguren:
www.Klingenhoefer.com

Suche: H0 Piko 38271 DB, Gleisplanbücher H0 aller Art von alt bis neu, Modelle BR50 nur DB AC/DC, D-Zugwagen DRG-Bauarten nur DB Ep. 3 + 4. Biete an: Modelloco Fertigmodell DB 45010, Lemaco DB 50993, Lemke DB 62. Gegen Gebot. Evtl. Tausch gegen H0 Dampflokmodelle aller Art.

Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln

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-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meigermodellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de



„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.abenteurer-eisenbahn.de

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

KUSWA 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,- €
 Fladscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus"
 8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,- €

MODELLBAHNLAND Magdeburg
 Modellbahmland Magdeburg GmbH
 Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
 Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
 www.modellbahmland-magdeburg.de
 E-Mail: mail@modellbahmland-magdeburg.de
 Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für
 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

AIRBRUSH EINFACH ERKLÄRT

Vorbestellen

Beim Farbauftrag auf der Modellbahnanlage spielt der Airbrush eine zentrale Rolle. Was geht dort mit dem Airbrush, wie geht es, wo wird es spannend?

168 Seiten · ca. 330 Abb.
Best.-Nr. 53641
€ (D) 29,99



© Can Yesil - stock.adobe.com



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

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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

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

www.MB-TT.DE
DER MODELLBAHNBSCHRIFTER
N - TT - HO



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-ueringen.de

Suche umfangreiche Gleich-

strom- 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 Ihre Nachricht. G

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

Suche Modelleisenbahnen jeglicher Art, große und kleine

Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, Mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

www.modelltechnik-ziegler.de

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

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In je-

 www.jano-modellbau.de

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

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –



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

Lokschuppen Hagen-Haspe Exklusive Modelleisenbahnen

seit 1977

und mehr vieles mehr

www.lohag.de

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO

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

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

Vielfalt im Detail

Jb Modellbahn Service

Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541-433135 www.jbmodellbahnservice.de

der Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modellmanufaktur.de
Runde Tankstelle Passantenschutz Alte Feldscheune

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

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

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

VERKÄUFE

Große Spuren

LGB-Loks, Waggon und Zubehör abzugeben. Liste anfor-

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

www.modellbahn-keppler.de

3 Wagen Märklin Blech Spur 0, vorbereitete Bauart ca. 1930. 1 Packwagen Nr. 7260 sehr gut grün. 1 Güterwagen geschl. braun Nr. 7910 sehr gut. 1 Güterwagen Niederbord braun Nr. 17720 gut, ohne Karton. Tel.: 0721/408189

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 An-

NEU

Kult

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

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



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

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

www.modellbahnshop-remscheid.de

Suche Gartenbahn LGB und Piko, ganze Sammlung oder Anlage sowie Einzelstücke. Privater Modellbahner bezahlt fai-

re Preise und freut sich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285

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

Nächster Anzeigenschluss ist der 02. 06. 2023

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH & CO. KG
 Biegelwiesenstrasse 31 - 71334 Waiblingen in OT Beinstein
 Telefonnr.: (07151) 93 79 31
 E-Mail: ets@modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT

Öffnungszeiten:
 Montag - Freitag 10:00 - 13:00 Uhr & 14:30 - 18:30 Uhr
 Samstags 10:00 - 18:30 Uhr durchgehend



märklin INSIDER
TRIX Club

Schon bestellt?

AC: 1-36648

DC: 29-25367

Bestellschluss: 15. Mai 2023
 unter

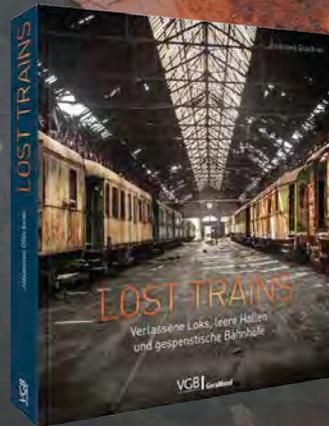
www.modelleisenbahn.com

ABENTEUER VERGÄNGLICHKEIT

© Johannes Glöckner · GeraMond Media GmbH, Infanterstraße 11a, 80797 München

Dieser außerordentliche Bildband bietet Wehmutsfutter: Die verlassenen Lokomotiven und ruhenden Waggonen, die Drehscheiben, Bahnhöfe, Brücken, Werkstätten – alles zeugt von der Genialität der Erfinder und Ingenieure der Bahngeschichte sowie der Bedeutung des Schienenverkehrs. Die Fotografien erzählen aber auch vom Niedergang so mancher Strecke und vom Schicksal so mancher Fahrzeuge.

192 Seiten · ca. 190 Abb.
Best.-Nr. 53252
€ (D) 39,99



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

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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

modellbauvoth

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 Abwickl.

lung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

VERKÄUFE

Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

Verk. gebund. Modelleisenbahner 1952-1958, 1968-1988; 5 €/Jahrgang oder VB Reich Oderwitz 035842/39102 (AB)

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe Eisenbahnbilder Dampf/Diesel/Elokk/Tw der DR und DB 1960er bis 1980er Jahre. Auswahlsendung anfordern. 0173/3690401 oder matthiasshengst@gmx.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Sammlungsauflösung: Modell-Eisen-Bahner, Jahrgang 1998-2022 und Modell-Bahn-Schule Heft 1-45 in gutem Zustand, VB Anlieferung bis 50 km, sonst Abholung. H.-Joachim Rascher, 94552 Borna, Mühl-gasse 8, E-mail: Achim50-Garten@gmx.de

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

www.bahnundbuch.de

kaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.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

Literatur, Film und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er ver-



Nächster Anzeigenschluss
ist der 02. 06. 2023

Modellbahn Ehrhardt EUROTRAIN

Angebote für Märklin:

26614 BR 89.80 DRG Sound, Güterzug	359,99 €	39260 FAe 4/8 SBB Churchhill Sound	499,99 €
26533 BR 55 DB, Dampfschneeschleuder Sound	499,99 €	39460 Reihe 1 SNCB Sound	499,99 €
37108 BR 110.1 DB blau Sound	299,99 €	39530 BR 52 DB Sound	449,99 €
37875 Re 420 SBB 175 Jahre Sound	299,99 €	39552 BR 57.5 DB Sound	349,99 €
37928 BR 041 DB Sound	399,99 €	39942 Zweilwege-Unimog verschneiter Zustand	299,99 €
39209 BR 01.5 DR ÖI Sound	399,99 €	49940 Bauwagen Videokamera	299,99 €

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

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

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

Ätztechnik
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätzteile für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung
Ausführender u. informativer Katalog gegen € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 · Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 · 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

www.Beckert-Modellbau.de
Geberggrundblick 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)

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

Verkaufe neuwertige, teils unbenutzte ALAN-Bauteile für MEB-Steuerung: 1 x BRAIN+PSU, 2 x BASE16, 13 x BRICK-M, 1 x BRICK-L, 1 x MUX-06M, 3 x BOX-06L, 16 x BRIDGE-02M, 11 x BRIDGE-03L. Nahezu alle in Orig.-Verpackung + Benutzerhandbuch. Fotos anfordern bei Anfragen an JoachimPreuss@gmx.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.d-i-e-t-z.de

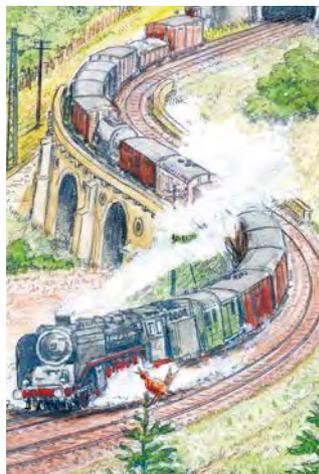
Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

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 Lokomo-



tiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungslösungen 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.

Wer hat Interesse an ca. 1400 Eisenbahn DIA von 1977 bis 1990 und ca. 35 DVD und ca. 75 Bücher. Alles gegen Abholung oder Porto, Tel.: 06571/952975

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

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

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

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

Exklusivmodell je 19,99 €

H0

H0

TT

N

Exklusivmodell IN DREI SPURWEITEN ab 34,99 €



Jetzt in authentischen und typischen Farbgebungen!

Schuco 452672600 Traktor Kirovets K-710M, rot RAL 9002, weiß RAL 3000

Schuco 452672500 Traktor Kirovets K-700A, maisgelb RAL 1006



Wasserturm zu EINFÜHRUNGSPREISEN
MODELLE exklusive Fertigmodelle, handcoloriert, hochwertiger 3D-Druck
VORBILD ist ein Wasserturm Ende des 19. Jahrhunderts, wie er in vielen deutschen Bahnhofsanlagen noch heute zu finden ist.

Radestra 214520

Wasserturm, Höhe 165 mm, coloriertes Fertigmodell

Radestra 314520

Wasserturm, Höhe 125 mm, coloriertes Fertigmodell

Radestra 414520

Wasserturm, Höhe 90 mm, coloriertes Fertigmodell

Spur H0 – 1:87

39,99 € UVP* 44,99 €

Spur TT – 1:120

36,99 € UVP* 42,99 €

Spur N – 1:160

34,99 € UVP* 39,99 €

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



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

www.elriwa.de

Unsere Exklusivmodelle für Sie!

(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

**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 und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich. Preis auf Anfrage. inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwä-

sche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 10,00 plus Steuer. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

F r e u d e n s t a d t / S c h w a r z w a l d 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

**Alle Termine und Angaben
ohne Gewähr!**

BÖRSE

Auktionen, Märkte

modellbahnbörse-berlin.de
03.06.23 Zwickau Neue Welt
04.06.23 Dresden Alte Mensa
18.06.23 Berlin FreizeitForum
Jeweils von 10-14 Uhr
Herzog 01736360000

13.05.: Erfurt, Thüringen-
halle Werner-Seelenbinder-
Str. 2, 11.06.: Vellmar, Mehr-
zweckhalle Frommershausen,
Pfadwiese 10 (13-17 Uhr)
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

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de

14.05. Aachen, Park-Terrassen
Dammstr. 40

21.05. Neuss, Stadthalle *Marktzeiten 11-15 h*
Selikumer-Str. 25

29.05. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz

11.06. Mönchengladbach
Kaiser-Friedrich-Halle
Hohenzollernstr. 15

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

Modellbahn-Auto-Börsen

99096 Erfurt Sa. 13.05.23 Thüringen-
halle, Werner-Seelenbinder-Str. 2
von 10-15 Uhr
34246 Vellmar So. 11.06.23 Mehrzweck-
halle Frommershausen, Pfadwiese 10
von 13-17 Uhr

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



Bitte beachten Sie die Termine für die nächsten Ausgaben

Ausgabe	Erscheinungstermin	Anzeigenschluss
08/23	05. 07. 2023	02. 06. 2023
09/23	09.08. 2023	22. 06. 2023

101 AHA-MOMENTE für alle Eisenbahnfans



NEU

101 Dinge, die man über das DB Museum wissen muss. Alles Wissenswerte zu den wertvollsten Objekten, den größten und stärksten Lokomotiven der Sammlung, der ältesten historischen Modellbahnanlage der Welt aber auch über verborgene Objekte, Kuriositäten oder gar Lost Places. Zu der langen Geschichte des Hauses gibt es unzählige Geschichten und teils nie zuvor veröffentlichte Bilder. Dieses Vademecum stellt damit unter Beweis, dass das DB Museum weit mehr ist, als »nur« das älteste Eisenbahnmuseum der Welt!

192 Seiten · ca. 90 Abb. · Best.-Nr. 13459 · € (D) 14,99



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

Ihr digitaler Einstieg



Testen Sie 2x Digitale Modellbahn

Jetzt Vorteile nutzen:

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

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

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

Wie geht es weiter?

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

Ihr Abo-Service: Der DiMo-Jahrgang 2022 steht für Abonnenten als eBook/eMag-Download bereit (dimo.vgbahn.info/archiv).

Hier geht's
direkt zum Abo



Will man mit seiner Gartenbahn über das Stadium eines einfachen Gleisovals hinaus, stehen oft aufwendige Erdarbeiten an. Utz Damm beschreibt die Entstehung einer Flusslandschaft.

Großbaustelle



Der neue Harzbahn-Triebwagen von LGB überquert auf seiner Frühlings-Premierenfahrt einen der hier beschriebenen Flussläufe.

Unsere alljährliche Radwandertour hat es uns wieder vor Augen geführt: Entlang der Flüsse lässt sich vortrefflich reisen. Mit geringem Kraftaufwand und traumhaften Ausblicken lassen sich, wie an einer Perlschnur aufgereiht, Städte und Dörfer am Wegesrand erleben. Da verwundert es nicht, dass sich auch die Eisenbahn diesen Vorteil zu Nutze machte und den Schienenstrang den Flussläufen folgen ließ. Entlang von Rhein, Mosel und Elbe kann man den Eindruck gewinnen, Fluss und Schienen seien untrennbar verbunden, und selbst an Elster

und Saale, wo die Hänge den Talraum so einengen, dass kein Wanderer dem Wasserlauf folgen könnte, ermöglichen spektakuläre Kunstbauten eine Zugfahrt am Fluss. Wer dies noch nicht erleben durfte, dem sei die Fahrt durchs romantische Elstertal von Plauen nach Gera wärmstens empfohlen. Haltepunkte in Barthmühle, Rentschmühle, Neumühle und der Residenzstadt Greiz mit ihrem Landschaftspark laden hier zudem zum Wandern und Flanieren ein.

Unsere in fast 30 Jahren entstandene Gartenbahnanlage lehnt sich mit ihren

Motiven und Gebäudemodellen dieser heimatischen Umgebung an. Es ist eine Szenerie, in der Flüsse mit den im Oberlauf typischen Felseinschnitten, Windungen und Stromschnellen eigentlich nicht fehlen dürfen. Und doch kamen sie anfangs in unserer Planung nicht vor. Viel zu sehr waren wir mit dem Gleisbau, der Verdrahtung und der Digitalisierung beschäftigt. Der erste Wasserkontakt ergab sich mehr zufällig: Ein im Zuge erster Erweiterungsmaßnahmen kurvig angelegter Tunnelbau kam im felsigen Gelände trotz Spitzhacke, Brecheisen und Bohrhammer nach weni-

gen Tagen zum Erliegen. Den unvollendeten Taleinschnitt schließt heute eine Betonstaumauer ab, deren Tosbecken von einer Bahnbrücke überspannt wird. Der im gewachsenen Gelände angelegte Stausee, das Fassungsvermögen liegt bei fast einem Kubikmeter, führte uns dabei vor Augen, was wassertechnisch im Modellbahngarten geht und was nicht funktioniert. Es wurde ein Kreislauf installiert, bei dem Wasser vom Oberbecken über die Staukante ins Unterbecken und weiter in einen Tank fließt und von dort wieder nach oben gepumpt wird. Leider konnten weder die Tiefe des Staubeckens noch das Umwälzen ein Veralgeln des Sees verhindern.

Die Möglichkeit, doch noch eine Flusslandschaft umzusetzen, ergab sich erst Jahre später aus einer Neugestaltung unseres Gartens. Ein Gebäudeabriss und umfangreiche Erdarbeiten brachten einen Teilerückbau der Gartenbahn mit sich, schufen aber auch Raum für Erweiterungen. Zwei Gleisenden mit einem Höhenunterschied

Ein Gebäudeabriss schafft Platz für die Flusslandschaft

von 30 Zentimetern galt es nun auf einer Fläche von zirka zwölf Quadratmetern neu miteinander zu verbinden. Wir entschlossen uns, das Gleis in einer Schleife um einen untertunnelten Burgberg zu führen und Bachläufe rechts und links der Burg anzulegen. So konnten wir eine markante Tunnelausfahrt in Anlehnung an den Greizer Burgberg sowie mehrere Flussquerungen realisieren. Die leichte Hanglage des Grundstücks kam unseren Überlegungen sehr entgegen. Sie ermöglichte ohne größere Erdarbeiten einen Flusslauf von fast vier Metern Länge. Aufgrund der schlechten Erfahrungen sollte auf stehendes Wasser verzichtet werden. Aus einem geschlossenen Reservoir am unteren Ende des Baches würde das Wasser mittels einer Tauchpumpe zur Quelle gepumpt werden. Und noch eine zweite Prämisse galt es umzusetzen: Der gesamte Bachlauf sollte samt Sammelbehälter mit einer einzigen großen Teichfolie zum Boden und zu den Uferböschungen hin abgedichtet werden.

Inzwischen ist viel Zeit vergangen, und nicht nur im Sommer, sondern auch bei Temperaturen weit unter Null plätschert das Wasser auf Knopfdruck hin leise gurgelnd die beiden Gebirgsbäche entlang. Weder Wasserverlust noch Algen trüben seitdem das Modellbahnvergnügen.



1

Noch ist von der zukünftigen Anlagenerweiterung kaum etwas zu erahnen. Doch in den Köpfen der Erbauer ergeben die angesammelten Bauteile schon eine Ordnung.



2

Hier soll später der Burgberg stehen. Die Tunnelröhre für dessen Unterquerung liegt schon bereit, ebenso die Leerrohre für die Elektrik, in beiden Fällen sind es KG-Abwasserrohre.

Doch wie immer steckt der Teufel im Detail. Gehen Sie also mit uns auf Spurensuche und etwa acht Jahre zurück.

Es ist der 7. Juli 2014, ein Montag in den Ferien, wir warten auf den Dachdecker. Es bleibt also Zeit, sich wieder dem Hobby zu widmen. Der Flussbau, der Schluss des Gleisovals und der Bau eines weiteren Bahnhofes liegen schon lange in der Ideenschublade. Doch wo fängt man an?

Wie schon so oft, erscheint es uns sinnvoll, das größte Problem zuerst anzupacken. Es bestand unseres Erachtens darin, ein ausreichend großes unterirdisches Wasserreservoir für die Flussläufe anzule-



3

Unten am Bildrand ist die Holzabdeckung des Wasserreservoirs zu erkennen, den Hang hinauf entsteht auf der Folienabdichtung das Flusssystem mit zwei Armen.



4

Ganz wichtig: Das System aus Versorgungskanälen für die Elektrik der Anlage.

gen. Der Untergrund im Vogtland ist steinig und von Diabas, einem grünlichen Vulkan- gestein, durchzogen. Der Stein ist gut als Gleisschotter geeignet, für Hobbybahn- bauer aber ein großes Hindernis. Ungeachtet dessen fangen wir im Bereich des anvi- sierten Mündungsgebietes an zu Graben und treffen auf keinen massiven Fels. Wir haben Glück! Mit der Brechstange lässt sich ein Gesteinsbrocken nach dem ande- ren aus dem Untergrund lösen. Die Arbei- ten ähneln einem Brunnenbau und führen uns in fast 1,80 Meter Tiefe. Die zylindri- sche Öffnung kann nach etlichen Korrektu- ren ein handelsübliches 500-Liter-Fass auf- nehmen, dessen Oberkante etwa 20 Zenti- meter unter dem Gelände liegt. Schon eher aus der Gartenarbeit bekannt und



5

Das Flussbett nimmt Gestalt an: Links liegt der Schlauch für die Wasserzuführung nach oben. Beidseitig ist die Folienabdichtung am Ufer durch Mauersteine unterfüttert.

etwas routinierter folgen der Einbau dieser Tonne, die Steineinfassung und das Zim- mern eines abnehmbaren Lattenrostes.

Das bahntechnisch zu erschließende, leicht abfallende und an der Oberkante durch eine Gebäudemauer begrenzte Areal bietet anfangs weder Erhebungen noch Taleinschnitte. Bei der Orientierung im frei- en Gelände hilft uns ein handelsüblicher Laser. In der Dämmerung werden vom La- serhorizont aus mögliche Geländeprofile und Trassenverläufe ausgetestet. Für eine erste Visualisierung des Höhenprofils nut- zen wir Steine, Pappschachteln und Bretter und haben so einen ersten Eindruck vom Gelände. Es folgen lose verlegte Schienen- stücke, mit deren Hilfe die Gleisbögen si- muliert werden.

Als Tunnelröhre hatten sich bereits KG-Abflussrohre mit einem Durchmesser von 30 Zentimetern bewährt. Ein Zwei- meterstück wird im Bereich des späteren Burgberges angeord-

Im Burgberg sind auch zwei alte Beton- stützen einer Park- bank verbaut. Darun- ter liegt das KG-Rohr (DN 300) für den Eisenbahntunnel.

net. Mehrfach muss nachjustiert werden, um übermäßige Steigungen zu vermeiden.

Unter den Gleissträngen hindurch soll sich nun das Wasser seinen Weg bahnen. Die teilweise vor der Gebäudemauer ver- laufenden Gleise erlauben es uns, die Was- serquellen unter den am Horizont geplan- ten Brücken zu verbergen und auf Quell- steine oder ähnliches zu verzichten. Ohne den Bachlauf schon im Detail zu planen, wird das Flussbett vom Quellgebiet zum Wasserfass hin mit gleichmäßigem Gefälle nivelliert.

Für die Abdichtung nutzen wird eine glasfaserarmierte und sehr robuste PVC- Folie, die üblicherweise im Schlauchboot- bau verwendet wird. Ein 1,5 Meter breiter Streifen, im Flussbett verlegt, dichtet dieses zum Boden hin ab. Anschließend werden die Folienränder bis über den maximalen Flusspegel hinaus angehoben und mit Stei-

Eine zuverlässige Abdichtung ist Grundvoraussetzung

nen unterfüttert. Diese Barriere darf nicht zu flach ausfallen, da der Flusspegel durch das Ausmauern und an Engstellen noch deutlich ansteigt. Mit dem wasserzufüh- renden Schlauch, der einfach auf die Folie aufgelegt und später eingemauert wird, kann ein erster Probelauf erfolgen. Ge- speist wird jeder Bachlauf mit einer 220-Volt-Tauchpumpe aus dem Wasser- fass heraus. Fließt das Wasser ohne Pfüt- zenbildung ab, kann mit der nächsten Bau-



6



7

Der untertunnelte Burgberg von oben, noch fehlen die meisten Gebäude.

phase begonnen werden: Mit viel Phantasie, landschaftstypischen Steinen und Trass-Zementmörtel wird das Flussbett gestaltet. Los geht es mit dem Bau der Brückenpfeiler, da diese dem Gleisverlauf entsprechend ausgerichtet werden müssen. In unserem Garten fanden sich dazu sehr natürlich aussehende Granitquader.

Bei der Ufergestaltung ist Kreativität gefragt. Schöne Effekte erreicht man, wenn die Steine insbesondere im Oberlauf versetzt angeordnet werden und das Wasser auf einem Zickzack-Kurs geführt wird. Eine



8

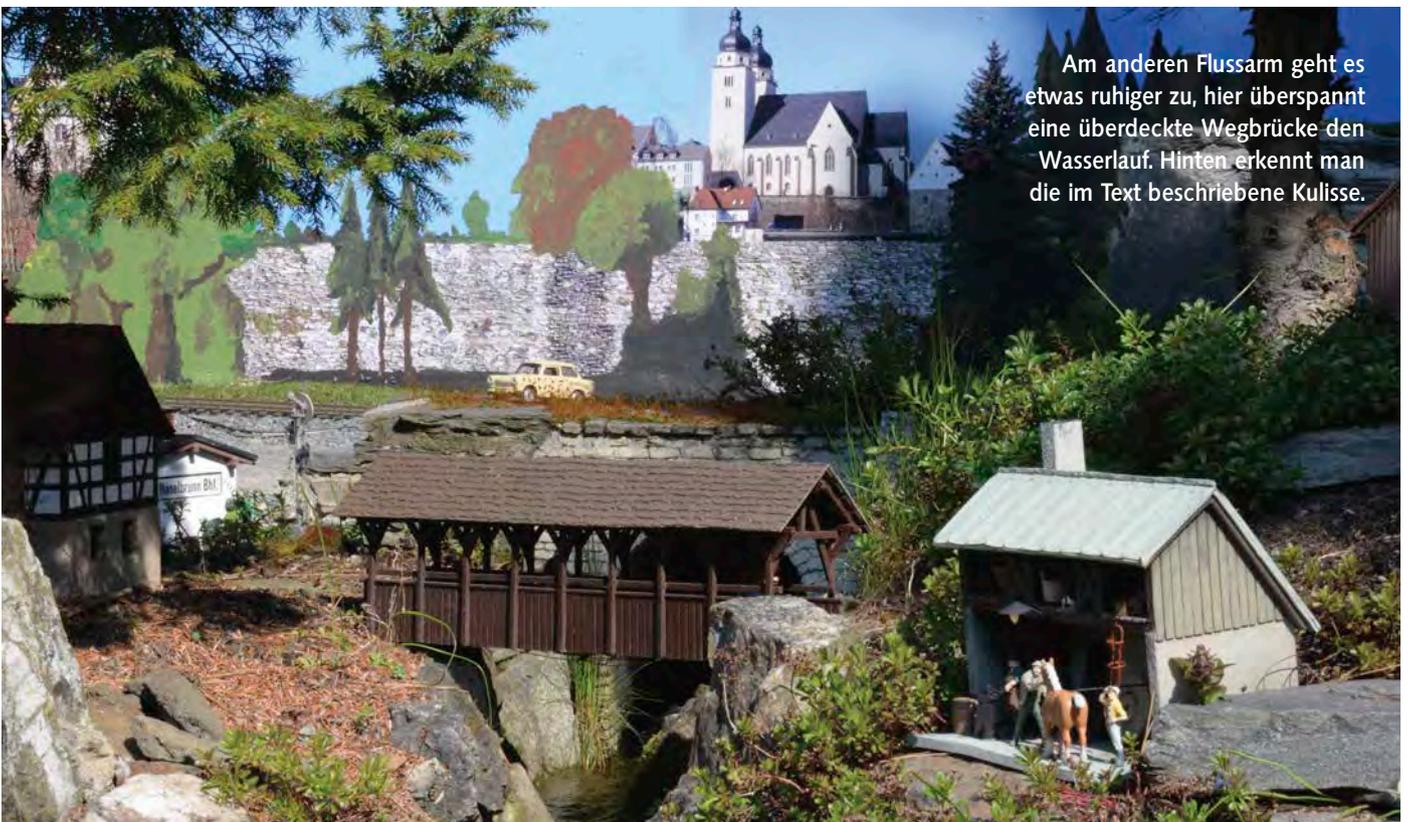
Die „Plauener Weberhäuser“ als perfekt gemachte Nachbauten mit offensichtlich lebenswerten Flussterrassen sind die krönende Einrahmung für einen der beiden Flussläufe.

weit auf die Folie gezogene Uferböschung hinterlässt ebenfalls einen naturnahen Eindruck. Im Unterlauf muss das Flussbett flächendeckend mit flachen Steinen belegt werden, um unschöne Blicke auf die darunterliegende Folie zu vermeiden.

Alle Brücken auf unserer Anlage sind selbst gebaut, maßgeschneidert und den ortstypischen Stahlgitterbrücken nachempfunden. Im Kern bestehen sie aus Aluminiumprofilen, die mit Blindnieten verbunden sind. Auf eine übertriebene Detailtreue haben wir bewusst verzichtet. Die

Grundform, die korrekte Dimensionierung der Gitterkonstruktion und die Pulverbeschichtung durch eine ortsansässige Lackiererei brachten ein überzeugendes Ergebnis. Die Brücken liegen den Brückenpfeilern nur locker auf. Sie vorbildgerecht mit Widerlagern zu versehen, dafür fehlte bislang die Zeit.

Ganz anders als beim Vorbild widmen wir uns den Bergen ganz zum Schluss. Nur die wenigsten Gartenbahner können dabei auf natürlich gewachsene Felsmassive zurückgreifen. Obwohl unsere Anlage am



Am anderen Flussarm geht es etwas ruhiger zu, hier überspannt eine überdeckte Wegbrücke den Wasserlauf. Hinten erkennt man die im Text beschriebene Kulisse.



FOTOS (v): UTZ DAMM

Die hier beschriebene Anlagenerweiterung im Gesamtüberblick: Im neuen Gleisbogen liegt der Bahnhof Rentzschmühle, dahinter erkennt man die „Weberhäuser“ und darüber den Burgberg – ein Traum von einer Gartenbahn.

Hang liegt und dementsprechende Niveauunterschiede nutzen kann, erfuhr auch sie schon verschiedenste Ergänzungen. Sowohl der Fundamentaushub aus Nachbars Garten als auch ein riesiger Styroporwürfel stützen die bereits sichtbare Bergkulisse.

Diesmal kam eine Erdaufschüttung nicht in Frage. Der enge Talraum verlangte nach Stützmauern und Felswänden. Letztlich brachte uns der nicht mehr genutzte Betonunterbau einer alten Parkbank auf eine recht kreative Gestaltungsidee. Die in Form zweier Ringanker in ein Ziegelmauerwerk eingebauten und versetzt angeordneten Betonformteile ergaben nicht nur einen imposanten Tafelberg. Im Inneren ließen sich sogar noch der untere Burghof und die Elektroverteilung für die Gebäude unterbringen. Den oberen Abschluss bildet ein mittelalterliches Schloss nach dem Vorbild der Eisenacher Wartburg, das seit Jahren durch immer weitere Gebäudeelemente, Stützmauern, Einfriedungen und Türmchen ergänzt wird.

Den flussnahen Uferbereich zu bebauen, planten wir anfangs nicht, vielmehr sollte die rückwärtige Betonwand noch aufge-

wertet werden, um für die Flusslandschaft einen adäquaten Hintergrund zu schaffen. Aus einer anfangs nur grob geplanten Häuserzeile entwickelte sich aber ein eigenes Projekt. Mehrere historische Gebäudemodelle, die wir dort zunächst nur als Halbreiefs anordnen wollten, schmückten nun als vollständige Häuser und um die Flussterassen ergänzt, den Flusslauf. Deren Originale, die „Weberhäuser“, sind am Plauener Mühlgraben angesiedelt. Nun an unserem flussseitigen Schlosshang liegend, geben sie das Ambiente dieses historischen Stadtteiles fast perfekt wieder.

Die „Plauener Weberhäuser“ schmücken ein Ufer

Die im trockenen Dachschatten liegende rückwärtige Betonmauer indes wurde mit Fassadenfarbe und großflächigen Originalfotos kulissenartig gestaltet – ein schöner Abschluss, der sich allerdings noch über die Jahre hinweg bewähren muss.

Und die Versorgungsleitungen? Wir haben sie natürlich nicht vergessen. Nicht nur die Züge müssen von A nach B kommen, sondern auch für Fahrstrom- und Steuerlei-

tungen muss ein Weg von der einen zur anderen Flussseite gefunden werden, will man auf Freileitungen oder Versorgungsbrücken verzichten.

Und da nicht jede technische Entwicklung vorausgesehen werden kann, ist man bekanntlich mit dem Verlegen von Leerrohren gut beraten. So hatten wir schon vor Jahren damit begonnen, die Gesamtanlage mit einem Netz aus unter dem Gelände verlegten KG-Rohren zu erschließen. Zugänge zu dem unterirdischen Zehn-Zentimeter-Kanalsystem finden sich fast überall auf der Anlage: T-Stücke, nach oben hin mit einem Deckel verschlossen, ermöglichen den Einstieg in das Labyrinth aus Geraden, Bögen und Abzweigungen, welches man meist nach ein bis zwei Metern auf demselben Wege wieder verlassen kann. Dass auf diese Weise auch die beiden Flüsse mehrfach untertunnelt wurden, versteht sich von selbst.

Bleibe noch zu erwähnen, dass auch die Staumauer zwischenzeitlich einen Umbau erfahren hat. Zwei aus Kupferblech gelötete Formteile dichten den Überlauf seit einigen Wochen zuverlässig ab. Gut Ding braucht eben Weile! *Utz Damm*

30.000 HANDGRIFFE · 2.000 STUNDEN · 1 FOTO

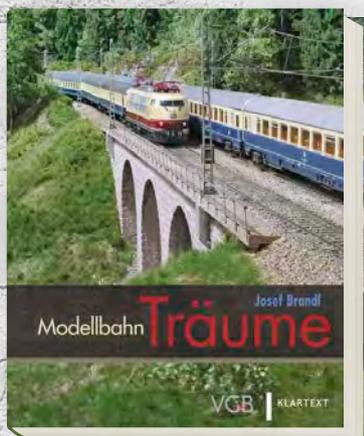
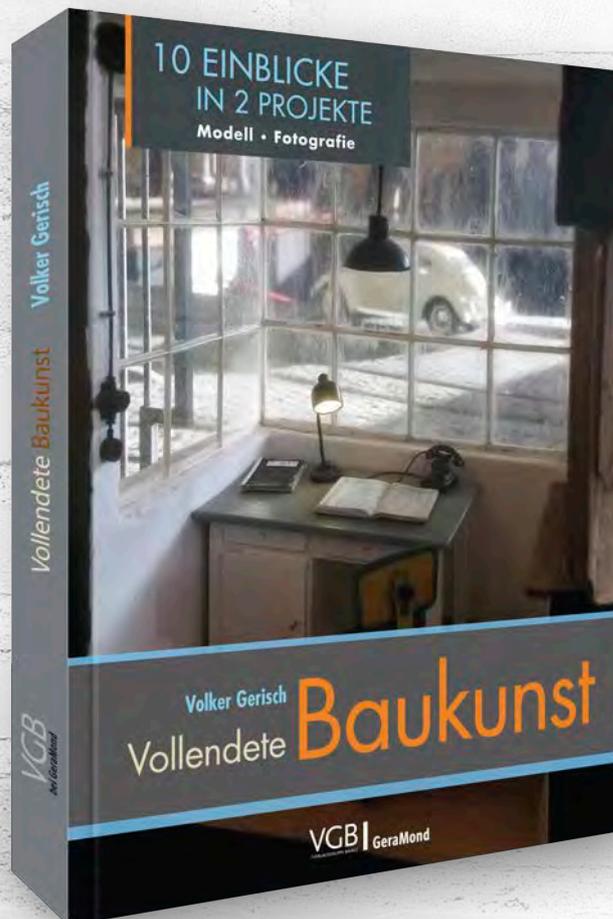
Unglaublich realistisch: Modellbau, der fasziniert und nicht nur träumen lässt, sondern zum Nachahmen anregt – wie ist das gemacht?

Realismus pur: Der Künstler Volker Gerisch kreiert Modell-Szenen im Maßstab 1:22,5, wie man sie so noch nicht sah. Die Miniaturen sind auf seinen Fotokunstwerken nicht von der Wirklichkeit zu unterscheiden. Das Buch begleitet den Weg dieser Miniaturen vom Konzept bis zum perfekten Kunstwerk. Eine Offenbarung für jeden Modellbauer. Ein visueller Genuss – nicht nur für die, die sich von Ästhetik und Flair der 1950er-Jahre angesprochen fühlen.

192 Seiten · ca. 750 Abb.

Best.-Nr. 53296

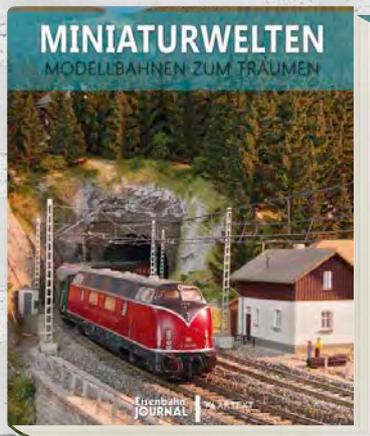
€ 49,99



192 Seiten · 250 Abb.

Best.-Nr. 68112

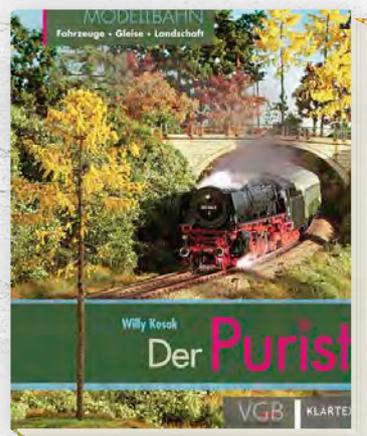
€ 39,95



192 Seiten · 350 Abb.

Best.-Nr. 68060

€ 14,95



192 Seiten · 350 Abb.

Best.-Nr. 68103

€ 39,95



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

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



Bevor das sich im Abbruch befindliche H0-Stellwerk auf der Anlage platziert wurde, gab es noch eine „Fotosession“ im heimischen Garten.

Die Idee, etwas Ungewöhnliches in die Landschaft meiner neuen Modellbahnanlage zu stellen, hat mich fasziniert. Daraus wurde ein aufgegebenes Stellwerk, welches gerade abgerissen wird.

Auf Abbruch gestellt

Während der Planung meiner neuen H0-Anlage sind etliche Gebäude entstanden, die einmal im Bahnhof, in der Stadt und in der Landschaft untergebracht werden sollen. Die Inspiration für mein Abriss-Stellwerk war eine Reise nach Werder (Havel), wo mir unterwegs alte, zerfallene Bahngelände begegneten. An H0-Bausätzen sind mir jedoch keine Bahngelände bekannt, die einen solchen individuellen, morbiden Zustand darstellen.

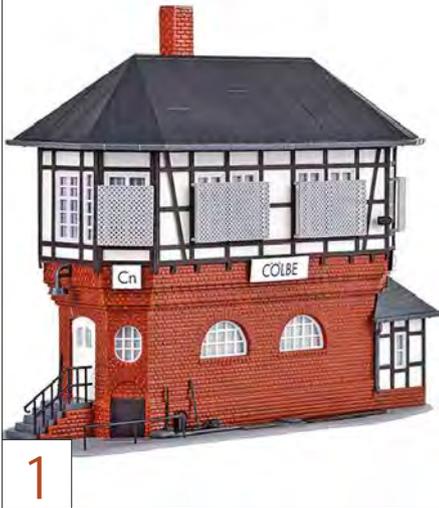
Auf meiner im Bau befindlichen Anlage gibt es zwei Stellwerke, die früher den Betrieb geregelt haben: Auf der rechten Seite das Stellwerk „Bof“, einst Refugium des Fahrdienstleiters, links in der Bahnhofseinfahrt das Stellwerk „Bw“ für den Weichenwärter. Da die gesamte Strecke in meiner „Anlagen-Historie“ bereits auf Drucktasten-Stellwerke umgestellt wurde, ist ein neues Fahrdienstleiterstellwerk mit Spurplantechnik unten im Empfangsgebäude des Bahnhofes untergebracht worden.

Die alten Stellwerke „Bof“ und „Bw“ sind daher nun überflüssig. Das alte Stellwerk „Bof“ ist geschlossen, verdreckt und verstaubt. Beim Stellwerk „Bw“ hat der Abrissbagger bereits erste Schritte getan – genau diese Abbruch-Situation will ich darstellen. Alte, durchhängende Drahtzugleitungen und Spannwerke neben den Gleisen sollen im Modell ebenfalls dargestellt werden. Soweit die Idee zu der Modellsituation. Es ist also „Schicht im Schacht“ für die beiden altgedienten mechanischen Stellwerke der Bauart Jüdel. Ich habe mich für den schönen Bausatz „Cölbe“ von Kibri (Art-Nr.: 39488, Bild 1) als Basis für das Abbruch-Gebäude entschieden.

Die Reste des Bausatzes Cölbe werden zusammgebaut

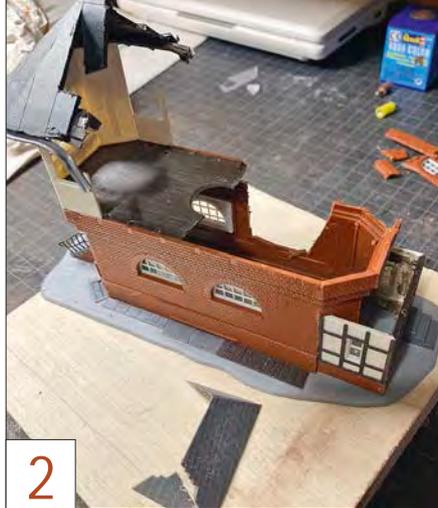
Von diesem Bausatz habe ich für ein anderes Projekt bereits einige Seitenteile aus dem oberen Stockwerk entnommen: Die Seitenwände samt Fachwerk mussten für einen Kleinlok-Schuppen (siehe MEB 11/2022) im Maßstab 1:87 erhalten.

Beim Zusammenbauen des restlichen Bausatzes blieb somit nicht mehr viel übrig,



1

Das Ausgangsprodukt: H0-Bausatz „Cölbe“ von Kibri, hier als montiertes Beispiel-Bild.



2

Lediglich der Gebäude-Sockel wurde in weitgehend vollständiger Form belassen.



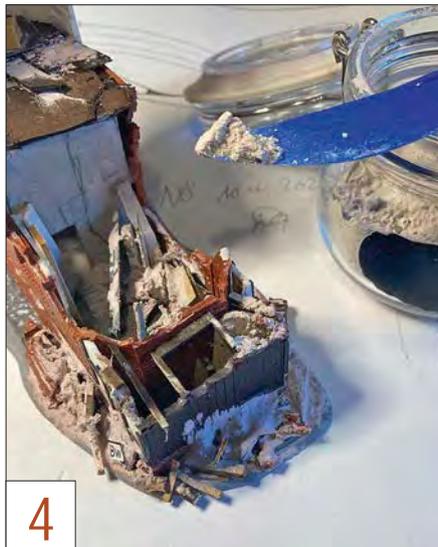
3

Mit verschiedenen Werkzeugen werden dem Bausatz diverse Abbruch-Spuren zugefügt.

um eine Komplettansicht des Stellwerks Cölbe darzustellen. Das gefiel mir schon sehr gut. Ich habe auf keine Klebereste Rücksicht genommen, unten eine Innenwand aus 3mm-Bastelpappe eingeklebt sowie oben im Stellwerksraum aus dem gleichen Material einen angedeuteten Dachboden (Bild 2). Jetzt muss der Abbruch irgendwie dargestellt werden.

Auch bei diesem Modell gilt: „Improvisation ist alles“

Mit Zangen, Seitenschneider, Trennscheibe und Nagelfeilen (die grobe Seite) schneide, breche und bearbeite ich Teile willkürlich aus den zusammengesetzten Wänden heraus. Das Dach wird zu einem Viertel ebenfalls mit der Trennscheibe zersägt, überstehende, rissige Schnittkanten feile ich nicht glatt (Bild 3). Aus einer 3mm starken Bastelpappe schneide ich eine Grundplatte, 180mm lang und 80mm breit, die an den Seiten leicht übersteht. Da das Gebäude erst später in die Landschaft



4

Rund um die Gebäudereste wird das „Abbruchmaterial“ mittels selbst angerührter ...

eingebaut wird, habe ich so die Gelegenheit, es entsprechend dem Untergrund anzupassen. Aus der Restekiste „brösel“ ich weitere alte Gebäudeteile, Mauerreste, Balken, Drahtstücke, Pappstreifen mit dem



5

... Spachtelmasse in realistisch anmutender Art und Weise platziert und befestigt.

Seitenschneider und der Zange ab und lege diese wahllos um das Gebäude herum auf die Kanten, entsprechend wird auch der Innenraum nachgefüllt. Die „Bröselteile“ werden jetzt mit einer Holzleim/Was-



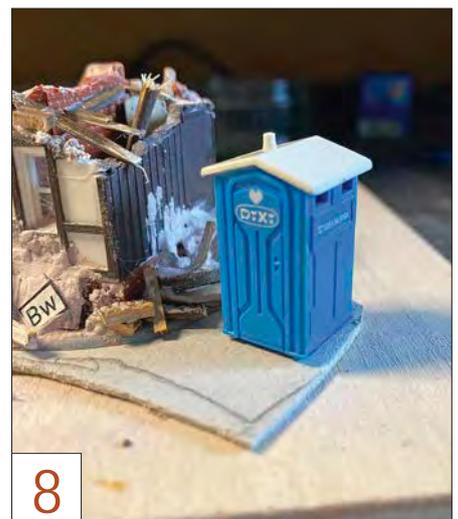
6

Da das Steinmehl rosafarben auftrocknet, muss es später farblich behandelt werden.



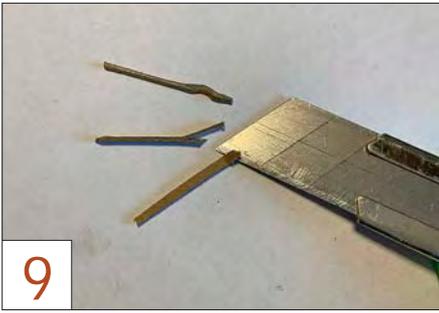
7

Es sollte auch auf Details wie das halb lose herabhängende Fenster geachtet werden.



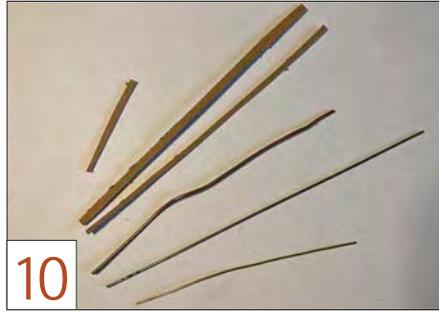
8

Für die Bauarbeiter wurde auf dem Sockel des Stellwerks ein Klohäuschen aufgestellt.



9

Pappstreifen werden an den Enden aufgespleißt, sie imitieren gebrochene Balken.



10

Die hervorstehenden Armiereseisen der Betondecke entstehen aus Drahtstücken.



11

Das Stellwerk ist nun fertig detailliert und damit bereit für die farbliche Gestaltung.

ermischung überzogen und damit aufgeklebt (Bild 4 und 5). Nach dem Durchtrocknen werden die imitierten Bruchstücke mit Steinmehl aus dem Künstlerbedarf verspachtelt (Bild 6), welches zunächst grau aussieht, aber in Verbindung mit Wasser eine leicht rosige Farbe annimmt. Der Spachtel gibt ein fülliges Aussehen um das Stellwerk herum und im Innenraum, es hat die Wirkung von zerkleinertem Putz und bringt noch zusätzlich Struktur in das gesamte Erscheinungsbild. Ein Fenster hängt schief an der vorderen Außenwand (Bild 7). Auf der selbst angefertigten Papp-Grundplatte wird für das „Geschäft“ der mit dem Abbruch betrauten Arbeiter noch ein Dixi-Klohäuschen aufgestellt (Bild 8).

Ich schneide jetzt Pappstreifen zurecht und spleiße diese an einer Seite leicht auf (Bild 9). Die Pappstreifen klebe ich von unten an die Dachkanten an, es sollen zerbrochene Dachsparren imitiert werden. Um ein zerschreddertes Eisengeflecht in der Stellwerksdecke nachzubilden, nehme ich Drahtstücke unterschiedlicher Stärke, län-

ge diese ab (Bild 10) und klebe sie unter der Dachdecke willkürlich schief an. Um den Abbruch realistisch zu gestalten, sind Rücksichtnahme auf Feinheiten bis hierhin nicht nötig. Vor mir steht bis jetzt ein farblich unbehandeltes Bausatz, dessen fertige Gestaltung reichlich Freiraum zum Improvisieren läßt (Bild 11).

Die restlichen Bruchstücke von den mutwillig zerstörten Wänden drapiere ich um das Gebäude herum oder lege sie in den Innenraum, wie ich meine, es hätte so sein können. Auf dem Restdach kommen noch feine Schleifpapierstreifen (240iger Körnung), die etwas herunterhängen. Nun befindet sich das Stellwerk in einen jämmerlichen Zustand, ganz meinem Wunsch entsprechend. Für diesen Bausatz, sofern es jetzt noch einer ist, gibt es keine Vorgaben mehr anhand einer Bauanleitung.

Nun geht es an die farbliche Gestaltung. Die Fugen der Mauersteine (besser gesagt das, was davon noch übrig ist) werden mit einer Mischung 1:10 von Revell Aqua Color (ein Tropfen weiße Farbe, 10 Tropfen destilliertes Wasser), aufgetragen mittels



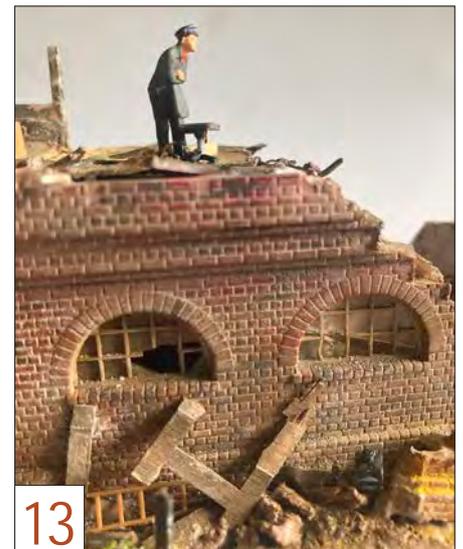
12

Die Mauerfugen werden mit stark verdünnter weißer Acrylfarbe betont.

eines feinen Borstenpinsels, eingefärbt (Bild 12). Nach dem Auftrocknen zeichne ich einige Steine mit einem schwarzen Pastellkreidestift dunkel nach und verwische mit dem Finger die Farbe leicht (Bild 13). Dann werden die Innenwände, die Zwischendecken, alle Bruchteile innen und außen mit einer Mischung aus Karminrot, Rost und Khakibraun (ebenfalls Aqua Color von Revell) nach meinem Geschmack verdeckt (Bild 14), an einigen Stellen gerne auch etwas dicker. Ansonsten wird dieses Farbgemisch pur aufgetupft und leicht verwischt. Die Farbe an den aufgetragenen Stellen kommt mit dem Verwischen erst gut zur Geltung. Das Dach und die restliche Dachrinne erhalten einen farblichen Überzug mit Aqua Color Anthrazit (Bild 15), wobei ich mit dem Finger an der Dachrinne im noch feuchten Zustand die Farbe wieder verwische. Wenn mein Abriss-Stellwerk komplett durchgetrocknet ist, kann ich mit dem Altern (mit Pastellkreide) beginnen.

Die farbliche Behandlung lässt Strukturen zur Geltung kommen

Dazu nehme ich Grundtöne in Weiß, Braun und Schwarz und reibe mit einem alten Küchenmesser die Kreide in Töpfchen aus ausgebrannten Teelichtern klein (Bild 16). Je nach Intensität der Farbe wird das alte Gebäude nun ringsherum verstaubt und damit noch weiter verdeckt, die Intensität kann ich selbst bestimmen. Dazu kommt ein alter Borstenpinsel zum Einsatz. Die abgeriebene Pastellkreide gebe ich auf Schleifpapier und feuchte sie direkt auf die-



13

Anschließend werden die Mauersteine mit rotbraun-schmutzigen Farbtönen verdeckt.



14

Für die weitere Verschmutzung kommt wieder Revell Aqua Color zum Einsatz.



15

Der schwarze Rest vom Stellwerks-Dach wird mit anthrazitgrauer Farbe graniert.



16

In Teelicht-Töpfchen werden Kreidestäube zum abschließenden Altern kleingerieben.

sem mit ein paar Tropfen destilliertem Wasser leicht an (Bild 17). Mit den Pinseln wird diese Mischung auf den Bausatz aufgetupft. Anschließend werden die noch feuchten Farbpigmente mit einem alten Kosmetikschwamm verwischt. Eventuelle Klebereste werden durch diese Behandlung unsichtbar gemacht. Das „Restdach“ wird auch mit den Kreidepigmenten bearbeitet. Dazu nehme ich etwas mehr von der braunen Farbtonung. Damit der Gesamteindruck von Baggerstaub und Dreck entsteht, erfolgt zum Schluss ein vorsichtiges Abtupfen des Abriss-Stellwerkes mit einem größeren, etwas größeren Schminkschwamm, ebenfalls mit den Pastellkreideabrieben aus den Teelichtertöpfchen (Bild 18). Diesmal wird die Mischung jedoch nicht angefeuchtet.



17

Die Stäube werden auf einem feuchten Schleifpapier per Borstenpinsel vermischt.



18

Nach dem Auftragen der Farbstäube dient ein Kosmetikschwamm den Feinarbeiten.

Schlussendlich wird noch an der Vorderseite ein Schild „Bw“ angebracht und mit einem feinen Haarpinsel verstaubt. Zur Dekoration klebe ich noch einen alten Stuhl, der unten neben dem Eingang liegt, und eine alte Laterne von einer Gleissperre auf. Beim Dixi-Klo runden ein Bauleiter und

ein Arbeiter das Gesamtbild ab. Oben im Stellwerk hat sich über eine Leiter noch der Köf-Bediener eingefunden. Er hat einen alten Drehstuhl entdeckt, der noch gut sein könnte, wird aber vom Bauleiter unten gemäßigelt, wie gefährlich das Betreten der Abbruchstelle sei und wird deshalb zum

sofortigen Herunterkommen aufgefordert! Auf der Anlage wird sich dann ein Zweivegebagger, entweder auf dem Gleis oder auf einem Kbs-Wagen von einer Köf gezogen, über das Stellwerk her machen. Davon werde ich vielleicht in einer kommenden MEB-Ausgabe berichten. *Walter Busse*



Überzeugend umgesetzt wurde der Unrat, den das Abbruch-Stellwerk umgibt.



Das fertiggestellte Gesamt-Ensemble des sich im Abriss befindlichen Stellwerkes kann sich sehen lassen. Es ist damit bereit für den Einbau auf der heimischen H0-Anlage.

FOTOS: WALTER BUSSE

Nach längerer Wartezeit sind die Rivarossi-Modelle der preußischen G8.1, der späteren Baureihe 55.25, nun im Handel erhältlich. Wir testeten die DR-Ausführung.

Arbeitstier in Neuauflage

Die alte Preußerin ist keine Unbekannte in der Welt der HO-Modellbahn. Fleischmann brachte die bullige Baureihe in den 60er-Jahren zunächst etwas voluminöser im Maßstab 1:85, legte aber etwa 30 Jahre

später eine maßstäbliche 1:87-Ausführung nach. Auch bei Piko gab es eine 55.25, für die damaligen Produktionsbedingungen der DDR in ziemlich guter Qualität. Schließlich erschienen auch bei Märklin/Trix eine Menge Varianten der preußischen G8.1.

Wer es ganz fein detailliert haben wollte, konnte sich den Weinert-Bausatz leisten und vielleicht auch erfolgreich montieren.

Warum also ein weiteres Modell dieser aus der Dampflok-Geschichte nicht wegzudenkenden Baureihe? Weil weit über 5000 Exemplare dieser Heißdampfmaschine in den Jahren 1913 bis 21 gebaut wurden. Die Preußerin war nach der 52 die zweithäufigste deutsche Dampflok! Die Variantenvielfalt ist entsprechend hoch. Vermutlich reizte dies die Konstrukteure bei Hornby, denn mit Hilfe der heutigen Konstruktions- und Fertigungsmethoden sind viele Ausführungen schon im Voraus planbar und später mit vergleichsweise geringem Aufwand umzusetzen. Hinzu kommen die Ausführungen weiterer europäischer Eisenbahnen, beispielsweise in Belgien, Luxemburg und Frankreich, aber auch in Polen, Rumänien und sogar Schweden. Zudem ist es wohl der Ehrgeiz jedes Konstrukteurs, einfach eine ultimative Ausführung auf die Modellräder zu stellen.

Einst war der preußische Vierkuppeler allgegenwärtig in den Güterbahnhöfen fast ganz Deutschlands. Als HO-Modell besticht die 55.25 durch ihre kompakte und trotzdem detailreiche Erscheinung.





In der Seitenansicht zeigt sich die neue G8.1 mit durchweg maßstäblichen Proportionen und sehr zahlreichen, stimmigen Details.

Ist das den Hornby-Leuten gelungen? Wirft man einen ersten Blick auf die neue H0-Maschine, so wirkt sie durchaus stimmig. Das Erscheinungsbild der kräftigen Güterzuglok kommt überzeugend rüber, wie man so schön sagt. Anschließend braucht man eine ganze Weile, um die überaus zahlreichen und durchwegs feinen Details zu würdigen. Insbesondere die

Vielzahl und auch die Filigranität der freistehenden Leitungen und Bauteile am Kessel sind beeindruckend. Auch das Fahrwerk kann überzeugen, die Kuppelräder sind mit maßstäblich richtigem Durchmesser und feinen Speichen ausgeführt, allerdings wünscht man sich etwas dünnere Radreifen. Die feinen und sauber rot ausgelegten Stangen der Steuerung bestehen aus Metall, die anderen Bauteile aus Kunststoff, alles wirkt durchaus realistisch. Auch der Tender weiß durch die Detaillierung des Aufbaus und des Fahrwerks zu gefallen. Besonders schön, mit farblich abgesetzter Verbretterung, ist der zur Lok zeigende Bereich ausgeführt. Auch die Inneneinrichtung des Führerstandes ist sehenswert, doch sind Armaturen rund um die Feuerbüchse kaum erkennbar, weil sie (vorbildgerecht) unter dem Dach liegen. Auch in der Analogausführung flackert hinter der offenen Feuertür eine „LED-Glut“.

Die Geister der Betrachter scheiden sich jedoch, sobald es um die Farbgebung geht.

Die meisten zeitgenössischen Dampflokomotive zeichnen sich durch ein mattschwarzes Finish aus, nicht so die Rivarossi-55. Sie zeigt sich tiefschwarz und glänzend, wie direkt aus der Fabrikhalle kommend. In manchen Bereichen, insbesondere am Tender, wirkt der Lack auch ganz leicht speckig, weil er wohl etwas zu dick aufgetragen wurde.

Sehr ansprechende Fahreigenschaften

Im Fahrbetrieb zeigt sich die H0-Preußin jedoch wieder von ihrer besten Seite. Geschmeidig, leise und absolut taumelfrei rollt sie übers Gleis. Die Höchstgeschwindigkeit könnte allerdings etwas niedriger ausfallen, war doch das Vorbild kein echtes Rennpferd. Die Mindestgeschwindigkeit ist gut, und mit einem Heißwolf-Fahrregler ließ sich auch eine extreme Schleichfahrt realisieren. Die Stromabnahme über alle Räder und die teilweise federnd gelagerten Rad-



Zierlich und filigran wirken sämtliche am Kessel und im Fahrwerksbereich montierten Anbauteile, sehr schön ist auch das Gestänge des Vierkuppplers ausgefallen.

sätze in Lok und Tender unterstützen einen solchen Betrieb. Die Wirkung des Spitzsignals ist gut, alle drei Lampen sind gleichmäßig hell. Die Pufferträger lassen sich mit den beiliegenden Zurüstteilen verfeinern, bemerkenswert ist dabei die Kupplungsnachbildung aus Metall mit beweglichem Bügel. Mann muss dieses Zurüstteil allerdings vorsichtig befeilen, bevor es in die rechteckige Aussparung im Pufferträger passt.

Problematisch sind zwei Punkte: Unser Besprechungsmuster (es handelt sich dabei nicht um jenes Musterexemplar, das bereits viele Messen erlebt und anschließend von einem Mitbewerber überkritisch getestet wurde) wies kleine Mängel auf: Es fehlte eine Griffstange an der Rauchkammertür und ein Lampeneinsatz.

Das Öffnen des Modells sollte man vermeiden

Fast verzweifelt ist der Tester anschließend beim Versuch, das Modell für das obligatorische Bild des Innenlebens zu zerlegen. Die Betriebsanleitung erklärt, dass dazu zunächst die vordere Kupplungsaufnahme nach dem Lösen zweier Schrauben abzunehmen und dann weitere drei Schrauben zu entfernen seien. Dann ließe sich der Kessel samt Umlauf abnehmen. Dem ist nicht so, denn zahlreiche Leitungen und die Sandfallrohre sind entweder am Kessel oder am Fahrwerk verklebt. Problemlos war die 55 nicht zu öffnen, und der anstehende Zusammenbau wartet noch auf die Umsetzung. Es ist daher davon abzuraten, die Rivarossi-55 zu zerlegen. Selbst der Decoder-Einbau im Tender ist etwas knifflig, denn nach dem Abziehen des Koh-



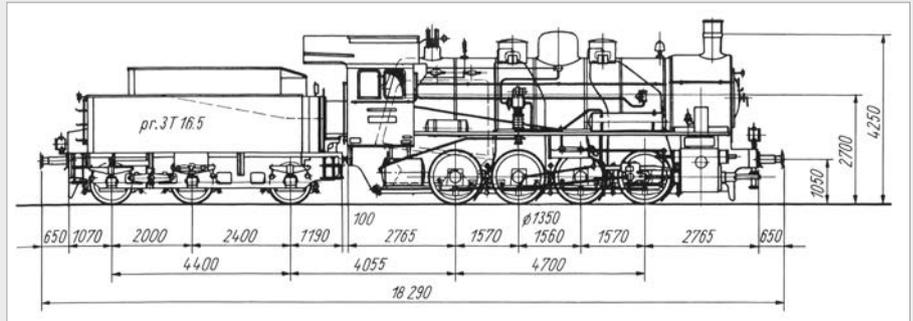
FOTOS: ABP

Lok und Tender sind durch eine stromführende Kurzkupplungsdeichsel verbunden.

MESS- UND DATENBLATT



Baureihe 55.25 von Rivarossi in H0



ZEICHNUNG: WEB-ARCHIV



STECKBRIEF

Hersteller: Rivarossi (Hornby)
Bezeichnung: 55 3112-4 der DR (Bw Roßlau)
Nenngröße/Spur: H0
Artikelnummer: HR2810
Stromsystem: Gleichstrom
Produktionsjahr: 2023
Gehäuse/Fahrgestell: Kunststoff/Metall
Gewicht: 314 Gramm
Preis: 379,90 Euro (UVP)



ELEKTRIK

Funktionen: Mit der Fahrtrichtung wechselndes Dreifach-Spitzlicht, Feuerbüchsenflackern
Stromabnahme: Über alle 14 Lok- und Tenderräder



MECHANIK

Antrieb: Vom Fünfpolmotor mit Schwungmasse auf letzten Kuppelradsatz, andere Kuppelradsätze über Treibstangen
Haftreifen: Zwei



SERVICE

Gehäusedemontage: Fünf Schrauben im Fahrwerksbereich lösen – Achtung, die Demontage ist nicht empfehlenswert!
Zurüstteile: Pufferträgerdetails
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Explosionszeichnung und Ersatzteilliste
Verpackung: Karton mit Blister-Einsatz
Andere Versionen: DB-Epochen III und IV, KPEV, jeweils auch als Soundversionen

Fahrwerte	Spannung	v ₀ (km/h)	Maßvergleich (mm)	Vorbild	1:87	Modell
v _{min}	2,2 V	4,7	Länge über Puffer	18920	217,5	212
v _{max}	12 V	122	Treibraddurchmesser	1350	15,5	15,5
v _{max} Vorbild	6,6 V	55	Gesamtachsstand Lok	4700	54,0	54,0

laufsatzes muss die am Wasserkastendeckel verklebte, aber sehr flexible Stange während der Arbeiten montiert bleiben.

Wer also die Anschaffung der grundsätzlich sehr schön ausgefallenen und vor-

züglich laufenden neuen 55 erwägt, sollte gleich die passende Ausführung (analog oder mit Sound) wählen und vor dem Kauf prüfen, ob das Modell vollständig aus der Verpackung kommt. *abp*



Das sollten Sie keinesfalls versuchen: Die einfache Demontage des Kessels und vor allem der Wiederausbau ohne Zerstörungen scheitert an vielen verklebten Leitungen.



RHEINGOLD ... FARBENSPIEL IN HO

PIKO

w13plus-Sonderausgabe
„20 Jahre w13plus 2003–2023“

Auslieferung erfolgt Ende 2023

LIMITIERT AUF
500 STÜCK!

Die Kombination aus Kultlok, TEE-Farbgebung und dem „Rheingold“-Schriftzug macht dieses Exklusivmodell zum echten Sammlerstück.

Das PIKO Modell der V 200 überzeugt durch freistehende, einzeln angesetzte Fronthandstangen und fein gravierten Drehgestellen.

Der schwere, aus Zinkdruckguss gefertigte Rahmen verleiht den Modellen im Zusammenspiel mit dem gewählten Motor mit zwei großen Schwungmassen hervorragende Laufeigenschaften. Die PIKO V 200 verfügt über einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel weiß/rot, sowie beidseitige Kurzkupplungskinematiken.

Das Modell besitzt eine Digitalschnittstelle PluX22.



Piko 71283

Diesellok V 200 102,
DB, Ep.III ‚Rheingold‘, rot-creme

159,90 €

154,99 € Vorbestellpreis bis 31.05.2023
bei Ihrem w13+ Händler

Piko 71284

Diesellok V 200 102,
DB, Ep.III ‚Rheingold‘, rot-creme, DC-Sound

279,90 €

269,99 € Vorbestellpreis bis 31.05.2023
bei Ihrem w13+ Händler

Piko 71285

Diesellok V 200 102,
DB, Ep.III ‚Rheingold‘, rot-creme, AC-Sound

279,90 €

269,99 € Vorbestellpreis bis 31.05.2023
bei Ihrem w13+ Händler

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

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

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

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

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

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

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

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

Modellbahn Center 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 Pfulst 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 als „Plechovka“ (dt. Blechbüchse) verunglimpft S499.02 der ČSD sieht dank der Zweifarblackierung dennoch sehr ansprechend aus.

Auf die futuristische „Laminatka“ folgte – nun auch in H0 bei Piko – die schlicht gehaltene ČSD-Reihe S499.02, genannt...

...Blechbüchse

Piko macht es wie das große Vorbild: Vor etwas mehr als zwei Jahren haben wir im MEB bereits das hervorragende H0-Modell der legendären „Laminatka“, der ČSD-Baureihe S499.0, getestet. Für den mit 25 kV/50 Hz Wechselstrom elektrifizierten Teil des tschechoslowakischen Streckennetzes folgte auf dieses aufwendig und teuer zu fertigende „Schienenraumschiff“ zwischen 1975 und 1980 die in immerhin 86 Exemplaren gebaute Nachfolge-Reihe S499.02. Die äußerlich einfach gehaltene Maschine erhielt einen herkömmlichen Blechaufbau. Aus Sonneberg rollt nun auch eine Nachbildung der S499.02 auf die H0-Gleise.

Natürlich ist die Erscheinung dieser Elektrolok im Vergleich zur futuristischen „Laminatka“ selbst im Modell eher zurückhaltend, aber Piko versteht es längst, selbst einfache Vorbilder höchst detailgetreu zu miniaturisieren. Daher darf auch die neue S499.02 zweifelsohne als wahres Spitzenmodell bezeichnet werden: Dies fängt bei den wunderbar plastisch herausgearbeiteten Drehgestellen samt Zugkraft-Lenkergestänge am Unterboden und den feinen, vorbildgetreu rot gefärbten Speichenradsätzen an, zieht sich über den Lokkasten mit feinst gravierten Maschinenraum-Lüftungsgittern und den vollständig eingerichteten Führerräumen bis hin zur aus

stabilem Kunststoff gefertigten Dachausrüstung mit den grazilen Scherenstromabnehmern. Farbgebung und Beschriftung gefallen ebenso wie die wirklich ausgezeichneten Fahr- und Regeleigenschaften.

Fazit: Ein weiteres schönes H0-Modell nach böhmischem Vorbild ohne eine einzige echte Schwachstelle. *A. Bergner*

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Piko
- ▶ **Bestellnummer:** 97400
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Per Kardan vom Motor mit zwei Schwungmassen auf alle vier Radsätze
- ▶ **Haftreifen:** Zwei, an den inneren Achsen
- ▶ **Gewicht:** 440 Gramm
- ▶ **V_{min}:** Zirka 3 km/h bei 1,5 Volt
- ▶ **V_{max}:** 178 km/h bei 12 Volt
- ▶ **Beleuchtung:** Lichtwechsel rot/weiß
- ▶ **Zurüstteile:** Geschlossene Frontschürzen, Bremsschläuche, Kupplungsimitate
- ▶ **Preis:** 210 Euro (UVP)



Das Modell der S4990205 gibt den Auslieferungszustand wieder. Diese Lok war um 1980 in Pilsen stationiert.



Die Pantografen sind sogar noch eine ganze Spur feiner als bei vergleichbaren Piko-Elektroloks nach deutschen Vorbildern ausgefallen.

FOTOS: ABP



Bemerkenswert ist die großartige Nachbildung des neuen Fahrwerks mit UFC-Experimental-Drehgestellen.



Die Frontpartie der Lok ist eine Wucht. Man kann sich kaum sattsehen.

Auch Modellbahnhersteller eifern dem berühmten „Höher, Schneller, Weiter“ nach. Da ist die stärkste ungarische E-Lok mit dem passenden Spitznamen „Gigant“ ein perfektes Vorbild für eine 1:87-Nachbildung. Zwischen 1974 und 1988 beschaffte die MAV 56 Exemplare der beeindruckenden Baureihe mit einem Gewicht von 116 Tonnen.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: ACME
- ▶ Bestellnummer: 60661
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Metall/Kunststoff
- ▶ Antrieb: Vom Motor mit Schwungmasse auf alle Achsen
- ▶ Gewicht: 548 Gramm
- ▶ v_{\min} : 3 km/h bei 2,7V
- ▶ v_{\max} : 157 km/h bei 12V
- ▶ Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängig
- ▶ Zurüstteile: Pufferträgerdetails
- ▶ Preis: 271,50 Euro (UVP)

Die sechssachsige ungarische E-Lok-Baureihe V63 ist als neue Variante von ACME in H0 erhältlich.

Gigantisch

Die 3600 kW-starken Loks waren für den Einsatz vor schweren Schnell- sowie Güterzügen vorgesehen.

Das Modell des italienischen Herstellers ACME überzeugt mit einer akribischen Detaillierung. Beginnend bei den Drehgestellblenden über die Gravuren des Lokkastens bis zu einer Fülle an freistehenden Details wird die im Grunde schlichte Lok zu einem Hingucker. Auf dem Dach gefallen die zierlichen Stromabnehmer. Lediglich die braunen Isolatoren der Dachleitung wirken ein wenig plastikhaft. Das machen aber die großartigen Frontpartien mit perfekt eingesetzten glasklaren Scheiben, die einen guten Einblick auf die ein-

gerichteten Führerstände freigeben, leicht wieder wett. Die V63.005 von ACME ist hervorragend lackiert, die Fabrikschilder sind erhaben ausgeführt.

Das analoge, 548 Gramm schwere Modell zeigt ausgewogene Fahreigenschaften. Ganz ruhig und leise rollt die Lokomotive übers Testgleis und erreicht bei einer Spannung von 12 Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 157 km/h. Die V63 ist selbstverständlich für eine digitale Nachrüstung, einschließlich Platz für einen Lautsprecher, vorbereitet.

Fazit: Für Freunde ausländischer Triebfahrzeuge ist die V63 eine ernsthafte Überlegung wert. *al*



Alles, wie es sich der anspruchsvolle Modellbahner wünscht: Feine freistehende Details, durchbrochene Lüftungsgitter und zierliche Stromabnehmer.

FOTOS: ABP



Für den internationalen H0-Verkehr wie gemacht: Die 184 zog einst auch den Ost-West-Express mit sowjetischen RIC-Schlafwagen.

Die Viersystem-Baureihe 184 war ein Meilenstein in der Bundesbahn-Geschichte. L.S. Models lieferte nun eine Neuauflage des Klassikers in H0 aus.

Für ein vereintes Europa

Um die aufwendigen Lokwechsel an den Grenzen zu den Bahnstromsystemen in Frankreich und den Benelux-Staaten zu vermeiden, entstanden im Jahr 1965 als ultimative Lösung fünf Maschinen der damaligen Baureihe E410. Die späteren

184 mit komplizierter Thyristor-Technik für 1500/3000 Volt Gleichstrom und 15000/25000 Volt Wechselstrom (bei unterschiedlichen Frequenzen) bewährten sich leidlich, waren aber als „Europa-Loks“ zunächst der ganze Stolz der Bundesbahn.

L.S. Models legte nun einige neue Varianten des erstmals im Jahr 2010 erschienenen H0-Modells auf. Die detaillierte und maßstäbliche Ausführung genügt immer noch sehr hohen Maßstäben, insbesondere die Stromabnehmer sind eine Zierde für die stahlblaue Lok. Die vereinfachten DB-Kekes sind für 184003 authentisch. Sehr filigran sind die aus Metall angesetzten Scheibenwischer und die Trittbreche an den Lokfronten. Die Zurüstung der Pufferträgerdetails gelingt einfach.

Die Fahreigenschaften der mit zwei Schwungmassen ausgestatteten Lok sind ausgezeichnet. Umgerechnet mit minimal 1,5 km/h und maximal 167 km/h rollt die 184 an-

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche und sehr detaillierte Ausführung; Fahreigenschaften; Digitalfunktionen

KONTRA: Formtrennkanten; Zurüstteile etwas grob

BESTELLNUMMER: 160175

PREIS: 420,90 Euro (UVP)

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

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

genehm leise über die Gleise. Das getestete digitale Sound-Modell verfügt außerdem über zahlreiche Licht-Funktionen (beispielsweise Führerstandsbeleuchtung und ein abschaltbares drittes Spitzenlicht für den Frankreich-Einsatz) und einen realistisch wirkenden Sound. Wer noch kein Modell dieser schönen Baureihe hat, sollte zugreifen. *abp*



Vier filigrane Einholmstromabnehmer mit unterschiedlichen Wippen schmücken die gelungene Dachpartie des Modells.

› KOMPAKT

Märklin: 01.5 der EFZ für Z

Die Göppinger ergänzen die Serie der im Z-Maßstab nachgebildeten Museumsloks um 01 519. Die Neukonstruktion mit dem DR-Neubaukessel mit Domverkleidung bildet die Lok der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) im Zustand um 2016 (mit Märklin-Schriftzug am Tender) nach. Der (leider aus dem Führerhaus ragende) Glockenankermotor sorgt für sehr gute Fahreigenschaften des mit filigraner Steuerung ausgestatteten Modells. Der Mischvorwärmerkasten fehlt, das Dreifach-Spitzenlicht sitzt falsch. *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierte Ausführung; Kessel aus Metall; Fahreigenschaften

KONTRA: Lok-Tender-Abstand; Lokfront untypisch

BESTELLNUMMER: 88019

PREIS: 289 Euro (UVP)

URTEILE:



Bis heute gilt die „Mallard“ der LNER-Klasse A4 als schnellste Dampflokk der Welt. Kenner beiderseits des Kanals aber wissen, dass auf der Rekordfahrt am 3. Juli 1938 ein klein wenig „nachgeholfen“ wurde.

Die gerne als „Spur der Mitte“ bezeichnete Nenngröße TT scheint in Großbritannien genügend Anklang gefunden zu haben, um das Angebot im Eiltempo auszubauen.

Hornby auf dem Mittelweg

Nachdem wir erst in der vorherigen MEB-Ausgabe Hornbys Einstieg in den Maßstab 1:120 in Form des Startsets „The Scotsman“ vorstellen durften, ist die englische Traditionsmarke schon wieder mit zahlreichen neuen TT-Modellen am Start. Bei den Triebfahrzeugen ist diesmal kei-

ne geringere als die offiziell immer noch schnellste Dampflokk der Welt, die von Nigel Gresley entworfene und zur LNER-Klasse A4 gehörige Stromlinienschönheit „Mallard“, mit von der Partie. Das bis heute erhalten gebliebene Original übertraf am 3. Juli 1938 mit 201,2 km/h knapp den zwei-

Jahre zuvor aufgestellten Rekord der deutschen 05 002, erreichte dies jedoch auf einer leicht abschüssigen Strecke und war danach fällig zur Revision. Wie dem auch sei, in England ist man noch immer stolz, diesen Rekord für sich beanspruchen zu können. Da die Vorgänger-Klassen A1 und A3

bis auf die Verkleidung mit der A4 stark verwandt sind, war es für Hornby ein Leichtes, alle drei Reihen in der Modellkonstruktion zu berücksichtigen. Die Technik der TT-A4 ist daher weitgehend unverändert geblieben, dennoch läuft die Lok, die ihr Rekordtempo in umgerechneter Modellgeschwindigkeit knapp verfehlt, etwas unruhiger als die TT-A1. Dies mag an Fertigungsschwankungen liegen, zudem wird die „Mallard“ leider regelrecht in Öl getränkt ausgeliefert und sollte vor dem ersten Einsatz zunächst entfettet werden. Detaillierung und Finish sind dagegen, bis auf die verkehrt herum angeklebte Pfeife, erneut bestens gelungen.

Auch das Resinguss-Fertigmodell des Bahnhofs Dent hinterlässt einen guten Eindruck, die Bemalung des Natursteinbaus wurde sehr liebevoll vorgenommen. Auf die separat erhältlichen Bahnsteigelemente trifft dies ebenso zu. Zu guter Letzt erweitern neue Gleis-Sets das Hornby-TT-Programm. *ba*



Der neue TT-Bahnhof hat die Station Dent, gelegen an der bekannten Strecke Settle – Carlisle in der nordenglischen Grafschaft Cumbria, zum Vorbild.



Die ebenfalls typisch britische Weiche war bereits im „Scotsman“-TT-Startset enthalten.

AUF EINEN BLICK

PRO: Gelungene Ergänzungsmodelle des britischen TT-Themas; Gebäude als Fertigmodelle; gutes Preis-Leistungs-Verhältnis

KONTRA: Fahreigenschaften der „Mallard“ eher unausgewogen

BESTELLNUMMERN: Bahnhof Dent: TT9002; Bahnsteige: TT9008; Bahnsteigrampen: TT9009; Gleisset mit Weiche: TT8030

URTEILE:



Abgebildet sind der Zweite-Klasse-, der Gemischtklassige- und der Gepäck-Wagen (v. l.) mit der ursprünglichen Epoche-IVa-Beschriftung.

Es gibt neue UIC-X-Wagen der Schweizer Bundesbahnen in Epoche IVa-Ausführung. Hersteller der HO-Schmuckstücke ist die Edelschmiede L.S. Models.

Traum in Grün und Orange

Das waren noch Zeiten, als die UIC-X-Reisezugwagen der SBB rund um das Jahr 1970 noch in Grün mit goldfarbenen Türen verkehrten. L.S. Models bildet diese Ära nun nach. Erhältlich sind die Wagen in allen Klassen sowie

ein Gepäck- und ein orangefarbener Speisewagen.

Alle Modelle kennzeichnen sich durch eine sagenhafte Detaillierung. Das beginnt bei den Drehgestellen und ist an den Wagenübergängen, die gefederte Faltenbälge besitzen, be-

sonders gelungen. Geradezu außergewöhnlich eindrucksvoll ist die Inneneinrichtung sowohl der Reisezugwagen als auch des Speisewagens. Selbstverständlich besitzen die Sitzgelegenheiten in den liebevoll nachgebildeten Abteilen vor-

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung; Inneneinrichtung; Lackierung und Bedruckung;

KONTRA: -

PREISE: 92,90 bis 131,90 Euro (UVP)

URTEILE:

bildgerecht unterschiedliche Farben (Raucher rot/Nichtraucher grün). Die Wagen sind zudem hervorragend bedruckt. *al*



Der Speisewagen ist eine Pracht für sich und schmückt jeden Zug.



Die Wagen haben gewöhnliche oder Klapp-Trittstufen.

Die Welt der „Compagnie internationale des Wagons-Lits“ (CIWL) war vielfältig und aufsehenerregend. ACME liefert einen weiteren kleinen HO-Baustein dazu aus.

Umbautype

Aus den 50er-Jahren stammt das ursprüngliche Vorbild dieses kurzen Schlafwagens: Gebaut wur-

de er von der „Compagnie des Entreprises Industrielles Charentaises“ (CEI), typisch sind die über den Rahmen herunterge-

zogenen Seitenwände. Den Waggon Ub 3951 unterzog man bereits im Dezember 1965 einem Umbau, bei dem ein Vorraum samt Türen entfiel. ACME nahm sich nun des ungewöhnlichen Vorbildes an und ergänzte seine umfangreiche Serie an CIWL-Wagen für HO. Das Modell ist ein Schmuckstück für jeden Nachtzug und glänzt beispielsweise mit einer

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Inneneinrichtung; filigrane Zurüstteile

KONTRA: Faltenbalge

BESTELLNUMMER: 51022

PREIS: 99,95 Euro (UVP)

URTEILE:

perfekten Inneneinrichtung und mit unterschiedlich heruntergezogenen Jalousien. Das CIWL-Logo ist erhaben ausgeführt. Drehgestelle und Wagenboden sind ebenfalls hervorragend gestaltet. Leider sind die Faltenbalge verklebt, daher sollte der Wagen nicht am Zugende laufen. *abp*



Eine Zierde für den Nachtzug: Schlafwagen der CIWL-Bauart Ub.



„Nein, Sven-Eric, du musst jetzt warten, bis die großen Kinder fertig sind.“ „Ich will aber! Wäääh!“

Der Zubehör-Spezialist Noch sorgt mit einigen neuen, motorisierten Bausätzen für Bewegung auf HO-Spielplätzen.

Kids in action

Es sieht wirklich sehr putzig aus, wenn sich diese kleinen Gerätschaften auf dem HO-Spielplatz bewegen, wenn die Wippe langsam

wippt und das Minikarussell seine Runden dreht. Die Geschwindigkeit lässt sich über die Potentiometer der kleinen Elektronik-Bausteine passend

einstellen. Wer einen geeigneten Platz auf seiner Anlage findet, sollte wirklich eine Anschaffung in Betracht ziehen, denn das sind die Hingucker,

AUF EINEN BLICK

PRO: Einfacher elektrischer Anschluss (16 V AC); regelbare Geschwindigkeit; einfacher Zusammenbau

KONTRA: Figuren etwas vereinfacht

BESTELLNRN.: 13400/13403

PREISE: Je 48,99 Euro (UVP)

URTEILE:

die den weniger Eisenbahn-affinen Besuchern die begeisterten Ahhs und Ohhs entlocken. Der Zusammenbau der Wippe (links im Bild) und des kleinen Karussells gelingt sehr zügig und problemlos, die Anleitung klärt alle eventuellen Fragen. Zur Platzierung auf der Anlage sind passende Aussparungen und ein wenig Raum für den Unterflurantrieb (3,5 Zentimeter Tiefe) nötig. Die Bewegungseffekte lassen dann auch über die etwas einfache, eher robuste Ausführung der Kinderfiguren und der Spielgeräte hinwegsehen. *abp*



Drei von insgesamt sechs erhältlichen, authentischen Design-Varianten sind auf diesem Bild zu sehen.

Ein exotisches Vehikel ist der 1931 vom Flugzeubauer Edmund Rumpler vorgestellte Lkw, den Liliput nun als HO-Modell bringt.

Aerodynamik-Laster

Ein wenig erinnert die Gestaltung des Rumpler-Lkw an die auf der vorherigen Doppelseite zu sehende britische Stromlinienlok „Mallard“. Da beide Kinder der Zwischenkriegszeit sind, ist dies im Grunde nicht überraschend, denn um 1930 setzte der durch die aufstrebende Luftfahrt-Industrie

ausgelöste Rummel um die Aerodynamik auch bei Schienen- und Straßenfahrzeugen ein. Edmund Rumpler war mit seinem in nur zwei Exemplaren gebauten, bis zu 100 Kilometer pro Stunde schnellen Frontantriebs-Lastwagen ganz vorne mit dabei. Der Berliner Ullstein-Verlag nutzte die beiden Proto-

Die beiden Vorbilder fuhren Zeitungen aus.

typen RuV 29 und RuV 31 in den 1930er-Jahren zum Transport seiner Presseerzeugnisse in die Ostseebäder. Liliput hat diesen kuriosen Stromlinien-

AUF EINEN BLICK

PRO: Proportionen; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung

KONTRA: Scheinwerfer nicht silberfarben hinterlegt

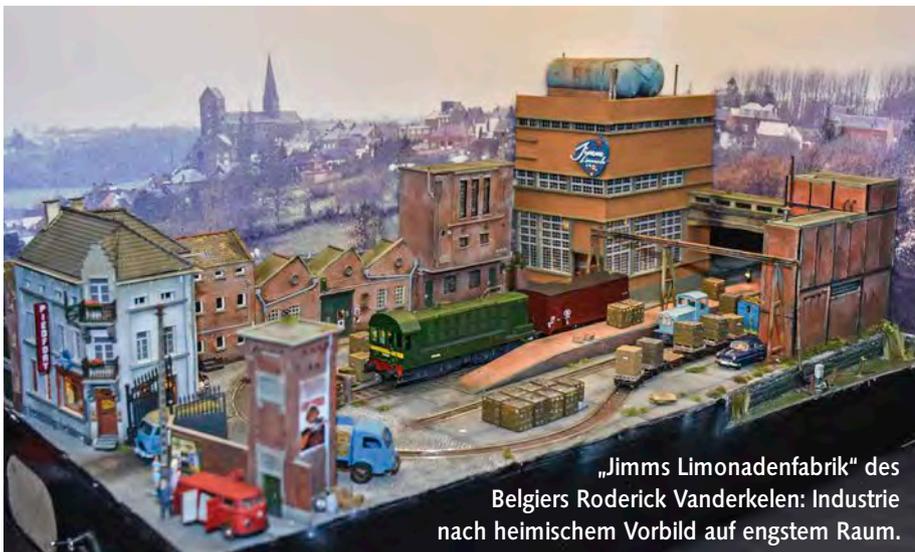
BESTELLNRN.: L937496 (grün), L937494 (rot), L937492 (blau)

PREISE: Je 24,95 Euro (UVP)

URTEILE:



Lkw, die 1945 leider zerstört wurden, nun bestens detaillierte, exzellent lackierte und sauber beschriftete Denkmäler im Maßstab 1:87 gesetzt. *ba*



„Jimms Limonadenfabrik“ des Belgiers Roderick Vanderkelen: Industrie nach heimischem Vorbild auf engstem Raum.

Die „OnTraXS“ im bekannten Eisenbahnmuseum zog auch im Jahr 2023 zahlreiche Besucher an.

Sonderschau in Utrecht



„La Carrière à Bauriots“ von Bernard Junk aus Frankreich: Hier dreht sich auf 100 mal 120 Zentimetern alles um einen kleinen Steinbruch im Maßstab 1:32.

Die internationale Modellbahnausstellung im niederländischen Eisenbahnmuseum in Utrecht lebt von ihrem Ruf als eine Art Leistungsschau des Modellbahnbaus und ist noch immer ein Treffpunkt der Spezialisten. Doch auch die Funktion als Familien-Event ist nicht zu unterschätzen und sorgte für starken Andrang. Vom 17. bis 19. März präsentierte man 31 Anlagen. Ihre Erbauer stammten mit einer Ausnahme – Sandy Hollow reiste aus Australien an – aus großen Teilen des europäischen Festlands. Die Baugrößen H0 bis N waren am stärksten vertreten, auffällig war die Vielzahl kleiner Dioramen, größere Anlagen wie jene von Wim Wijnhoud waren die Ausnahme. Die Dioramen zeigten vor allem industrielle Szenen: Fabriken, Zechen und Abgrabungen aller Art. Etwas störend war, dass es am ersten Ausstellungstag häufig an der Fortbewegung der Triebfahrzeuge haperte; die Hand des Erbauers musste dann nachhelfen, was Video- und Fotoaufnahmen erschwerte. Den Publikumspreis, gewählt

Der Niederländer Wim Wijnhoud zeigte ein weiteres Meisterwerk des Anlagenbaus: „La Ligne du Gerize“ erstreckte sich über immerhin 17 Meter.



sowohl von den Erwachsenen als auch von den Kindern, gewann der Belgier Robert Govaerts mit seiner tatsächlich phantastischen Anlage „Beaver Lumber Company“. Die Waldbahn im Maßstab 1:48 (On30) entführte in die amerikanischen Backwoods mit ihren eindrucksvollen Douglasiwäldern. Auch sehr viele kommerzielle Anbieter waren anwesend, darunter Märklin und Roco/Fleischmann. Außerdem konnte man auf Workshops etwas zur Digi-

Viele Dioramen mit vielen Industrie-Motiven

taltechnik, zum Altern, zur Begrünung oder zum Gebäudebau erfahren. Auch die Gewinner der erfolgreichen niederländischen Fernsehreihe „Der große kleine Bahnwettbewerb“ waren mit ihren Exponaten in der großen Ausstellungshalle vertreten. Diese war weitgehend leergeräumt, aber einige wichtige Exponate wie die NS-Dampflok 3737 und WD 73755 hatten ihren Stammplatz nicht verlassen. Rein Korthof/abp



Auch der Franzose Dany Machi nahm sich der Feldbahn an. Das Betriebsdiorama „Brasac Les Mines“ zeigt ein altes, nach wenigen Originalfotos entstandenes Bergwerk in H0.



Eine zauberhafte Landschaft, gestaltet wie aus einem Guss, begeisterte die Besucher der „Internationalen Modelleisenbahnausstellung“ 2022 in Friedrichshafen. In unser beliebtes Urlaubsland entführte der „Märklinfan Club Italia“ im Maßstab 1:87.

Benvenuti in Italia!

Vielleicht waren es die für hiesige Augen und Gewohnheiten ungewöhnlichen Züge, vielleicht die außergewöhnliche Wirkung der Landschaft, die durch die Hintergrundkulisse fast nahtlos fortgeführt wurde, vielleicht war es der große Stand mit dem roten Samt-Vorhang vor der Anlage. Jedenfalls konnte man während der gesamten Ausstellungszeit eine große Traube von

Besuchern beobachten, die sich vom italienischen Flair angezogen fühlte und hinreißen ließ. Die zahlreich erschienenen Mitglieder des „Märklinfan Club Italia“ boten ihr Bestes, um den Zuschauern einen anspruchsvollen und anregenden Modellbetrieb vorführen zu können.

Der Club wurde offiziell im Jahr 2005 gegründet, als eine kleine Gruppe leidenschaftlicher italienischer Märklinisten, die

sich über Internet-Foren kennenlernten, beschloss, die erste Modul-Anlage Italiens mit dem Märklin-System zu bauen.

Nach den ersten organisatorischen Besprechungen beschloss man, das Profil der Modul-Kopfplatten nach den Standards der „European Train Enthusiasts – ETE“ aus den USA zu übernehmen. Allerdings werden statt der nicht mehr ganz taifrischen Märklin-K-Gleise die moderneren C-Gleise

Weißer Pfeil: Der „Frecciabianca“ mit zwei Triebköpfen der Baureihe E.414 und dazwischen eingereihten Reisezugwagen stammt von ACME.



Märklin produzierte eine Traxx 2 als E.483 in den Farben der GTS. Der Güterzug hat den großen Schattenbahnhof hinter den Modulen verlassen und durchquert nun die Anlage.



„Treffen sich zwei Caimanos ...“ Sowohl die E.656 in der blau/grauen Originalfarbgebung als auch jene im moderneren XMPR-Lack stammen aus dem Roco-Sortiment.

verwendet und die Verbindungselemente für die Module etwas abgewandelt.

Die Anlage entstand zunächst nach lockeren Vorgaben, es sollte und konnte eine Phantasielandschaft im europäischen Stil entstehen, um neben den italienischen Zügen auch die beliebten Modelle nach deutschen, schweizerischen, österreichischen Vorbildern oder auch Märklin-Produkte aus anderen Ländern verwenden zu können. Die am Projekt beteiligten Mitglieder leben in verschiedenen Städten und jeder baute selbstständig sein eigenes Modul. Die Treffen fanden dann regelmäßig im Rahmen von Modellbahnmessen oder privaten Stammtischtreffen statt.

Auf der großen Website ist das Clubleben vom ersten Treffen im Jahr 2005 (https://www.marklinfan.net/mf18_giugno.htm) an sehr ausführlich dokumentiert.

Die erste Ausstellung mit fertigen Modulen ging 2007 auf der Messe in Verona

über die Bühne. Es gab kein spezifisches Betriebsthema, man wollte nur sehen, ob und wie der Modellbetrieb funktionierte. Vor allem aber wollte man dem italienischen Publikum zeigen, dass es auch mit

Die ersten Module entstanden im Freelance-Stil

dem Märklin-System möglich ist, eine realistische Modelllandschaft aufzubauen. Es bestand immer noch das Klischee des leidenschaftlichen italienischen Märklinfans mit einem Doppeloval aus M-Gleisen als Anlage. Doch das entsprach inzwischen

bei Weitem nicht mehr der Realität. Sehr schöne Bilder zu dieser Ausstellung findet man hier: https://www.marklinfan.net/model_expo_2007.htm.

In der Folge standen die Ausstellungsbeteiligungen oft unter einem bestimmten Motto: „Die großen internationalen Züge“, „175 Jahre Deutsche Eisenbahn“, „Auswandererzüge“ und andere Themen wurden anhand der Modellzüge vorgeführt. Um auch den Traditionalisten Raum zu bieten, kam dann neben der digital betriebenen Modulanlage mit C-Gleisen das Projekt „Plastico modulare Vintage“ hinzu. Hier konnten die geliebten alten Märklin-



Schätzchen auf M-Gleisen und umrahmt von alten Zubehör-Artikeln ihre Runden drehen. Auch dieses Modul-Arrangement war auf Anhieb erfolgreich und wurde im Jahr 2013 auch in Göppingen ausgestellt (<https://www.marklinfan.net/goeppingen2013.htm>).

Im Jahr 2015 fand der Club schließlich ein ständiges Zuhause in der Nähe von Piacenza. Die Modulanlagen konnten dort dauerhaft aufgebaut und sechs Jahre lang regelmäßig genutzt werden, ohne dass man andauernd auf Reisen gehen und die wertvollen Stücke transportieren musste.

Bis vor zwei Jahren konnte der Club diesen Luxus nutzen, dann verstarb leider der Besitzer der Immobilie.

Bei vielen Mitgliedern bestand jedoch schon seit längerer Zeit auch der Wunsch, ihre schönsten italienischen Zuggarnituren auf einer gemeinsamen Anlage einsetzen



Die E.402A mit windschnittigeren Fronten (Modell von Rivarossi) waren die ersten Serien-Drehstromloks der FS und für 3000V Gleichstrom ausgelegt. Inzwischen wurden alle Maschinen zur Baureihe E.401 mit nur einem Führerstand umgebaut.



Das Zweitschnellste, was die italienische Staatsbahn FS zu bieten hat: der ETR.500 als „Frecciarossa“ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h. Auch dieses Modell kommt von ACME. Der imposante, 14-teilige Zug des Clubs passte nicht ganz aufs Bild. Es zeigt aber, wie großzügig die Landschaft gestaltet wurde und wie gut der Übergang zur Hintergrundkulisse gelang.

zu können. So entstanden bei drei Club-Freunden die ersten Module im rein italienischen Stil. Problematisch war nur die Tatsache, dass im Märklin-Programm bekanntlich über die ganzen Jahre so gut wie keine italienischen Modelle aufgelegt wurden. Es bestand also nur die Möglichkeit, die Modelle der anderen Marken an das Märklin-System anzupassen – das die Märklinfans zweifellos für das Beste halten.

Viele Umbaufahrzeuge für das Märklin-System

So begeistern und überraschen nun, zuletzt auf der IMA in Friedrichshafen, die schönen italienischen Fahrzeuge von Roco, Rivarossi, Lima, ACME, Os.Kar, Liliput oder Piko die Zuschauer. Gerade die für deutsche Augen oftmals neuartigen Eindrücke üben einen besonderen Reiz aus. Manches Fahrzeug hat man vielleicht schon einmal während einer Urlaubsreise entdeckt, andere kennt man aus der Literatur oder aus dem Internet. Doch auf einer Ausstellung hat man die Möglichkeit, den berühmten ETR.300 „Settebello“, einen alten braunen Dieseltriebwagen der Baureihe ALn.772, den „Caimano“ (E.656) oder die „Tartaruga“ (E.444), aber auch die modernen Hochgeschwindigkeitszüge wie den „Frecciarossa“ oder den „Freccia Bianca“ mit Muße im Modell zu beobachten und zu genießen. Dazu kommen die heute allgegenwärtigen Traxx-Loks in hierzulande fast unbekanntem Farbgebungen – oder kannten Sie die rosafarbene „Ozeanogate“-



Auch in Italien ist die Welt der privaten EVU bunt und abwechslungsreich. Märklin lieferte die E.483 im rosaroten „Oceanogate“-Lack im Jahr 2016 aus.

E.483? Alle Triebfahrzeuge außerhalb des Märklin-Programms wurden mit dem obligatorischen Skischleifer ausgerüstet. Sie erhielten außerdem einen Digital-Decoder.

Ihr Debüt hatten diese neuen Anlagenteile im Jahr 2013 in Genua. Die typische Gleichstrom-Oberleitung und die Lichtsignale in der italienischen Bauweise machten sie gleich unverwechselbar. Anschließend blieben die Module jedoch länger eingelagert. Erst in der Vorbereitung für die

Ausstellung 2022 in Friedrichshafen wurden sie mit zusätzlichen Landschaftsteilen an der Vorderseite erweitert, um sie nun der internationalen Öffentlichkeit vorführen zu können.

Das Modularrangement bildet keine konkrete Strecke des großen Vorbilds nach, sondern kombiniert verschiedene Szenen einer typisch italienischen Landschaft. Den Modulbau übernahmen die Partner unabhängig voneinander. Zwangsläufig entste-



An vergangene Staatsbahn-Zeiten in Braun und Grau erinnert der Dieseltriebwagen der Baureihe ALn.772 (Modell von Os.Kar). 1986 wurden die letzten Exemplare ausgemustert.



Die 1'C1-Loks der Gattung 685 wurden für leichte Schnellzüge gebaut. 685.393 entstand als Umbau einer 680 in die Heißdampf-Ausführung. Das prächtige Modell kommt von Os.Kar.

hen dabei Unterschiede in der Geländegestaltung. Das lässt sie einerseits abwechslungsreich wirken, bedingt aber auch gewisse Brüche in der Wirkung auf den Betrachter. Um der Landschaft für die Präsentation auf der IMA 2022 eine gewisse Einheitlichkeit zu verleihen, wurden alle ausgestellten Module zusammengebaut und mit neuen, 29 Zentimeter hohen Landschaftsteilen an den Fronten ausgestattet, die voll-

Umgestaltung für die IMA in Friedrichshafen

ständig von einem Modellbauer (dem Verfasser) angefertigt wurden. Die Modulanlage wirkt so und in Verbindung mit der durchgehenden, angenehm hohen Hintergrundkulisse wie aus einem Guss und strahlt trotz der Modulbauweise eine außergewöhnliche räumliche Tiefe aus.

Heute, während des Schreibens dieses Textes, sind einige der in Friedrichshafen ausgestellten Module schon nicht mehr im



Auch das Modell des Nahverkehrstriebwagens ALe.642, das die nette kleine Unterwegsstation am linken Anlagenende durchfährt, stammt von Os.Kar.



FOTOS (10): ABP

Die Elektrotriebwagen der Baureihe ALe.601 mit Beiwagen (umgebaute Lima-Modelle) wurden von der FS im Schnellverkehr mit bis zu 200 km/h eingesetzt.

Club vorhanden. Dafür befinden sich neue Teile aber bereits im Aufbau.

Im „Märklinfan Club Italia“ haben sich mittlerweile auch vier Spur-1-Enthusiasten gefunden, die eine Modulanlage im Maßstab 1:32 aufbauen. Sie hoffen, dass sie ihr Werk auf einer der nächsten „Internationalen Modellbahnausstellungen“ präsentieren können.

Zu guter Letzt wurden inzwischen einige der „Vintage“-Module fest montiert. Sie können jeden Samstag im „Taggia Railway Museum“ in Arma di Taggia an der liguri-

schen Küste besichtigt werden. Alle Urlauber, die im kommenden Sommer dort vorbeikommen, sind herzlich einladen. Die genaue Adresse und weitere Informationen finden Sie hier: https://www.marklinfan.net/mnt_taggia.htm

Alle Clubmitglieder bedanken sich an dieser Stelle nochmals bei allen Besuchern der IMA 2022 für die vielen Komplimente, die sie dort erhalten haben. Sie freuen sich schon darauf, Sie auf einer der nächsten Ausstellungen wieder begrüßen zu dürfen.

Alberto Pedrini/abp



FOTO: ALBERTO PEDRINI

Tatsächlich nicht ganz so schnell war der berühmte „Settebello“. Der ETR.300 (Modell von ACME) mit den phantastischen Panorama-Abteilen an beiden Zugenden lief 180 km/h. Eine der drei gebauten Einheiten wird von der „Fondazione FS“ derzeit museal aufgearbeitet.

Goldglänzende Gewinner



Die Sieger des Neuheiten-Jahrgangs

2022

Frühjahrszeit ist Goldgleis-Zeit: Längst ist die Präsentation der Sieger-Modelle unserer Leser-Umfrage im Heft 6 eines MODELLEISENBAHNER-Jahrgangs gute Tradition geworden.



Kategorie G: Märklin V 188 für Z



Kategorie A: Piko 93.0 für H0



Kategorie D: Bemo MOB-Tw 1005 für H0m



Kategorie H: KM1 18 201 für Spur 1



Kategorie B: Märklin E71 für H0



Kategorie E: Tillig E77 für TT



Kategorie I: Piko „Gläserner Zug“ für G



Kategorie C: MU Schi-Stra-Bus für H0



Kategorie F: Piko E91/191 für N



Kategorie K: Roco DBpbzfa für H0

Kaum überraschend: Noch immer werden Modelle nach historischen Vorbildern am häufigsten nachgefragt. Sie sind daher auch beim Goldenen Gleis des Jahrgangs 2023 wieder auf den obersten Plätzen gelandet.



Kat. L: Brawa Tragschnabelwagen für H0



Kat. M: Karsel 6-achsiger Rollwagen für TTe



Kat. N: Minitrix Tragwg. Sgmms „S21“ für N



Kat. O: Lenz dreiachs. Umbauwagen für O



Kategorie P: Auhagen Halbrelieffhäuser „Schmidtstraße“ für H0



Kategorie Q: Artitec Klappbrücke für H0



Kategorie R: Wiking Faun F601/36 für H0



Kategorie S: MU Klima-Schneepflug für N



Kategorie T: Heyn Wartehalle Sellin Ost für G



Kategorie U: Auhagen Spillanlage für H0/TT



Kategorie V: Uhlenbrock IB2neo Zentrale

Alle Jahre wieder ging es auch 2023 bei der großen Leser-Wahl zum Goldenen Gleis darum, die Ihrer fundierten Meinung nach besten und schönsten Modelle des Neuheiten-Jahrgangs 2022 zu ermitteln.

Um es gleich vorweg zu nehmen: Überraschungen gab es diesmal praktisch keine, die meisten der von Ihnen gekürzten Preisträger waren durchaus vorhersehbar. Es handelt sich ja auch in allen Fällen um die jeweiligen Highlights unter den trotz aller für das Hobby nicht eben einfachen Begleitumstände der noch jungen 2020er-Jahre wieder sehr umfangreich ausgefallenen Neuheiten-Offerten. Bei einigen Kategorien gab es zwar ein Kopf-an-Kopf-Rennen um das güldene Schienenstück. Wobei das zweitplatzierte Modell dann in vielen Punkten mit dem jeweiligen Sieger irgendwie vergleichbar war, was die Wahl wohl nicht ganz einfach gestaltete. Bei den meisten Kategorien aber fiel das Votum

eindeutig aus, obwohl natürlich alle Modelle, die zur Wahl standen, zu den Spitzenzeugnissen ihrer Hersteller gehören und eine Auszeichnung verdient hätten.

Verständlicher Hang zur Eisenbahn-Nostalgie

Bei den H0-Dampfloks etwa lag die Baureihe 93.0 von Piko vor dem „Albatros“ von Märklin und der 78 von ESU, was man in Sonneberg sicher mit Freude vernehmen dürfte. Bei den H0-Elektroloks konnte der Marktführer aus Göppingen mit seiner E71 den Sieg knapp vor der Baureihe 194.5 aus Sonneberg verbuchen. Interessant ist, dass bei den H0-Dieseltriebfahrzeugen der Schi-Strabus von Modellbahn-Union klar gewonnen hat, obwohl es sich nur um die Wiederauflage eines älteren Modells handelt – doch MU scheint eben genau damit den richtigen Riecher für die Bedürfnisse der Modellbahner bewiesen zu haben.

Soweit nur eine kurze Analyse der Sieger-Modelle in der noch immer beliebtesten Nenngröße. Eines aber fällt bei allen Maßstäben auf: Der typische Modellbahner, egal welchen Alters, hat einen Hang zu nostalgischen Vorbildern. So zieht sich die mit der E71 schon angesprochene Beliebtheit von Altbau-Elektroloks quer durch alle Spuren, wie die wirklich schönen, frisch mit dem „Goldenen Gleis“ gekürzten Baureihen E77 in TT von Tillig und E91 in N von Piko bestens beweisen. Auch dies verwundert wenig, können sich doch selbst jüngere Generationen, die das entsprechende Vorbild selbst oft gar nicht mehr erlebt haben dürften, kaum dem Charme dieser Schienen-Veteranen entziehen. Im Modell kann eben bewahrt und nachgespielt werden, was bei der echten Eisenbahn in über 175 Jahren längst verloren gegangen ist.

An dieser Stelle möchten wir uns noch für die zahlreichen Zuschriften bedanken und freuen uns mit den Gewinnern! *ba*

Das sind die Leser, die gewonnen haben:

1. Preis: Einkaufsgutschein über 1.500 Euro von mein-MBS.de, Sebnitz:
Elfriede Klaus, Schwäbisch Gmünd

2. Preis: Bahnreise im Wert von 1000 Euro von der IGE, Hersbruck:
Johannes Hösel, Oberhausen

3. Preis: Einkaufsgutschein über 500 Euro vom Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Waiblingen:
Lutz Drenkard, Neustadt

Fünfmal je ein Triebfahrzeug-Modell:
Jürgen Michaelis, Potsdam; Reiner Stegelmann, Herne; Matthias Kramp, Augsburg; Peter Guber, Schwabach; Ellen Riemann, Konstanz

Zehnmale je ein Wagen-Modell:
Joachim Rändel, Willich-Anrath; Jürgen Granzow, Rosenheim; Dietmar Herold, Berlin; Steffen Kolditz, Althütte; Wolfram Morgenstern, Mildenau; Hans Päsler, Ebersburg; Andreas Ebersbach, Hohenstein-Ernstthal; Selina Stöver, Völklingen; Andreas Limmer, Rapperzell; Paul Müller, Siegburg

Zehnmale je ein Modellbahn-Zubehör:
Heinrich Garten, Bensheim; Klaus Heyden, Titz; Wolf-Peter Leesch, Wertheim; Jonas Ja-

kob, Buchen; Bernhard Zittel, München; Holger Vogt, Dresden; Detlef Frimdt, Bad Lauchstädt; Karlheinz Theodor Gerhardt, Erbach; Hartmut Rasner, Poppenhausen; Peter Kasten, Berlin

Zwanzigmale je ein Buch:
Michael Rosenstock, Langgöns; Thomas Brodersen, Waldbröl; Hans-Georg Rühl, Erwitte; Karl-Heinz Busse, Salzwedel; Klaus Schmidell, Adelshofen; Ulrich Zielke, Hohenleimbach; Günther Göbel, Laucha/Unstrut; Hans-Jürgen Huber, Augsburg; Christoph Teckenberg, Selfkant; Torsten Proft, Lawalde-Kleindehsa; Ottokar Streubel, Oschatz; Hans-Joachim Warner, Delmenhorst; Elso Reck, Leer; Brigitte Matzko, Kaufbeuren; Axel Adolph, Berlin; Bernd Mannhof, Neu Wulmstorf; Sven Trabold, Kirchberg/Murr; Jaqueline Kansy, Dieskau Gem. Kabelsketal; Jürgen Eimer, Friedberg; Hans-Jürgen Meisner, Gleichen

Fünzfünfmale je eine DVD:
Susanne Vieweg, Teltow; Bernd Stichling, Berlin; Robin Roßberg, Parthenstein; Günter Lukas, Osterholz-Scharmbeck; Heinz Klotz, Friedrichsdorf; Harald Flemming, Bad Soden; Dieter Buck, Hamburg; Peter Boyken, Bremen; Steffen Tokarski, Schönebeck/Elbe;

Maria Schmid, Rechberg; Joachim Cichoracki, Wolfenbüttel; Volker Bernhardt, Moers; Thorsten Adolph, Kiel; Hans Böttcher, Bruck; Michael Rother, Magdeburg; Peter Niefnecker, Ansbach; Siegfried Anders, Niederwiesa; Tamara Eckstein, Eisenberg; Eberhard Stöcker, Nümbrecht; Theodor-Herbert Kroog, Gorleben; Hans-Joachim Pescht, Halle; Hans-Joachim Müller, Freudenberg; Günter Marquardt, Winnenden; Hartmut Duls, Gnarrenburg; Gerhard Reichert, Fürstfeldbruck; Beate Krappel, Langenau; Josef Mohr, Bergisch Gladbach; Hanns-Jürgen Zachmann, Elchingen; Lilly Schramayr, Hausham; Eisenberg; Roland Sautter, Albershausen; Dietrich Happe, Gladbeck; Franz-Josef Backhaus, Leimbach; Thomas Leonhardt, Halle; Dirk Schönwetter, Wuppertal; Robert Scheuer, Oberbillig; Klaus Exner, Bad Vilbel; Franz Ruob, Langenargen; Jürgen Görblich, Stuttgart; Christoph Arends, Stuttgart; Rolf Markus Wier, Neunkirchen; Frank Börner, Dillingen; Hans-Jürgen Schubert, Seeheim; Siegfried Bommert, Leipzig; Michael Probst, Mannheim; Rüdiger Sönnichsen, Niebüll; Manfred Ferch, Wenzelbach; Dietmar Herold, Berlin; Sandra Barkey, Lippstadt; Helmuth Hombach, Würzburg; Hans-Robert Dick, Seukendorf

AUF DER RICHTIGEN SPUR!



NEU!

- ... jetzt im günstigen Miniabo mit N-Bahn-Magazin bestellen und fast 37 % sparen
- ✓ ohne Risiko und bequem frei Haus
- ✓ Sie können den Bezug nach dem Testzeitraum jederzeit kündigen.

Sofort bestellen und sparen!

3 Ausgaben N-Bahn-Magazin
je € 7,50 = € 22,50
+ 1 Ausgabe NBM-Special € 9,95
Gesamtpreis der Einzelhefte € 32,45
Im Mini-Abo nur € 19,90

Ich spare € 12,55 gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen!



PLUS



3 Ausgaben
+ Spezial
nur € 19,90
statt € 32,45

Jetzt online bestellen unter

www.nbahnmagazin.de/abo



Der MOROP-Kongress 2023
 findet in Deutschland statt

Europäische Modellbahner treffen sich in Koblenz

► Nicht jeder Modellbahner kennt den MOROP, den „Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas“. Von den Ergebnissen des MOROP profitiert aber jeder – denn die Technische Kommission des MOROP erarbeitet die sicher bestens bekannten „Normen Europäischer Modellbahnen“ (NEM), durch die das Zusammenspiel der jeweiligen Produkte verschiedener Hersteller auf der Modellbahn erst möglich wird. Der BDEF und die SMV repräsentieren die deutschen Modellbahner im MOROP, der aktuell rund 30000 Verbandsmitglieder aus 16 Ländern in Europa vereint.

Alljährlich lädt der MOROP Anfang September alle Mitglieder und Eisenbahnbegeisterte zu einem großen Kongress ein. In diesem Jahr wird dieser vom 3. bis 8. September in Koblenz stattfinden. Nun steht auch das Programm für die Veranstaltung fest, deren Schirmherrschaft Malu Dreyer, die Ministerpräsidentin von Rheinland-Pfalz, übernommen hat.

Traditionell kommt die Arbeit auf dem Kongress vor dem Vergnügen: Am Montag, dem 4. September, wird sich die Technische Kommission treffen und die Weiterentwicklung einzelner NEM-Normen beraten. In der Delegiertenversammlung kommen die Vertreter der Mitgliedsverbände mit dem MOROP-Vorstand zusammen, um die weitere Arbeit des Verbandes zu diskutieren. Thema wird hier unter anderem sein, wie verschiedenste europäische Aktivitäten – vor allem im Bereich der Jugendarbeit – mit der Arbeit und den Zielen des MOROP am besten verknüpft werden können.

Für Begleiter wird es ein Rahmenprogramm geben, welches beispielsweise eine Besichtigung der Koblenzer Altstadt und eine Rundfahrt auf dem Rhein beinhaltet. Am Montagabend wird der Kongress mit einem gemeinsamen Abendessen offiziell eröffnet.

In den folgenden Tagen stehen dann Ausflüge in der Region an. Ziel ist natürlich zuerst das DB Museum in Koblenz. Dort wird es für die Kongressteilnehmer Führungen in verschiedenen Sprachen geben, so dass die zahlreichen Lokomotiven und Ex-



Die Fahrt mit einem Dampfsonderzug des „Vulkanexpress“ ist der Höhepunkt des MOROP-Kongresses.

Der amtierende Vorstand des MOROP: Vincent Le Bihan (Frankreich), Wieland Zimmer (Österreich), Karsten Flach (D), Michel Cary (Frankreich), Markus Dillena (Schweiz).



ponate – insbesondere die Vielzahl berühmter Elektrolokomotiven – und deren Geschichte allen nähergebracht werden.

Der Mittwoch wird ganz im Zeichen des Vulkan-Express stehen. Ein Dampfsonderzug bringt die europäischen Eisenbahnbegeisterten vom rheinischen Brohl nach Oberzissen. Von da aus geht es dann weiter mit Dieseltraktion bis Engeln. Auf den Höhen der Eifel wird es dann ein gemeinsames Mittagessen geben. Dieser Ganztagesausflug ist sicherlich ein Höhepunkt des diesjährigen MOROP-Kongresses.

An den weiteren Tagen stehen dann noch Ausflüge nach Trier und Andernach auf dem Programm. Gereist wird natürlich immer standesgemäß mit dem Zug.

Details zum Programm des diesjährigen MOROP-Kongresses sind im Internet unter www.morop.eu zu finden. Erwartet werden wieder über 50 Teilnehmer, vor allem aus Frankreich, Spanien, Italien, Schweiz, Osteuropa und natürlich Deutschland. Alle Modellbahn- und Eisenbahnbegeisterten sind herzlich eingeladen, an diesem Treffen europäischer Gleichgesinnter teilzunehmen. Der letztjährige MOROP-Kongress fand übrigens in der ungarischen Haupt-

stadt Budapest statt. Neben einem sehr erlebnisreichen Programm wurden mit der Wahl eines neuen Präsidenten auch entscheidende Weichen für die Zukunft des Verbandes gestellt. Michel Cary, der Vorsitzende der französischen Spur-0 Vereinigung, folgt nun dem langjährigen Präsidenten Peter Briegel aus Deutschland, der sozusagen als „Ausstand“ noch den kommenden Kongress in Koblenz organisiert.

Als eines der wichtigsten Themen benannte Michel die Jugendarbeit in den einzelnen Ländern und die Möglichkeiten, diese auf europäischer Ebene zu verbinden. An Michels Seite wurde außerdem Karsten Flach, der bisher schon als langjähriger Sekretär der Technischen Kommission des MOROP tätig war, zum Vizepräsidenten gewählt. Er folgte auf den langjährigen Vizepräsidenten Jürgen Berghäuser aus Annaberg-Buchholz, der Anfang 2022 leider überraschend verstarb.

Der MOROP sowie auch BDEF und SMV freuen sich auf einen interessanten MOROP-Kongress 2023 in und um Koblenz. Und ganz besonders auf den intensiven Austausch mit Freunden und Mitstreitern aus ganz Europa. *Mirko Caspar*

500.
Ausgabe

Das kleine Magazin über die große Bahn



3 Gründe, warum Sie Lok Magazin lesen sollten

- ✓ Lok Magazin bietet 100 Prozent echte Eisenbahn und berichtet in jeder Ausgabe über alle Traktionsarten bei Bundesbahn und Reichsbahn!
- ✓ In jeder Ausgabe von Lok Magazin finden Sie ein ausführliches Fahrzeugporträt mit Lokzeichnung und Infos zu Technik, Einsätzen und Stationierungen!
- ✓ Lok Magazin ist die Eisenbahn-Zeitschrift mit dem praktischen, handlichen und damit auch für unterwegs idealen Format.

Jetzt Lok Magazin lesen,
aktuellen Buchbesteseller
wählen und zusammen
richtig sparen

Mitmachen und gewinnen!
www.Lok-Magazin.de/lm500
Alle Neuabonnenten kommen
automatisch in die Lostrommel

Sie sparen ca.
40%



Eurocity 1	€ 59,95
12 Ausgaben Lok Magazin*	€ 106,80
Regulärer Preis	€ 166,79
Ihre Ersparnis	€ 67,19
Gesamtpaket nur	€ 99,60

Sie sparen über
36%



Farbfoto-Raritäten	€ 49,99
12 Ausgaben Lok Magazin*	€ 106,80
Regulärer Preis	€ 156,79
Ihre Ersparnis	€ 47,19
Gesamtpaket nur	€ 99,60

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter
www.lok-magazin.de/abo



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 Moll (Bad Doberan – Kühlungsborn), Tel. 038293 431331, www.molli-bahn.de
- Rasender Roland (Lauterbach-Mole – Göhren), Tel. 037343 80800, www.ruegensche-baederbahn.de

Bis 24.9.

- Der Schluff fährt 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 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-dampfseisenbahn.de
- Das Öchsle fährt jeden Sonntag und jeden ersten Samstag, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de

Bis 29.10.

- Die Schwäbische Waldbahn von Schorndorf nach Welzheim fährt jeden Sonn- und Feiertag, ausgenommen 28.5., Tel. 07182 80080, www.schwaebische-waldbahn.de

- Die Meuselwitzer Kohlebahn fährt jeden Sonntag, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampfbahn.net
- Dampfzugfahrten jeden Sonntag zwischen Kandern und Haltingen, außerdem 14.6., Tel. 07626 8990, www.kandertalbahn.com
- Die Sauschwänze-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, von 5.6. bis 24.9. auch donnerstags und freitags, Tel. 07702 51300, www.sauschwaenzlebahn.de

Bis 31.10.

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

Do bis So 18.5. bis 21.5.

- 2. Nördlinger Eisenbahnfest, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Schwarzenberger Eisenbahntage mit Modellbahntauschmarkt, Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

Sa/So 20./21.5.

- 28. Eisenbahnfest im Bahnbetriebswerk Weimar, 9–17 Uhr, für Fotografen 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

Sa/So 27./28.5.

- Einmaliges Orienttrot-Treffen im Bw Lutherstadt Wittenberg, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de

Sa bis Mo 27.5. bis 29.5.

- Pfingstdampftage im Deutschen Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt, Tel. 09227 5700, www.dampflokmuseum.de
- Tage der offenen Tür im privaten Fahrzeugsammlung Falkenberg, Tel. 06503 1204, www.dampflokmuseum-hermeskeil.de

So/Mo 28./29.5.

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

Sa 3.6.

- Dampfsonderfahrt ab Leipzig-Plagwitz zur Thüringer Bergbahn, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de
- Öffnungstag im Eisenbahn-

- museum Dresden, 10–16 Uhr, Tel. 0171 2601802, www.igbwddresden-altstadt.de
- Mit 01 0509 von Leipzig zum „Rasenden Roland“, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com
- Mit 119 158 von Berlin auf die Insel Rügen, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Thüringenrundfahrt mit der Taigatrommel V 200 507 und der Diesellok 142 001, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de

Sa/So 3./4.6.

- Historischer Nahverkehr auf der Insel Rügen mit Baureihe 86 und DR-V 100, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com
- Lokschnuppenfest im historischen Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Tage der offenen Tür im historischen Bw Adorf, www.bw-adorf.de

So 4.6.

- Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.murgtal-dampfzug.de
- Betriebstag im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de
- Die Dampfloks der Dampfeisenbahn Weserbergland bespannen den Preußenzug der Museumseisenbahn Minden zwischen Stadthagen und Bad Eilsen, Tel. 0159 01988950, www.dampfeisenbahn-weserbergland.de
- Sonderfahrt von Neumünster zu den 32. Matjestagen in Emden, Tel. 04508 7774581, www.helev.de

So 4.6., 18.6.

- Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de
- Die Hespertalbahn fährt mit Dampf, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de
- Fahrtage der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa, Tel. 04745 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

So 4.6., 25.6.

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

So 4.6., 25.6., Do 18.6.

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

Sa 10.6.

- Historischer Isar-Donau-Express mit E 69 05 von Landshut zur Jubiläumsfeier der Passauer Eisenbahnfreunde, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Mit 50 3648 und 243 005 von

- Cottbus und Dresden/Pirna durch die Sächsischen Schweiz zu Tillig und ITL (Captrain), Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Bodenseeexpress mit S 3/6 3673 von Nördlingen über die Allgäubahn nach Lindau, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Sa/So 10./11.6.

- 45 Jahre Passauer Eisenbahnfreunde: Jubiläumsfeier mit Gastfahrzeugen und Pendelfahrten, Tel. 0851 75638785, www.passauer-eisenbahn.de

Sa/So 10./11.6., 24./25.6.

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

So 11.6.

- Bahnhofsfest Naumburg und Dampfzugfahrten zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourier.de
- Sonderzug mit dem VT 12.5 „Stuttgarter Rössle“ von Esslingen zur Jubiläumsfeier der Passauer Eisenbahnfreunde, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de
- Tag des Eisenbahners am Schaulplatz Eisenbahn, aktive oder ehemalige Eisenbahner zahlen den halben Eintritt, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de
- Fahrtag im Bahnhof Dörzbach mit Diesellok 22-02, Tel. 07937 277, www.jagsttalbahn.de
- Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de
- Museumsverkehr zwischen Otterweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de
- Fahrten des „Bergischen Löwen“ auf der Wiehltalbahn, Tel. 02261 77597, www.eisenbahn-museum-dieringhausen.de
- Mit dem Dampfzug über die Alb, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com

Sa 17.6.

- Rundfahrt mit 52 8177 auf der Berliner Ringbahn, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Sonderzug mit E 10 und 78 468 von Paderborn nach Koblenz und Cochem, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de
- Sommersonnwendfeier in Kohlmühle mit Grill und Feuer ab 17 Uhr, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de
- Mit V 200 033 von Hamm zur Landesgartenschau 2023 in Höxter, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de

Sa/So 17./18.6.

- Öffentliche Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

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

So 18.6.

- Sommerfahrttag im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de
- Fahrttag der Museumsbahn Rahden – Uchte, Tel. 05771 8510958, www.museumsbahn-rahden.de
- Der „Feurige Elias“ fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Dampfbetrieb zwischen Neustadt (Weinstraße) und Elmstein, Tel. 06321 30390, www.kuckucksbaehnel.de
- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.albtal-dampfzug.de
- Fahrttag bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de

Sa 24.6.

- Sonderfahrt vom Zechenbahnhof Piesberg nach Detmold, Besichtigung der Brauerei Strate möglich, Tel. 0541 1208808, www.

osnabruecker-dampflokfreunde.de

- Nostalgiezug mit 01 509 auf den Spuren der Märkisch-Posener Eisenbahn nach Poznan und Sroda (PL), Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Mit dem Holzroller 211 073 von Chemnitz in den Spreewald nach Lübbenau, Tel. 0371 46400622, www.sem-chemnitz.de
- Krokodil-Treffen im Bahnpark Augsburg mit E94 192, E94 088 und 1020.18, Zubringer- und Rundfahrten von München, Tel. 0821 450447100, www.bahnpark-augsburg.de

Sa/So 24./25.6.

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

So 25.6.

- Mit Gies'la (528141) von Bautzen und Löbau zu den Kinder-Karl-May-Spielen auf der Waldbühne in Bischofswerda, Tel. 03585 219600, www.osef.de
- Drehscheibefest der Amberger Kaolinbahn, Tel. 09621 77380, www.amberger-kaolinbahn.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 20./21.5.

- 40. Modellbauausstellung des Modellbauclubs Wiesbaden im Bürgerhaus 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
- 2. Apoldaer Spur1-Modultreffen in der Festhalle Vereinsbrauerei, spur1-naumburg.blogspot.com

Sa/So 10./11.6.

- Gartenbahn-Dampftreffen anlässlich des 30-jährigen Bestehens der Freunde der Eisenbahn Langenau am Bahnhof Brand-Erbisdorf, 10–17 Uhr, Tel. 037322 41951, www.eisenbahnverein-langenau.de

So 25.6.

- Modellbahnausstellung des MEC Limburg Hadamar im Clubheim in Holzheim, 10–16 Uhr, Tel. 06482 5732, www.mec-limburg-hadamar.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.

Anzeige

WORMSER AUKTIONSHAUS

seit 1985®

Auktionen 16 x im Jahr



WORMSER
SPIELZEUG-AUKTION



WORMSER
MILITARIA-AUKTION



WORMSER
KUNST-AUKTION



WORMSER
NUMISMATIK-AUKTION

Wormser Auktionshaus • Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH

Weinbrennerstraße 20 • 67551 Worms-Pfeddersheim • Tel. 06247 90460 • Email: info@wormser-auktionshaus.de

www.wormser-auktionshaus.de

MÄRKLIN > E-Lok Rc 6 der Schwedischen Staatsbahnen und Wiebe-Seitenkipwagen-Set für H0



Die Maschinen der Rc-Bauserien prägen den elektrischen Bahnbetrieb Schwedens.

Immer länger wird der Wiebe-Bauzug in H0: Set aus drei Fas/Fakks-Seitenkipwaggons.

Die H0-Neukonstruktion der Baureihe Rc 6 dürfte nicht nur skandinavische Modellbahner erfreuen: Die Standard-Elektrolok der Schwedischen Staatseisenbahn SJ wurde von Märklin sehr vorbildgetreu und fein detailliert als Metalldruckguss-Modell umgesetzt. Es wurde mit allerlei freistehenden Ansetzteilen wie Aufstiegen, Tritten, Griffstangen und Rückspiegeln aus stabilen Metall- und Kunststoffteilen versehen. Auch die Dachausrüstung samt Scherenstromabnehmern erweist sich als vollständig. Selbstverständlich handelt es sich um ein mfx-Digitalmodell mit Original-Sound und besten Fahreigenschaften. Passend zur schwarzen Rc 6, die den Vorbildzustand um 2010 wiedergibt, wird ein ebenso gefärbtes Reisezugwagen-Set unter der Artikelnummer 43788 angeboten. Die Lok ist unter der Nummer 25280 auch im Trix H0-Sortiment zum selben Preis als Gleichstrom-Soundmodell erhältlich. Das Bauzug-Thema der Firma Wiebe in H0 erhält eine Erweiterung durch ein Dreier-Set aus funktionsfähigen gelben Fas/Fakks-Seitenkipwagen.

Elektrolok Rc 6 der SJ: 39280, Preis: 399 €
Wiebe-Seitenkipper: 48459, Preis: 179 €

FLEISCHMANN > DC-Zug aus Pop-Wagen und neue „Knicknase“ für N



Ein orangefarbener Wagen der 1. Klasse (Aüm), zwei Büm und ein BDüm in Blau/Kieselgrau genügen für einen vorbildgerechten Zug.

Die neu entwickelten UIC-X-Wagen nach DB-Vorbildern sind nun auch in den immer noch beliebten Pop-Farben der

70er-Jahre zu haben. Das abgebildete Vierrersset bildet einen kurzen Zug aus dem damaligen DC-Netz nach, welches das Inter-

ty-System ergänzen sollte. Den sauber gedruckten Zuglaufschildern ist zu entnehmen, dass die Verbindung München – Wiesbaden als Vorbild diente. Die verwendeten Wagennummern erweisen sich nach Prüfung anhand der Tabelle im MEB 6/2022 als richtig. Für die Frankreich-Fans unter den N-Bahnern steht eine weitere Variante aus der großen Familie der „Knicknasen“ bereit: Die Zweisystem-Maschine BB 22241.

DC-Zug: 881908, Preis: 199,90 €
BB 22200: 7570014, Preis: 341,90 € (Sound)



Die BB 22200 waren Allzweckmaschinen, die in ganz Frankreich unterwegs waren.

PIKO › Orientrote Serien-120 der Deutschen Bundesbahn für H0

□ Die Sonneberger Miniaturen der DB-Baureihe 120 sind bekanntlich in allen Belangen bestens gelungen. Sowohl die Vorserien- als auch die Serienlok im Maßstab 1:87 wissen zu gefallen. Letztere kommt nun erstmals als orientrot lackierte 120 134 im Ablieferungszustand in den Handel, also mit dem alten Bundesbahn-Keks an den Seitenflächen und Stirnfronten. Warum aber der weiße „Latz“ stark abgerundete Ecken bekommen hat, dürfte nur Piko wissen – sämtliche Vorbildfotos zeigen hier klare Kante. **Bestellnummer: 51935, Preis: 223 €**



LILIPUT › Nahverkehrstriebwagen 628.4 und Bahndienstwagen für N, Schotterwagen für H0



Beide Designs stehen dem Dieseltriebwagen der Baureihe 628.4 ausgezeichnet.

□ Im Heft 4/2023 testeten wir die Liliput-Neukonstruktion des Nahverkehrs-Dieseltriebwagens der Baureihe 628.4 im Maßstab 1:160 und haben sie für gut befunden. Jetzt dürfen sich die N-Bahner über zwei weitere Varianten dieses formschönen Fahrzeugs freuen: Im Zusammenhang mit der Auslieferung des Vorbilds noch zu Bundesbahn-Zeiten vor 30 Jahren fast schon als klassisch zu bezeichnen ist der 628.4 im mintgrünen Produktfarben-Look mit originalem DB-Keks in Orientrot. Deutlich jünger ist demgegenüber die fröhliche Gestaltung als himmelblauer „Rautenzug“, der

für das Bahnland Bayern, beziehungsweise laut Aufschrift für die Gäubodenbahn Reklame macht, denn sie gehört in die Epoche VI. Ebenfalls für N erscheint ein aus einem UIC-Standardgüterwagen umgebauter Bahndienstwagen der DB, der sehr schön detailliert und hervorragend lackiert und beschriftet wurde. Für die Spur H0 rollt der Schotterwagen Nummer 23 der „Kieswerk Hüntwangen AG“ in der Schweiz auf das Modellgleis.

N-628.4: 163200 (mintgrün), 163212 (bay. Rautenzug), Preis: je 285,95 €
N-Bürowagen: 265039, Preis: 52,90 €
H0-„Holcim“: 235547, Preis: 43,90 €



Der N-Bürowagen ist für eine Einstiegsbeleuchtung vorbereitet.



Epoche-V-Schotterwagen „Holcim“, eingestellt bei den SBB.

MINITRIX › Letztgebaute 218 für N

□ Mit der Betriebsnummer 499 endete im Jahr 1979 die Auslieferung der so erfolgreichen Baureihe 218. Noch immer stehen die letzten Exemplare im Dienst, die 499 derzeit leihweise in Kempten. Minitrix bietet die 1:160-Miniatur mit geändertem Dach, passend zum Vorbild mit TB11-Motor und Behr-Lüfteranlage an. Die parallel angeordneten Hutzen und das feine, geätzte Lüftergitter zeigen dies. Passende IC-Wagen wurden bereits ausgeliefert. **Bestellnr: 16823, Preis: 309 € (DCC-Sound)**



ROCO > Braune Schmalspur-Spantenwagen für H0e und Flixtrain-Zweierset für H0



Drei H0e-Spantenwagen als fiktive „Krumpe“-Fahrzeuge.



Die beiden Reisezugwagen der Gattung Bimz ergänzen Flixtrain-H0-Züge.

□ Nett sehen sie schon aus, die drei Schmalspurwaggons in brauner Mariazellerbahn-Farbgebung, die auf deren früherer Zweigstrecke, der „Krumpe“, im Einsatz gewesen sein sollen. Es

handelt sich allerdings um Fantasieprodukte, da diese Zweiachser auf allen ÖBB-Schmalspurbahnen stets tannengrün lackiert waren. Authentisch ist das Zweierset mit Flixtrain-Wa-

gen der Gattung Bimz aus dem Bestand der HEROS (Helvetic Rolling Stock GmbH). Einer besitzt einen blauen Rahmen sowie gleichfarbige Stirnwandtüren und Fensterrahmen, da er

von der Niederländischen Staatsbahn NS übernommen wurde. Die Inneneinrichtung ist vorbildgerecht ausgeführt.
Krumpe: 34103, Preis: 179,90 €
Flixtrain: 74193, Preis: 129,90 €

ARNOLD > 42 der DB-Epoche III für N



□ Die schweren Kriegslokomotiven der Baureihe 42 erlebten bei der DB nur noch eine kurze Karriere. Bereits im Jahr 1956 waren die meisten verschwunden, nur die Exemplare im Saarland hielten sich bis 1962. 42 2332 ist entsprechend der sauber gedruckten Anschriften im Bw Saarbrücken Hbf stationiert, das Revisionsdatum am Pufferträger lautet „9.1.61“. Kessel- und Tendergehäuse (dort liegt die Next18-Schnittstelle und ist Platz für Decoder und Lautsprecher) bestehen aus Metall. Der im Kessel verbaute Motor wirkt über ein Schnecken-Stirnradgetriebe auf die letzten drei Kuppelradsätze. **Bestellnummer: HN2486, Preis: 359,90 €**

TILLIG > Faccns-Selbstentladewagen für TT

□ Mit den modernen Selbstentladewagen der Gattung Faccns scheinen die Sebnitzer einen Nerv bei vielen TT-Bahnern getroffen zu haben, denn mit schöner Regelmäßigkeit werden neue Farb- und Beschriftungsvarianten dieser detailgetreuen Miniaturen herausgebracht. Diesmal wurden Vorbilder der

HVLE (links), von GATX (Mitte) und CAPTRAIN (rechts) ausgewählt. Die typische hellgraue Grundfarbgebung verbindet alle drei Waggons, die Beschriftung wurde dagegen individuell verschieden in konturen-scharfem und vielfarbigem Tampondruck aufgebracht.
HVLE: 15332, GATX: 15333, CAPTRAIN: 15334, Preis: je 52,20 €



PIRATA > TEE „Mediolanum“ aus Gran Confort-Wagen der FS für N



□ Die „Gran Confort“-TEE-Wagen der italienischen Staatsbahn FS sind schon länger und in mehreren Farbvarianten im Maßstab 1:160 zu haben. Doch bis vor Kurzem muss-

ten die eher streng vorbildorientierten N-Bahner auf die Version mit dem bekannten „Tevisore“-Logo warten. Bis auf eine sehr kurze Übergangszeit Ende des Jahres 1984

war der TEE zwischen München und Mailand nur so unterwegs. Die Modellausführung ist durchweg gut gelungen.
Bestellnummer: PI 6118, Preis: 299,90 €

US-CORNER

In der letzten Ausgabe des MEB stellten wir die Diesellokbaureihe P42 „Genesis“ des US-Herstellers General Electric in einem kleinen Portrait vor und besprachen die neuen Bedruckungsvarianten des Kato-H0-Modells anlässlich des 50-jährigen Bestehens von Amtrak. Kato spendierte auch seiner N-Ausführung der Genesis die fünf verschiedenen Amtrak-Jubiläumslackierungen.

Die N-Genesis überzeugt vor allem mit sehr guten Fahreigenschaften sowie einer gelungenen Lackierung und Bedruckung.

Für die Freunde amerikanischer Kraftfahrzeuge in H0 legt Brekina einige neue Varianten auf: Der wuchtige GMC-General-Lkw aus den späten 1970er-Jahren überzeugt mit viel Chrom. Zwei bekannte Ford-Vorbilder sind der Mus-



Eine der fünf Sonderlackierungen der P42 von Kato.

tang, der auch in knalligem Rot überzeugt, sowie der Country Squire, der als Woody mit der wunderbaren Holzimitation an

den Seiten daherrollt. Nicht zuletzt liefert Brekina einen Chevrolet Caprice in den Farben der California Highway Patrol.



Ein typischer Laster für Nordamerika: der General von GMC.



Ford Mustang, Country Squire und Chevrolet Caprice (v. l.).

Anzeige

www.exPRESSzugreisen.de **PRESSNITZTALBAHN**

Mit Volldampf zum „Rasenden Roland“
Ostseeluft schnuppern auf Rügen.

Sa., 3. Juni 2023 **SPEISEWAGEN im Zug**

Relation: Leipzig – Bitterfeld – Dessau – Berlin – Neustrelitz nach Putbus und retour.
Mitfahrt RüBB + Hist. Verkehr Bergen – Lauterb. Mole inkl.

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Leipzig, Bitterfeld, Dessau	169 €	119 €	429 €
Berlin, Neustrelitz	149 €	109 €	379 €

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

- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS O
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com

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

HIER ist Platz für Ihre Anzeige

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

Fachgeschäft und Onlinehandel für **Modelleisenbahnen** und Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr | Sa. 10:00-16:00 Uhr

Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- und Umbauservice

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz **mein-mbs.de**

TRIX > 56 der DR mit Windleitblechen und tannengrüne 1020 der ÖBB für H0



56 765 war um 1966 im Bw Heringsdorf auf Usedom stationiert.

□ Mit ihren Witte-Windleitblechen blieb 56 765 eine Einzelgängerin unter den Loks der Baureihe 56 bei der DR. Das Modell ist ein Neuzugang im H0-Sortiment von Trix. Sie weist

als Formänderungen eine geänderte Rauchkammertür und vorbildgerecht geführte Leitungen am Kessel auf. Ein Schiebedildsatz zur Beschriftung der Windleitbleche mit „Lok Briga-



Dem Vorbildzustand der 1950er-Jahre entspricht 1020.27 der ÖBB.

de Fritz Reuter“ liegt dem Soundmodell bei. Auch das Krokodil der Reihe 1020 im klassischen Tannengrün der frühen ÖBB-Jahre ist ausschließlich mit digitaler Vollausstatt-

ung, bis hin zur zuschaltbaren Anfahr-Kontollleuchte, zu haben. Die E-Lok überzeugt mit ihrem exzellenten Farbfinish. **56 765: 22908, Preis: 459€**
1020.27: 25992, Preis: 489€

BUSCH > Lackierarbeiten und Bagger für H0



Ein klassisches Vater-Sohn-Projekt für den Frühling.



Der Weimar-Mobilbagger T174 ist mit Fahrer bestückt.

□ Eigentlich gibt es kaum was Schöneres, als zusammen mit seinem Filius ein Projekt zu starten und es zu einem erfolgreichen Ende zu führen. Es darf halt nichts dazwischenkommen ... Wichtig ist es für den Vater dabei, über kleine Fehlerchen großzügig hinwegzusehen. Im Maßstab 1:87 scheint alles bestens zu laufen. **Zaun: 7984, Preis: 19,99 €; Weimar-Bagger: 42898, Preis: 32,49 €**

MASSOTH > Neue Schienenklammern für G

□ Der Gartenbahnspezialist aus Seeheim nutzte die Coronazeit für die Weiterentwicklung seiner bewährten Schienenverbinder für alle Code-332-Gleise. Sie sind nun im Querschnitt deutlich schlanker, ohne dass die Schienenverbindung an Stabilität verlieren würde. Es werden 50- oder 100-Stück-Packungen angeboten.



Bestellnummern: 81001 11/81001 12, Preis: 59,90/109,90 €

AUHAGEN > Schilfgras für H0, TT und N

□ Bachläufe, Flussufer, Weiher und Teiche stellen beliebte Landschaftsbereiche auf vielen Anlagen dar. Um den Bewuchs von Gewässerrändern möglichst einfach nachzugestalten, bietet Auhaben nun realistisch vorgefertigtes Schilf mit Faserlängen von 5 bis 20 Millimetern an, welches mittels Pinzette in passende Büschel portioniert und mit etwas Weißleim aufgeklebt werden kann. **Bestellnr.: 76800, Preis: 16,50 €**



WIKING > VW Käfer mit Faltschiebedach für H0



„Und wie bekommen wir den jetzt weg?“ „Schieben vielleicht?“

□ Für viele war „der Volkswagen“, wie der heute als Käfer besser bekannte VW Typ 1 zur Hochphase des Wirtschaftswunders allgemein genannt wurde, ein schlichtes Alltagsauto. Die nun von Wiking angebotene Nachbildung eines Käfers der Baureihe 1200 für H0 aus den frühen 1960er-Jahren im schicken schokobraun-elfenbeinfarbenen Zweittonlack mit Faltschiebedach war da schon etwas ganz Besonderes. **Bestellnr.: 079433, Preis: 17,99 €**



Außergewöhnlicher Realismus im Maßstab 1:220: „Obermurrhärle“ von Karl Sinn.

MEC STETTEN/DONAU

Diesmal im Mai

□ Schon zum 21. Mal finden in Stetten an der Donau die Modellbautage statt. Weil jedoch die Ausstellungsräume im Winter



nicht ausreichend geheizt werden konnten, verschob man die Traditionsveranstaltung kurzerhand in den Wonnemonat: Am 20. und 21. Mai zeigt der Verein wieder eine herausragende Zusammenstellung von 16 Modellbahn-Anlagen und Dioramen. Von Marcel Ackle bis Eddy de Wilde, die besten Modellbauer werden sich im schönen Gemeindesaal wieder die Ehre geben. Außerdem werden Modellbauvorführungen und einige Kleinserienhersteller die Stettener Modellbautage bereichern. Alle Infos sind unter www.mec-stetten-donau.de zu finden.

Auch Thomas Blenke zeigt ein außerordentlich gelungenes Diorama, jedoch in HO.

NULL- UND SCHMALSPUR-AUSSTELLUNG IN STADTOLDENDORF („NUSSA“)

Treffpunkt der Spezialisten

□ Bereits zum zehnten Mal trafen sich im März die Anhänger der Spur 0 und insbesondere die Schmalspurfreunde im Weserbergland zur „NuSSA“. Über 50 Aussteller und Anbieter aus ganz Deutschland fanden sich zusammen und boten den Besuchern außergewöhnliche Exponate. Die moderne Technik wie der 3D-Druck oder die aus dem RC-Modellbau entlehnte Funkfernsteuerung ermöglichen Modellbau-Leistungen, die vor einigen Jahren noch undenkbar schienen und die Zuschauer begeistern. Doch auch eine Biller-Bahn aus vergangenen Zeiten wurde vorgeführt. Ein Highlight war wieder die „Stadtoldendorfer Gipsbahn“ zusammen mit der „CIB“ von Helmut Walter. Wir informieren das nächste Mal rechtzeitig vor der elften „NuSSA“.



Feingefühl: Rangieren im Bahnhof Luder- sen der „Calenberger Industriebahn (CIB)“.



Kaum zu zählende Details und viel Realismus im Bahnhof „Marchtal“ der „CIB“.



Staunen über einen Exoten: ein außergewöhnliches Gefährt nach US-Vorbild.

Modell Eisen Bahner

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 6/2023, 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, Walter Busse, Utz Damm, Frank Heilmann, Rainer Heinrich, Rein Korthof, Jana und Matthias Müller, Alberto Pedrini

Redaktionsassistentz: 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 Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

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

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mvz.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 eingesandenes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

MODELLEISENBÄHNER ABO-SERVICE
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

+49 (0)89/46 22 0001

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-18.00 Uhr telefonisch erreichbar.

leserservice@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de

Preise: Einzelheft 5,90 € (D), 6,70 € (A), 9,80 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 DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Der MODELLEISENBÄHNER erscheint zwölfmal jährlich. Sie erhalten den MODELLEISENBÄHNER (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE UND BERATUNG

MODELLEISENBÄHNER
Postfach 400209, 80702 München

+49 (0)89/13 06 99 872

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



GERANOVA | BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



FOTO: PETER SCHIFFER, SIG. EBENBAHNSTIFTUNG

FOTO: WOLFGANG PUNSKÉ



WOHNEN AN DER GLEISWÜSTE

Eifrigen Nutzern eines Modellbahn-Forums dürfte der Name nicht unbekannt sein. Der Erbauer berichtet nun erstmals in einem Printmedium aus seiner „Wüste“.

DER EISENBAHNKNOTEN ZWISCHEN ELBE UND BÖRDE

Vor 150 Jahren wurden die Bahnhöfe der alten preußischen Privatbahnen in der heutigen Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts, Magdeburg, durch einen zentral gelegenen Hauptbahnhof ersetzt. Wir beleuchten die Entwicklung dieses Schienendrehkreuzes und den abwechslungsreichen Magdeburger Bahnbetrieb von 1873 bis in die Jetztzeit.

Unser Juli-Heft
erscheint am

7. Juni

bei Ihrem
Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch



FOTO: DIETRICH NIKEL

DER ABSOLUTE FAVORIT

Dietrich Nickel erzählt von Begegnungen mit seiner Lieblingsbaureihe: die wuchtige ölgefeuerte 01.10.



FOTO: BERND ROLFF

EIN HAFEN MIT BAHNANSCHLUSS

Als eine Erweiterung seiner Heimanlage erbaute unser Leser Bernd Rolff auch einen Hafen, in dem nicht nur eine Schleuse, sondern auch viele Schiff-Selbstbauten zu bewundern sind.

AUSSERDEM

Zurück ins Isergebirge

Die Friedeberg-Flinsberger Kleinbahn AG erbaute einst die Isergebirgsbahn in Schlesien, die derzeit neu entsteht.

Test-Vielfalt im MEB

Die S 2/6 von Märklin für die Spur 1 und die 93 von Piko für TT stehen im Fokus.

Aktuelles aus Dortmund

Wir berichten aktuell von der großen Anlagenschau auf der „Intermodellbau“ in den Westfalenhallen.

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!**

Egal wie gut Du fährst – Günni fährt Güter!

Club-Einstiegsmodell - exklusiv für Clubmitglieder

märklin TRIX

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

Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse mittig eingebaut. Alle vier Achsen angetrieben.

Angesetzte Signalhörner.



Fein detaillierte Umsetzung der Drehgestelle.

Metallgehäuse mit bunter und vorbildgerechter Bedruckung.

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

Separat angesetzte Griffstangen an den Lokfronten.

Bestellschluss 31. 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



36648 Elektrolokomotive Baureihe 185.2

€ 299,- *

TRIX H0

Gleichstrom



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

STRAHMLES

30 Jahre
EUROTRAIN

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer.
Angebot bei allen teilnehmenden Idee-spiel-Händlern zu finden unter www.idealenspiel.com/de/fachgeschaeft/
Verbung konzipiert vom Idee-spiel, Betriebs- GmbH, Daimlering 4, 31135 Hildesheim.



Abbildung zeigt Vorseienmuster

EUROTRAIN
EXKLUSIV **märklin**

Verfügbar ab Juni 2023
Limitierte Sonderauflage - Solange der Vorrat reicht.

HO	VI	RP	~	mfx+	164 mm
----	----	----	---	------	-----------

H0 Diesellokomotive Baureihe 295 der Railsystems RP GmbH

- Tiefschwarze Grundfarbgebung mit attraktiven Bildmotiven
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut
- 4 Achsen über Kardanwellen angetrieben
- Neue Telex-Kupplung
- Kupplungswalzer
- Verschiedene Licht- und Soundfunktionen
- Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzenignal

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

Art.-Nr. 39901

€ 349,99

www.idealenspiel.com