

Nur € 5,90

modell Eisen Bahner

Nr. 7
Juli 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

50 Jahre Dampf im Südwesten



Wie sich die Eisenbahnfreunde Zollernbahn im Museumsverkehr bis heute behaupten

Magazin für Vorbild und Modell

Neuheiten im Test



- ▶ 288 der DB von Roco
- ▶ S2/6 von Märklin
- ▶ Baureihe 93 von Piko
- ▶ Giruno von Märklin

Werkstatt

Eisenbahner-Siedlung als Blickfang



Eisenbahn-Insel seit 150 Jahren

Magdeburg Hauptbahnhof

So entwickelte sich das wichtige Drehkreuz bis heute

RETRO(PER)SPEKTIVE



30 Jahre
EUROTRAIN®

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer.
Angebot bei allen teilnehmenden Idee+spiel-Handlern; zu finden unter www.idealundspiel.com/de/techgeschaeft/
Werbung konzipiert von: idee+spiel, Betrebers - GmbH, Dämmerung 4, 31135 Hildesheim.

EUROTRAIN®
EXKLUSIV

WIKING®

Limitierte Sonderauflage - Solange der Vorrat reicht.

Wiking - Nostalgische Fahrzeugmodelle Für Kenner und Sammler. Tolle Modelle aus zum Teil historischen Formen. Wunderschön gestaltete Fahrzeuge.

H0- Opel Rekord `60 mit Reiseanhänger

Mit dem Opel Rekord P2 ging es vor mehr als 60 Jahren in den Urlaub!

Art.-Nr. 0081 93

€ 34,99

H0-Abschleppwagen (Opel Blitz)

Die treuen Opel-Fahrer sollten sich auf ihre Werkstatt verlassen können! Wenn ihr Kadett oder Rekord mal streikten, war der Abschleppwagen schnell zur Stelle.

Art.-Nr. 0352 52

€ 24,99

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

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr

www.idealundspiel.com



14 Zwischen Elbe und Börde

Nachdem zunächst mehrere Bahngesellschaften ihre eigenen Stationen gebaut hatten, konnte 1873 endlich der Magdeburger Hauptbahnhof eröffnet werden. Seither hat sich die heutige Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts zu einem Knotenpunkt des mitteldeutschen Schienenverkehrs entwickelt – ein Blick auf Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.



Titel: 41 1148 besucht im Jahr 1986 den Magdeburger Hbf
Foto: Andreas Höfig

TITELTHEMA

14 JUTEN TACH IN MACHDEBURCH!

Seit 150 Jahren ist der Hauptbahnhof die Insel des Schienenverkehrs in Magdeburg.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

26 DAS M-QUADRAT-SYSTEM

VTG und DB Cargo erproben die variabel nutzbare Güterwagen-Plattform „m“.

28 DAMPFBETRIEB SEIT 1973

Die Zollernbahner feiern den 50. Geburtstag.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

34 WIE ICH DIE 012 LIEBEN LERNT

Dietrich Nickel schildert seine Begegnungen mit den eindrucksvollen Schnellzuglokomotiven.

38 INS ISERGERBIRGE

Wir beleuchten die interessante Geschichte und die derzeitige Wiedergeburt der Isergebirgsbahn.

BAHN UND TECHNIK

42 DOPPELWEICHEN

Der vierte Teil der großen MEB-Weichen-Serie behandelt die zweifache Fahrweg-Trennstelle.

MODELL

WERKSTATT

56 LEBEN AN DER GLEISWÜSTE

Eine authentische Mehrfamilienhaus-Siedlung der Wirtschaftswunder-Zeit für die H0-Anlage.

TEST

62 DOPPELTES LOKCHEN

Die schwere dieselelektrische Kriegslok D 311 als Bundesbahn-Baureihe 288 von Roco für H0.

64 BAJUWARISCHE DAMPFRAKETE

Die Schnellfahr-Rekordlok S 2/6 der Bayerischen Staatseisenbahnen von Märklin für die Spur 1.

66 TT-HOBELMASCHINE

Supermodell der preußischen T 14 als Baureihe 93^{b-4} der DR für die Spur der Mitte von Piko.

68 SBB-PFEIL, DIE ZWEITE

Der „Giruno“, der Schnelltriebzug RABe 501, erscheint nun auch bei Märklin als H0-Modell.

PROBEFAHRT

70 SCHMUCKKASTEN FÜR SCHÄTZE

Funktionsvitrine für Spur 1-Modelle von Märklin.

70 KRACHMACHERIN

Die verkehrsrote 218 433 mit MTU 4000-Motor der DB AG kommt als H0-Soundlok von Roco.

71 FÜR AUTOS UND DEREN TEILE

H0-Autozug des Volkswagen-Konzerns mit neuen Güterwagenmodellen von Märklin/Trix.

71 GROSSE KESSEL-OFFENSIVE

Zweiachsige Kesselwagen der Bauart „Deutz“ von Saxonia Modellbau für die Nenngröße TT.

72 BEGLEITERSCHLEINUNG

Der Güterzug-Begleitwagen Pwgs 41 der DB als Spur N-Neuentwicklung von Fleischmann.

72 KOHLENTRICHTER

Zweiseret Selbstentladewagen der Gattung Faos der SNCF für die Baugröße N von Arnold.

72 REISEBAHNBUS

Setra S 150 als DB-Bus von VK-Modelle für H0.

73 DAS WELTMOBIL

Brekina bringt den Fiat 124 im Maßstab 1:87.

73 SCHWER UND KLEIN

Der MAN-Lastwagen F90 in N von MiNiS/Lemke.

SCENE

74 INTER-MODELLBAU

Nach der Corona-Pause kehrte die Dortmunder Messe zum angestammten Termin zurück.

76 HAMBURG HBF OST

Ein grandioses H0-Meisterwerk entführt den Betrachter ins wilhelminische Hamburg.

82 VORHARZ ANNO 1958

Teil zwei unseres Anlagenberichts über die heimische H0-Modellbahn von Bernd Rolf.

AUSSERDEM

33 BUCHTIPPS

86 BDEF/SMV

88 TERMINE & TREFFPUNKTE

90 MODELLBAHN AKTUELL

97 IMPRESSUM

98 VORSCHAU



28 Seit 50 Jahren unter Volldampf

Allen Grund zu feiern hat dieses Jahr der Verein Eisenbahnfreunde Zollernbahn e. V.



56 Traumlage für Bahnfreunde

Direkt hinter dem Bahnhof einer bekannten H0-Anlage ist eine Wohnsiedlung in Bau.



76 Bahnbetrieb zu Kaisers Zeiten

Der Hamburger Hauptbahnhof des frühen 20. Jahrhunderts als perfekte Nachbildung.

DEUTSCHLAND-TICKET

Es ist da

□ Seit Mai gilt das Deutschland-Ticket und der Start verlief zumindest bei der Buchung holprig. Infolge der hohen Nachfrage nach dem Deutschland-Ticket fielen Anfang Mai die DB-Server zeitweise aus. Somit konnten keine Fahrscheine über elektronische Medien der Deutschen Bahn wie den DB-Navigator erworben werden. Einfach buchen oder umsteigen von einem alten Nahverkehrsabo, das wurde nichts. In den ersten Maiwochen konnten Reisende auch mit dem Vorzeigen der Bestellung die Züge nutzen. Verkehrsminister Wissing kritisierte deshalb zu Recht die mangelnde Digitalisierung der Bahn. Ein großes Chaos durch massenhaft neue Schienennutzer ist bisher ausgeblieben. Da machte sich der erhöh-



FOTO: BODO SCHULZ

Auch der Bundesverkehrsminister hat ein Deutschland-Ticket auf seinem Handy. Wie oft er es benutzt, ist allerdings nicht bekannt.

te Preis zum 9-Euro-Ticket bemerkbar. Sporadische Nahverkehrsnutzer überlegen sich, ob sie 49 Euro ausgeben, und für viele sozial schwächere Mitbürger ist der Preis von 49 Euro leider schon zu hoch. Rund sieben Millionen Menschen haben sich nach Branchenangaben

(Stand Anfang Mai) für das neue Deutschland-Ticket entschieden. Darunter sind etwa zwei Millionen Menschen, die vor der Einführung noch kein Abo für den öffentlichen Personenverkehr hatten, wie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mitteilte.

DR-TRIEBFahrzeuge

Betriebsausflug



FOTO: SASCHA DUWE

Höhepunkte der Sonderfahrt waren sicherlich die Parallelfahrt des Schmalspur-Dampfzugs und des von 232701 bespannten Sonderzugs an der Halde Siersleben

KLEINE, SCHÖNE MOMENTE

Waren Sie auch schon mit ihrem nigelnagelneuen Deutschland-Ticket unterwegs? Ich nutze es seit dem ersten Geltungstag. Bisher jedoch nur, um zu meinem Arbeitsplatz zu kommen. So ganz regulär besitze ich es auch noch nicht. Derzeit fahre ich mit meiner ausgedruckten Bestellung umher. Seit mehr als drei Wochen warte ich darauf, dass ich mein Ticket im DB Navigator vorfinde. Jetzt ist Mitte Mai. Ich bin gespannt, wann es so weit sein wird. Der versprochene einfache Wechsel hat nicht ganz so geklappt. Sei's drum. So lange es auch mit der Bestellung funktioniert, will ich mich bei einem Preis von 49 Euro nicht beschweren.



Stefan Alkofer

Immerhin bescherte mir mein Bestellschein heute eine schöne Begegnung. Der freundliche Zugbegleiter von DB Regio sah sich die Bestellung und meinen Personalausweis an und fragte mich, ob ich beim MODELLEISENBÄHNER arbeiten würde. Als ich es bejahte, erzählte er mir, dass er den MEB schon seit Jahrzehnten lese, sehr zufrieden sei und vor vielen Jahren das Abonnement seines Vaters aus den 60er-Jahren übernommen habe. So schön dürfte gerne jeder Tag beginnen.

Ebenso schön war es auch, wieder auf der Intermodellbau in Dortmund sein zu dürfen. Endlich fand diese für Modellbahner so wichtige Messe wieder zum gewohnten Termin in altem Rahmen statt: Der MOBA organisierte hervorragende Schauanlagen, alle Hersteller waren mit ihren neuesten Produkten vor Ort und die Händler brachten viel Ware mit in die Ruhrgebietsmetropole. Das wichtigste aber waren die Besucher. Sie kamen in Strömen und man merkte, dass da etwas fehlte in den vergangenen Jahren. Die Neugier war groß und die Portemonnaies waren gut gefüllt. Kaum einer, der nicht mit ein paar Tragetaschen die Hallen verließ.



FOTO: SVEN MOJLLE

■ Auch 211073 war im April mal wieder unterwegs. Am 29. April 2023 überführte sie einen Leerzug (Zug 75162) von Niederwiesa nach Doberlug-Kirchhain. Die Aufnahme zeigt die stillechte DR-Garnitur in Mockrehna.

□ Mit einem Sonderzug unternahm die Belegschaft der Budamar West GmbH am 30. April 2023 einen Ausflug ins Mansfelder Land zur dortigen Schmalspur-Museumsbahn. Die Fahrtroute führte dabei von Gera über Zeitz und Leipzig Hbf nach Erfurt und nach abermaligem Fahrtrichtungswechsel via Sangerhausen nach Klostermansfeld, wo der Umstieg in den Sonderzug der Mansfelder Bergwerksbahn erfolgte. Die Rückfahrt führte am Nachmittag über Erfurt, Jena und Gera zurück bis nach Leipzig. Höhepunkte der Sonderfahrt waren sicherlich einerseits die Parallelfahrt des Schmalspur-Dampfzugs mit dem von 232 701 bespannten Sonderzug an der Halde Siersleben sowie andererseits die abschnittsweise Traktion durch die frisch hauptuntersuchte 250 004, die bei dieser Gelegenheit ihre erste Fahrt im Zugdienst absolvierte.



FOTO: SVEN MOJLLE

... sowie die abschnittsweise Fahrt des Sonderzuges gezogen von der frisch hauptuntersuchten 250 004, die in voller Pracht an ihre große Reichsbahnvergangenheit erinnert.

■ 193 969 von DB-Systemtechnik überführte am 27. April einen verkabelten und mit Messradsätzen ausgerüsteten CRRC-Doppelstocktriebzug für die österreichische Westbahn nach München. „Substanziell günstiger“ als die Angebote der etablierten westlichen Hersteller sei die Offerte des chinesischen Herstellers CRRC für die Westbahn. Nachdem 2021 der Roll-Out über eine Video-Konferenz gefeiert wurde, kamen bereits kurz danach die ersten Züge für Tests nach Europa. Mittlerweile ist eine Garnitur auch bei DB Systemtechnik in der Erprobung. Insgesamt vier Züge will die Westbahn anmieten.



ZWISCHENHALT

■ **Mehr Züge zur Ostsee:** Seit 6. Mai verkehren zusätzliche Züge zwischen Berlin und Stralsund. Bereits seit 1. Mai gibt es zudem eine neue Spätverbindung nach Jüterbog.

■ **Rostock – Stralsund nicht zweigleisig:** Die Deutsche Bahn AG wird die Strecke Rostock – Stralsund nicht zweigleisig ausbauen. Laut DBAG bestehe kein Bedarf an einem Streckenausbau.

■ **Ende des SEV nach Kiel-Oppendorf:** Am 2. Mai endete der Schienenersatzverkehr auf der RB-Linie 76 von Kiel Hbf nach Kiel-Oppendorf. Die Züge der „erix Holstein GmbH“ verkehren wieder planmäßig. Seit Fahrplanwechsel wurde der Abschnitt im Schienenersatzverkehr bedient, da nicht genügend Triebfahrzeugführer zur Verfügung standen.

■ **DB Regio** beziehungsweise ihre Tochterfirma, die Erzgebirgsbahn, wird sich ab Juni 2024 im Erzgebirge von den Strecken Chemnitz – Cranzahl, Flöha – Olbernhau und Zwickau – Johannegeorgenstadt verabschieden. Die dort eingesetzten Desiros der Baureihe 642 werden dann nach Mühlendorf umbeheimatet. Ab Sommer 2024 werden

die Citybahn Chemnitz und die Vogtlandbahn die entsprechenden Zugleistungen übernehmen.

■ **Wiederaufnahme des Bahnverkehrs nach Lauterbourg:** Am 2. Mai wurde der Bahnverkehr auf der Bienwaldbahn zwischen Wörth (Rhein) und Lauterbourg wieder aufgenommen. Seit Herbst 2022 fand dort wegen Personalmangels und der Inbetriebnahme des ESTW Wörth kein Zugverkehr mehr statt. Zudem wurde an Bahnübergängen und an den Kabelschächten gearbeitet.

■ **Der internationale Fernverkehr** der DBAG ist in den zurückliegenden Monaten stärker gewachsen als je zuvor. Die Buchungen im ersten Quartal 2023 überstiegen die Reisendenzahlen im Vergleichszeitraum zum bisherigen Rekordjahr 2019 um 40 Prozent. 2022 reisten bereits knapp sieben Prozent mehr Menschen als im Vor-Corona-Jahr 2019 per Zug in europäische Nachbarländer.

■ **Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)** verlängerte den Verkehrsvertrag für die Linien RE19, Düsseldorf – Arnheim, RB35, Mönchengladbach – Gel-

senkirchen, und RB37, Krefeld – Neuss, über Dezember 2023 hinaus um zwei Jahre bis Dezember 2025.

■ **Eine Machbarkeitsstudie** attestiert der Aartalbahn zwischen Wiesbaden und Bad Schwabach ein positives Szenario bezüglich einer Reaktivierung. Demzufolge sei dieser Abschnitt infrastrukturell in einem passablen Zustand.

■ **Die Bentheimer Eisenbahn** soll im Rahmen einer Direktvergabe der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen ab 2026 den Verkehr auf der RB56 von Bad Bentheim nach Coevorden übernehmen. Aktuell endet die RB56 in Neuenhaus. Es geht um jährlich 0,35 Millionen Zugkilometer, welche ab Juni 2026 bis Emlichheim und ab Dezember 2026 bis Coevorden zu erbringen sind. Der Verkehrsvertrag endet Ende 2036.

■ **Die ÖBB Rail Cargo Group** bietet in Zusammenarbeit mit der ukrainischen Bahn Ukrsalisnyzja mit der neuen TRANSFER-Verbindung Kiew – Wien mit Halt in Budapest und Lemberg eine erste regelmäßige Intermodalverbindung zwischen der Ukraine und den Hubs in Zentraleuropa.



FOTO: ROLAND WIRTZ

Zwei Loks der BR 218 passieren am 9. Juni 2012 mit dem IC 119 Münster – Innsbruck das inzwischen durch moderne Signaltechnik ersetzte mechanische Stellwerk am Abzweig Lindau-Aeschach. Diese Szene ist demnächst in mehrfacher Hinsicht Vergangenheit: Der Bahnknoten Lindau ist inzwischen vollständig elektrifiziert, und das lokbespannte Zugpaar 118/119 wird als siebenteiliger ICE4 gefahren.

FERNVERKEHR

Abschied vom lokbespannten IC 118/119

□ Der IC 118/119 „Bodensee“ Innsbruck Hbf – Friedrichshafen Stadt – Dortmund Hbf und zurück hat sich über viele Jahre als einer der immer seltener werdenden lokbespannten Fernzüge ohne Steuerwagen im Fahrplangefüge des IC/EC-Streckennetzes gehalten. Am 10. Juni 2023 geht diese Ära jedoch zu Ende, denn an diesem Tag verkehrt der aus acht bis neun ÖBB-Waggons gebildete Zug letztmalig. Ab dem 11. Juni 2023 wird diese Fernverkehrsverbindung mit einem zunächst nahezu unveränderten Fahrplan als ICE 118/119 fahren. Hintergrund ist unter

anderem, dass dieses neue ICE-Zugpaar zwischen Stuttgart und Ulm nicht die im Dezember 2022 in Betrieb genommene Schnellfahrstrecke nutzt, sondern wie der bisherige IC vorerst weiter durch das Filstal fährt. Zum Einsatz kommt nun ein siebenteiliger ICE4. Die Halte in Göppingen und Aulendorf müssen entfallen, da die Bahnsteige dort zu niedrig für den ICE sind. Zudem wird die Sitzplatzkapazität in der ICE-Verbindung geringer sein. Demgegenüber steht der höhere Komfort inklusive Bordrestaurant, welches dem IC 118/119 bislang fehlte.

Anzeige

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt
Preßnitztalbahn

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

Höhepunkte im Sommer 2023

Dampffahrbetrieb jeden Samstag und Sonntag bis Ende Oktober

- **24. Juni** Nachtschwärmerfahrt (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **22. und 23. Juli*** Fahrbetrieb mit zwei Zuggarnituren
- **5. und 6. August*** Dampffahrbetrieb zum Wildbachfest und Steinbacher Ziegentreffen

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: JANA MÜLLER

□ Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH hat die Verkehrsleistungen zwischen München und Hof über Landshut (Bay.), Regensburg und Schwandorf ausgeschrieben. Die Frist zur Einreichung von Angeboten endet am 13. Oktober 2023. Der Zuschlag an den Gewinner soll Ende 2023 erteilt werden. Die Leistungen sind ab 12. Dezember 2027 zu erbringen. Der Vertrag endet am 13. Dezember 2042 und kann optional seitens des Aufgabenträgers mit einem Vorlauf von einem Jahr frühestens sieben Jahre vor dem Ende der Vertragslaufzeit im Jahr 2035 beendet werden. Derzeit werden die Leistungen München – Hof von der Länderbahn erbracht. Auf dem Bild passiert 223 070 soeben mit ALX84111 Hof – München das Einfahrsignal von Nabburg (Oberpfalz). Wir wollen von Ihnen wissen, welcher bekannte Schienenfahrzeughersteller die Baureihe 223, die bei den ÖBB 2016 heißt, lieferte?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Juli 2023 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „46. Präsident“. Gewonnen haben: Björn Jänsch, 53639 Königswinter; Dietmar Naumann, 90547 Stein; Jürgen Geuß, 52525 Waldfeucht; Falko Willmes, 54441 Ayl; Winfried Standecker, 92421 Schwandorf; Markus Depoqui, 51766 Engelskirchen; Ulrich Eisentraut, 58636 Iserlohn; Olaf Georgi, 27576 Bremen; Harald Christ, 35418 Buseck; Torsten Kruse, 13465 Berlin; Andreas Hölzel, 01277 Dresden; Lars Räcker, 28197 Bremen; Rainer Kalkhoff, 53797 Lohmar; Markus Wannemacher, 66333 Völklingen; Stefan Dietz, 72745 Bad Urach; Burkhard Ebert, 26389 Wilhelmshaven; Stefan Grebing, 35114 Hanna; Rainer Zipf, 70794 Filderstadt; Jörg Zimmermann-Kurzidim, 04838 Doberschütz; Bernhard Senft; 79418 Schliengen.

EUROPÄISCHER FERNVERKEHR

„Preußische Ostbahn“ Berlin – Kostrzyn als TEN-V-Korridor?

□ Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments beriet am 13. April 2023 über die Weiterentwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-

V). Demnach soll auch die sogenannte „Preußische Ostbahn“ Berlin – Kostrzyn (Polen) in die TEN-V-Korridore aufgenommen werden. Historisch war die Ostbahn

lange Zeit eine der wichtigsten Ost-West-Magistralen Europas, die von Berlin über Königsberg bis Eydtkuhnen an der Grenze zum Russischen Zarenreich führte. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Bedeutung der Verbindung stark zurück. Das zweite Streckengleis wurde auf deutscher Seite größtenteils als Reparationsleistung demontiert. Im Jahr 1992 wurde der deutsch-polnische Personenverkehr zwischen Küstrin-Kietz und Kostrzyn wieder aufgenommen. Seit Ende 2020 ist der Zugverkehr über die Oder, welche gleichzeitig die deutsch-polnische Grenze darstellt, unterbrochen, da ein Ersatzneubau für die Flussquerung errichtet wird. Die zuletzt für Dezember 2022 vorgesehene Inbetriebnahme der neuen Oderbrücke verzögert sich weiter und sollte nun voraussichtlich im Mai 2023 erfolgen. Doch es kursieren Gerüchte, dass auch dieser Termin nicht mehr zu halten sei. Künftig soll die neue zweigleisige Brücke mit 120 km/h befahren werden können; zuletzt waren wegen des schlechten Zustands des alten Bauwerks nur noch 30 km/h möglich.



FOTO: ROLAND WIRTZ

Heute verkehren auf der Ostbahn Pesa-Link-Dieseltriebwagen und Talent-Züge der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) als RB 26 Berlin Ostkreuz – Kostrzyn. In den 2000er-Jahren teilten sich noch VT624 und mit „U-Booten“ (BR 219) bespannte Wendezüge den Personenverkehr. Der grenzüberschreitende Güterverkehr war spärlich; man darf gespannt sein, wie er sich mit Wiederinbetriebnahme der Oderquerung entwickeln wird.



FOTO: BERND PIRLACK

Für die Journalisten-Proberunde wurde ein Mireo in den baden-württembergischen Farben genutzt (li.). Der Mireo Plus B ist mit 127 Sitz- und 155 Stehplätzen ausgestattet, der Mireo Plus H mit 134 Sitz- und 145 Stehplätzen.

FOTO: AXEL WITZKE

REGIONALVERKEHR

Siemens stellt Mireo vor

Am Mittwoch, dem 27. April 2023 zeigten der Fahrzeughersteller Siemens Mobility und die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) interessierten internationalen Pressevertretern das finale Design der neuen „Siemens Mireo Plus“-Plattform. Auf dem Testring in Wegberg-Wildenrath wurden zudem Mitfahrten angeboten. Ab Dezember 2024 sollen die modernen Triebzüge in den Netzen Heidekrautbahn sowie in Ostbrandenburg eingesetzt wer-

den. Die NEB bestellte 2021 und 2022 insgesamt 38 Mireo-Züge mit alternativen und umweltfreundlichen Antrieben bei Siemens Mobility. Im Netz Ostbrandenburg sollen 31 batteriebetriebene Fahrzeuge (Mireo Plus B) zum Einsatz kommen; sieben wasserstoffbetriebene Fahrzeuge (Mireo Plus H) sollen im Netz der Heidekrautbahn rollen. Neben drei deutschen Bestellern wurde der Mireo B auch bereits nach Dänemark verkauft.

Beide Mireo Plus-Varianten versorgen die Fahrmotoren aus dem Akku. Dieser wird beim Typ B aus der Oberleitung nachgeladen und bei der H-Variante während des Betriebes von der Brennstoffzelle versorgt. Die Leistung beträgt 1,7 MW und erlaubt eine Beschleunigung bis zu 1,1 m/s² und eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Die Baureihenbezeichnung für den Mireo Plus B lautet 463.0 und für den Mireo Plus H 463.1.



Am 3. Mai 2023 hatte 182535 der DB Netz AG die Aufgabe, unter der Zugnummer Mess 94332 einen Rail-Lab Gleismesszug von Gießen nach Siegen Geisweid zu bespannen. Dabei gelang an der Dillstrecke zwischen Werdorf und Ehringshausen (Kreis Wetzlar) dieses Bild des Zuges.

FOTO: JOHANNES CONRAD



FOTO: OLIVER WINNER

■ Vom 21. bis 23. April wurde 120 274 zusammen mit einem Güterzug im Rahmen einer Fotoveranstaltung rund um Gera eingesetzt. Am 21. wurde nach Ende des EVG-Streiks die Strecke von Gera nach Knauthain befahren. Den folgenden Tag ging es von Gera in Richtung Saalfeld bis Unterwellenborn. Die Strecke besitzt noch einige Bahnhöfe mit Flügelsignalen. Zu diesen gehört auch der Bahnhof Pößneck oberer Bahnhof: Auf dem Bild fährt der Zug gerade wieder nach Könitz und passiert dabei das Einfahrtssignal aus Richtung Saalfeld. Am 23. April wurde noch die Elstertalbahn bis nach Adorf befahren.

EUROPAVERKEHR

Zulassung für Skandinavien-Korridor

□ Der Vectron hat die Zulassung für das Einsatzgebiet des Skandinavien-Korridors (AT-DE-DK-SE-NO) erhalten. Das ermöglicht den Betrieb ohne Lokwechsel sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr auf dem kompletten Korridor. Erstanwender ist der schwedische Betreiber Snälltåget, der für den grenzüberschreitenden Personenverkehr in Schweden, Dänemark,

Deutschland und Österreich drei Vectron-Lokomotiven von European Locomotive Leasing (ELL) angemietet hat. Der im Siemens-Werk in München-Allach gefertigte Vectron ist damit die erste mit dem Zugsicherungssystem ETCS ausgestattete Lok, welche die 16 Kilometer lange Öresundverbindung (Brücke und Tunnel) zwischen Schweden und Dänemark befahren darf.

ALLIANZ PRO SCHIENE

Eisenbahner mit Herz 2023

□ Bereits zum 13. Mal wählte die Allianz pro Schiene den „Eisenbahner mit Herz“. Am 4. Mai wurden die Preisträgerinnen und Preisträger bei einer Gala in Berlin geehrt. Dirk Flege, Geschäftsführer der gemeinnützigen Allianz pro Schiene, lobte die Gewinner: „Wir erleben immer wieder, dass auf der Schiene nicht alles rund läuft. Umso wichtiger und wohltuender sind Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, die sich trotz aller Widrigkeiten mit so viel Herz, Mut und Engagement für die Fahrgäste ins Zeug legen wie die von uns prämierten Alltagshelden.“ Gewonnen haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der verschiedensten Eisenbahnunternehmen. Den ersten Platz belegte Jochen Dietz von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, der es einem älteren Fahrgast während eines unvorhergesehenen Zwangshalts auf freier Strecke wegen einer Stellwerksstörung, ermöglichte, eine Toilette aufzusuchen. (www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/eisenbahner-mit-herz/)



FOTO: ALLIANZ PRO SCHIENE

Jochen Dietz fährt für die AVG. Bei einer Fahrt von Wörth am Rhein nach Karlsruhe half er unkonventionell einem älteren Herrn.

Monopolkommission empfiehlt Trennung von Netz und Betrieb

□ Die Monopolkommission der Bundesregierung in Bonn, welche der Bundesregierung in Wettbewerbsfragen beratend zur Seite steht, empfiehlt eine Trennung der Sparten Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn AG.

Ziel ist eine Aufteilung in Nutzer beziehungsweise Betreiber der Infrastruktur, also die Abkehr von einem integrierten DB-Konzern, wie es bis dato der Fall ist. So könnte es künftig eine Gesellschaft geben, welche den Zugverkehr regelt, eine weitere Sparte wäre für das rund 33000 Kilometer lange Streckennetz zuständig. Man verspricht sich davon einen freieren Wett-

bewerb auf der Schiene. Die Grünen und die FDP unterstützen dieses Konzept, während die SPD der Trennung mit Vorbehalten gegenübersteht. Ein ähnliches Konzept bezüglich der Trennung der Sparten forderte die Union vor Kurzem in ihrem Eckpunktepapier „Bahnreform 2.0“. Dort wurde eine Trennung der Sparten Netz, Bahnhöfe und Energie postuliert. Auch der Bundesrechnungshof hatte sich in diese Richtung positioniert. Der Bund als Auftraggeber könnte in diesem Fall unmittelbar über Ausbaubedarf und Modernisierung von Strecken bestimmen. Die Monopolkommission hält es indes für

nötig, dass zumindest das Netz in staatlicher Hand verbleibt. Die Regierung plant bis dato lediglich eine „gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft“, die garantiert, dass Investitionen in die Schiene nicht in andere Bereiche abfließen. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist von einer Zerschlagung der Bahn keine Rede. Dort steht man zur Bahn als integriertem Konzern, der im öffentlichen Eigentum bleiben sollte.

Die Trennung von Netz und Betrieb hat sich in Spanien und Italien bewährt. Ein Negativbeispiel stellt Großbritannien dar, wo dieses Konzept gescheitert ist.



FOTO: DENNIS EBERHARD

■ Die Wetterau wie in den 60er-Jahren: Dieses Flair vermittelte am 30. April 23 eine Sonderfahrt in Ober-Widdersheim. 211 019 der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF), beschriftet als V100 1019, war auf einer Sonderfahrt von Hanau nach Ober-Widdersheim unterwegs. Hier ist sie bei der Ausfahrt als 26785 nach Stockheim zu sehen.

DBAG

Bahnchef kündigt ICE-30-Minuten-Takt an

□ Der Vorstandsvorsitzende der DBAG, Dr. Richard Lutz, kündigte an, bis 2026 die wichtigsten 20 deutschen Städte im Halbstundentakt mit ICE-Verbindungen zu erschließen. Das beinhaltet auch den Kauf neuer ICE-Züge. Insgesamt sollen die Städte Augsburg, Erfurt, Göttingen, Halle (Saale), Hannover, Kassel,

Mannheim, Stuttgart und Ulm von diesem Vorhaben profitieren. Bisher erschlossen sind bereits die Städte beziehungsweise Stationen Berlin, Duisburg, Düsseldorf, Frankfurt (Main) Flughafen und Frankfurt (Main) Hbf, Hagen, Hamburg, Köln, München, Nürnberg, Wuppertal sowie Würzburg.

ÖSTERREICH

„GreenTracker“ zur Vegetationskontrolle



□ Seit 2022 sind die ÖBB bei der Vegetationskontrolle ohne Glyphosat unterwegs. Am 25. April befuhr der „GreenTracker“, der Unkrautvernichtungszug der Österreichischen Bundesbahnen, die Strecken um Wiener Neustadt. Als Zuglokomotive kam 2016 020 zum Einsatz. Der Zug ist wendenzugfähig, so dass das Umsetzen an den Endbahnhöfen von Nebenbahnen entfallen konnte. Mitte Mai war der Zug entlang der Weststrecke und im Raum Amstetten unterwegs.

2016 020 ist am 25. April 2023 mit dem „GreenTracker“ im Piestingtal bei Oed unterwegs.



■ Die Elektrolokomotive 145 030 der Pressnitzalbahn (PRESS) wirbt aktuell für die 20-jährige Firmengeschichte der deutschlandweit agierenden Privatbahn mit Sitz im erzgebirgischen Jöhstadt. Das Design für die Lok entstand durch die Zusammenarbeit mit der bekannten Künstlerin Gudrun Geiblinger. Sie entwarf bereits zahlreiche Werbebeklebungen oder Designvorschläge für Bahnen in Österreich und Deutschland. Mit einem Kesselzug nach Hof passiert 145 030 (185 085) am 1. Mai 2023 Gröna bei Chemnitz.

■ Die Lokomotiven der Firma TrainLog GmbH sieht man eher selten in dem östlichen Teil der Bundesrepublik Deutschland. Das Unternehmen mit Sitz in Germersheim bietet Personenverkehr und Güterverkehr mit Gefahrgut an. Am 3. Mai 2023 weilten jedoch die 233 373 und 233 217 im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf zur Reparatur. Ebenfalls zu erkennen ist auf dem vorderen Gleis rechts 232 550, die kürzlich an den Erfurter Bahnservice (EBS) verkauft wurde. Die Arbeiten an 232 550 zur Reaktivierung haben begonnen. Der Motor wurde bereits zur Aufarbeitung entnommen.



ZEITREISE

Dahlhausen im Wandel



1974

Am 8. September 1974 war der Wismarer Schienenbus, der noch heute im Eisenbahnmuseum im Einsatz ist, auf der Strecke Richtung Bochum-Weitmar unterwegs.

FOTO: EISENBahnSTIFTUNG



2023

An die Bahnstrecke erinnert heute nichts mehr. Das Haus im Hintergrund diente als Anhaltspunkt. Auch die Mauer rechts scheint aus Resten entstanden zu sein.

FOTO: MARCUS HENSCHTEL

□ Wer heute am Rande des Bahnhofsvorplatzes in Bochum-Dahlhausen steht, wird Mühe haben, Reste der ehemaligen Bahnstrecke nach Bochum-Weitmar und weiter nach Bo-Langendreer oder Bo-Nord auszumachen. Erst einige Meter weiter verläuft heute ein gut ausgebauter Radweg auf der Trasse. Bochum-Dahlhausen profitierte einst von dem

Kohlebergbau im Ruhrtal. Es entstand ein großer Güterbahnhof mit dem angrenzenden Bahnbetriebswerk, wo heute das bekannte Eisenbahnmuseum sein Zuhause hat. Ihren Ursprung hatte die dortige Strecke, noch bevor die Eisenbahn in ihrer heutigen Form existierte, als sogenannte Kohleschleppbahn, um die Kohle zur Ruhr zu bringen und sie dort

auf Kähne zu verladen. Nachdem 1863 die Bergisch-Märkische Eisenbahn ihre Ruhrtalbahn eröffnet hatte, veranlassten die Zechen, die Kohleschleppbahn in eine Normalspurstrecke umzustellen. 1870 übernahm die BME dann diese Strecke. 1969 wurde die Verbindung stillgelegt, aber noch bis 1979 von Dahlhausen als Anschlussgleis genutzt.

Am 19. Oktober 1990 fährt 242 013 des Bw Magdeburg aus Richtung Magdeburg-Neustadt in den Hauptbahnhof ein, im Hintergrund der Wasserturm aus der Dampflokzeit. Imposant sah das 1873 fertiggestellte Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes um die Jahrhundertwende aus, wie auf der zeitgenössischen Postkarte links unten zu sehen ist.



Außer dem Bau des zukünftigen Tiefbahnhofes S21 ist es um die Entstehung neuer Verkehrsstationen in Deutschland sehr ruhig geworden. Im 19. Jahrhundert sah das ganz anders aus: Neue Strecken schossen wie Pilze aus dem Boden und verlangten nach großen Bahnhöfen. Wir schauen uns die Geschichte dazu am Beispiel des 150-jährigen Magdeburger Hauptbahnhofes an.

Juten Tach in Machdeburgh!

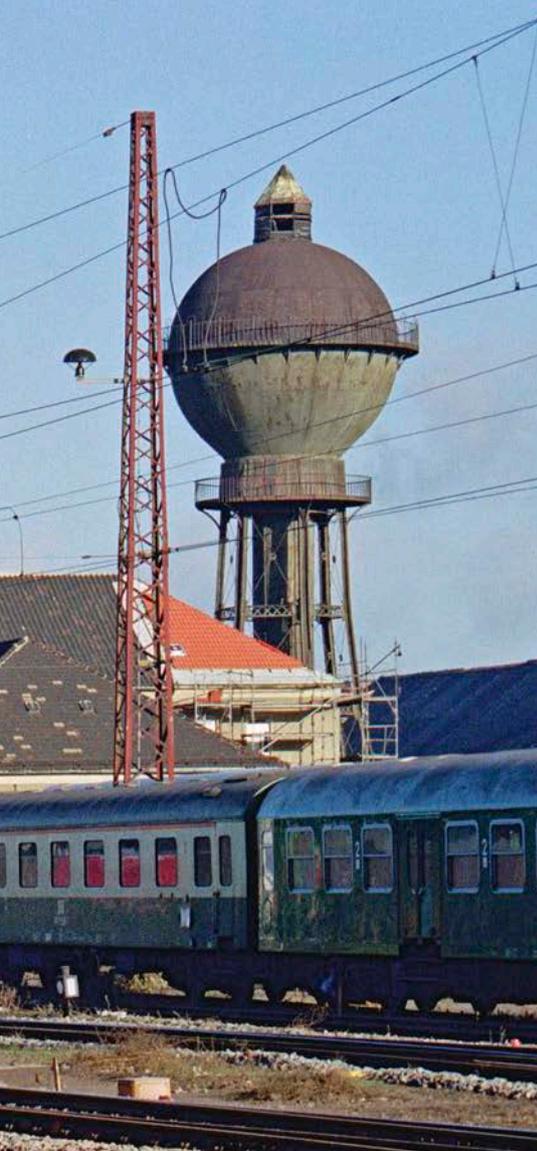


FOTO: JURGEN METZLER (UNIKS), REPRO: A. BERGNER (UNTEEN)

Genau so begrüßt man einen Gast hier in Magdeburg, der Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt. Mit ihren rund 236000 Einwohnern stellt sie die zweitgrößte Stadt in diesem Bundesland dar. Sie liegt an der Elbe – ungefähr auf halbem Weg zwischen Berlin und Hannover – und ist das Zentrum der Börde, einer großen Tiefebene. Der Hauptbahnhof der Domstadt erreicht 2023 das stolze Alter von 150 Jahren. Doch die Eisenbahn ist in Magdeburg schon viel länger vertreten. Sie ist sich dabei ab und zu selbst im Wege gestanden, musste zurückstecken, war übermütig oder auch bitter enttäuscht. Eine facettenreiche Geschichte, die neugierig macht und Basis für eine zukunfts-gewandte, kreative Epoche der Bahn sein kann.

Was für eine verrückte Welt: Heute bremsen unter anderem lange Planungs- und Genehmigungsverfahren die Stärkung der Eisenbahn aus. Damals waren es die Militärs, die Handelsleute und der gegenseitige Neid der Stadtoberen, die einen gesenkten oder gehobenen Daumen bei der Planung und Genehmigung von neuen Bahntrassen nach sich zogen. Beim Anschluss Magdeburgs an die eisernen Schienenstränge war dies nicht anders.

Noch bevor Friedrich List seine Denkschriften eines deutschlandweiten Schienennetzes vorlegte, hatte sich im Jahre 1829 Ludwig Wucherer, seines Zeichens Stadtrat von Halle, für den Bau einer Pferde-eisenbahn von Leipzig über Halle nach Magdeburg eingesetzt. Er wollte so für die Leipziger Kaufleute einen Weg zur ab Halle schiffbaren Saale schaffen. Zudem wäre der Warentransport von Hamburg über die Elbe bis zur Hansestadt Magdeburg und dann weiter auf dem Schienenweg ins Sächsische und Thüringische über Halle möglich gewesen. Lob gab es aus Leipzig und Halle, doch die Magdeburger lehnten diese Pläne kategorisch ab. Sie fürchteten ein Aufblühen Leipzigs auf eigene Kosten und eine Konkurrenz beim Handel mit Kaffee, Rohrzucker und Spirituosen.

Zwischen Ablehnung und Zustimmung für die Bahn

Keine sechs Jahre später jedoch gingen von Magdeburg selbst starke Impulse für einen Schienenweg aus. Man erhoffte sich von einer Eisenbahn wachsende Profite. Magdeburgs Oberbürgermeister Franke war in den späten 1830er-Jahren so beeindruckt von der Aktienzeichnung für die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn, dass er an die



preußische Staatsregierung ein Gesuch für eine Bahn nach Leipzig richtete.

Das Gesuch verpuffte, aber die Strecke kam dennoch! Ab dem 29. Juni 1839 rollte der Verkehr vom Bahnhof am Fürstenwall, gelegen am westlichen Elbufer, bis nach Schönebeck und ein reichliches Jahr später bis ins sächsische Leipzig. In den Unterlagen ist der 1. November 1843 für den

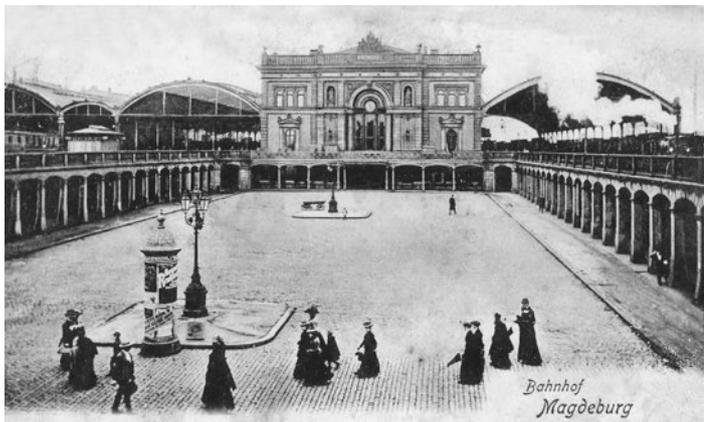
Vor 180 Jahren: Der erste Zug erreicht Magdeburg

Start des planmäßigen Güterverkehrs auf der damit zweitältesten deutschen Fernseisenbahn genannt. Kurz zuvor erreichte von Halberstadt über Oschersleben der 58 Kilometer lange Schienenweg die Stadt am 15. Juli 1843. Die „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Actiengesellschaft“ (MHE)



REPRO: A. BERGNER

Um 1900 wurde die elegante preußische S3 mit einem der ersten D-Züge unter den nach 1945 nicht mehr rekonstruierten Hallendächern des Hauptbahnhofs festgehalten.



REPRO: A. BERGNER (LINKS), FOTO: KREBS, SIG. EISENBAHNSTIFTUNG (RECHTS)

Auch das von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn erbaute Empfangsgebäude in Insellage erhielt eine schicke Schaufassade.



Lok „6401 Erfurt“, eine T4 der Bauart Magdeburg, wurde hauptsächlich im Magdeburger Vorortverkehr eingesetzt.

hatte für diese Strecken knapp eineinhalb Jahre zuvor vom Königreich Preußen die Konzession erhalten.

Drei Jahre später, 1846, stellte die „Berlin-Potsdam-Magdeburger-Eisenbahn-Gesellschaft“ (BPME) die Strecke Berlin – Magdeburg fertig. Aus Berlin über Genthin und Biederitz kommend, erreichte man den Elbbahnhof am Fürstenufer in Magdeburg-Buckau über die eingleisige Buckauer Eisenbahnbrücke. Auch die „Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn-Gesellschaft“ (MWE) baute. Zwischen 1846 und 1849 entstand die besonders für den Außenhandel über Hamburg hinaus wichtige Strecke ins nördlich gelegene Wittenberge.

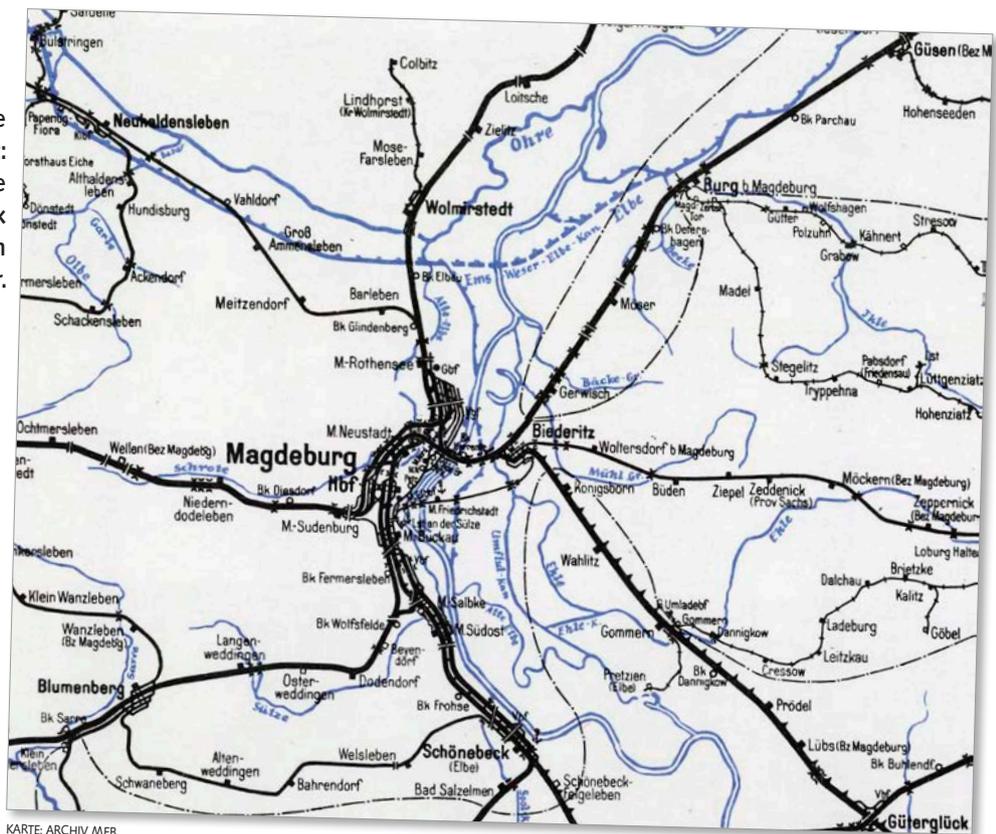
Alle beschriebenen Strecken besaßen in Magdeburg unterschiedliche Endstationen – was für diese Zeit nicht so ungewöhnlich war, aber auch wegen der angespannten Grundstücksverhältnisse in der preußischen Festungsstadt vorerst nicht



FOTO: RVM (RBD HALLE), SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

Am 7. Oktober 1934 fuhr mit E 15 01 vom Bw Leipzig Hbf West die erste E-Lok zwischen Magdeburg und Halle. Seit 1923 ging es bereits von Leipzig aus elektrisch nach Magdeburg.

Die Karte von 1940 zeigt die zentrale Lage Magdeburgs im mitteldeutschen Bahnnetz: Auf den Hauptlinien geht es beispielsweise über Schönebeck nach Halle, über Güterglück nach Dessau und Leipzig, über Burg nach Berlin und über Haldensleben nach Hannover.



KARTE: ARCHIV MEB

anders umsetzbar war. „Die Gleise mussten durch umfangreiche Festungswerke im Norden und Süden hindurchgeführt werden. Sie passierten dabei im Norden ein Batteriewerk, dessen Tunnel und Gräben jederzeit eine Gleisunterbrechung ermöglichten. Etwa 100 Meter danach gelangte das Gleis, wie bei einem mittelalterlichen Stadttor, in einen Zwinger, wo es zwischen Wehrmauern und an der großen Rundbastion vorbei in die Stadt führte. Im Süden Magdeburgs durchschnitt das Gleis mit dem Buckauer Tor die Festung.“, so schrieb es Dr. Hans Müller in einem Aufsatz im „Eisenbahn-Jahrbuch 1976“.

Die Antwort darauf konnte nur ein moderner „Centralbahnhof“ darstellen, der alle Bahnstrecken bündeln und verbinden würde. Die zunehmend komplexer werdenden betrieblichen Abläufe der einzelnen Bahnhöfe und die Industrialisierung mit der einhergehenden Steigerung der Verkehre erforderten eine zukunfts-trächtige, leistungsfähige Lösung. Nach langwierigen Verhandlungen mit dem preußischen Militär konnte 1868 ein geeignetes Gelände entlang des nördlichen und westlichen Festungsgrabens gefunden werden. Zwei Jahre später erwarben es die Magdeburg anfahren den Eisenbahngesellschaften.

Doch noch bevor in Magdeburg der neue, zentral gelegene Bahnhof in die entscheidende Bauphase gehen konnte, gab

es für die verkehrliche Bedeutung der Elbestadt einen starken Dämpfer, der sich ganz ähnlich rund 120 Jahre später wieder ereignen sollte: 1867 erhielt die MHE die Konzession zum Bau einer Strecke, die Berlin

Bald steht fest, dass ein neuer Bahnhof her muss

Spandau und Hannover viel schneller und kürzer verband: die Lehrter Bahn, die über Stendal anstatt über Magdeburg führte. Ab 1871 in Betrieb, war nun auch Magdeburg um einiges an Verkehrsleistungen ärmer, die BPME in ihrer Bedeutung bedroht und auch die Stammstrecke der MHE musste erheblich Federn lassen.

Aber die Magdeburger ließen sich nicht beirren und setzten die Bauarbeiten fort. Da die drei Strecken der Halberstädter, der Berliner und der Leipziger Bahn noch getrennt arbeiteten, wurde der „Centralbahnhof“ als Inselbahnhof errichtet. Dabei wurden die östlichen Durchgangsgleise von der Leipziger, die westlichen sowohl von der Berliner als auch der Halberstädter Bahn erbaut und bedient. Zuerst hat man das westliche, auf der „Insel“, also in der Mitte der Gleise gelegene Empfangsgebäude fertiggestellt. Die Architekturdetails der Nordfassade bestanden aus Nebraer Sandstein, für die Wandflächen verbaute man hingegen Ziegelblendsteine.

Am 15. Mai 1873 war es endlich soweit: Der erste Abfahrtsauftrag für einen Zug vom neuen, noch nicht vollständig fertigen Knotenpunkt erfolgte. Die Reise ging nach Burg, wobei schon kurz nach Fahrtbeginn die ebenfalls neue, 671 Meter lange Elbebrücke, die Herrenkrugbrücke beim Stromkilometer 329,56, im Zuge der durch die Lage des Bahnhofs notwendigen Neutrassierung der Strecke zwischen Magdeburg-Neustadt und Biederitz befahren wurde. Die Geschichtsbücher schreiben von nicht weniger als 20 weiteren Jahren bis zur finalen Vollendung des Hauptbahnhofs. In dieser Zeit wurde auch das östliche Empfangsgebäude im Stil eines toskanischen Palazzo errichtet. Für die Außenfassade fand diesmal Königshüttescher Sandstein Verwendung. Westliches und östliches Empfangs-



FOTO: DIA DARASTADT (WAERY, SIG. EISENBahnSTIFTUNG)

Nur zwei Exemplare des Nahverkehrstriebwagens ET82 wurden 1926 an das Bahnbetriebswerk Magdeburg geliefert. Eingesetzt wurden sie auf der Strecke nach Dessau.



FOTO: KLAUS KIEFER, SIG. EISENBahnSTIFTUNG

Im März 1968 geben sich 75 1005, eine Badische VIc, und die von der DR aus einer preußischen P 10 rekonstruierte 22 056 ein Stelldichein im Hauptbahnhof Magdeburg.



FOTO: HISTORISCHE SAMMLUNG DER DB AG

Als Sitz des gleichnamigen Bezirkes gab es in Magdeburg auch auf dem Hauptbahnhof viele besondere Anlässe. Zum 10. Jahrestag der DDR-Gründung rollte etwa ein „Zug der guten Taten“ ein, der Papiere mit Normverpflichtungen der Reichsbahner einsammelte. (2. Oktober 1959).



FOTO: BURKHARD WOLLNY

Unter dem Kohlebunker des Bw Magdeburg warten im Mai 1976 Loks der Baureihen 41 und 50³⁵ auf Brennstoff, aber die Dieseltraktion mit 106, 110 und 132 dominiert bereits.

gebäude standen sich längengleich gegenüber. Verbunden waren beide Bauten durch einen Personen- und Gepäck-tunnel. Damit die Reisenden nicht im Regen stehen mussten, überspannten großzügige Hallenkonstruktionen die Bahnsteige.

Im Buch „Bahnland DDR“ aus dem Transpress-Verlag gibt es eine Passage zu Magdeburg, wie sie auch heute noch formuliert werden könnte: „Bei Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften im Jahre 1880 wurden die Anlagen des Magdeburger Hbf zusammengefasst, wobei sich alle die Mängel zeigten, die durch die nicht genügend vorausschauende Planung der einzelnen Eisenbahnen entstanden waren und die bis in die Gegenwart bestehen.“ Diese 1981 gedruckten Zeilen führen uns vor Augen, dass Visionen und Weitblick die grundlegenden Voraussetzungen für gesellschaftliche Entwicklung sind.

Eine gemeinsame Station für alle Bahngesellschaften

Keine Vision mehr, sondern Historie ist der 1892 hier an der Elbe haltende erste D-Zug. Der D 31/32 fuhr anschließend regelmäßig zwischen Köln und Berlin den „Centralbahnhof“, der ab 1895 als Hauptbahnhof bezeichnet wurde, an. Die Preussischen Staatseisenbahnen bespannten das neue, durchgängig zu begehende Wagenmaterial (daher D-Zug), welches eine neue Epoche des Reisens einläutete, zunächst mit ihren Standard-Schnellzuglokomotiven der Bauarten S2 und S3.

In „Bahnland DDR“ ist weiter zu lesen: „Betrieblich ungenügend waren die getrennten Güterverkehrsanlagen auf der West- und Ostseite des Hbf. Die Forderungen nach Ausbau eines Nordrangierbahnhofes wurden zwar im Jahre 1910 mit der Inbetriebnahme des Rangierbahnhofes Magdeburg-Rothensee erfüllt, aber brachten dem Hbf nur geringe Entlastung. Der Rangierbahnhof Magdeburg-Buckau wurde erst 1925/26 neu gestaltet.“ Zwischen den Strecken nach Magdeburg-Sudenburg und Magdeburg-Buckau wurden Lokbehandlungsanlagen in Form zweier großer Rundlokschuppen erbaut. Für die Wagen entstand südlich des mittleren Empfangsgebäudes ein Abstellschuppen.

Kein einfacher Weg war es auch, bis im Magdeburger Hauptbahnhof eine E-Lok einfahren konnte. Kurz nach der Elektrifizierung der Vorortbahn in Hamburg hegten die Preussischen Staatseisenbahnen 1908



Aus Oebisfelde war die Baureihe 41 regelmäßig in Magdeburg zu Gast: kurze Pause für 41 1231 und einen Reisenden, September 1978.

den Wunsch, erstmals eine Fernbahn unter Strom zu setzen. Sie wählten nach dem Programm von Gustav Wittfeld dafür die im Flachland liegende Strecke Magdeburg – Leipzig aus. Als Stromlieferant sollte das Kraftwerk Muldenstein dienen. Der Erste Weltkrieg und die angespannte Finanzlage führten danach erst einmal zum Abbruch der Arbeiten. Am 16. Mai 1923 war es dann jedoch soweit, mit der Spannungszuschaltung ging die Fahrleitung aus Leipzig über Dessau in Betrieb. Zehn Jahre später erhielt die Reichsbahn von der Deutschen Gesell-

schaft für Öffentliche Arbeiten ein Darlehen und von der Deutschen Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung einen Förderungszuschuss, damit die Elektrifizierung – auch

Seit einem Jahrhundert elektrisch nach Magdeburg

als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme – wieder forciert werden konnte. Am 7. Oktober 1934 traf die festlich geschmückte E 15 01 mit der großen Aufschrift „Magdeburg – Halle jetzt elektrisch“ in Magdeburg ein.

Am 16. Januar 1945 zerstörte die britische Royal Air Force etwa 90 Prozent der Altstadt aus der Luft. Auch die Anlagen des Hauptbahnhofs wurden getroffen. Schwere Schäden durch das Bombardement verzeichneten das östliche Empfangsgebäude, die Stellwerke und das Gleisfeld. Völlig zerstört wurde das mittlere Empfangsgebäude, die Bahnsteighallen stürzten ein. Als am 4. Juli 1945 die imaginäre Trennlinie zwischen der sowjetischen und der englisch-amerikanisch-französischen Besatzungszone wirksam wurde, begann auch



FOTOS (2): BURKHARD WOLLNY



Bis in die 1980er-Jahre gab es in Magdeburg vielfältigen Dampfbetrieb zu erleben: Ob 35 1023 mit einem Personenzug oder...

...die eindrucksvolle 03 2270 vor einem Interzonenzug mit D-Zug-Wagen der Bundesbahn nach Berlin, es gab stets etwas zu sehen!



FOTOS (2): JÜRGEN METZLER

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam der Wiederaufbau der Magdeburger Hauptbahnhofs-Gebäude nur schleppend voran: Der stadtseitige Bau wurde leicht vereinfacht wiederhergestellt (links), an die Stelle des Insel-Empfangsgebäudes trat 1962 ein Verwaltungsbau der Reichsbahn (oben).

auf den einzelnen Strecken der Teilungsprozess. Über Magdeburg, das fortan in der sowjetischen Besatzungszone lag, führte eine der wenigen Hauptstrecken, die von Ost nach West über die Demarkationslinie (allgemein auch als „Zonengrenze“ bezeichnet) verlief. Die Strecke von Hannover – Helmstedt – Marienborn nach Berlin war von den drei Westalliierten für den Militärverkehr in die Westsektoren Berlins auserkoren. Am 12. März 1945 wurde die instand gesetzte Herrenkrugbrücke für den Verkehr freigegeben. Bereits einige Tage zuvor konnte vom Hauptbahnhof aus der Verkehr nach Thale, Oebisfelde, Stendal und Eilsleben wieder rollen.

Nach 1945 verändert sich in Magdeburg so gut wie alles

Am 15. März 1946 teilte die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) der Deutschen Zentralverwaltung mit, dass sämtliche Anlagen und Ausrüstungen des elektrischen Wechselstrom-Zugbetriebs abzubauen und als Reparationsleistung Richtung Ural zu transportieren sind. Der Versand war innerhalb eines Monats auszuführen. Magdeburgs Eisenbahn war nun wieder stromlos. Doch das hohe Transportvolumen machte die Fahrleitung unerlässlich. Der DDR-Ministerrat beschloss daher schon am 27. Juli 1953 den Wiederaufbau der Infrastruktur für die elektrische Zugförderung. Von Halle aus war die Bezirkshauptstadt an der Elbe kurz nach dem Jahreswechsel 1956/57 wieder durch elektrische Züge erreichbar.



FOTOS (2): BURKHARD WOLLNY

Neben der dampfenden Traktion konnten zu DR-Zeiten in Magdeburg stets auch Altbau-Elektroloks angetroffen werden, so wie 204 006 im Juli 1975 vor einem Expresszug.



Reko-Schnellzuglok 01 0508 wurde am selben Tag beim Verlassen des Hauptbahnhofes mit einem aus Doppelstock-Material gebildeten Eilzug Richtung Berlin auf Film gebannt.

Bei der Vorbereitung dieser MEB-Titelgeschichte traf ich den damaligen Gruppenleiter Fahrleitungsanlagen, Klaus Förster, vom Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn (EVDR), Außenstelle Elektrifizierung Leipzig. Seine Planungsgruppe musste anhand der noch vorhandenen und in Betrieb befindlichen Anlagen diese dahingehend ändern und erweitern, dass ein elektrischer Betrieb für eine S-Bahn in Richtung Stendal und zudem Richtung Helmstedt/Hannover möglich wurde. Da es kaum noch Planungsunterlagen und Berechnungen zur bestehenden Fahrleitung gab, mussten insbesondere die Masten und Mastfundamente aufgemessen und erkundet werden. Das alles unter dem Aspekt des weitestgehenden Erhalts der bestehenden Infrastruktur mit ihrem engen Gleisabstand und den Weichen mit großen Radien von 500 Metern. Aufwendige Ingenieurleistungen waren gemäß seiner Erinnerungen die Folge. Aber diese lohnten sich, denn sie mündeten am 29. September 1974 in den Start der S-Bahn Magdeburg. Die singuläre Linie verlief bis Zielitz an der Strecke nach Wittenberge.

Manch einer wird sich fragen: „Zielitz?“. Ja, dieser Ort ist für seine gewaltigen Kalivorkommen bekannt. Mit der Errichtung eines neuen Bergwerkes – die DR fuhr dort beispielsweise 1975 über 900000 Tonnen Kali ab – war der nördliche Endpunkt für die S-Bahn Magdeburg gegeben. Über 38,6 Kilometer erstreckte sich die Linie A bis nach Schönebeck-Salzelmen südlich von Magdeburg. „Damit stehen zwischen dem Abzw. Glindenberg (nahe bei Magde-



102 213, die seit ihrer Abnahme am 11. Dezember 1970 immer zum Bestand des Bw Magdeburg gehörte, rangiert genau 20 Jahre später im Bereich der Bahnpostanlagen.



Einst bei der S-Bahn Rostock im Einsatz, verdienen sich die DBVq-Doppelstockgarnituren ihr Altenteil auf der Strecke von Magdeburg nach Halberstadt (15. August 1991).



Das Fahrdienstleiter-Stellwerk „Mnf“, ein elektromechanisches Einreihen-Hebelwerk, lag am nördlichen Ende der Bahnsteige. Es ging 2003 außer Betrieb und wurde abgerissen.

burg-Rothensee) und Schönebeck (Elbe) vier Streckengleise zur Verfügung.“, ist im „Eisenbahn-Jahrbuch 1976“ dazu zu lesen. Die Elektrifizierung schritt weiter voran, von Zerbst aus kam der Draht am 15. April 1975 wieder in Magdeburg an. Sowohl die Strecken nach Oschersleben/Halberstadt,

Für die Werktätigen wird eine S-Bahn eingerichtet

Haldensleben/Oebisfelde, Helmstedt, Halle, Altengrabow, Güsten als auch nach Potsdam/Berlin blieben aber weiter fest in der Hand von Dampf- und Dieselloks und Triebwagen wie der „Ferkeltaxe“. Damit war der DR-Betrieb in und um Magdeburg bei den eingesetzten Baureihen mehr als vielfältig und abwechslungsreich. Das Bahnbetriebswerk gehörte einige Jahrzehnte lang

FOTOS: GJ: JÜRGEN METZELER



Magdeburg Hauptbahnhof, 15. August 1991: Die Tafel weist auf das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ hin. Derweil ist neben der Baustelle 118 172 des Bw Magdeburg mit einem Wendezug aus Eilsleben eingefahren.

sogar zu den drei größten Anlagen der Deutschen Reichsbahn.

Die Diesel-Traktion in Form der Baureihe 132 war es dann auch, die am 29. November 1976 erstmals einen Städteexpresszug zwischen der Bezirkshauptstadt Magdeburg und dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg

Hochburg der Dampf- und Dieseltraktion bei der DR

in Bewegung setzte. Der als „Börde“ bezeichnete Zug (Ex 141/Ex 146) benötigte rund zwei Stunden von der Elbe bis in die Hauptstadt der DDR. Die neuen Städteexpresszüge waren nicht nur ein Farbtupfer im Netz, sondern nach heutigem Sprachgebrauch auch Imageträger.

Für Manfred Schulz, Lokführer aus Halberstadt, und seinen zweiten Mann, Heizer Horst Eichhorn, wird dagegen der 29. Oktober 1988 stets in besonderer Erinnerung bleiben. Der P 8448 war nach Thale (Harz) Hauptbahnhof zu bringen, aber diesmal sollte es keine x-beliebige Fahrt sein: Mit der festlich geschmückten Zuglok 50 3559 des Bw Halberstadt ging es auf Abschiedstour für die Dampftraktion bei der Reichsbahn. Fortan gab es Dampf hier an der Elbe nur noch als Sonderfahrt zu erleben.

1989 brachte die „Friedliche Revolution“ auch für die Bahn einiges an Veränderungen mit sich: Während der Städteexpress am 31. Mai 1991 auf das Abstellgleis rollte, kam der erste Intercity von Hannover nach Berlin in Magdeburg an. Im Rahmen

der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ wurde direkt nach dem Mauerfall der Ausbau der Strecke zwischen (Hannover →) Helmstedt und Berlin als Projekt VDE Nr. 5 mit großem Aufwand gestartet. Geplant war dabei eine weitgehend durchgängige Streckengeschwindigkeit von 160 km/h inklusive der Elektrifizierung. Bereits 1993 war der Ausbau des Streckenabschnitts Helmstedt – Magdeburg, einst 1872 eröffnet, fertiggestellt. Im selben Jahr wurde der



Am 24. Mai 1997 erreichte der neue Touristik-Zug der DBAG mit 103 220 auf der Fahrt von Cuxhaven Amerika-Bahnhof nach Frankfurt/Oder den Magdeburger Hauptbahnhof.



FOTOS (4): JURGEN METZLER

Der Wasserkran, Relikt aus der Dampflokzeit, überlebte bis in die 1990er-Jahre.

ICE-Verkehr auf dieser Strecke nach Berlin über die Kanonenbahn bei Güterglück aufgenommen. 1995 stand dann die Direktverbindung über Magdeburg via Brandenburg (Havel) und Potsdam für elektrische Züge zur Verfügung. Ein wenig skurril: Markierungen auf den Bahnsteigen für den ICE sollten, ähnlich wie beim japanischen Shinkansen, ein schnelleres Ein- und Aussteigen gewährleisten. Die Lokführer hatten dazu Pfeile, die sie im Seitenfenster sahen, um auf den Zentimeter genau anzuhalten. Es blieb bei diesem Versuch...

Mit der politischen Wende zeigte das Wirken der Treuhandanstalt unübersehbare Zeichen, der weitgehende Zusammenbruch der einst bedeutenden Magdeburger Schwerindustrie traf die Stadt hart. Durch den Halt des ICE fühlte man sich dennoch im Aufwind, war man doch nun Teil der „großen weiten Welt“. Aber die 1991 weiter nördlich gestarteten Arbeiten für die 256,2 Kilometer lange Schnellfahrstrecke Hannover – Fallersleben – Berlin im Zuge des Ausbaus der Lehrter Bahn dämpften gewaltig die Höhenflüge der nun als Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts agierenden Domstadt. Die als VDE 4 am 20. September 1998 in Betrieb genommene Linie zog den hochwertigen Fernverkehr aus der Stadt wieder ab, so wie schon die bereits erwähnte Lehrter Bahn über 100 Jahre zuvor – bis heute zum großen Verdross vieler Magdeburger.

Mit der Wiedervereinigung kommt die große Wende

Die Deutsche Bahn stellte im Oktober 1996 unter dem Titel „Renaissance der Bahnhöfe“ in einer Ausstellung parallel zur Architekturbiennale des gleichen Jahres in Venedig ihre Überlegungen für Bahnhöfe der Zukunft vor. Dazu zählte auch der Magdeburger Hauptbahnhof als eines der „Projekte 21“. Im „BundesBauBlatt“ war 1998 dazu im Artikel „Bahn und Stadt im Dialog: Projekte 21“ zu lesen: „Unter der Projektbezeichnung Magdeburg 21 sollte der Hauptbahnhof zu einer modernen Drehscheibe im Bahnverkehr werden. Im Zuge des Bahnhof-21-Projekts, das 1993 Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan fand, sollten 35 Hektar Flächen für die Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt werden.“ Die noch aus den Anfängen des Bahnhofs stammenden Gleispläne entsprachen nicht mehr den aktuellen und auch zukünftigen Anforderungen. Die Verkehrs- und

Betriebsabläufe verlangten nach einer Optimierung, die sich auch durch den vermehrten Einsatz von Triebwagen und viel geringeren Rangierbewegungen ergab. Dazu war es erforderlich, Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen, Signal- und Sicherungstechnik sowie die Bahnsteiganlagen um- und neu zu bauen. Mit der Entflechtung des Spurplans zielte das Projekt auch auf höhere Geschwindigkeiten für den Personen- und den Güterverkehr bei der Ein-, Aus- und Durchfahrt.

Von 2000 bis 2004 wurden nach Angaben der Bahn bereits über 280 Millionen Euro in das Gleisnetz rund um den Bahnhof investiert. Am 22. Juni 2003 ging das erste von drei Elektronischen Stellwerken (ESTW) im Knoten Magdeburg in Betrieb. Damals war dieses wegen der großen Einzugsfläche und der beachtlichen Anzahl an Weichen das größte ESTW in Europa. Die drei ESTW ersetzen schließlich 22 alte Stellwerke, die zwar sicher im Betrieb waren, aber zumeist noch aus dem frühen 20. Jahrhundert stammten.

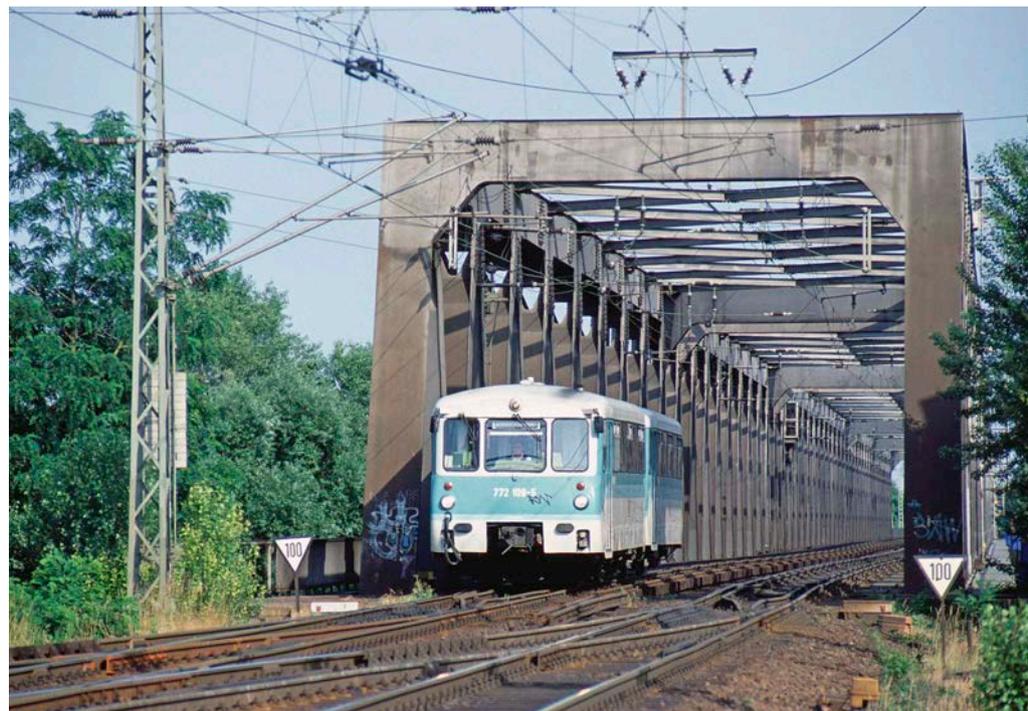
In der „Magdeburger Volksstimme“ vom 7. Februar 2014 sprach der Konzernbeauftragte der DB AG, Alexander Kaczmarek, von einem „evolutionären Prozess“: „Von innen nach außen soll der Bahnknoten Magdeburg weiter ausgebaut werden. Sachsen-Anhalts Landeshauptstadt soll ein wichtiger Knotenpunkt an einem neuen Nord-Süd-Korridor durch Deutschland



2003 wurden die HI-Lichtsignale der DR-Versuchsbauart auf dem Hauptbahnhof gegen neue Ks-Signale ausgetauscht.



Seit 1974 gibt es in Magdeburg die S-Bahn.



Die östlich der Elbe verlaufenden Strecken verlassen Magdeburg über die Herrenkrugbrücke via Biederitz. 772 109 aus Loburg erreicht am 19. Juni 2002 gleich den Hauptbahnhof.

werden, der auf bereits bestehenden Strecken ausgebaut wird. Ziel ist es, die Hafencities mit dem Hinterland zu verknüpfen und dabei Alternativen für überlastete Strecken in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Hessen zu entwickeln. Dazu gehören auch der großräumige Gleisbau samt Fernverkehrsanbindung Magdeburgs über den Buckauer Bahnhof und die neue Ehlebrücke bei Biederitz.“ Kaczmarek weiter: „Ein grober Zeitplan für den Bau der Gleise und Brücken sieht vor, dass 2016 und 2017 zunächst die Güterzuggleise an der Reihe sind, die sich auf der westlichen Seite des Bahnhofs zum Damaschkeplatz hin befinden. 2017 und 2018 soll es dann um die Gleise 6 bis 8 gehen, auf denen beispielsweise die Züge nach Berlin und Hannover rollen. 2018 und 2019 sind dann die Gleise 1 bis 5 am Zug.“

Für die Reisenden gab es in dieser Zeit oftmals neue, beschwerlichere Wege vom und zum Zug. Die für den Personenverkehr bis dahin nicht genutzten Gleise 10 und 13 erhielten Ersatzbahnsteige. Ein Aufatmen gab es dann bei den Machern des Projektes „Spurplan Mitte“ im Mai 2019, denn die neue Eisenbahninfrastruktur einschließlich der neu gebauten Bahnsteige 2 bis 5 änderte ihren Status von „Bau/Umleitung/Einschränkung“ in „Betrieb“. Mitten im Getümmel der Umbauarbeiten taufen vier



Am 27. Mai 2002 hielten noch einzelne ICE von Braunschweig nach Berlin in Magdeburg, 2012 entfiel der ICE-Anschluss ganz. Interessant ist ein Vergleich mit dem Bild auf Seite 20.

Jahre zuvor Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel und der Magdeburger Oberbürgermeister Dr. Lutz Trümper den ersten IC 2 von Halle über Leipzig, Hannover und Bremen nach Norddeich auf den Namen „Magdeburger Börde“.

Die Wunde, die das fehlende westliche Bahnhofsgebäude gerissen hatte, wurde 1961/62 durch einen schlichten Betonbau geschlossen. Doch der zwischen dem Zweckbau und dem nördlichen Bahnhofs-feld gelegene Bereich an der Ernst-Reuter-

Allee, zu DDR-Zeiten „Platz der Volkssolidarität“ genannt und seit rund 30 Jahren wieder als Kölner Platz bezeichnet, fungierte jahrelang nur als Parkplatz mit einem einzigen Beleuchtungsmast. Der Hinterhofchar-

Der Magdeburger Bahnhof als Vorzeige-Umbauprojekt

me war dort allgegenwärtig. Er soll nun an Attraktivität gewinnen und zum Verweilen einladen. DB-Reisezentrum und Gastronomie werden in den Betonbau einziehen. Die Stadt und die Bahn investieren gemeinsam rund neun Millionen Euro in diese Aufwertung. Bis 2024 soll die Umgestaltung abgeschlossen sein. Darüber hinaus wird auch die Unterführung der Ernst-Reuter-Allee rekonstruiert. Dort werden neue Kreuzungsbauwerke über gleich drei Ebenen, ausgeführt als zweistöckiger Rahmen innerhalb der bereits bestehenden Widerlager, realisiert. Über alle Bauvorhaben betrachtet, scheint der Hauptbahnhof damit für die nächsten 150 Jahre gerüstet.

Die aktuell laufenden Investorengespräche aus Übersee zur Ansiedlung einer Gi-



FOTOS: © JURGEN METZELER

Das Empfangsgebäude von 1873 erstrahlt heute wieder in altem Glanz, doch die Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts ist vom Fernverkehr weitgehend abgehängt.

Zeit	Frei/Person	Abfahrt	Uhr	Ziel	Abfahrtsplatz
18:00	1	Braunschweig Hbf	18:00	Osterburg	6
18:03	1	Köthen - Hallescher	18:03	Leipzig Hbf	7
18:03	1	Köthen - Stendal - Jahnstadt	18:03	Uetze	8
18:06	1	Stendal - Berlin Hbf	18:06	Frankfurt (Oder)	4
18:07	1	Schönebeck - Köthen	18:07	Halle(S)Hbf	8
18:09	1	Köthen - Tangerhütte - Stendal	18:09	Wittenberge	3
18:10	1	Dachauzen - Babel - Hallescher	18:10	Thale Hbf	5
18:10	1	Merseburg-Döbelitz - Wernigerode	18:10	Viernburg	5
18:12	1	Schönebeck - Schönebeck-Blase	18:12	Äschersleben	2
18:13	1	Braunschweig Hbf - Hannover Hbf	18:13	Köln Hbf	8
18:15	1	Magdeburg-Buckau - Schönebeck	18:15	Bonn Hbf	9
				Schönebeck-Bad Sal.	1

ga-Fabrik für Halbleiter betrachten Politik und Industrie vor Ort als starken Impuls für die Wiedereinführung des ICE-Anschlusses. Auch spekuliert man auf eine Reaktivierung der seit rund 18 Jahren stillgelegten, südlich gelegenen Elbebrücke in Barby im Verlauf der Kanonenbahn zwischen Güterglück und Calbe. Der Regionalverkehr könnte damit ausgeweitet und auch Netzkapazitäten für den Güterverkehr könnten geschaffen werden. Mitte April verkündete die Bahn dann eine frohe Botschaft: Die Landeshauptstadt bekommt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 neue Fernverkehrsverbindungen. Erstmals

In Zukunft soll es wieder mehr Fernverkehr geben

fährt ein direkter Intercity von der Elbe in gut 140 Minuten an die Alster nach Hamburg. Nach Schwerin und Rostock kommt ein zweites IC-Zugpaar hinzu, in Richtung Berlin soll es dreimal täglich gehen. Auch soll im Zuge des „Starterpakets“ der Digitalen Schiene Deutschland der Abschnitt zwischen Magdeburg und Stendal als Teil des TEN-Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer bis 2030 mit Digitalen Stell-



FOTO: JÜRGEN METZELER

Gut läuft es aktuell im Nahverkehr: Präsentation des neuen Siemens Desiro HC durch die Betreiberin des RE1 seit Dezember 2022, die ODEG, am Bahnsteig 6 (30. Juni 2022).

werken und ETCS ausgerüstet werden. Nach so vielen Informationen rund um die Bahn in Magdeburg stellt sich zum Abschluss doch glatt die Frage, was für mich als Hallenser mein Highlight hier ist? Ich freue mich immer wieder über den Genuss der in den historischen Kaminöfen und über Buchenholz geräucherten Hallenstädter Würstchen. Im Personentunnel

von „Mein Einkaufsbahnhof“ gibt es sie mit ihrem einzigartig knackigen Biss an einem kleinen Imbiss. Habe ich Ihnen die Stadt an der Elbe dadurch nun schmackhaft gemacht? So oder so, ein Besuch der Landeshauptstadt, deren Hauptbahnhof 2023 seinen 150. Geburtstag feiert, lohnt sich. Von daher: „Juten Tach in Machdeburch!“.

Jürgen Metzeler



FOTO: HANS BLOSSY / ALAMY

Am 5. Oktober 2018, als diese Luftaufnahme entstand, liefen die Umbauarbeiten auf Hochtouren: Die Gleise 6 bis 8 sind ausgebaut und werden bald neu entstehen. Inzwischen hat der Magdeburger Hauptbahnhof komplett neue Gleisanlagen erhalten, die gesamte Umbauaktion soll noch dieses Jahr abgeschlossen werden.

Bisher bestimmte die Bauart eines Güterwagens seinen Verwendungszweck, der damit über Jahrzehnte festgelegt war. VTG und DB Cargo wollen dies nun durch ihre variable Plattform „m²“ ändern.

Das m-Quadrat-System

Güterwagen gibt es in über 100 verschiedenen Varianten. Meist bestellen Bahnverwaltungen und Logistiker sie für spezielle Einsatzzwecke oder Produktgruppen. Die Wagen sind also maßgeschneidert. In den 30 bis 40 Jahren ihres Lebens ändern sich die Anforderungen an sie aber häufig. Ist ein Umbau nicht wirtschaftlich, müssen die Betreiber neue Fahrzeuge beschaffen.

DB Cargo und VTG wollen hier Abhilfe schaffen. Im Juni 2019 vereinbarten sie die Entwicklung eines neuartigen Wagentyps, dessen Bauweise eine Anpassung an neue Bedürfnisse während der gesamten Lebensdauer erlauben sollte. Das Konzept des vierachsigen multifunktionalen und modularen Tragwagens „m²“ (sprich m-Quadrat) war geboren.

Die nach rund 18 Monaten Entwicklungszeit entstandene flexibel veränderbare Plattform trennt Fahrzeug und Transportbehälter voneinander. So können Betreiber einen m²-Tragwagen bei Bedarf täglich neu auf aktuelle Anforderungen – auch in der Länge – anpassen, da Untergestell, Drehgestelle, Radsätze und Bremsen aus standardisierten Baugruppen zusammengesetzt sind.

Die je nach Verwendungszweck unterschiedlichen Aufbauten sind einfach zu tauschen und ermöglichen damit den Transport verschiedenster Güter. So kann ein Coilwagen zum Schrottwagen werden, oder ein Holzwagen zum Papiertransporter. Die Aufbauten sind kranbar und Lkw-tauglich und daher auch im Kombinierten Verkehr einsetzbar. Gleich, welche Ände-

rungen vorgenommen werden: Die Zulassung des Fahrzeugs bleibt dabei erhalten, da das vollständige Baukastensystem der m²-Wagen seit dem 31. Mai 2021 von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) als Komplettsystem zugelassen ist. Die Güterwagen sind also in ganz Europa einsetzbar.

Das Werk Rybnik von DB Cargo Polska fertigte für die DB Cargo AG elf Tragwagen-Prototypen in unterschiedlichen Konfigurationen, mit denen ab Frühling 2020 Test- und Zulassungsfahrten stattfanden. Erstmals öffentlich vorgestellt wurde das m²-System auf der InnoTrans 2022 in Berlin.

Variabilität ist Trumpf

Technisch gesehen besteht ein m²-Wagen aus den Hauptkomponenten Kopfstück, Zentralträger, Querträger und den Behälteraufbauten. Das Kopfstück umfasst die



Erstmals wurde das m²-Konzept auf der InnoTrans im September 2022 in Berlin vorgestellt. Hier der 45-Fuß Wagen mit dem Railroadbox genannten Schrottcontainer Scrap-FLU von RRB Railroad und dem Coilaufbau von Wecon.

Zug- und Stoßeinrichtung (der Einbau einer digitalen automatischen Kupplung ist bereits berücksichtigt), die Drehgestelle und die als eine Art Zahnstange ausgeführte Schnittstelle zwischen Wagen und Behälter. Diese Schnittstelle ermöglicht die volle Ablaufberg-Fähigkeit in der Zugbildungsanlage. Damit ist das m²-System auch im Einzelwagenverkehr einsetzbar. Die Drehgestelle und das Bremssystem (Klotz- oder Scheibenbremsen) sowie die Radsätze können später ebenfalls wieder geändert werden, ohne die Zulassung zu verlieren. Wagenhalter können auf diese Weise auch die Kosten beeinflussen.

Herzstück des Systems ist der Zentralträger, der über eine Schließringbolzen-Verbindung und Schrauben an den Kopfstücken befestigt ist. Unterschiedlich lange Zentralträger ermöglichen Ladelängen zwischen 10,80 und 22,66 Metern. Sollte im Betrieb eine neue Länge notwendig sein, ist das unproblematisch: Nach dem Lösen der Bolzenverbindung kann der bisherige Zentralträger entfernt werden und durch einen anderen ersetzt werden, um die neue Ladelänge zu erhalten. Der Verwendungszweck ist also im Gegensatz zu herkömmlichen Güterwagen während deren Lebenszeit veränderbar. Der Umbau geht dabei recht schnell: Je nach Aufwand dauert es wenige Minuten, maximal einen Tag.

An den Zentralträger angeschraubte Querträger verbinden die Behälterauflage mit dem Untergestell. Diese Querträger können geschweißte Stahlträger, aber auch Träger aus Kohlefaser sein. Ebenfalls flexibel sind die Montaggestellen für die Transportbehälter.

Verschiedene Aufbauten sind im Test

Derzeit sind unterschiedliche Aufbauten im Test oder bestellt. Fest bestellt sind Wagen für das „m²-Coil- und Scrap-System“



FOTO: DEUTSCHE BAHN / PABLO CASTAGNOLA

Ein Blick unter einen m²-Wagen: Gut zu erkennen sind das Kopfstück, der daran befestigte Zentralträger und die Bremsverrohrung.

mit Behältern für Stahlcoils und für Schrott mit einer Ladelänge von jeweils 6,06 Metern für den 45-Fuß-Tragwagen mit einer Länge über Puffer von 15,22 Metern. Beide sollen ab dem 2. Quartal 2023 zum Einsatz kommen. Den Schrottbehälter entwickelte das Dorfener Startup RRB Railroad, den Coilbehälter die Firma Wecon in Ascheberg.

Zusätzlich sind für den 75-Fuß-Tragwagen mit einer Länge über Puffer von 23,9 Metern ein Schiebewandaufbau und ein Holztransportaufbau für Stamm- und Schnittholz verfügbar, beide wiederum von Wecon. Der Timber-FLU genannte Holzaufbau bietet dabei eine Ladelänge von 22,64 Metern und eine Ladebreite von 2,63 Metern.

Insgesamt wird derzeit eine durch das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ geförderte Vorserie von 50 Wagen für unterschiedliche Güterarten gefertigt. Ziel von DB Cargo ist es, bis 2030 mindestens 10000 m²-Fahrzeuge einzusetzen. Bald gehört das m²-System also zum alltäglichen Bild.

Richard Oed



FOTOS (B): RICHARD OED

Ebenfalls auf der letztjährigen InnoTrans zu sehen war der 75-Fuß m²-Tragwagen mit dem Timber-FLU Aufbau von Wecon für Holztransporte.



Auf der Messe „transport + logistic“ 2023 zeigte VTG zwei festgekuppelte m²-Wagen mit jeweils 35 Fuß. Der Tankaufbau kann auch durch einen Röhrentransport-Aufsatz ersetzt werden, um längere Röhren zu transportieren.

Der Star des Vereins ist die Dampflokomotive 01 519, hier mit einem Sonderzug bei Horb am Neckar. Die Reko-Lok entstand 1963 im RAW Halberstadt aus 01 186.



Seit 1973 sorgen die Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V. mit Sonderfahrten und Veranstaltungen für Dampfbetrieb auf der Schwäbischen Alb, im Schwarzwald und darüber hinaus. 2023 kann der Verein sein 50-jähriges Bestehen feiern. In Zukunft soll auch 78 246 wieder fahren.



FOTOS: TOBIAS GRABSCHEIT

Keine überalterte Mannschaft: Das Gruppenbild auf der vereinseigenen Dampflokomotive 52 7596 zeigt die jungen Aktiven des Vereins.

Dampfbetrieb seit 1973

Es ist Samstagnachmittag gegen 14 Uhr, als ich das Bahnbetriebswerk Rottweil erreiche. Viele kennen die alten Gebäude noch aus der Zeit der letzten Dampflokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn, als von Rottweil aus die letzten T18 und P8 eingesetzt wurden. „Ein Ausflug nach Rottweil lohnte sich immer“, erzählt der langjährige MEB-Mitarbeiter Herbert Stemmler, der in dieser Zeit die Eisenbahn, nicht nur die Dampfloks, umfäng-

lich dokumentierte. Auch heute, fast 50 Jahre nach dem Ende der Dampflokomotive lohnt sich ein Besuch im Bw Rottweil. Rund 25 aktive „EFZler“ sind an diesem Tag vor Ort und arbeiten an den betriebsfähigen historischen Fahrzeugen. „Rund zehn Prozent unserer 400 Mitglieder gehören zu den Aktiven“, berichtet Michael Stumm. Er ist der 2. Vorsitzende des Vereins und kümmert sich um die Organisation der zahlreichen Sonderzugfahrten in Süddeutschland.

Das Bahnbetriebswerk Rottweil als EFZ-Standort ist inzwischen auch schon fast 25 Jahre alt. Zuvor waren die Aktivitäten der EFZ im langsam vor sich hin siechenden Bw Tübingen der Deutschen Bahn AG gebündelt, das aber ab Ende der 1990er-Jahre umfassend modernisiert wurde und so nicht mehr ausreichend Platz für die nostalgischen Fahrzeuge bot. Klaus Bogenschütz, erster Mann im Verein, ist daher glücklich, dass seine Mannschaft mit Rottweil einen

neuen und sicheren Standort gefunden hat. „Inzwischen sind wir auch beim Kauf der Anlage vorangekommen, so dass der Lokschuppen und die Gleisanlagen in den nächsten Monaten erworben werden können und auch vor Ort in die Infrastruktur investiert werden kann“, erzählt er. Bis zum Jahr 2028 soll sich das Gelände massiv verändern, denn im Rahmen der Landesgartenschau möchte die Stadt Rottweil den Zugang zum Neckar öffnen, der derzeit noch etwas verborgen, teilweise kanalisiert hinter dem Bahngelände verläuft.

Das Bw Rottweil soll gekauft werden

Die Aktivitäten der Eisenbahnfreunde können vor Ort übrigens auch jeden zweiten Samstag im Monat zwischen 13 und 15 Uhr im Rahmen eines Besuchs besichtigt werden. Wochentags ist auch für Schulklassen ein Besuch möglich, der Verein bietet jedoch um eine rechtzeitige Voranmeldung.

Der Niedergang des Dampflokeinsatzes bei der DB war Anfang der 1970er-Jahre Auslöser zahlreicher Vereinsgründungen, aus denen vielerorts bis heute tätige Vereine entstanden. Der erste Sonderzug rollte am 8. April 1973 von Tübingen aus zur Schwarzwaldbahn und war noch mit den aktiven DB-Maschinen 038 711 und 038 772 bespannt. Die erste „Flamme“ des Vereins war die 64 289, die zuvor in Tübingen, Heilbronn und Crailsheim stationiert war. Über die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahnkurier gelangte diese Tenderlokomotive 1975 in den Besitz der Eisenbahnfreunde Zollernbahn. Die ersten Schienenfahrzeuge



FOTO: HERBERT STEWALER

Schon zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn war 78 246 vor EFZ-Zügen im Einsatz, wie hier anno 1973 im Bahnhof Sigmaringen.

Die Betriebsgesellschaft NeSA

Die NeSA Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Eisenbahnfreunde Zollernbahn. Um überhaupt Bahnbetrieb durchführen zu können, ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich, da Vereine dies nicht selbstständig machen können. Dazu wurde 1998 die NeSA gegründet, die neben den Nostalgiefahrten auch gewinnorientiert arbeitet. Sie besitzt aktuell folgende Lokomotiven: 211 041, 213 335, 218 105, 218 155 und 218 256. Neben der Durchführung der Sonderzüge zeichnet sie auch für die Wartung der Fahrzeuge sowie die Ausbildung und Stellung des betrieblichen Personals verantwortlich.

Mit Bauzügen und Überführungsfahrten ist die NeSA deutschlandweit anzutreffen. 218 105 erinnert an 218 217, die als einzige DB-218 in IC-Lackierung ausgeliefert wurde.



FOTO: HORBIAN FLEISCHER

Das "Zehnerle" im Sonderzugeinsatz auf der Lokalbahn Amstetten – Gerstetten anno 1988 zusammen mit zwei Umbauwagen des „Allgäu-Schwaben-Takts“.



FOTO: WOLFGANG RAPP



1985 bei der HU des WRi. Oben (v. l.): H.-D. Lämmle, Günther Rapp, Dieter Lamparter, sitzend Bernhard Wirth, unten: Gerhard Hoch, Bernd Günther, Martin Miller.

FOTO: BERND GÜNTHER



FOTO: KORBNIAN FLEISCHER

Mehrere Jahre war der 796 625 zusammen mit zwei Steuerwagen des Vereins „Freunde der Zahnradbahn Honau-Lichtenstein e. V.“ auf der Schwäbischen Alb-Bahn im Einsatz.

des Vereins waren aber der VT 6 zusammen mit dem VB 16 und VB 17 der Hohenzollerischen Landesbahn. Diese Uerdinger-Triebwagen von 1951 entsprachen den Prototypen der später bei der DB in Serie beschafften VT 95. Die Fahrzeuge gab man allerdings bereits ein Jahr später an die VT-Freunde Bergisches Land in Wuppertal ab. Der Grund des Verkaufs damals war das Ziel, eine eigene Dampflok samt passendem Wagenpark zu erwerben, was sich mit 64 289 auch zügig verwirklichen ließ.

Die ersten Waggons waren ein Halbspeisewagen der DB sowie der badische Ai 29975, der nach dem Krieg in Polen verblieb, sowie die beiden Beiwagen VB 11 und 13 der Hohenzollerischen Landesbahn. Im Werkstattwagen 79 126, einem ehemaligen Behelfspersonenwagen der Bauart MCI konnte der noch junge Verein seine erste Werkstatt und ein Lager einrichten. In den ersten Jahren des Vereins war es noch nicht erforderlich, einen eigenen Wagenpark zu betreiben. Die DB hatte noch



Im Frühjahr 2023 war 01 519 zusammen mit 01 066 des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen mit einem Sonderzug im Einsatz.

FOTO: CHARLY MISSEL

zahlreiche Vorkriegs-Eilzugwagen und Umbauwagen, die für die Sonderzüge angemietet werden konnten. Neben den letzten DB-Dampfloks wie der 78 246 kamen auch die Maschinen 86 346 der Ulmer Eisenbahnfreunde und 24 009 der Arbeitsgemeinschaft Eisenbahnkurier vor EFZ-Zügen zu Einsatzzeiten. Durch die Rückgabe der Leihlok 24 009 wurde die Beschaffung einer zweiten Dampflok erforderlich. Fündig wurde man in Österreich mit der 52 7596, die zusammen mit fünf Spantenwagen mit offenen Plattformen 1978 übernommen werden konnte und die über Jahrzehnte das Bild der EFZ prägte. Während die Plattformwagen seit ein paar Jahren abgestellt sind, gehört die 52 7596 nach wie vor zu den betriebsfähigen Exponaten des Vereins. Noch im selben Jahr konnte von der Museumsbahn Aschaffenburg die Lok 10 übernommen werden. Das „Zehnerle“, wie dieser C-Kuppler liebevoll genannt wird, konnte schnell einer Hauptuntersuchung unterzogen werden und

Das „Zehnerle“ war eine wichtige Stütze

war zu diesem Zeitpunkt die einzige betriebsfähige Lok der EFZ und damit für die Fahrten und die Erzielung von Einnahmen unverzichtbar. Mit ihr und den Spantenwagen wurde der planmäßige Museumsbetrieb auf der Schwäbischen Alb aufgebaut. 1992 wurde die Dampflok zur Kandertalbahn und von dort weiter zur belgischen Patrimoine Ferroviaire et Tourisme in Schaerbeek verkauft. Dort soll sie wieder betriebsfähig aufgearbeitet und auf der Strecke Spontin – Yvoire eingesetzt werden. 1983 konnten zur Erhöhung der Sitzplatzkapazität Eilzugwagen der Bundesbahn übernommen werden. Währenddessen stieg die Mitgliederzahl weiter an: Neben der Stammstrecke Gammertingen – Kleinengstingen wurde auf der Kochertalbahn Gaildorf-West – Untergröningen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft ein zweiter Museumsbahnbetrieb etabliert. Im Kochertal war die 80 106 im Einsatz, die auch bei der dortigen Arbeitsgruppe verblieb, als sich diese 1986 selbstständig machte. Dieser Verein nennt sich heute DBK Historische Bahn. Mit der deutschen Wiedervereinigung standen der westdeutschen Museumsbahnszene neue Fahrzeuge zur Verfügung, die bislang hinter dem „Eisernen Vorhang“ noch vorhanden waren. 1991 kamen 44 1616



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Bei großer Hitze (Brandgefahr) kommen auch die NeSA-Loks vor EFZ-Zügen zum Einsatz wie hier an Ostern 2022 bei einem Sonderzug von Rottweil nach Triberg im Bahnhof Rottweil.



FOTO: BERND GÜNTHER

Noch im Originalzustand zeigt sich 52 7596 mit dem Kabinentender vor einem EFZ-Sonderzug aus DB-Umbauwagen in den 1980er-Jahren.

EFZ-Sonderzüge 2023

Am **18. Juni 2023** verkehrt 01 519 mit einem Sonderzug von Rottweil über Villingen (Schwarzwald), Donaueschingen, Singen (Hohentwiel), Radolfzell nach Überlingen Therme und zurück. Zwischen Radolfzell – Überlingen Therme gibt es Pendelfahrten.

Am **9. Juli 2023** fährt die Reko-01 zweimal die Runde Rottweil, Spaichingen, Tuttlingen, Immendingen, Villingen (Schwarzwald), Schwenningen (Neckar) und Rottweil.

Weitere aktuelle Veranstaltungen werden auf der vereinseigenen Website www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de angekündigt.

Am **2. April 2022** war 01 519, mit der Reichsbahn-Computernummer beschriftet, in Thüringen im Einsatz.



FOTO: TOBIAS GRABSCHEIT

Neben der 01 519 ist die 52 7596 derzeit für die Bespannung der EFZ-Sonderzüge zuständig. Am 8. August 2021 ist sie auf der Schwarzwaldbahn anzutreffen.



FOTO: MICHAEL ALLENHOF

(Moggi), 50 245 und 1992 auch noch 52 8055 zum Verein. Und 1995 letztlich auch der heutige Star des Vereins, die Schnellzuglok 01 519. Eigentlich sollte die 52 8055 nach Ablauf der Fahrwerksfristen 1995 als Ersatzteilspender für die 52 7596 dienen. An eine erneute Aufarbeitung wurde zunächst nicht gedacht. Im Lauf des Jahres 1996 schließlich suchte die Schweizer Lokomotiv-Fabrik Winterthur (SLM) eine moderne Dampflokomotive mit Verbrennungskammerkessel, um sie einer umfangreichen Modernisierung zu unterziehen. Dabei sollte auch der Nachweis der Betriebstüchtigkeit der neu entwickelten Leichtölfuehrung erbracht werden. Nach ersten erfolgreichen Einsätzen wurde die Lok im September 2003 an die Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM AG

in Rätterschen bei Winterthur verkauft. Nachdem bereits das erste eigene Fahrzeug des Vereins ein Uerdinger-Schienenbus war, gelangte um die Jahrtausendwende erneut ein Schienenbus in den Vereinsbesitz: 796 625. Ab dem Jahr 2004 stand

Künftig soll 78 246 wieder dampfen

er leihweise bei der Schwäbischen Alb-Bahn im Einsatz. Inzwischen ist er konserviert in Rottweil abgestellt. „Der wirtschaftliche Einsatz mit nur 50 Sitzplätzen gestaltet sich derzeit äußerst schwierig“, erläutert Michael Stumm.

Bei den Nostalgiefahrten im Jubiläumsjahr werden die 2005 beschafften Wegmann-Wagen, die von der Société Nationale

des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) stammen, eingesetzt. Die Wagenmannschaft hat die Fahrzeuge optisch den Vorseerien-Waggons der Silberlinge der Bundesbahn angepasst und chromoxidgrün lackiert sowie die nicht zu öffnenden Fenster durch Übersetzfenster ersetzt. Ergänzt wird die Garnitur durch den ehemaligen Reichsbahn-Speisewagen WRge 45 029.

Aktuell wird im Bahnbetriebswerk Rottweil an der Aufarbeitung der 78 246 gearbeitet. „Diese Lokomotive war schon Anfang der 1970er-Jahre bei uns im Einsatz“, erzählt Klaus Bogenschütz. Bis 1974 war sie in Rottweil stationiert, bevor sie in das im Aufbau befindliche Dampflokomotiv-Museum nach Neuenmarkt-Wirsberg überführt wurde. Nun soll sie künftig wieder für die EFZ zum Einsatz kommen. *K. Fleischer*



FOTO: BERND GÜNTHER

Neben DB-Maschinen erfolgte die Wartung der EFZ-64 289 im Bahnbetriebswerk Tübingen.



2023 ist die Lok in Rottweil konserviert abgestellt und soll nach Erwerb des Geländes auch einen trockenen Unterstand bekommen.

Aus alt-österreichischer Zeit

Johann Blieberger/Josef Pospichal: Triebfahrzeuge der StEG – k.k. privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Verlag bahnmedien.at, Wien 2022. ISBN: 978-3-903177-42-0. Gebunden, 228 Seiten, 212 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 63 Euro.



► Auf dem Territorium der Donaumonarchie, des multiethnischen kaiserlich-königlichen Großreichs, befanden sich einige der bedeutendsten Eisenbahnunternehmen in den frühen Epochen der Bahngeschichte. Eine davon war die StEG, die k.k. privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Nach ihrer Gründung 1854 war sie vielleicht sogar die wichtigste Bahngesellschaft im Reich der Habsburger, verband ihr zwischen Prag, Wien, Budapest und Temeswar gelegenes Streckennetz doch die kultu-

rellen und wirtschaftlichen Zentren Alt-Österreichs miteinander. Das neue Buch des bewährten Autoren-Duos Blieberger/Pospichal stellt wohl erstmals überhaupt alle Dampflokomotiven vor, die bei der StEG von ihren Gründungsjahren bis zur Verstaatlichung 1909 – es handelte sich trotz des Namens um eine Privatbahn – im Fahrzeugbestand vorhanden waren. Eine besondere Leistung der Autoren ist die hervorragende Bebilderung mit überwiegend gestochen scharf wiedergegebenen Glasplatten-Aufnahmen zu praktisch jeder Lokomotiv-Bauart, oft ergänzt durch Zeichnungen. Zu allen Reihen wird zudem eine faktenreiche Liefer- und Stationierungsliste bereitgestellt. Leider wird der wohl spannendste Aspekt, die technische Beschreibung der Maschinen, meist viel zu spärlich abgehandelt. *ba*

Fazit: Schöne Übersicht für Statistiker, weniger für Technik-Fans

Mit Volldampf durch die Börde

Dirk Endisch (Hrsg.): Unterwegs mit dem DMV – Sonderfahrten in der Rbd Magdeburg. Edition Bahn-Bilder, Band 17. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2023. ISBN: 978-3-947691-26-5. Gebunden, 96 Seiten, 100 Abb.; Preis: 20 Euro.



► Wer die Titelgeschichte gelesen hat, weiß um die Bedeutung Magdeburgs als „Dampf-Drehscheibe“ zu DR-Zeiten. Schließlich lag die Stadt zwischen Elbe und Börde als Sitz einer großen Reichsbahndirektion inmitten einiger der letzten Dampflok-Reservate, wie etwa den Bahnbetriebswerken Stend-

al, Halberstadt und Oebisfelde. Wenig überraschend, dass der Deutsche Modelleisenbahn-Verband (DMV), der als Dachorganisation aller Eisenbahnfreunde der DDR nicht nur die Modellbahner, sondern auch die Fans der großen Bahn für sich gewinnen wollte, die Rbd Magdeburg schon bald als lohnenswertes Gebiet für zahlreiche Dampfsonderfahrten erkannte. Wie abwechslungsreich die DMV-Sonderzüge hinsichtlich der eingesetzten Lokomotiven und der Zielbahnhöfe waren, veranschaulicht dieser Bildband in sehr gelungener Art und Weise. *ba*

Fazit: Vielfältig bebilderte Erinnerung an frühere DMV-Fahrten

Autofrei in die Berge

Kleemann Michael u. a.: Mit der Bahn in die bayerischen Berge. Verlag J. Berg, München 2023. ISBN: 978-3-86246-928-4. Klappenbroschur, 288 Seiten, über 250 Abbildungen; Preis: 19,99 Euro.

► Den 1,4 Millionen Mitgliedern des Deutschen Alpenvereins ist das Thema bekannt: Seit Jahren wirbt der Verein für die umweltfreundliche Anreise in die Berge. Sieht man von der Schweiz ab, so ist das lobenswerte Unterfangen in den bayerischen Bergen wohl am leichtesten umzusetzen. Von Oberstdorf bis Berchtesgaden bestehen genügend Schienenwege, welche die staufreie Fahrt zu den Ausgangspunkten von Gipfeltouren, aber auch von Hütten- und Schluchtwanderungen ermöglichen. Oft muss jedoch noch der Bus bemüht werden. Die Touren sind keine Geheimtipps, aber die 90 Anregungen reichen für viele Bergsommer. Dank des Deutschland-Tickets ist nun (auch unter der Woche) eine für längere Touren wichtige frühe Anreise preiswert möglich. Leider fehlt eine Karte mit Bahn- und Buslinien. *abp*

Fazit: Für Bergfreunde nicht nur unter Eisenbahnliebhabern



Firmenhistorie

Hrsg. Tillig Modellbahnen GmbH: Die Geschichte von Zeuke und BTTB. Sebnitz 2023. Gebunden, 240 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 39,90 Euro. Exklusiv für TT-Club-Mitglieder, bestellbar bei Tillig.



► Das, was heute Tillig ist, hat seine Wurzeln in den Marken Zeuke und BTTB (Berliner TT-Bahnen). Mitglieder des TT-Clubs von Tillig können sich nun durch eine reichlich bebilderte Chronik der Berliner Jahre der Spur TT blättern. So mancher wird dabei tief eintauchen in die eigene Jugend. Als die Firma „Zeuke & Wegwerth“ im Jahr 1958 eine neue Modellbahn im Maßstab 1:120 vorstellte, war das eine kleine Sensation.

Über die Jahre berichtete der MODELLEISENBAHNER immer wieder über Neuheiten, später dann unter dem neuen Namen Berliner TT-Bahnen (BTTB). Nach der Wende und dem Konkurs 1993 wurde BTTB schließlich von Hans-Jürgen Tillig übernommen und nach Sebnitz verlagert. Die große Stärke dieser Chronik sind die vielen Faksimile alter Katalogseiten, aber auch von Zeitschriften wie dem MEB. Werbeplakate und historische Analgenfotos laden ein zur Modellbahn-Zeitreise von den 60er-Jahren in die 80er-Jahre. Sogar das Layout ist passend zur Zeit. Die informativen Texte erzählen von der bewegten TT-Geschichte in der DDR. *al*

Fazit: Ein Muss für alle Table-Top-Freunde

Die Dampflokomotiven der Baureihe 012 gehörten sicherlich zu den eindrucksvollsten Maschinen im Fuhrpark der Bundesbahn. Ihre Fans waren stets zahlreich.

Wie ich die 012 lieben lernte

Meine erste Begegnung mit der 01.10 fand im März 1964 an der Strecke Hamm – Münster bei Hiltrup statt. Sieben Jahre später sollte es ein Wiedersehen mit dieser Baureihe geben, welches mein Hobby entscheidend prägte.

Nachdem ich nun bereits ein gutes Jahr in Porz wohnte und das Bw Gremberg mit seinen Lokomotiven bereits ausgiebig kannte (siehe MEB 2/23), erweiterte ich meinen Eisenbahn-Hobby-Horizont stetig. Dabei halfen mir meine Eltern insofern, dass ich mir bei jeder Reise, die wir machten, eine entsprechende Location aussuchen durfte. Nach einem Urlaub in Norddeutschland entschied ich mich für einen

Besuch des Bahnhofs Hamburg-Altona. Dass dort ein riesiges Bahnbetriebswerk mit Dampfloks lag, war mir damals (noch) nicht bekannt.

Ich war sehr beeindruckt von der großen Halle des Kopfbahnhofs. Es herrschte reger Betrieb und die Einfahrt des Schnell-

Von Hamburg-Altona und seinen Loks beeindruckt

zugs aus Westerland wurde angekündigt. In der Ferne erspähte ich eine Dampflokomotive. Zuerst ging ich davon aus, dass es sich um eine Rangierlokomotive handelt, die einen Zug bereitstellt. Die Konturen der Lok wurden klarer, der dicke Kessel und der große Schorn-

stein! Das ist keine Rangierlokomotive, dachte ich. Und tatsächlich, eine riesige Dampflokomotive kam kurz vor dem Prellbock zum Stehen. Es war 012 061, eine 01.10 mit Ölfeuerung. Das war Liebe auf den ersten Blick!

Leider war es jedoch nur eine kurze Begegnung mit der 012, denn die Zeit drängte, wir mussten ja noch einige Kilometer nach Hause fahren. Ich war jedoch derart fasziniert, dass ich, wieder zu Hause, sofort zu forschen begann, was es mit dieser Baureihe auf sich hatte.

Nachdem Mitte der 30er-Jahre das Zeitalter der „Fliegenden Züge“ (siehe MEB 2/23) eingeführt wurde, wollte man auch die lokomotivbespannten D- und FD-Züge entsprechend beschleunigen. Neben den

012 092, 012 102 und 012 061 wärmen sich im Januar 1969 vor dem Altonaer Lokschuppen in der Hamburger Wintersonne auf.





FOTO: SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

FOTO: SLG. DIETRICH NIKEL

01 1086 in voller Fahrt: Die erste Begegnung mit der 01.10. Ich, damals 7 Jahre alt, war fasziniert (Hiltrup, März 1964).

vorhandenen Lokomotiven der Baureihe 05 fehlten geeignete Lokomotiven. So wurden die Dreizylinder-Stromlinienlokomotiven der Baureihe 01.10 entwickelt. 55 Maschinen wurden gebaut, von denen 54 den Zweiten Weltkrieg überlebten und in Westdeutschland verblieben. 1949 bis 1951 wurde die Stromlinienverkleidung



Eine 012 des Bw Hamburg-Altona überquert am 24. Juni 1972 mit ihrem D 532 (Westerland – Köln) den Nord-Ostsee-Kanal auf der Marschbahn bei Hochdonn. Die Fahrt über die imposante Brücke gehört zu den eindrucksvollsten Erlebnissen.

entfernt, die Loks wurden wieder instand gesetzt und von der neu entstandenen Bundesbahn übernommen. Da bei den Kesseln (St47-K-Stahl) zunehmend Alterserscheinungen auftraten, wurden alle Maschinen mit Ersatzkesseln ausgerüstet. Zudem wurden ab 1957 insgesamt 34 Lokomotiven mit Ölhauptfeuerung ausgerüstet.

Sie zählten zu den leistungsfähigsten Dampflok der DB. Ab 1968 hießen sie 012, die kohlegefeuerten 011.

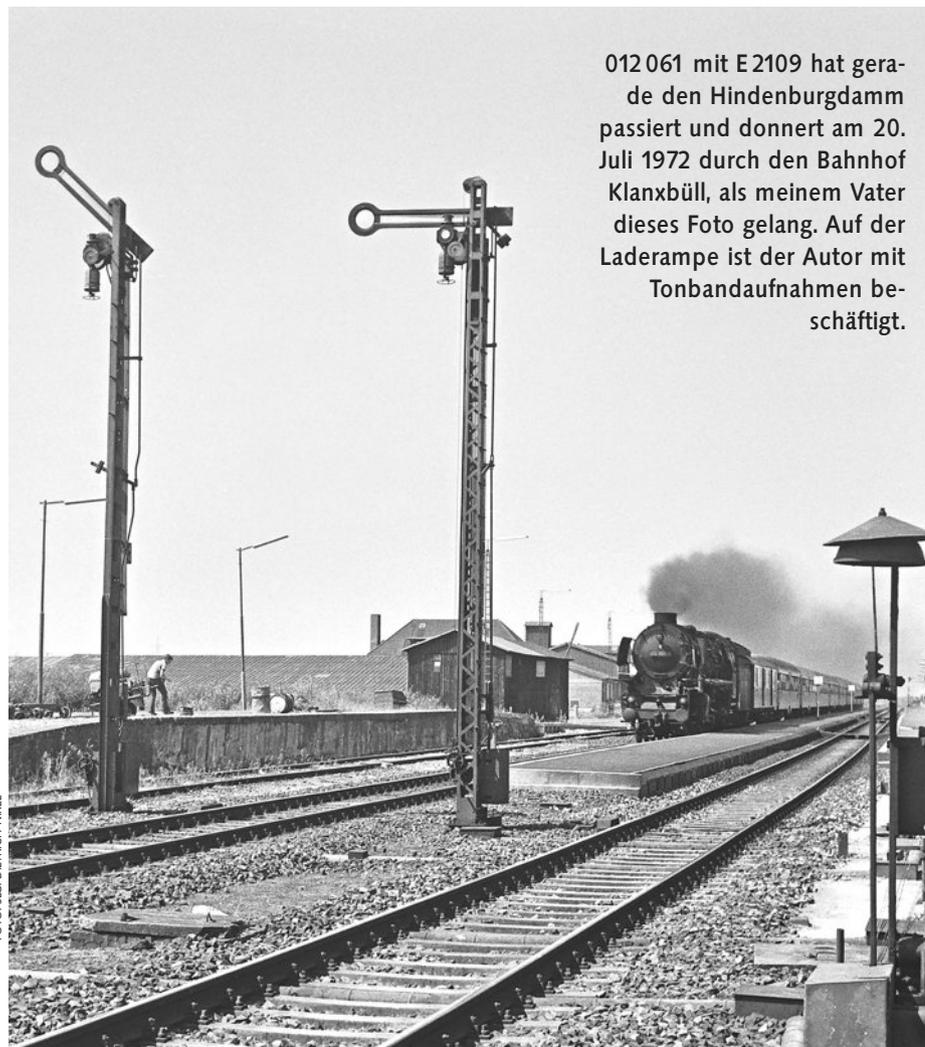
Anfang 1967 erhielt das Bw Hamburg-Altona die ersten ölgefeuerten 01.10 des Bw Kassel. Durch weitere Zugänge aus Osnabrück stieg der Bestand bis Ende 1968 auf insgesamt 21 Maschinen. Die Personale gaben den Loks fortan den Spitznamen „Öler“.

Die 01.10 weilten nicht lange in Hamburg

Haupteinsatzgebiet waren die Strecken nach Westerland, Kiel und Flensburg. Außer in Hamburg waren noch einige 011 und 012 in Rheine stationiert. Da meine Schwester in Ahlhorn, nahe Oldenburg, wohnte, wurde ein Besuch in Rheine umgehend mit der nächsten Fahrt nach Ahlhorn verbunden. Leider bekam ich keine 012 zu sehen, aber dafür einige 011.

Es zeichnete sich ab, dass der Einsatz der 012 in Hamburg zum Fahrplanwechsel im September 1972 zu Ende gehen würde. Also musste ich unbedingt nochmals dorthin. Wiederum eine Urlaubsreise an die Ostsee im Juli 1972 nahmen wir zum Anlass, in Hamburg Station zu machen. Ich nutzte die Gelegenheit und wählte den Schnellzug nach Westerland bis Heide, wo meine Eltern mich wieder aufpicken sollten.

Gut in Hamburg angekommen, ist es wieder 012 061, die mich erwartet. Sie wird meinen Zug bespannen. Nach einigen Rangierfahrten, der Kurswagen aus Berlin



012 061 mit E 2109 hat gerade den Hindenburgdamm passiert und donnert am 20. Juli 1972 durch den Bahnhof Klanxbüll, als meinem Vater dieses Foto gelang. Auf der Laderampe ist der Autor mit Tonbandaufnahmen beschäftigt.

FOTO: SLG. DIETRICH NIKEL

Gemeinsam befördern 012 105 und 012 061 am 15. Juli 1972 den E2109 über den Hindenburgdamm nach Hamburg.



012055 am 17. Juli 1973 auf der Drehscheibe des Bw Rheine: Sie war nie in Hamburg Altona stationiert, sondern kam 1968 direkt vom Bw Osnabrück nach Rheine, wo sie bis zum Schluss eingesetzt wurde.

kommt zum Stehen. Da die Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal wegen Bauarbeiten nur eingleisig befahrbar ist, muss eine Zugkreuzung abgewartet werden. Nachdem die 012 105 mit dem Gegenzug vorbeigerauscht ist, nimmt 012 061 wieder Fahrt auf. Das Stakkato beginnt aufs Neue. Langsam wird die Brücke überquert und das folgende Gefälle zur kraftvollen Beschleunigung genutzt. Nachdem die Norddeutsche Ebene erreicht ist, geht es wieder los, das unglaubliche Röhren, diese Kraftentfaltung war unbeschreiblich. Nie wieder habe ich solch eine Fahrt erlebt. Die Erinnerung daran erzeugt bei mir heute noch Gänsehaut.

Leer im Juli 1973: 012077, eine ehemalige Altonaer Maschine, nähert sich der Punktlandung am Wasserkran. Der Heizer ist schon zum Absprung bereit, um der Lok das Wasser für die Weiterfahrt nach Norddeich Mole zu verabreichen.



musste umgesetzt werden, ist der Zug zusammengestellt und 012 061 wird für die Abfahrt vorbereitet. Der Ölbrenner läuft auf Hochtouren, der Bahnsteig vibriert. Auf dem Nachbargleis verlässt eine 01.5 der DR die Bahnhofshalle Richtung Bw. Sie hatte den Schnellzug aus Berlin gebracht. Wieder eine erste Begegnung mit einer Lok-Baureihe. Dann geht es los, 012061 setzt den aus 14 Waggons bestehenden Zug ohne zu Schleudern in Bewegung. Langsam geht es durch die vielen Weichenstraßen des Bahnhofs. Der große Lokschuppen des Bahnbetriebswerks zieht rechts vorbei, und nachdem der Zug auf die Strecke Richtung Pinneberg eingebogen ist, werden die Auspuffschläge lauter und der Zug beschleunigt zügig. Der Dreivierteltakt des Ölers verwandelt sich schnell in das typische Röhren der 012. In schneller Fahrt geht es durch die Außenbezirke Hamburgs, kurz hinter Elmshorn biegt der Zug auf die Strecke nach Westerland ab. Ab jetzt mit voller Kraft voraus. Das Röhren der Lok wird ohrenbetäubend, einem Düsenjäger gleich. Kurz vor Hochdonn ist die wilde Fahrt plötzlich beendet. Der Zug

Die 012 ist Symbol für Kraft und Schnelligkeit

Pünktlich in Heide angekommen, musste ich noch eine gute Stunde auf meine Eltern, die von Hamburg nach Heide mit dem Auto fuhren, warten. Die 012 war eben bedeutend schneller!

Einige Ausflüge während unseres Urlaubs führten unter anderem nach Husum, Niebüll und Westerland, wo ich die Öler noch mal ausgiebig wahrnehmen konnte. Auf der Rückreise ging es dann wiederum über Hamburg, wo ich dem Bw Hamburg-Rothenburgsort einen Besuch abstatten durfte. Leider war dort Sonntagsruhe, aber ich lernte wieder eine neue Baureihe kennen, die 94.

Am 30. September 1972 war dann der letzte Betriebstag der 012 in Hamburg. Für die offiziell letzte Dampfleistung wurde 012 102 ausgewählt und bekam einen entsprechenden Schriftzug auf den Tender gemalt. Sie wurde anschließend zusam-



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG



012 02, die letzte Hamburger 012, wartet in Rheine auf ihre Zukunft. Nach fast einem Jahr Abstellzeit ist am 17. Juli 1973 der Hamburger Abschieds-Schriftzug noch vorhanden.



Köln Hauptbahnhof, Sonderfahrt nach Trier mit 012061 am 25. Mai 1975, sechs Tage vor dem Ende der 012-Einsätze bei der DB.

men mit sechs betriebsfähigen 012 nach Rheine umstationiert. Leider kam sie dort nicht mehr zum Einsatz und wurde am 11. April 1973 ausgemustert. Sie verblieb aber noch einige Zeit abgestellt im Bw Rheine, wo ich sie im Juli – nach wie vor mit der Hamburger Abschiedsbemalung – fotografierte. Kurze Zeit später kaufte die Stadt Bebra die Lok, um sie als Denkmal aufzustellen. Ab 1995 wurde 01 1102 sogar wieder betriebsfähig aufgearbeitet und bekam ihre Stromlinienverkleidung zurück.

Alle 012 der DB waren nun in Rheine beheimatet. Von der 011 gab es noch drei, 011 062, die letzte 011 der DB, im April 1973 ausgemustert, 011 056, die auf ihre Aufarbeitung zur Denkmallok wartete, und die abgestellte 011 072. Das Bw platzte

scher aus allen Nähten, waren dort ja auch diverse Loks der Baureihen 042 und 043 beheimatet.

Fortan häuften sich die Besuche bei meiner Schwester, konnte ich doch dort mein Basislager aufschlagen, um Rheine und die Emslandstrecke zu erkunden. Auch die hochwertige Kleinbild-Kamera meines Schwagers und seine Super 8 Filmkamera leisteten gute Dienste bei meinen Exkursionen. An eine Fahrt nach Leer kann ich mich noch gut erinnern, da ich dort mit 012 077, 100 und 081 gleich drei ehemalige Altonaer 012 fotografieren und filmen konnte.

Aber auch in Heimatnähe konnte ich die 012 wahrnehmen, so bei einer Ausstellung in Solingen die 012 075 oder im Kölner Hauptbahnhof anlässlich einer Sonderfahrt die 012 061 am 25. Mai 1975. Die spektakuläre Ausfahrt mit der kurzzeitigen Verfinsterung der Domstadt bleibt mir auch ewig im Gedächtnis.

Das Ende der Öler kam dann doch sehr schnell

Im Mai 1975 kam dann das Ende. Rheine wurde abermals zur Kultstätte zahlreiche Eisenbahnfreunde, welche die letzten Planeinsätze der 012 erleben wollten. Auch ich war am 20. Mai dort, um mich von meiner Lieblingslok zu verabschieden. Sechs Maschinen waren noch im Einsatz.

Die letzten planmäßigen Einsätze der 012 konnte man am 31. Mai erleben. Danach war es vorbei!

Die 012 wurde nicht mehr benötigt. Bis Ende Juni 1975 wurden alle 012 ausgemu-

stert. Immerhin zehn Maschinen blieben erhalten. So konnte ich 1985 bei den Sonderfahrten zum 150-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahn die 012 mit 01 1066 und 01 1100 wieder in voller Aktion erleben, aber das war kein Vergleich zu der Fahrt von Hamburg nach Heide 1972.

Vielleicht war aber auch das Erlebnis der Vorbeifahrt der 01 1086, damals 1964, in der Nähe von Hilstrup der Auslöser meiner Liebe zu dieser Lok-Baureihe.

Dietrich Nikel



FOTOS (5): DIETRICH NIKEL

Nürnberg Hauptbahnhof August 1985: 01 1100 wartet auf die Ausfahrt vor einem Sonderzug nach Bayreuth anlässlich der Feierlichkeiten zum 150-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahn.



Bahnhof Świeradów-Zdrój (Bad Flinsberg) im August 1979: Tenderlok Tkt 48-14 der PKP setzt für die Rückfahrt nach Gryfów Śl. (Greiffenberg) um.

Seit 1909 führt auf der schlesischen Seite des Isergebirges ein Schienenstrang nach Flinsberg, dem heutigen Świeradów Zdrój. Nach Jahrzehnten der Stilllegung wird die Strecke derzeit wiederaufgebaut. Wir begeben uns schon heute auf eine Reise durch die Geschichte ...

... ins Isergebirge

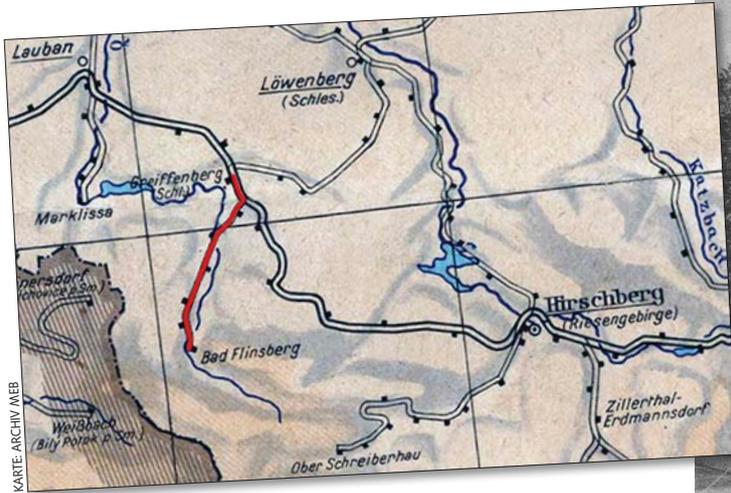


Die Ansichtskarte von 1912 zeigt einen in Bad Flinsberg eingelaufenen Isergebirgsbahn-Zug.

Der jüngeren Generation ist wahrscheinlich gar nicht mehr in Erinnerung, dass man noch bis 1996 mit dem Zug nach Bad Flinsberg im Isergebirge, dem heute in Polen gelegenen Świeradów Zdrój, fahren konnte. Der untere Teil der Strecke von Greiffenberg (Gryfów Śl.) nach Friedeberg im Isergebirge (Mirsk) wurde bereits 1884 durch die KPEV errichtet und 20 Jahre später über Meffersdorf grenzüberschreitend nach Heinersdorf (Tafelfichte) verlängert.

Der Wunsch der Flinsberger nach einer Schienenverbindung wurde am 31. Oktober 1909 mit der privaten Isergebirgsbahn verwirklicht, die in Friedeberg ihren Ausgangspunkt hatte. Erholungssuchende Reisende mussten daher in Greiffenberg und Friedeberg umsteigen. Nur gelegentliche

ANSICHTSKARTE SLG, WILHELM RETTIG



Die Isergebirgsbahn stellte die Verbindung zur Hauptbahn Görlitz – Hirschberg – Landeshut – Breslau her.

Sonderzüge der Reichsbahn hatten freie Durchfahrt. Ausflügler konnten sogar bis zur Holzverladestelle Forst Flinsberg fahren, drei Kilometer über den Endbahnhof hinaus. Nach dem Zweiten Weltkrieg war in der durch die Vertreibung der Deutschen entvölkerten Gegend kein Verkehrsbedürfnis vorhanden. Der Zugverkehr ruhte noch

Viele Ausflügler kamen per Bahn nach Bad Flinsberg

im Sommerfahrplan 1946 und kam dann nur langsam wieder in Gang. Die ehemalige Isergebirgsbahn wurde nun von täglich vier Zugpaaren ab Gryfów Śl. befahren. Auf der Meffersdorfer Strecke ab Mirsk gab es

Anfang der 1930er-Jahre hat sich am Bahnsteig 2 in Bad Flinsberg das Zug- und Stationspersonal mitsamt der Bahnhofswirtin vor einer von O&K gebauten Lok in Positur gestellt.



Friedeberg, Ausgangsbahnhof der Isergebirgsbahn, aufgenommen um 1920.



Der kleinere, ältere Bruder des VT 10 auf einer Ansichtskarte aus den 1930er-Jahren.



Der vierenstrige Triebwagen Nummer 10 war der zweite von der Isergebirgsbahn bei der WUMAG in Görlitz bestellte VT. Mit 95PS Leistung durfte er sogar einen Beiwagen ziehen.

keinen Reiseverkehr mehr. Vor den Personenzügen setzte die PKP Dampfloks der Reihen Ty2 oder Tkt48 ein, nach der Verdieselung ab 1980 die Reihen SP42 und SU 46. Doch der Verkehrsrückgang machte auch vor den polnischen Nebenbahnen nicht halt. Im Dezember 1995 wurde der Güterverkehr eingestellt; der letzte Reisezug fuhr am 12. Februar 1996. Die Gesamtstrecke liegt seit dem 1. Januar 1997 still.

In der Folgezeit eroberte sich die Natur die Bahntrasse zurück. Bäume wuchsen im Gleis, Schrottdiebe entwendeten an etlichen Stellen Schienenstücke. An der Unterführung der Schlesischen Gebirgsbahn im Bereich von Gryfów Śl. versank das Gleis im schlammigen Untergrund. Die Bahnhöfe in Proszówka (Neundorf-Greiftenstein), Mirsk, Krobica (Krobsdorf) und Gryfów Śl. wurden als private Wohngebäude genutzt.



Unter der Regie der Polnischen Staatsbahn PKP lief der Betrieb der Isergebirgsbahn weiter: Ende August 1979 steht Tkt48-14 in Bad Flinsberg, nun Świeradów Zdrój, zur Abfahrt bereit.



AKTIE: SIG. WILFRIED RETTIG

Die kunstvoll gestalteten Aktien der IGB hatten nach 1945 nur noch Sammlerwert.

Im heutigen Endbahnhof und auf dem früheren Abschnitt nach Forst Flinsberg waren die Schienen 2015 bereits demontiert. Noch im Frühjahr 2022 sah es so aus, als ob im Bahnhof Świeradów Zdrój künftig nur noch ein neu verlegtes Gleisjoch und eine Denkmallok an die Eisenbahnära im Isergebirge erinnern sollten.

Doch der Buschfunk munkelte bereits von einem Wiederaufbau der Strecke. Tatsächlich ging die Strecke notariell beurkundet per 9. Juni 2020 vom polnischen Staatsbahnnetz PLK in den Besitz der Woiwodschaft Niederschlesien über. Inzwischen ist man vom Planungsstadium zur Realisierung übergegangen und kann den Baufortschritt beobachten. In Greiffenberg

FAHRPLAN: SIG. WILFRIED RETTIG

253 JERZMANICE ZDRÓJ — LWÓWEK ŚLĄSKI — ŚWIERADÓW ZDRÓJ																								
1.25	—	—	8.58	—	—	18.12	—	—	o	Legnica	.....	249	p	—	7.02	—	—	12.42	—	—	—	—	—	23.38
2.01	—	—	9.39	—	—	16.48	18.47	—	o	Złotoryja	.....	249	p	—	6.14	—	—	12.08	—	—	—	—	—	22.54
2.09	—	—	9.47	—	—	16.56	18.55	—	p	Jerzmanice Zdrój	.....	249	o	—	6.06	—	—	12.00	—	—	—	—	—	22.46
77811	—	77913	77813	77915	77917	77819	77821	—	nr poc.	—	—	—	—	nr poc.	77812	77914	77916	77814	77918	77816	77920	77922	77822	
2	—	2	2	2	2	2	2	—	klasa	—	—	—	—	klasa	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
2.10	—	—	9.47	—	—	16.56	18.56	—	0	JERZMANICE ZDRÓJ	.....	p	—	6.05	—	—	11.59	—	—	—	—	—	—	22.45
2.21	—	—	9.58	—	—	17.06	19.07	—	5	Pielgrzymka	.....	▲	—	5.56	—	—	11.50	—	—	—	—	—	—	22.36
2.32	—	—	10.06	—	—	17.15	19.15	—	10	▼ Czapie (Op)	.....	o	—	5.48	—	—	11.42	—	—	—	—	—	—	22.28
2.33	—	—	10.11	—	—	17.20	19.21	—	10	▼	.....	o	—	5.44	—	—	11.38	—	—	—	—	—	—	22.24
2.33	—	—	10.12	—	—	17.20	19.22	—	12	o	Nowa Wieś Grodziska	.....	p	—	5.43	—	—	11.37	—	—	—	—	—	22.23
2.42	—	—	10.22	—	—	17.30	19.32	—	16	▲	Skorzynice (Op)	.....	▲	—	5.34	—	—	11.28	—	—	—	—	—	22.13
2.55	—	—	10.35	—	—	17.43	19.45	—	21	▼	Plakowice (Op)	.....	▲	—	5.21	—	—	11.15	—	—	—	—	—	22.00
3.03	—	—	10.43	—	—	17.51	19.53	—	24	p	Lwówek Śl.	.....	o	—	5.14	—	—	11.07	—	—	—	—	—	21.52
—	—	—	11.12	—	—	18.01	20.27	—	—	o	Lwówek Śl.	.....	250	p	—	5.10	—	—	10.39	—	—	15.23	—	27.33
—	—	—	11.19	—	—	19.02	21.37	—	—	p	Jelenia Góra	.....	250	o	—	4.15	—	—	9.39	—	—	14.25	—	20.34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	o	Lwówek Śl.	.....	p	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	▲	Mojez (Op)	.....	▲	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	o	Plawna Dolna (Op)	.....	o	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	o	Plawna Średnia	.....	o	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	o	Plawna Górna (Op)	.....	o	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	o	Lubomierz	.....	o	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	▼	Oleszna Południowa (Op)	.....	o	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	o	Gryfów Śl.	.....	255	p	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	7.10	—	—	14.47	16.27	—	19	08	o	Proszówka (Op)	.....	▲	—	5.25	9.19	—	—	—	—	16.13	—	18.25
—	—	—	7.16	—	—	14.53	16.33	—	19	14	o	Breziniec (Op)	.....	▲	—	5.20	9.13	—	—	—	—	16.06	—	18.19
—	—	—	7.22	—	—	14.59	16.39	—	19	20	53	o	Minsk	.....	p	—	5.14	9.08	—	—	—	16.02	—	18.14
—	—	—	7.27	—	—	15.04	16.44	—	19	25	56	o	Mroczkowice (Op)	.....	▲	—	5.09	9.02	—	—	—	15.57	—	18.08
—	—	—	7.27	—	—	15.04	16.44	—	19	25	56	o	Mroczkowice (Op)	.....	▲	—	5.09	9.02	—	—	—	15.57	—	18.08
—	—	—	7.36	—	—	15.13	16.53	—	19	34	60	o	Krobica (Op)	.....	▲	—	5.01	8.54	—	—	—	15.49	—	18.00
—	—	—	7.41	—	—	15.18	16.58	—	19	39	62	o	ŚWIERADÓW ZDRÓJ	.....	o	—	4.55	8.48	—	—	—	15.43	—	17.54
—	—	—	7.48	—	—	15.23	17.03	—	19	46	64	o	ŚWIERADÓW ZDRÓJ	.....	o	—	4.49	8.42	—	—	—	15.37	—	17.48

Jahresfahrplan 1983/84 der PKP mit täglich vier Zugpaaren auf der Strecke ins Isergebirge.



Im August 1979 passiert der Personenzug nach Świeradów Zdrój die Queisbrücke bei Krobica (Krobsdorf), gezogen von Ty2-1327.



Bei Mroczkowice (Egelsdorf) rollt dem Fotografen ein Nahgüterzug gen Gryfów Śl. mit Ty2-633 auf Bergabfahrt entgegen (August 1979).

FOTOS: SIG. WILFRIED RETTIG



FOTO: OLIVER RETTIG



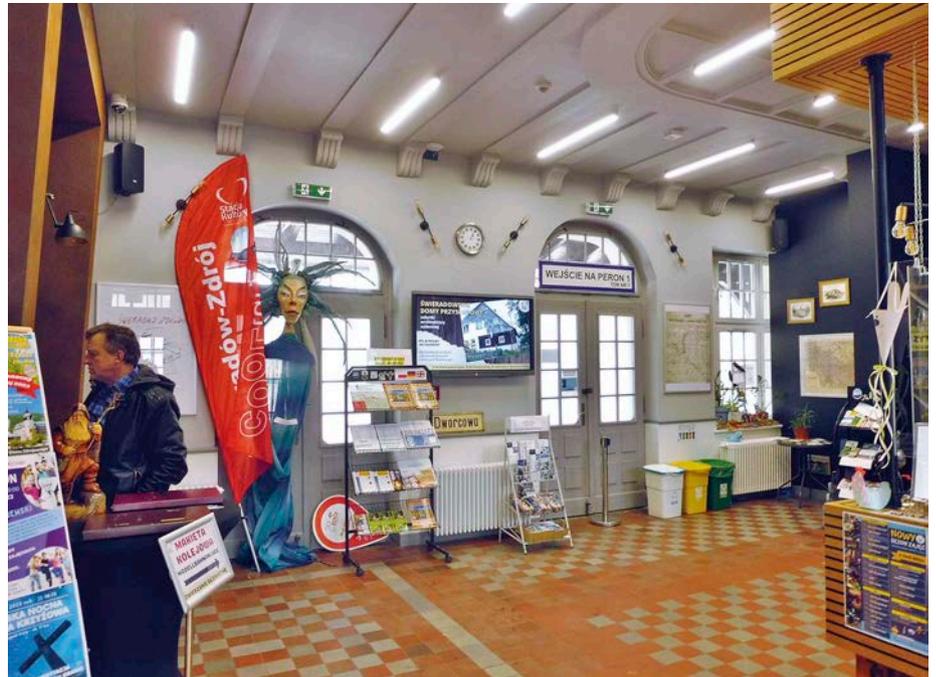
Inzwischen (29. März 2023) ist der Bahnhof frisch herausgeputzt. Bei der Denkmallok handelt es sich um Tp 4-217, eine preußische G8¹.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Bad Flinsberg bot im April 2008 einen jämmerlichen Anblick. Es lagen aber noch Schienen.

ist der Bahnsteig 3/4 saniert und mit einem schienengleichen Übergang für Rollstuhlfahrer versehen worden. Die Gleisjochs lagen im April 2023 ungeschottert bereits bis zur Queisbrücke vor Mirsk, welche aufwendig saniert wird. Überall ist das Planum freigeschnitten und planiert, es stapeln sich die Holz- und Betonschwellen längs der Trasse, in Mirsk türmen sich Hal-

Bald kann man wieder mit der Eisenbahn anreisen

den von Schotter. Der Bahnhof Świeradów Zdrój ist eine Perle geworden. Die Dame im dortigen Info- und Kulturzentrum rechnet mit einer Eröffnung der Strecke zum Jahresende 2023. Eine Verlängerung hinauf nach Forst Flinsberg wird es nicht geben, doch eine Reaktivierung der grenzüberschreitenden früheren Verbindung von Friedeberg nach Heinersdorf (CZ) ist nicht mehr ausgeschlossen. *Oliver Rettig*



Im renovierten Inneren des Empfangsgebäudes Świeradów Zdrój/Bad Flinsberg ist heute der Kulturbahnhof mit Infostand und Ausstellung zur Streckengeschichte untergebracht.



FOTO: (A) OLIVER RETTIG

Am früheren Bahnhof Neundorf-Greifenstein, dem künftigen Haltepunkt Proszówka, ist der Fortschritt im März 2023 deutlich sichtbar.



Noch steht am Abzweigbahnhof Gryfów Śl. eine Sh2-Tafel, aber die neuen Gleise der Isergebirgsbahn liegen bereits.



Zwei Doppelweichen hintereinander sind auf dem Betriebshof der Moerser Kreisbahn zu finden. Fotografiert wurden sie am 15. Juli 1990.

Wenn es eng wird, helfen Sonderkonstruktionen weiter. So entstanden verschiedene Formen ineinander verschränkter Weichen:

TEIL IV

Doppelweichen

Die bisherigen Folgen unserer Weichen-Serie im MEB beschäftigten sich mit den Grundlagen der Weichen und ihrer Bauteile. In den nun folgenden Ausgaben stellen wir Sonderformen vor, von denen viele im Zuge der Vereinheitlichung und Vereinfachung der Gleisanlagen schon verschwunden sind. Um die letzten Exemplare der Doppelweichen aufzuspüren, sind heutzutage fast detektivisches Geschick und oft weitere Reisen Voraussetzung.

Eine Doppelweiche ist eine Weiche mit zwei Zweiggleisen, die in irgendeiner Weise verschachtelt sind. Es ergeben sich also zusammen mit dem Stammgleis drei Fahrmöglichkeiten, die in einer oder in zwei Richtungen abzweigen können. Deswegen wird sie gelegentlich auch – mehr in den Modellbahnprospekten als in der Fachliteratur – als Dreiwegweiche bezeichnet.

Bei den Doppelweichen der Bundesbahn ist ausschließlich ein Radius von 190 Metern gebräuchlich. Die Weichen entsprechen also hinsichtlich Geometrie und Konstruktion der Regelweiche EW-190-1:9. Der zweite Bogen beginnt bei dieser Grundkonstruktion immer genau 10,523 Meter hinter dem ersten, so dass die Regel-Doppelweiche DW-190-1:9 & 1:9 um dieses Maß länger ist als die Standardweiche EW-190-1:9. Wie bei den einfachen Weichen kann auch bei den Doppelweichen der Bogen der abzweigenden Stränge durch das Herzstück hindurchgeführt werden, so dass die bekannten Endneigungen

Eine typische Verwendung von Doppelweichen, hier in zweiseitiger Ausführung, ist der platzsparende Anschluss von Ladegleisen. Die Weichen der Form 8 lagen am 22. September 1987 in Hanau.





Auch hier wird Platz gespart: Gemeinsames Umsetzgleis der beiden Bahnsteiggleise in Ulm. Heute liegen in diesen Kopfgleisen gar keine Weichen mehr.



Zweiseitige Doppelweiche DW-49-190-1.9r/1:9l in der Bahnhofseinfahrt von Heiligenhafen am 8. Juni 1984. Der Bahnhof ist heute mit Ausnahme des EG komplett verschwunden.

von 1:7,5 oder 1:6,6 entstehen (siehe MEB 10/2022). Für jedes der beiden abzweigenden Gleise kann die Endneigung unabhängig voneinander gewählt werden (1:9, 1:7,5 oder 1:6,6), so dass insgesamt nicht weniger als neun verschiedene Kombinationen möglich sind.

Außerdem sind grundsätzlich zwei verschiedene Bauformen möglich. Erstes Zweiggleis nach rechts, dann nach links – oder umgekehrt: erst links, dann rechts. Merkwürdigerweise ist diese zweite Ausführung beim Vorbild viel seltener als die erstgenannte, bei der das erste Zweiggleis nach rechts führt. Unter etwa drei bis vier Dutzend Doppelweichen, die der Autor gesehen und fotografiert hat, fand sich ge-

nau eine einzige, bei der das erste Zweiggleis nach links führt! Vielleicht liegt der Grund darin, dass in allen offiziellen Zeichnungen seit Anbeginn immer nur die Rechts-Links-Variante dargestellt wurde. Konnten sich die Gleisplaner das Spiegelbild nicht vorstellen? Oder ist es doch Zufall? Alle diese Doppelweichen zeichnen

Zweiseitige und einseitige Bauformen

sich, wiederum im Unterschied zu den allermeisten Modell-Doppelweichen, durch eine asymmetrische Bauform aus.

Das Weichenarsenal in Deutschland kennt außer der häufigeren zweiseitigen

Doppelweiche noch die sehr seltene einseitige Ausführung, bei der beide Gleise zur selben Seite hin abzweigen. Der innere Bogen von 190 Metern läuft bis zum Doppelten der Regelneigung von 1:9 durch, das ergibt eine Neigung von 1:4,444. In diesem abzweigenden Strang liegt dann eine zweite Zungenvorrichtung – siehe die beiden Bilder unten.

Durch die ineinander verschränkte oder verschachtelte Bauform der Doppelweichen entsteht immer ein zusätzliches, drittes Herzstück. Dies ist einer der Gründe, warum auf diese Sonderform gerne verzichtet wird. Denn jedes Herzstück stellt, wie wir bereits berichtet haben, eine Schwachstelle im Fahrweg dar.



Seltener sind die einseitigen Doppelweichen. Diese hier lag in Lindau. Spätestens mit den Modernisierungsarbeiten auf dem Bodensedamm wurde sie durch einfache Weichen ersetzt.



Eine einseitige Doppelweiche links im brandenburgischen Wusterhausen/Dosse am 12. September 1997. Heute liegt hier noch ein Gleis.



Diese beiden Aufnahmen dokumentieren das Verschwinden der Doppelweichen selbst aus untergeordneten Gleisen (Bhf. Weingarten 1987 und 1989). Man sieht, dass einiger Aufwand nötig war, um diesen Austausch zu ermöglichen.

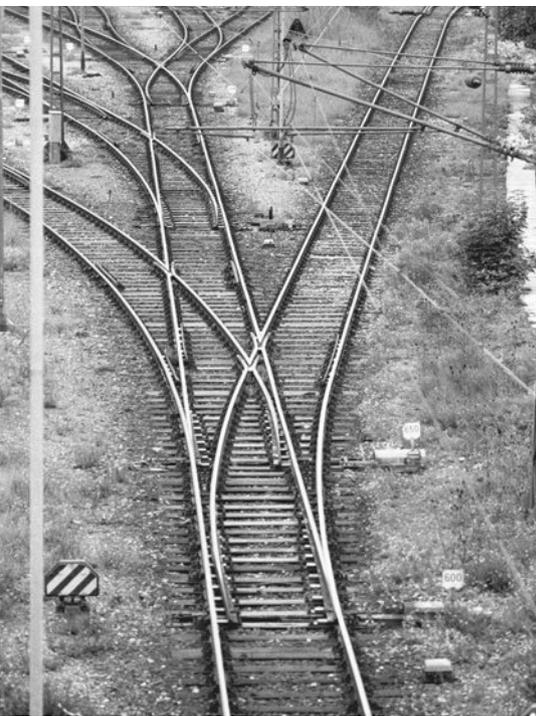
Bei allen Länderbahnverwaltungen und bei der Reichsbahn wiesen die Doppelweichen immer Gelenkzungen auf. Erst Mitte der 60er-Jahre führte die DB auch bei den Doppelweichen Federschienenzungen ein. Mittlerweile entstehen die Doppelweichen aus dem Profil S54, nur diese wurden

in den letzten Jahren noch neu eingebaut oder wegen Verschleiß ausgetauscht. Bevor jedoch eine Doppelweiche ersetzt wird, prüfen die Verantwortlichen wohl immer, ob nicht auch eine Lösung mit einfachen Weichen möglich ist – und sei der Aufwand bei der Anpassung der zu- und ablaufenden Gleise noch so groß. Die beiden Bilder oben zeigen ein Beispiel dieser Vorgehensweise. Oft ist es jedoch auch schlicht das Entfallen eines Bahnhofsgleises, oft eines Anschluss- oder Ladegleises, der eine Doppelweiche überflüssig macht.

asymmetrischen Doppelweichen gibt es anderswo auch symmetrische Bauformen. Unser Foto zeigt ein Beispiel aus Frankreich, genauer gesagt aus Korsika, also im Netz einer Schmalspurbahn. Einige wenige Beispiele symmetrischer Normalspurweichen existieren jedoch auch.

Symmetrische Formen waren und sind selten

In Deutschland gab es symmetrische Doppelweichen einst nur in Bayern, dort aber gleich dreimal, und zwar mit den Neigungen 1:7 (zirka 140 Meter Radius), 1:8,5 (160 Meter) und 1:10 (240 Meter) – aller-



Auch diese vergleichsweise moderne Doppelweiche DW-49-190-1:9r/1:1,66l mit Federschienenzungen an der Donnersberger Brücke in München ist heute schon Geschichte (10. November 1994).



Eine SBB-Sonderform: Hier zweigen zwei Gleise nacheinander in der gleichen Neigung vom Stammgleise ab (Murten, 30. November 1990). Die Weiche ist nicht mehr vorhanden.



Bei dieser Doppelweiche im Betriebsbahnhof der Manx Electric Railway zweigen zwei Gleise mit verschiedenen Radien zur selben Seite ab! (26. August 1984)

dings nur mit den Schienenprofilen I, II und VIII. Mit den zuletzt von der Staatsbahn in Bayern verwendeten Profilen IX und X wurden keine symmetrischen Doppelweichen mehr gebaut, so dass man davon ausgehen kann, dass die DRG sie allenfalls noch in Nebengleisen übernommen hat. Bei den übrigen Länderbahnen kamen nur die asymmetrischen oder, wie man damals auch sagte, verschränkten Doppelweichen zum Einsatz.

Es sind aber auch noch weitere Bauformen der Doppelweichen möglich. So können beispielsweise die beiden Zweiggleise hintereinander in einer Richtung und in derselben Neigung vom Stammgleis abzweigen. Trotzdem sind die beiden Weichen ineinander verschränkt, siehe das (bereits historische) Beispiel aus der Schweiz im Bild links unten.

Ganz spezielle Lösungen bei Kleinbahnen

Ein besonders skurriles Exemplar einer einseitigen Doppelweiche fand sich auf der britischen Isle of Man im Betriebshof einer schmalspurigen Überlandstraßenbahn, der „Manx Electric Railway“ – siehe Bild oben. Dort zweigen zwei Gleise zur selben Seite hin ab, aber mit verschiedenen Radien und

Diese Doppelweiche im einstigen Bremer Güterbahnhof war am zum Betrachter zeigenden Ende als Außenbogenweiche ausgeführt (26. August 1995).



Diese symmetrische Doppelweiche liegt in der Zufahrt zu den Werkstätten der korsischen Schmalspurbahn CFC in Bastia, festgehalten am 22. September 1982. Dieses wahrlich seltene Exemplar einer Weiche gibt es heute noch.

Asymmetrische Doppelweiche im Bahnhof Wiesen der RhB am 15. August 1985. Das nach links abzweigende Ladegleis ist heute verschwunden, und damit die Weiche.

mit fast auf gleicher Höhe angebrachten Zungenvorrichtungen.

Bei privaten Bahnen sind noch andere Lösungen möglich, insbesondere bei beschränkten Platzverhältnissen auf Betriebsgeländen, siehe das schöne und immer noch vorhandene Beispiel von der ehemaligen Moerser Kreisbahn (heute Niederrheinische Verkehrsbetriebe, NIAG) in unserem Aufmacher- und dem Schlussbild.

Der große Vorteil der Doppelweichen ist die Platzersparnis. Der Längengewinn beträgt gegenüber zwei einfachen Weichen hintereinander mindestens 16,6 Meter, das war immerhin die Gleislänge für knapp zwei G 10-Güterwagen. Sie schei-





Einseitige Doppelweiche rechts im Bahnhof Lauterbach Nord an der Strecke Fulda – Alsfeld am 22. August 1996. Auch diese Gütergleise sind längst verschwunden.

nen daher früher bei den Eisenbahnen vergleichsweise beliebt gewesen zu sein, auf vielen älteren Aufnahmen sind sie noch zu entdecken. Heute vermeiden nicht nur die Bundesbahn beziehungsweise die DBAG diese Sonderbauarten, wo irgend möglich.

Doppelweichen sind so gut wie verschwunden

Die Gründe liegen zum einen schlicht in den Kosten für das zusätzliche Herzstück. Einige Weichenbauteile wie zum Beispiel die Radlenker konnten bei den Doppelweichen aus Platzgründen auch nicht in der

Keine Staatsbahnweiche: Die zweite Weiche ist eine Bogenweiche (Hafen Brake, 27. Februar 1982).



Regelausführung verwendet werden. Eine wesentliche Rolle beim Verschwinden der Doppelweiche spielt auch die Fahrdynamik. Die beiden kurz hintereinander im Stammgleis angeordneten Herzstücke, bei zweiseitigen Doppelweichen auf gegenüberliegenden Seiten, beeinflussen den Fahrzeuglauf und die Laufruhe negativ. Ein weiterer Punkt kommt hinzu: Unter den

Doppelweichen liegen die längsten und damit die am aufwendigsten herzustellen und einzubauenden Schwellen überhaupt. Weil sie zudem geknickt sind, müssen sie bei Holzschwellen aus dem Vollen gesägt werden. Ansonsten wurden auch häufig Stahlschwellen für die Doppelweichen aller Bauarten verwendet.

Thomas Becker/abp



Schon am 19. Juli 1989 bereits lange nicht mehr befahren: eine preußische zweiseitige Doppelweiche in Meppen.



Die rechte einseitige Doppelweiche im Betriebshof der Moerser Kreisbahn am 15. Juli 1990. Der Blick zeigt die Fortsetzung des Aufmacherbildes. Diese beiden Doppelweichen sind heute noch vorhanden!

FOTOS: THOMAS BECKER



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

EXKLUSIV NUR BEI UNS



Baukran Max Bögl



Schnellmontagekran des Bauunternehmens Max Bögl mit Unterwagen, Krantrum und Ausleger. Enthält 79 Einzelteile in 3 Farben.

1 130731 / 14218874 HO V-VI Aufzuge 500 **59,99**

Ford Ranger – Max Bögl



Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

2 52837 / 31346363 HO Aufzuge 500 **29,99**

Ford Transit Custum Bus – Max Bögl



Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

3 52436 / 31346355 HO Aufzuge 500 **25,99**



©modellbau.härtle

Solaris Urbino 12 '14 Regiobus (AT)



73047 / 31326818 HO Aufzuge 300 **34,99**

Erhältlich ab September 2023



2er-Set Chemiekesselwagen, LKAB



72224 / 11738125 HO VI = 378 SET Aufzuge 350 **119,99**

72225 / 11738133 HO VI ~ 378 SET Aufzuge 150 **119,99**



Diesellok G1206 ChemOil



71257 / 11738095 HO VI = 169 Aufzuge 250 **139,99**

71258 / 11738109 HO VI = 169 Aufzuge 150 **264,99**

71259 / 11738117 HO VI ~ 169 Aufzuge 100 **264,99**

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCD3

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

IHR MC-FACHGESCHÄFT

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

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

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

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

Modellbahnhop Lippe
(CASSOFF MiniWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 980723

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

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

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

Verbmis GmbH
Düsseldorfer Str. 115a, 47239 Duisburg,
Tel.: 0281 7872151

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

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0861 45811

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

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60365 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 458932

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann, Inh.: Marietta Brand e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 08971 6508013

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

Spiel + Freizeit Zinthäfer
Solitudostraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611

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

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 72033 Göppingen,
Tel.: 07161 72577

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

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

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

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

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

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

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gleiswiesen 15, 78247 Hitzingen,
Tel.: 07731 98990

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

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

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

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821 249212000

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

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

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

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
89095 Langenargen,
Tel.: 07543 3029064

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

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981 968690

Spiel + Freizeit Nullstein
Repsburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
E1-9490 Valsug,
Tel.: +423 2327994

Harlaar Modelltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 65 4268994

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordrijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GJ Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4268993

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-5261 HL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284

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



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com

MINI-MARKT → VERKAUFEN
BÖRSEN → TAUSCHEN
MÄRKTE → SUCHEN



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

VERKÄUFE

TT, N, Z

Ausgesuchte Einzelstücke in Spur N zu verkaufen (Loks und Wagen). Messingmodelle von Hammerschmidt, Marks Kleinkunst, Sondermodelle Trix und Arnold. Außerdem große Sammlung von Auto-Metall-Modelle der Firma Marks. Alle Modelle in OVP und nicht gefahren. Preis VB, bitte die entsprechende Liste anfordern. Engelbert Felk, Tel.: 0160 9894 9894

Samlungsauflösung: Riesiges Konvolut Lone Star Locos, wie die deutsche Schiebe-Trix, zu verkaufen.: 27 Weichen; 130 Schienen, 5 große Brücken, 60 Güterwagen, 5 Personenwagen, 10 Loks, Gebäude und

vieles mehr. Sie erhalten keinen Schrott. Nur komplett. 150 €. Magda1929@gmx.de

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.

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

www.modellbahn-keppler.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Ab-

wicklung – 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-Gloeckner.de

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

www.modellbahnritzer.de

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ NEU
 Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
Digitalzentrale ZS2+ mit 32 Funktionen für Selectrix®, Selectrix-2 und DCC

gleichzeitiges Fahren von Loks:
 *SX-1 Format: 103
 *DCC und SX-2 Format: 32

Großes 4-Zellen Display:
 *1 Lok, 1 Schaltartikel immer auf der Anzeige
 *Fahrstromanzeige

Integrierter 4A-Booster:
 *überlast- und kurzschlussicher
 *Programmiergleisanschluss

299,00€

Farbwahl:
 *ZS2+ nun auch in dunkelblau
 *weitere Farben in Planung

*32 Funktionen gleichzeitig schaltbar
 *Versionsabfrage im Menü
 *Einstellung der Überlastzeit

verfügbare Adressen:
 *SX-1 Format: 103
 *DCC und SX-2 Format: 9999

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

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

MODELLBAHNSERVICE

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

www.modellbahnservice-dr.de

Besuchen Sie
 unseren neuen
www.vgbahn.shop

Puzzles, Tools & More
Spielwaren und Modelleisenbahn
 Bitte beachten Sie auch unsere Sonderangebote

Putomo UG (haftungsbeschränkt)
 Philipp-Mayer-Straße 3a
 67304 Eisenberg
www.putomo.de
 Tel.: 06351 / 472 89 25
 info@putomo.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

online
 für das besondere Detail am Modell
modellbahn-schildhauer
 DE 01257 Dresden, Reisstr.30
 (kein Ladengeschäft)
 mail: mbs-dd@online.de Telefon: 0351 27979215

www.modellmobildresden.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

von Viessmann, Brawa und Roco, Liste anfordern, Tel.: 0163/6033264.

ETA 178 Liliput Wien, weinrot/elfenbein, Kat.-Nr.17702, werkseitig gealtert, 2 Motoren, sehr guter Zustand, nicht zugerüstet, € 150,00, Tel. 0221/844443

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

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

www.lokraritaetenstuebchen.de

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-kepler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,60 € bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

riöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Tierfiguren: www.Klingenhoefer.com

www.mbs-dd.com

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, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

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

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

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel.



VERKÄUFE H0

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

Trix H0, Schnellzug der K.Bay. Sts.B. aus der Zugpackung Art.-Nr.: 21360; 5-teiliger Schnellzug der bayerischen Länderbahn um 1912. Drei Waggon CCü, 3.te Kl., mit je unterschiedlichen Betriebs-Nr.; ein Waggon ABBü, 1./2.te Kl.; ein Gepäckwagen PPü. Alle 5 Waggon sind unbespielt, neu und originalverpackt; Trix Echtheitszertifikat liegt bei. Preis: 395.- EUR zzgl. Porto. E-Mail: Dr.G.Wartenberg@t-online.de

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

Auflösung H0 und I, Neuware, Märklin-Dig.-Zentrale CS3 plus und Netzteil 60101, Märklin K-Gleis und Gleis Spur 1, Styrostone-Gleisbettung K-Gleis, Oberleitung von Sommerfeld, Schattenbahnhof-Steuerung. Kontaktlos von SES Zubehör

GESUCHE H0

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

fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau G

Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com

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

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

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34, 12105 Berlin-Mariendorf, Tel.: 0 30/77 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 Vorkasse (+ 6,99 € Versand)

„In Hamburg sagt man Moin“
seit Februar neu in Hamburg-Winterhude – und im Internet

ABENTEUER EISENBahn
Ihr Fachgeschäft für Modelleisenbahnen und Eisenbahnkultur
Barmbeker Straße 173 – 22299 Hamburg – Telefon: 040 - 33 53 83
www.abenteurer-eisenbahn.de

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

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12 34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,- € oder www.kuswa.de

Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,- €
Fladscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus" 8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,- €

MODELL BahN Land Magdeburg
Modellbahmland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahmland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahmland-magdeburg.de

Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für 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

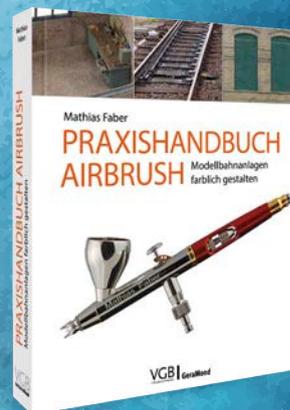
NEU! 3D Nieten (Decals)
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

AIRBRUSH EINFACH ERKLÄRT

NEU

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]

02762-9899645 oder E-Mail:
mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetent

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, MU21@gmx.de.

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung,

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

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

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

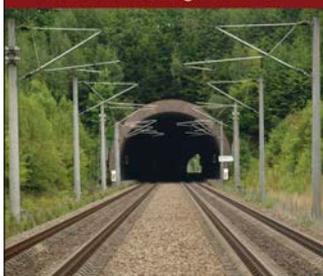
Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817

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

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

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

Der Schienenreiniger
für kontaktfreudige Schienen



www.schienenreiniger.de
info@schienenreiniger.de

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

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



Vielfalt im Detail!

Job Modellbahn Service

Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541-433135

www.jobmodellbahnservice.de

VERKÄUFE

Große Spuren

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

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

www.modellbahnshop-remscheid.de

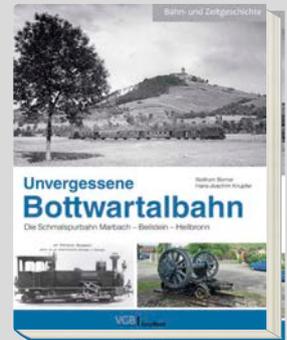
Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggon insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen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

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

85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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](http://modellbauvoth.de)

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

Nächster Anzeigenschluss ist der 10. 07. 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



im Sommer
geöffnet

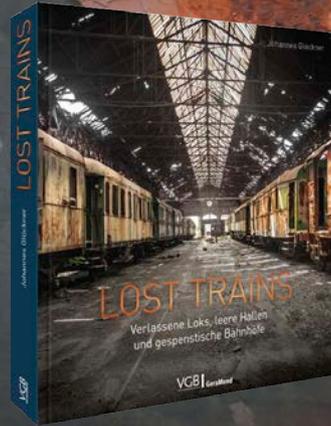
www.modelleisenbahn.com

ABENTEUER VERGÄNGLICHKEIT

© Johannes Glöckner · GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 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]

WWW.MODELLBAHNMODULE.DE



+49 (3562) 693490



MODELLBAHN
MODULE

VERKÄUFE

Literatur, Film und Ton

ONLINEVERKAUF „bahn-Video im bahnVerlag/AVM“; www.alphacam-video.de - über 200 Bahnfilme! NEU: -115A DpDVD „Arlbergbahn“-Die letzten 1020-115B DpDVD „Giselabahn -Wörgl-Saalfelden“-Die letzten 1020 im schw.Einsatz m. FüStandMitf. kontakt@alphacam-video.de

www.eisenbahnuecher-online.de

Abgabe der DVD-Reihe ER-VideoExpress 73-166 incl. der früheren Ausgaben als Bonus und der Begleithefte ERLEBNISWELT EISENBAHN ab Ausgabe 20 bis zu ZÜGE N° 166 sowie der kompletten Jahrgänge von BahnExtra 1/1990

bis 6/2019 incl. 18 DVD - alles in sehr gutem Zustand an Selbstabholer in Berlin oder gegen Versandaufwand. E-Mail: reinsch.buch@web.de

www.modelleisenbahn.com

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

www.bahndbuch.de

Besuchen Sie
unseren neuen
www.vgbahn.shop



PATEROSTER

Vitrine
Schattenbahnhof

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

Platz sparend
alle Züge sofort
verfügbar

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997

www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

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

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

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gaustritz
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig!
Handarbeitsmodelle
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

Modellbahn Ehrhardt		EUROTRAIN	
Angebote für Märklin:			
26614 BR 89.80 DRG Sound, Güterzug	359,99 €	39260 RAe 4/8 SBB Churchhill Sound	499,99 €
26833 BR 55 DB, Dampfschneeschleuder Sound	499,99 €	39460 Reihe 1 SNCOB 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	389,99 €	39942 Zweibeige-Unimog verschneider Zustand	299,99 €
39209 BR 01.5 DR Öl Sound	399,99 €	49940 Bauwagen Videokamera	299,99 €

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

Ätztechnik
Alles zum Selbstatzen, 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
Katalog gegen nach Ihrer Zeichnung € 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

GESUCHE

Literatur, Film und Ton

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

VERKÄUFE

Dies und Das

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

www.moba-tech.de

www.menzels-lokschuppen.de

Verkaufe Eisenbahnbilder Dampf/Diesel/Ellok/Tw der DR, DB und ÖBB (hier auch Dias und Negative) 1960er bis 1980er Jahre. Auswahlendung anfordern. 0173/3690401 oder matthiashengst@gmx.de

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

GESUCHE

Dies und Das

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

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und

seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

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

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

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel.

07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.modellbahn-pietsch.com

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

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

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 129,99 € UVP* 149,90



3er Set

H0

Saxonia 87049
3er-Set Kesselwagen, DR, Ep.IV, gealtert
perfekt gealtert, jedes Modell ist ein Unikat – Grundmodell Roco 77021

Aktion 14,99 €
ab 20 Stück 13,99 €
ab 50 Stück 12,99 €

H0



mtb MP1 Unterflurantrieb
NUR BEI UNS! Inkl. 0,8 mm Federstahl zusätzlich!

Aktion 14,99 €
ab 20 Stück 13,99 €

H0



Tillig 86112 Motorischer Unterflurantrieb
NUR BEI UNS! Inkl. 0,8 mm Federstahl zusätzlich!

Exklusivmodell 94,99 €



2er Set

H0

Piko 58223
2er-Set Bauzug mit Bauzugwagen und Rungenwagen, DB, Ep.IV
PSS-Exklusivmodell 2023 – JETZT lieferbar!

Aktion 16,99 €
ab 20 Stück 15,99 €

H0



Hoffmann MWA02-S Weichenantrieb m. Umschaltkontakt
NUR BEI UNS! Inkl. 0,8 mm Federstahl zusätzlich!

Aktion 19,99 €
ab 20 Stück 17,99 €

H0



mtb MP5 Unterflurantrieb
NUR BEI UNS! Inkl. 0,8 mm Federstahl zusätzlich!

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



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

www.elriwa.de

Unsere Empfehlungen für Sie!

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

VERSCHIEDENES

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

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 + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 18,00 plus Steuer. Hofladen vorerst geschlossen. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

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

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

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf

das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

BÖRSE

Auktionen, Märkte

modellbahnboerse-berlin.de
jeweils von 10 bis 14 Uhr
Herzog 01736360000
18.06. Berlin FreizeitForum

Modellbahnschau in Balingen
22./23. Juli 2023, www.modellbahntreff-zollernalb.de

www.modellbahnboerse-berndt.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de G

Modellbahnmärkte
TERMINE (11-15 Uhr)

- 11.06. Dorsten, CreativQuartier, Zeche Fürst Leopold, Halterner Str.105
- 02.07. Castrop-Rauxel, Europahalle
- 09.07. Osnabrück, Halle Gartlage
- 16.07. Münster, Stadthalle in Hiltrup
- 22.07. Mülheim/R., Alte Dreherei
- 23.07. Rheinberg, Stadthalle
- 29.07. Soest, Schützenhalle in Ampen

bv-messen.de info@bv-messen.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de

11.06. Mönchengladbach Kaiser-Friedrich-Halle
Hohenzollerstr. 15
Markzeiten 11-15 h

Sommerpause
12.06. bis 02.09.2023

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

Lausitzer Modelleisenbahnverein e.V.

9. LAUSITZ MODELLBAU
Niederlausitzhalle
Senftenberg
6.-8.10.2023

Modellbau Modelleisenbahn LEGO® und mehr
Freitag 14-18 Uhr
Samstag 10-18 Uhr
Sonntag 10-17 Uhr

www.LMEV-SFB.de

FAMILIENEVENT

Alle Termine und Angaben ohne Gewähr!

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 10. 07. 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





Der ModellEisenBahner

– das Spiegelbild der Geschichte



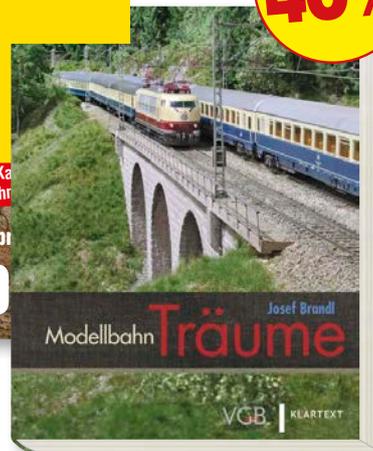
* Kioskpreis

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%

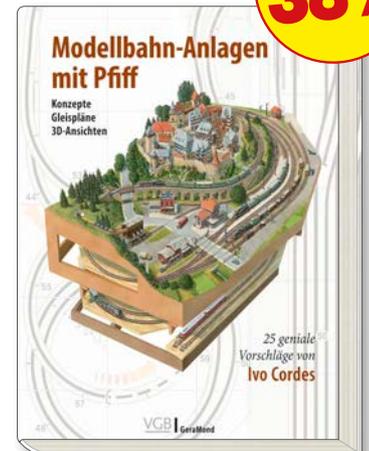


Modellbahn Träume € 39,95
12 Ausgaben MEB* € 70,80
+ 2 x Modellbahnschule* € 25,80
+ Jahrbuch* € 12,90

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





Es ist Sonntagmittag im Hochsommer. Hier ist rein gar nichts los, es ist zu heiß draußen. Im Bahnhof tut sich auch nicht viel.

Die „Wüste“ ist für Kenner, die sich in einem beliebten Forum tummeln, kein Fremdwort. Der Erbauer einer außergewöhnlichen H0-Anlage meldet sich nun erstmals im Printmedium zu Wort.

Leben an der Gleiswüste

Wer in der „Gleiswüste“ romantische, heile Modellwelten sucht, kann getrost weiterblättern. Die Gestaltungsidee meiner „Wüstenplatte“ ist eine möglichst zurückhaltende Darstellung des banalen Alltages auf und neben den Gleisen ab Anfang der 80er-Jahre. Die nachgebauten Szenen lassen sich aber oft bis in die heutige Zeit beim Vorbild finden.

Das Bild ist vergleichsweise nüchtern und auf den ersten Blick wenig inspirie-

rend: Die Bahnanlagen werden kaum noch genutzt, die Grünanlagen sind ungepflegt, überall ist bereits ein gewisser Verfall zu erkennen, ein wenig Trostlosigkeit macht sich breit. Trotzdem herrscht auf den Gleisen manchmal ein abwechslungsreicher und bunter Betrieb – nur am Sonntagmittag nicht. Just zu diesem Zeitpunkt besuchen wir für diesen Artikel meinen großen Durchgangsbahnhof.

Perfekt in dieses sehr alltägliche Umfeld passen die Siedlungshäuser von Auhagen.

Zu Tausenden entstand dieser Haustyp im Nachkriegsdeutschland, geplant mit höchster Effizienz, um mit möglichst geringen Mitteln ansprechenden Wohnraum bereitzustellen. Ohne Zierde, ohne Repräsentationsanspruch, Zweckbauten in Reinkultur, aber dennoch wohlige Heimat für zahlreiche Familien. Auch für viele Eisenbahner wurden solche mittelgroßen Wohnblöcke gebaut. Bestimmt wecken diese Häuser auch Erinnerungen unter der Leserschaft.



Auf meiner Anlage sollte eine solche Wohnsiedlung etwas erhöht neben der Ladestraße entstehen. Nach vielen Stellproben auf dem Anlagenrohbau standen Zahl und Anordnung fest: Drei Häuser sollten es werden, effizient direkt aneinander gebaut, leicht abgestuft dem Geländeverlauf folgend. Die Auhagen-Bausätze (Art-Nr. 11402) bieten dank der schlaun Dreingabe unterschiedlicher Sockelkonstruktionen für die Nachbildung auch des Kellergeschosses und der zugehörigen Treppenabgänge gute Voraussetzungen.

Die Auhagen-Häuser passen perfekt

Die Außenwände erhielten durch selbst angefertigte Betonfensterbänke und außen und innen aufgesetzte Laibungen eine vorbildgerechte Tiefe. Dadurch bekommen auch die Vorhänge etwas Abstand zu den Fensterscheiben. Als Ersatz für die beiliegenden, vereinfachten Fensterrahmen wurden detaillierte Ausführungen entworfen und 3D-gedruckt. Mittlerweile sind



Wo sind die Leute nur? Alle bei der Arbeit geht nicht, es ist ja Sonntag. Alle im Freibad? Vielleicht? Jedenfalls passt die spärliche Auto-Ausstattung zum Bild auf den Gleisen.



Wegen der Hanglage ist jedes Treppenhaus nur über eine zusätzliche Außentreppe erreichbar. Nochmal fünf Stufen, über die man die Einkaufstüten schleppen muss.



Auf den Dächern wuchert der Antennen-Wald, denn jeder Haushalt benötigt seine eigene Anlage, um neben ARD und ZDF am besten auch den ORF empfangen zu können.

Wie die Siedlung entstand



Sehr oft ist der erste Ansatz für die Platzierung von Gebäuden auf der Modellbahn noch nicht der Weisheit letzter Schluss. Einzel aufgestellt wirken die Wohnblocks zudem wie direkt aus der Packung kommend. Die Modellbauer erfanden für diese Bauphase den Begriff der Stellprobe.

Während des Baus hat man oft keine Muße, jeden Schritt, fotografisch festzuhalten, obwohl das im Nachhinein für die Dokumentation vielleicht nützlich wäre. Wichtig ist schließlich, dass erst einmal der Bau vorankommt, und das dauert schon lange genug. Baupausen, in denen man nicht selten sinnierend (und nicht fotografierend) vor der entstehenden Anlage steht, sind aber wichtig. Dabei entstehen oft die entscheidenden Gedanken, die das weitere Vorgehen in eine vielleicht neue Richtung lenken. So war es wichtig, die drei Auhagen-Häuser zunächst einmal im Rohbau oder sogar nur als Platzhalter, wie oben rechts im Bild, stehen zu lassen. Die endgültige Anordnung ergibt sich dann irgendwann wie von selbst.

Manche hier nicht gezeigte Details habe ich aber für meine Aktivitäten in den Social-Media-Kanälen veröffentlicht. Sie sind im YouTube-Kanal der „Gleiswüste“ oder im Stummi-Forum zu finden. Durch die Diskussionen im Forum entstehen immer wieder neue Impulse, die den Modellbau letztendlich bereichern und das Ergebnis mit prägen.



Statt des Pinsel- oder Spritz-Auftrags wurde die Grundfarbe (Heki-Betonfarbe) aufgetupft. Das ergibt eine realistische Putz-Struktur.



Rundherum ist die Landschaft schon üppig ergrünt, doch die Häuser sind immer noch nicht montiert.



So sieht es doch gut aus: Kosteneffizient und flächensparend entstanden die drei Blocks direkt aneinandergelagert.



Die Grünanlagen hinter dem Wohnblock wurden mit sparsamen Mitteln angelegt. Betonstützmauern und Cotoneaster (Zwergmispeln) genühten. Weiter oben blieben Terrassen mit Trockenmauern erhalten, die von einer früheren landwirtschaftlichen Nutzung zeugen.

diese verfeinerten Fenster bei „modellbau-
kaufhaus.de“ erhältlich. Für die Aufgänge zu
den Treppenhäusern entstanden passende
Treppen samt Handläufen. Eine der Stirn-
seiten wurde zudem noch mit Fenstern
versehen. Durch den höheren Tageslicht-
einfall sind diese drei Wohnungen beson-
ders komfortabel und beliebt.

Der auf den Dächern anzutreffende
Schornstein- und Antennenwald verweist
auf die damals noch typischen Etagenhei-
zungen und auf das schon ausgeprägte In-
formationsbedürfnis der Bewohner. Das
Internet war noch nicht erfunden, stattdes-
sen war man froh über jeden neuen Radio-
und Fernseh-Sender.

Für die Gestaltung der Fassaden ver-
wendete ich handelsübliche Farben und
Pigmente. Die feine Putzstruktur entstand
mit HEKI-Betonfarben, aufgetupft mit ei-
nem Schwämmchen. Nach der endgülti-
gen Farbgebung mit verdünnten Acrylfar-
ben sorgten ein transparentes Washing
und Schmutzspuren aus Pigmenten für das
endgültige Finish.

Die Dächer erhielten ein Washing auf
Basis von Ölfarben, über einer Schicht
Mattlack wurde wieder mit Pigmenten für
ein dezent-gammeliges Erscheinungsbild
gesorgt. Die Schornsteine erhielten diesel-
be Behandlung wie die Fassaden, die An-
tennen (von Weinert und Petau) bekamen,

**Vielleicht wurden
die Gemüsebeete
nach längerem
Brachliegen gerade
erst neu umgegra-
ben, denn außer ei-
nigen Salatpflanzen
wächst gerade noch
nichts. Die Unkraut-
samen aber warten
schon in den Startlö-
chern ...**



Die heutigen, ausgeklügelten Spielgeräte waren in den 80er-Jahren noch nicht erfunden. Wie fast überall, reichen auch hier eine Schaukel und ein Sandkasten aus.



FOTOS: WP

Es sieht so aus, als könnten die drei Mehrfamilienhäuser gar nicht anders stehen. Genau so und nicht anders passen sie in den Hang, der diesen Teil des Bahnhofs umgibt. Mittlerweile hat sich auch die rote Köf verkrümelt und nur einen einsamen Wagen hinterlassen.

nach einer grauen Grundierung, noch eine Prise rostfarbener Pigmente – fertig!

Die Gestaltung des Umfelds erfolgte unter den zu Beginn genannten Vorgaben. Statt idyllischer Gartengestaltung finden sich Betonstützmauern, ungepflegte, ausgetretene Grasflächen, gesäumt von den damals üblichen Cotoneastersträuchern. Einziges gestalterisches Highlight sind die beiden Teppichstangen, die – wie man am zertrampelten Rasen sieht – gerne für allerlei freudvollere Zwecke zweckentfremdet werden.

Oberhalb befinden sich der zu den Häusern gehörende Spielplatz mit Schaukel und Sandkasten sowie drei Schrebergärten. Große Lust auf deren Pflege haben

Die Grünanlagen bräuchten mehr Pflege

die Pächter allerdings nicht. Beleuchtet sind die Häuser auch, einige Zimmer, Kellerabteile und das mittlere Treppenhaus sind mit LED ausgestattet, die mit einer „NeoControl“ von Fichtelbahn gesteuert

werden. Ein technisches wie gestalterisches Schmankerl im Außenbereich sind die Peitschenleuchten an der Straße, die von Sebastian („Sebbs1zu87“) für die „Gleiswüste“ gefertigt wurden. Diese werden zukünftig auch als Kleinserie bei Sebbs erhältlich sein.

Mit den Siedlungshäusern hat der Bereich an der Ladestraße nun einen glaubwürdigen Abschluss gefunden. Die Ausgestaltung der Balkone muss noch erledigt werden, aber wann ist man beim Modellbau schon fertig? *wp/abp*



Irgendjemand kramt am Sonntagabend noch in seinem Kellerabteil herum. Vermutlich ist nur das Fernseh-Bier ausgegangen.



Die sparsame Beleuchtung wirkt realistisch: Im ersten und zweiten Stock spiegelt sich der Mond, im EG wird noch aufgeräumt.



V200 DER BAUMEISTER ... WIR BAUEN MODELLBAHN

PIKO

w13plus-Sonderausgabe
„20 Jahre w13plus 2003–2023“

Auslieferung erfolgt Ende 2023

LIMITIERT AUF
500 STÜCK!

Besonderheiten:

- Gehäuse ohne Zierleiste
- runder Schlot
- Frontklappen ohne Zierleisten
- Megifedern Drehgestelle

Das Modell besitzt eine Digitalschnittstelle PluX22.

Die gelben Fahrzeuge der DB-Instandsetzung oder DB-Bahnbaugruppe sind bei allen Modellbahnern sehr beliebt. Wir haben uns gedacht, dass auch eine BR 221 in gelb-grauer Farbgebung sehr schön aussieht. Wir werden dieses Modell zusammen mit Piko als weiteres „20 Jahre w13plus - Jubiläumsmodell“ umsetzen.

Nutzen Sie dazu unsere Vorbestellaktion bis 30.06.2023!



Piko 71286

Diesellok 221 152-2,
DBAG, Ep.V ,Netz Instandsetzung`

159,90 €

154,99 € Vorbestellpreis bis 30.06.2023
bei Ihrem w13+ Händler

Piko 71287

Diesellok 221 152-2,
DBAG, Ep.V ,Netz Instandsetzung`, DC-Sound

279,90 €

269,99 € Vorbestellpreis bis 30.06.2023
bei Ihrem w13+ Händler

Piko 71288

Diesellok 221 152-2,
DBAG, Ep.V ,Netz Instandsetzung`, AC-Sound

279,90 €

269,99 € Vorbestellpreis bis 30.06.2023
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

Modellbahnläden & 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 Merxweiler · 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 WILDE 13 PLUS“ — ZUSAMMEN 700 JAHRE ERFAHRUNG FÜR IHR HOBBY!



Die Modelleisenbahn GmbH, vulgo Roco, lieferte im Wonnemonat Mai ihre H0-Hauptjahresneuheit aus: die Baureihe 288 der Deutschen Bundesbahn.

Doppeltes Lokchen

Die V288 ist bei den Modellbahnherstellern derzeit en vogue, nachdem die exotische Diesellok zuvor jahrelang ein Schattendasein führte. Über viele Jahre war Lima der wichtigste Anbieter in H0, Ende der 90er-Jahre gab es auch ein Märklin-Modell und im Maßstab 1:160 hielt über Jahr-

zehnte ein Roco-Modell das Fähnlein hoch. Alle sind seit Jahren nur mehr auf Börsen erhältlich und entsprechen nicht mehr heutigen Ansprüchen. Vor Kurzem erinnerte man sich jedoch an das kuriose DB-Fahrzeug: Den Anfang machten die Göppinger in Spur 1 (MEB 4/18), Fleischmann zog 2021 in Spur N nach (MEB

3/21) und wiederum aus Göppingen erschien kürzlich der Bolide für Z. Jetzt waren die Salzburger wieder an der Reihe und liefern ein neues H0-Modell.

Der Ursprung der Lokomotive ist unrühmlich. Die Deutsche Wehrmacht ließ bei Krupp vier Doppellokomotiven der Baureihe D 311 bauen. Sie waren für den Transport von schweren Geschützen vorgesehen. Zwei Exemplare überstanden den Zweiten Weltkrieg und gelangten zur DB, die sie als V 188 einreichte. Die Maschinen verfügten je Fahrzeughälfte ursprünglich über einen Dieselmotor mit 940 PS (691 kW) Motorleistung und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h. Die Kraftübertragung vom Motor erfolgte dieselelektrisch mit je einem Fahrmotor an jedem der vier Radsätze pro Halbeinheit (Achsfolge Do+Do). Die Masse beider Fahrzeughälften betrug 147 Tonnen. Nach dem Krieg wurden die Loks von Krauss-Maffei aufgearbeitet und erhielten neue Maybach-Motoren mit 1100 PS (808 kW). Die beiden Exemplare der Baureihe 288 wurden bis zur Ausmusterung 1971 von



Perfekt nachgebildet und feinst detailliert, aber auch akkurat lackiert und gestochen scharf bedruckt. Zudem liegen dem Modell geätzte Lokschilder bei. Was will man mehr?

Ein gemischter Güterzug zum Verlieben. Da beginnt das Herz des Modellbahnfreunds heftig zu pochen. Ein Exot wie 288 002 belebt jede Anlage.



den Bw Gemünden und Bamberg eingesetzt. 1973 wurden sie verschrottet.

Das neue Roco-Modell gibt das vermeintlich schlichte Äußere des Vorbilds, von Design kann nicht die Rede sein, perfekt wieder. Fahrwerk, Lokkasten und Dach sind hochdetailliert und feinst graviert. Die freistehenden Teile wie Handläufe, Scheibenwischer und Pufferträgerdetails sind äußerst filigran.

Ein wundervoller Hingucker auf jeder Epoche-IV-Anlage

Wie beim Vorbild erhält man beim H0-Modell zwei Lokomotiven, das heißt beide Teile sind motorisiert und lediglich mit einer Kurzkupplungsdeichsel verbunden. In der digitalen Ausführung sind deshalb



Genial: Die Nachbildung der elektrischen Verbindungskabel zwischen den Lokhälften sind aus flexiblem Gummi. Hinter den klaren Fenstern ist der Maschinenraum angedeutet.

auch beide Lokhälften mit einem eigenen Decoder ausgestattet. Angetrieben werden jedoch jeweils nur die beiden äußeren Radsätze jeder Lokhälfte.

Die Lokomotive bewegt sich butterweich, das liegt auch an den gefederten mittleren Radsätzen; die äußeren sind minimal seitenschiebbar und jeweils einseitig mit einem Haftreifen belegt. Bei einem Lokgewicht von 790 Gramm sind auch schwere Güterzüge wie beim Vorbild kein Problem für das H0-Modell. In der höchsten Fahrstufe erzielt die 288 eine

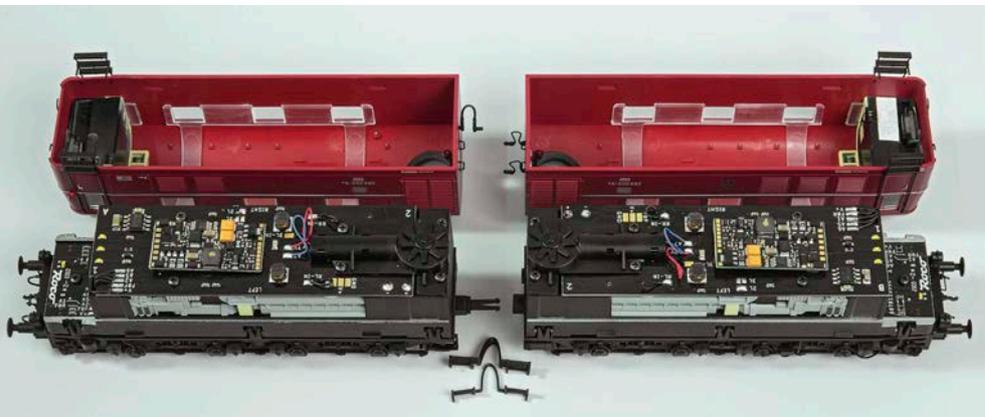
Höchstgeschwindigkeit von 102 km/h. Das ist ein guter Wert bei einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 75 km/h. Der Motorsound des Modells ist ordentlich. Daneben verfügt die Maschine noch über zahlreiche schaltbare Geräusche sowie Lichtfunktionen, vom Spitzenlicht über die Führerstands- bis zur Maschinenraumbelichtung.

Fazit: Roco stellt eine wirklich gewichtige Nachbildung der außergewöhnlichen DB-Diesellok aufs Gleis, die auch im Maßstab 1:87 ordentlich Eindruck hinterlässt. *al*



Die Lüftergitter sind große Klasse und der Vorbildliche Lokabstand überzeugt.

FOTOS: ABP



Zahle eins, erhalte zwei: Wer sich die 288 002 von Roco kauft, erhält zwei Lokomotiven. Eine kulissengeführte Kurzkupplung verbindet die beiden Lokhälften.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Roco
- ▶ Bestellnummer: 70116
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- ▶ Antrieb: Je Lokhälfte vom Motor mit Schwungmasse auf die beiden äußeren Radsätze; vier Haftreifen
- ▶ Gewicht: 790 Gramm
- ▶ V_{min} : < 1 km/h bei Fst. 1
- ▶ V_{max} : 102 km/h bei Fst. 128
- ▶ Digital: 20 schaltbare Funktionen
- ▶ Zurüstteile: Pufferträgerdetails u. a. m.
- ▶ Preis: € 619,90 (UVP)



Ein Traum auf sechs Achsen: Märklin bringt die berühmte Schnellfahr-Rekordlok S 2/6 der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen als wahrhaft königliches Spur 1-Modell.

Bajuwarische Dampf Rakete

Seit fast 100 Jahren kann eine ganz besondere Dampflok im Nürnberger Verkehrsmuseum bewundert werden: Die 2'B2'-Schnellfahrlok S 2/6. Nur ein einziges Exemplar gaben die Königlich Bayerischen Staatsbahnen 1906 bei Maffei in Auftrag. Diese Maschine hatte ja auch nur eine einzige Aufgabe: Den Geschwindigkeitsrekord für Dampflokomotiven nach Bayern holen! Und dies gelang tatsächlich: Am 2. Juli 1907 erreichte die S 2/6 zwischen München und Augsburg eine Geschwindigkeit von 154,5 km/h.

Die windschnittig gestaltete, mit dem langen schlanken Kessel und der spitzen Rauchkammertüre auf ihren 2200 Millimeter messenden Treibrädern fast wie eine Rakete auf Schienen aussehende Lok hätte wohl noch mehr geschafft, aber die Furcht vor möglichen Entgleisungen oder Bremsversagen war am Ende zu groß.

Märklin setzt diesem Mythos bajuwarischer Lokomotivbau-Kultur nun ein Denkmal im Maßstab 1:32, welches ebenso atemberaubend wie sein Vorbild geworden ist: Ganz der heutigen Göppinger Phi-

losophie entsprechend, wurde die S 2/6 in Vollmetallbauweise erstellt. Die größeren Bauteile wie Rahmen, Kessel, Führerhaus und Tender bestehen dabei aus Zinkdruckguss, während sämtliche Anbauteile aus Messing gefertigt sind.

Besonders bestechen die grazilen Speichenradsätze und das vollbewegliche Innentriebwerk der Vierzylinder-Verbundlok. Die Steuerung ist sogar entsprechend der Fahrtrichtung umstellbar. Der Antrieb wirkt auf die hintere Kuppelachse, das Ge-

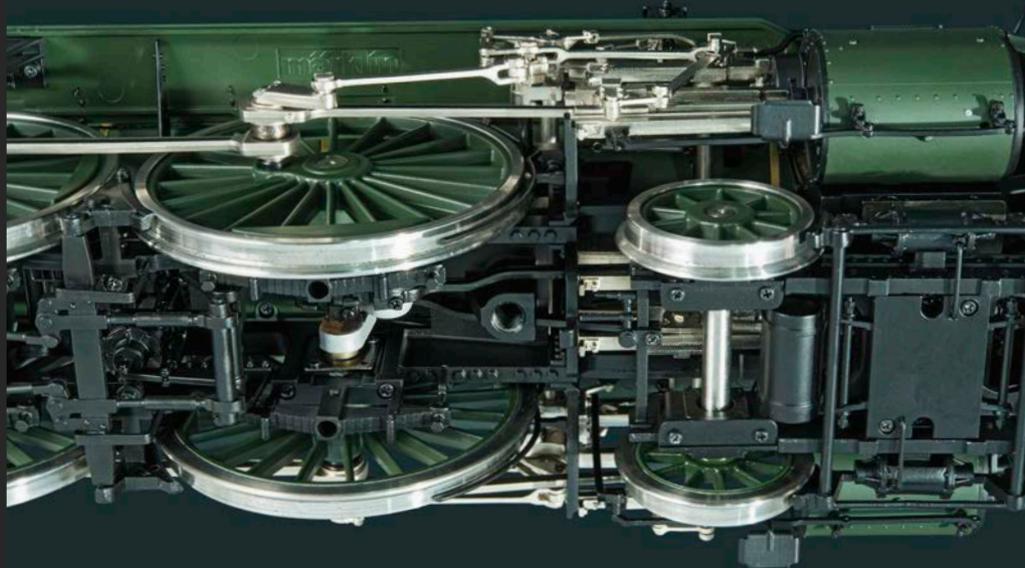


Faszinierend: Der hochdetaillierte Führerstand mit dem arbeitenden Heizer.



Für so manchen Dampflokkenner sind zweifach gekuppelte Schnellzugmaschinen die eleganteste Erscheinung auf Schienen.

triebegehäuse ragt nur ganz gering aus den Wangen des luftigen Barrenrahmens heraus. Die meisten Abdeckungen, etwa an den Werkzeugkästen, können geöffnet werden, ebenso die Rauchkammertüre nach dem Wegdrehen der Vorreiber. Alles dahinter ist bestens detailliert, so wie auch der Führerstand. Dort vollführt der Heizer eine Drehbewegung mit der Kohlen-schaufel, während sich die linke Feuerbüchsstüre öffnet und schließt. Die LED-Beleuchtung erinnert an echtes Gaslicht.



Das Innentriebwerk und die funktionsfähige Umsteuerung wurden perfekt nachgebildet!

Auf die Überprüfung des Umstandes, ob das Modell denn auch die umgerechnete Rekordgeschwindigkeit seines Vorbildes erreicht, wurde aus sicherlich nachvollziehbaren Überlegungen heraus verzichtet. Die ausgezeichneten Fahreigenschaften und die zahlreichen digital steuerbaren Licht-, Dampf- und Geräuschfunktionen lassen sich ohnehin am besten geruhsam genießen. Märklin bietet für diese Lok – und viele andere Spur 1-Modelle – zudem eine digitale Funktionsvitrine an, mit der sie auch im Stand bewegt und erlebt werden kann (siehe Seite 70).

Fazit: Eine hervorragende Nachbildung dieses einzigartigen Vorbildes als spektakuläres Spur 1-Modell. *A. Bergner*

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Märklin
- ▶ **Bestellnummer:** 55162
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Ganzmetall-Bauweise aus Zinkdruckguss und Messing
- ▶ **Antrieb:** Auf den hinteren Kuppelradsatz
- ▶ **Gewicht:** 6,8 Kilogramm
- ▶ **LüP:** 662 Millimeter
- ▶ **Ausstattung:** Zahlreiche digitale Sound-, Dampf- und Lichtfunktionen
- ▶ **Preis:** 3649 Euro (UVP)



Das neue Märklin-Modell überzeugt in allen Belangen. Zweifellos dürfte die S2/6 die Krönung zahlreicher Spur 1-Sammlungen darstellen.



Klassische Bahnsteigszene im Havelland um 1965: „Was, die Jungs sind schon wieder mit dem alten Hobel unterwegs?“ „Ja, die 50 ist wohl noch im RAW...“

Was den H0-Bahnern gefällt, soll den TT-Freunden nicht vorenthalten werden: Piko bringt die preußische T 14 als Baureihe 93⁰⁻⁴ der DR nun auch im Maßstab 1:120.

TT-Hobelmaschine

Inzwischen ist es bei Piko bewährte Produktpolitik, dass ein von vielen H0-Modellbahnern gewünschtes und guten Absatz versprechendes Modell im Maßstab 1:87 nach relativ kurzer Wartezeit auch in der nächst kleineren Baugröße, also TT, angeboten wird. Nachdem die

preußische T 14 schon seit einigen Monaten ihre Runden auf vielen H0-Anlagen dreht, kommen nun die Freunde der Spur der Mitte in den Genuss dieser bestens gelungenen Modellkonstruktion. Und die TT-Bahner dürften über die Baureihe 93 im Maßstab 1:120 sogar noch begeisterter

sein als ihre Kollegen der H0-Zunft, denn Piko hat im Grunde lediglich die Abmessungen der etwas größeren Nachbildung auf die 12 mm-Spur herunterskaliert. Lediglich? Nein, das trifft es nicht ganz, denn dadurch wurde eines der wohl schönsten Dampflokmodelle für TT geschaffen.

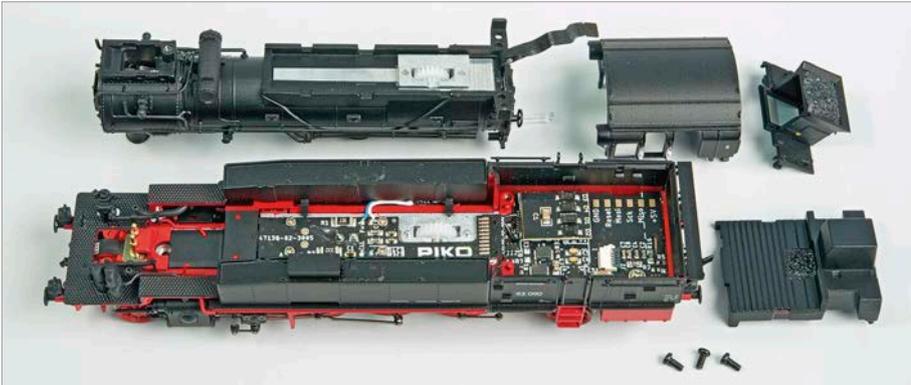
Alle Details, die beim H0-Pendant freistehend und extra angesetzt verwirklicht worden sind, wurden auch bei der TT-Lok entsprechend ausgeführt. Dies betrifft unter anderem Luft- und Speisepumpe, Lichtmaschine, Pfeife, Läutewerk und natürlich sämtliche Dampfleitungen und Griffstangen bis auf die sauber an den Kessel gravierten Sandfallrohre. Der Dampferzeuger selbst besteht im Übrigen, ebenso wie die Wasserkästen, aus Zinkdruckguss. So bringt das TT-Modell ausreichend Reibungsgewicht mit, das im Vergleich zum in dieser Hinsicht konstruktiv misslungenen Vorbild ausgewogen auf die Achsen verteilt wird.



Der Maßstabs-Vergleich macht klar: Bei der TT-Neukonstruktion der Baureihe 93 handelt es sich im Grunde „nur“ um eine herunterskalierte H0-Miniatur, so gut ist die Lok geraten!



Von der Seite wird die schlechte Lastverteilung zur Rauchkammer hin deutlich – von der das Modell zum Glück nicht betroffen ist.



Die Modellkonstruktion entspricht ganz und gar den neuesten technischen Standards.

Dementsprechend makellos sind denn auch die Fahreigenschaften der T14, die sich schon bei geringer Spannung sehr sanft und gleichmäßig in Bewegung setzt. Die Höchstgeschwindigkeit ist zwar etwas sportlich (das Vorbild schaffte wegen seines unruhigen Laufes gerade mal 65 km/h), aber dank der guten Fahr- und Regeleigenschaften nicht weiter tragisch. Der Grund für die positive Laufkultur ist im Fahrwerk bei der zweiten und dritten Kuppelachse zu finden, die seitenbeweglich gelagert sind. Der Antrieb erfolgt auf den haftreifenbewehrten letzten Kuppelradsatz.

Wer braucht bei solchen TT-Modellen noch H0?

Auch hinsichtlich der Vorbildtreue stimmt in diesem Bereich alles: Das außergewöhnlich filigran geratene Gestänge besteht weitgehend aus präzise gestanztem Blech, welches ebenso wie die Radreifen mit niedrigen Spurkränzen mattschwarz vernickelt wurde. Die Speichen der Räder sind aus fein gespritztem Kunststoff gefertigt, ebenso wie der Kreuzkopf oder andere Formteile der Steuerung. Am Rahmen wurde sogar die Bremsanlage vollständig nachgebildet. Die Laternen werden durch Leuchtdioden mit rot-weißem Lichtwech-

sel beleuchtet, auch Führerstand und Triebwerk besitzen eine (im Digitalbetrieb optional zuschaltbare) Beleuchtung. Selbstverständlich verfügt das Modell über Normschächte und Kurzkupplungskulissen.

Auf die Wasserkästen ist als Datum der letzten Bremsuntersuchung der 17. April 1962 lupenrein – so wie auch bei allen anderen Anschriften auf 93 090 in Miniatur – aufgedruckt worden, als Heimat-Bahnbetriebswerk das Bw Berlin-Grünwald.



„Rechts schräg von hinten“, wie es Foto-Altmeister Carl Bellingrodt ausgedrückt hätte, wirkt die T14 sogar sehr ansehnlich, insbesondere als Piko-Miniatur im Maßstab 1:120.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Piko
- ▶ Bestellnummer: 47130
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff-Metall-Mischbauweise
- ▶ Antrieb: Vom Motor mit Schwungmasse auf letzten Kuppelradsatz, zwei Haftreifen
- ▶ Gewicht: 152 Gramm
- ▶ V_{min} : zirka 3,5 km/h bei 1,6 Volt
- ▶ V_{max} : 102 km/h bei 12 Volt
- ▶ Beleuchtung: Lichtwechsel, Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung
- ▶ Zurüstteile: Details für Rahmenbereich
- ▶ Preis: 275 Euro (UVP)

Dies ist korrekt, denn erst 1965 wurde das Vorbild über die Zwischenstation Berlin-Ostbahnhof an das Bw Wustermark abgegeben, wo es 1968 ausgemustert wurde.

Fazit: Ein weiteres nahezu perfekt gelungenes TT-Modell der Sonneberger Meisterkonstrukteure. Ob der T14 irgendwann die jüngere T14¹ in TT folgt? *A. Bergner*

Der „Giruno“, der SBB-Schnelltriebzug RABe 501, kommt nun auch von Märklin für H0.

SBB-Pfeil, die Zweite



Es war ein Wettlauf, bei dem der Sieger irgendwie schon feststand. Ziemlich zur selben Zeit kündigten Piko und dann Märklin den „Giruno“ als maßstäblich ausgeführte und komplett elfteilige Neukonstruktion an. Die Sonneberger hatten wie so oft die Nase vorn und lieferten ihren SBB-Paradezug schon Anfang des Jahres aus. Wir testeten ihn im MEB 3/2023. Doch viele Modellbahner

warten vielleicht ab, was die Konstruktion aus Göppingen so bringt. Das kann sich auf Wechselstrom- und Gleichstrom-Fahrer beziehen, denn die zwei Hersteller bedienen jeweils beide Lager. Das Problem beim Warten ist nur, dass so manches Angebot sehr schnell nicht mehr verfügbar ist.

Eingeschworene Märklin-Freunde kennen freilich nur eine Kauf-Alternative, und das ist das nun ausgelieferte Modell. Im

Gegensatz zum ausschließlich komplett elfteilig erhältlichen Piko-SBB-Pfeil kann man bei den Göppingern stufenweise einsteigen, was angesichts der aufgerufenen Preise sicher auch die Jahresetat-schonendere Wahl ist. So mancher H0-Bahner wird es wohl auch bei der fünfteiligen Kurz-Version belassen. Die drei Ergänzungssets, die für das dritte Quartal 2023 angekündigt sind, schlagen jeweils noch einmal mit 279 beziehungsweise 249 Euro zu Buche.

Auch uns stand deshalb zum Test nur die fotografierfreundliche Basispackung zur Verfügung. Sie besteht aus den beiden Endwagen, dem motorisierten Restaurant-Wagen und zwei Mittelwagen mit Stromabnehmern. Die drei letztgenannten Elemente sind fest miteinander gekuppelt, der Motor wirkt über Kardanwellen auf die beiden benachbarten Jakobsdrehgestelle. Die Stromabnahme erfolgt über den jeweils führenden Endwagen. Alle Waggons sind untereinander elektrisch über achtpolige Steckverbindungen gekoppelt, was eine durchgehende LED-Innenbeleuchtung und auch die Verteilung des digitalen Sounds auf drei Lautsprecher (in den Endwagen und im Restaurant) ermöglicht. Das Aneinanderklipsen der Waggons gelingt



Die zierlichen, heb- und senkbaren Stromabnehmer bestehen aus Kunststoff.



Die Fronten sind tadellos ausgeführt, die Führerräume eingerichtet und beleuchtbar.

FOTOS/MONTAGE: ABP



Auf vielen von Platznot geplagten H0-Anlagen wird der Schnelltriebwagen vermutlich nur in dieser fünfteiligen Ausführung laufen.

problemlos, zum Trennen muss aber unbedingt die beiliegende Entriegelungshilfe verwendet werden.

Die Modellausführung des Schnelltriebzuges ist zweifellos gelungen. Etwas untypisch für Märklin bestehen die Gehäuse aus Kunststoff. Sogar für die Stromabnehmer

Äußerlich und technisch ein sehr attraktives Modell

man wählte dieses Material, was aber einer filigranen und vorbildgerechten Ausführung zu Gute kommt. Trotz der glatten Außenhaut sind zahlreiche feinste und scharfkantig nachgebildete Details an den Gehäusen zu entdecken. Unterstützt wird der positive Eindruck durch die aufwendige, vielfarbige Bedruckung, die auch den Dachbereich einschließt. Auch die Drehgestelle wirken sehr detailliert und bestechen aus vielen freistehenden Details wie den Schwingungsdämpfern. Die Inneneinrichtung ist einfarbig in Graublau gehalten. Nur im Restaurantwagen ist leider nichts davon zu entdecken: Alle Fenster sind grau hinterlegt, um die Antriebstechnik zu verbergen. Im Vergleich zum Piko-Modell ist das ein Manko.



Die Kulissenführung über den Jakobs-Drehgestellen sorgt für einen engen Wagenabstand. Die Lackierung und die umfangreiche Bedruckung sind tadellos ausgeführt.

Wettgemacht wird dies durch die umfangreiche Ausstattung mit digitalen Funktionen: Die Licht-Effekte reichen von der in verschiedenen Varianten schaltbaren Spitzen- und Schlussbeleuchtung über die Illumination der Waggons bis zur Führerraum- und Führerpultbeleuchtung. Besonders schön sind die beleuchtbaren Zuglaufschilder in den Türen. Der Sound wirkt aufgrund der Verteilung über den Zug sehr gut und realistisch, und die Fahreigenschaften sind über jeden Zweifel erhaben.

Fazit: Abgesehen vom Restaurantwagen ein wohl gelungenes Angebot. *apb*

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Märklin
- ▶ **Bestellnummer:** 39810
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf vier Radsätze, acht Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 994 Gramm (Mittleinheit)
- ▶ **V_{min}:** 4 km/h bei Fst. 1
- ▶ **V_{max}:** 250 km/h bei Fst. 28
- ▶ **Ausstattung:** 14 Sound- und zwölf Lichtfunktionen, Stromabnehmer
- ▶ **Preis:** 839 Euro (UVP)

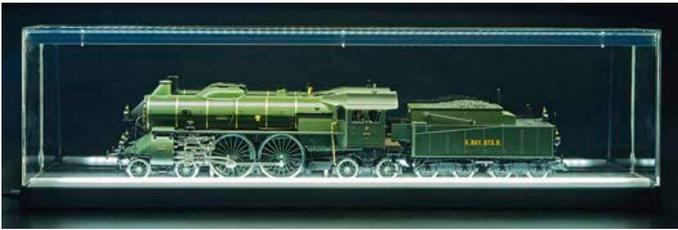
Für Spur-1-Kostbarkeiten, die sich mangels Platz für eine Anlage die Radreifen in der Vitrine flach stehen, gibt es nun von Märklin eine innovative wie luxuriöse Lösung.

Schmuckkasten für Schätze

Ein Clou der schicken neuen Funktions-Vitrine von Märklin sind die beiliegenden Bolzen, mit denen die

Kuppelradsätze der Lok ganz leicht angehoben werden, damit sich diese drehen zu können. Die Auswahl der Expona-

te beschränkt sich daher auf aktuelle Märklin-Modelle mit mittig angeordneten Befestigungsbolzen. Zur unauffälligen Stromversorgung dienen von innen anliegende Radschleifer. Die Lokfunktionen können dann per WLAN, das ein eingesetzter USB-Stick erzeugt, über ein Smartphone, Tablet oder den PC gesteuert werden. Die Software lässt sich über die Eingabe einer Internet-Adresse



Die Funktionsvitrine ist genau das richtige „Aquarium“ für die S2/6.

AUF EINEN BLICK

PRO: Nobles Gimmick für die Spur 1

KONTRA: Nur für aktuelle Modelle von Märklin geeignet

BESTELNUMMERN: Kurze Vitrine: 59961; lange Vitrine: 59960

PREISE: 699 Euro (kurz); 740 Euro (lang)

URTEILE:

abrufen. Damit lassen sich die Digitalfunktionen der Lok, aber auch die beiden LED-Beleuchtungsbander ansteuern. Es sind zwei Versionen der Vitrine für Loks mit bis zu 70 oder 89 Zentimetern Länge erhältlich. *abp*

Vor einigen Jahren brachte Roco die dauerhaft beliebte 218 als Neukonstruktion heraus. Nun erscheint das Epoche VI-Modell für H0 mit neuem „16-bit-Sound“.

Krachmacherin

Der Kundige erkennt es auf den ersten Blick: In dieser 218 werkelt nicht

der beliebte TB 11, sondern der akustisch weniger ansprechende MTU 4000 als Antriebs-

quelle. Die Hutzen und der Lüfter verraten es. Der digitale Sound bestätigt das Wissen eindrücklich, denn der Turbolader lässt sich nur leise und bei hoher Drehzahl vernehmen. Trotzdem macht das Spielen mit diesem Modell richtig Spaß. Das perfekte Äußere und die geschmeidigen Fahreigenschaften werden durch die neu entwickelte Geräuschkulisse, die immer zum Fahrzustand passt, wirkungsvoll unterstützt.



Entgegen der Roco-www-Darstellung: Es handelt sich um 218433.

AUF EINEN BLICK

PRO: Sehr gute Modellumsetzung; Fahreigenschaften; realistischer Sound; niedrige Spurkränze

KONTRA: –

BESTELNUMMER: 70768

PREIS: 334,90 Euro

URTEILE:

Der Leerlauf lässt sich manuell über F10 einstellen. 28 realistische Sound- und Lichtfunktionen stehen zur Verfügung. Bei der Beleuchtung wurde die LED-Ausführung des Vorbildes berücksichtigt: Das Schlusslicht leuchtet an den äußeren Scheinwerfern, innen das Fernlicht. Die Zurüstung gelingt ohne Probleme. *abp*

› KOMPAKT

Fleischmann: V 188 für N

Die im vergangenen Jahr als Neukonstruktion im Maßstab 1:160 erschienene V 188 beziehungsweise 288 erscheint nun in einer Variante der frühen Epoche III, in der die mächtigen Doppelloks noch grün lackiert waren. Außer durch die Farbe unterscheidet sich das neue Modell auch durch die Dachaufbauten und einige weitere Details (beispielsweise die Bauart der Scheibenwischer) von der im MEB 3/2022 getesteten Lok. Detaillierung, Finish und Fahreigenschaften sind ausgezeichnet. *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung

KONTRA: Abstand der Lohkhälften; nur vier angetriebene Radsätze

BESTELNUMMER: 725103

PREIS: 249,90 Euro (UVP)

URTEILE:



Im VW-Zug aus vier Doppereinheiten laufen vorn die neuen Tragwagen mit typischen VW-Behältern.

Märklin ergänzt seinen VW-Zug aus bekannten Autotransportwagen um charakteristische H0-Tragwagen mit VW-eigenen Behältern.

Für Autos und deren Teile

Basis für die Entwicklung dieser Tragwagen-Sonderbauart war ein Vertrag zwischen der DB und Volkswa-

gen aus dem Jahr 1959, welcher den Transport von Motoren und Getrieben zwischen den einzelnen VW-Standorten

zum Inhalt hatte. Dafür entstanden ab 1965 umgebaute Behältertragwagen der Gattung Klms 440, die lediglich einen flachen Holzboden aufwiesen, auf dem die Tragrahmen für die eigens von VW entwickelten Behälter montiert waren. Darin fanden 36 Motoren oder 96 Getriebe Platz. Mit Aufkommen der Schiebewagen kam in den 80er-Jahren das Ende dieser Behältertransport-



Eine Hälfte der starr gekuppelten Einheit mit neuem Ladegut.

Saxonia Modellbau stellt mit seinen überzeugenden Nachbildungen von Kesselwagen der Bauart „Deutz“ ein weiteres Mal TT-Großserienmodelle vor.

Große Kessel-Offensive



Grauer DRG-, grüner ČSD- und gelber Minol-Kesselwagen.



Die neuen TT-Modelle sind wunderschön geworden: Da freut sich der Minol-Pirol!

Bislang war der Dresdner Anbieter Saxonia Modellbau vor allem für seine Verfeinerungen beliebter H0- und TT-Modelle überwiegend nach DR-Vorbildern bekannt. Doch Nico Tschiersky möchte mehr: Nach den gelungenen „Altenbergern“ (MEB 10/2021) wird es weitere Neukonstruktionen geben. Demnächst werden Nachbildungen der zweiachsigen Kesselwagen nach dem Vorbild der 1941 von Westwaggon entworfenen Bauart „Deutz“ erhältlich sein. Die Modelle entsprechen dem aktuellen Stand der Modelltechnik. Sie besitzen einen detaillierten Unterboden, fein-

AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierung; Bedruckung; schöne Ergänzung zu den drei (von Märklin und Trix) lieferbaren Autotransportwagen-Einheiten

KONTRA: -

BESTELLNUMMER: 46661

PREIS: 94,99 Euro

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

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

te. Das bekannte und sehr ordentlich detaillierte Märklin-Modell des Tragwagens wurde vorbildentsprechend modifiziert. Die im Kunststoffspritzguss hergestellten Behälter wurden neu konstruiert und weisen eine saubere, umfangreiche Bedruckung und feine Ladeösen auf. Ausgeliefert werden Doppereinheiten. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung

KONTRA: -

BESTELNNUMMERN: grauer DRG-Wagen: 120080; grüner ČSD-Wagen: 120078; Minol-Wagen: 120074

PREISE: Je 34,85 Euro

URTEILE:

gliedrige Tritte, Leitern und Geländer und nicht zuletzt ein bemerkenswert gut gelungenes Farbfinish mit präzise aufgedruckten Anschriften. Die etwas schief hängenden Kuppelungen unserer Vorabmuster werden noch verbessert. Es werden insgesamt 24 Varianten der Epochen III und IV einzeln oder in Dreier-Sets angeboten. Sie reichen von bunten Aral- oder Minol-Werbeträgern über schlicht graue Versionen bis hin zu grün lackierten Bahndienstwagen. *ba*

Nach der Auslieferung des Roco-Pendants im H0-Maßstab erhalten nun die N-Bahner eine zeitgemäße Nachbildung des Güterzug-Packwagens Pwgs 041.

Begleiterscheinung

Ein grüner Farbtupfer am Beginn einer langen Güterwagen-Reihe, das mö-

gen die Modellbahner gern. Der neue Pwgs könnte also ein Erfolg werden, ersetzt er doch

ein gar nicht mehr zeitgemäßes Arnold-Modell. Im Maßstab 1:160 muss man auf die austauschbaren Türen der H0-Ausführung verzichten, trotzdem macht das der Epoche IV entsprechende Fahrzeug viel Freude. Die Proportionen stimmen, die Detaillierung ist gelungen,

Ein vorbildgerechter Hingucker für den N-Güterzug.



AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; maßstäbliche und detaillierte Ausführung; Wagenboden; Bedruckung

KONTRA: -

BESTELLNUMMER: 830150

PREIS: 40,90 Euro

URTEILE:

schön sind die feinen Griffstangen an den Wagenecken oder der Riemen-Achsgenerator. Auch die allseitige Bedruckung gibt keinen Grund zur Klage. Neben der DB-Version sind auch Ausführungen der DR (mit Dachkanzel) oder der ÖBB erhältlich. *abp*



Die Selbstentladewagen sind immer im Doppelpack zu haben.

Arnold bietet formneue Selbstentladewagen nach SNCF-Vorbild für die Spur N an.

Kohlentrichter

Nicht nur französische N-Modellbahner können sich an diesen charakteristischen Waggons erfreuen. In Kohlezügen kamen sie auch regelmäßig nach Deutschland. Die Bauart EF 60 war ansonsten gerade im industriell geprägten Nordfrankreich weit verbreitet. Eine ideale französische Zuglok in Form der SNCF-CC 14000 wurde von Arnold angekündigt. Die Modellaufbauten entsprechen voll und ganz dem aktuellen hohen Stand der Modelltechnik. Insbesondere die an einem Wagenende oben liegenden Bremsge-

stänge sind ein schöner Hingucker. Die mittig liegende Leiter ist jedoch nur angespritzt und auch die Drehgestelle wirken etwas plump. Einwandfrei sind hingegen die Lackierung und die mehrfarbige Bedruckung ausgefallen. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Proportionen; Detaillierung (Griffstangen, Bremsgestänge); Lackierung und Bedruckung

KONTRA: Drehgestelle; Leiter

BESTELLNUMMER: HN6549

PREIS: 81,90 Euro (UVP)

URTEILE:



„Oh, mit schicken weißen Rallyestreifen“, meint Busfahrer Willy.

VK-Modelle liefert einen Setra-Reisebus des Typs S150 als Fahrzeug der Bundesbahn für H0 aus.

Reisebahnbus

Ab etwa 1970 wurde die Firma Kässbohrer mit ihren modernen Setra-Bussen in selbsttragender Bauweise zu einem der wichtigsten Lieferanten von Bahnbusen für die DB. Insbesondere der Überlandbus S 140ES war in den süddeutschen Bundesbahndirektionen stark vertreten. In deutlich geringerer Zahl bestellte die DB mit dem S 150 die Reisebus-Ausführung dieser zwölf Meter langen Omnibus-Plattform, vornehmlich für längere Bahnbus-Linien und vor allem Charter- und Ausflugstouren. Als H0-Modell ist ein solcher Reisebus der DB

nun bei VK-Modelle verfügbar. Dank der authentischen Farbgebung in Purpurrot mit hellen Streifen wirkt die 40 Jahre alte Modellkonstruktion noch immer ansprechend. Ein großes Manko bleiben aber die hinterlegten Scheiben. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Proportionen; Lackierung und Beschriftung; überarbeitetes Dach; erstmals korrekte Felgen und Reifen

KONTRA: Nur hinterlegte Fenster; zu dicke Fensterstreben

BESTELLNUMMER: 30521

PREIS: 34,99 Euro (UVP)

URTEILE:



Das Design des 124 wurde von Fiat bewusst sachlich gehalten.

Mit dem Fiat 124 erscheint bei Brekina eines der wohl wichtigsten Automobile aller Zeiten im Maßstab 1:87.

Das Weltmobil

Das Modell 124 von Fiat gehört mit seinen zahlreichen, in aller Welt erfolgten Lizenz-Nachbauten, etwa als Schiguli/Lada in der Sowjetunion, zu den meistgebauten Automobilen überhaupt. Als der Fiat 124 im Jahre 1966 vorgestellt wurde, war die schnörkellos gestaltete Frontantriebs-Limousine ein zukunftsweisendes Konzept, welches sich bald in ähnlich gestrickten Fahrzeugen anderer Autobauer wiederfinden sollte. Allein das Original aus Turin blieb gut zehn Jahre unverändert im Lieferprogramm. Von Brekina wird nun eine HO-

Miniatur des Fiat 124 offeriert. Die Karosserie gibt die kantige Formensprache des Vorbildes gut wieder. Zahlreiche Chromteile zieren das Modell. Auch die Inneneinrichtung ist gelungen, nur die Scheiben sitzen leider nicht ganz bündig. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Proportionen; Inneneinrichtung; zahlreiche verchromte oder lackierte Details

KONTRA: Etwas zu tief sitzende Fensterscheiben

BESTELLNUMMER: 22414

PREIS: 15,95 Euro (UVP)

URTEILE:



Zwei Varianten in typischer West- oder Ost-Ausführung.

Unter den Lemke-MiNiS sind nun zahlreiche Varianten des MAN F90-Lastkraftwagens für N zu haben.

Schwer & klein

Von 1986 bis 1994 wurden die schweren Lkw der Baureihe F90 von MAN gebaut. Die Version mit 500 PS stellte damals die Leistungsspitze der europäischen Straßenlastwagen dar. Das kantige Führerhaus der Fernfahrerkabine prägte lange Zeit das Straßenbild nicht nur in Deutschland, der F90 ist ein Klassiker für die Epochen IV und V. In China dauert die Lizenzproduktion des robusten Fahrzeugs bis heute an. Die Miniaturen der neuen Dreiaxser im Maßstab 1:160 können rundum überzeugen und geben das typische Erschei-

nungsbild treffend wieder. Zahlreiche Varianten als Koffer- und Pritschen-Hängerzug und auch als einzeln fahrender Verteiler-Lkw sind erhältlich. Lackierung und Bedruckung sind jeweils sehr sauber ausgeführt. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Variantenvielfalt; feine Detaillierung und Bedruckung; Kühlergrill; bewegliche Räder

KONTRA: -

BESTELLNRN.: LC4601/LC4605

PREISE: 27,95/ 32,95 Euro (UVP)

URTEILE:

Anzeige



EXKLUSIVMODELL 2023
AB SOFORT BEI IHREM PIKO SHOP HÄNDLER

PIKO



58223 2er Set Bauzugwagen DB Ep. IV, mit Rungenwagen ex-Ulm
& Werkstattwagen

94,99 €*

- Wagenset bestehend aus einem Wohnwerkstatt- und einem Materialwagen
- Umsetzung im Zustand der späten 1980er Jahre
- Nach dem Vorbild der Signalmeisterei München

Erleben Sie unsere attraktiven Modelle bei einem der vielen Modellbahn-Fachhändler mit PIKO Shop.

Nutzen Sie die Gelegenheit für einen Besuch und sichern sich unsere exklusiven Sondermodelle bei Ihrem PIKO Shop Händler.

Eine Übersicht der PIKO Shop Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.piko.de.

* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis



Einen Besuch in der französischen Bourgogne ermöglichte die Anlage des Clubs „Rail Modellisme Chatenoyen“ aus Chalon sur Saone.

Ein Ausflug, der sich gelohnt hat: Die Intermodellbau 2023 in Dortmund bot den Modellbahn-Fans jede Menge Klasse-Anlagen und vieles mehr.

Inter-Modellbau

Im Mittelpunkt meines Besuchs der wohl wichtigsten und größten Modellbau-Messe Europas standen wie immer die Modellbahnanlagen. Eine größere Auswahl und Vielfalt ist kaum zu finden und für die hochwertige und immer wieder überraschende Auswahl sorgte in bewährter Weise der Modellbahnverband in Deutschland e.V. – kurz MOBA. Deren Verantwortliche, Mitglieder und Freunde hatten in diesem Jahr etwas nachzuholen: die Feier-

lichkeiten zum 25-jährigen Bestehen. Die große Gala am Samstagabend mit sehenswertem Showprogramm war einmalig in der Modellbahn-Szene und wer dabei sein durfte, wird den Abend so schnell nicht vergessen.

Dem Publikum bot die Messe auch ohne Gala jede Menge Highlights. Viele Besucher kommen auch wegen der Händler, immer nach der Suche nach einmaligen und idealerweise auch noch

günstigen Angeboten, andere belagern die Stände der großen und kleinen Hersteller, doch die Anlagenschau bietet eben wirklich Hochwertiges fürs Auge – und mittlerweile oft auch fürs Ohr: Ein Beispiel ist die links unten gezeigte große US-Anlage einer Modellbahn-Gemeinschaft aus Wuppertal: Die Sound-Loks in der Baugröße H0, US-typisch meist vielfach vor den Zug gespannt, sorgten akustisch für Gänsehaut. Erst recht war das bei den vielen Exponaten der größeren Spurweiten der Fall.

Die Interessengemeinschaft „Beans US Modelrailroad“ aus Wuppertal beeindruckte durch unglaublich lange Züge vor authentischer Kulisse. Die „Big Blow“-Gasturbineneinheit mit Treibstoff-Tender ist nur der Anfang eines zwölf Meter langen Erzzuges.





ANLAGENFOTOS: ABP

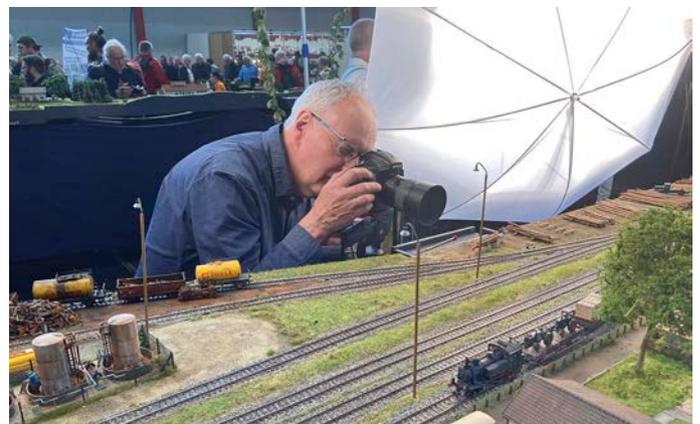
Hier fuhr die Eisenbahn im Hintergrund: Faszinierend zu beobachten war der RC-Kettenbagger beim Beladen eines Muldenkippers.

Der Maßstab 1:87 dominierte allerdings erkennbar die Anlagenschau und die Auswahl der fünf von mir für eine Foto-Session ausgewählten Exponate trug diesem Umstand Rechnung. Meine schöne Arbeit war eine Art Urlaubsreise, die führte von Nordamerika direkt in die Schweiz an den Lago Maggiore und dann zurück in heimatliche Gefilde: Die Lokalbahn (das „Bockerl“) aus der oberbayerischen Hallertau zuckelte auf Kommando („fahr zua!“) wieder höchst realistisch durch die Hopfenanbau-Landschaft bis zum neuen Endpunkt der Anlage, dem Kopfbahnhof Mainburg. Dann ging es für mich ins Französische, ins phantastisch realistisch und liebenswert nachgebaute Burgund. Der letzte Ausstellungstag führte mich schließlich nach Hohenzollern. Dort begeisterten nicht nur die vollständige Zusammenkunft aller gängigen HzL-Fahrzeuge, sondern insbesondere die frappierend echt funktionierenden RC-Fahrzeuge im Maßstab 1:87, einschließlich einer Kiesverladung in den Lkw. Das war sehenswert! Alle fünf Anlagen werden wir im Laufe der nächsten Zeit im MEB ausführlich präsentieren.

Ein weiteres Highlight fotografierte mein geschätzter Kollege Gerard Tombroek für den MEB: Thorsten Pfeiffers Epoche-I-Nachbau des östlichen Teils des Hamburger Hauptbahnhofes – ein wahr-



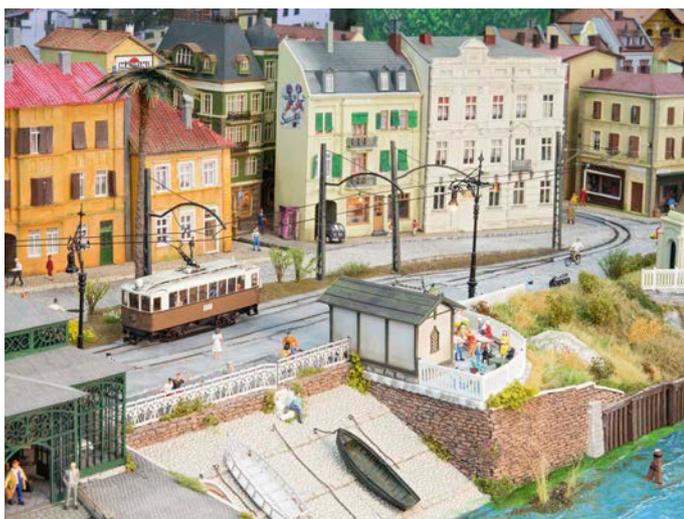
Ausstellungs-Profis sind mittlerweile die Mitglieder von „Bockerl fahr zua!“. Neu war der Nachbau des Endbahnhofs Mainburg.



Der Autor beim Verewigen des oben zu sehenden Motivs.

res Meisterwerk des Modellbaus, wiederum im Maßstab 1:87 gehalten. Auf den Seiten 76 bis 81 können Sie sich schon in diesem MEB selbst ein Bild machen.

Allen Besuchern des großen GeraMond/VGB-Standes danken wir ganz herzlich für ihr Interesse. abp



An das schweizerische Ufer des Lago Maggiore entführte die Straßen- und Eisenbahnanlage von Frank Tinius im Maßstab 1:87.



Einen runden Geburtstag hatte unsere Anzeigenleiterin Bettina Wilgermein zu feiern. Gefühlt war die ganze Branche zu Gast.

FOTOS (2): AL

Hamburg Hbf Ost



„Wie kommt man zur Epoche I?“, frage ich Thorsten Pfeiffer, den Erbauer dieser Ausnahme-Anlage, nach seinem Auftritt auf der Dortmunder Messe. „Ganz einfach“, antwortet er. „Es geht von der kaiserlichen Marine aus, dadurch, dass man diese Schiffe baut. Das

war die größte deutsche Marine, mit über 1200 Schiffen in einem Zeitraum von knapp 50 Jahren.“ Pfeiffer ist Vorsitzender der „IG Kaiserliche Marine“, einem Zusammenschluss von Modellbauern, die im einheitlichen Maßstab 1:100 Schiffsminiaturen anfertigen. „Die Schiffe haben noch eine andere Ästhetik, weil es rein mecha-

nische Schiffe sind. Davon war ich immer schon völlig fasziniert.“

Manchem Modelleisenbahner wird beim Stichwort „Kaiserliche Marine“ eine weitere grandiose Modellbahn- und Hafen-Anlage einfallen, die schon auf vielen Ausstellungen und in Fachzeitschriften wie der MIBA präsentiert wurde. „Als ich den

Diese außergewöhnliche Anlage, die uns in die Zeit zwischen 1906 und 1914 entführt, war unumstritten eines der Highlights auf der Intermodellbau 2023 in Dortmund.



Hafen baute, musste die Eisenbahn dazu kommen", erinnert sich Pfeiffer. „Davor habe ich mich für die preußische Eisenbahn nie interessiert, aber nun musste ich das machen. Immer schon historisch interessiert, beschäftige ich mich nicht nur mit den Schiffen, sondern auch mit der damaligen Zeit an sich. Dabei habe ich festge-

stellt, dass sich die Kaiserzeit dadurch auszeichnete, dass die alte Technik aus dem 19. Jahrhundert immer noch im Einsatz war, während gleichzeitig modernste Technik entstand, beispielsweise durch die Elektrifizierung. Der Riesen-Fortschritt durch die Elektrizität, das wäre 1871 noch gar nicht vorstellbar gewesen, auch Autos

Über die Altmannbrücke fällt der Blick von Süden auf den Hamburger Hauptbahnhof – kaum ein Eisenbahnfreund, der diesen Anblick nicht kennt.

nicht, die 1914 längst zur Realität wurden. Bei der Eisenbahn denke ich an die mächtige preußische S10, während gleichzeitig noch die S4 oder S3 fuhren, also winzig



Eine S5 der Lübeck-Büchener Bahn verlässt Hamburg in zunächst östlicher Richtung. Der Betrachter steht gedacht am Münzplatz.

kleine Dampfloks. So war es auch in der Schifffahrt. Was mich an der Epoche I so fasziniert, diese Parallelität von uralter Technik und Technik, die so modern war, dass sie auch anschließend noch Jahrzehnte lang im Einsatz stand."

Thorsten Pfeiffer kommt aus dem Schiffsmodellbau, neben dem Hobby baute er auch beruflich: „Schon während des Studiums hatte ich was mit Modellbau ge-

macht. Das ist meine Leidenschaft von Kindesbeinen an. Ich bin mit einem modellbaubegeisterten Vater groß geworden. Urlaub gab es damals nicht, aber wir besuchten ein- oder zweimal im Jahr Hamburg. Da gab es drei Programmpunkte: erstens die Hafenerundfahrt, dann das Museum für Hamburgische Geschichte, und zwar die Modelleisenbahn dort angucken, und der dritte Punkt war Hamburg Hauptbahnhof."

„Und was machten Sie als professioneller Modellbauer?“, frage ich. „Wertmodelle, Schiffe“, erklärt Pfeiffer. „Das ist nach wie vor noch so: Wenn Sie in einer Werft ein Schiff bestellen, bekommen sie als Auftraggeber auch ein Modell, das gehört dazu. Solche Modelle haben wir gebaut. Der Unterschied zum Eisenbahnmodellbau ist dabei: Da können sie nichts kaufen, sie müssen in der Lage sein, sich jedes beliebige



Bis 1955 fuhren die Züge der Stadtbahn in Hamburg mit 6,6 kV/25 Hz-Wechselstrom. Im Bild ist unter den vorbildgetreuen Oberleitungsauslegern der erste Serienzug zu sehen, der stadtauswärts in Richtung Ohlsdorf unterwegs ist. Der Nachbau der Doppeltriebwagen mit der Achsfolge Bo'1+1 (1A) entstand komplett in Eigenbau.

ge Teil selbst anzufertigen, das lernen sie im Schiffsmodellbau. So habe ich doch einen anderen handwerklichen Hintergrund als viele Modellbahn-Kollegen."

Bei Thorsten Pfeiffers Projekten kommen zwei Dinge zusammen: die Effektivität und das Know-how des Profis und die Kreativität der Hobbymodellbauers. „Und das Interesse an der Geschichte“, ergänzt er. „In diese ganz andere Epoche, da muss man sich erstmal reindenken, und das macht sehr viel Spaß.“

Vor gut zehn Jahren begann Thorsten Pfeiffer, nachdem das Hafenprojekt erfolgreich abgeschlossen war, mit dieser Anlage. „Die war ursprünglich überhaupt nicht so

Ein Profi-Modellbauer mit Schiffsbau-Erfahrung

konzipiert.. Meine Idee bestand schlicht und ergreifend darin, dass ich eine Strecke suchte, in der Epoche I, in Norddeutschland, auf der möglichst viel unterschiedlicher Schienenverkehr lief und die sich für einen realistischen Nachbau anbot. So habe ich mich bald mit Hamburg beschäftigt, das ist nun mal der zentrale Bahnhof in Norddeutschland. Nach mehreren Umwegen bin ich bei der Strecke zwischen der Altmannstraße und der früheren Hochbahnbrücke am Nagelsweg gelandet. Das ist im Prinzip die sechsgleisige Strecke, die ich hier gebaut habe. Es handelt sich eigentlich um drei separate Strecken: die Stadtbahn und die Strecken nach Lübeck und Berlin, die parallel verlaufen. Betrieblich begegnen sich hier die Züge der Stadtbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der preußischen Staatsbahn. Die ursprüngliche Idee war, nur bis zur Altmannbrücke zu bauen und dann eine Hintergrundkulisse anzubringen. Zwischen die-



Die Tillig-Weichen wurden epochengerecht mit Herzstückplatten versehen.



Beim Blick über die Bahn in die Repsoldstraße fällt die wohltuend sparsame Ausstattung mit Figuren und Fahrzeugen auf. Die dargestellten Gebäude existieren heute nicht mehr.

sen Brücken sollte eine exakt maßstäbliche H0-Anlage entstehen. Ich fing dann an, den Teil mit der Altmannbrücke zu bauen und musste dabei feststellen, wie unglaublich viel Arbeit vorbildlicher Modellbau macht. Während der ganzen Zeit beschäftigte mich die Frage, wie man die Kulisse hinter der Altmannbrücke gestalten könnte. Dazu ist mir nichts eingefallen, niemand hätte erkannt, dass dort der Hauptbahnhof liegen würde. Während dieser Phase stand ich immer wieder auch auf der Altmann-

brücke. Dann habe ich gesehen: Moment, die Gleise laufen ja alle im Bogen, auch die nach Süden führenden. Da kam mir, auf der Brücke stehend, die Idee: Wie wär's, wenn du deinen Spiegel nimmst?"

„Das war wohl ein Geistesblitz?“, meine ich. „Nein“, sagt Pfeiffer, „ich nenne das erarbeiteter Zufall, wenn man sich so intensiv damit beschäftigt hat. Also habe ich einen Spiegel angeschafft, ich musste auch die Segmente noch umbauen, die waren ursprünglich schmaler vorgesehen, die Bahn-



In einem der Höfe ist mächtig was los: Eine Pannkokenkapelle ist eingezogen, um Jung und Alt mit Musik zu erfreuen – ein seltenes Glück.



Unter der Hühnerposten-Fußgängerbrücke läuft eine G7 mit einem Viehzug ein. Das Ziel ist der Schlachthof in der Sternschanze.

steige, die im Bau befindliche Halle, alles musste angepasst werden. Währenddessen kam das große Entsetzen darüber, was man neben der Halle alles noch sehen kann. Ich musste mir wieder was einfallen lassen..."

So entstanden zwei Dinge, zwei Tricks: „Zum einen kam ich auf die Idee, die Gebäude, die auf der anderen Seite im Spiegel zu sehen sind, versteckt hinter dem großen „Museum für Kunst und Gewerbe“ aufzu-

stellen – und zwar, weil nicht so viel Platz vorhanden war, nicht in H0, sondern im Maßstab 1:120. Die Originale, das Naturhistorische Museum in rotem Sandstein und das Eckgebäude, das Hotel Berliner Hof, stehen relativ weit weg vom Hauptbahnhof, denn dazwischen liegt der breite Steintorwall. Daher passt die Größe des Spiegelbildes sehr gut.“ Der zweite Trick ist die schwarze Blende am linken Anlagenrand: Dadurch ist der Blick auf die versteck-

ten Gebäude nicht möglich. „Man kann nur das sehen, was man auch sehen soll. Außerdem gab es ein technisches Problem mit dem Spiegel“, ergänzt Pfeiffer. „Wenn der Winkel zu steil ist, wird das Spiegelbild unscharf. Das würde die Illusion zerstören.“

Auf unserem großen Aufmacherbild ist so erst bei genauem Hinsehen erkennbar, wo die Realität der Modellbahnanlage endet und die Illusion beginnt.

Hinter dem Spiegeltrick stecken geniale Ideen

Wohl bald Tausende von Besuchern in Dortmund – auch unser Fotograf – nutzten mit Ihren Handys und Kameras das Loch in dieser Blende, um einen Blick auf die Altmanstraße zu erhaschen. „Die Öffnung ist mehr oder weniger Zufall. Sie ist entstanden, weil ja die Straßenbahn durchfahren musste“, erklärt Pfeiffer. „Ich hatte ursprünglich vor, einen schwarzen Kasten zu bauen, aber so können die Leute die Straßenbahn auch mal ganz dicht sehen. Und der Trick mit der Drehscheibe ist unheimlich gut an-



Das Gebäude des Museums für Kunst und Gewerbe war von einem großen Park umgeben, von dem große Flächen dem Bau des Hauptbahnhofes zum Opfer fielen. Der im Modell nachgebildete Teil blieb erhalten.



Der Personenzug mit einer preußischen P6 kommt von der Berliner Bahn und passiert gleich das Stellwerk Hamburg Hbf Ost.

gekommen, das hat viele begeistert. Die zweigleisige Strecke der Straßenbahn besitzt an beiden Enden eine Scheibe, eine schwarze in der Blendenfarbe, die andere im Straßenpflaster hinter den Bäumen, damit man sie nicht so sieht."

Der Trick: Der Drehpunkt liegt genau mittig zwischen den beiden Gleisachsen. Damit stehen die (komplett selbstgebaute) Triebwagen für die Rückfahrt automatisch auf dem Gegengleis. Diese Mechanik ist, wie so gut wie alles andere auf dieser Anlage, komplett im Selbstbau entstanden. Dazu gehört auch der grüne Stellschrank,

eine Nachbildung des Originals im Stellwerk Hamburg Hbf Ost, das knapp dahinter auf der Anlage zu entdecken ist.

„Das Stellwerk war von Anfang an elektromechanisch“, erklärt Thorsten Pfeiffer, die Bauart Siemens & Halske 1903. Mit dem Nachbau schalte ich die Weichen, aber ohne Abhängigkeiten, ohne Fahrstraßen und Blöcke. Aber es gibt eine Stellüberwachung: Während der Weichenbewegung erscheint eine rote Störscheibe und die Glocke läutet. Die Vorführung erhielt immer sehr starke Beachtung.“ Wer anschließend in der Halle 4 unterwegs war

und dieses Läuten nochmal hörte, erinnerte sich gerne an diese grandiose Modellbahn, die ihn in längst vergangene, gute alte Zeiten entführte.

Das nächste Mal ist die Anlage während des Fahrtages der Eisenbahnfreunde Vaale e.V. am 17. Dezember 2023 zu sehen. *abp*



Sichtblende, Straßenbahn-Drehscheibe und grüner Stellschrank-Nachbau.



Der Blick auf die Altmannbrücke mit originalgetreuem Triebwagen der Hamburg-Altonaer Zentralbahn-Gesellschaft gelang durch einen Ausschnitt in der schwarzen Sichtblende.

FOTOS (9): GERARD TOMBRÖCK

FOTO: ABP



Die allermeisten Schiffsmodelle auf Bernd Rolffs Hafenanlage sind Eigenbauten nach Originalvorbildern, so wie der schöne Dampfschraubenschlepper „Daniel Moran“.

Mancher Modelleisenbahner pflegt noch Zweit- oder Dritthobbys. Manchmal ergänzen diese die Modelleisenbahn aufs Trefflichste, wie dieser Bericht zeigt.

Teil II ... Vorharz anno 1958

Wie schon im ersten Teil des Anlagenberichts im MEB 5/2003 berichtet, bin ich gebürtiger Hamelner, und ich bin auch in der alten Rattenfängerstadt aufgewachsen. Hameln liegt bekanntlich

an der Weser, dieser Fluss ist bis heute als Bundeswasserstraße eingestuft. Leider wird er aber trotz hoher Unterhaltungskosten bis auf die Personen- und Ausflugsschiffahrt so gut wie gar nicht mehr genutzt. Schon als kleiner Junge war ich von den vielen Schif-

fen auf der Weser fasziniert. Besonders die Raddampfer, die mir damals riesengroß und ein wenig unheimlich vorkamen, hatten es mir angetan.

Die übliche Transportform war damals der von Dampfern gezogene Schleppzug



Ein kleiner Rückblick auf die schon vorgestellte Anlage mit dem großen Bahnhof „Sülze“, den gerade eine 38 verlässt.



Viele Bauwerke wurden an die auf der Anlage dominierende Backsteinbauweise angepasst, wie dieses Faller-Stellwerk (B-121).

mit den für die Weser typischen Schleppkähnen, die Bockschiffe genannt wurden. In Hameln existierten damals noch mehrere große Mühlen. Das Getreide für diese Betriebe wurde grundsätzlich mit Frachtkähnen angeliefert. Die Fertigprodukte gingen dann ebenfalls auf dem Wasser zum meist nordwärts nach Bremen zum Export oder ab Minden über den Mittellandkanal nach Ost und West.

Die Weser-Schifffahrt inspirierte zu den Modellen

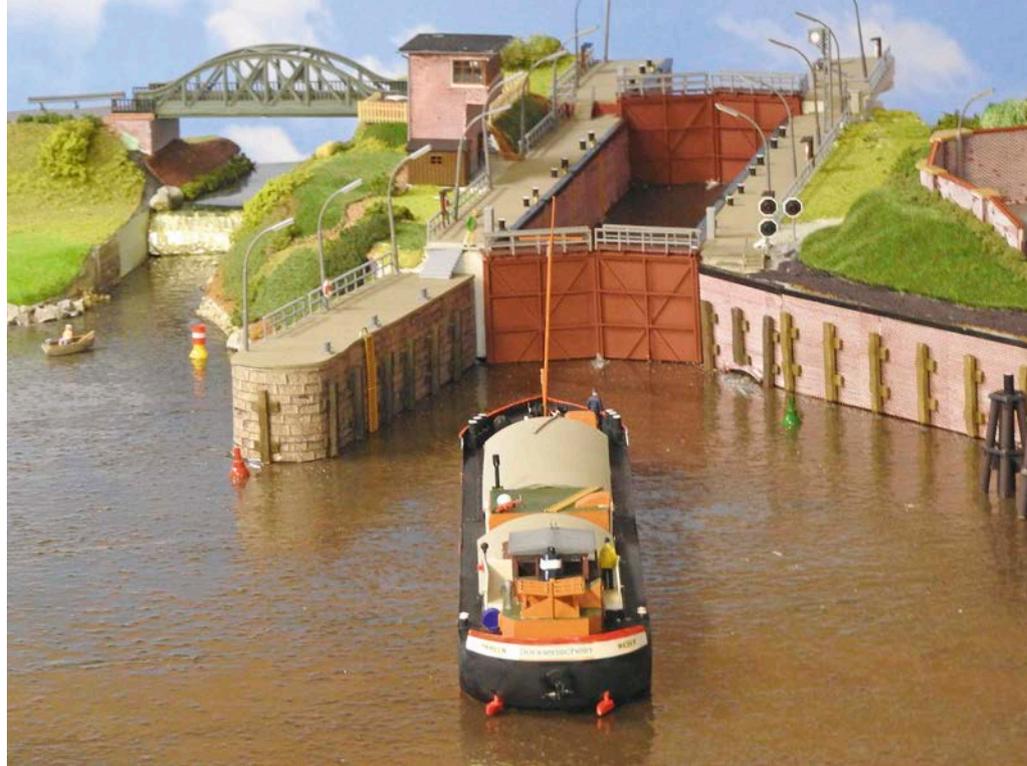
Allmählich wurden die Dampfer dann von Dieselschleppern abgelöst, und schließlich kamen zunehmend die sogenannten Selbstfahrer, also einzeln fahrende Binnenschiffe mit eigenem Antrieb und Laderaum, auf die Weser. Ab den 80er-Jahren kam der Frachtverkehr auf der Weser fast vollkommen zum Erliegen. Stattdessen verlegte man fast den gesamten Güterverkehr – viel weniger umweltfreundlich – auf die Straße.

Ein zusätzlicher Teil meiner Anlage (siehe Plan im MEB 5/2023) mit den Maßen 340 mal 145 Zentimeter ist daher einem Binnenschiffhafen gewidmet. Er verfügt über einen Fluss- und einen Kanalanschluss sowie einen Gleisanschluss am Verladekai.

Das Wasser im Hafen wurde auf die bewährte Art mit einer Raufasertapete nachgebildet, die mit der Rückseite nach oben aufgeklebt wurde. Anschließend wurde mit diversen Wasserfarben das durch den Schiffsverkehr ständig aufgewirbelte und daher ziemlich schmutzige Wasser dargestellt. Schließlich lackierte ich die Fläche mehrfach mit hochglänzendem Bootsack. Der gedachte Kanalanschluss ist über eine Schleuse gewährleistet, die in etwa der Anlage in Hameln nachempfunden ist.

Die Schiffsmodelle sind mit Ausnahme von zwei kleinen überarbeiteten Modellen von Artitec (Schlepper und Barkasse) allesamt Eigenbauten, in der Regel nach Originalvorbildern. Dafür war mir meine umfangreiche Bibliothek über die Binnenschifffahrt eine sehr große Hilfe, zum Beispiel die Bildbandreihe „Historisches vom Strom“ eines Duisburger Verlages sowie diverse Bildbände über die Schifffahrt auf der Weser.

Die Rümpfe aller Modelle wurden aus Balsaholz gefertigt, dann wurden die aus 1 mm-Polystyrolplatten gefertigten Bordwände und Oberdecks mit Pattex aufgeklebt. Die Aufbauten entstanden durchweg



Die selbstgebaute Schleuse, die den Anschluss des Hafens an einen Kanal darstellt, ist einem Vorbild in Hameln nachempfunden.

aus Polystyrol in unterschiedlichen Dicken. Große Flächen wurden mit meiner Spritzanlage und der hervorragenden (und leider sehr teuren) Spritzpistole von Sata lackiert, Kleinteile bemalte ich meist mit dem Pinsel. Zum Glück gibt es für den Schiffsmodellbau für den von mir gewählten Maßstab 1:87 passende Zubehörteile wie etwa Lüfter, Oberlichter, Ketten und vieles mehr. Für die meisten dieser Kleinigkeiten bleibt der Selbstbau daher erspart.

Nun zu meinen Schiffsmodellen im Einzelnen: Der mächtige Seitenradschlepper „Oscar Huber“ der Reederei Raab Karcher, der früher auf dem Rhein fuhr, blieb zum Glück der Nachwelt erhalten. Er liegt heute im Museumshafen von Duisburg. Dort habe ich ihn bei mehreren Besuchen vermessen, mit zirka 100 Fotos dokumentiert und dann nachgebaut. Von diesem Schiff sind im Binnenschifffahrtsmuseum in Duisburg auch einfache Pläne erhältlich. Der in Dres-



Ein Schlepper (Artitec-Modell) bugsiert den Eimerkettenbagger „Hameln“ samt einer Schute durch den Hafen. Rechts angeschnitten im Bild liegt der Personerraddampfer „Kronprinz Wilhelm“ am Kai.



Mit einer Länge von 86 Zentimetern ist der H0-Nachbau des Seitenradschleppers „Oscar Huber“ eine imposante Erscheinung im Modell-Hafen. Die Tatsache, dass das Vorbild im Museumshafen Duisburg zu besichtigen ist, erleichterte den Nachbau erheblich.

den gebaute Personenraddampfer „Kaiser Wilhelm“ stand viele Jahre zusammen mit seinen Schwesterschiffen in seiner ursprünglichen schwarz-gelb-weißen Farbgebung im Dienst der Oberweserdampfschiffahrtsgesellschaft. Von meiner Heimatstadt Hameln aus fuhr er zumeist im Liniendienst bis Hannoversch Münden. In den 60er-Jahren galt er dann, dem damaligen Zeitgeist entsprechend, als nicht mehr

zeitgemäß und sollte verschrottet werden. Zum Glück wurde er gerettet und läuft heutzutage als Museumsschiff auf der Elbe bei Lauenburg. Auch für den Bau dieses Schiffes verwendete ich Originalunterlagen. In Ermangelung eines geeigneten Beschriftungssatzes ist das Schiff allerdings fälschlicherweise als „Kronprinz Wilhelm“ beschriftet. Dieses ebenfalls in Dresden gebaute und in den späten 50er-Jahren leider

voreilig verschrottete Schwesterschiff sah nicht wesentlich anders aus.

Der ebenfalls von der Weser stammende Eimerkettenbagger „Hameln“ liegt heute ebenfalls als Museumsschiff in Duisburg. Mein Modell ist eine naturgetreue Nachbildung dieses für das Ausbaggern von Fahrrinnen wichtigen Arbeitsgerätes.

Der Dampfschraubenschlepper „Daniel Moran“ und der für den Rhein typische große Schleppkahn am Kohlenkai sind ebenfalls nach Originalvorbildern entstanden.

Der davor liegende Dieselmotorschlepper „Fulda“ (siehe Bild rechts oben) hat gerade einen Schleppzug mit den für die Weser so typischen Bockschiffen von der Weser über den Kanal in den Hafen gebracht. Auf den Bockschiffen war die Wohnung

Historische Schiffe als attraktive Vorbilder

des Schiffers mittschiffs angeordnet. Sehr charakteristisch für diesen Schiffstyp waren die Abdeckungen der Laderäume aus Wellblechplatten. Im Modell musste dafür eine Nissenhütte aus dem Programm von „Roco Minitanks“ dran glauben.

Die Kähne warten gerade auf ihre Entladung. Der Hafen mit seinem Gleisanschluss an der Kohlenverladungsanlage ist mit einem herausnehmbaren Teil über einen Damm und eine Brücke mit dem Rest der Anlage verbunden, so dass die Kohlenzüge vorbildgetreu durch das Bw abgefahren werden können. Zusätzlich wird die Kohle aber auch mit Lkw auf der Straße zu den



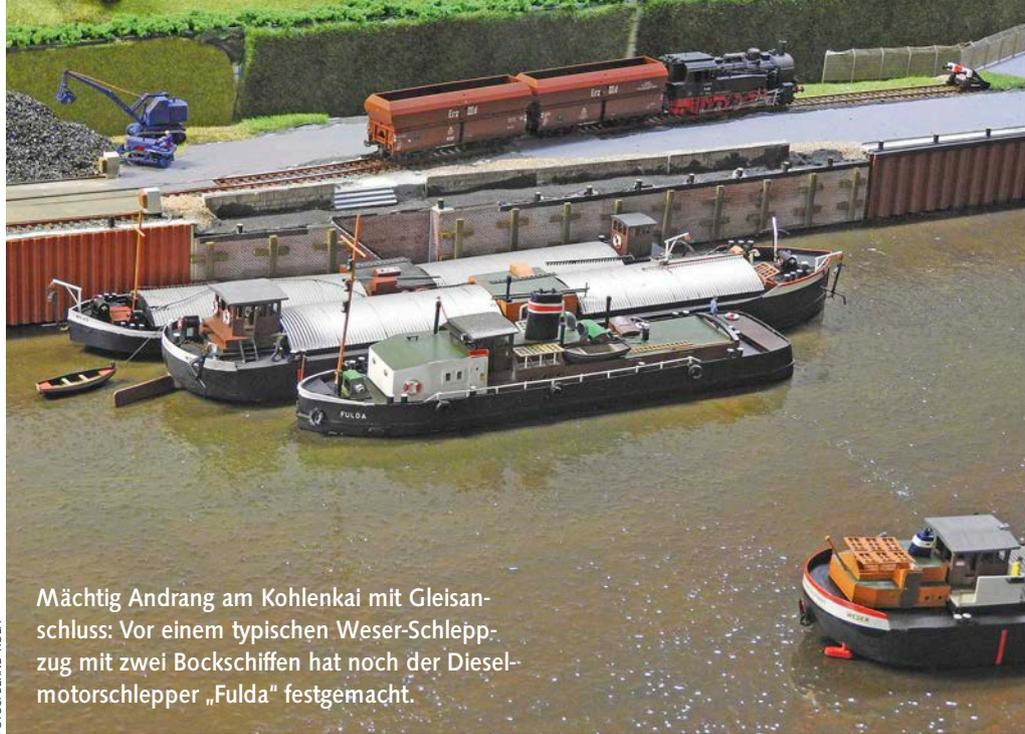
Ein seltener und außergewöhnlicher Hafengast: Der schwedische Dampfer „Juno“, der weltweit älteste noch in Dienst stehende Passagirdampfer, eskortiert von der Polizei.

Verbrauchern, beispielsweise zur neben dem Güterbahnhof liegenden Kohlenhandlung gebracht.

Damit im Hafen alles seine Ordnung hat, darf auch die Wasserschutzpolizei nicht fehlen. Mein Bootsmodell entstand nach einem Vorbild der Berliner Polizei und hat einen besonderen Einsatz. Im Hafen ist Besuch aus Schweden eingetroffen: Die „Juno“ ist der älteste Passagierdampfer der Welt, der noch im aktiven Einsatz steht. Mein Modell entstand nach Originalunterlagen von der Reederei und vielen Bildern aus einem Fernsehfilm über den Einsatz der „Juno“ auf dem Göta-Kanal.

Alte Militär- und Feuerwehrfahrzeuge en miniature

Eine weitere „Zweigstelle“ meines Modellbahn-Hobbys ist der maßstabsgetreue Bau von historischen Kraftfahrzeugen. Nach einigen hoffnungsvollen Anfängen beispielsweise von Brekina in den 80er-Jahren und dem nicht mehr existierenden Kleinserienhersteller Gollwitzer tut sich – mit Ausnahme von Artitec und einigen zu klein geratenen Modellen – auf diesem Gebiet nicht mehr viel. Es fehlen nach wie vor wichtige Typen, so der Mercedes Lo 3750, die diversen Magirus-Typen mit den endlos langen Motorhauben (M145) und die ältere



Mächtig Andrang am Kohlenkai mit Gleisanschluss: Vor einem typischen Weser-Schleppzug mit zwei Bockschiffen hat noch der Dieselmotorschlepper „Fulda“ festgemacht.

FOTOS: BERND ROLFF

ren Borgward-Pkw. Mittlerweile konzentrieren sich die bekannten Hersteller lieber auf die 60er- und 70er-Jahre. Schwerpunkte meiner Basteleien sind historische Feuerwehrfahrzeuge aus den 30er- bis 40er-Jahren, die noch sehr lange bei den deutschen Wehren eingesetzt wurden. Später gingen auch viele davon nach Griechenland! Beim Nachbau haben mir neben eigenen Fotos die hervorragenden Bildbände von Paulitz geholfen. Auch alte britische Militärfahrzeuge habe ich nachgebaut, dabei hat es mir

besonders der urige Abschleppwagen „Scammell Pioneer“ angetan, der aus den späten 30er-Jahren stammt und der bei der britischen Armee bis in die frühen 60er-Jahre lief. Viele dieser überaus robusten Fahrzeuge fanden nach dem Militärdienst sogar noch jahrelang eine zivile Verwendung bei diversen Abschleppdiensten. Das typische Motorgeräusch dieses für britische Militärfahrzeuge eigentlich eher untypischen Diesels in Hameln habe ich bis heute im Ohr.

Bernd Rolff



Britische Militär-Parade, oben, v. l.: 3-Tonner Bedford QL, Straßentankwagen AEC „Militant“, schwere Zugmaschine Thorneycroft „Antar“ Mk III und der Abschleppwagen Scammell „Pioneer“.

Historische Feuerwehr, unten, v. l.: Drehleiter DL26 auf Magirus M37, DL26 auf Mercedes-Benz Lo 3750, rechts daneben Tanklöschfahrzeug Magirus M37 (sog. Tankspritze), LF15 auf Mercedes-Benz L3000 und LF25 auf Mercedes-Benz Lo 3750.



Schneeballschlacht und Sonnenbad Internationales Treffen der Jugend in Frankreich

► Wenn man von Chamonix in Frankreich hört, denken die meisten wohl eher an Skifahren. Doch dass man am Fuße des Mont Blanc auch recht viel rund um die Eisenbahn erleben kann, zeigte das diesjährige internationale Jugendtreffen der Modellbahner, zu dem Ende April 25 Kinder und Jugendliche aus Frankreich und Deutschland zusammenkamen.

Schon die Anreise war ein Erlebnis – zumindest für die, die aus Deutschland kamen. Vorbei am Genfer See führte die Passstraße hoch hinauf in Richtung Mont Blanc-Massiv, mit großartigen Aussichten in tiefe Schluchten und Täler.

Vor Ort gab es dann die erste Überraschung: Die Unterkunft für alle, ein „Ferienheim“ der SNCF, lag direkt am Bahnhof Montrouge Le Planet, wo die Züge des Mont-Blanc-Express kreuzten. Auch ein Blick auf den Mont Blanc war möglich – zumindest dann, wenn es das Wetter zuließ. Es gab also reichlich Fotomotive. Apropos Wetter, der April zeigte sich von seiner besten Seite. Von Schneefällen bis 20 Grad Celsius mit Sonnenschein war alles dabei.

Morgens und abends wurde gemeinsam gebastelt. Die französischen Jugendlichen hatten einen Workshop vorbereitet, bei dem ein Schuppen mit funktionierenden Toren gebaut wurde. Für die Ansteuerung wurden Servomotoren und ein Arduino verwendet. Es waren also verschiedenste Fähigkeiten notwendig, um das Modell zu gestalten. Zwar bekam jeder seinen eigenen Schuppen, die Arbeit wurde aber häufig zur Teamarbeit, bei der Alter und Sprache keine Rolle spielten.

Am Nachmittag standen stets Ausflüge auf dem Programm. Im Umfeld von Chamonix gibt es für Eisenbahn- und Technikbegeisterte einiges zu erleben. Da wäre natürlich erst einmal der Mont-Blanc-Express, der die Ortschaften in den Tälern der Französischen Alpen miteinander verbindet. Unweit des Bahnhofs Chamonix fährt dann eine Zahnradbahn auf ungefähr 2000 Meter Höhe, wo das Mer de Glace (dt. Eismeer) – ein Gletscher – besichtigt werden konnte. Wenn man ehrlich ist, muss man jedoch wieder einige 100 Meter per Seilbahn nach unten fahren und anschließend 500 Stufen gehen, um am



FOTO: MIRKO CASPAR

Der Mont Blanc Express war Ausgangspunkt für alle Ausflüge und führte von der direkt am Bahnhof gelegenen Unterkunft zum bekannten Wintersport-Ort Chamonix.



Selbstverständlich kam auch das reine Vergnügen beim Jugendtreffen nicht zu kurz: Das traumhafte Wetter am Mer de Glace, dem Eismeer-gletscher, bot sich für eine Schneeballschlacht an.

jetzigen Profil des Gletschers anzukommen. Die Veränderung in den letzten 100 Jahren ist beängstigend.

Der Höhepunkt für alle Kinder und Jugendlichen war aber sicher die Fahrt mit der Seilbahn auf die stolze 3800 Meter hohe Aiguille du Midi – ein Berg direkt neben dem Mont Blanc. Zugegeben, das Vertrauen in die Seilbahn, die auf nur einem Tragseil bei schweren Winden mit gefühlt bis zu 40 km/h im Winkel von fast 90 Grad nach oben fährt, war gering. Aber alle sind gesund und munter hinauf- und wieder heruntergekommen – so wie schon seit über 60 Jahren.

Beim Jugendtreffen wurde übrigens gleich zweimal auf die Aiguille du Midi gefahren: Da beim ersten Mal das Wetter so schlecht war, gab es am nächsten Tag bei echtem Kaiserwetter noch einen Versuch. Extrem hilfreich ist dabei, dass man als Vollpensionsgast in der Region auch alle Eisen- und Seilbahnen kostenlos nutzen darf.

Ein interessanter Aspekt aus den Erfahrungen früherer Jugendtreffen war, dass es beim Treffen in den Alpen gelungen war, die Altersgruppen zwischen Deutschen und Franzosen gut zu mischen, so dass es einen lebendigen, interkulturellen Austausch über Modellbahn, Eisenbahn, Fuß-

ball und viele anderen Themen gab. Besonders erfreulich war es auch, dass diesmal rund ein Drittel der Teilnehmer Mädchen waren!

Im Rückblick gelang Davin Bertin als Organisator des französischen Kulturwerks der Eisenbahner (UAICF) und seinen Helfern ein großartiges Treffen, das dankenswerterweise auch wieder durch das Deutsch-Französische-Jugendwerk (DFJW) großzügig unterstützt wurde. Für das Jahr 2024 wird wieder ein Treffen geplant, dann voraussichtlich in Mecklenburg-Vorpommern.

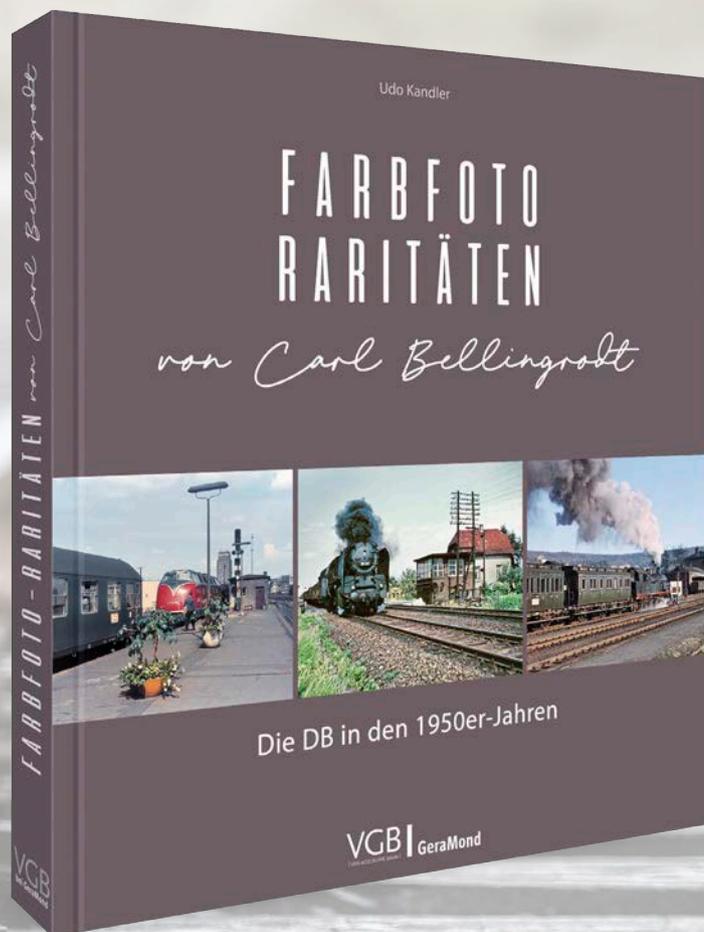
Mirko Caspar



FOTOS (2): TOM TRIPKE

Über die gesamte Woche hinweg wurde gebastelt, sehr viel auch in Teamarbeit.

KOSTBARE FARBFOTOS AUS DEN 1950ERN



Jetzt vorbestellen

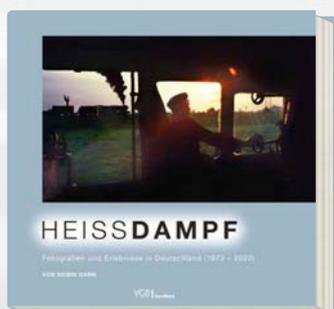
200 Farbbilder aus dem Archiv des bekannten Fotografen Carl Bellingrodt zeigen den abwechslungsreichen Bahnbetrieb bei der DB in den 1950er-Jahren.

- Fotoraritäten in Farbe aus den 1950er-Jahren
- Interessante und abwechslungsreiche Motive vom Bahnbetrieb bei der DB
- Wenig bekannte Aufnahmen des Altmeisters Carl Bellingrodt

192 Seiten - ca. 200 Abb.
Best.-Nr. 53643
€ (D) 49,99



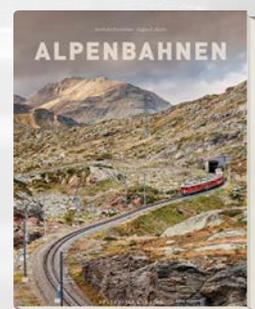
Best.-Nr. 13083



Best.-Nr. 53287



Best.-Nr. 68104



Best.-Nr. 16281



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]

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

Bis 27.8.

- Betriebstage der Museumsbahnen Schönberger Strand ab 1.7. jeden Samstag und Sonntag, Tel. 0431 5458241, www.wm-museumsbahn.de

Bis 3.9.

- Dampzüge jeden Sonn- und Feiertag auf der Gurkthalbahn in Österreich, Tel. 0043 0664 1707136, www.gurkthalbahn.at
- Der „Rote Flitzer“ pendelt ab 23.7. jeden Sonntag zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und dem alten Bahnhof „Stadt/Kloster“ von Maulbronn, Tel. 07254 131836, www.rotter-flitzer.de

Bis 16.9.

- Dampzüge im Hochschwarzwald zwischen Titisee und Seebriegg ab 2.7. jeden Samstag und/oder Sonntag, www.3seenbahn.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, von 5.7. bis 9.8. auch mittwochs, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de
- Triebwagenfahrten jeden Sonntag auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de



BAHNPAK AUGSBURG

Die Ammersee-Dampfbahn fährt im Sommer wieder zwischen dem Bahnpark Augsburg und Utting am Ammersee.

Bis 3.10.

- Die Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de
- Fahrbetrieb auf der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 0177 7364849, www.mpsb-online.de
- Die Buckower Kleinbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag mit historischen Elektrotriebwagen, Tel. 0334 3357578, www.buckower-kleinbahn.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 Öchle fährt jeden Sonntag und jeden ersten Samstag, von 13.7. bis 7.9. auch donnerstags, Tel. 07352 922026, www.oechse-bahn.de

Bis 26.10.

- Fahrbetriebstag jeden Sonn- und Feiertag im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

Bis 29.10.

- Die Schwäbische Waldbahn von Schorndorf nach Welzheim fährt jeden Sonn- und Feiertag, 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, Tel.

07626 8990, www.kandertalbahn.com

- Die Sauschwänze-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, 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

Sa 17.6.

- Sommersonnwendfeier in Kohlmühle ab 17 Uhr, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de

Sa/So 17./18.6.

- Öffentliche Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

Sa/So 17./18.6., 1./2.7., 15./16.7.

- Fahrtage beim Pollo zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

So 18.6., 2.7., 16.7., 30.7.

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

So 18.6., 2.7., 30.7.

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

So 18.6., 9.7., 30.7.

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

So 18.6., 30.7.

- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.albtal-dampfzug.de

Sa 24.6.

- 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., 8./9.7.

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

Sa/So 24./25.6., 15./16.7.

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

So 25.6.

- Mit Gies'la (52 8141) von Bautzen und Löbau zu den Kinder-Karl-May-Spielen auf der Waldbühne in Bischofswerda, Tel. 03585 219600, www.osef.de
- Drehscheibenfest der Amberger Kaolinbahn, Tel. 09621 77380, www.amberger-kaolinbahn.de

So 25.6., 2.7.

- Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, am 25.6. entrichten historisch gekleidete Fahrgäste den halben Unkostenbeitrag, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

Fr bis So 30.6. bis 2.7.

- 10. Eisenbahn- & Kulturtag „Vivat Viadukt“ in Altenbeken, Zubringerfahrten aus ganz Deutschland, Tel. 05255 12000, www.vivat-viadukt.de
- 100 Jahre Mittelbadische Eisenbahnen AG (MEG): Jubiläumsfeier auf der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de

Sa 1.7.

- Sonderzug mit E-Lok 103 von Treysa an den Bodensee nach Lindau, Tel. 0172 5801026, www.efreysa.de
- Schnellzug „Strom, Wasser und Dampf“ von Leipzig nach Waren (Müritz), Dampfschiffahrt und/oder Besuch des Süßwasser-Aquariums Müritzeum möglich, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
- Lokschnitten Wismar zur Besichtigung geöffnet, Tel. 0171 1765137, www.lokschnitten-wismar.de

Sa/So 1./2.7.

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

• Historisches Wochenende unter dem Motto „Kleinbahn im Wirtschaftswunder“ bei der Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

Sa/So 1./2.7., So 9.7., 16.7., 23.7., 30.7.

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

So 2.7.

• Der „Feurige Elias“ fährt zwischen Korntal und Weissach und Oldtimertreffen beim OldTimer Club Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de

• Mit dem Dampfzug über die Schwäbische Alb, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com

• Dampfsonderzug mit 23 058 von Fulda nach Altenbeken, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

• Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.murgtal-dampfzug.de

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

So 2.7., 16.7.

• Oldtimertag (2.7.) und Ententreffen (16.7.) am Bahnhof Hüinghausen auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de

• Der „Kaffkieker“ fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de

So 2.7., 16.7., 30.7.

• Fahrtage der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa, Tel. 04745 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

So 2.7., 23.7.

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

So 2.7., 23.7., Sa 8.7.

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

Sa 8.7.

• Erlebnistag im Harz: Sonderfahrt mit 119 158 von Berlin nach Wernigerode zur Harzer Schmalspurbahn, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com

• Dresdner Museumsnacht im Eisenbahnmuseum Dresden, 10–16 Uhr, Tel. 0171 2601802, www.igbwddresden-altstadt.de

Sa 8.7., 15.7.

• Pendelfahrten zu den Kahnächten in Luckau und Lübben, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

Sa/So 8./9.7.

• Sommerdampf im Lokschuppen Wittenberge, Tel. 03877 561230, www.dampflok-wittenberge.de

Sa/So 8./9.7., 22./23.7.

• Mit dem Schienentrabi unterwegs zwischen Rochlitz und Göhren, Tel. 0176 84901281, www.schienentrabi.de

So 9.7.

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

• Fahrtag im Bahnhof Dörzbach mit Dieselok 22-02, Tel. 07937 277, www.jagsttalbahn.de

• Mit 52 7596 auf der Ringzugstrecke: Zwei Rundfahrten von Rottweil über Donaueschingen und Tuttlingen, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

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

• Museumsfahrten in Minden, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de

• Dampfzugfahrten zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de

• Seenlandexpress von Nördlingen nach Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

So 9.7., 23.7.

• Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de

So 9.7., 30.7.

• Ferienfahrten auf der Nettetalbahn zwischen Bornum am Harz und Deneburg, Tel. 039245 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

Sa 15.7.

• Sommernachtsfahrten mit Mondscheinfahrt auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

• „Rügen-Express“ mit E-Lok 243 005 von Cottbus zum Ostseebad Binz und den Störtebeker-Festspielen, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de

So 16.7.

• Tag des Rangierbahnhofs am Schauptplatz Eisenbahn, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de

• Museumsverkehr zwischen Otweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de

• Radler- und Naturfreundefahrt von Hamm nach Lippborg-Heintrop mit V60 615 oder 212 079, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de

• Rathausock und Traktortreffen beim Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen, Tel. 07331 7979, www.alb-baehnle.de

So 16.7., 23.7., 30.7.

• Die Ammersee-Dampfbahn fährt zwischen Augsburg und Utting, Tel. 0821 450447100, www.bahnpark-augsburg.de

Fr 21.7.

• Fahrt über die Osnabrücker Verbindungskurven und Grillbuffet im Zechenbahnhof Piesberg, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

Sa 22.7.

• Dampfzugfahrten zwischen Haselünne und Lönningen, Tel. 05432 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

• Mit E-Lok 243 005 von Cottbus zu den Krabat-Festspiele 2023 in Schwarzkollm, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de

• Öffnungstag im Eisenbahnmuseum Dresden, 10–16 Uhr, Tel. 0171 2601802, www.igbwddresden-altstadt.de

• 125 Jahre Bahnstrecke Kahl – Schöllkrippen: Jubiläumsfeier mit Modellbahnausstellung (Spur 1 und „Bahnhof Schöllkrippen in den 1960er-Jahren“ in HO), Tel. 06024 65520, www.kvg-mobil.de, Tel. 06188 7646, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

So 23.7.

• Kinderfest im historischen Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de

Do bis So 27.7. bis 30.7.

• Historischer Nahverkehr auf Rügen mit „Ferkeltaxen“, Baureihe 86 und DR-V 100, Tel. 037343 8080, www.pressnitzalbahn.com

Sa 29.7.

• „Chiemsee-Express“ von Stuttgart nach Prien am Chiemsee, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa/So 29./30.7.

• Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum Gramzow (Ueckermark) mit Museumszugfahrten, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de

• Sommerfest im Eisenbahnmuseum Weimar mit Lokausstellung, Führerstandsmitfahrten und Modellbahnbörse, Tel. 0177 338541, www.eisenbahnmuseum-weimar.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

So 25.6.

• Modellbahnausstellung des MEC Limburg Hadamar im Clubheim in Holzheim, 10–16 Uhr, Tel. 06482 5732, www.mec-limburg-hadamar.de

Sa/So 1./2.7.

• Modellbahnausstellung mit Flohmarkt im Vereinsheim der Rodgauer Modellbahn Connection, Samstag 11–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, www.rmcev.de

• 25 Jahre Modelleisenbahnfreunde Wangen im Allgäu: Ausstellung in der Prassbergturnhalle, 10–18 Uhr, www.mefwangen.de

Fr bis Sa 21.7. bis 23.7.

• Sommerausstellung der Modellbahnfreunde aus Neubrandenburg, Waren (Müritze) und Karow-Lübz in der „Feldsteinscheune Bollewick“, 10–18 Uhr, Tel. 039934 87547, www.warener-eisenbahnfreunde.de

Sa 22.7.

• Samstagsöffnungstag auf der Schauanlage der Privaten Modellbahnervereinigung Winnenden, 13–16 Uhr, Tel. 07195 178700, www.pmw-winnenden.de

Sa 29.7.

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

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.

MÄRKLIN > Klimaschutz-ICE 4, französische 241 der EST und DB-78 für H0, Postzug für Z



Dass dieser neunteilige ICE 4 auf unser Oberleitungs-Foto-Diorama passt, macht (mit gewissen Fehlern) nur Photoshop möglich.

□ Kaum ist die Märklin-Neuentwicklung des ICE 4 im Ursprungs-Zustand mit durchgehend rotem Zierstreifen für H0 erschienen, wird die Baureihe 412 im aktuellen Design mit dem grünen Klimaschützer-Streifen auf den Endwagen realisiert. Neben

dem fünfteiligen Grundset, welches unter anderen die mit Sound ausgestatteten Endwagen und das angetriebene Bordrestaurant enthält, werden ein dreiteiliges Mittelwagen-Ergänzungsset und ein Zwischenwagen (mit drei beiliegenden Betriebsnum-

mern) offeriert, um den Zug auf die Originallänge mit elf Wagen bringen zu können. Die spätere SNCF-Baureihe 241-A erscheint als Lok der französischen Ostbahn EST aus der Zeit um 1930. Die preußische T 18 kommt im Maßstab 1:87 als waschechte Bundesbahn-Lok der Baureihe 78 mit dreidomigem Kessel, aber ohne Lüftungsaufsatz-Führerhausdach auf den Markt. Der Postzug für die Spur Z besteht aus einer roten V 36 (Bundespost), zwei gedeckten Güterwagen und dem mit einem gelben Tempo-Dreirad der Post beladenen Niederbordwagen.

ICE 4-Grundset: 39716, Preis 839 €; dreiteiliges Ergänzungsset: 43726, 369 €; ICE 4-Einzelwagen: 43728, 119 €; 241-004 der EST: 39244, 679 €; DB-78: 39790, 489 €; Z-Postzug mit V36: 81341, Preis: 299 €



Black is beautiful: die mächtige H0-Schnellzuglok 241-004 der französischen Ostbahn EST.



Baureihe 78 im typischen DB-Kleid der Epoche III für H0.



Hannoveraner Postzug der jungen Bundespost mit Dreirad-Ladung für Z.

BRAWA > Baureihe 02 der DRG mit kleinen Wagner-Windleitblechen für H0



□ Um Material einzusparen und die Streckensicht des Lokpersonals zu verbessern, wurden einige Schnellzuglokomotiven der Deutschen Reichsbahn in den 1920er-Jahren mit verkleinerten Windleitblechen ausgerüstet. Dies betraf auch 02 006, die 1925 von Henschel gebaut und beim Bw Hamm P stationiert wurde. Nun hat diese Maschine als H0-Miniatur einen Weg ins Lieferprogramm von Brawa gefunden. Ansonsten blieb das hochdetaillierte Modell weitgehend unverändert. Selbst die Tender-Bauart ist mit dem 2'2T32 noch immer dieselbe, obwohl vorbildgerecht auch ein 2'2T30 passen würde.

Gleichstrom analog: 40960, Preis: 479 €; DCC mit Sound: 40962, Wechselstrom digital mit Sound: 40963, Preis: je 629,90 €

FLEISCHMANN > F-Zug „Hans Sachs“ mit E 10.12 und DR-52 für N



Eine ungewöhnliche, aber vielleicht vorbildgerechte DB-Zusammenstellung: E 12 1311 im „Rheingold“-Lack und blau/roter F-Zug.

□ Wer für die neue, beim Vorbild dank spezieller Drehgestelle 160 km/h schnelle E 12 1311 von Fleischmann nicht die klassischen „Rheingold“- oder „Rheinpfil“-Wagen in Kobaltblau/Creme von Arnold oder Minitrix als Anhängelast wählen will, der kann den Fleischmann-Vorschlag mit der Zug-Farnitur des F38 „Hans Sachs“ annehmen. Sie besteht aus drei blauen A4üm (aktuelle Neukonstruktionen) und einem roten Schürzen-Speisewagen (aus ehemaligen Roco-Formen). Ein bunter Hingucker für die Hauptstrecke ist das allemal. Schade nur, dass die Bügelfalten-E10 immer noch mit sehr plumpen Stromabnehmern auskommen muss, denn ansonsten sind Detaillie-



In den DR-Güterzug mit 525354 wurde gleich der neue Pwgs (siehe Seite 72) eingereiht.

rung, Fahreigenschaften und Sound ausgezeichnet. Den DR-Fans unter den N-Bahnern wird eine neue Variante der 52 als generalüberholte Maschine (GR) des Bw Görlitz aus der Epoche IV offeriert. Das pas-

sende Güterzugset in Form eines Abraumzuges ist angekündigt.

E 10.12: 733879, Preis: 324,90 € (Sound)

F-Zug: 881910, Preis: 199,90 €

DR-52: 7160001, Preis: 304,90 €

HOBBYTRAIN > Zugspitzbahn für H0m

□ Nach längerer Pause liefert Lemke die Zugspitzbahn-Garnitur in der Farbgebung Enzianblau/Beige aus, die für die Epochen IV und V passt. Wir testeten die drei Modelle, die E-Lok für die sogenannten Tal-Strecken der Zugspitzbahn ohne Zahnstange und zwei Personenwagen, bereits im MEB 11/2019. Die Fahr-

zeuge sind für zwölf Millimeter Spurweite ausgelegt. Die uns vorliegende Sound-Version der Lok gefällt durch ein nettes Betriebsgeräusch und viele weitere Funktionen, bis hin zum Bimmeln der Weidekühe. In einem Wagen ist ein Funktionsdecoder für die Frontbeleuchtung verbaut.

Bestellnr.: H431055, Preis: 519,90 €



MINITRIX > 01 066 des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) für N

□ Wer Glück hat, oder wer eine der Veranstaltungen des BEM besucht, dem begegnet in Form von 01 066 eine 95 Jahre alte Repräsentantin einer Technik aus der Frühzeit des letzten Jahrtausends! Unglaublich, dass diese Lok, annähernd in den DRG-Zustand zurückversetzt, noch beziehungsweise wieder betriebsfähig ist. Minitrix setzt der beliebten Museumslok nun ein gelungenes Denkmal im Maßstab 1:160. Die Modellausführung ist von der Fahrwerksdetaillierung bis zu den Gehäusen von Lok (Kunststoff) und Tender (Metall) sehr gut gelungen. Die DCC-Lok ist ab Werk mit Sound und Triebwerksbeleuchtung ausgestattet. **Bestellnr.: 16016, Preis: 489 €**



ROCO > 186 von Metrans, 01.5 mit Boxpok-Rädern samt Schürze und bunte Reisezüge für H0



186 534 der Metrans wirbt für die neue Schienen-Seidenstraße.



Roco bringt die vielleicht beeindruckendste Variante der 01.5 heraus.

□ Für den tschechischen Betreiber Metrans fährt 186 534. Sehr ansprechend ist die grafische Gestaltung, die unter dem Motto „Die Seidenstraße von

heute“ steht und Elemente der historischen und der neuen, schienenbasierten Seidenstraße vereint. Das Design wurde sehr gut per Digitaldruck auf das

Gehäuse des digitalen Soundmodells aufgebracht. In die 1960er-Jahre gehört die kohle-gefeuerte 01 508 mit Boxpok-Radsätzen und Umlaufschürze.

Auch sie rollt als Digitallok mit Sound daher. Begeisterung lösen auch die beiden Wagensets aus: Der DC 913 „Münsterland“ der Bundesbahn besteht aus einem erstklassigen Abteilwagen Aüm 203, zwei Abteilwagen der 2. Klasse, Gattung Büm 234, und einem Büm 232 in authentischen Popfarben. Die Büm 234 weisen erstmals Drehfalltüren und Klotzbremesen auf, ein Waggon besitzt einen „negativen“ DB-Keks. Der dreiteilige ÖBB-Eilzug E 712 ist aus einem gemischtklassigen ABp-Schlierenwagen, einem Bmpz-Inlandsreisezugwagen 2. Klasse und einen DB-Waggon der Gattung ABm gebildet.



Die Pop-Wagen des DC 913 „Münsterland“ führen sogar noch hinter 01.10 von Rheine nach Emden.



Nach einem Vorbild des Jahres 1985: ÖBB-Eilzug E 712 von Villach nach Salzburg mit DB-Kurswagen.

186 534: 71982, Preis: 374,90 €
01.5: 71268, Preis: 494,90 €
DC 913: 74025, Preis: 241,90 €
E 712: 74051, Preis: 184,90 €

PIKO > Traxx 3 als Reihe 388 der ČD Cargo für TT und „Blaue Mauritius“ 194 178 für H0



Die Mehrsystemlok 388 ist auch außerhalb Tschechiens zu finden.



Das ozeanblau-beigene Farbkonzept stand der E94 ganz gut.

□ Im Maßstab 1:120 wird die Mehrsystem-Drehstromlok Traxx 3 von Piko nun als Reihe 388 der ČD Cargo angeboten. Insgesamt fünf Maschinen sind seit 2021 für den Güterverkehrs-Dienstleister aus Tschechien in

ganz Europa unterwegs. Das TT-Modell gibt 388 005 wieder, wobei der Digitaldruck auf dem Lokkasten ein wenig grob geraten ist. Praktisch makellos ist dagegen das H0-Modell der Baureihe E94, welches nun als

ozeanblau-beigene Kultlok 194 178 der DB aufgelegt wird. Das Vorbild war ab Januar 1976 in diesem Farbschema unterwegs.

Reihe 388 der CD für TT: 47458, Preis: 196 €
Ozeanblaue 194 für H0: 51477, Preis: 345 €

FKS > Mercedes-Kurzhauber für N

□ Gerd Gehrman von FKS kann nach längerer Pause in Form des beliebten MB-Kurzhaubers wieder Neuheiten präsentieren. Es handelt sich um zwei Pritschenversionen, die sich im Radstand und somit der Pritschenlänge unterscheiden. Zusätzlich gibt es zwei Kippver-

arianten, eine mit Rundum-Kennleuchten als Kommunalfahrzeug. Alle vier Bausätze bestehen aus 3D-gedruckten Resinteilen, Ätzteilen und einer Tiefziehverglasung für die Fahrerkabine.

Kommunal-MB: 160-161-01, lange Pritsche: 160-162-02, je 23 €



FOTOS (2): WERK



Als Bausätze im Maßstab 1:160 sind unter anderem der Kommunal-Lkw und ein Pritschenwagen mit langem Radstand zu haben.

MODELLBAUWERKSTATT HALLE > VT 135 für 0m/0e

□ Bernd Mäder arbeitet an der Umsetzung des VT 133 523, auch bekannt als „fliegender Spreewälder“. Das Modell soll bis spätestens zur „NuSSA“ 2024, wenn möglich bereits zum Jahresende 2023 lieferbar sein und wird in einer begrenzten Auflage von 40 Stück produziert. Unverbindliche Vorbestellungen sind bereits möglich. Der endgültige Preis steht noch nicht fest, für alle Vorbesteller gibt es jedoch wieder einen speziellen Rabatt.

Info: www.modellbauwerkstatt-halle.de



FOTO: WERK

BUSCH > MB-G-Klasse und Klein-Zubehör für HO

□ Seit 35 Jahren läuft der UR-SUV von Mercedes-Benz quasi mit unveränderter Karosserie vom Band. Das war eine Sonderauflage in sehr speziellen Farben wert, die nun auch im Maßstab 1:87 bei Busch erhältlich ist. Eine Version darunter ist ein außergewöhnliches Violett. Für dieselbe Baugröße ist auch neues Zubehör erhältlich: ein Gleisbauarbeiter, passend zu den Epochen III und IV mit Holzkiste auf Palette. Dazu gibt es einen Sandhaufen und verschiedene Werkzeuge. Im Set

1849 sind neun nützliche HO-Hangbefestigungselemente aus Echtholz enthalten.

MB-G-Klasse: 51474, 28,99 €

Arbeiter-Set: 7965, 18,49 €;

Hangbefestigung: 1849, 12,49 €



Eine Sonderedition zu 35 Jahren G-Klasse.

Eine nette Szene für den Bahnhof: Gleisbauarbeiter mit Holzkiste



FOTOS (2): WERK



Statt Stützmauern genügen oft diese Holzelemente.

Anzeige

Fachgeschäft und Onlinehandel für
Modelleisenbahnen
 und Zubehör aller Spurweiten

mein-MBS.de

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
 Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr | Sa. 10:00-16:00 Uhr

Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- und Umbauservice

MBS Modell + Spiel GmbH
 Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

www.exPRESSzugreisen.de **PRESSNITZTALBAHN**

Mit dem Ferkeltaxi „An der Saale hellem Strande“ nach Bad Kösen

Sa., 26. August 2023 **Begrenztes Platzangebot**

Genießen Sie die Entschleunigung während einer Schifffahrt auf der Saale bis zur Rudelsburg. Anschließend können Sie den Kurpark besuchen und heilsame Luft am Gradierwerk einatmen.

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Plauen, Reichenbach	149 €	99 €	379 €
Zwickau, Hohenst.-E., Chemnitz	139 €	89 €	349 €
Geithain/Markkleeberg-Gaschw.	129 €	79 €	329 €

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

DIE MODELLBAHNWERKSTATT > Brocken-Turm



FOTO: WERK

Bei TE-Miniatur baut man das Sortiment an Bausätzen nach Vorbildern im Harz weiter aus – passend zur H0m-Schmalspurbahn. Der neueste Bausatz gibt den etwas grimmig wirkenden Turm der Wetterwarte auf dem 1141 Meter hohen Brocken im heutigen Zustand wieder. Der Bausatz besteht aus hochwertigem Sperrholz und teilweise graviertem Laserkarton. Die Dachaufbauten und Messeinrichtungen werden im 3D-Verfahren aus Kunststoff gedruckt.

Bestellnr.: 1965, Preis: 149,90 €

DIETZ > Rollwagen für IIm



FOTO: WERK

In Kooperation mit der Firma Schwegler in Stuttgart bietet Dietz neue Rollwagen im Maßstab 1:22,5 von Trainline an. Die Modelle sind aus wetterfestem Kunststoff gefertigt und besitzen ab Werk Metallradsätze. Der Preis für einen einzelnen Waggon beträgt 139 Euro, bei Abnahme von zwei oder vier Stück reduziert er sich. Dann werden unterschiedliche Betriebsnummern ausgeliefert.

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

WIKING > Wohnmobil, Rekord und E-Type für H0

Einen kleinen Ausschnitt aus der vielfältigen aktuellen Wiking-Neuheitenauslieferung repräsentieren die hier gezeigten drei Modelle: Mit neuer Beschriftung und Lackierung erscheint das gut detaillierte Kar-

mann-Wohnmobil auf Basis des VW-T4, perfekt geeignet, um dahinter einen kleinen Bergstraßen-Stau zu inszenieren. Darin könnte sich dann auch die sportliche E-Type von Jaguar befinden, die nun in Knallblau zu

SCHRAX > Zugschlusslaternen für H0 und TT

Die neuen Bausätze von Carsten Thron bestehen aus drei Komponenten: Das Gehäuse wird aus transparentem Resin gefertigt. In die Bohrung schiebt man einen Lichtleiter ein, der mit einer geeigneten Lichtquelle (LED) verbunden werden muss. Das Gehäuse wird schwarz lackiert. Zwei Nassschiebebilder für die Tagsignale an den Seiten der Laterne, die passgenau zugeschnitten werden müssen, liegen ebenfalls bei.

Info: www.schrax.com



FOTO: WERK

BREKINA > Lkw aus Italien und der DDR für H0

Die farbenfrohe Lackierung als Werbung für einen nicht-alkoholischen italienischen Aperitif zielt eine der Varianten der neuen Nachbildungen des kleinen Fiat 642-Lkw. Bei unserem Muster ist einer der seitlichen Schriftzüge verrutscht. Eine neue Formvariante ist die noch etwas kompaktere IFA-W50-Zugmaschine mit Pritsche. Beide Modelle leiden durch den zu dicken und stark glänzenden Farbauftrag. Die beiliegenden Kunststoff-Zurüstteile für die Spiegel sind relativ grob ausgefallen und wurden nur am W 50 montiert.

Fiat 642: 58605, Preis: 26,95 €
W 50: 71251, Preis: 21,95 €



Bunt geht es auf Italiens Landstraßen mit dem Fiat 642 zu.



Der W 50 kommt als kompakte Zugmaschine in den Handel.



„Ja, Paulinchen, wir fahren bald, aber wir müssen noch packen.“



Wer braucht einen Jaguar, wenn er einen Rekord D haben kann?

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



Jetzt online bestellen unter vgbahn.shop/digitalstarten

GEWINNSPIEL „70 JAHRE MEB“

Zahlreiche Leser und Leserinnen meldeten sich

□ Manches beim Versand unserer 70 Pakete klappte leider nicht ganz, einige kamen unzustellbar zurück, bei Dreien war das Modell nicht ganz in Ordnung. Wir suchen in allen Fällen nach einer Lösung, die alle zufrieden und glücklich hinterlässt. Doch bei den allermeisten war die Freude groß, als sie endlich ihren Gewinn in Emp-

fang nehmen konnten. So liebenswert wie manche Teilnehmerkarten gestaltet waren, so nett waren auch die Reaktionen bei den Gewinnern. Wir bedanken uns ganz herzlich bei Ihnen und wünschen viel Spaß mit den neuen Fahrzeugen. Nur für einen kleinen Teil Ihrer Bilder haben wir Platz in dieser Ausgabe.



Hat ein Faible fürs Moderne: Thorsten Adolph mit neuem blauen Smartron.



Werner Neumann war der erste, der sich bei uns bedankte. Über die netten Worte freuen wir uns sehr.



Kurz danach erhielten wir diesen Ostergruß von Antje Clausnitzer. Vielen Dank!



Christoph Held war lange DB-Lokführer, nun genießt er den Ruhestand, mit MEB.

MODELLBAHN UNION

Vier besondere Neuheiten

□ Der umtriebige Hersteller aus Kamen nutzte die „Intermodellbau“ in Dortmund für seine Präsentation von vier Überraschungsneuheiten: Für H0 wird mit dem Siemens Desiro HC ein brandaktuelles Vorbild auf die Gleise gestellt. Der teilweise als Doppelstöcker laufende

Nahverkehrs- und Regional-Triebzug soll vierteilig und vorerst als Abellio-RRX oder RE-Zug von National-Express im ersten Quartal 2024 in den Handel kommen. Schon im Herbst sollen die komplett überarbeiteten, einst von Brekina entwickelten MAN-Schie-

nenbusse für H0 erscheinen. Bei zunächst zwölf Versionen wird für viele Nebenbahn-Freunde etwas dabei sein. Die Wagen-Fans können sich über einen weiteren Güterzuggepäckwagen freuen. Nach dem gelungenen N-Modell kommt der Umbau-Pwgs aus der Nach-

kriegszeit nun auch im Maßstab 1:87. Auch Baudienst-Varianten wurden angekündigt. In Zusammenarbeit mit Dapol wird man die Class 66 im Maßstab 1:45 herausbringen. Die mächtige und langgestreckte Lok könnte in Baugröße 0 ein echter Knaller werden.



Etwas ganz Neues für H0: ein aktueller RE-Zug in Form des Siemens Desiro HC.



Nach dem erfolgreichen N-Modell kommt der Pwghs54 auch für H0.



Die Class 66 kommt in vier Varianten: zweimal im HGK-Lack sowie in Captrain- und Freightliner-Ausführung.



Eine weitere Wiederauflage eines früheren Brekina-Modells: Der MAN-Schienenbus für H0 erscheint in zahlreichen neuen Versionen.



Von Z bis G – ein beliebtes Motto für viele Veranstaltungen. Zwar fehlt manche Zwischengröße, aber die Göppinger Neuheiten decken vieles ab.

MÄRKLIN – LGB

Neues von Z bis G

Die drei abgebildeten Triebfahrzeug-Neuheiten fanden einfach keinen Platz mehr in der aktuellen Ausgabe – und erreichten uns teilweise erst kurz vor Redaktionsschluss. Das gilt insbesondere für das neue Z-Flagschiff in Form der ewig langen Bundesbahn-V 320. Ebenfalls sechsachsige,

aber deutlich kompakter ist die „Wumme“, die V 200 der DR, die als weitere Neukonstruktion aktuell von Märklin für H0 ausgeliefert wird. Die Gartenbahn-Freunde schließlich werden einige der neuen „Capricorn“-RhB-Triebzüge von LGB bereits ins Freie verfrachtet haben.

75 JAHRE MIBA

Glückwunsch!

Schon seit Beginn des Jahres 2023 feiert unsere geschätzte Schwesterzeitschrift MIBA ihr sage und schreibe 75-jähriges Bestehen. Zum großen Jubiläum starteten die Kollegen bereits ein ambitioniertes Bauprojekt zum Thema Odenwald. Anlässlich des Jubiläumjahres haben nun alle Leserinnen und Leser auch die Möglichkeit, an unserem Online-Gewinnspiel auf Facebook (www.facebook.com/VGBahn) teilzunehmen. Das Mitmachen lohnt sich: Vom 16. Juni bis 14. Juli 23 werden unter



allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern attraktive Modelle verschiedener Hersteller verlost. Viel Glück!

DOVETAIL GAMES

Neue Eisenbahn- und Straßenbahn-Spiele

Die Entwickler der Zugsimulation für Spielekonsolen stellten mit der linken Rheinstrecke vor einiger Zeit eine sehr attraktive Erweiterung für die „Trasim“-Welt vor. Neben der 103 steht auch die Bügelfalten-110 vor einem Zug aus n-Wagen für den Lokführer bereit, um die berühmte Strecke zwischen Mainz und Koblenz entlang des Weltkulturerbes „Oberes Mittelrheintal“ mit seinen 24 Burgen zu erkunden. Eine weitere Erweiterung entstand in Zusammenarbeit mit „ViewApp“: der Einstieg in die Straßenbahn-Welten in Wien und München. Weitere Infos: www.viewapp.com und www.dovetailgames.com.



Mit der 103 und einem IC den Rhein entlang brausen – wer möchte das nicht?



Ganz anders, fast gediegen, wirkt das Ambiente bei der Wiener Straßenbahn.

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 7/2023, Jahrgang 72

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

Redaktion: Andreas Bauer-Portner, Alexander Bergner

Editorial Director: Michael Hofbauer

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Korbinian Fleischer, Jürgen Metzler, Dietrich Nikel, Richard Oed, Oliver Rettig, Bernd Rolff, Gerard Tombroek

Redaktionsassistent: 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 Hann

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 eingesandtes 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





FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

MIT DEM „SCHWEINESCHNÄUZCHEN“ ÜBER STOCK UND STEIN

Vor 90 Jahren suchten viele Klein- und Privatbahnen nach einer Möglichkeit, ihren Personenverkehr wirtschaftlicher zu gestalten. Die Waggonfabrik Wismar bot dafür mit einem neu entwickelten Schienenbus eine innovative Lösung. Vor allem im Norden Deutschlands waren die kurios anmutenden Fahrzeuge bald weit verbreitet.

Unser August-Heft
erscheint am

5. Juli

bei Ihrem

Zeitschriften-Händler –
an einem Mittwoch



FOTO: ABB

ÜBER VIADUKTE UND DURCH TUNNEL

Eine Oberpfälzer Familie hat sich den Nachbau der Rhätischen Bahn im Maßstab 1:87 auf die Fahnen geschrieben.

FOTO: THONIS VAN DER WEEEL



HALTEPUNKT OSTHEIDE

Ein Idyll auf dem Lande: Dieser Haltepunkt liegt einsam inmitten der Natur und wird von einem besonderen Fahrzeug bedient.

AUSSERDEM

Festival Vapeur

Im vergangenen Mai gab es in Frankreich ein Dampfloktreffen der Extraklasse.

Es bewegt sich was

Der Schienengüterverkehr befindet sich in einer Aufbruchphase. Auf der Messe Transport und Logistik waren zahlreiche Innovationen zu sehen.

Alleskönner für die Anlage

Wir testen die neuen Bundesbahn-Mitteleinstiegswagen von Brawa für H0.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: SIEMENS MOBILITY

125 JAHRE SCHIENENFAHRZEUGE AUS KREFELD

Heute produziert das Siemens-Werk im Krefelder Stadtteil Uerdingen ICE- und Mireo-Triebzüge. Einst rollte auch der Schienenbus aus den Hallen der Waggonfabrik Uerdingen.

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!**



Edler Renner - die 231 E

Die Serie 231 E entstand aus der Notwendigkeit, nach dem Ersten Weltkrieg für die immer schwerer werdenden französischen Schnellzüge leistungsfähige Dampflokomotiven zu konstruieren. Anstelle teurer Neuentwicklungen wurde André Chapelon von der Paris-Orleans Bahn damit beauftragt, vorhandene Dampflokomotiven der Pacific-Bauart so zu überarbeiten, dass sie den neuen Anforderungen gerecht wurden. Die geforderten Leistungssteigerungen und Einsparungen beim Verbrauch erzielte der Ingenieur hauptsächlich durch Verbesserungen bei der Thermodynamik. Der Erfolg gab ihm recht: Die modifizierte Lok erreichte Testgeschwindigkeiten von bis zu 174 Stundenkilometer, und im alltäglichen Betrieb machte sie immer noch stolze 130 Stundenkilometer Spitze. Mit einer Leistungssteigerung um 50 Prozent und einer gleichzeitigen Senkung der Verbrauchskosten machte Chapelon aus den alten Dampfloks zukunftsfähige Schnellzuglokomotiven.

Das ROCO Modell steht dem großen Vorbild in nichts nach! Eine perfekte Detaillierung, bis ins letzte Detail, perfekt umgesetzte Speichenräder und eine lupenreine Lackierung und Bedruckung begeistern!

Dampflokomotive 231 E 34, SNCF



70039	DC	
70040	DCC	🔊
78040	AC	🔊

- ▶ Einsatz im schweren Schnellzugverkehr
- ▶ Hoch detailliertes Modell in filigraner Ausführung
- ▶ Rauchgenerator nachrüstbar



Hier gehts zur
231 E 34:

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 €

- ✓ Dampfbzug Bo'ness & Kinnel
- ✓ Dampfbzug **Strathspey** Rlw
- ✓ Dampfbzug 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
- ✓ Dampfbzug Brienz Rothorn
- ✓ Foto-Dampfbzug **Furka**bahn
- ✓ Schifffahrt Brienz 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